



# Halbjahres-Pressekonferenz 2010

Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz  
Vorstand Finanzen/Controlling

---

Berlin, den 28. Juli 2010

- Es gilt das gesprochene Wort. -

## 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.

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch ich möchte Sie recht herzlich zu unserer heutigen Halbjahres-Pressekonferenz begrüßen.

Herr Dr. Grube hat Ihnen ja bereits die wesentlichen Eckdaten zu Leistung, Umsatz und Ergebnis präsentiert.

Wie Sie das bei uns gewohnt sind, werde ich Sie nun im Einzelnen durch die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns führen.

Insgesamt kann man sagen, dass die wirtschaftliche Entwicklung im ersten Halbjahr 2010 positiv verlaufen ist. Nach den konjunkturbedingt hohen Einbußen im Vorjahr konnten wir wieder deutliche Zuwächse bei Leistung und Umsatz erzielen. Und **Wachstum bei Volumen und Umsatz** sind für einen Konzern, der Verkehrsnetzwerke betreibt und damit naturgemäß hohe Fixkosten hat, natürlich gute Nachrichten.

Da wir auch in Wachstumsphasen immer einen starken **Fokus auf effizienten Kostenstrukturen** hatten und haben, ist es natürlich nicht verwunderlich, dass wir gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auch **deutlich verbesserte Ergebnisse** vorweisen können.

Auch die **Verschuldung** konnte **weiter reduziert** werden. Wir sind also weiter in der Lage, unsere Investitionen aus eigener Kraft zu finanzieren und darüber hinaus noch Schulden abzubauen. Diesen Weg beschreitet der DB-Konzern schon seit 2005, als die Verschuldung noch bei fast 20 Mrd. € lag.

Der DB-Konzern steht damit seit Jahren für **finanzwirtschaftliche Stabilität und Leistungsfähigkeit**. Und diesen Weg werden wir auch konsequent weiter fortsetzen, weil er wesentliche **Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung** ist.

Meine Präsentation gliedert sich in **drei große Blöcke**:

- ◊ Zunächst möchte ich Ihnen einen Überblick über die wesentlichen Einflüsse und Entwicklungen des DB-Konzerns geben.
- ◊ In einem zweiten Block werden wir uns dann die Entwicklung wichtiger Eckdaten etwas näher anschauen, und zwar von Umsatz, Ergebnis, Investitionen und Verschuldung.
- ◊ Und schließlich werde ich Ihnen einen Ausblick auf das Gesamtjahr 2010 geben.

| 1. Halbjahr 2010 – Auf einen Blick |  | DB Mobility Networks Logistics |
|------------------------------------|--|--------------------------------|
| <b>Highlights 1. Halbjahr 2010</b> |  |                                |
| <b>Rahmenbedingungen</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>◊ Transport und Logistik durch weltweite Konjunkturerholung begünstigt</li> <li>◊ Umfeld für den Personenverkehr stabil</li> <li>◊ Keine wesentlichen Sondereffekte</li> </ul>  |                                |
| <b>Personenverkehr</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>◊ Positive Umsatz- und Leistungseffekte aus Einmaleffekten (Winter, Streiks Luftverkehr, Aschewolken)</li> <li>◊ Weiterhin reduzierte Fahrzeugverfügbarkeit im Fernverkehr</li> <li>◊ Ergebnisbelastungen S-Bahn Berlin durch Fahrzeugverfügbarkeit</li> </ul>            |                                |
| <b>Transport und Logistik</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>◊ Deutliche Erholung der Transportvolumina in allen relevanten Märkten, Schienengüterverkehr legt wieder deutlich zu und gewinnt Marktanteile</li> <li>◊ Vor-Krisenniveau in allen relevanten Märkten noch nicht wieder erreicht</li> <li>◊ Margen unter Druck</li> </ul> |                                |
| <b>Infrastruktur</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>◊ Erhöhte Trassennachfrage, insb. im Güterverkehr</li> <li>◊ Trend der zunehmenden konzernexternen Nachfrage setzt sich fort</li> <li>◊ Hohe Kostenbelastungen durch strengen Winter</li> </ul>   |                                |

Wenn man das Umfeld und die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2010 noch nicht quantitativ, sondern zunächst qualitativ beziehungsweise verbal beschreiben will, dann gibt es eine Reihe von „**Highlights**“, auf die man hinweisen muss.

- ◊ Der dominierende Aspekt ist sicherlich, dass wir im ersten Halbjahr eine teilweise überraschend schnelle **konjunkturelle Erholung** gesehen haben. Das galt insbesondere für Deutschland, aber auch für die europäische und weltweite Entwicklung.

Dieses konjunkturelle Umfeld hat unsere **Transport- und Logistikmärkte positiv beeinflusst**. Die Märkte, die im Vorjahr am stärksten von der Wirtschaftskrise betroffen waren, wie die Luft- und Seefracht und der Schienengüterverkehr, zeigen nun die stärksten Wachstumsraten. Das liegt natürlich auch an der niedrigen Basis im ersten Halbjahr 2009 und an dem Lagerzykluseffekt, der bei wieder anspringender Konjunktur generell zu beobachten ist. Aber es ist unstrittig: Wir haben im ersten Halbjahr 2010 konjunkturell deutlichen Rückenwind gespürt.

- ◊ Im **Personenverkehr**, der relativ stabil durch die Krise gekommen ist, haben wir auch im ersten Halbjahr 2010 **keine wesentlichen konjunkturellen Impulse** gesehen. Die Entwicklung ist hier insgesamt stabil geblieben.
- ◊ **Wesentliche Sondereffekte** waren im ersten Halbjahr 2010 ebenfalls **nicht zu verzeichnen**. Weder Wechselkurseffekte noch Akquisitionen haben die Zahlen beziehungsweise deren Vergleichbarkeit wesentlich beeinflusst. Arriva ist noch nicht in den Halbjahresabschluss einbezogen worden, da der Akquisitionsprozess ja bekanntlich noch nicht abgeschlossen ist.

Der Blick auf unser operatives Geschäft zeigt ein differenziertes Bild:

- ◊ Auf der positiven Seite stehen natürlich die mit der Konjunktorentwicklung zusammenhängenden **Leistungs- und Umsatzsteigerungen im Bereich Transport und Logistik**.
- ◊ Und auch im **Personenverkehr** waren – **teilweise bedingt durch Sondereffekte** infolge der Streiks und aschebedingten Einschränkungen im Luftverkehr sowie des harten Winters – **Leistungssteigerungen** zu verzeichnen.
- ◊ Auf der anderen Seite fehlen uns im **Fernverkehr** nach wie vor Züge, da die engen Ultraschallprüfungsintervalle bei ICE T und ICE 3 zulasten der **Fahrzeugverfügbarkeit** gehen. Und mit nachhaltigen Verbesserungen ist hier erst zu rechnen, wenn die Industrie dauerhafte und vom EBA zugelassene Radsätze geliefert hat. Und das wird leider kurzfristig nicht der Fall sein.

- Ähnlich sieht es bei der **S-Bahn Berlin** aus. Auch hier gibt es aufgrund der fehlenden Fahrzeugverfügbarkeit **spürbare Angebotseinschränkungen** und damit verbundene **Erlösausfälle und Zusatzaufwendungen**. Der Hochlauf verläuft zwar planmäßig und so wie gegenüber dem Senat auch zugesagt. Aber der Regelfahrplan wird erst Ende des Jahres wieder gefahren werden können. Und für die vollständige Behängung wird es noch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 dauern.
- Auch der **strenge Winter** hat uns zu schaffen gemacht und führte zu **Betriebseinschränkungen**. Die damit verbundenen **Aufwandsbelastungen** betrafen insbesondere die Infrastruktur, wo der Winterdienst ein bisher nicht da gewesenes Niveau erreicht hat.
- Im gesamten **Transport- und Logistikgeschäft** stehen zudem die **Margen unter Druck** mit den entsprechend negativen Auswirkungen auf die finanziellen Eckdaten.
- Im Bereich der **Infrastruktur** konnten unsere Geschäftsfelder von der **Wiederbelebung der Transportnachfrage** profitieren. Das galt insbesondere für die Trassen im Schienengüterverkehr. Der seit Jahren zu beobachtende Trend einer steigenden konzernexternen Nachfrage hat sich weiter fortgesetzt. Ein weiterer Schwerpunkt in der Infrastruktur war die Umsetzung der Maßnahmen aus den beiden Konjunkturprogrammen.

1. Halbjahr 2010 – Auf einen Blick

**Positive Leistungsentwicklung, vor allem im Bereich Transport und Logistik**

| Personenverkehr  | Transport und Logistik  |
|--|---|
| <b>Schiene</b><br>↗ Verkehrsleistung insgesamt (+2,0%)<br><b>DB Bahn Fernverkehr</b><br>↗ Verkehrsleistung (+3,8%)<br><b>DB Bahn Regio</b><br>↗ Verkehrsleistung (+0,5%)<br>↘ Betriebsleistung (-0,8%) | <b>DB Schenker Rail</b><br>Verkehrsleistung DB Markt <sup>1), 2)</sup><br>Europäischer Markt (tkm) ↗ +18,8% ↗ >10%<br>DB vergleichbar <sup>3)</sup> ↗ +14,9%<br>Deutscher Markt (tkm) ↗ +14,6% ↗ >3%<br><b>DB Schenker Logistics</b><br>Bereich DB <sup>1)</sup> Markt <sup>1)</sup><br>Landverkehr (Sendungen) ↗ +14,6% ↗<br>Luftfracht (t) ↗ +28,6% ↗ >20%<br>Seefracht (TEU) ↗ +23,1% ↗ >15% |
| <b>Bus</b><br>↗ Verkehrsleistung (+2,9%)<br>↗ Betriebsleistung (+3,7%)   |   |
| <b>Infrastruktur</b><br><b>Trassennachfrage</b><br>↗ Betriebsleistung auf dem Netz (+2,9%)<br>↗ Anstieg Konzernexterne von 16,7% auf 18,6%   | <b>Stationshalte</b><br>↘ Ungewichtetete Halte (-0,4%)  |

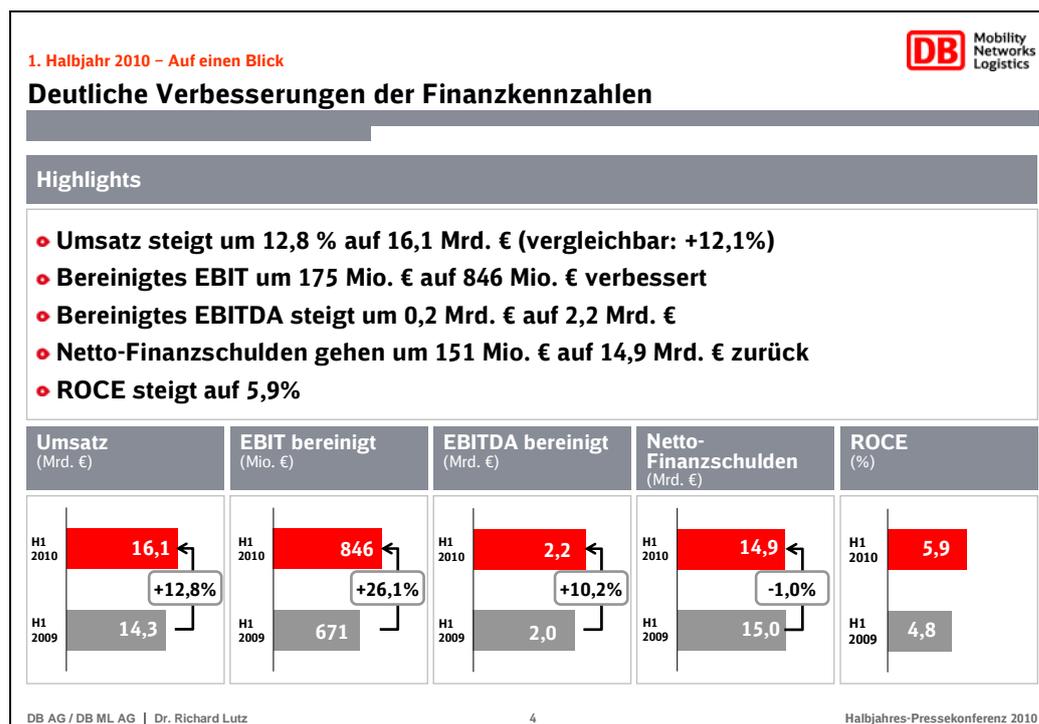
Veränderungsraten H1 2010 vs H1 2009      <sup>1)</sup> Eigene vorläufige Einschätzungen; <sup>2)</sup> Nur Schienenverkehr; <sup>3)</sup> Ohne DB Schenker Rail Polska

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz      3      Halbjahres-Pressekonferenz 2010

Auf die **Leistungsseite** will ich nur kurz eingehen, weil die wesentlichen Effekte schon angesprochen wurden.

- Im **Personenverkehr** war die Leistungsentwicklung sowohl auf der Schiene als auch im Busbereich positiv. Auf der Schiene wurde das Wachstum von der Entwicklung im Fernverkehr getragen. Hier konnten wir zusätzlich profitieren von dem strengen Winter und den Beeinträchtigungen im Luftverkehr infolge der Aschewolken nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans mit dem unaussprechlichen Namen – Eyjafjallajökull. Im Regionalverkehr wurde die Entwicklung durch die Betriebseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin und Marktanteilsverluste in Deutschland gedämpft.
- Im Bereich Transport und Logistik hat sich der konjunkturelle Rückenwind spürbar auf unsere Leistungsentwicklung ausgewirkt: Unser **Schienengüterverkehr** (DB Schenker Rail) ist mit fast 19 % wieder deutlich gewachsen und konnte unseren Einschätzungen zufolge auch wieder Marktanteile dazugewinnen.

- Eine positive Entwicklung war auch im Bereich **Spedition und Logistik** (DB Schenker Logistics) zu verzeichnen, und zwar in allen Marktsegmenten. Im Europäischen Landverkehr haben wir mit +14,6 % und in der weltweiten Luft- und Seefracht mit +28,6 % beziehungsweise +23,1 % wieder deutlich zugelegt. Unsere Wachstumsraten lagen voraussichtlich oberhalb der entsprechenden Entwicklung der Gesamtmärkte.
- Die Leistungssteigerungen im Schienengüterverkehr haben auch zu einer höheren **Trassennachfrage** durch interne und externe Bahnen in der Infrastruktur geführt. Dabei setzt sich der Trend steigender Trassennachfrage durch konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter fort. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009 hat sich deren Anteil von 16,7 auf 18,6 % erhöht.
- Die Zahl der **Stationshalte** ist dagegen infolge der Einschränkungen bei der S-Bahn Berlin leicht zurückgegangen.

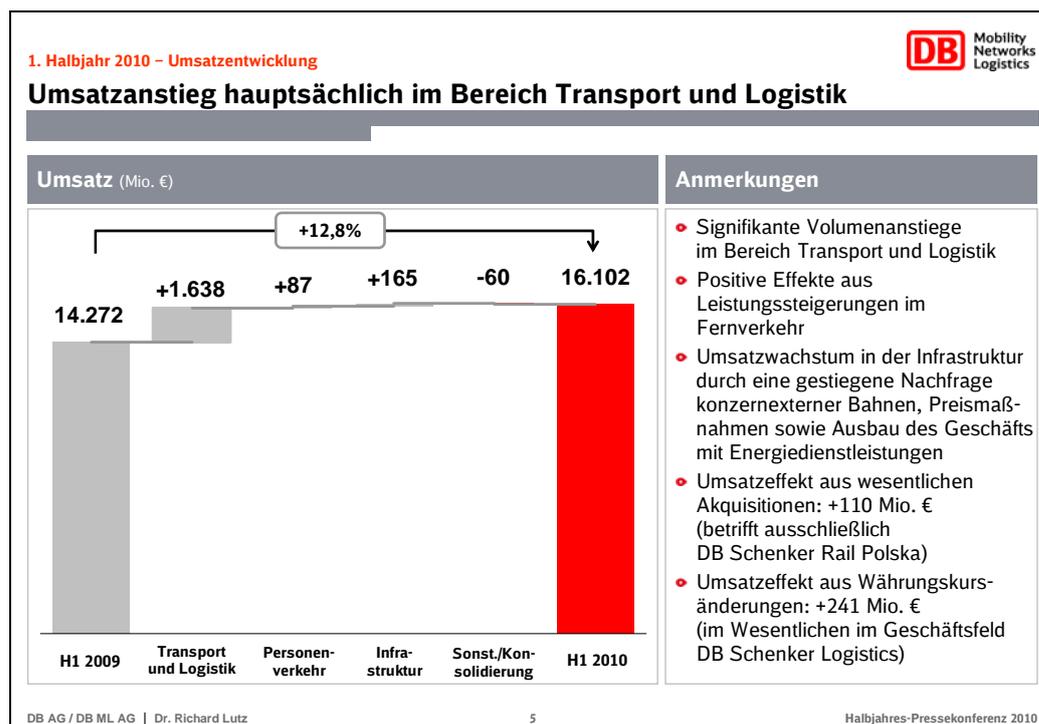


Die positive Leistungsentwicklung spiegelt sich auch deutlich in unseren **Finanzkennzahlen** wider.

- So konnten wir unseren **Umsatz** im ersten Halbjahr 2010 um fast 13 % auf nunmehr 16,1 Mrd. € steigern. Auf vergleichbarer Basis waren es immer noch gut 12 %.
- Der absolute Anstieg hat sich allerdings nicht 1:1 auf unsere operativen **Ergebnisgrößen** ausgewirkt. Hier machten sich neben volumenbedingten Kostensteigerungen insbesondere zusätzliche Belastungen durch den strengen Winter und höhere Instandhaltungsaufwendungen für unsere Fahrzeugflotte negativ bemerkbar. Bei DB Schenker Logistics konnte der Rohertrag zwar in absoluter Höhe gesteigert werden, aber die Rohertragsmarge kam auch aufgrund gestiegener Frachtraten bei den Vorleistungen unter Druck.

- ◊ Was in der Ergebnisentwicklung geholfen hat, war das nach wie vor **disziplinierte Kostenmanagement in allen Bereichen des DB-Konzerns**. Ich habe eingangs darauf hingewiesen, dass wir auch in Wachstumsphasen immer auf die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit unserer Kostenstrukturen geachtet haben. Wie Sie wissen, haben wir als Reaktion auf die Herausforderungen der Krise Anfang letzten Jahres das konzernweite Programm reACT ins Leben gerufen und uns dabei das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2013 eine nachhaltige EBIT-Verbesserung von 2 Mrd. € zu erreichen. Im Jahr 2009 wurde bereits ein Ergebniseffekt von mehr als 600 Mio. € erzielt. Das Programm läuft auch im ersten Halbjahr 2010 „on track“, sodass wir positive Ergebnisbeiträge nicht nur im ersten Halbjahr gesehen haben, sondern auch für das restliche Jahr 2010 erwarten.
- ◊ Das bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (**EBIT**) beträgt 846 Mio. € und liegt damit 175 Mio. € höher als im ersten Halbjahr 2009.
- ◊ Das bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (**EBITDA**) lag mit 2,2 Mrd. € im ersten Halbjahr 2010 um rund 10 % über dem entsprechenden Vorjahreswert.
- ◊ Unsere **Netto-Finanzschulden** konnten wir gegenüber dem Jahresendstand 2009 auch im ersten Halbjahr 2010 um rund 150 Mio. € auf 14,860 Mrd. € reduzieren.
- ◊ Unsere zentrale Wertmanagementkennziffer, den **Return on Capital Employed** (ROCE), konnten wir wieder deutlich verbessern. Der ROCE liegt nun bei 5,9 % nach 4,8 % im ersten Halbjahr 2009.

Nach diesem allgemeinen Überblick möchte ich gerne auf vier wesentliche Eckdaten vertiefend eingehen, nämlich Umsatz, bereinigtes Ergebnis (EBIT), Investitionen und Verschuldung. Zunächst zur Umsatzentwicklung.



- Die positive **Umsatzentwicklung** resultierte zum überwiegenden Teil aus der Entwicklung im Bereich Transport und Logistik, der insgesamt rund 1,6 Mrd. € oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts lag. Die Umsatzsteigerung im Personenverkehr war demgegenüber mit einem Zuwachs um 87 Mio. € eher verhalten. Etwas stärkere Umsatzzuwächse mit einem Plus von 165 Mio. € gab es in den Geschäftsfeldern der Infrastruktur.
- Der Umsatzeffekt aus **wesentlichen Akquisitionen** resultierte ausschließlich aus der im Vorjahr erworbenen Schienengüterverkehrsgesellschaft DB Schenker Rail Polska und beträgt 110 Mio. €. Bereinigt um diesen Effekt beträgt das Umsatzwachstum 12,1 %.
- **Währungskurseffekte** fielen im ersten Halbjahr 2010 im Wesentlichen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics an. Daraus resultierte eine positive Wirkung auf den Umsatz in Höhe von 241 Mio. €. Gegenläufig stiegen allerdings auch die Aufwandspositionen währungskursbedingt an, so dass sich mit +6 Mio. € insgesamt nur eine unwesentliche EBIT-Auswirkung ergab.

Einen vertieften Einblick in die **Umsatzentwicklung nach Geschäftsfeldern** gibt die folgende Darstellung:

**1. Halbjahr 2010 – Umsatzentwicklung**

**Umsatzwachstum in fast allen Geschäftsfeldern**

| Gesamtumsatz<br>(Mio. €)  | H1<br>2010    | H1<br>2009    | Veränderungen nach Geschäftsfeldern<br>(Mio. €) |               |
|---------------------------|---------------|---------------|---|---------------|
| DB Bahn Fernverkehr       | 1.828         | 1.729         | +99   | +5,7%         |
| DB Bahn Regio             | 3.753         | 3.782         | -29   | -0,8%         |
| DB Bahn Stadtverkehr      | 634           | 617           | +17   | +2,8%         |
| DB Schenker Rail          | 2.268         | 1.899         | +369  | +19,4%        |
| DB Schenker Logistics     | 6.746         | 5.477         | +1.269  | +23,2%        |
| DB Dienstleistungen       | 557           | 575           | -18   | -3,1%         |
| DB Netze Fahrweg          | 2.198         | 2.126         | +72   | +3,4%         |
| DB Netze Personenbahnhöfe | 524           | 512           | +12   | +2,3%         |
| DB Netze Energie          | 1.230         | 1.149         | +81   | +7,0%         |
| Sonstige                  | 352           | 341           | +11   | +3,2%         |
| Konsolidierung            | -3.988        | -3.935        | -53   | +1,3%         |
| <b>DB-Konzern</b>         | <b>16.102</b> | <b>14.272</b> | <b>+1.830</b>                                   | <b>+12,8%</b> |

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz

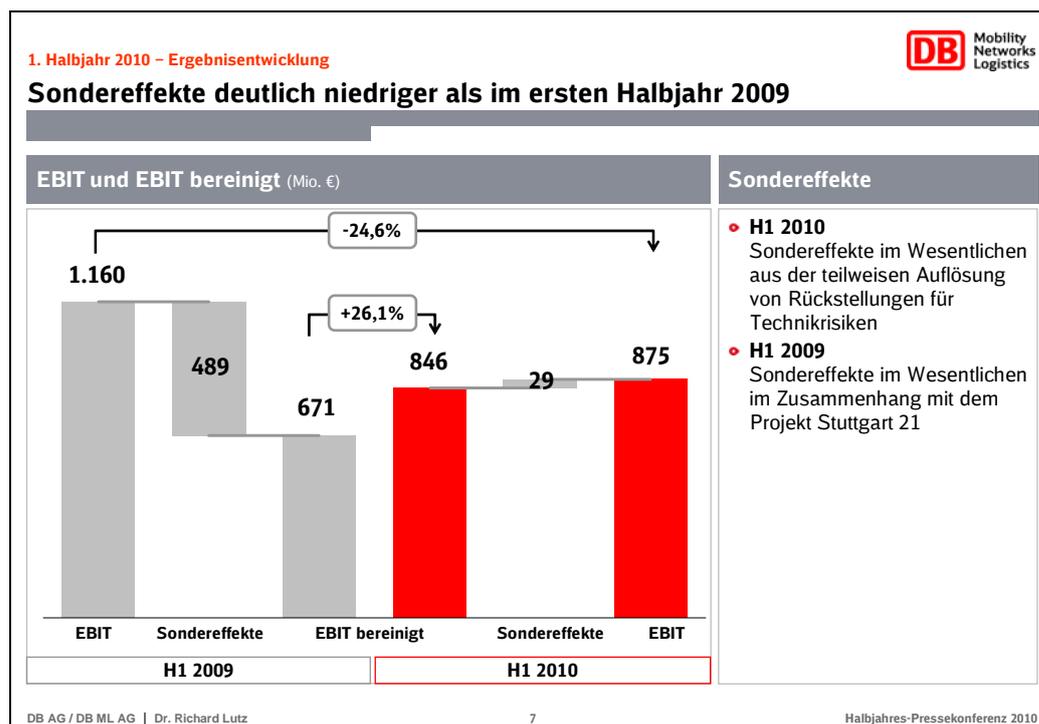
6

Halbjahres-Pressekonferenz 2010

- Der Blick auf die Umsatzentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern zeigt, dass der Umsatzanstieg ganz maßgeblich durch die beiden Geschäftsfelder im Bereich DB Schenker beeinflusst wird.
- Der größte absolute und relative Umsatzanstieg ist im Geschäftsfeld **DB Schenker Logistics** zu verzeichnen. Mit einem Umsatzplus von 1.269 Mio. € beziehungsweise +23,2 % bestimmt das Geschäftsfeld ganz wesentlich die Umsatzentwicklung des DB-Konzerns. Der Umsatzanstieg kommt dabei zu rund 70 % (rund 0,9 Mrd. €) aus dem internationalen See- und Luftfrachtgeschäft, wo Steigerungsraten deutlich oberhalb von 30 % zu verzeichnen waren. Der Europäische Landverkehr wächst mit rund 0,3 Mrd. € ebenfalls zweistellig (rund +13 %). Zu beachten ist, dass die schon erwähnten Wechselkurseffekte des DB-Konzerns fast vollständig in diesem Geschäftsfeld anfallen. Sie betragen 233 Mio. € und erklären damit gut 4 Prozentpunkte der gesamten Umsatzsteigerung von 23 %.

- ◊ Deutliche Umsatzsteigerungen waren auch im Geschäftsfeld **DB Schenker Rail** zu verzeichnen. Das Umsatzplus beträgt 369 Mio. € beziehungsweise 19,4 %. Auf die Akquisition von DB Schenker Rail Polska ist ein Umsatzvolumen von 110 Mio. € zurückzuführen. Dieser Effekt erklärt damit knapp 6 Prozentpunkte der Umsatzsteigerung. Das akquisitionsbereinigte Umsatzwachstum konzentriert sich vor allem auf die Region „Central“ (Umsatzplus rund 250 Mio. €) und hier insbesondere Deutschland.
- ◊ In den **Geschäftsfeldern des Personenverkehrs** haben sich der Fernverkehr und das Busgeschäft positiv entwickelt. Insbesondere das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr weist einen erfreulichen Umsatzanstieg von 99 Mio. € beziehungsweise 5,7 % auf. Etwa zwei Drittel dieser Umsatzsteigerung sind auf Mengeneffekte zurückzuführen (Anstieg Verkehrsleistungen: +3,8 %). Gegenläufig ging der Umsatz im Geschäftsfeld DB Bahn Regio um 29 Mio. € zurück. Hier wirkten sich die Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin mit entsprechenden Rückgängen des Bestellerentgelts und der Fahrgeldeinnahmen aus. Insgesamt liegt der Umsatz der S-Bahn Berlin 54 Mio. € unterhalb des ersten Halbjahres 2009.
- ◊ Die **Geschäftsfelder der Infrastruktur** liegen durchgängig oberhalb der entsprechenden Vorjahreswerte. Ursächlich sind eine höhere Trassennachfrage, Preiseffekte und ein Ausbau des Geschäfts mit Energiedienstleistungen.

Ich komme jetzt zu **Details in der Ergebnisentwicklung**. Die nachfolgende Folie zeigt zunächst die Ihnen bekannte „Brücke“ vom externen Ausweis, den Sie in der veröffentlichten Ergebnisrechnung finden, zu unserer bereinigten Ergebnisgröße, die wir intern als Kenngröße für die operative (= um Sondereffekte bereinigte) Ergebnisentwicklung heranziehen.



- Das **bereinigte EBIT** ist **im ersten Halbjahr 2010** um 175 Mio. € auf 846 Mio. € angestiegen. Dabei waren mit 29 Mio. € im ersten Halbjahr 2010 nur **Sondereffekte** in einem zu vernachlässigenden Umfang zu bereinigen. Diese betreffen im Wesentlichen die teilweise Auflösung der Rückstellung für Technikrisiken nach der im März erzielten Einigung mit Alstom über den Austausch der ICE-T-Achsen.
- Im **ersten Halbjahr 2009** waren die Sondereffekte noch wesentlich höher und resultierten insbesondere aus dem Projekt Stuttgart 21.

Einen vertieften Einblick in die **Ergebnisentwicklung nach Geschäftsfeldern** gibt die folgende Darstellung:

1. Halbjahr 2010 – Ergebnisentwicklung



Differenzierte EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

| EBIT bereinigt<br>(Mio. €) | H1<br>2010 | H1<br>2009 | Veränderungen nach Geschäftsfeldern<br>(Mio. €) |               |
|----------------------------|------------|------------|---|---------------|
| DB Bahn Fernverkehr        | 80         | 57         | +23   | +40,4%        |
| DB Bahn Regio              | 420        | 456        | -36   | -7,9%         |
| DB Bahn Stadtverkehr       | 27         | 55         | -28   | -50,9%        |
| DB Schenker Rail           | -19        | -121       | +102  | -             |
| DB Schenker Logistics      | 110        | 37         | +73   | +197%         |
| DB Dienstleistungen        | 74         | 57         | +17   | +29,8%        |
| DB Netze Fahrweg           | 237        | 243        | -6  | -2,5%         |
| DB Netze Personenbhf.      | 123        | 127        | -4  | -3,1%         |
| DB Netze Energie           | 40         | 54         | -14   | -25,9%        |
| Sonstige/Konsolidierung    | -246       | -294       | +48   | -             |
| <b>DB-Konzern</b>          | <b>846</b> | <b>671</b> | <b>+175</b>                                     | <b>+26,1%</b> |

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz

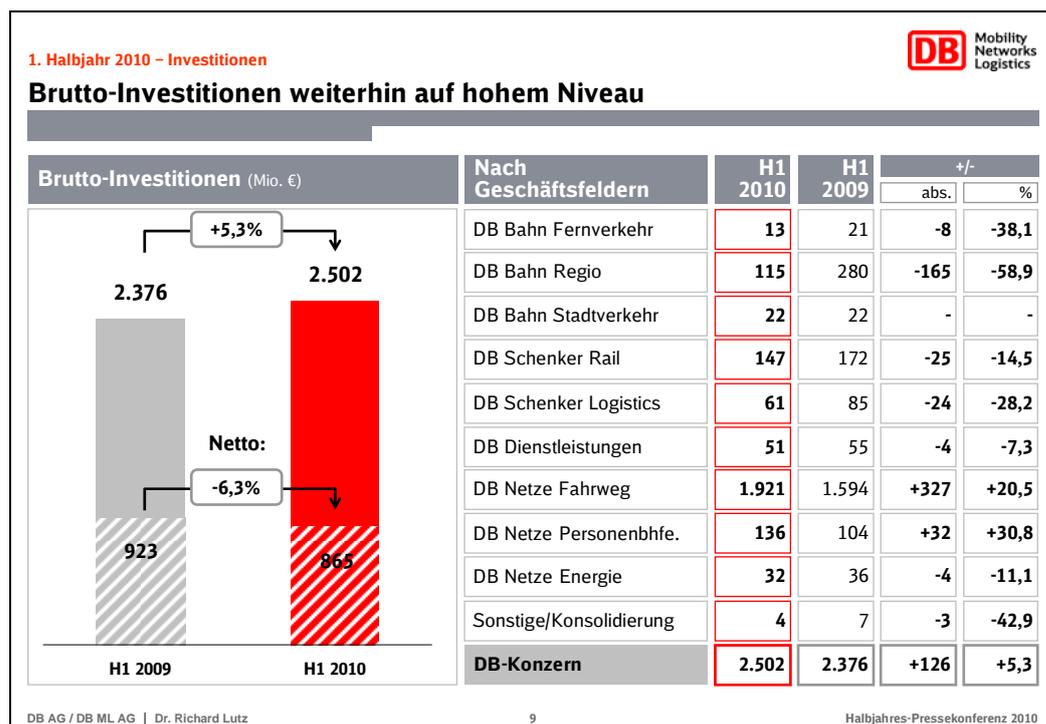
8

Halbjahres-Pressekonferenz 2010

- Die bereinigten EBIT-Zahlen nach Geschäftsfeldern zeigen zunächst, dass mit Ausnahme von DB Schenker Rail alle Geschäftsfelder positive Ergebnisse erwirtschaftet haben.
- Der größte Ergebnisbeitrag kam von **DB Bahn Regio**, auch wenn hier das bereinigte EBIT insbesondere infolge der Ergebnisbelastungen bei der S-Bahn Berlin rückläufig war.
- Die deutlichste Ergebnisverbesserung wurde im Geschäftsfeld **DB Schenker Rail** erzielt (+102 Mio. €). Die zusätzlichen Umsätze – akquisitionsbereinigt rund 260 Mio. € - hatten hier aufgrund der fixkostenlastigen Kostenstruktur einen besonders hohen Effekt auf die Ergebnislinie. Zusätzlich wirken die im Rahmen des reACT-Programms angestoßenen Projekte zur strukturellen Optimierung der Betriebs- und Kostensituation in Deutschland und zur Verbesserung der Ergebnissituation bei ausgewählten Auslandsgesellschaften, die von der Krise und harten Umfeld- und Wettbewerbsbedingungen besonders betroffen waren. Zusatzbelastungen waren durch erhöhten Instandhaltungsaufwand aufgrund des Austauschs von Güterwagenradsätzen zu verzeichnen.

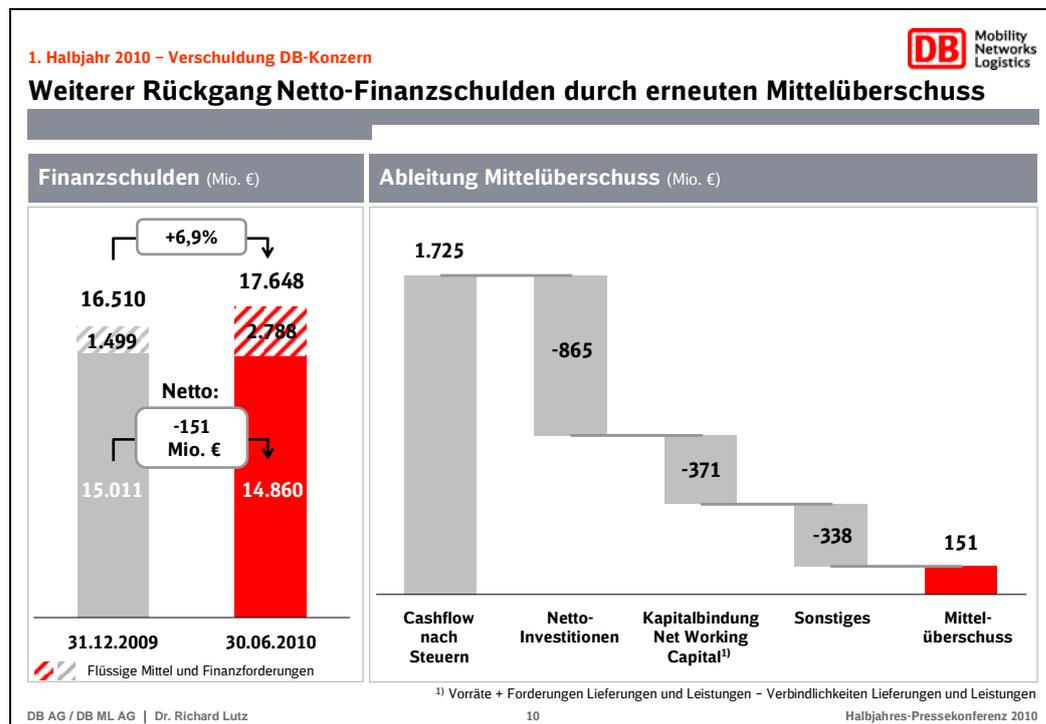
- ◊ Im Geschäftsfeld **DB Schenker Logistics** sind ebenfalls deutliche Ergebnissteigerungen zu verzeichnen (+73 Mio. €). Aufgrund der im Vergleich zu DB Schenker Rail niedrigeren Wertschöpfungstiefe ist der Ergebniseffekt der zusätzlichen Umsätze aber deutlich verhaltener, da bei steigendem Geschäftsvolumen vor allem der Materialaufwand aufgrund der eingekauften Transportleistungen ungleich stärker zunimmt. Infolge höherer Frachtraten war zusätzlicher Druck auf die Rohertragsmargen zu verzeichnen. Aufgrund restriktiver Kostensteuerung entwickelten sich Personal- und sonstiger Aufwand aber unterproportional zum Rohertrag, sodass insgesamt eine erfreuliche Ergebnissteigerung zu verzeichnen war.
- ◊ Auch im **Personenverkehr** wurde die EBIT-Entwicklung durch zusätzliche Kosten belastet. Diese resultierten insbesondere aus Maßnahmen an unserer Fahrzeugflotte sowohl im Schienen- als auch im Busbereich. Die Umsatzentwicklung spiegelt sich daher nicht vollständig in der Ergebnisentwicklung wider.
- ◊ Die Geschäftsfelder in der **Infrastruktur** liegen leicht unter dem entsprechenden Vorjahresniveau. Ursache hierfür sind insbesondere höhere Aufwendungen für Winterdienst und gestiegene Personalkosten.
- ◊ Der Bereich **Sonstige/Konsolidierung** liegt insgesamt besser als im ersten Halbjahr 2009. Das ist insbesondere auf eine positive Ergebnisentwicklung im Servicecenter DB Bahn Vertrieb (höhere Vertriebsprovision aus gestiegenen Einnahmen) und Kosteneinsparungen in der Konzernleitung sowie bei Tochtergesellschaften zurückzuführen, die diesem Bereich zugeordnet werden.

Die **Investitionsentwicklung** des DB-Konzerns kann der nachfolgenden Darstellung entnommen werden:



- Unsere Investitionstätigkeit haben wir auch im ersten Halbjahr 2010 mit **Brutto-Investitionen** in Höhe von rund 2,5 Mrd. € auf einem hohen Niveau fortgesetzt. Die Investitionsschwerpunkte lagen mit einem Anteil von über 80 % in der Infrastruktur.
- Auch der Anstieg der Brutto-Investitionen gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 ist auf die Geschäftsfelder der **Infrastruktur** zurückzuführen. Den um rund 350 Mio. € erhöhten Brutto-Investitionen standen um rund 185 Mio. € erhöhte Investitionszuschüsse gegenüber. Dieser Effekt ist auch dafür verantwortlich, dass die Netto-Investitionen trotz insgesamt gesteigener Brutto-Investitionen rückläufig sind.
- Rückgänge ergaben sich bei den Transportbereichen im ersten Halbjahr 2010 insbesondere im **Geschäftsfeld DB Bahn Regio**. Ursächlich waren teilweise verzögerte Lieferungen seitens der Industrie beziehungsweise aufgrund von Mängeln noch nicht erfolgte Abnahmen. Wir gehen aber davon aus, dass dieser Rückstand im zweiten Halbjahr aufgeholt werden kann und wir in diesem Geschäftsfeld im Gesamtjahr mindestens Investitionen auf Vorjahresniveau – also rund 0,4 Mrd. € – sehen werden.

## Nun zu meinem letzten Vertiefungsblock, der **Entwicklung der Nettoverschuldung**.



Die **Netto-Finanzschulden** konnten wir per 30. Juni 2010 im Vergleich zum 31. Dezember 2009 weiter um 151 Mio. € auf 14,9 Mrd. € zurückführen.

- Der deutliche **Anstieg der Finanzschulden** von 16,5 Mrd. € auf 17,6 Mrd. € resultierte dabei aus einem Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden zur **Vorbereitung der Finanzierung der Arriva-Akquisition**.
- Dementsprechend ist parallel auch die vorgehaltene **Liquidität** deutlich angestiegen, sodass damit keine Effekte auf die Nettoverschuldung verbunden sind. Hintergrund des Liquiditätsaufbaus ist, dass nach britischem Übernahmerecht ein Übernahmeangebot in voller Höhe mit flüssigen Mitteln hinterlegt sein muss. Nach Zahlung des Kaufpreises – voraussichtlich Anfang September – werden wir die Finanzierungsstruktur anpassen und die kurzfristige in eine langfristige Finanzierung drehen.

- ◆ Im Saldo ergibt sich ein Rückgang der Netto-Finanzschulden. Die wesentlichen **Treiber für diesen Rückgang** sind im rechten Teil der Abbildung dargestellt. Der im ersten Halbjahr 2010 operativ erwirtschaftete Cashflow hat sowohl die Finanzierung der Investitionen als auch des Aufbaus des Net Working Capital sowie des sonstigen Mittelbedarfs ermöglicht, sodass insgesamt ein Mittelüberschuss in Höhe von 151 Mio. € entstanden ist. Der Aufbau des Net Working Capital resultierte insbesondere aus der gestiegenen Geschäftstätigkeit bei DB Schenker Logistics.

Zum Abschluss meines Vortrags möchte ich noch kurz auf unsere **Einschätzungen für das Gesamtjahr** eingehen:



**Geschäftsjahr 2010 – Ausblick**

**Spürbar positive Entwicklung auch im Gesamtjahr erwartet**

| (Mio. €)                     | 2009   | 2010 | DB-Konzern – Ausblick Geschäftsjahr 2010 (Stand: Juli 2010)   |
|------------------------------|--------|------|---|
| <b>Umsatz – vergleichbar</b> | 29.335 | ↗    | • Anstieg erwartet infolge anhaltender konjunktureller Erholung und daraus resultierender Leistungszuwächse |
| <b>EBIT bereinigt</b>        | 1.685  | ↗    | • Voraussichtlich geringerer Anstieg der operativen Aufwendungen im Vergleich zu den Erträgen               |
| <b>ROCE</b>                  | 5,9%   | ↗    | • Moderater Anstieg infolge Steigerung des bereinigten EBIT und eines erhöhten Capital Employed erwartet    |
| <b>Netto-Finanzschulden</b>  | 15.011 | ↗    | • Anstieg durch die Arriva-Akquisition erwartet (ohne Arriva: Rückgang)                                     |
| <b>Brutto-Investitionen</b>  | 6.462  | ↗    | • Voraussichtlich oberhalb des Vorjahresniveaus zur Fortführung des Modernisierungs- und Wachstumskurses    |

Der Ausblick steht angesichts der weiterhin vorhandenen Unsicherheiten unter besonderem Vorbehalt hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung. Die Einschätzung basiert unter anderem auf folgenden Annahmen:

- Fortsetzung der im Jahr 2009 eingesetzten Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010
- Insgesamt positive Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum
- Erholung des deutschen Schienengüterverkehrsmarkts nach dem starken Leistungsrückgang
- Wieder Wachstum des globalen Luft- und Seefrachtmarkts

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz 11 Halbjahres-Pressekonferenz 2010

- Unser **Ausblick** auf das Gesamtjahr 2010 ist im Vergleich zu unseren Aussagen im März anlässlich der Bilanzpressekonferenz **im Großen und Ganzen unverändert**. Gestatten Sie mir aber zwei ergänzende Anmerkungen.
- Zum einen wird die geplante **Akquisition von Arriva** natürlich dazu führen, dass sich unsere **Nettoverschuldung** nicht verringert, sondern erhöht. Unter Bereinigung dieses Effekts, den wir im März ja noch nicht kannten beziehungsweise öffentlich machen konnten, bleibt es aber bei unserer Ankündigung, dass wir die Nettoverschuldung weiter zurückführen werden.
- Zum anderen möchte ich gerne auf die nach wie vor vorhandenen **Unsicherheiten**, insbesondere **im Hinblick auf die weitere konjunkturelle Entwicklung** hinweisen. Es ist völlig unbestritten, dass wir im Moment deutlich mehr „konjunkturellen Rückenwind“ haben, als wir das noch zu Beginn des Jahres erwartet hatten. Das geht nicht nur uns so, sondern auch vielen anderen Unternehmen. Ein Blick auf die in den letzten Tagen veröffentlichten Quartals- beziehungsweise Halbjahresergebnisse macht dies deutlich.

- ◆ Aber niemand weiß derzeit, ob es sich wirklich um einen **nachhaltigen Aufschwung** handelt, wenn man sich die Konjunkturprogramme „wegdenkt“ und außerdem berücksichtigt, dass zwingend notwendige Sparmaßnahmen in den öffentlichen Haushalten anstehen – und zwar weltweit. Und auch die derzeitige Niedrigzinspolitik muss irgendwann ein Ende haben, denn zusätzliche und billige Liquidität in den Märkten kann die Grundlage für die nächste „Preisblase“ in den Vermögensmärkten sein. Und an einer solchen Entwicklung kann niemand ein Interesse haben.

Müssen wir angesichts dieser ganzen Unsicherheiten pessimistisch in die Zukunft blicken? Wir denken: „Nein.“ Und gerade die Ausführungen von Herrn Dr. Grube zu unseren **Initiativen auf den Gebieten Kunde und Qualität, Technik, Investitionen und Markt** zeigen, dass der DB-Konzern an den wichtigen Themen dran ist und wir unsere Chancen auch aktiv und offensiv nutzen wollen.

- ◆ Was die **Reaktionsfähigkeit und Krisenfestigkeit** des DB-Konzerns angeht, sind wir gut gerüstet. Und dafür gibt es keinen besseren Beweis als das Jahr 2009, wo wir den „Stresstest“ eindrucksvoll bestanden haben. Und das war keine „Laborsimulation“ wie letzte Woche bei den europäischen Banken, sondern ein „Test unter Echtfeldbedingungen“.
- ◆ Und was die **Wachstums- und Zukunftsperspektive** angeht, gibt es wenige Unternehmen, die über eine so gute Ausgangsposition wie der DB-Konzern verfügen. Denn die Verkehrsmärkte, auf denen wir tätig sind und wo wir durchweg zu den Top-Playern gehören, haben ausgezeichnete Perspektiven. Und die Megatrends Globalisierung, Klimaveränderung und Ressourcenverknappung sowie Liberalisierung werden sich eindeutig positiv auf unsere Marktchancen und unsere Wettbewerbsposition auswirken.

Wenn wir gemeinsam mit unseren Stakeholdern auch weiterhin auf **wettbewerbsfähige Kostenstrukturen** achten, dann ist dies auch ganz eindeutig die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung unserer Geschäftsfelder und für die Sicherheit der Arbeitsplätze im DB-Konzern.

Meine Damen und Herren,

ich darf mich für Ihre Geduld und Aufmerksamkeit bedanken. Herr Dr. Grube und ich beantworten jetzt sehr gern Ihre Fragen.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

**175** Jahre Eisenbahn  
in Deutschland

---

Rede von Dr. Richard Lutz, Vorstand Finanzen/Controlling der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Halbjahres-Pressekonferenz am 28. Juli 2010 in Berlin.

Es gilt das gesprochene Wort.

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](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)