DB Mobility Networks Logistics

„DB2020 – der Kompass für unsere Zukunft.“

Bilanz-Pressekonferenz 2015

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstand Finanzen/Controlling

Berlin, den 19. März 2015

– Es gilt das gesprochene Wort. –

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch von meiner Seite ein herzliches Willkommen zu unserer heutigen Bilanz-Pressekonferenz. Die Ausführungen von Rüdiger Grube haben deutlich gemacht, dass wir in den Mobilitäts- und Logistikmärkten **tiefgreifende Umbrüche** erleben und daraus eine ganze Reihe von **Herausforderungen für den DB-Konzern** und seine Geschäftsfelder entstehen.

Ich will das letzte Bild von Rüdiger Grube gerne zu Beginn meiner Rede aufgreifen, nämlich dass wir diesen **Umbruch als Aufbruch** verstehen, den wir mit Zuversicht und Entschlossenheit aktiv gestalten wollen. Das ist vor allem eine **Haltungsfrage**. Wir sind uns bewusst, dass jährliche Zuwächse bei Umsatz und Gewinn kein Selbstläufer sind. Das ist harte Arbeit und wird jede Menge Anstrengung und Überwindung kosten. Aber es wird sich lohnen. Denn mit unserer **Strategie DB2020** haben wir ein attraktives Ziel vor Augen, von dem alle profitieren werden: Kunden, Mitarbeiter, Kapitalgeber, Eigentümer und nicht zuletzt die Umwelt. Dieser Strategie fühlen wir uns verpflichtet, darauf konzentrieren wir unsere Anstrengungen, und das wird der Maßstab für unser konkretes Handeln sein. Denn es geht nicht um positives Denken, sondern um **zielgerichtetes und entschlossenes Handeln** im Sinne unserer Strategie DB2020.

Genau deshalb haben wir unseren ersten integrierten Bericht auch unter das Motto gestellt: **Integriert denken + nachhaltig handeln = langfristig erfolgreich.**

Wir **denken integriert**, weil wir alle Dimensionen unserer Strategie – Ökonomie, Ökologie und Soziales – im Blick haben. Wir **handeln nachhaltig**, weil wir unseren langfristigen Unternehmenserfolg nicht zulasten von kurzfristigen wirtschaftlichen Ergebnissen gefährden werden. Und wir sind auf langfristigen Erfolg ausgerichtet, weshalb wir die Notwendigkeit **wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen, angemessener Renditen und finanzieller Stabilität** nicht aus den Augen verlieren werden. Denn niemand kann auf Dauer mehr ausgeben als einnehmen – auch das ist ein Element von Nachhaltigkeit. Es geht also nicht um ein Entweder-oder, sondern um ein **Sowohl-als-auch**. Wir müssen **alle Dimensionen im Blick** haben – **im vernünftigen Einklang**!

Nach dieser kleinen Vorbemerkung werde ich nun im Folgenden – wie gehabt – Ihnen zunächst einen **Überblick über die wesentlichen Eckdaten** des Geschäftsjahres 2014 geben, dann einige vertiefende Ausführungen zu einzelnen Eckdaten machen und abschließend zum Ausblick auf das Geschäftsjahr 2015 kommen.

Zunächst zum **Überblick über die wesentlichen Eckdaten des Geschäftsjahres**.

Geschäftsjahr 2014– Überblick

Gedämpfte Entwicklung im Geschäftsjahr 2014

Ausgewählte Kennzahlen
in Mio. €

	2014	2013	Veränderung €	Veränderung %
Umsatz	39.720	39.119	+601	+1,5
Umsatz vergleichbar	39.793	39.054	+739	+1,9
EBIT bereinigt	2.109	2.236	-127	-5,7
Jahresergebnis	988	649	+339	+52,2
daraus Ausschüttung im Folgejahr	700	200	+500	-
Brutto-Investitionen	9.129	8.224	+905	+11,0
Netto-Investitionen	4.442	3.412	+1.030	+30,2
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.212	16.362	-150	-0,9
ROCE (in %)	6,3	6,8	-	-

Wenn ich das Geschäftsjahr 2014 in einem Satz zusammenfassen müsste, würde ich sagen: **Die Entwicklung war insgesamt gedämpft, beim Ergebnis etwas besser als hier gezeigt, aber insgesamt schlechter als erwartet**. Besser als gezeigt, weil sich im Ergebnis insbesondere die Streiks in einer Größenordnung von rund 170 Mio. € niedergeschlagen haben. Schlechter als erwartet, weil sich insbesondere beim Fernverkehr und in der Logistik der Druck von Markt und Wettbewerb weiter verschärft hat.

- Beim **Umsatz** konnten wir im Geschäftsjahr 2014 wieder ein leichtes Wachstum von 1,5 % erreichen, auf vergleichbarer Basis sogar ein noch etwas höheres Umsatzwachstum von knapp 2 %. Zu diesem vergleichbaren Umsatzwachstum haben so gut wie alle Geschäftsfelder beigetragen.

- Die positive Umsatzentwicklung spiegelt sich im **operativen Ergebnis** allerdings nicht wider. Das bereinigte EBIT ging zurück, hauptsächlich wegen der Streiks im zweiten Halbjahr, die das Ergebnis mit insgesamt knapp 170 Mio. € belastet haben.

- Das **Ergebnis nach Steuern, das Jahresergebnis,** stieg um über 50 % auf knapp 1 Mrd. €. Die Entwicklung ist maßgeblich geprägt worden durch Einflussfaktoren unterhalb des EBIT, auf die ich später noch zu sprechen komme.

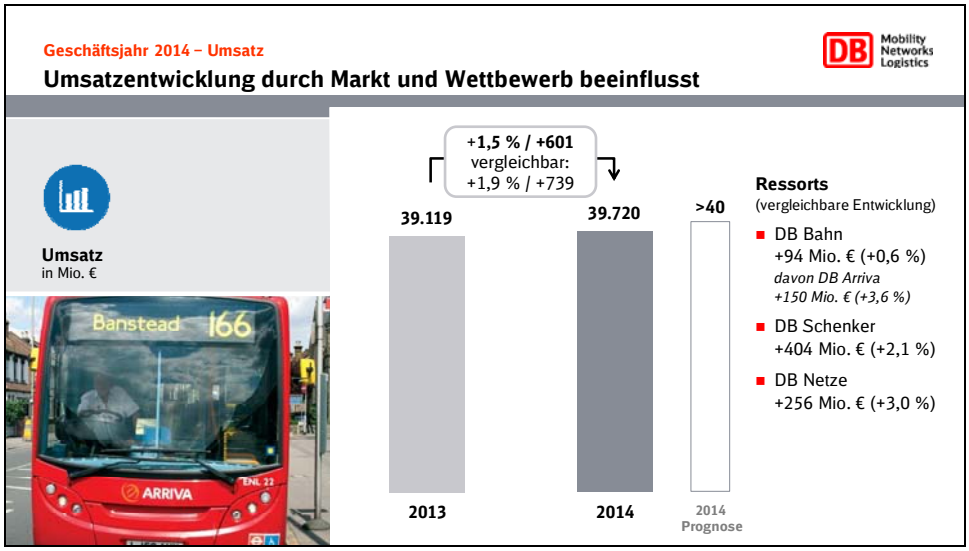
- Die in der gestrigen Hauptversammlung beschlossene **Ausschüttung** für das Geschäftsjahr 2014 beträgt 700 Mio. €. Der Anstieg resultiert aus den Vereinbarungen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II.

- Unsere **Investitionstätigkeit** haben wir weiter verstärkt. Brutto- und Netto-Investitionen lagen im Geschäftsjahr 2014 deutlich oberhalb der Werte aus dem Vorjahr. Haupttreiber hierfür waren umfangreiche Fahrzeuginvestitionen bei DB Bahn Regio.

- Die **Netto-Finanzschulden** sind gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2014 etwas zurückgegangen. Damit hat sich die Verschuldung besser entwickelt als erwartet. Das beruhte allerdings auf Stichtagseffekten, die nicht nachhaltig sein werden. Darauf werde ich später ebenfalls noch eingehen.

- Unsere erhöhte Investitionstätigkeit führt auch zu einem Anstieg des Capital Employed. Verbunden mit der rückläufigen operativen Ergebnisentwicklung ist der **Return on Capital Employed** daher leicht auf nunmehr 6,3 % gesunken und liegt damit weiter unterhalb unserer Kapitalkosten.

Auf den folgenden Charts schauen wir nun etwas detaillierter auf die Entwicklung der einzelnen Kennzahlen. Zunächst ein Blick auf die **Umsatzentwicklung**:



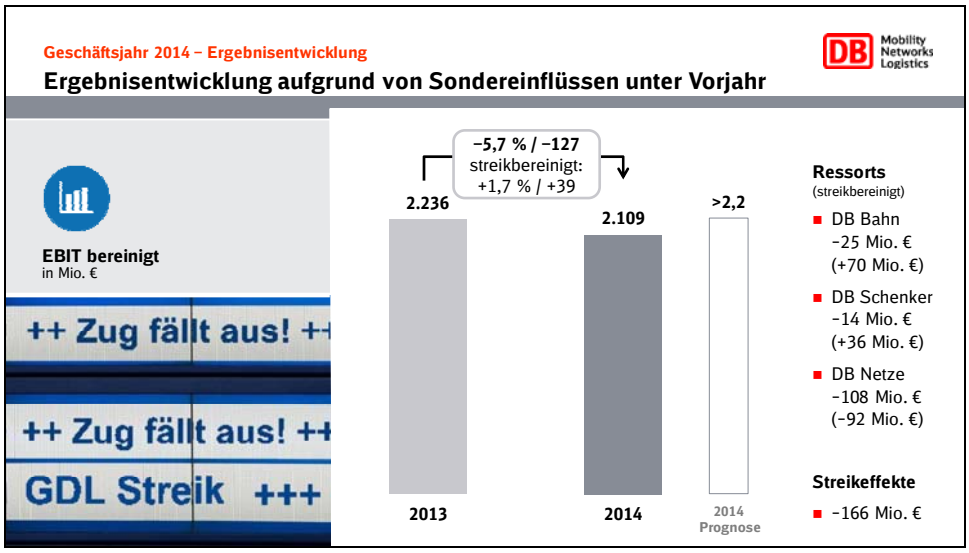
Der ausgewiesene **Umsatzanstieg** im Geschäftsjahr 2014 beträgt 1,5 % beziehungsweise rund 600 Mio. €. Auf vergleichbarer Basis vergrößert sich der Zuwachs auf rund 740 Mio. € beziehungsweise 1,9 %. Beim vergleichbaren Umsatz sind zwei Effekte bereinigt worden:

- positive **Konsolidierungskreiseffekte**, die im Wesentlichen aus der erstmalig vollständigen Einbeziehung der im Vorjahr erworbenen Veolia Osteuropa resultierten (-0,1 Prozentpunkte), und

- negative **Währungskurseffekte**, die vor allem bei DB Schenker Logistics anfielen und auf den im Jahresdurchschnitt 2014 stärkeren Euro zurückzuführen sind (+0,5 Prozentpunkte).

Der vergleichbare Umsatzanstieg wurde vor allem durch die internationalen Geschäftsfelder DB Schenker Logistics und DB Arriva getragen. Auf die Details der Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder komme ich gleich noch zu sprechen.

Wenn wir die **operative Ergebnisentwicklung** auf Konzernebene betrachten, zeigt sich, dass sich die positive Mengen- und Umsatzentwicklung nicht auf die Ergebnissituation ausgewirkt hat.



Das **bereinigte EBIT** ist im Geschäftsjahr 2014 um knapp 6 % beziehungsweise rund 130 Mio. € zurückgegangen. Nachdem wir im ersten Halbjahr 2014 noch ein Plus von 70 Mio. € gegenüber Vorjahr berichten konnten, hat sich die Entwicklung im zweiten Halbjahr umgedreht. Ein geplanter und erwarteter Effekt waren die zusätzlichen Aufwendungen für Instandhaltung in der Infrastruktur, die wir für das Geschäftsjahr 2014 bereits angekündigt hatten. Nicht geplant und in dieser Größenordnung auch nicht erwartet waren die Streikeffekte, die das Ergebnis mit 166 Mio. € belastet haben. Hinzu kam verschärfter Markt- und Wettbewerbsdruck bei DB Bahn Fernverkehr und bei DB Schenker Logistics. Beide Geschäftsfelder haben im zweiten Halbjahr schlechter abgeschnitten als im jeweiligen Vergleichszeitraum des Vorjahres. Das gilt bei DB Bahn Fernverkehr auch, wenn man die Streikeffekte bereinigt, was umso bemerkenswerter ist, als das zweite Halbjahr 2013 durch die hochwasserbedingten Streckensperrungen schon belastet war.

Wenn man auf Konzernebene die Streikeffekte von 166 Mio. € aus der Ergebnisentwicklung herausrechnet, ergibt sich ein leichtes Plus gegenüber Vorjahr in Höhe von rund 40 Mio. €. Das ist aber **kein Anlass zur Euphorie**. Zum einen, weil das Geschäftsjahr 2013, gegen das wir uns hier vergleichen, ein wirtschaftlich sehr schwieriges Jahr für uns war. Und zum anderen, weil viele Herausforderungen noch vor uns liegen. Das ist in der Rede von Rüdiger Grube sicherlich deutlich geworden.

Die folgende Darstellung zeigt die **wesentlichen Einflussfaktoren** der **Umsatz- und Ergebnisentwicklung gegenüber 2013**. Dabei haben wir auch die in der letztjährigen Bilanz-Pressekonferenz gezeigte Ergebnisüberleitung von 2012 nach 2013 ergänzt, um die unterschiedlichen Einflüsse noch einmal in den zeitlichen Kontext zu stellen.

Geschäftsjahr 2014 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Höhere Faktorkosten und Streiks belasteten Entwicklung in 2014

Umsatz- / EBIT-Entwicklung
in Mio. €

	Umsatz	EBIT	EBIT 2012/13
2013	39.119	2.236	2.708
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	+550	+40	-110
Faktorkosten Deutschland	-	-330	-290
Hochwasser, Sturmschäden u. Ä.	+60	+130	-200
Streiks	-181	-166	-
Sonstiges, Gegensteuerung	+172	+199	+128
Summe Veränderungen	**+601**	**-127**	**-472**
Delta (in %)	*+1,5*	*-5,7*	*-17,4*
2014	39.720	2.109	2.236

Zahlen teilweise gerundet.

Auf der Umsatzseite lagen die Haupttreiber im Bereich **Konjunktur, Markt und Wettbewerb**. Positiven Impulsen bei DB Schenker Logistics, DB Schenker Rail, DB Bahn Regio und DB Arriva standen negative Effekte bei DB Bahn Fernverkehr aus dem verstärkten Wettbewerb durch Fernbusse und der damit einhergehenden veränderten Preiswahrnehmung unserer Kunden gegenüber. Daraus ist eine Umsatz- und Ergebnisbelastung bei DB Bahn Fernverkehr in Höhe von rund 130 Mio. € entstanden. Die umsatzbedingten Impulse auf das Ergebnis waren daher für den Gesamtkonzern mit rund 40 Mio. € eher verhalten, aber insgesamt

wenigstens positiv. Im Vorjahr hatten wir noch einen negativen Einfluss aus Konjunktur, Markt und Wettbewerb von mehr als 100 Mio. € zu verzeichnen.

Nach wie vor belastend wirkt die **Faktorkostenentwicklung in Deutschland**. Im Vorjahr hatten wir hier Tarifsteigerungen beim Personal in Höhe von 220 Mio. € (3,4 %) und Kostensteigerungen bei der Energie in Höhe von 70 Mio. € (3,9 %) gezeigt. Dieser Trend hat sich auch 2014 fortgesetzt. Inklusive einer Abgrenzung für den tarifvertraglich noch nicht geregelten Zeitraum im zweiten Halbjahr 2014 sind die **Tarifsteigerungen beim Personal** auf 260 Mio. € beziehungsweise 3,6 % angewachsen. Und trotz der am Spotmarkt sinkenden Energiepreise sind unsere eigenen **Energiekosten** abermals um rund 70 Mio. € beziehungsweise 3,6 % angestiegen, wozu insbesondere eine deutlich höhere EEG-Umlage beigetragen hat. Eine weitere Erhöhung der EEG-Umlage steht aufgrund der im Sommer 2014 verabschiedeten EEG-Novelle bereits ins Haus. Für 2015 erwarten wir eine EEG-Umlage in Höhe von rund 160 Mio. €, was gegenüber dem Wert des Jahres 2012 eine Vervierfachung bedeutet. Diese Entwicklung ist umso ärgerlicher, als der Verkehrsträger Schiene das mit Abstand umweltverträglichste Verkehrsmittel darstellt und der DB-Konzern wie kein zweites Unternehmen die **ökologische Verkehrswende** unterstützt und **grüne Mobilität** aus eigener Überzeugung vorantreibt. Dass wir unsere ökologischen Ziele, die wir uns für das Jahr 2020 vorgenommen haben, bereits im Jahr 2014 übererfüllt haben, ist im Vortrag von Rüdiger Grube ja schon deutlich geworden. Dass unsere ökologischen Initiativen zu **finanziellen Belastungen** führen und uns im **Wettbewerb mit der Straße** benachteiligen, sollte alle noch einmal zum Nachdenken darüber anregen, mit welchen Rahmenbedingungen eine ökologische Verkehrswende begünstigt oder gebremst wird.

Gestatten Sie mir hier einen kleinen **Exkurs**, den ich für wichtig halte, weil er Kontext herstellt. Seit 2012 beobachten wir mit wachsender Sorge, dass sich die wirtschaftliche Situation der **Eisenbahn in Deutschland** verschlechtert hat: steigender Druck vom Markt und vom Wettbewerb, hohe Faktorkostensteigerungen, die oberhalb unserer Auslastungs- und Produktivitätssteigerungen liegen, und rückläufige Ergebnisse bei gleichzeitig steigenden Investitionen und höherer Kapitalbindung. Wir beschweren uns darüber nicht. Aber wir glauben, dass es einer

gemeinsamen Kraftanstrengung bedarf, um die Erfolgsgeschichte des Verkehrsträgers Schiene, die wir in den ersten zwei Jahrzehnten nach der Bahnreform gesehen haben, auch in die Zukunft fortzuschreiben.

Unsere Strategie im Fernverkehr zeigt die Richtung: **Wir glauben an den eigenen Erfolg und wollen „angreifen"!** Wir wollen gewinnen, und zwar den Kunden, der mit neuer Begeisterung unsere Produkte im Fernverkehr und die vernetzten Mobilitätsangebote im Personenverkehr nutzt. Was uns bei diesem „Angriffsspiel" natürlich helfen würde: Faktorkostenentwicklungen und ordnungspolitische Rahmenbedingungen, die Verteilungsspielräume und Wettbewerbssituationen berücksichtigen und die Themen „mehr Verkehr" auf die Schiene und „grüne Mobilität für Deutschland" positiv flankieren und unterstützen. Dafür werben wir bei unseren Tarifpartnern und bei unseren externen Stakeholdern.

Zurück zur Ergebnisentwicklung des Jahres 2014. Sie sehen, dass wir im Jahr 2013 durch **Hochwasser, Sturmschäden u. Ä**. in Höhe von rund 200 Mio. € belastet waren. Eigentlich hatten wir gehofft, dass wir von diesen Sonderbelastungen im Jahr 2014 weitgehend verschont bleiben würden. Wie Sie aus der Ergebnisbrücke 2014 aber entnehmen können, hat sich die Belastung nur um 130 Mio. € reduziert. Mit anderen Worten: Auch das Jahr 2014 war mit wetterbedingten Sondereffekten in Höhe von rund 70 Mio. € belastet. Wesentlichen Anteil daran hatte das Unwetter Ela, das zu einem Gesamtschaden von 60 Mio. € geführt hat.

Wenn man die von mir gerade erwähnten Einflussgrößen addiert, ergeben sich für 2014 per saldo **Ergebnisbelastungen von rund 330 Mio. €.** Wir haben konzernübergreifend und in allen Geschäftsfeldern frühzeitig **Gegensteuerungsmaßnahmen** eingeleitet und umgesetzt. Daraus ergibt sich in Summe eine Ergebnisverbesserung von rund 200 Mio. €, wobei in dieser Größe nicht nur Gegensteuerungsmaßnahmen, sondern auch operative Chancen und Einmaleffekte enthalten sind. Als Besonderheit sind dabei sicherlich die Kartellerträge zu erwähnen, die im Jahr 2014 einen Umfang von mehr als 70 Mio. € ausgemacht haben und im Wesentlichen den Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert erklären.

Abschließend zu diesem Teil noch ein Blick auf die **Umsatz- und Ergebnis-entwicklung nach Geschäftsfeldern**, wobei wir zur besseren Beurteilung der operativen Entwicklung die streikbedingten Effekte gesondert ausgewiesen haben.

Geschäftsjahr 2014 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Belastungen vor allem bei DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg

Entwicklung der Geschäftsfelder
in Mio. €

	Umsatz (vergleichbar)	EBIT bereinigt	darin Streikeffekt
	Veränderung in Mio. € ggü. 2013		
DB Bahn Fernverkehr	-49	-111	-35
DB Bahn Regio	- 7	+66	-60
DB Arriva	+150	+20	-
DB Schenker Rail	-5	-11	-50
DB Schenker Logistics	+409	-3	-
DB Dienstleistungen	-12	+53	-
DB Netze Fahrweg	+182	-103	-11
DB Netze Personenbahnhöfe	+52	+11	-1
DB Netze Energie	+22	-16	-4

Die Darstellung macht deutlich, dass die Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern sehr unterschiedlich war.

- Bei **DB Bahn Fernverkehr** wirkten sich insbesondere rückläufige Mengen- und Umsatzentwicklungen belastend aus. Ursächlich dafür ist neben der verschärften Wettbewerbssituation mit dem Fernbus auch eine erhöhte Preissensibilität bei den Kunden, die durch niedrige Benzinpreise zusätzlich verstärkt wird. Die Kostenseite von DB Bahn Fernverkehr wird zudem durch höhere Kosten für Infrastruktur und Personal zusätzlich belastet. In der Summe führte dies zu einem spürbaren Ergebnisrückgang.

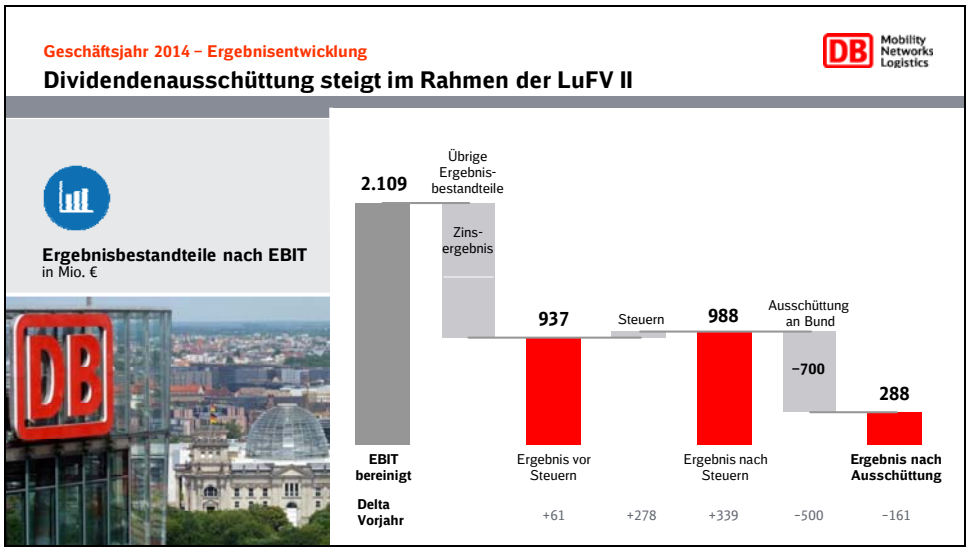
- **DB Arriva** entwickelt sich weiter positiv und zeigte sowohl umsatz- als auch ergebnisseitig ein erfreuliches Wachstum.

- In den beiden Geschäftsfeldern **DB Schenker Rail** und **DB Schenker Logistics** machten sich insbesondere Markt- und Wettbewerbsthemen bemerkbar. Im Schienengüterverkehr haben wir kaum Mengen- und Preiseffekte gesehen. In beiden Geschäftsfeldern war durch das intensive Wettbewerbsumfeld die Ergebnisentwicklung leicht rückläufig. Bei DB Schenker Rail ist allerdings zu beachten, dass ohne den Streikeffekt eine deutliche Ergebnisverbesserung zu verzeichnen gewesen wäre.

- Bei **DB Netze Fahrweg** haben wir ja bereits mit zusätzlichen Aufwandsbelastungen insbesondere für Instandhaltung und laufenden Betrieb gerechnet. Vor allem den Instandhaltungsaufwand haben wir im Vorgriff auf die Investitionsoffensive in den nächsten Jahren bereits 2014 um über 100 Mio. € erhöht. Die erheblichen Schäden durch das Unwetter Ela haben in der Infrastruktur zu Umsatzausfällen und zusätzlichen Aufwendungen zur Schadensbeseitigung geführt. Hinzu kamen Tarifsteigerungen, die den Personalaufwand belasteten. Die positive Umsatzentwicklung infolge von Preis- und Mengeneffekten konnte das nicht ausgleichen. Das bereinigte EBIT des Geschäftsfelds war daher im Geschäftsjahr 2014 rückläufig.

Sie sehen, über die Geschäftsfelder ergibt sich durchaus ein **gemischtes Bild**, das aber geprägt wird von der auch streikbereinigt negativen Entwicklung bei DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg.

Das operative Ergebnis ist wichtig für unsere **wertorientierte Steuerung**. In der Diskussion über unsere Ergebnisse wird allerdings gern vergessen, dass die Gewinn- und Verlustrechnung nicht beim EBIT aufhört. Daher zeigt das folgende Chart die **Entwicklung unterhalb des EBIT**.



Das EBIT stellt aus **operativer Sicht** die wesentliche Steuerungsgröße dar; es korrespondiert mit dem betrieblich eingesetzten Kapital (Capital Employed) und steht damit im Zentrum der wertorientierten Steuerung im DB-Konzern.

Wenn Sie auf das Ende der Ergebnisrechnung blicken, finden Sie dort das **Ergebnis nach Steuern**, das Jahresergebnis. Das ist die Ergebnisgröße nach Abzug aller Aufwandspositionen wie zum Beispiel **Zinsen** (2014 über 820 Mio. €) und unter Berücksichtigung sonstiger Ergebnisbestandteile unterhalb des EBIT wie zum Beispiel des **Beteiligungsergebnisses** und des **außerordentlichen Ergebnisses** – letzteres lag 2014 bei rund –180 Mio. €.

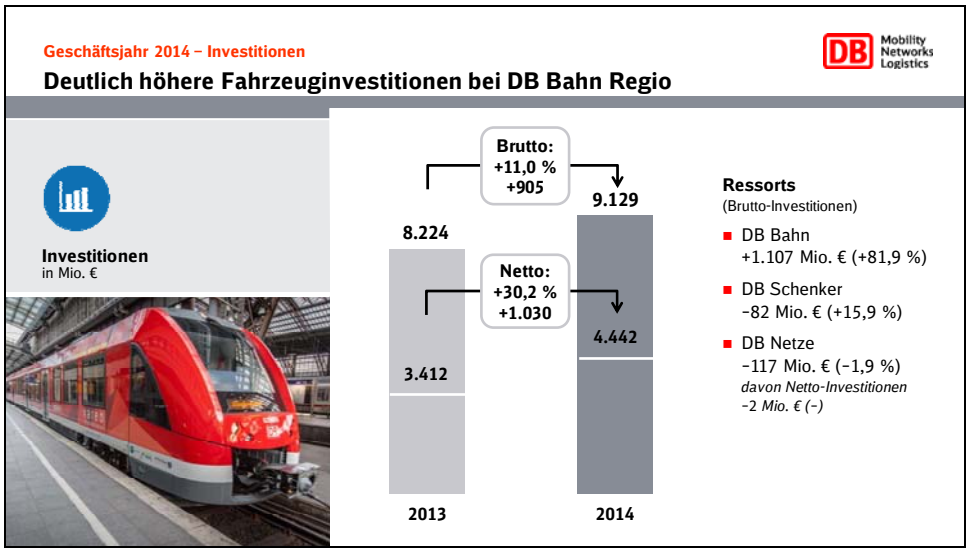
Wenn man diese Rechnung für das Geschäftsjahr 2014 macht, dann bleiben von den 2,1 Mrd. € EBIT nur noch **knapp 1 Mrd. € Jahresergebnis** übrig. Das ist mehr als im Vorjahr, aber auch deutlich weniger als die 2,1 Mrd. € EBIT.

Das Jahresergebnis ist grundsätzlich die **Basis für die jährliche Ausschüttung**. Die Ausschüttungsquote im Jahr 2014 von rund 70 % mag daher auf den ersten Blick sehr hoch erscheinen. Ab diesem Jahr haben wir allerdings eine Besonderheit, die das relativiert: das **neue Finanzregime der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II**. Rüdiger Grube hat die LuFV II ja bereits vorgestellt. Zwei wesentliche und im Vergleich zur LuFV I auch neue Aspekte sind zu beachten: zum einen, dass die komplette Dividende – teilweise zeitversetzt – wieder zurückfließt in das Unternehmen und dort der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen dient; zum anderen die im Rahmen der LuFV II deutlich reduzierten Eigenmittel, die wir im Bestandsnetz selbst investieren müssen. Wenn man diese „gesparten Eigenmittel" berücksichtigt, dann ergibt sich eine **Ausschüttungsquote**, die auch aus unternehmerischer Sicht in einem **vertretbaren Bereich zwischen 30 und 40 %** liegt.

Insgesamt verbleibt ein **Ergebnis nach Ausschüttung** von knapp unter 300 Mio. € im Unternehmen. Wenn wir dieses in **Relation zu unseren Netto-Investitionen** setzen, sehen wir, dass wir sogar deutlich mehr als diesen Betrag in die Weiterentwicklung unseres Geschäfts investiert haben. Denn die Netto-Investitionen haben im Geschäftsjahr 2014 die Abschreibungen erneut sehr deutlich um rund 1,4 Mrd. € überstiegen, und dieser Trend wird sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

Damit zeigt sich erneut, dass wir unser Ergebnis in **Wachstum, Zukunft und Beschäftigung** investieren: in bessere Mobilität für die Menschen in Deutschland und Europa, in die besten Logistiklösungen für unsere Kunden in Europa und weltweit und in eine verlässliche und finanziell stabile Infrastruktur in Deutschland. Bei aller Diskussion um Verteilungsspielräume: Wir brauchen wie jedes andere Unternehmen auch Ergebnisse und Cashflows, um Investitionen in Kundenzufriedenheit, Produktqualität, Wachstum und Beschäftigung finanzieren zu können. Alles andere würde die finanzielle Stabilität gefährden und kann nicht im Interesse einer nachhaltigen Unternehmensstrategie sein. Um die Verschuldung nicht unangemessen zu erhöhen, benötigen wir in den nächsten Jahren auch steigende Ergebnisse und Cashflows. Denn wie Rüdiger Grube schon in seiner Rede gesagt hat:
Wir werden am Kapitalmarkt ein verlässlicher Partner bleiben!

Betrachten wir etwas näher die gerade angesprochenen **Investitionen**.

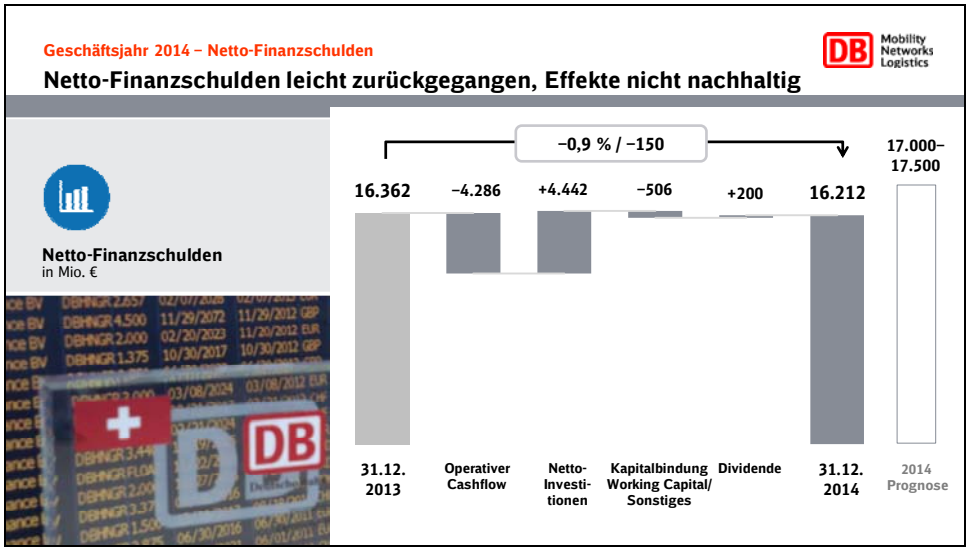


Unser **Investitionskurs** drückt sich insbesondere in dem Anstieg der Netto-Investitionen im Geschäftsjahr 2014 um knapp über 1 Mrd. € beziehungsweise rund 30 % aus. Insgesamt stiegen die Brutto-Investitionen um rund 900 Mio. € beziehungsweise 11 % auf 9,1 Mrd. €.

Die **Investitionsschwerpunkte** lagen dabei unverändert mit einem Anteil von rund 66 % in der Infrastruktur und mit rund 90 % bei der Eisenbahn in Deutschland. Die anhaltend hohen Investitionen führen damit auch zu einer weiter **steigenden Kapitalbindung** bei der „Eisenbahn in Deutschland".

Auf der Ebene der Geschäftsfelder war der wesentliche Treiber die Entwicklung im Geschäftsfeld **DB Bahn Regio**. Dieses steuerte ein Plus von über 1 Mrd. € bei. Hier wirkten sich umfangreichere Fahrzeuginvestitionen maßgeblich aus.

Unsere Investitionen müssen natürlich auch finanziert werden. Die Entwicklung der **Netto-Finanzschulden** zeigt die folgende Abbildung.



Die **Netto-Finanzschulden** sind per 31. Dezember 2014 im Vergleich zum Vorjahresende leicht um 150 Mio. € zurückgegangen. Gegenüber unserer Prognose aus der Halbjahres-Pressekonferenz im Juli 2014 sind wir rund 800 Mio. € besser herausgekommen. Der wesentliche Unterschied liegt in der Sammelposition **Kapitalbindung Working Capital / Sonstiges**. Normalerweise ist diese Position positiv und erhöht unsere Verschuldung – im Jahr 2013 beispielsweise um rund 350 Mio. €. In dieser Größenordnung hatten wir das auch für das Geschäftsjahr 2014 erwartet. Allerdings ergaben sich zum Jahresende größtenteils nicht planbare Stichtagseffekte, die positiv auf die Verschuldung gewirkt haben: höhere Sicherheitseinbehalte gegenüber Fahrzeuglieferanten, vorgezogene Zahlungen von Aufgabenträgern, höhere Lieferantenverbindlichkeiten, die erst im neuen Jahr gezahlt wurden. Dass es sich zum größten Teil um nicht nachhaltige Effekte handelt, sehen Sie daran, dass unsere aktuellen Netto-Finanzschulden Ende Februar bei rund 16,8 Mrd. € liegen.

Im Rahmen unserer **Kapitalmarktaktivitäten** haben wir 2014 das allgemein niedrige Zinsniveau genutzt. Der durchschnittliche Zinssatz zum Stichtag 31. Dezember 2014 über alle Finanzschulden ist dadurch von 3,5 % auf 3,3 % gesunken. Die positiven und nicht geplanten Effekte, die die Entwicklung der Netto-Finanzschulden geprägt haben, haben auch zu einem ungeplanten **Liquiditätsaufbau** auf rund 4 Mrd. € geführt. Diese werden wir im Jahr 2015 wieder auf ein Niveau von unter 3 Mrd. € zurückführen.

Die Entwicklung unserer **Netto-Finanzschulden** werden wir natürlich weiter fest im Auge behalten, weil sie zusammen mit der Ergebnis- und Cashflow-Entwicklung letztlich unseren **Finanzierungsspielraum für Investitionen** bestimmt. Aus diesem Grund spiegeln wir unsere Investitionspläne regelmäßig an der aktuellen Marktsituation. Wie in der Vergangenheit werden wir dabei eine **vernünftige Balance** finden zwischen der Wahrnehmung von profitablen Wachstumschancen einerseits und der Bewahrung finanzieller Stabilität andererseits. Die Deutsche Bahn **bleibt eine stabile, verlässliche und glaubwürdige Adresse** für ihre Investoren.

Lassen Sie mich nun abschließend zu unseren **Erwartungen für das Geschäftsjahr 2015** kommen:

Geschäftsjahr 2015 – Ausblick

Erwartungen für Geschäftsjahr 2015 leicht positiv

Ausblick
in Mrd. €

	2014	2015 (Prognose)
Umsatz bereinigt	39,7	>41,0
EBIT bereinigt	2,1	>2,2
Jahresergebnis	1,0	>1,1
Brutto-Investitionen	9,1	~9,5
Netto-Investitionen	4,4	~4,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16,2	>17,5

Wir erwarten für das laufende Geschäftsjahr 2015 eine insgesamt **leicht positive Entwicklung**.

- Der **Umsatz** wird im Geschäftsjahr 2015 voraussichtlich über 41 Mrd. € liegen und damit auch wieder deutlich über dem Vorjahreswert. Wachstumsimpulse sehen wir sowohl im Personenverkehr als auch im Schienengüterverkehr und in der internationalen Logistik. Die Schwäche des Euro wird sich auf unsere ausgewiesenen Umsatzzahlen positiv auswirken. Deshalb wird für die operative Entwicklung die vergleichbare Umsatzzahl eine höhere Bedeutung erlangen. Ich denke, dass wir zum Zeitpunkt der Halbjahres-Pressekonferenz schon etwas klarer sehen werden.

- Auch die **operative Ergebnisentwicklung** für das Geschäftsjahr 2015 sollte für den DB-Konzern wieder positiv sein. Dafür sorgen die umsatzbedingten Wachstumsimpulse und der Wegfall von einmaligen Sonderbelastungen wie zum Beispiel durch Streiks. Dämpfend wird sich allerdings die **Faktorkostenentwicklung in Deutschland** auswirken, wo wir 2015 noch keine wirkliche Trendumkehr erwarten. Auf die erhöhte EEG-Umlage, die uns mit zusätzlichen 50 Mio. € belasten wird, hatte ich ja schon hingewiesen. Positiv ist sicherlich, dass wir eine Ergebnisentwicklung erwarten, die breit über alle Geschäftsfelder getragen wird.

- Die positive operative Ergebnisentwicklung sollte sich auch im **Jahresergebnis** widerspiegeln. Wir gehen daher davon aus, dass sich das Ergebnis nach Steuern verbessern und oberhalb von 1,1 Mrd. € liegen sollte.

- Die erwartete Ergebnisentwicklung steht natürlich unter dem Vorbehalt, dass sich keine **materiellen Risiken** konkretisieren, die den DB-Konzern massiv beeinflussen. Von der weltwirtschaftlichen Unsicherheit rund um die Situation in der Ukraine einmal abgesehen, sehen wir hier in Deutschland die größten Risiken in den noch laufenden **Tarifverhandlungen**. Das Jahr 2014 hat gezeigt, dass Streiks nicht nur hohe Belastungen für unsere Kunden und Mitarbeiter mit sich bringen, sondern auch signifikante Bremsspuren in unserer Umsatz- und Ergebnisentwicklung nach sich ziehen. Wir sind froh, dass die Verhandlungen vorankommen und man gemeinsam nach guten und verantwortungsvollen Lösungen sucht. Und wir hoffen sehr, dass wir möglichst bald und ohne weitere Streiks zu abschließenden Ergebnissen kommen. Denn allein die Unsicherheit über mögliche Streiks führt dazu, dass verlorene Kunden noch nicht längerfristig mit uns planen wollen; das gilt vor allem für den Schienengüterverkehr, wo wir streikbedingt viele Verkehre an die Straße verloren haben.

- Bei den **Brutto-Investitionen** sehen wir einen leichten Anstieg gegenüber 2014 infolge des Investitionshochlaufs im Bestandsnetz, den wir im Rahmen der LuFV II mit dem Bund vereinbart haben. Bei den Netto-Investitionen erwarten wir nach dem Spitzenwert 2014 einen leichten Rückgang auf rund 4 Mrd. €.

- Die **Netto-Finanzschulden** sollten wieder spürbar ansteigen. Der operative Cashflow wird unter Berücksichtigung der diesjährigen Dividende nicht ausreichen, die Netto-Investitionen aus eigener Kraft zu finanzieren. Zusätzlich wirken die bereits erwähnten Nachholeffekte aus 2014, so dass wir insgesamt mit einem Anstieg auf über 17,5 Mrd. € rechnen.

Lassen Sie mich zum Ende meines Vortrags kommen und noch einmal an das anknüpfen, was Rüdiger Grube ausgeführt hat. Es steht außer Frage, dass wir uns **auch im Geschäftsjahr 2015 spürbaren Herausforderungen** gegenübersehen. Aber das ist nichts Ungewohntes für die Führungsmannschaft und unsere Mitarbeiter. Gerade in schwierigen Zeiten – und davon hat der DB-Konzern in den letzten 20 Jahren nicht wenige erlebt – haben wir bewiesen, dass wir das **Unternehmen auf Kurs** halten können: mit hoher Aufmerksamkeit, Konsequenz und Disziplin. Deshalb ist der DB-Konzern heute ein **gesundes und schlagkräftiges Unternehmen**. Und deshalb müssen wir den Herausforderungen auch nicht defensiv und reaktiv begegnen, sondern können **angreifen und aktiv gestalten** – mit Energie, Fokussierung und Willenskraft!

Getreu der alten Fußballweisheiten: „**Spiele werden im Kopf gewonnen – und entscheidend is auf'm Platz!**“ Wir glauben an unseren Erfolg. Aber positives Denken und „Wünschen“ allein reicht nicht. Es braucht auch das „Wollen“ und die unbedingte Entschlossenheit zum Handeln. Es braucht – so wie wir es als Motto für unseren integrierten Bericht ausgegeben haben – **integriertes Denken** und **nachhaltiges Handeln**. Nur dann werden wir **langfristig erfolgreich** sein.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen – wie Rüdiger Grube und die anderen Vorstandskollegen auch – gern für Fragen zur Verfügung.

Anhang

Geschäftsjahr 2014 – Überblick

Highlights des Geschäftsjahres 2014

Rahmen-bedingungen	▪ Weltwirtschaft wächst schwächer als erwartet ▪ Wirtschaft im Euro-Raum wächst erstmals seit zwei Jahren wieder, Wachstumsziele werden aber aufgrund struktureller Probleme verfehlt ▪ Deutschlands Wirtschaftswachstum übersteigt Wachstum im Euro-Raum
Personenverkehr	▪ Deutscher Schienenpersonenverkehrsmarkt auf Vorjahresniveau ▪ Starkes Wachstum im Fernbusverkehr, Regionalbusverkehr rückläufig ▪ Negative Effekte durch Unwetter Ela und Streiks der GDL ▪ Weiterhin herausforderndes Umfeld für DB Arriva
Transport und Logistik	▪ Intensives Wettbewerbsumfeld ▪ Positive Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts, europäischer Markt auf Vorjahresniveau ▪ Positive Entwicklung in der Logistik: Leistungszunahme im europäischen Landverkehr und in der Luft- und Seefracht, Entwicklung in der globalen Kontraktlogistik anhaltend dynamisch
Infrastruktur	▪ Trassennachfrage legt trotz Unwetter Ela und Streiks der GDL leicht zu ▪ Konzernexterne Trassennachfrage wächst weiter, Anteil steigt auf 25,0 % ▪ Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter angestiegen

DB AG / DB ML AG 2

Geschäftsjahr 2014 – Umsatzentwicklung

Vergleichbare Umsatzentwicklung auf Geschäftsfeldebene überwiegend positiv

Gesamtumsatz in Mio. €	2014 effektiv	Bereinigungen Kons.-Kreis[1]	Bereinigungen FX	2014 vgl.	2013 vgl.	Veränderung €	Veränderung %
DB Bahn Fernverkehr	4.034	–	–	4.034	4.083	–49	–1,2
DB Bahn Regio	8.831	–	–	8.831	8.838	–7	–0,1
DB Arriva	4.491	–97	–116	4.278	4.128	+150	+3,6
DB Schenker Rail	4.863	–	–25	4.838	4.843	–5	–0,1
DB Schenker Logistics	14.943	–10	+321	15.254	14.845	+409	+2,8
DB Dienstleistungen	3.172	–	–	3.172	3.184	–12	–0,4
DB Netze Fahrweg	4.951	–	–	4.951	4.769	+182	+3,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1.172	–	–	1.172	1.120	+52	+4,6
DB Netze Energie	2.797	–	–	2.797	2.775	+22	+0,8
Sonstige/Konsolidierung	–9.534	–	–	–9.534	–9.531	–3	+3,1
DB-Konzern	39.720	–107	+180	39.793	39.054	+739	+1,9

[1] Konsolidierungskreisveränderungen.

DB AG / DB ML AG 3

Geschäftsjahr 2014 – Ergebnisentwicklung

Differenzierte EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

in Mio. €	EBIT bereinigt 2014	EBIT bereinigt 2013	EBIT bereinigt Veränderung absolut	OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN 2014	OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN 2013	OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN Veränderung absolut	AO-ERGEBNIS 2014
DB Bahn Fernverkehr	212	323	-111	212	324	-112	–
DB Bahn Regio	843	777	+66	794	732	+62	–32
DB Arriva	265	245	+20	230	198	+32	24
DB Schenker Rail	46	57	-11	–41	–32	-9	92
DB Schenker Logistics	332	335	-3	289	298	-9	–101
DB Dienstleistungen	82	29	+53	71	18	+53	–32
DB Netze Fahrweg	562	665	-103	207	266	-59	–
DB Netze Personenbahnhöfe	240	229	+11	195	181	+14	–
DB Netze Energie	55	71	-16	40	56	-16	7
Sonstige/Konsolidierung	-528	-495	-33	–712	–647	-65	–142
DB-Konzern	2.109	2.236	–127	1.285	1.394	–109	–184

DB AG / DB ML AG

4

Geschäftsjahr 2014 – Investitionen

Deutliche Zunahme der Investitionen bei DB Bahn Regio

Investitionen in Mio. €	BRUTTO-INVESTITIONEN 2014	BRUTTO-INVESTITIONEN 2013	Veränderung €	Veränderung %	NETTO-INVESTITIONEN 2014	NETTO-INVESTITIONEN 2013	Veränderung €	Veränderung %
DB Bahn Fernverkehr	235	168	+67	+39,9	235	168	+67	+39,9
DB Bahn Regio	1.927	908	+1.019	+112	1.914	885	+1.029	+116
DB Arriva	296	275	+21	+7,6	293	273	+20	+7,3
DB Schenker Rail	195	182	+13	+7,1	195	182	+13	+7,1
DB Schenker Logistics	240	335	-95	-28,4	240	335	-95	-28,4
DB Dienstleistungen	262	248	+14	+5,6	262	248	+14	+5,6
DB Netze Fahrweg	5.261	5.333	-72	-1,4	1.113	1.080	+33	+3,1
DB Netze Personenbahnhöfe	559	617	-58	-9,4	129	157	-28	-17,8
DB Netze Energie	169	156	+13	+8,3	76	83	-7	-8,4
Sonstige/Konsolidierung	–15	2	-17	-	–15	1	-16	-
DB-Konzern	9.129	8.224	+905	+11,0	4.442	3.412	+1.030	+30,2

DB AG / DB ML AG

5

Geschäftsjahr 2014 – Kennzahlen Infrastruktur

Infrastruktur: hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag

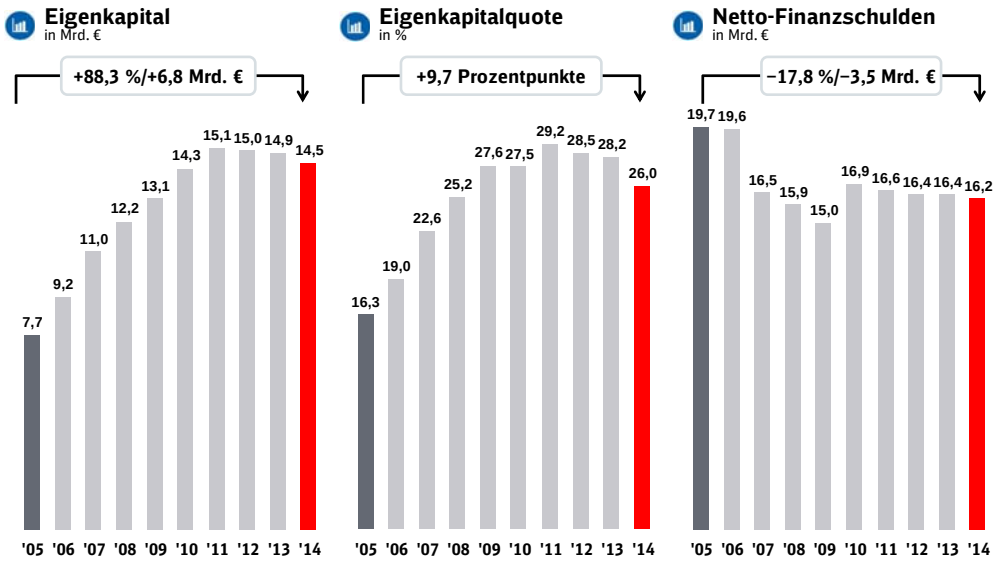
Finanzkennzahlen 2014 in Mio. €	DB-Konzern	DB Netz AG	DB Station& Service AG	DB Energie GmbH	Summe Infrastruktur[2)]	Anteil an DB-Konzern in %
Umsatz	39.720	4.725	1.155	2.797	8.676	–
EBITDA bereinigt	5.110	1.454	367	123	1.945	38,0
Abschreibungen	-3.001	-917	-134	-68	-1.119	37,3
EBIT bereinigt	2.109	537	233	55	825	39,1
Operativer Zinssaldo	-824	-354	-45	-15	-414	50,2
Operatives Ergebnis nach Zinsen	1.285	183	188	40	412	32,0
Sonstige Ergebnisbestandteile	-348	+22	2	-19	+5	–
Ergebnis vor Steuern (EBT)	937	205	190	21	416	44,4
Steuern	+51	–	–	–	–	–
Ergebnis nach Steuern / Jahresergebnis	988	205	190	21	416	42,1
Gewinnabführung[1)] (basierend auf dem HGB-Abschluss)	–	-217	-188	-39	-444	–
Brutto-Investitionen	9.129	5.236	558	169	5.963	66,4
Investitionszuschüsse	4.687	4.148	429	93	4.670	99,6
Netto-Investitionen	4.442	1.088	129	76	1.293	29,1
Anlagevermögen (immat./Sachanlageverm.)	43.217	20.817	3.233	1.050	25.099	58,1
Capital Employed	33.683	18.054	2.861	938	21.854	64,9
Eigenkapital	14.525	7.319	1.498	548	9.366	–
Netto-Finanzschulden	16.212	10.726	1.356	226	12.309	75,9
Adjustierte Netto-Finanzschulden	20.548	10.740	1.409	448	12.597	61,3
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,3	3,0	8,2	5,9	3,8	–
Operativer Cashflow	4.286	1.101	222	108	1.431	33,4
Gearing in %	112	147	91	41	131	–
Tilgungsdeckung in %	20,9	10,2	22,9	24,1	12,2	–
Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)	3,2	7,4	3,7	1,8	6,3	–

Etwaige Abweichungen zu den Einzelwerten sind rundungsbedingt.
1) Vor Abzug von Steuern (wegen steuerlicher Organschaft mit der DB AG) sowie ohne Leistungsverrechnung für Konzernleitungsfunktionen.

DB AG / DB ML AG 6

Track Record – Bilanz

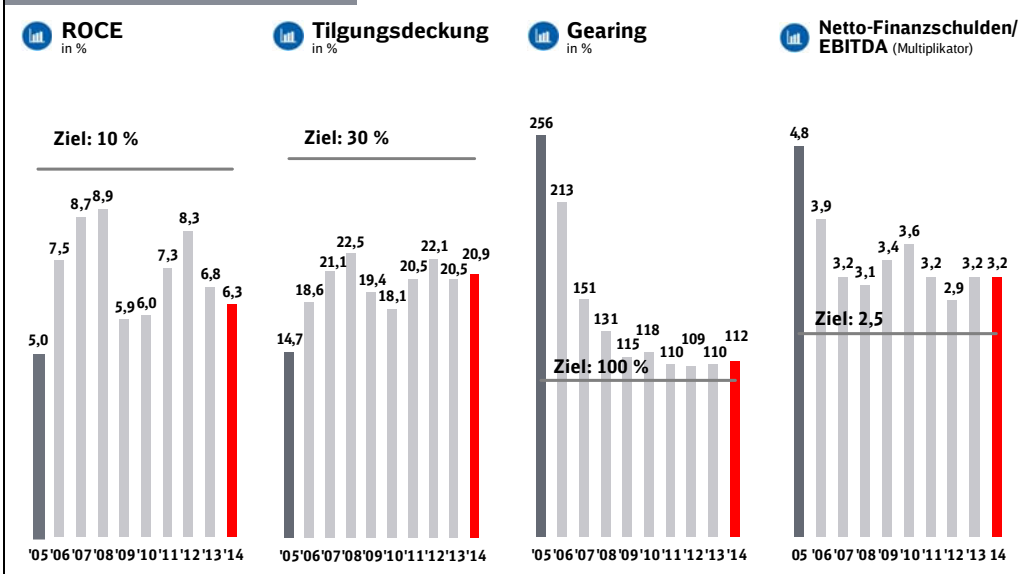
Eigenkapitalquote deutlich gesteigert, Verschuldung spürbar reduziert



DB AG / DB ML AG 7

Track Record – Wertmanagement

Entwicklung Wertmanagementkennzahlen relativ stabil



DB AG / DB ML AG

8

Bildnachweis

Titelbild	Max Lautenschläger
Seite 3	Volker Emersleben
Seite 5	DB AG
Seite 6	DB AG
Seite 7	Volker Emersleben
Seite 10	Claus Weber
Seite 12	Volker Emersleben
Seite 14	Smilla Dankert
Seite 15	Hartwig Schneidereit
Seite 17	Joujou/pixelio, www.pixelio.de

Disclaimer

Diese Präsentation enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Annahmen und Prognosen des Managements des Deutsche Bahn Konzerns beruhen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“ oder „bestreben“. Diese Aussagen können daher nur Gültigkeit für den Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung beanspruchen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Performance des Deutsche Bahn Konzerns wesentlich von den hier gegebenen Prognosen abweichen. Die Deutsche Bahn AG und die DB Mobility Logistics AG übernehmen keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Kontakt:
Deutsche Bahn AG/
DB Mobility Logistics AG

Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-61131
Fax +49 (0)30 297-61919
E-Mail presse@deutschebahn.com

Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-64031
Fax +49 (0)30 297-64036
E-Mail ir@deutschebahn.com