

# Halbjahres-Pressekonferenz 2009

Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG

Diethelm Sack  
Vorstand Finanzen/Controlling

---

Frankfurt am Main, den 20. August 2009

## **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 der Gesellschaft 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.

## **Not for distribution into the United States of America, Canada or Australia**

This document is not an offer of securities for sale in the United States and securities may not be offered or sold in the United States absent registration under the United States Securities Act of 1933, as amended, or an exemption from such registration. Any public offering of securities to be made in the United States will be made by means of a prospectus. The Company does not intend to make any such public offering.

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Ich darf Sie nun im Detail über die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns informieren. Die für uns – und vielleicht auch für Sie – wichtigste Nachricht zur wirtschaftlichen Entwicklung ist, dass der DB-Konzern schwarze Zahlen schreibt.

| DB-Konzern  |         | 1. Halbjahr 2009 – Auf einen Blick |       | DB Mobility Networks Logistics |  |
|---|---------|------------------------------------|-------|--------------------------------|--|
| <b>Weltweite Wirtschaftskrise belastet den DB-Konzern</b> |         |                                    |       |                                |  |
| <b>Wesentliche Kennzahlen – DB-Konzern</b>                |         |                                    |       |                                |  |
| Mio. €  | H1 2009 | H1 2008                            | +/- % |                                |  |
| Umsatz  | 14.272  | 16.597                             | -14,0 |                                |  |
| Umsatz vergleichbar                                       | 14.248  | 16.597                             | -14,2 |                                |  |
| EBITDA bereinigt  | 1.994   | 2.763                              | -27,8 |                                |  |
| EBIT bereinigt  | 671     | 1.417                              | -52,6 |                                |  |
| Brutto-Investitionen                                      | 2.376   | 2.633                              | -9,8  |                                |  |
| Netto-Finanzschulden (per 30. Juni/31. Dezember)          | 15.321  | 15.943                             | -3,9  |                                |  |
| ROCE <sup>1)</sup>  | 4,8     | 10,0                               | -     |                                |  |
| Mitarbeiter (per 30. Juni)                                | 236.773 | 240.709                            | -1,6  |                                |  |

<sup>1)</sup> Das für die Berechnung verwendete bereinigte EBIT basiert auf einer linearen Hochrechnung des Werts für das erste Halbjahr 2009. Es handelt sich dabei nicht um die Prognose einer möglichen zukünftigen Entwicklung.  
Deutsche Bahn AG | Diethelm Sack

Halbjahres-Pressekonferenz 2009

Wie wahrscheinlich bei vielen Unternehmen steht auch unsere Entwicklung unter dem Zeichen der weltweiten Krise. Die überall zu verzeichnenden Einbrüche in den Produktionszahlen haben dazu geführt, dass sich das zu transportierende Volumen drastisch nach unten entwickelt hat. In unserem Fall gilt das für unsere Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics und es gilt weltweit für alle Gut- und Transportarten.

Dagegen ist die Markt- und Umsatzentwicklung in den Bereichen des Personenverkehrs als stabil zu bezeichnen. Noch. Aus den mittelfristigen Erwartungen der Industrie ist abzuleiten, dass es in vielen Bereichen zu Restrukturierungen kommt. Daraus können sich auch Auswirkungen auf die Nachfrage im Nah- und Fernverkehr ergeben.

Die beschriebenen negativen Rahmenbedingungen weltweit haben dazu geführt, dass der Konzernumsatz im ersten Halbjahr mit 14,3 Mrd. Euro gut 14 % unter dem Vorjahr liegt. Die Ursache liegt im Wesentlichen in der Entwicklung beim Schienengüterverkehr und bei der Logistik, deren Umsätze in der Größenordnung von 25 % unter dem Vorjahresniveau verharren.

Dies hat auch bedeutet, dass die Ergebnisentwicklung – sowohl auf der Ebene des EBITDA als auch auf der Ebene des EBIT – sehr deutlich unter dem Vorjahr verläuft. Das um Sondereffekte bereinigte EBITDA beträgt knapp 2 Mrd. Euro; es liegt damit rund 28 % unter dem Vorjahr. Das bereinigte EBIT beträgt 671 Mio. Euro und liegt 53 % unter dem Vorjahr.

Bereits Ende letzten Jahres wurden kurzfristig wirkende Gegensteuerungsmaßnahmen im Bereich der nicht betrieblich bedingten Aufwendungen, der Investitionen und bei den Einstellungen initiiert, die heute stabilisierend wirken.

Das hat mit dazu beigetragen, dass alle operativen Bereiche – mit Ausnahme des Schienengüterverkehrs – positive EBIT-Zahlen erwirtschaftet haben.

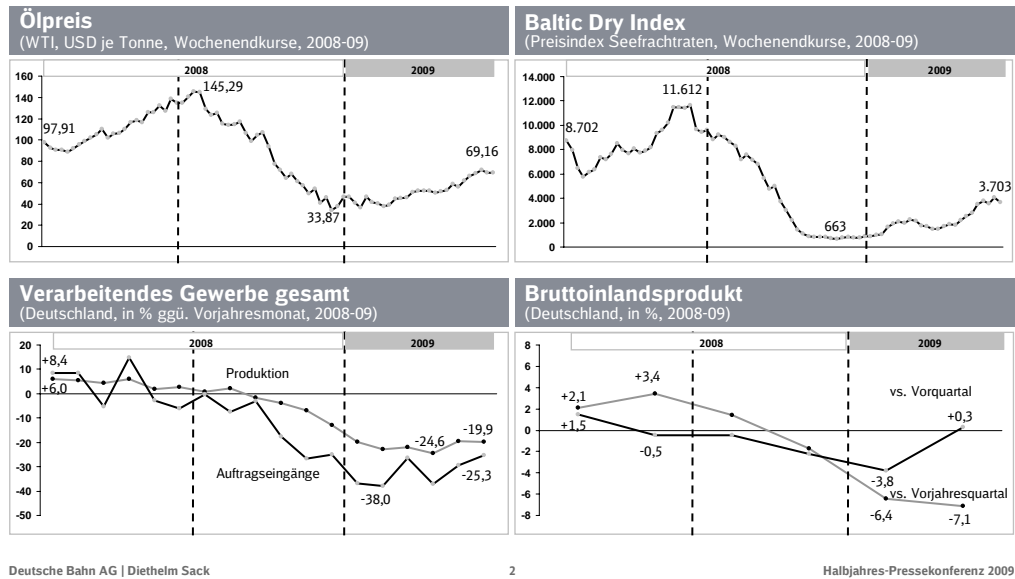
Die in den von mir genannten bereinigten Ergebniszahlen nicht berücksichtigten Sondereffekte sind im Saldo deutlich positiv (= 489 Mio. Euro). Sie resultieren im Wesentlichen aus vereinnahmten Grundstückserträgen im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“.

Trotz der deutlich verschlechterten Konjunktur und der mittelfristigen Aussichten haben wir auf hohem Niveau investiert. Insgesamt waren es brutto 2,4 Mrd. Euro im ersten Halbjahr. Gegenüber dem Vorjahr gibt es einen Rückgang, der aber nur 10 % beträgt.

Die Netto-Verschuldung ist weiter gesunken. Sie beträgt per 30. Juni 2009 15,3 Mrd. Euro und ist damit um rund 600 Mio. Euro niedriger als am Jahresanfang.

Auch die Beschäftigtenzahl hat sich nach unten bewegt. Der Stand am 30. Juni 2009 liegt um 1,6 % niedriger als zum Vergleichszeitraum des Vorjahres. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auch wir Kurzarbeit eingeführt haben. Davon sind derzeit rund 8.000 Mitarbeiter betroffen.

## Anhaltend schwierige konjunkturelle Rahmenbedingungen



Die eingangs geschilderten dramatischen Einbrüche in der Weltwirtschaft zeigen aus unserer Sicht derzeit noch wenig Ansätze hin zu einer Stabilisierung. Wir hoffen sehr, dass sich das zum Jahresende hin ändert. Perspektivisch gehen wir auch nicht davon aus, dass wir in überschaubarer Zeit wieder Marktverhältnisse haben, die vergleichbar zu den Jahren 2006 bis Mitte 2008 sind.

## Unterschiedliche Leistungsentwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

| Personenverkehr   | Transport und Logistik   |                         |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
|---|--|-------------------------|----|-------------------------|--------------------------|--------|--------|-----------------------|--------|--------|---------|----|---------------------|-------------------------|-------|---|----------------|--------|--------|-----------------|--------|--------|
| <b>Personenverkehr</b><br>→ Verkehrsleistung - Schiene (-0,1%)<br><b>DB Bahn Fernverkehr</b><br>↘ Verkehrsleistung - Schiene (-1,8%)<br><b>DB Bahn Regio</b><br>↗ Verkehrsleistung - Schiene (+0,9%)<br>Vergleichbar (-0,2%)<br><b>DB Bahn Stadtverkehr</b><br>↗ Verkehrsleistung - Schiene (+2,5%)<br>↗ Verkehrsleistung - Bus (-0,8%) | <b>DB Schenker Rail</b><br><table border="1"> <thead> <tr> <th>Verkehrsleistung</th> <th>DB</th> <th>Markt<sup>1), 2)</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Europäischer Markt (tkm)</td> <td>↘ -25%</td> <td>↘ -30%</td> </tr> <tr> <td>Deutscher Markt (tkm)</td> <td>↘ -27%</td> <td>↘ -23%</td> </tr> </tbody> </table><br><b>DB Schenker Logistics</b><br><table border="1"> <thead> <tr> <th>Bereich</th> <th>DB</th> <th>Markt<sup>1)</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landverkehr (Sendungen)</td> <td>↘ -8%</td> <td>↘</td> </tr> <tr> <td>Luftfracht (t)</td> <td>↘ -28%</td> <td>↘ -30%</td> </tr> <tr> <td>Seefracht (TEU)</td> <td>↘ -10%</td> <td>↘ -12%</td> </tr> </tbody> </table> | Verkehrsleistung        | DB | Markt <sup>1), 2)</sup> | Europäischer Markt (tkm) | ↘ -25% | ↘ -30% | Deutscher Markt (tkm) | ↘ -27% | ↘ -23% | Bereich | DB | Markt <sup>1)</sup> | Landverkehr (Sendungen) | ↘ -8% | ↘ | Luftfracht (t) | ↘ -28% | ↘ -30% | Seefracht (TEU) | ↘ -10% | ↘ -12% |
| Verkehrsleistung  | DB   | Markt <sup>1), 2)</sup> |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| Europäischer Markt (tkm)  | ↘ -25%   | ↘ -30%                  |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| Deutscher Markt (tkm)   | ↘ -27%   | ↘ -23%                  |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| Bereich   | DB   | Markt <sup>1)</sup>     |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| Landverkehr (Sendungen)   | ↘ -8%  | ↘                       |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| Luftfracht (t)  | ↘ -28%   | ↘ -30%                  |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| Seefracht (TEU)   | ↘ -10%   | ↘ -12%                  |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |
| <b>Infrastruktur</b><br><b>Trassennachfrage</b><br>↘ Betriebsleistung auf dem Netz (-5,2%)  | <b>Personenbahnhöfe</b><br>↗ Stationshalte (+0,7%)   |                         |    |                         |                          |        |        |                       |        |        |         |    |                     |                         |       |   |                |        |        |                 |        |        |

<sup>1)</sup> Eigene vorläufige Einschätzungen; <sup>2)</sup> Nur Schienenverkehr

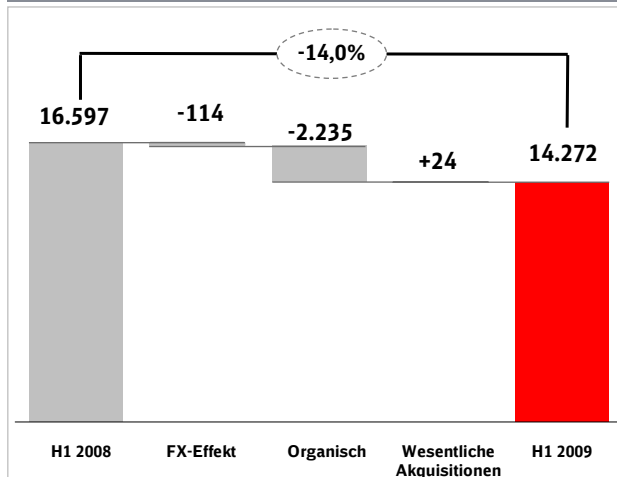
Die Betrachtung der Leistungsentwicklung zeigt die relative Stabilität des Personenverkehrs. Die Abweichungen zum Vorjahr sind gering. Allerdings zeigt sich insbesondere in den letzten Monaten eine gewisse Abschwächung im Fernverkehr, die auch mit „Reiseverhalten“ in Verbindung steht.

Deutlich zeigen die Bereiche DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, wie dramatisch sich die Volumina im Markt verändert haben. In beiden Bereichen reden wir von Rückgängen von deutlich über 20 %; in Teilbereichen sogar bis zu 30 %.

Von der geringeren Nachfrage ist auch die Infrastruktur – insbesondere das Netz – betroffen. Der Rückgang der Güterverkehrsleistungen führt auch zu einer niedrigeren Nachfrage nach Trassen.

## Schwache Leistungsentwicklung belastet den Umsatz

Umsatz (Mio. €)



Anmerkungen

Effekte aus wesentlichen Akquisitionen: 24 Mio. €

Romtrans: 24 Mio. €

Auf vergleichbarer Basis:

14.248 Mio. €

↘ -14,2 %

Neben dem geschilderten Volumenrückgang wirken auch Wechselkurseffekte negativ auf die Umsatzentwicklung.

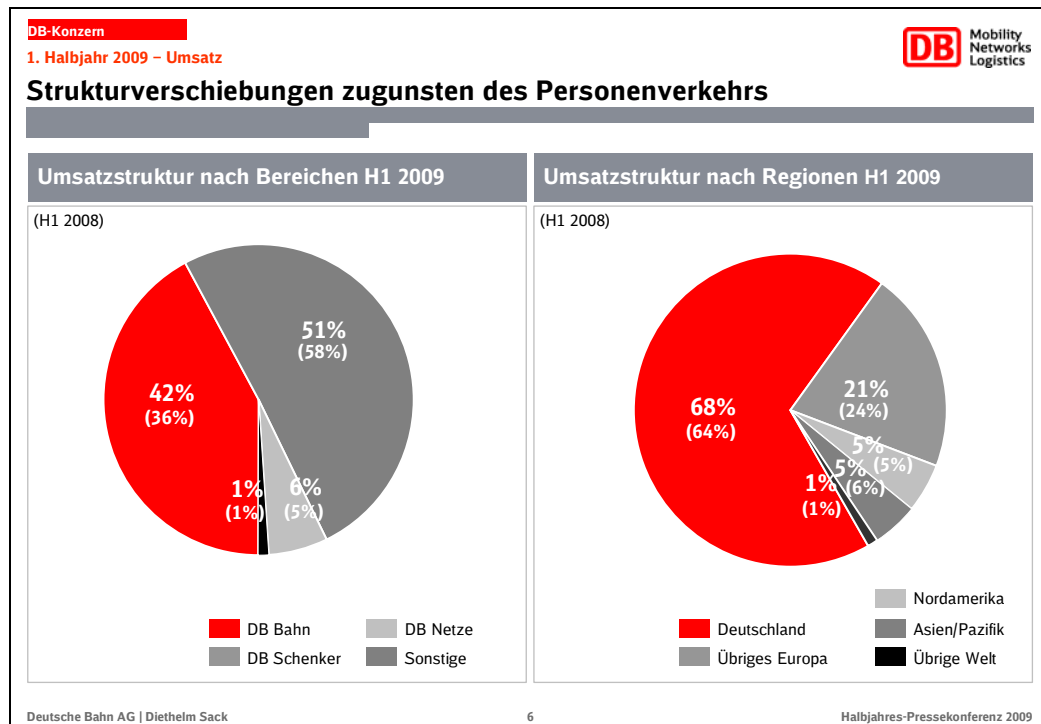
Bei Betrachtung der Umsätze nach Geschäftsfeldern wird nochmals deutlich, in welchem Umfang der Rückgang zum Vorjahr auf die Bereiche DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics zurückzuführen ist.

## Umsatzrückgänge vor allem im Bereich Transport und Logistik

| Umsatz (Mio. €)       | H1 2009       | H1 2008       | Veränderung (Mio. €)   |
|-----------------------|---------------|---------------|------------------------|
| DB Bahn Fernverkehr   | 1.662         | 1.703         | -41 (-2,4%)            |
| DB Bahn Regio         | 3.341         | 3.298         | +43 (+1,3%)            |
| DB Bahn Stadtverkehr  | 1.009         | 962           | +47 (+4,9%)            |
| DB Schenker Rail      | 1.782         | 2.419         | -637 (-26,3%)          |
| DB Schenker Logistics | 5.460         | 7.261         | -1.801 (-24,8%)        |
| DB Dienstleistungen   | 47            | 55            | -8 (-14,5%)            |
| DB Netze Fahrweg      | 349           | 351           | -2 (-0,6%)             |
| DB Netze Personenbhf. | 192           | 176           | +16 (+9,1%)            |
| DB Netze Energie      | 309           | 275           | +34 (+12,4%)           |
| Sonstige              | 121           | 97            | +24 (+24,7%)           |
| <b>DB-Konzern</b>     | <b>14.272</b> | <b>16.597</b> | <b>-2.325 (-14,0%)</b> |

Absolut betrachtet, beträgt die Abweichung beider Bereiche 2,4 Mrd. Euro. Dagegen verteidigt der Personenverkehr insgesamt sein Umsatzvolumen aus dem Vorjahr, trotz des leichten Rückgangs im Fernverkehr.

Auch die Bereiche der Infrastruktur sind mit ihren konzernexternen Erlösen gegenüber dem Vorjahr stabil beziehungsweise positiv. Dabei spielt auch eine gestiegene Nachfrage konzernexterner Eisenbahnunternehmen eine Rolle.



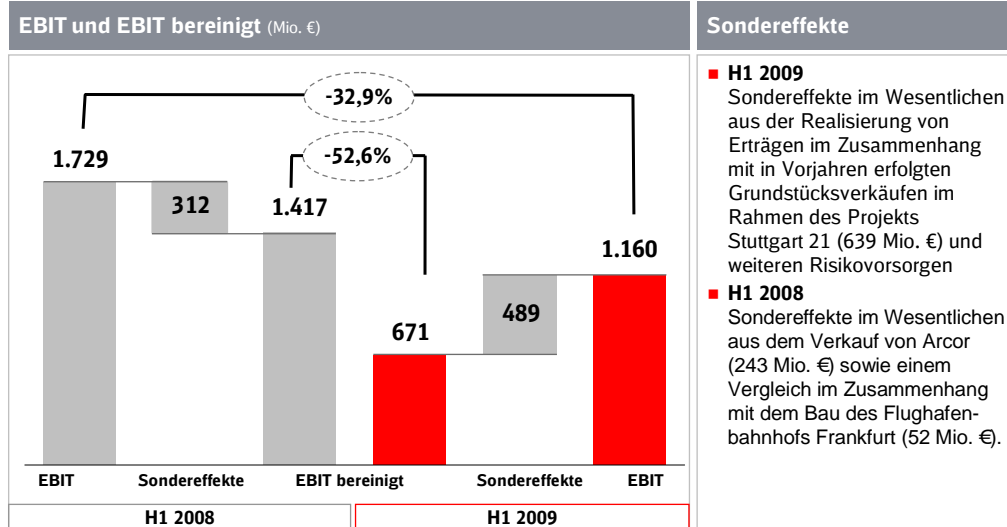
Die skizzierte Entwicklung hat auch Auswirkungen auf den Umsatzmix.

Der Anteil Personenverkehr hat sich deutlich erhöht. Er beträgt jetzt 42 %, kommend von 36 %. In der Umkehrung ist der Anteil von DB Schenker von 58 % auf 51 % gesunken.

Auch die regionale Struktur hat sich verändert. Der Anteil der Umsätze in Deutschland ist von 65 auf 68 % gestiegen. Die Regionen Europa und Asien zeigen relative Rückgänge.



## Sondereffekte höher als im ersten Halbjahr 2008



Im reinen Bruttovergleich sinkt das EBIT des Konzerns von 1,7 Mrd. Euro im ersten Halbjahr 2008 auf 1,2 Mrd. Euro per 30. Juni 2009.

Dabei sind in beiden Jahren Sondereffekte zu berücksichtigen. Im ersten Halbjahr 2008 wirkten diese mit 312 Mio. Euro, im Wesentlichen getragen durch den Verkauf unserer Beteiligung an Arcor. In diesem Jahr haben die Sondereffekte ein Volumen von 489 Mio. Euro; im Wesentlichen aus den schon erwähnten Grundstückserträgen im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“. Belastungen in diesem Bereich resultieren aus weiteren Risikovorsorgen.

## Rückläufige Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern

| Operatives Ergebnis (Mio. €) | EBIT bereinigt |              |             |              | EBITDA bereinigt |              |             |              |
|------------------------------|----------------|--------------|-------------|--------------|------------------|--------------|-------------|--------------|
|                              | H1 2009        | H1 2008      | +/- abs.    | +/- %        | H1 2009          | H1 2008      | +/- abs.    | +/- %        |
| DB Bahn Fernverkehr          | 57             | 172          | -115        | -66,9        | 237              | 354          | -117        | -33,1        |
| DB Bahn Regio                | 405            | 449          | -44         | -9,8         | 612              | 652          | -40         | -6,1         |
| DB Bahn Stadtverkehr         | 105            | 100          | +5          | +5,0         | 180              | 174          | +6          | +3,4         |
| DB Schenker Rail             | -121           | 209          | -330        | -            | 9                | 335          | -326        | -97,3        |
| DB Schenker Logistics        | 37             | 178          | -141        | -79,2        | 121              | 260          | -139        | -53,5        |
| DB Dienstleistungen          | 57             | 77           | -20         | -26,0        | 144              | 157          | -13         | -8,3         |
| DB Netze Fahrweg             | 243            | 326          | -83         | -25,5        | 692              | 804          | -112        | -13,9        |
| DB Netze Personenbahnhöfe    | 127            | 138          | -11         | -8,0         | 190              | 203          | -13         | -6,4         |
| DB Netze Energie             | 54             | 46           | +8          | +17,4        | 97               | 96           | +1          | +1,0         |
| Sonstige/Konsolidierung      | -293           | -278         | -15         | +5,4         | -288             | -272         | -16         | +5,9         |
| <b>DB-Konzern</b>            | <b>671</b>     | <b>1.417</b> | <b>-746</b> | <b>-52,6</b> | <b>1.994</b>     | <b>2.763</b> | <b>-769</b> | <b>-27,8</b> |

Die so bereinigten Ergebniszahlen nach Geschäftsfeldern zeigen, dass mit Ausnahme von DB Schenker Rail alle operativen Bereiche schwarze Zahlen schreiben.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die Kostenstruktur des laufenden Geschäftsjahres in den Geschäftsfeldern durch höhere Energiekosten und höhere Personalkosten belastet ist. Darüber hinaus wirken Zusatzaufwendungen im Zusammenhang mit technischen Problemen im Fernverkehr und bei der S-Bahn Berlin belastend.

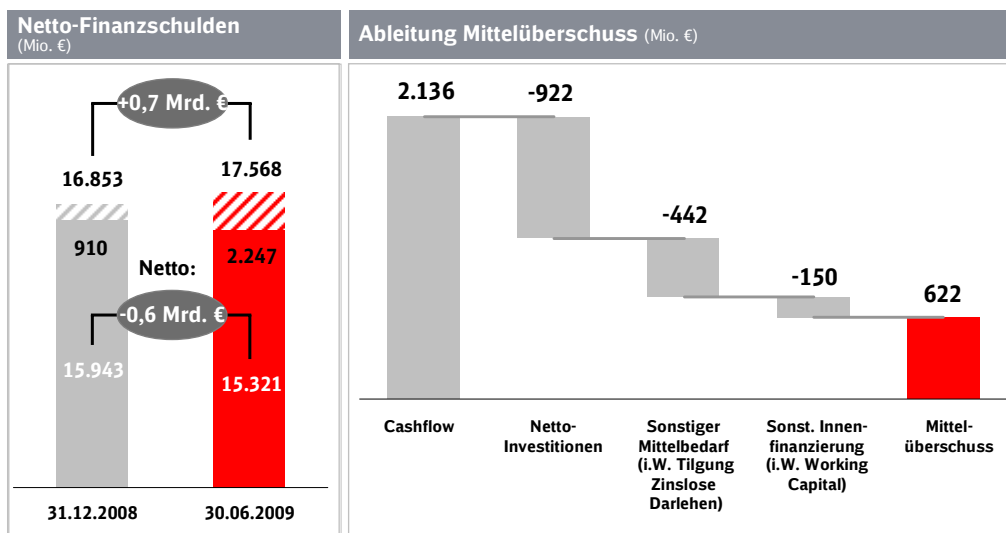
Der deutliche Umsatzrückgang führt bei DB Schenker Rail zu einem negativen EBIT. Aufgrund der hohen Vermögensbindung reagiert der Bereich in seiner Kostenstruktur weniger auf derartige Schwankungen als der Bereich DB Schenker Logistics, dessen Vermögensbindung eher im Working Capital denn im Anlagevermögen liegt.

### Belastungen durch geringere Erträge und höheren Personalaufwand

| (€ mn)                        | H1 2009 | H1 2008 | +/-    |       | Treiber   |
|-------------------------------|---------|---------|--------|-------|---|
|                               |         |         | abs.   | %     |   |
| Umsatz                        | 14.272  | 16.597  | -2.325 | -14,0 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsatzrückgang infolge geringer Transportvolumina im Bereich Transport und Logistik</li> <li>■ Zusätzliche negative Effekte aus Währungskursveränderungen</li> <li>■ Rückgang im Materialaufwand durch geringeres Einkaufsvolumen</li> <li>■ Sonstiger betrieblicher Aufwand sinkt durch Ausgabensteuerung</li> <li>■ Tarifierhöhungen belasten den Personalaufwand</li> </ul> |
| Summe Erträge                 | 16.763  | 18.886  | -2.123 | -11,2 |   |
| Materialaufwand               | -7.199  | -8.827  | +1.628 | -18,4 |   |
| Personalaufwand               | -5.438  | -5.227  | -211   | +4,0  |   |
| Abschreibungen                | -1.323  | -1.346  | +23    | -1,7  |   |
| Sonst. betriebl. Aufwendungen | -1.643  | -1.757  | +114   | -6,5  |   |
| Summe Aufwendungen            | -15.603 | -17.157 | +1.554 | -9,1  |   |
| Operatives Ergebnis (EBIT)    | 1.160   | 1.729   | -569   | -32,9 |   |
| + Finanzergebnis              | -396    | -426    | +30    | -7,0  |   |
| Ergebnis vor Ertragsteuern    | 764     | 1.303   | -539   | -41,4 |   |
| - Ertragsteuern               | -217    | -388    | +171   | -44,1 |   |
| Ergebnis                      | 547     | 915     | -368   | -40,2 |   |

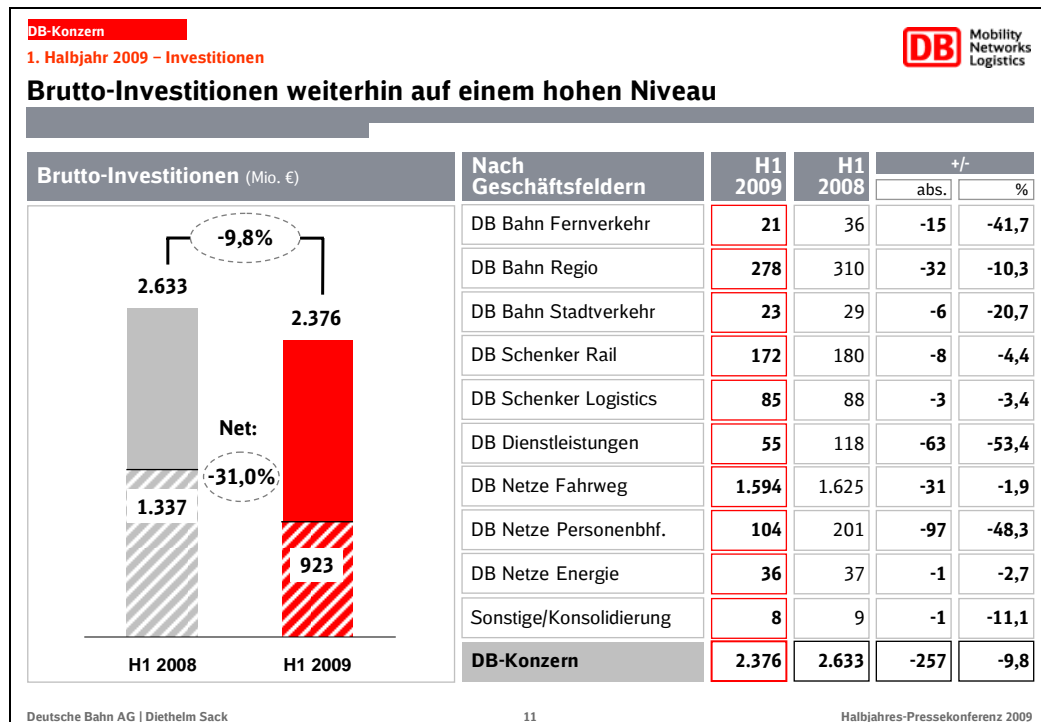
Unter Einrechnung aller Ergebnisbestandteile hat der Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 764 Mio. Euro erreicht; nach Steuern beträgt es 547 Mio. Euro.

### Weiterer Rückgang Netto-Finanzschulden durch erneuten Mittelüberschuss



Wie schon erwähnt, wurde auch im ersten Halbjahr die Netto-Verschuldung weiter zurückgeführt. Der Rückgang beträgt 0,6 Mrd. Euro.

Der operativ erwirtschaftete Cashflow hat sowohl die Finanzierung der Investitionen, als auch die Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes und des übrigen Bedarfs ermöglicht, und darüber hinaus konnten Schulden in Höhe von 622 Mio. Euro getilgt werden.



Die Brutto-Investitionen bewegen sich nach wie vor auf sehr hohem Niveau. Die Schwerpunkte liegen naturgemäß in der Infrastruktur. Hier sind Rückgänge gegenüber dem Vorjahr auch auf die schwierigen Witterungsverhältnisse zu Beginn des Jahres zurückzuführen. Die Einführung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung führt zu den erwarteten Prozessverbesserungen bei der Umsetzung von Ersatzinvestitionen. Sie hat auch Einfluss auf das Verhältnis Brutto- zu Netto-Investitionen.

## Schwierige Entwicklung für den DB-Konzern im Geschäftsjahr 2009 erwartet

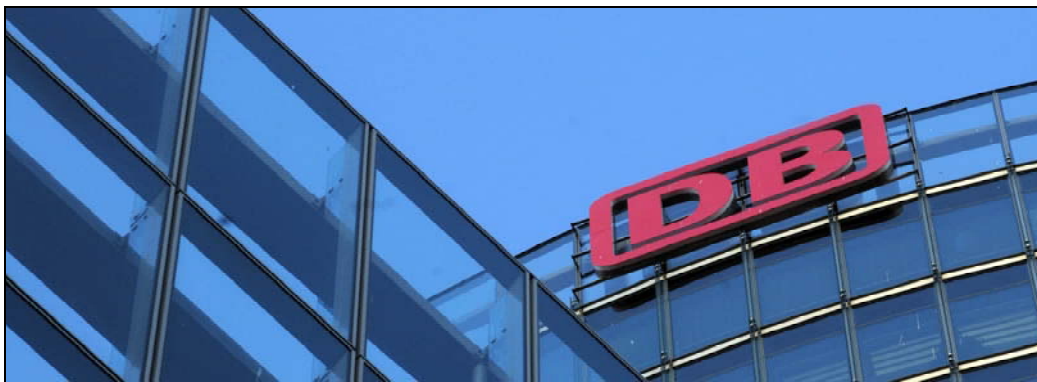
| (Mio. €)                    | 2008   | 2009 | DB-Konzern - Ausblick Geschäftsjahr 2009<br>(Stand: August 2009)                                   |
|-----------------------------|--------|------|--|
| <b>Umsatz</b>               | 33.452 | ↘    | ■ Rückgang infolge signifikanten Rückgangs der Transportvolumina im Bereich Transport und Logistik |
| <b>EBIT bereinigt</b>       | 2.483  | ↘    | ■ Voraussichtlich unterproportionaler Rückgang der Aufwendungen im Vergleich zu den Erträgen       |
| <b>EBITDA bereinigt</b>     | 5.206  | ↘    | ■ Entwicklung analog zum bereinigten EBIT  |
| <b>ROCE</b>                 | 8,9%   | ↘    | ■ Rückgang erwartet infolge eines geringeren EBIT bereinigt, bei stabilem Capital Employed         |
| <b>Brutto-Investitionen</b> | 6.765  | →    | ■ Voraussichtlich auf Vorjahresniveau<br>■ Positive Effekte aus Konjunkturpaketen                  |

Die aktuelle Entwicklung ist im Schwerpunkt von den sehr schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen geprägt. Dies wird für das Gesamtjahr zu deutlichen Rückgängen bei Umsätzen und Ergebnissen führen.

Diesen generellen Trend heute mit konkreten, prognostizierbaren Zahlen zu Umsatz und Ergebnis zu hinterlegen ist nach wie vor schwierig.

Wir gehen nicht von kurzfristig wirkenden Erholungen auf der Marktseite aus; im Gegenteil, wir sehen noch einige Risiken auf der Seite des Personenverkehrs. Daher bleiben wir bei unseren für dieses Jahr geltenden Gegensteuerungsmaßnahmen in allen Bereichen mit dem Ziel, Aufwandspositionen zu reduzieren und Liquidität zu schonen.

Ich darf mich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

---

Rede von Diethelm Sack, Vorstand Finanzen/Controlling der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Halbjahres-Pressekonferenz am 20. August 2009 in Frankfurt am Main.

Es gilt das gesprochene Wort.

Kontakt:  
Deutsche Bahn AG/  
DB Mobility Logistics AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

|  |  |
|--|--|
| Konzernmarketing und Kommunikation                                   | Investor Relations   |
| Tel.: +49 (0)30 297-61131  | Tel.: +49 (0)30 297-61676                                    |
| Fax: +49 (0)30 297-61919   | Fax: +49 (0)30 297-61983                                     |
| E-Mail:  | E-Mail   |
| <a href="mailto:presse@deutschebahn.com">presse@deutschebahn.com</a> | <a href="mailto:ir@deutschebahn.com">ir@deutschebahn.com</a> |