



„DB2020 – der Kompass für unsere Zukunft.“
Schlanker, schneller, effizienter und kundenorientierter

Halbjahres-Pressekonferenz 2015

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstand Finanzen/Controlling

Berlin, den 28. Juli 2015

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch von meiner Seite ein herzliches Willkommen zu unserer heutigen Halbjahres-Pressekonferenz. Sie haben in der Präsentation von Rüdiger Grube schon einen ersten Eindruck von unseren Zahlen im ersten Halbjahr 2015 bekommen.

Wenn ich unsere **aktuelle Situation** in einem Satz zusammenfassen wollte, würde ich sagen, dass unsere wirtschaftliche Lage zwar nicht so schlecht ist, wie es die Zahlen auf den ersten Blick erscheinen lassen, weil diese **von Einmaleffekten** vor allem durch die Streiks der letzten Monate **beeinflusst** sind; sie ist aber auch nicht so gut, wie es nach Bereinigung dieser Einmaleffekte vielleicht aussieht. Wir lägen dann zwar sowohl beim Umsatz als auch beim operativen Ergebnis knapp oberhalb des Vorjahres. Aber das ist angesichts unserer **Kapitalbindung und Verschuldung** nicht zufriedenstellend und angesichts unserer **geplanten Kunden- und Angebotsoffensiven** nicht ausreichend, wenn wir die anstehenden **Wachstumsinvestitionen** nicht ausschließlich über **zusätzliche Verschuldung** finanzieren wollen, was wir definitiv nicht vorhaben. Die **finanzielle Stabilität** des DB-Konzerns ist für uns absolut handlungsleitend.

Es gibt also keine Veranlassung, die Situation schlechterzureden, als sie ist. Aber es ist ebenso klar, dass wir uns auf den aktuellen Zahlen nicht ausruhen können. Die für unsere Zukunft dringend notwendigen **Zuwächse bei Umsatz und Gewinn** sind **kein Selbstläufer** und müssen hart erarbeitet werden.

Rüdiger Grube ist auf die **strukturellen Herausforderungen**, die uns insbesondere seit 2012 beschäftigen und vor allem unsere Geschäftsfelder rund um das **Eisenbahngeschäft in Deutschland** betreffen, bereits eingegangen. Mit **Entschlossenheit** gehen wir diese Herausforderungen jetzt an. Die vorgestellten **Maßnahmen** sind der erste Schritt auf Ebene der Konzernleitung; weitere Schritte **auf Ebene der Geschäftsfelder** werden folgen. Zielsetzung all dieser Maßnahmen ist es – so wie wir es im Motto der heutigen Halbjahres-Pressekonferenz beschrieben haben –, **schneller, schlanker, effizienter und kundenorientierter** zu werden.

Lassen Sie es mich mit einem griechischen Philosophen sagen: „**Wir können den Wind nicht ändern, aber die Segel anders setzen.**“

Der „Wind“ – um in dem Bild zu bleiben – sind zum Beispiel der **zunehmende Wettbewerbsdruck** in allen Geschäftsfeldern und die **gestiegene Kostendynamik** insbesondere bei Personal und Energie. Mit dem von Rüdiger Grube vorgestellten Konzernumbau und der damit verbundenen Intensivierung unserer Anstrengungen zur Steigerung von Effizienz, Produktivität und Wachstum **setzen wir die Segel jetzt neu und halten den DB-Konzern auf Kurs**, nämlich in Richtung unserer **Strategie DB2020**.

Denn mit Blick auf unsere Strategie gilt der Satz eines anderen griechischen Philosophen: „**Wer den Hafen nicht kennt, in den er segeln will, für den ist kein Wind ein günstiger!**“



Wir haben mit unserer **Strategie DB2020** einen „attraktiven Hafen“, 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. Mit dem von Rüdiger Grube verkündeten Umbau ist der Startschuss gefallen!

Nach dieser kleinen Vorbemerkung werde ich nun im Folgenden auf unsere **Entwicklung im ersten Halbjahr 2015** eingehen. Um Sie nicht zu lange auf die Folter zu spannen und möglichst schnell in die Fragerunde zu kommen, werde ich mich **auf vier Charts konzentrieren**. Zuerst werde ich Ihnen einen Überblick über die wesentlichen Eckdaten des ersten Halbjahres 2015 geben, dann im Detail auf die Entwicklung von Umsatz, operativem Ergebnis und Verschuldung eingehen und abschließend zum Ausblick für das Gesamtjahr 2015 kommen.


Zunächst zum **Überblick über die wesentlichen Eckdaten des ersten Halbjahres 2015**.

H1 2015 – Überblick

Negative Entwicklung im ersten Halbjahr 2015

Ausgewählte Kennzahlen
in Mio. €



	H1 2015	H1 2014	Veränderung	
			€	%
Umsatz bereinigt	20.000	19.734	+266	+1,3
Umsatz vergleichbar	19.510	19.719	-209	-1,1
EBIT bereinigt	890	1.088	-198	-18,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	391	642	-251	-39,1
Brutto-Investitionen	3.366	3.414	-48	-1,4
Netto-Investitionen	1.633	1.847	-214	-11,6
Netto-Finanzschulden <small>per 30.06.2015/31.12.2014</small>	17.611	16.212	+1.399	+8,6
ROCE (in %)	5,1	6,5	-	-

Wie eingangs schon erwähnt, können wir mit der **Entwicklung des ersten Halbjahres** nicht zufrieden sein. Insbesondere beim deutschen Personenverkehr (DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio), im europäischen Schienengüterverkehr und in der weltweiten Logistik hat sich der Druck von Markt und Wettbewerb weiter verschärft. Die Leistungsentwicklung in den meisten Segmenten war schwach. Dennoch war die **Entwicklung nicht so schlecht, wie der reine Vorjahresvergleich auf den ersten Blick vermuten lässt**. Denn streikbedingt fehlen uns im ersten Halbjahr rund 280 Mio. € im Umsatz und rund 250 Mio. € im Ergebnis. Und wie Sie alle wissen, haben wir uns mit beiden Gewerkschaften auf ein Tarifpaket geeinigt, sodass das weitere Jahr mit diesen Sondereffekten nicht mehr belastet sein wird.

- Beim **Umsatz** konnten wir im ersten Halbjahr 2015 nominal ein leichtes Wachstum von 1,3 % ausweisen. Auf vergleichbarer Basis, das heißt unter Bereinigung von Konsolidierungskreis- und vor allem Währungskurseffekten, ist allerdings ein Umsatzrückgang um 1,1 % oder rund 200 Mio. € zu verzeichnen. Unter Berücksichtigung der Streikeffekte wäre auch auf vergleichbarer Basis ein leichtes Wachstum zu sehen gewesen.

- Die Streikeffekte haben sich auch auf die Ergebnissituation ausgewirkt. Das **operative Ergebnis (EBIT)** ging um knapp 200 Mio. € auf rund 0,9 Mrd. € zurück. Auch das **Ergebnis nach Steuern** entwickelte sich rückläufig.
- Unsere **Investitionstätigkeit** lag weiterhin auf hohem Niveau. Der Rückgang bei den Netto-Investitionen um etwas mehr als 200 Mio. € resultierte aus dem Abschluss von umfangreichen Fahrzeugbeschaffungsprojekten bei DB Bahn.

Die **Investitionsschwerpunkte** lagen dabei unverändert mit einem Anteil von über 70 % in der Infrastruktur und mit fast 90 % bei der Eisenbahn in Deutschland. Die anhaltend hohen Investitionen führen damit auch zu einer weiter steigenden Kapitalbindung bei der Eisenbahn in Deutschland.
- Zu den **Netto-Finanzschulden** komme ich gleich noch einmal im Detail. Sie sind gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2014 erwartungsgemäß relativ stark um rund 1,4 Mrd. € auf rund 17,6 Mrd. € angestiegen.
- Unsere erhöhte Investitionstätigkeit führte auch zu einem Anstieg des Capital Employed. Verbunden mit der rückläufigen operativen Ergebnisentwicklung ist der **Return on Capital Employed** auf nunmehr 5,1 % gesunken und liegt damit deutlich unterhalb unserer Kapitalkosten.

Die folgende Darstellung zeigt die **wesentlichen Einflussfaktoren** der **Umsatz- und Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2015** gegenüber dem ersten Halbjahr 2014.

H1 2015 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Streikeffekte dominieren Entwicklung im ersten Halbjahr 2015

Umsatz- / EBIT-Entwicklung
in Mio. €

	Umsatz	EBIT
H1 2014	19.734	1.088
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	+56	+25
Faktorkosten Deutschland (Tarifeffekte, EEG-Umlage)	-	-190
Streiks	-283	-252
FX-Effekte	+481	+17
Sonstiges, Gegensteuerung	+12	+202
Summe Veränderungen	+266	-198
<i>Delta (in %)</i>	<i>+1,3</i>	<i>-18,2</i>
H1 2015	20.000	890

++ Zug fällt aus! ++

++ Zug fällt aus! ++

GDL Streik +++

Auf der **Umsatzseite** lagen die Haupttreiber der Entwicklung in den positiven **Währungskurseffekten** in Höhe von rund 480 Mio. € und gegenläufig in den **Streikeffekten** in Höhe von rund 280 Mio. €. Aus dem Bereich **Konjunktur, Markt und Wettbewerb** waren im Saldo leicht positive Effekte in Höhe von 56 Mio. € zu verzeichnen. Die positiven Impulse bei DB Schenker Logistics, DB Arriva und DB Netze Fahrweg wurden dabei fast vollständig aufgezehrt von negativen Effekten bei DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail.

Hier wirkten sich Themen wie eine **Verschärfung des Wettbewerbsumfelds** insbesondere mit dem Fernbus, **Ausschreibungsverluste** im Regionalverkehr und auch die **Ukraine-Krise** im Güterverkehr aus.

Auf der **Ergebnisseite** war die höchste Belastung auf die **Streiks** zurückzuführen, wodurch im Ergebnis rund 250 Mio. € gefehlt haben.

Die hohe Kostendynamik bei der **Faktorkostenentwicklung in Deutschland** hat sich auch im ersten Halbjahr 2015 fortgesetzt. Tarifeffekte und die weitere Erhöhung der EEG-Umlage schlugen mit fast 200 Mio. € negativ zu Buche. Mit den **Tarifabschlüssen** der letzten Wochen konnte die Kostendynamik der letzten Jahre zumindest begrenzt werden. Das ist eine gute Botschaft und zeigt, dass auch unsere Tarifpartner Mitverantwortung für die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunft des Unternehmens übernehmen und die aufgrund des verschärften Wettbewerbs reduzierten Verteilungsspielräume Eingang in die Tarifabschlüsse gefunden haben.

Sorgen bereitet uns nach wie vor das **energiepolitische Umfeld** für den Bahnstrom, der bei uns rund 80 % der Traktionsenergie ausmacht. Für das Gesamtjahr 2015 erwarten wir eine **EEG-Umlage** in Höhe von rund 160 Mio. €, was gegenüber dem Wert des Jahres 2012 eine Vervierfachung bedeutet und gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um rund 60 Mio. €. Diese zusätzlichen Kosten für den mit Abstand ökologischsten Verkehrsträger bereiten uns auch deshalb Kopfzerbrechen, weil die Dieselpreise in den letzten Jahren nicht gestiegen, sondern gefallen sind und der Verkehrsträger Schiene aufgrund seines hohen Anteils an „Elektromobilität“ dadurch an Wettbewerbsfähigkeit verliert.

Um die Ergebnisbelastungen aus verstärktem Wettbewerbsdruck und erhöhter Kostendynamik bei der Eisenbahn in Deutschland zu kompensieren, arbeiten wir konzernübergreifend und systematisch an **Gegensteuerungsmaßnahmen**, um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Dabei geht es sowohl um **kundenorientierte Maßnahmen** zur Verbesserung von Angebot, Leistungen und Produktqualität als auch um **kostenorientierte Programme** zur Verbesserung von Auslastung, Produktivität und Effizienz. Auch **Strukturen, Prozesse und Wertschöpfungstiefen** werden auf Optimierungspotenziale untersucht und – wenn sinnvoll und notwendig – verändert und neu ausgerichtet.

Aufgabenträgern und höheren Lieferantenverbindlichkeiten. Diese Sachverhalte waren nicht nachhaltig und sind jetzt im ersten Halbjahr 2015 zahlungswirksam geworden. Ich habe Ihnen diese Stichtagseffekte in der Darstellung noch einmal separat hervorgehoben. Der wesentliche Treiber für den Anstieg der Netto-Finanzschulden liegt daher in der Sammelposition Kapitalbindung aus **Working Capital / Sonstiges**.

Ein weiterer Grund für den Anstieg der Netto-Finanzschulden lag in der **Dividendenzahlung**, die wir aus dem Ergebnis 2014 im ersten Quartal 2015 an den Bund geleistet haben.

Die **Netto-Investitionen** des ersten Halbjahres konnten wir aus dem **operativen Cashflow** finanzieren.

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 Gesamtjahr 2015** kommen:

Geschäftsjahr 2015 – Ausblick

Erwartungen für Geschäftsjahr 2015 aufgrund der Streiks leicht angepasst



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

Grundsätzlich bestätigt der bisherige Jahresverlauf unsere **Erwartungen für das Gesamtjahr 2015**. Allerdings können die **ungeplanten Sondereffekte** aus Streiks und Stürmen im ersten Halbjahr 2015 nicht vollständig kompensiert werden, sodass wir insbesondere die Ergebnisprognose gegenüber unserem **Ausblick von Ende März** leicht reduzieren mussten.

Die Zahlen sind auf dem Chart noch einmal dargestellt.

- Infolge der schwächeren Leistungsentwicklung und der Streikeffekte haben wir die **Umsatzprognose** auf „ungefähr 41 Mrd. €“ angepasst. Wie bereits im ersten Halbjahr wird der Anstieg gegenüber dem Vorjahr dabei stark durch positive Währungskurseffekte beeinflusst.
- Das **operative Ergebnis** haben wir um 200 Mio. € zurückgenommen und erwarten jetzt nur noch „mindestens 2,0 Mrd. €“. Bei Streiks und Stürmen, die in der Ergebnisprognose von Ende März noch nicht enthalten waren, rechnen wir mit Ergebnisbelastungen im Gesamtjahr in Höhe von 350 bis 400 Mio. €. Dabei gehen wir davon aus, dass sich bestimmte Nachlaufeffekte aus Streiks auch im zweiten Halbjahr ergeben werden, da verlorene Kunden im Fernverkehr und insbesondere im Schienengüterverkehr erst noch zurückgewonnen werden müssen. Aufgrund der bereits laufenden Gegensteuerungsmaßnahmen

und im Saldo positiver Einmaleffekte beziehungsweise Chancen haben wir diese Belastungen aber nicht eins zu eins in die Ergebnisprognose durchfallen lassen, sondern gehen davon aus, dass wir einen beträchtlichen Teil kompensieren können.

- Auch unseren Ausblick für die übrigen Kennzahlen **Jahresergebnis** sowie **Brutto- und Netto-Investitionen** haben wir leicht nach unten angepasst. Zu beachten ist, dass in der Ergebnisprognose noch keine Effekte aus dem heute vorgestellten Konzernumbau und den im zweiten Halbjahr noch zu erarbeitenden Maßnahmen enthalten sind. Sollten sich größere Restrukturierungsnotwendigkeiten ergeben, müssten die damit in Verbindung stehenden Aufwendungen gegebenenfalls schon im Jahresabschluss 2015 erfasst werden.
- Unsere Erwartungen für die **Netto-Finanzschulden** sind unverändert. Wesentliche Auswirkungen wird der Zugang von Neufahrzeugen vor allem im Fernverkehr haben. Je nach Fahrzeugzugang und Zahlungswirksamkeit könnte sich daraus ein Anstieg auf bis zu 18 Mrd. € ergeben.

So viel zu unserem finanziellen Ausblick auf das Gesamtjahr 2015.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen – wie Rüdiger Grube und die anderen Kollegen hier oben auf dem Podium – gern für Fragen zur Verfügung.

Anhang

H1 2015 – Überblick

Highlights erstes Halbjahr 2015

Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> Verhalten positive Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft. Solides Wachstum in Deutschland, Erholung im Euro-Raum auf unterschiedlichem Niveau. Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise bestehen weiterhin. Signifikante Umsatz- und Ergebniseinbußen durch GDL-Streik. Weiterhin hohe Kostendynamik bei Personal und Energie (insbesondere EEG-Umlage).
Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Schienerverkehr mit Rückgängen durch intensives Wettbewerbsumfeld. DB Arriva: positive Effekte durch neu aufgenommene Verkehre und Wachstum bei UK Trains. Schwierige Entwicklung im Londoner Busmarkt.
Transport und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> Herausfordernde Marktsituation im Schienengüterverkehr. Differenzierte Leistungsentwicklung in der Logistik: Zunahme im Europäischen Landverkehr und in der Luftfracht. Entwicklung in Kontraktlogistik bleibt sehr dynamisch.
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Belastungen durch Tarifsteigerungen und höhere Instandhaltungsleistungen. Trassennachfrage auf stabilem Niveau. Konzernexterne Trassennachfrage wächst erneut, Anteil steigt auf 27,3%.

DB AG / DB ML AG 1

H1 2015 – Umsatzentwicklung

Umsatzentwicklung durch Markt und Wettbewerb beeinflusst

Umsatz
in Mio. €

+1,3% / +266
 vergleichbar:
-1,1% / -209

19.734	20.000
19.719	19.510
H1 2014	H1 2015

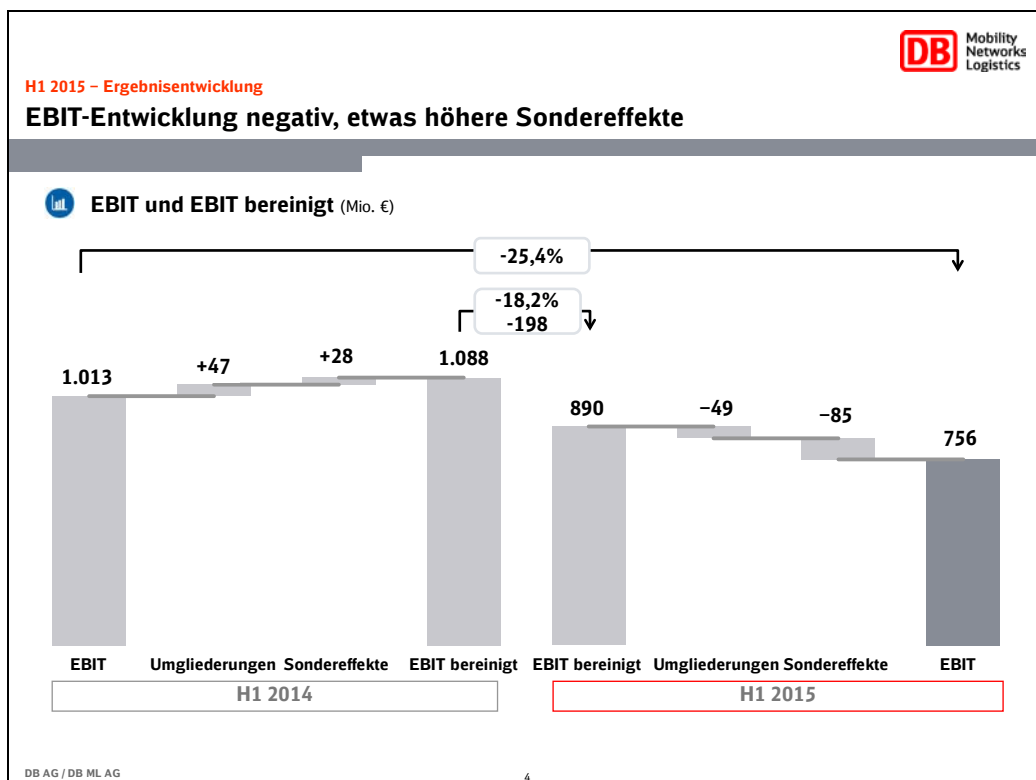
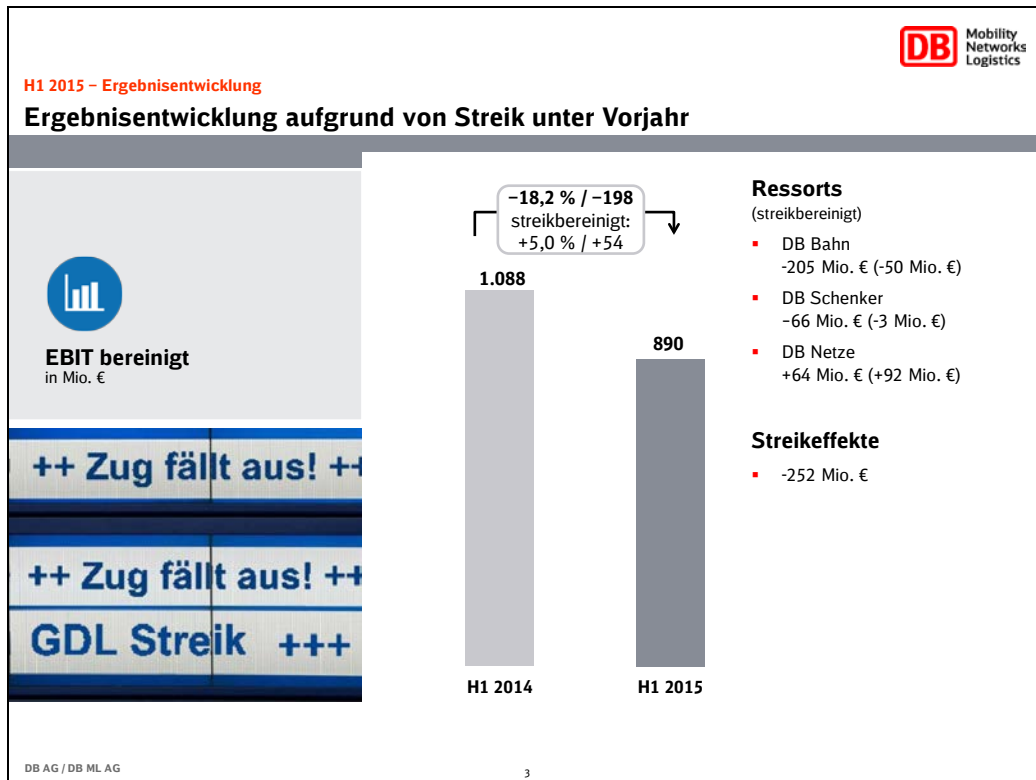
Ressorts
(vergleichbare Entwicklung)

- DB Bahn
-263 Mio. € (-3,1%)
davon DB Arriva +26 Mio. € (+1,2%)
- DB Schenker
-47 Mio. € (-0,5%)
- DB Netze
+56 Mio. € (+1,3%)

Streikeffekte

- 283 Mio. €

DB AG / DB ML AG 2



H1 2015 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung



Belastungen vor allem bei DB Bahn Regio und DB Schenker Rail

Umsatz (vergleichbar)	EBIT bereinigt	darin	
		Veränderung in Mio. € ggü. H1 2014	Streikeffekt
DB Bahn Fernverkehr	-105	-65	-71
DB Bahn Regio	- 184	-137	-85
DB Arriva	+26	-3	-
DB Schenker Rail	-89	-83	-63
DB Schenker Logistics	+42	+17	-
DB Dienstleistungen	+14	-7	-0
DB Netze Fahrweg	+65	+46	-20
DB Netze Personenbahnhöfe	+15	+16	-1
DB Netze Energie	-24	+2	-6



Entwicklung der Geschäftsfelder in Mio. €



DB AG / DB ML AG

5

H1 2015 – Umsatzentwicklung



Differenzierte Umsatzentwicklung in den Geschäftsfeldern

Gesamtumsatz (Mio. €)	H1 2015 effektiv	Bereinigungen			H1 2015 vgl.	H1 2014 vgl.	Veränderung	
		Kons.-Kreis ¹⁾	FX	Umgl.			€	%
DB Bahn Fernverkehr	1.875	-	-1	-	1.874	1.979	-105	-5,3
DB Bahn Regio	4.254	-	-	-	4.254	4.438	-184	-4,1
DB Arriva	2.375	-	-151	-	2.224	2.198	+26	+1,2
DB Schenker Rail	2.391	-	-28	-	2.363	2.452	-89	-3,6
DB Schenker Logistics	7.756	-9	-301	-	7.446	7.404	+42	+0,6
DB Dienstleistungen	1.521	-	-	-	1.521	1.507	+14	+0,9
DB Netze Fahrweg	2.490	-	-	-	2.490	2.425	+65	+2,7
DB Netze Personenbahnhöfe	604	-	-	-	604	589	+15	+2,5
DB Netze Energie	1.392	-	-	-	1.392	1.416	-24	-1,7
Sonstige/Konsolidierung/Überleitung	-4.658	-	-	-	-4.658	-4.689	+31	-0,7
DB-Konzern	20.000	-9	-481	-	19.510	19.719	-209	-1,1

¹⁾ Konsolidierungskreisveränderungen.

DB AG / DB ML AG

6

H1 2015 – Ergebnisentwicklung

Überwiegend rückläufige EBIT-Entwicklung auf Geschäftsfeldebene

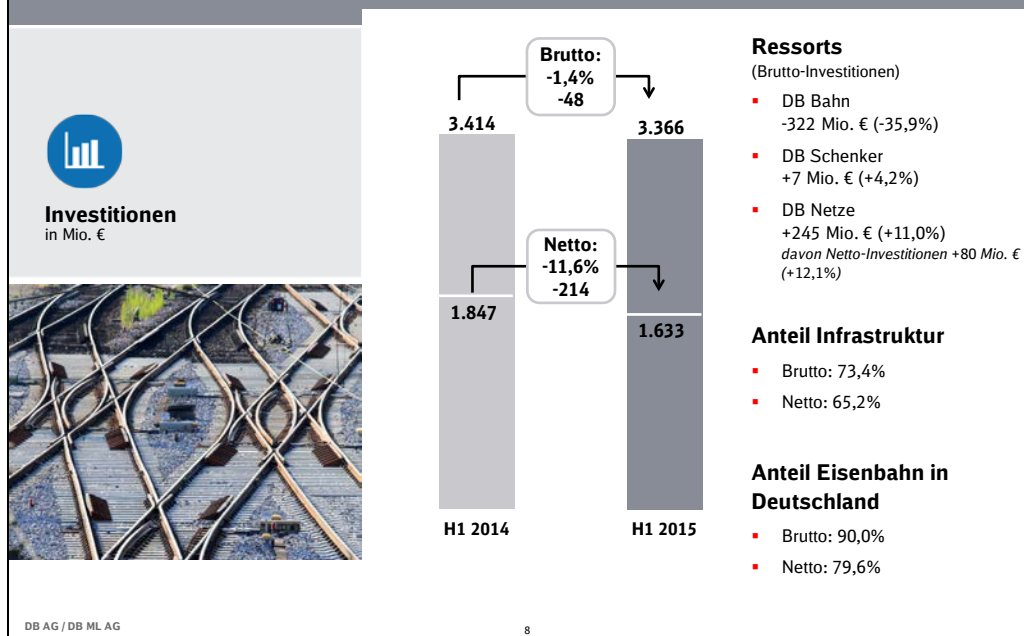
(Mio. €)	EBIT bereinigt			OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN			AO- Ergebnis H1 2015
	H1 2015	H1 2014	Veränderung absolut	H1 2015	H1 2014	Veränderung absolut	
DB Bahn Fernverkehr	58	123	-65	58	123	-65	-
DB Bahn Regio	348	485	-137	324	462	-138	-
DB Arriva	101	104	-3	82	86	-4	-10
DB Schenker Rail	-74	9	-83	-110	-36	-74	+2
DB Schenker Logistics	165	148	+17	144	127	+17	-33
DB Dienstleistungen	21	28	-7	16	22	-6	-
DB Netze Fahrweg	313	267	+46	171	64	+107	-43
DB Netze Personenbahnhöfe	152	136	+16	131	111	+20	-2
DB Netze Energie	36	34	+2	29	26	+3	-
Sonstige/Konsolidierung	-230	-246	+16	-342	-311	-31	+1
DB-Konzern	890	1.088	-198	503	674	-171	-85

DB AG / DB ML AG

7

H1 2015 – Investitionen

Investitionen leicht rückläufig, trotz deutlich höhere Investitionen in die Infrastruktur



DB AG / DB ML AG

8

H1 2015 – Investitionen

Investitionen weiter auf hohem Niveau

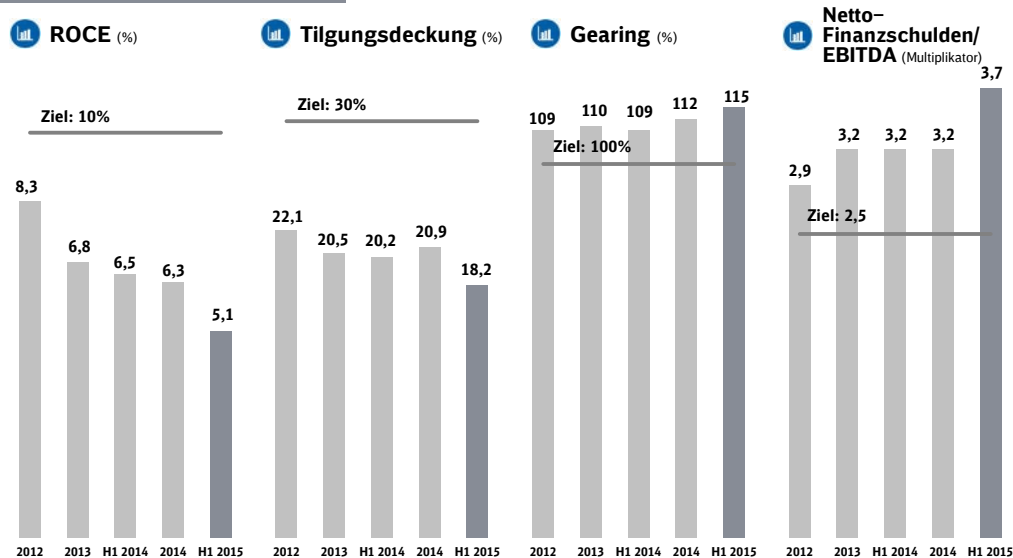
Investitionen (Mio. €)	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	H1 2015	H1 2014	Veränderung		H1 2015	H1 2014	Veränderung	
			€	%			€	%
DB Bahn Fernverkehr	141	116	+25	+21,6	141	116	+25	+21,6
DB Bahn Regio	339	707	-368	-52,1	338	706	-368	-52,1
DB Arriva	96	75	+21	+28,0	96	74	+22	+29,7
DB Schenker Rail	91	78	+13	+16,7	89	78	+11	+14,1
DB Schenker Logistics	82	88	-6	-6,8	82	88	-6	-6,8
DB Dienstleistungen	134	106	+28	+26,4	134	106	+28	+26,4
DB Netze Fahrweg	2.237	1.987	+250	+12,6	648	578	+70	+12,1
DB Netze Personenbahnhöfe	187	194	-7	-3,6	72	62	+10	+16,1
DB Netze Energie	46	44	+2	+4,5	20	20	-	-
Sonstige/Konsolidierung	13	19	-6	-31,6	13	19	-6	-31,6
DB-Konzern	3.366	3.414	-48	-1,4	1.633	1.847	-214	-11,6

DB AG / DB ML AG

9

H1 2015 – Wertmanagement


Schwache Entwicklung der Wertmanagementkennziffern im Halbjahresvergleich



DB AG / DB ML AG

10

H1 2015 – Kennzahlen Infrastruktur
Infrastruktur: hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag

 Finanzkennzahlen H1 2015 (Mio. €)	DB-Konzern	DB Netz AG	DB Station& Service AG	DB Energie GmbH	Summe Infrastruktur	Anteil (%) an DB-Konzern
Umsatz bereinigt	20.000	2.396	596	1.392	4.384	-
EBITDA bereinigt	2.374	777	216	70	1.063	44,8
Abschreibungen	-1.484	-458	-67	-34	-559	37,7
EBIT bereinigt	890	319	149	36	504	56,6
Operativer Zinssaldo	-387	-142	-21	-7	-170	43,9
Operatives Ergebnis nach Zinsen	503	177	128	29	334	66,4
Sonstige Ergebnisbestandteile	-145	-44	-	-15	-59	40,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	358	133	128	14	275	76,8
Steuern	33	-	-	-	-	-
Ergebnis nach Steuern	391	133	128	14	275	70,3
Brutto-Investitionen	3.366	2.231	187	46	2.464	73,2
Investitionszuschüsse	-1.733	-1.588	-115	-26	-1.729	99,8
Netto-Investitionen	1.633	643	72	20	735	45,0
Anlagevermögen (immat./Sachanlageverm.)	43.649	21.051	3.257	1.039	25.347	58,1
Capital Employed	35.035	18.053	2.901	981	21.935	62,6
Eigenkapital	15.331	7.451	1.626	637	9.714	-
Netto-Finanzschulden	17.611	10.578	1.266	254	12.098	68,7
Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.883	10.592	1.318	462	12.372	56,5
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,1	3,5	10,3	7,3	4,6	-
Operativer Cashflow	1.987	635	194	62	891	44,8
Gearing in %	115	142	78	40	124	-
Tilgungsdeckung in %	18,2	12,0	29,5	27,0	14,5	-
Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)	3,7	6,8	2,9	1,8	5,7	-

DB AG / DB ML AG

11

H1 2015
Bildnachweis
Hauptteil

Titelbild	Max Lautenschläger
Folie 2	Volker Emersleben
Folie 3	DB AG
Folie 4	Hartwig Schneidereit
Folie 5	Joujou/pixelio, www.pixelio.de
Folie 6	Max Lautenschläger

Appendix

Folie 2	DB AG
Folie 3	DB AG
Folie 5	Uwe Miethe
Folie 8	Uwe Miethe

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz

12

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)30 297-61030
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