



*„Gemeinsam für mehr Qualität, mehr Kunden,  
mehr Erfolg.“*

## **Halbjahres-Pressekonferenz 2016**

Deutsche Bahn AG

Rede von Dr. Richard Lutz  
Vorstand Finanzen/Controlling

---

Berlin, den 27. Juli 2016

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Sehr geehrte Damen und Herren,


auch von meiner Seite ein **herzliches Willkommen** zu unserer heutigen Halbjahres-Pressekonferenz.

Rüdiger Grube hat Ihnen bereits einen Eindruck zu den **Zahlen des ersten Halbjahres 2016** vermittelt. Wie Sie das gewohnt sind, werde ich Ihnen im Folgenden zunächst einen **Überblick über die wesentlichen Eckdaten** des ersten Halbjahres 2016 geben, dann einige vertiefende Ausführungen zu einzelnen Eckdaten machen und abschließend zum Ausblick auf das Gesamtjahr 2016 kommen.

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

H1 2016 – Überblick

**Leicht positive Entwicklung im ersten Halbjahr 2016**



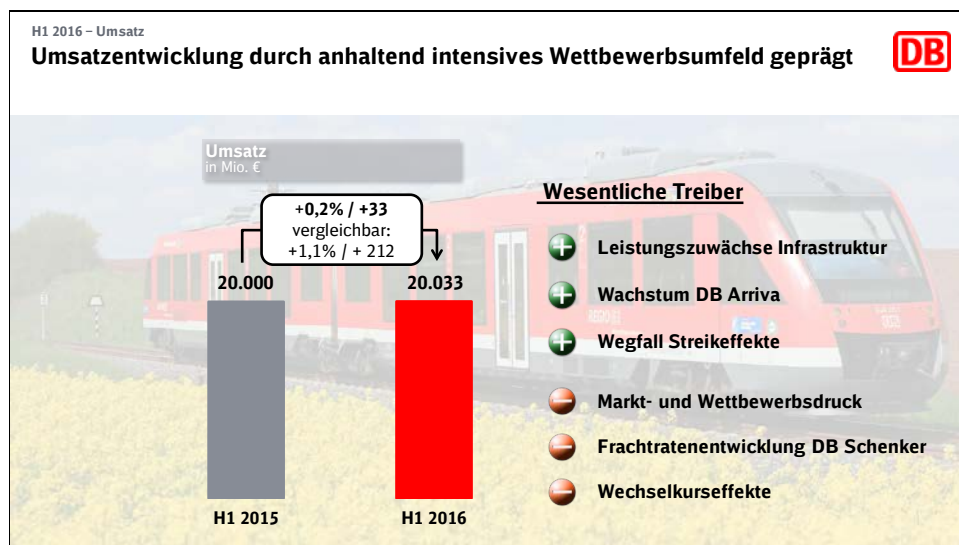
Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	H1 2016	H1 2015	Veränderung	
			€	%
<b>Umsatz bereinigt</b>	20.033	20.000	+33	+0,2
<b>Umsatz vergleichbar</b>	20.212	20.000	+212	+1,1
<b>EBIT bereinigt</b>	1.007	890	+117	+13,1
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	603	391	+212	+54,2
<b>Brutto-Investitionen</b>	3.472	3.366	+106	+3,1
<b>Netto-Investitionen</b>	1.346	1.633	-287	-17,6
<b>Netto-Finanzschulden</b> <small>per 30.06.2016/31.12.2015</small>	18.159	17.491	+668	+3,8
<b>ROCE (in %)</b>	6,0	5,1	-	-

Insgesamt können wir mit der **Entwicklung im ersten Halbjahr 2016** zufrieden sein.

- Zum Halbjahr überschreitet der **Konzernumsatz** knapp die 20-Mrd.-€-Marke und liegt damit leicht über dem Vorjahresniveau. Auf **vergleichbarer Basis**, das heißt unter Bereinigung von Konsolidierungskreis- und vor allem Währungskurseffekten, liegt der Umsatzzuwachs bei 1,1%.

- Auch die Entwicklung des **operativen Ergebnisses (EBIT)** mit einem Anstieg auf rund 1 Mrd. € war erfreulich. Für den Vorjahresvergleich bei Umsatz und Ergebnis gilt gleichermaßen, dass sich der **Wegfall von Streik- und Sturm-effekten** positiv ausgewirkt hat. Weiterhin belastend wirkt das **schwierige Markt- und Wettbewerbsumfeld** für die Geschäftsfelder in Deutschland, verbunden mit gestiegenen Faktorkosten. Unsere Kunden im Personen- und Güterverkehr sind nicht bereit, dementsprechende Preise zu zahlen. Unsere **internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker** haben sich demgegenüber sehr erfreulich entwickelt. Insbesondere bei DB Schenker konnten Ergebnis und Marge weiter deutlich verbessert werden. Bei DB Arriva wird die positive operative Entwicklung durch das schwache britische Pfund abgeschwächt.
- Unsere **Investitionen** bewegten sich weiterhin auf hohem Niveau. Die **Investitionsschwerpunkte** lagen unverändert mit einem Anteil von über 70 % in der Infrastruktur und mit fast 90 % bei der Eisenbahn in Deutschland. Die Brutto-Investitionen sind aufgrund höherer Investitionen für Bestandsnetzmaßnahmen sowie Neu- und Ausbauprojekte in der Infrastruktur angestiegen. Der Rückgang bei den Netto-Investitionen hängt mit im Vorjahr abgeschlossenen Fahrzeugbeschaffungen bei DB Regio zusammen.
- Die **Netto-Finanzschulden** sind gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2015 um rund 670 Mio. € auf 18,2 Mrd. € angestiegen. Wesentlicher Treiber war die im ersten Halbjahr gezahlte Dividende in Höhe von 850 Mio. €.
- Die verbesserte operative Ergebnisentwicklung führte verbunden mit einem Rückgang des Capital Employed zu einem **Return on Capital Employed (ROCE)**, der auf 6,0 % angestiegen ist. Der ROCE liegt damit aber weiter deutlich unterhalb unserer Kapitalkosten.

Auf den nächsten Folien schauen wir nun etwas detaillierter auf die Entwicklung einzelner Kennzahlen. Zunächst zur **Umsatzentwicklung im ersten Halbjahr 2016**.



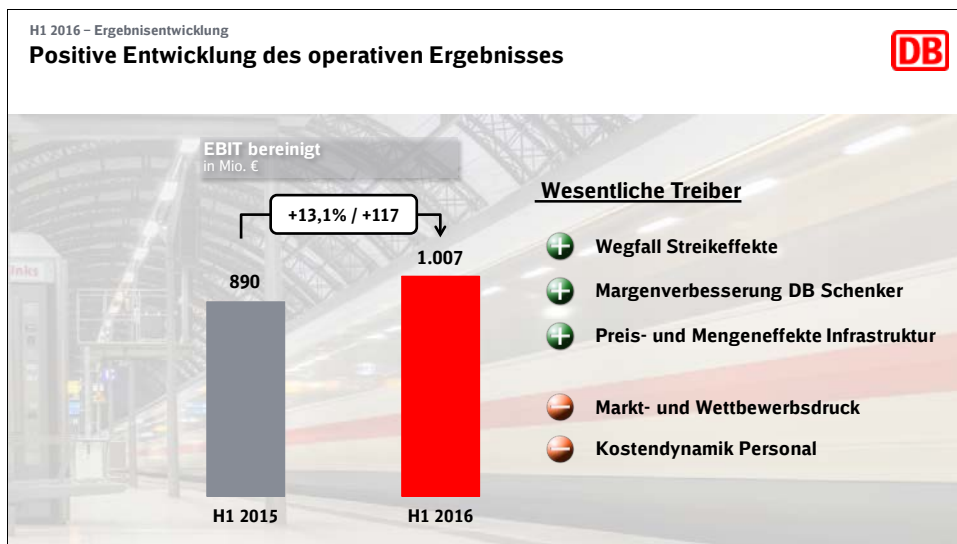
Auf der **Umsatzseite** lagen die wesentlichen positiven Treiber in der Entwicklung der Infrastrukturgeschäftsfelder, weiterem Wachstum bei DB Arriva und dem weitgehenden Wegfall von Sonderbelastungen aus dem ersten Halbjahr 2015. In der **Infrastruktur** zeigten sich sowohl Mengen- als auch Preiseffekte, die sich positiv auf die Umsatzentwicklung auswirkten. Die Entwicklung bei DB Arriva wurde geprägt durch die Aufnahme der **Northern-Rail-Verkehre** am 1. April 2016.

Dämpfende Effekte resultierten aus einem anhaltend **intensiven Markt- und Wettbewerbsumfeld**. Die Marktsituation bei **DB Fernverkehr** wird auch weiterhin durch einen intensiven Fernbuswettbewerb und die gegenüber dem Vorjahr nochmals gesunkenen Benzinpreise bestimmt. Trotz dieses preissensiblen Umfelds konnte die Leistung um mehr als 10 % und der Umsatz um fast 5 % gesteigert werden. Bei **DB Cargo** haben vor allem Einbrüche bei den Kohleverkehren in Großbritannien und rückläufige Stahlverkehre in Deutschland zu Umsatzrückgängen geführt. Die Umsatzentwicklung von **DB Schenker** war aufgrund gesunkener Frachtraten im See- und Luftfrachtgeschäft rückläufig. Der für die Ergebnisentwicklung wichtige Rohertrag war dadurch nicht negativ beeinflusst und lag gegenüber dem Vorjahr besser

- auch aufgrund einer erneut dynamischen Umsatzentwicklung in der Kontraktlogistik.

DB Schenker und DB Arriva waren beide von **negativen Wechselkurseffekten** betroffen, hauptsächlich infolge der Schwäche des britischen Pfunds. Wesentliche Effekte aus **verändertem Konsolidierungskreis** waren nicht zu verzeichnen.

Wenn wir die **operative Ergebnisentwicklung** betrachten, zeigt sich, dass trotz einer nur leicht positiven Umsatzentwicklung eine deutliche Ergebnisverbesserung erreicht werden konnte.



Unser operatives Ergebnis, das **EBIT**, verbesserte sich im ersten Halbjahr 2016 spürbar und stieg um knapp 120 Mio. € beziehungsweise 13% auf rund 1 Mrd. €.

Positiv gegenüber dem ersten Halbjahr 2015 wirkte auch hier der weitgehende **Entfall von Streik- und Sturmeffekten**. Auch die beiden internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und vor allem **DB Schenker** zeigten eine gute operative Ergebnisentwicklung. Aufgrund der positiven Umsatzeffekte lag auch die Ergebnisentwicklung bei den **Infrastrukturgeschäftsfeldern** oberhalb des Vorjahres.

Belastend auf die Ergebnisentwicklung wirkt der anhaltend **hohe Markt- und Wettbewerbsdruck** in allen Geschäftsfeldern. Bei **DB Fernverkehr** schlägt sich dies

insbesondere in einem Rückgang des Yield nieder. Niedrige und im Vorjahresvergleich nochmals gesunkene Benzinpreise und ein anhaltend intensiver Wettbewerb im Fernbusmarkt verstärken die hohe Preissensibilität der Kunden. Bei **DB Regio** wirken rückläufige Betriebsleistungen und wegfallende Ergebnisbeiträge aufgrund verlorener Verkehrsverträge. Auch **DB Cargo** steht unter besonderem Wettbewerbsdruck. Im intermodalen Wettbewerb hat sich die relative Wettbewerbssituation gegenüber dem Lkw verschlechtert, da gesunkene Dieselpreise die Kostenposition des Lkw deutlich verbessern. Zudem kommt es zu erheblichen Verwerfungen und Nachfragerückgängen in einigen schienenaffinen Marktsegmenten wie zum Beispiel Kohle- und Stahlverkehren. Entlastend für die Kostenposition von DB Cargo wirkt, dass die Regelabschreibungen infolge der im Vorjahr vorgenommenen Sonderabschreibungen niedriger ausfallen.

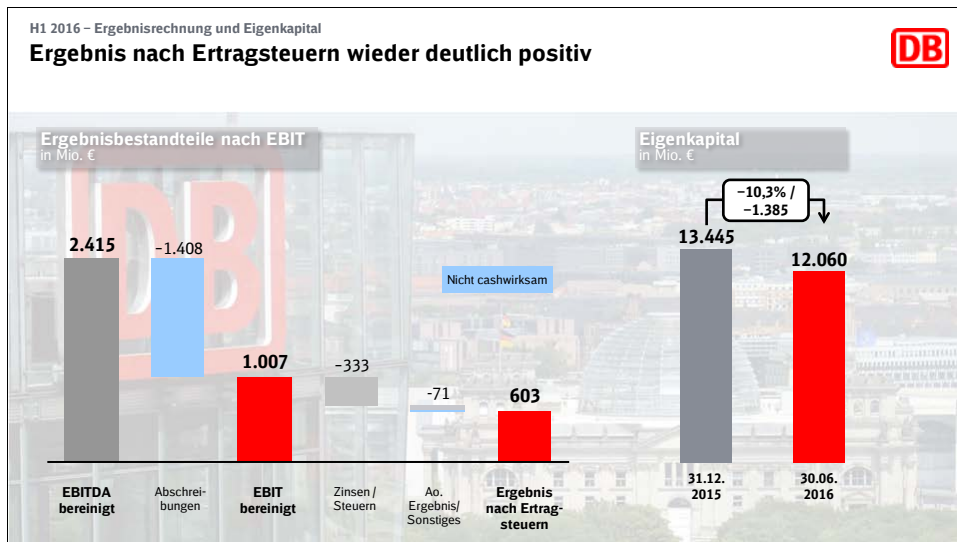
Neben dem verstärkten Markt- und Wettbewerbsdruck drückt auch die **Kostendynamik bei Personalkosten** auf die Ergebnisentwicklung, insbesondere bei den Geschäftsfeldern der Eisenbahn in Deutschland.

Aus **Gegensteuerungsmaßnahmen sowie operativen Chancen und Einmalwirkungen** ergaben sich auch im ersten Halbjahr 2016 kompensierende Ergebniseffekte.

Insgesamt gilt den Geschäftsfeldern der **Eisenbahn in Deutschland** unsere erhöhte Aufmerksamkeit, denn dort haben wir die größten Herausforderungen. Diese strukturellen Herausforderungen gehen wir mit dem im letzten Jahr vorgestellten **Konzernumbau** und dem **Programm Zukunft Bahn** entschlossen und zielgerichtet an. Dabei arbeiten wir in zwei Richtungen: Wir müssen Produktqualität und Kundenzufriedenheit deutlich verbessern, sprich: **kundenorientierter werden**. Und wir müssen zu wettbewerbsfähigen Kosten kommen, sprich: **schneller, schlanker und effizienter werden**.

Wie aus den Ausführungen von Rüdiger Grube bereits deutlich wurde, haben wir erste Verbesserungen erreicht und Fortschritte erzielt. Wir werden diesen Weg jetzt konsequent fortsetzen. Denn das ist die entscheidende Voraussetzung, um eine **verbesserte Profitabilität** zu erreichen und unsere **finanzielle Stabilität** zu wahren – oder in anderen Worten: um nachhaltig zu wirtschaften.

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. Die **Entwicklung unterhalb des EBIT** wird auf dem folgenden Schaubild erläutert.



Die Darstellung zeigt die **Grundstruktur unserer Ergebnisrechnung** unterhalb der operativen Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT. Zwischen dem operativen Ergebnis in Höhe von 1,0 Mrd. € und dem Periodenergebnis in Höhe von 0,6 Mrd. € finden sich Aufwandspositionen wie **Zinsen und Steuern** sowie sonstige Ergebnisbestandteile wie **Beteiligungsergebnis** und **außerordentliches Ergebnis**.

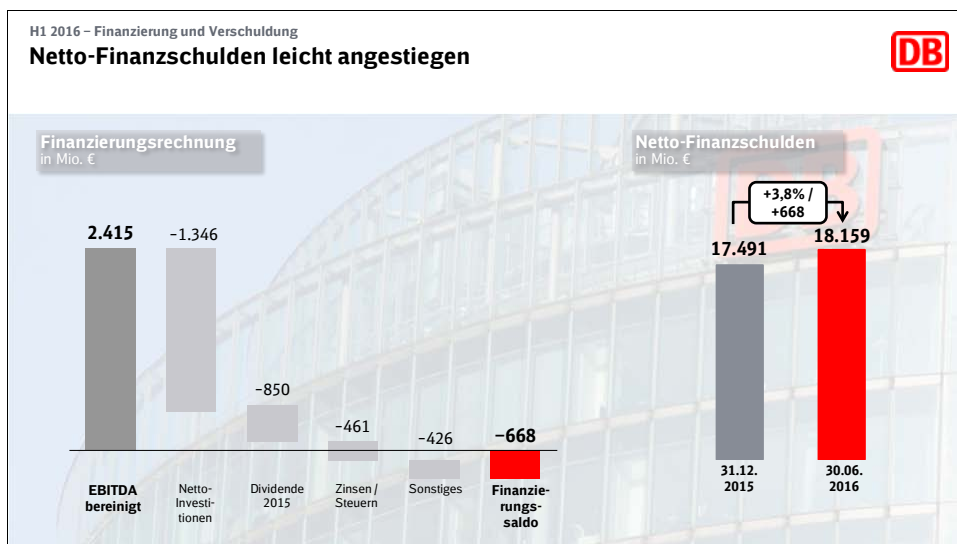
Der **operative Zinssaldo** betrug im ersten Halbjahr 2016 rund 370 Mio. €; hier ist die Belastung trotz steigender Finanzschulden leicht zurückgegangen, weil der durchschnittliche Zinssatz über das gesamte Portfolio an Finanzschulden rückläufig ist. Er beträgt derzeit rund 2,9 %; im ersten Halbjahr 2015 lag er bei 3,2%.

Die **Steuerbelastungen** beliefen sich auf insgesamt 40 Mio. €. Darin enthalten sind rund 90 Mio. € originäre Steueraufwendungen, die zu Cash-Abflüssen führen. Aufgrund der steuerlichen Verlustvorträge in Deutschland betreffen diese Steueraufwendungen überwiegend die beiden internationalen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva.

Die **übrigen Ergebnisbestandteile inklusive des außerordentlichen Ergebnisses** lagen mit -71 Mio. € im ersten Halbjahr 2016 auf einem niedrigen Niveau.

Wie Sie aus der Darstellung sehen, spiegelt sich das positive Halbjahresergebnis allerdings nicht in der Entwicklung **unseres Eigenkapitals** wider, das um knapp 1,4 Mrd. € auf 12,1 Mrd. € gesunken ist. Die Eigenkapitalquote ist in der Folge auf knapp 22 % zurückgegangen. Treiber für diese Entwicklung war zum einen die Dividendenzahlung in Höhe von 850 Mio. € und zum anderen eine vorzunehmende Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Folge des weiter gefallenen Zinsniveaus. Daraus resultierte ein negativer Effekt auf das Eigenkapital in Höhe von rund 1,3 Mrd. €.

Ergebnisrechnung und Veränderung des Eigenkapitals zeigen die erfolgswirtschaftliche Dimension unserer Geschäftstätigkeit. Die finanzwirtschaftliche Seite wird durch die nachfolgend dargestellte (vereinfachte) **Finanzierungsrechnung** und die **Veränderung der Netto-Finanzschulden** näher beleuchtet.



Die **Netto-Finanzschulden** sind per 30. Juni 2016 im Vergleich zum Jahresende 2015 um rund 670 Mio. € auf 18,2 Mrd. € angestiegen.

Der Anstieg resultierte aus unseren **anhaltend hohen Netto-Investitionen** insbesondere für die Eisenbahn in Deutschland, verbunden mit der nochmals gestiegenen



Dividendenzahlung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II. Da die Dividendenzahlung über die mit dem Bund vereinbarten **Finanzierungskreisläufe** zeitversetzt wieder als Investitionszuschuss zurück an die Infrastruktur fließt, lässt sich festhalten, dass wir fast das gesamte operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen wieder in unser Geschäft investiert haben.

Das heißt aber auch, dass die zusätzlichen Mittelabflüsse im ersten Halbjahr 2016 für Zinsen, Steuern und Sonstiges (insbesondere Kapitalbindung im Working Capital) nicht mehr vollständig aus dem operativen Cashflow finanziert werden konnten und deshalb zu einem **negativen Finanzierungssaldo** beziehungsweise zu einer Erhöhung der Netto-Finanzschulden geführt haben.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang auch noch kurz auf ein Thema eingehen, das sich nach dem Stichtag zum Halbjahresabschluss ereignet hat. Wie Sie sicherlich erfahren haben, hat **S&P Global Ratings** - vielleicht besser bekannt unter Standard & Poor's - vor knapp zwei Wochen unser **Langfrist-Rating** leicht zurückgenommen, und zwar von „AA“ mit negativem Ausblick auf „AA-“ mit stabilem Ausblick. Gestatten Sie mir dazu zwei Anmerkungen.

Zuallererst - und das ist mir besonders wichtig: Wir verfügen auch nach der Anpassung unverändert über ein **sehr gutes Rating** von S&P. Wir hätten natürlich trotzdem gern - und das ist mein zweiter Punkt - diese **Anpassung vermieden**. Wir arbeiten bereits seit Längerem daran, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns zu steigern. Dazu haben wir **Maßnahmen zur Verbesserung von Profitabilität und finanzieller Stabilität** eingeleitet, zum Beispiel mit dem Programm Zukunft Bahn und den Plänen zur Kapitalbeteiligung Dritter an DB Arriva und DB Schenker. Wir hatten daher erwartet, dass uns **noch Zeit eingeräumt** wird, damit sich die Wirksamkeit der angestoßenen Maßnahmen entfalten kann. Dass es anders gekommen ist, ist bedauerlich, ändert aber nichts an dem unbedingten Commitment des Vorstands zur finanziellen Stabilität des DB Konzerns. Die Deutsche Bahn **bleibt eine stabile, verlässliche und glaubwürdige Adresse** für ihre Investoren.

Lassen Sie mich nun abschließend zu unserem **Ausblick für das Gesamtjahr 2016** kommen:

Geschäftsjahr 2016 – Ausblick

**Ausblick weitgehend stabil – Umsatz aufgrund Frachtratenentwicklung und Wechselkursen etwas schwächer als bisher erwartet**



Ausblick in Mrd. €	2015	2016 (Prognose März)	2016 (Prognose Juli)
<b>Umsatz bereinigt</b>	40,5	>41,5	>40,5
<b>Umsatz vergleichbar</b>	40,5	>41,5	>41,0
<b>EBIT bereinigt</b>	1,8	>1,8	>1,8
<b>Jahresergebnis</b>	-1,3	>0,5	>0,5
<b>Brutto-Investitionen</b>	9,3	-9,9	>9,9
<b>Netto-Investitionen</b>	3,9	-3,5	>3,5
<b>Netto-Finanzschulden</b> per 31.12.	17,5	>19,0	≤19,0
<b>Anleiheemissionen</b>	2,5	≤3,0	≤3,0

Unsere **Erwartungen für das Geschäftsjahr 2016** bleiben insgesamt leicht positiv und weitgehend stabil, wenn man sie mit unserem Ausblick vergleicht, den wir im Rahmen der Bilanzpressekonferenz im März 2016 vorgestellt haben.

- Den **Umsatzausblick** sehen wir aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr etwas schwächer als bisher. Operativ resultiert das insbesondere aus der Frachtratenentwicklung bei DB Schenker und reduzierten Umsatzerwartungen bei DB Cargo aufgrund der Markt- und Wettbewerbsentwicklung in Großbritannien und Deutschland. Auf vergleichbarer Basis – also unter Bereinigung von Wechselkurs- und Konsolidierungseffekten – erwarten wir mit einem Umsatz oberhalb von 41 Mrd. € aber immer noch ein leichtes Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr, das sich in der Größenordnung des ersten Halbjahres – also knapp oberhalb von 1 % – bewegen wird. Der deutlich schwächere Pfundkurs wird den Konzernumsatz aber zusätzlich belasten, sodass wir im Moment davon ausgehen, dass wir beim ausgewiesenen Umsatz nur knapp oberhalb des Vorjahreswertes von 40,5 Mrd. € liegen werden.
- Trotz der Reduzierung des Umsatzausblicks bestätigen wir unsere Prognosen für das **EBIT und das Jahresergebnis** aus dem März. Bei der operativen

Ergebnisentwicklung macht uns die Entwicklung des ersten Halbjahres zuversichtlich, dass wir besser als 1,8 Mrd. € liegen werden. Beim Jahresergebnis gehen wir wieder von schwarzen Zahlen aus. Aus Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Konzernumbau, deren bilanzieller Härtegrad sich erst im Laufe des zweiten Halbjahres 2016 konkretisieren wird, erwarten wir zwar weitere **Sonderbelastungen im außerordentlichen Ergebnis**. Insgesamt gehen wir aber weiterhin davon aus, dass der gesamte Konzernumbau bilanzielle Belastungen in der bereits im Dezember 2015 avisierten Größenordnung von 2 Mrd. € nicht überschreiten wird und wir im Jahresergebnis positiv abschließen werden.

- Bei den **Investitionen** erwarten wir eine etwas höhere Aktivität als noch im März. Die Brutto-Investitionen sollten oberhalb von 9,9 Mrd. € liegen, die Netto-Investitionen oberhalb von 3,5 Mrd. €. Schwerpunkt unserer Investitionsaktivitäten bleibt das Eisenbahngeschäft in Deutschland und hier die Infrastruktur.
- Die **Netto-Finanzschulden** werden im Geschäftsjahr 2016 spürbar ansteigen. Der operative Cashflow wird unter Berücksichtigung der diesjährigen Dividende von 850 Mio. € nicht ausreichen, um die Netto-Investitionen aus eigener Kraft zu finanzieren. Aufgrund der positiven Entwicklung im ersten Halbjahr erwarten wir aber nur noch einen Anstieg auf maximal 19 Mrd. €. Unter Berücksichtigung der fälligen Anleihen und unseres aktuellen Liquiditätspolsters rechnen wir mit der **Begebung von Anleihen** in einer Größenordnung von bis zu 3 Mrd. €. Anleihen im Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. € haben wir bis dato begeben. Weitere Anleihen werden voraussichtlich nach der Sommerpause und unserer traditionellen Asien-Roadshow folgen.

So viel zu unserem aktualisierten finanziellen Ausblick auf das Geschäftsjahr 2016.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit. Rüdiger Grube und ich stehen Ihnen jetzt gern für Fragen zur Verfügung.

## Anhang

### Konjunktur und Marktumfeld im ersten Halbjahr 2016



<b>Rahmenbedingungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konjunkturelles Umfeld weltweit schwächer als erwartet</li> <li>▪ Weltwirtschaft mit enttäuschendem Wachstum</li> <li>▪ Welthandel litt unter niedrigen Rohstoffpreisen</li> <li>▪ Wirtschaftswachstum im Euro-Raum beschleunigte sich</li> </ul>
<b>Personenverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deutscher Personenverkehrsmarkt mit positiver Entwicklung, insbesondere durch niedrige Kraftstoffpreise</li> <li>▪ Auch Schiene mit spürbarem Wachstum, positive Effekte durch Preisaktionen und Angebotsausweitung</li> <li>▪ Buslinienfernverkehr weiter ausgebaut, Dynamik nimmt aber deutlich ab</li> <li>▪ Herausforderndes Umfeld für DB Arriva, insbesondere bei UK Bus</li> </ul>
<b>Güterverkehr und Logistik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schwache Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts</li> <li>▪ Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt verzeichnete leichten Rückgang</li> <li>▪ Überwiegend positive Marktentwicklung in der Logistik: Zuwächse im europäischen Landverkehr sowie in der Seefracht und der Kontraktlogistik - Luftfracht mit negativer Entwicklung</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trassennachfrage entwickelte sich leicht positiv</li> <li>▪ Konzernexterne Trassennachfrage wächst weiter, Anteil steigt auf 29,8% - konzerninterne Nachfrage infolge verlorener Verkehrsverträge rückläufig</li> <li>▪ Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter angestiegen</li> </ul>

Deutsche Bahn AG

### Differenzierte Umsatzentwicklung in den Geschäftsfeldern



Gesamtumsatz (Mio. €)	H1 2016 effektiv	Bereinigungen		H1 2016 vgl.	H1 2015 vgl.	+/- €	+/- %
		Kons.-Kreis <sup>1)</sup>	FX <sup>2)</sup>				
DB Fernverkehr	2.006	-	-	2.006	1.916	+90	+4,7
DB Regio	4.280	-	-	4.280	4.254	+26	+0,6
DB Cargo	2.312	-	+16	2.328	2.391	-63	-2,6
DB Netze Fahrweg	2.601	-	-	2.601	2.466	+135	+5,5
DB Netze Personenbahnhöfe	623	-	-	623	604	+19	+3,1
DB Netze Energie	1.391	-	-	1.391	1.392	-1	-0,1
DB Arriva	2.529	-38	+100	2.591	2.375	+216	+9,1
DB Schenker	7.431	-62	+162	7.531	7.756	-225	-2,9
Sonstige/Konsolidierung	-3.140	-	-	-3.140	-3.154	+14	-0,4
<b>DB-Konzern</b>	<b>20.033</b>	-	-	<b>20.212</b>	<b>20.000</b>	<b>+212</b>	<b>+1,1</b>

<sup>1)</sup> Konsolidierungskreisänderungen.  
<sup>2)</sup> Währungskursänderungen.

Deutsche Bahn AG

## EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder maßgeblich getrieben durch Infrastrukturgeschäftsfelder und DB Schenker



(Mio. €)	EBIT bereinigt			OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN			AO- ERGEBNIS
	H1 2016	H1 2015	+/- €	H1 2016	H1 2015	+/- €	H1 2016
DB Fernverkehr	54	57	-3	53	56	-3	-
DB Regio	334	348	-14	307	324	-17	-
DB Cargo	-53	-74	+21	-83	-110	+27	0
DB Netze Fahrweg <sup>1)</sup>	398	330	+68	271	188	+83	-3
DB Netze Personenbahnhöfe	159	152	+7	140	131	+9	-1
DB Netze Energie	63	36	+27	55	29	+26	-
DB Arriva	106	101	+5	91	82	+9	-3
DB Schenker	200	165	+35	182	144	+38	-
Sonstige/Konsolidierung <sup>1)</sup>	-254	-225	-29	-382	-341	-41	1
<b>DB-Konzern</b>	<b>1.007</b>	<b>890</b>	<b>+117</b>	<b>634</b>	<b>503</b>	<b>+131</b>	<b>-6</b>

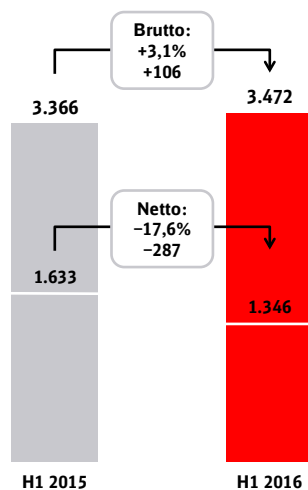
<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

Deutsche Bahn AG

## Investitionen weiter auf hohem Niveau, leichter Rückgang der Netto-Investitionen



Investitionen (Mio. €)



### Wesentliche Treiber

- Höhere Infrastrukturinvestitionen
- Höhere Investitionszuschüsse im Rahmen LuFV II
- Rückgang der Fahrzeuginvestitionen bei DB Regio

Deutsche Bahn AG

## Wesentliche Änderungen auf Geschäftsfeldebene bei DB Regio und DB Netze Fahrweg



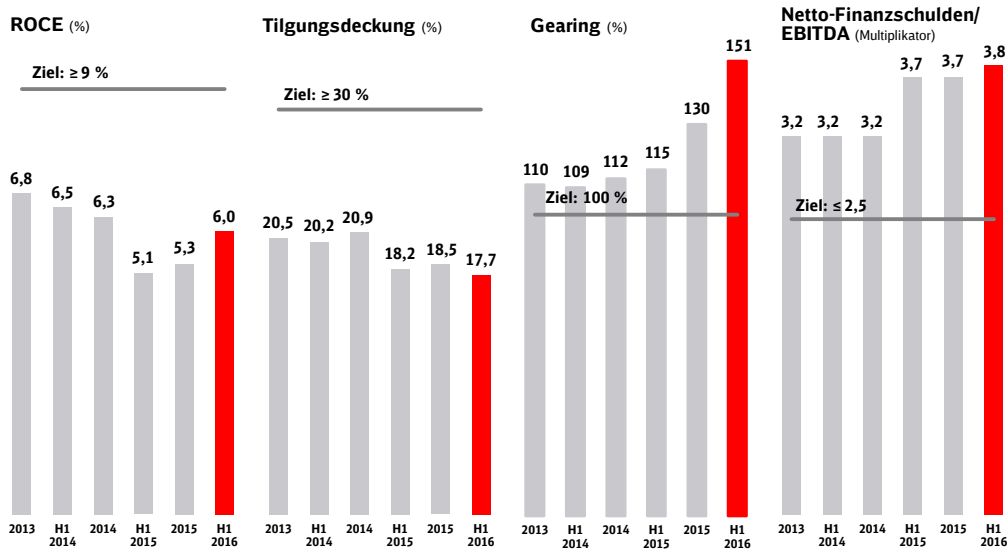
### Investitionen (Mio. €)

	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	H1 2016	H1 2015	+/- €	%	H1 2016	H1 2015	+/- €	%
DB Fernverkehr	156	141	+15	+10,6	156	141	+15	+10,6
DB Regio	137	339	-202	-59,6	135	338	-203	-60,1
DB Cargo	52	91	-39	-42,9	50	89	-39	-43,8
DB Netze Fahrweg <sup>1)</sup>	2.495	2.233	+262	+11,7	515	644	-129	-20,0
DB Netze Personenbahnhöfe	182	187	-5	-2,7	69	72	-3	-4,2
DB Netze Energie	49	46	+3	+6,5	20	20	-	-
DB Arriva	127	96	+31	+32,3	127	96	+31	+32,3
DB Schenker	72	82	-10	-12,2	72	82	-10	-12,2
Sonstige/Konsolidierung <sup>1)</sup>	202	151	+51	+33,8	202	151	+51	+33,8
<b>DB-Konzern</b>	<b>3.472</b>	<b>3.366</b>	<b>+106</b>	<b>+3,1</b>	<b>1.346</b>	<b>1.633</b>	<b>-287</b>	<b>-17,6</b>

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

Deutsche Bahn AG

## Entwicklung der Wertmanagementkennziffern im Halbjahresvergleich differenziert



Deutsche Bahn AG

## Eisenbahn in Deutschland: hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag



Finanzkennzahlen H1 2016 (Mio. €)	DB-Konzern	Anteil an DB-Konzern (%)		Anteil an DB-Konzern (%)		DB NetzAG	Anteil an EIU (%)
		EID <sup>1)</sup>	EIU <sup>2)</sup>	EID <sup>1)</sup>	EIU <sup>2)</sup>		
Umsatz	20.033	9.554	47,7	4.528	22,6	2.524	-
EBITDA bereinigt	2.415	1.710	70,8	1.145	47,4	825	72,1
Abschreibungen	-1.408	-1.079	76,6	-539	38,3	-437	81,1
EBIT bereinigt	1.007	631	62,7	606	60,2	388	64,0
Operativer Zinssaldo	-373	-322	86,3	-154	41,3	-127	82,5
Operatives Ergebnis nach Zinsen	634	309	48,7	452	71,3	261	57,7
Sonstige Ergebnisbestandteile	-71	-298	-	-16	22,5	-4	25,0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	563	11	2,0	436	77,4	257	58,9
Steuern	+40	+109	-	-	-	-	-
Ergebnis nach Steuern / Jahresergebnis	603	+120	19,9	436	-	257	58,9
Brutto-Investitionen	3.472	3.121	89,9	2.725	78,5	2.494	91,5
Investitionszuschüsse	2.126	2.122	99,8	2.122	99,8	-1.980	93,3
Netto-Investitionen	1.346	999	74,2	603	44,8	514	85,2
Anlagevermögen (immat./Sachanlageverm.)	42.949	38.948	90,7	25.149	58,6	20.880	83,0
Capital Employed	33.462	25.992	77,7	21.708	64,9	17.900	82,5
Eigenkapital	12.060	12.794	-	9.916	82,2	7.622	76,9
Netto-Finanzschulden	18.159	15.544	85,6	11.689	64,4	10.256	87,7
Adjustierte Netto-Finanzschulden	23.033	17.857	77,5	11.933	51,8	10.269	86,1
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,0	4,9	-	5,6	-	4,3	-
Operativer Cashflow	2.042	1.388	68,0	991	48,5	698	70,4
Gearing in %	151	121	-	118	-	135	-
Tilgungsdeckung in %	17,7	15,5	-	16,6	-	13,6	-
Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)	3,8	4,5	-	5,1	-	6,2	-

Etwaige Abweichungen zu den Einzelwerten sind rundungsbedingt.

<sup>1)</sup> Eisenbahn in Deutschland.

<sup>2)</sup> Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Deutsche Bahn AG

## Bildnachweis



Titelbild	Kai Michael Neuhold
Seite 2	Volker Emersleben
Seite 4	Uwe Miethe
Seite 5	Kai Michael Neuhold
Seite 7	Volker Emersleben
Seite 8	Volker Emersleben
Seite 10	Joujou/pixello, <a href="http://www.pixello.de">www.pixello.de</a>

## 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 übernimmt 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

Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-61030  
Fax +49 (0)30 297-61919  
E-Mail [presse@deutschebahn.com](mailto: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](mailto:ir@deutschebahn.com)