



„Unsere Zukunft: Nachhaltig erfolgreich!“

Bilanz-Pressekonferenz zum Geschäftsjahr 2011

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstand Finanzen/Controlling

Berlin, den 29. März 2012

- 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 informatischen 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.

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch ich möchte Sie recht herzlich zu unserer heutigen Bilanz-Pressekonferenz begrüßen. Ich werde Sie im Folgenden durch die **wirtschaftliche Entwicklung** des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2011 führen.

Meine **Präsentation** gliedert sich dabei in die gewohnten **drei Teile**:

- Zunächst möchte ich Ihnen einen **Überblick** über die wesentlichen **Rahmenbedingungen** im Geschäftsjahr 2011 geben.
- In einem zweiten Block werden wir uns die Entwicklung der **wesentlichen Eckdaten des DB-Konzerns** näher anschauen.
- Und abschließend werde ich unseren aktuellen **Ausblick auf das Gesamtjahr 2012** erläutern.

Die **zwei Kernbotschaften** meines Vortrags lauten:

- Der DB-Konzern wächst weiter und dieses Wachstum ist profitabel. Umsatz und Ergebnis konnten nochmals deutlich gesteigert werden.
- Der DB-Konzern steht auch weiterhin für finanzwirtschaftliche Stabilität und Verlässlichkeit. So haben alle drei Rating-Agenturen unsere ausgezeichneten Ratings von AA / AA / Aa1 erneut bestätigt.

Bevor ich zu den Zahlen komme, möchte ich noch eine Bemerkung voranstellen. Wir haben in unserem Geschäftsbericht **Transparenz und Lesbarkeit nochmals verbessert**.

So zeigen wir erstmals die **vollständige Überleitung vom externen Ausweis auf unsere interne Ergebnisrechnung**. Sie finden insofern in unserem Geschäftsbericht zahlreiche vertiefende Informationen, die den Rahmen meines Vortrags hier sprengen würden.

Und auch, was die immer wieder aufkommende Diskussion über die **Höhe der Gewinne in der Infrastruktur** betrifft, haben wir unsere Transparenz weiter erhöht und zusätzliche Kennzahlen in die Segmentberichterstattung und Geschäftsfeldkommentierung integriert. Auf dieses Thema werde ich später bei der Erläuterung der Ergebnisse nach Geschäftsfeldern noch etwas ausführlicher im Rahmen eines Exkurses zurückkommen.

Lassen Sie mich nun zum ersten Teil meiner Präsentation kommen.

Geschäftsjahr 2011 – Überblick


Highlights 2011

Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • Anhaltende Erholung der Weltwirtschaft (BIP Welt +2,5%) • Deutschland weiterhin Konjunkturlokomotive in Europa (BIP +3,0%) • Konjunkturelle Entwicklung hat sich zum Jahresende hin abgeschwächt • Bestehende Unsicherheiten infolge der Euro-/Schuldenkrise • Hohe Belastungen durch steigende Energie-, Personal- und Instandhaltungsaufwendungen
Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Positive Entwicklung im deutschen Schienenpersonenverkehr • Wachstum verlangsamt durch den Wegfall von positiven Einmaleffekten aus 2010 (unter anderem Pilotenstreik, Vulkanaschewolken)
Transport und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> • Schienengüterverkehr wächst erneut stark • Unterschiedliche Entwicklung in der Logistik: starke Zunahme im Europäischen Landverkehr, weiteres Wachstum in der Seefracht, Rückgang in der Luftfracht
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Trassennachfrage mit 1.051 Mio. Trkm so hoch wie noch nie • Konzernexterne Nachfrage wächst erneut zweistellig, Anteil steigt auf 20,9%

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz
2

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist im Geschäftsjahr 2011 außerordentlich positiv verlaufen. Dazu beigetragen hat die **insgesamt positive konjunkturelle Entwicklung**. Insbesondere Deutschland war mit einem BIP-Wachstum in Höhe von 3,0 % weiterhin die Konjunkturlokomotive in Europa. Die Impulse ließen allerdings in der zweiten Jahreshälfte deutlich nach.

Die Leistungsentwicklung unserer Schienenaktivitäten ist im Vorjahresvergleich positiv:

- Der **deutsche Schienenpersonenverkehr** entwickelte sich mit einem Plus von 0,8 % leicht positiv.
- Unser **Schiengüterverkehr** in Europa legte mit 5,8 % erneut deutlich zu.
- In der Infrastruktur stieg die Trassennachfrage um 1,7 % auf 1.051 Millionen Trassenkilometer und erreichte damit einen neuen Höchstwert in Deutschland. Der Trend einer höheren **Nachfrage von konzernexternen Kunden** setzte sich mit einem zweistelligen Zuwachs ungebrochen fort. Der Anteil der konzernexternen Bahnen an der Gesamtnachfrage liegt nun bei 20,9 %.
- Und lassen Sie mich das an dieser Stelle ganz klar sagen: Wer behauptet, wir hätten in Deutschland wegen der integrierten Konzernstruktur keinen **funktionierenden Wettbewerb**, argumentiert 100 % gegen die bestehende Faktenlage. Nirgendwo sonst in Europa funktioniert Wettbewerb so gut, gibt es so viele externe Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz und ist die Entwicklung des Wettbewerbs so dynamisch. Bei dem 2011 aktualisierten Liberalisierungsindex liegt Deutschland in der Spitzengruppe. Wir wären froh, wenn wir im Ausland auch nur annähernd vergleichbare Wettbewerbsbedingungen hätten, wie sie unsere Wettbewerber hier in Deutschland seit mehr als 15 Jahren vorfinden.

Der nun folgende Blick auf die **wesentlichen Kennzahlen** zeigt, dass sich die positive Leistungsentwicklung auch in unseren Finanzkennzahlen widerspiegelt und wir erneut auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken können:



Geschäftsjahr 2011 – Überblick

Sehr gute Entwicklung im Geschäftsjahr 2011

Ausgewählte Kennzahlen (Mio. €)	2010	2011	Veränderung	
			€	%
Umsatz bereinigt	34.410	37.901	+3.491	+10,1
Umsatz vergleichbar	34.407	35.888	+1.481	+4,3
EBIT bereinigt	1.866	2.309	+443	+23,7
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	1.058	1.332	+274	+25,9
Brutto-Investitionen	6.891	7.501	+610	+8,9
Netto-Investitionen	2.072	2.569	+497	+24,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.939	16.592	-347	-2,0
ROCE in %	6,0	7,3	-	-

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz 3

- Beim **Umsatz** konnten wir im Geschäftsjahr 2011 mit einem Plus von insgesamt rund 10 % deutliche Zuwächse erzielen. Aus **Konsolidierungskreiseffekten** resultierte dabei ein Umsatzbeitrag in Höhe von 2 Mrd. € – im Wesentlichen durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva.
- **Auf vergleichbarer Basis**, also bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte, steht unter dem Strich ein Umsatzwachstum von 4,3 %. Die unterjährige Umsatzentwicklung war dabei durchaus geteilt. Wenn Sie sich an unsere Halbjahres-Pressekonferenz erinnern: Dort konnten wir von einem vergleichbaren Umsatzwachstum von 7,3 % berichten. Die Wachstums-

dynamik hat im zweiten Halbjahr also konjunkturbedingt deutlich nachgelassen. Das galt insbesondere für das letzte Quartal.

- Umso erfreulicher ist es, dass sich diese abgeschwächte Wachstumsdynamik des zweiten Halbjahres nicht auf das Ergebnis ausgewirkt hat. Das Ergebnis des ersten Halbjahres von gut 1,1 Mrd. € haben wir im zweiten Halbjahr sogar nochmals leicht verbessert. Beim **bereinigten EBIT** konnten wir somit im Gesamtjahr einen Zuwachs um mehr als 400 Mio. € beziehungsweise fast 24 % verzeichnen. Der Zuwachs wurde durch eine positive Entwicklung in allen großen Geschäftsfeldern getragen. Das zeigt einmal mehr die Stabilität und Robustheit unseres Geschäftsmodells.
- Unser **Ergebnis nach Ertragsteuern** stieg um fast 26 % auf rund 1,3 Mrd. € an.
- Der sehr erfreuliche **Umsatz- und Ergebnistrend** aus dem Jahr 2010 hat sich damit – wenn auch konjunkturbedingt abgeschwächt – auch im Geschäftsjahr 2011 **fortgesetzt**. Der DB-Konzern bleibt auf **profitablem Wachstumskurs**.
- Zudem haben wir unsere **Investitionstätigkeit** deutlich ausgeweitet. Der Schwerpunkt unserer Investitionen lag dabei mit einem Anteil von 94 % unverändert in Deutschland.
- Die **Netto-Finanzschulden** waren um 347 Mio. € rückläufig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wir neben deutlich höheren Netto-Investitionen im Geschäftsjahr 2011 erstmals eine Dividende in Höhe von 500 Mio. € an unseren Eigentümer ausgeschüttet haben.

- Unsere Wertmanagementkennzahlen zeigen im Vorjahresvergleich eine durchgängig positive Entwicklung. So konnten wir unter anderem unseren **Return on Capital Employed, den ROCE**, deutlich von 6,0 auf 7,3 % verbessern. Wir sind zwar noch nicht am Ziel, aber eindeutig auf dem richtigen Weg. Das gilt auch für die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen wie Tilgungsdeckung und Gearing. Auch hier haben wir deutliche Fortschritte gemacht.

Damit komme ich nun zum **zweiten Teil meiner Präsentation**.

Zunächst zum Umsatz – hier ein Blick auf die **Umsatzentwicklung nach Geschäftsfeldern**:

Geschäftsjahr 2011 – Umsatzentwicklung							
Umsatzanstieg in allen Geschäftsfeldern							
Gesamtumsatz (Mio. €)	2010	2011	Bereinigungen		2011 vgl.	Veränderung	
			Kons.Kreis	FX		€	%
DB Bahn Fernverkehr	3.729	3.794	-8	-1	3.785	+56	+1,5
DB Bahn Regio	8.603	8.718	-	-	8.718	+115	+1,3
DB Arriva	1.236	3.367	-2.001	15	1.381	+145	+11,7
DB Schenker Rail	4.584	4.924	-12	12	4.924	+340	+7,4
DB Schenker Logistics	14.310	14.867	-1	-14	14.852	+542	+3,8
DB Dienstleistungen	1.274	1.413	-	-	1.413	+139	+10,9
DB Netze Fahrweg	4.580	4.642	-	-	4.642	+62	+1,4
DB Netze Personenbahnhöfe	1.044	1.077	-	-	1.077	+33	+3,2
DB Netze Energie	2.501	2.853	-	-	2.853	+352	+14,1
Sonstige/Konsolidierung	-7.451	-7.754	-	-	-7.754	-303	+4,1
DB-Konzern	34.410	37.901	-2.022	12	35.888	+1.481	+4,3

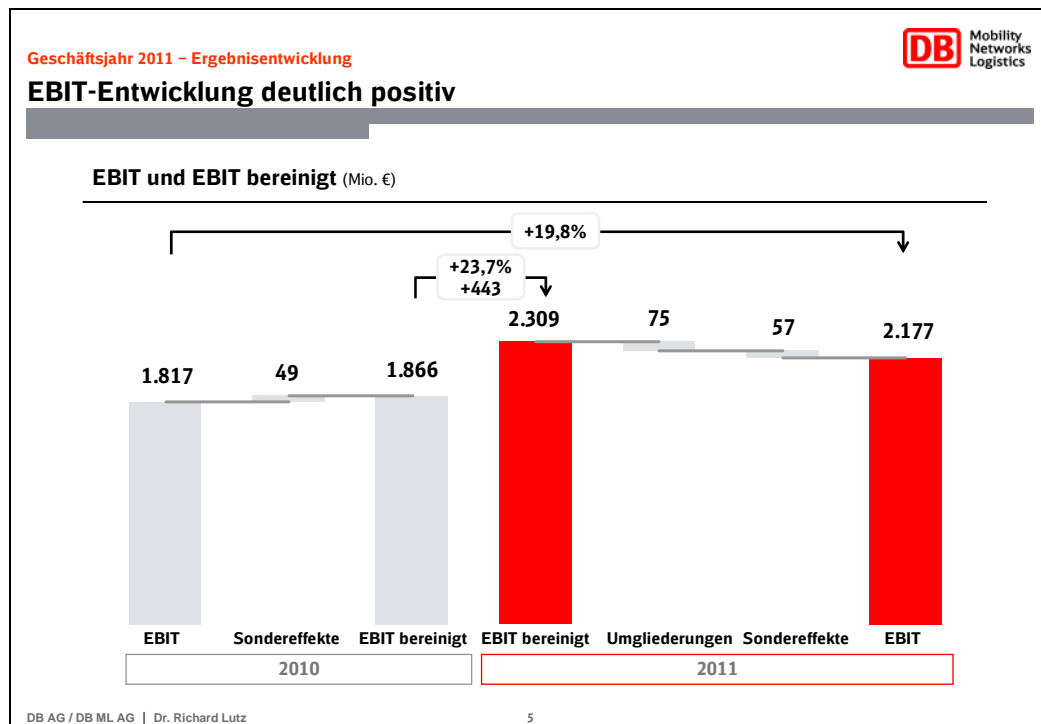
Der vergleichbare Umsatzanstieg auf Konzernebene resultierte zu einem großen Teil aus der Entwicklung der beiden Geschäftsfelder von DB Schenker. Hier lag der Umsatz auf vergleichbarer Basis rund 880 Mio. € oberhalb des Vorjahres.

Die Umsatzsteigerung im Personenverkehr (ohne Arriva) betrug in Summe 171 Mio. €. Umsatzsteigerungen waren dabei sowohl im Fernverkehr als auch bei DB Bahn Regio zu verzeichnen.

In den Infrastruktur-Geschäftsfeldern machte sich insbesondere die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Netze Energie mit einer deutlichen Umsatzsteigerung bemerkbar. Ein wesentlicher Treiber war hier die Weitergabe gestiegener Energiepreise an die Transportgesellschaften.

Im Geschäftsfeld **DB Netze Fahrweg** war erneut eine höhere Trassenachfrage, insbesondere aus dem Schienengüterverkehr, zu verzeichnen, so dass der Umsatz mengen-, aber auch preisbedingt leicht angestiegen ist.

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 für die operative Steuerung verwenden.



Das **bereinigte EBIT** ist im Geschäftsjahr 2011 um 443 Mio. € auf 2.309 Mio. € angestiegen.

Wie im Vorjahr waren in Summe kaum Auswirkungen von **Sondereffekten** zu verzeichnen.

Die Umgliederungen im Geschäftsjahr 2011 betreffen fast vollständig Effekte infolge der Arriva-Akquisition.

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

Geschäftsjahr 2011 – Ergebnisentwicklung



Insgesamt positive EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

EBIT bereinigt (Mio. €)	2010	2011	Veränderung		Capital Employed	Netto-Finanzschulden
			€	%		
DB Bahn Fernverkehr	117	157	+40	+34,2		
DB Bahn Regio	794	801	+7	+0,9		
DB Arriva	52	160	+108	-		
DB Schenker Rail	12	32	+20	+167		
DB Schenker Logistics	304	403	+99	+32,6		
DB Dienstleistungen	129	123	-6	-4,7		
DB Netze Fahrweg	601	715	+114	+19,0	17.911	10.186
DB Netze Personenbahnhöfe	217	226	+9	+4,1	2.853	1.320
DB Netze Energie	82	80	-2	-2,4	896	218
Sonstige/Konsolidierung	-442	-388	+54	-12,2		
DB-Konzern	1.866	2.309	+443	+23,7	31.732	16.592

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz

6

Auch auf Ebene der Geschäftsfelder war die Ergebnisentwicklung insgesamt positiv. Die wesentlichen Veränderungen waren dabei:

- Bei **DB Bahn Fernverkehr** ist im Vorjahresvergleich ein Zuwachs in Höhe von 40 Mio. € zu verzeichnen, der aus höheren Umsatzerlösen resultierte.
- Bei **DB Arriva** machte sich im Wesentlichen die erstmalig ganzjährige Einbeziehung positiv bemerkbar.
- Auch im Geschäftsfeld **DB Schenker Rail** war die EBIT-Verbesserung um 20 Mio. € umsatzbedingt. Gegenläufig wirkten sich hier allerdings Kostensteigerungen aus.
- Ein deutlicher EBIT-Zuwachs war im Geschäftsfeld **DB Schenker Logistics** zu verzeichnen (+99 Mio. €). Bei einer leicht gestiegenen Rohertragsmarge von 30,5 % stieg auch die bereinigte EBIT-Marge von 2,1 auf 2,7 % an.

- In der **Infrastruktur** konnte das Geschäftsfeld **DB Netze Fahrweg** sein bereinigtes EBIT steigern. Dies resultierte im Wesentlichen aus den Umsatzsteigerungen infolge der höheren Trassennachfrage.

Lassen Sie mich an dieser Stelle jetzt bitte einen **Exkurs** einschieben. Und ich bitte um Verständnis, dass dieser Exkurs etwas länger ausfällt. Aber die nachfolgenden Überlegungen sind von enormer Wichtigkeit, denn es geht um die **Frage, ob die Infrastruktur** angesichts der ja auch hier gezeigten Ergebniszahlen eigentlich **zu viel Geld verdient** beziehungsweise - in der konsequenten Zuspitzung dieses Arguments - ob man in der Infrastruktur **überhaupt Geld verdienen darf**. Diese Diskussion muss einmal ausgestanden werden und von einer ideologischen Ebene auf eine Sach- und Faktenebene heruntergeholt werden.

Zur Versachlichung dieser Diskussion will ich im Nachfolgenden einen Beitrag leisten, denn ich glaube, dass es hier eine ganze Reihe von **Informationsdefiziten** und **Missverständnissen** gibt, denen man mit Verweisen auf Zahlen, Daten und Fakten begegnen kann. Und gerade in der Diskussion um die Infrastruktur tut es manchmal not, sich bestimmte unternehmerische Grundzusammenhänge wieder in Erinnerung zu rufen. Zumindest sollte man den Versuch machen. Denn wenn man die Sachargumente ausgetauscht hat, weiß man, ob man sich in einer inhaltlichen oder einer ideologischen Auseinandersetzung befindet.

Denn auch darüber muss man sich - denke ich - im Klaren sein: Diese Diskussion wird auch von jenen geführt, die eine **andere Konzernstruktur** und eine **andere Infrastruktur** im Sinn haben, nämlich eine Infrastruktur, die wieder zurück zum Staat gehen soll und nicht ganz so unternehmerisch geführt wird, weil man auf Ergebnisse und Cashflows ja offensichtlich keinen so großen Wert legt. In einer solchen Welt wird es

dann aber keine **unternehmerische Lösung für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen** geben. Auch darüber muss man sich im Klaren sein. Denn für Investitionen, die sich nicht zurückverdienen lassen, wird kein Unternehmen und kein Investor auf dieser Welt bereit sein, knappes und teures Kapital einzusetzen. Und genau an diesem Punkt sind wir meines Erachtens bei der **eigentlichen Kernfrage**, die dem Thema „Geld verdienen in der Infrastruktur“ inhaltlich vorgelagert ist, nämlich: Wie wollen wir in Zeiten von Schuldenbremse und knappen öffentlichen Kassen eine **leistungsfähige Infrastruktur** auch tatsächlich sicherstellen, ausbauen und finanzieren? Und diese Frage gilt vor dem Hintergrund der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung in besonderem Maße für die Schieneninfrastruktur in Deutschland. Und bei der Antwort auf diese Frage gibt es eine einfache Wahrheit, an der niemand vorbeikommt: Irgendjemand muss die **laufenden und investiven Kosten der Schieneninfrastruktur** tragen. Und da gibt es nur zwei denkbare Wege:

- entweder eine nutzerbezogene Finanzierung über den Eisenbahnsektor und seine Kunden oder
- eine staatliche Finanzierung über den Bundeshaushalt.

Einen **dritten Weg** gibt es nicht. Wer glaubt, dass man auf Dauer einen Teil der notwendigen Kosten bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abladen kann, wo sich dann jährlich Verluste und Schulden auftürmen, ist auf dem Holzweg – sowohl betriebswirtschaftlich als auch volkswirtschaftlich. Denn es gibt auf dieser Welt kein nachhaltiges Geschäftsmodell, bei dem man auf Dauer mehr ausgeben als einnehmen kann. Und das gilt umfassend: für private Haushalte, für Staatshaushalte und auch für Unternehmen – und damit nach dem Grundge-

setz auch für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die als Wirtschaftsunternehmen zu betreiben sind. Und das ist auch gut so.

Welche Antwort auf die Frage nach der Finanzierung der laufenden und investiven Kosten der Schieneninfrastruktur hat die **deutsche Verkehrspolitik** bislang – nämlich seit der Bahnreform – gegeben? Aus unserer Sicht eine sehr weitsichtige, nämlich eine Antwort mit dem Ziel einer Entlastung des Bundeshaushalts und einer mindestens teilweisen Nutzerfinanzierung durch den Verkehrssektor. Die **laufenden Kosten** für Betrieb und Instandhaltung werden vom Bund gar nicht bezuschusst, müssen also durch die Trassenpreise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit letztlich von deren Kunden im Personen- und Güterverkehr bezahlt werden. Und hinsichtlich der **investiven Ausgaben** haben Bahnreform und Verkehrspolitik **Anreize zur privaten Mitfinanzierung** geschaffen.

Die Zahlen belegen dies eindrucksvoll: Seit 1994 hat der DB-Konzern knapp 133 Mrd. € investiert, wovon 95 Mrd. € (also mehr als 70 %) auf Infrastrukturinvestitionen entfielen. Aus den öffentlichen Haushalten wurden über Zinslose Darlehen und Investitionszuschüsse aber nur rund 78 Mrd. € dieser Investitionssumme (also gut 80 %) finanziert. Mit anderen Worten: 17 Mrd. € – also knapp 1 Mrd. € pro Jahr – hat der DB-Konzern aus eigenen Mitteln zur Mitfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen beigesteuert. Hinzu kamen die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen und Investitionszuschüssen, die sich im gleichen Zeitraum auf nominal nochmals 12 Mrd. € summiert haben. Fast 30 Mrd. € der 95 Mrd. € Infrastrukturinvestitionen wurden also aus dem Unternehmen Deutsche Bahn mitfinanziert.

Und jetzt gibt es **drei triviale, aber** für unsere Kernfrage, ob in der Infrastruktur Geld verdient werden darf, **essenzielle Wahrheiten**.

- Erstens: Von einem unternehmerischen Standpunkt aus unterscheiden sich die **investiven Eigenmittel in die Infrastruktur** in nichts von den Investitionen, die wir in den Transportbereichen durchführen. In beiden Fällen gilt, dass wir diese Investitionen zurückverdienen wollen und müssen. Das ist zumindest der unternehmerische Anspruch – natürlich wissend, dass auch Investitionen Risiken unterliegen und sich die erwarteten Rückflüsse manchmal nicht in der zunächst unterstellten Höhe einstellen. Das ist dann aber mehr eine Frage nach risikoadäquaten Renditeansprüchen als eine Frage danach, ob Investitionen überhaupt Rendite abwerfen, also zurückverdient werden sollen.
- Zweitens: **Zurückverdienen heißt, Gewinne machen**. Wer heute investiert, will morgen einen „Return“ sehen. Keiner von Ihnen legt heute Geld auf ein Sparbuch und verzichtet morgen auf Zinsen. Und keiner von Ihnen kauft heute eine VW-Aktie, wenn er nicht die Erwartung hat, dass er ab morgen angemessene Rückflüsse in Form von Dividenden oder Kurssteigerungen bekommt. Und bei Unternehmen schlägt sich dieser Rückfluss eben in Form von Gewinnen nieder. Das sollte in einer Marktwirtschaft noch niemanden erschüttern. Wer Gewinne stigmatisiert, der darf sich nicht wundern, wenn er niemanden findet, der bereit ist, Investitionen durchzuführen und in unternehmerisches Risiko zu gehen. Wer das eine – nämlich Investitionen mit unternehmerischem Risiko – will, darf das andere – nämlich Gewinne in Unternehmen – nicht verteufeln. So einfach ist das.

- Und drittens: Eine **absolute Ergebnisgröße** sagt über deren **Angemessenheit** überhaupt nichts aus. 100 € Zinsen sind viel, wenn auf dem Sparbuch 1.000 € liegen, und wenig, wenn es 10.000 € sind. Siemens und VW zahlen in diesem Jahr ihren Aktionären jeweils 3 € Dividende je Aktie. Um diese Dividende zu bekommen, müssen Sie für eine VW-Aktie aber deutlich mehr bezahlen als für eine Siemens-Aktie. Die Angemessenheit entscheidet sich also letztlich im **Verhältnis von Ergebnis zu Kapitaleinsatz**, also einer Renditegröße. Das gilt für private Anlagen genauso wie für unternehmerische Investitionen.

Nach diesem Ausflug in einige unternehmerische Grundzusammenhänge komme ich zurück zu der **Ausgangsfrage**, ob die Infrastruktur überhaupt Geld verdienen darf und wenn ja, welcher Gewinn eigentlich angemessen ist. Oder anders formuliert: ob die gut 700 Mio. € EBIT beim Fahrweg schon ein Indiz für unangemessene Ergebnisse und „Monopolrenditen“ in der Infrastruktur sind. Die Antworten geben sich nach den bisherigen Ausführungen eigentlich fast von allein.

- Erstens: Ja, **die Infrastruktur soll und muss Geld verdienen**, weil ein zweistelliger Milliardenbetrag aus DB-Mitteln investiert wurde und die Kapitalkosten für dieses investierte Kapital (zurück-)verdient werden müssen. Wer eine andere Antwort auf diese Frage gibt, der untergräbt damit gleichzeitig die unternehmerischen Anreize für eine private und letztlich nutzerbezogene Mitfinanzierung der Infrastrukturinvestitionen mit der Folge, dass der Staat diese Finanzierungslücke schließen müsste. In Zeiten von Schuldenbremse und knappen öffentlichen Kassen halte ich das für keinen sehr nachhaltigen Weg. Und es wäre verglichen mit der Verkehrspolitik seit 1994 eine

vollständige Kehrtwendung, für die es keine Notwendigkeit und auch keine Veranlassung gibt. Denn mit dem bisherigen Finanzierungsmodell – streng genommen dem einzigen wirklich funktionierenden Modell an Public-private-Partnership bei Infrastrukturinvestitionen – ist der gesamte Sektor sehr gut zurechtgekommen. Das gilt in besonderem Maße für die integrierte Konzernstruktur des DB-Konzerns und die unternehmerische Ausrichtung auch der Infrastruktur. Die Renaissance der Eisenbahn seit 1994 und die Rekordauslastung der Schieneninfrastruktur, auch durch neue Wettbewerber, sprechen eine eindeutige – und zwar positive – Sprache.

- Zweitens: Die **Frage nach der angemessenen Höhe des Gewinns** bemisst sich nach der Frage, wie viel Kapital im Unternehmen investiert wurde. Wenn das investierte Kapital hoch ist, dürfen auch die absoluten Ergebnisse hoch sein. Die Angemessenheit entscheidet sich einzig und allein in der Relation zwischen Ergebnis und Kapitaleinsatz. Dieser Kapitaleinsatz errechnet sich bei Unternehmen durch das sogenannte **Capital Employed** – also das gesamte von Eigen- und Fremdkapitalgebern im Unternehmen zur Verfügung gestellte Kapital und betrieblich eingesetzte Vermögen. Und als Rendite errechnet sich eine Gesamtkapitalverzinsung, die wir allgemein als **Return on Capital Employed (ROCE)** bezeichnen. Solange das in einem Unternehmen investierte Kapital weniger an Rendite abwirft, als das Kapital selbst an Kosten verursacht, so lange sind wir weit weg von unangemessenen Ergebnisgrößen beziehungsweise Monopolrenditen. Das ist ein in allen regulierten Industrien anerkannter Maßstab und gilt daher auch für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland.

Wie sieht es nun konkret bei unseren Infrastruktur-

Geschäftsfeldern aus? Ich hatte eingangs schon erwähnt, dass wir mit dem diesjährigen Geschäftsbericht erstmalig auch geschäftsfeldbezogene Kennzahlen zum Capital Employed und zu seiner Herleitung zeigen. Außerdem zeigen wir auch die hinter dieser Kapitalbindung liegende Verschuldung und das sogenannte operative Ergebnis nach Zinsen – das frühere Betriebsergebnis II aus der HGB-Welt. Wir haben das auch deshalb gemacht, weil wir die Diskussion um die Angemessenheit von Ergebnissen in der Infrastruktur versachlichen wollten. Denn ohne eine Referenzierung zur Kapitalbindung und Verschuldung greift diese Diskussion zu kurz und lässt sich inhaltlich nicht vollständig und sinnvoll führen.

In der Folie 6 sind die entsprechenden Werte zu Capital Employed und Netto-Finanzschulden für die drei Infrastruktur-Geschäftsfelder und den DB-Konzern ausgewiesen. Aus dieser Darstellung lassen sich einige Erkenntnisse ableiten, die ich am Beispiel des **Geschäftsfelds DB Netze Fahrweg** gerne erläutern möchte, denn dieses Geschäftsfeld besteht im Wesentlichen aus der DB Netz AG, an der sich die Diskussion um die Ergebnisse der Infrastruktur ja in der Regel festmacht.

- Erstens: Auf den Fahrweg entfallen zwar rund 30 % des Konzern-EBIT. Allerdings ist der Fahrweg auch unser Geschäftsfeld mit der mit Abstand höchsten Kapitalbindung und Verschuldung. Mit 17,9 Mrd. € entfallen 56 % der Kapitalbindung des DB-Konzerns auf den Fahrweg. Bei der Verschuldung sind es mit 10,2 Mrd. € sogar mehr als 60 %. Schon diese Relationen verdeutlichen, dass der bloße Hinweis, in der Infrastruktur würden absolut und relativ gesehen hohe Ergebnisse erzielt, ins Leere läuft, wenn man nicht

Kapitalbindung und Verschuldung mitbetrachtet. Und da gilt ganz eindeutig: Im Verhältnis zu Kapitalbindung und Verschuldung im Konzern sind die Ergebnisse der Infrastruktur unterdurchschnittlich.

- Zweitens: In der Diskussion wird häufig der Eindruck erweckt, dass eine Ergebnisrechnung schon beim EBIT zu Ende ist. Dem ist aber nicht so, wie der Name schon andeutet – denn EBIT steht für **Earnings Before Interest and Taxes**, also eine Ergebnisgröße vor Zinsen und vor Steuern. Wenn man wissen will, was wirklich übrig bleibt, dann muss man von dem EBIT diese Positionen noch in Abzug bringen. Und angesichts einer Verschuldung von mehr als 10 Mrd. € im Fahrweg ist es nicht verwunderlich, wenn sich das **operative Ergebnis nach Zinsen** auf nur noch rund 330 Mio. € um mehr als die Hälfte reduziert. Wenn man dann noch berücksichtigt, dass aus diesem Ergebnis auch noch Steuern gezahlt werden müssen, bleibt nicht mehr allzu viel übrig.

- Drittens: In Sachen **Angemessenheit** des Ergebnisses im Fahrweg entmystifiziert sich die öffentliche Diskussion zu einem Scheinproblem. Denn im Verhältnis zur Kapitalbindung errechnet sich gerade einmal eine Gesamtkapitalverzinsung, sprich: ein ROCE, von 4,0 %. Damit sind wir weit weg von Monopolrenditen und auch weit unterhalb unserer Kapitalkosten, die wir ausweislich des Geschäftsberichts mit rund 8 % errechnen. Selbst ein Gutachter der Bundesnetzagentur sieht angemessene Renditen für die Infrastruktur deutlich oberhalb von 6 %. Und es ist ja durchaus bezeichnend, dass die Bundesnetzagentur in keinem der Verfahren seit ihrer Gründung vor mehr als fünf Jahren die Höhe der Trassenpreise und die Renditen in der Infrastruktur infrage gestellt hat. Übrigens anders als in allen

anderen regulierten Sektoren in Deutschland, wo Monopolrenditen in der Tat begrenzt werden mussten.

Man kann sich bei diesem Befund natürlich fragen, warum wir den Spielraum in Richtung einer auch aus Regulierungssicht angemessenen Rendite in der Infrastruktur nicht genutzt und die Trassenpreise früher erhöht haben. Die Antwort ist auch hier eigentlich ganz einfach, und das ist übrigens auch ein Spezifikum, das uns von den anderen regulierten Sektoren unterscheidet. Wir haben die Preisspielräume in der Infrastruktur nicht genutzt, weil wir überzeugt sind, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Verkehrsträgers Schiene auf den **nachgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr** entscheidet. Und dort haben wir Wettbewerbsmärkte. Eine ruckartige Überwälzung der Infrastrukturkosten würde die Wettbewerbsfähigkeit aller Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit des gesamten Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße verschlechtern und letzten Endes nicht zu mehr, sondern zu weniger Verkehr auf der Schiene führen. Das wollen wir nicht – und das ist übrigens ein Verdienst des integrierten Konzerns und der damit verbundenen übergreifenden und langfristigen, nachhaltigen Sichtweise. Genau deshalb hatten wir in den letzten Jahren eine ausgesprochen moderate Preisentwicklung bei der DB Netz AG, sowohl verglichen mit industrieüblichen Preisentwicklungen als auch verglichen mit Trassenpreissteigerungen im europäischen Ausland.

Ein weiterer Punkt ist mir an dieser Stelle wichtig, weil er immer wieder in der öffentlichen Diskussion auftaucht. Dabei geht es um die **Ergebnisabführungsverträge zwischen der DB AG und den Infrastrukturunternehmen**, insbesondere der DB Netz AG. Der Vorwurf lautet, dass wir mit den Ergebnisabführungsverträgen die DB Netz AG finanzwirt-

schaftlich aushöhlen und die Verschuldungs- und Eigenkapitalsituation der Infrastruktur verschärfen würden. Teilweise wird auch behauptet, wir hätten mit den Infrastrukturgewinnen unsere internationale Expansion im Transport- und Logistikbereich finanziert. Um es ganz klar zu sagen: Diese Argumentation geht zu 100 % an der Faktenlage vorbei.

Um mit dem letzten Punkt gleich anzufangen: Unsere **Internationalisierung in der Logistik** war mit den großen Akquisitionen von Stinnes/Schenker im Jahr 2002 und BAX im Jahr 2006 im Wesentlichen abgeschlossen. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die DB Netz AG keine Gewinne gemacht, sondern Verluste geschrieben – kumuliert rund 2,5 Mrd. €! Diese Verluste wurden auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags durch die DB AG ausgeglichen. Der Vorwurf, wir hätten die Internationalisierung im Logistikbereich durch Infrastrukturgewinne finanziert, gehört also vollständig in die Märchenwelt. Erst seit 2007 schreibt die DB Netz AG überhaupt schwarze Zahlen. Aber kumuliert betrachtet, haben wir bis einschließlich 2011 immer noch knapp 1 Mrd. € mehr an Verlusten ausgeglichen, als Gewinne an die DB AG abgeführt wurden.

Außerdem haben wir in den Jahren 2005 und 2010 **cashwirksame Kapitalerhöhungen** im Umfang von insgesamt 1,2 Mrd. € durchgeführt. Wenn man das zusammenzählt, kommt man auf einen Betrag von 2,2 Mrd. €, der seit der Gründung von der DB AG an die DB Netz AG geflossen ist. Ohne Ergebnisabführungsverträge und unsere Kapitalerhöhungen hätte sich die Eigenkapital- und Verschuldungssituation der DB Netz AG also nicht verbessert, sondern eindeutig verschlechtert, und zwar in Milliarden-Größenordnung.

Ich will meinen zugegebenermaßen etwas ausführlicheren Exkurs mit einem klaren **Fazit** schließen: Die Infrastruktur verdient gemessen an

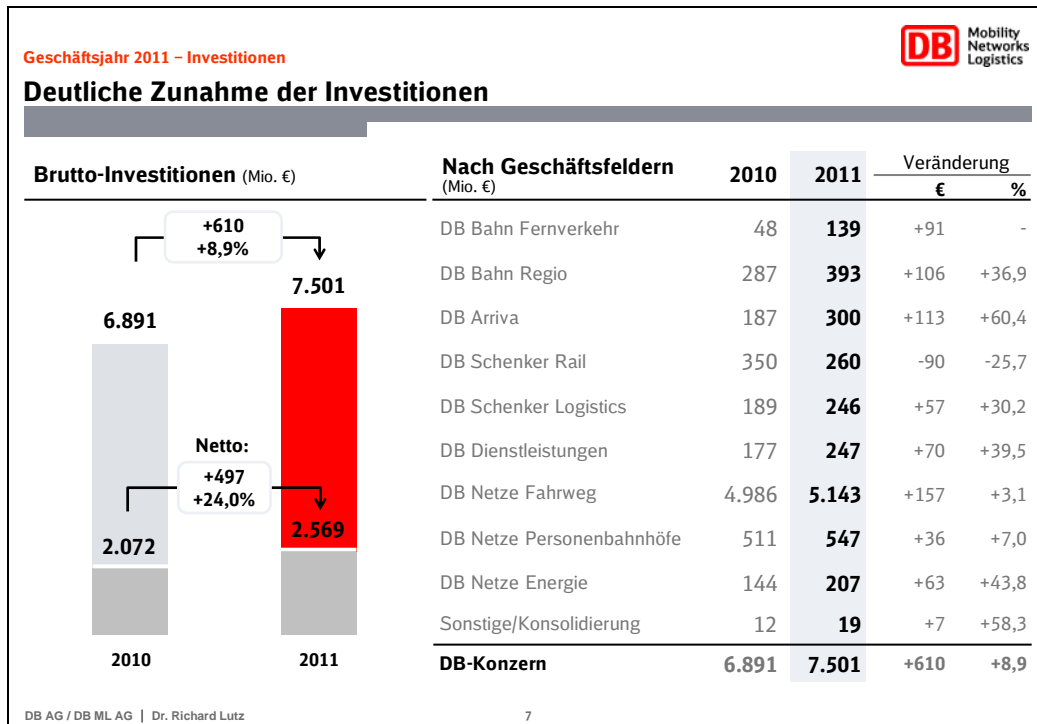
Kapitalbindung und Verschuldung nicht zu viel, sondern eigentlich zu wenig Geld. Dieser Befund ist selbst nach Renditemaßstäben regulierter Sektoren und Gutachter der Bundesnetzagentur unzweifelhaft und eindeutig. Die Trassenpreise und auch die im Fahrweg ausgewiesenen Ergebnisse und Cashflows werden daher auch in den nächsten Jahren in einem vernünftigen und moderaten Rahmen wie in der Vergangenheit noch steigen müssen. Denn nur dadurch lassen sich die hohen Beiträge zur Mitfinanzierung der Infrastruktur, die sich auf rund 1 Mrd. € pro Jahr belaufen, auch unternehmerisch rechtfertigen.

Das ist essenzieller Teil eines in sich **tragfähigen und nachhaltigen Geschäftsmodells in der Infrastruktur**, mit dem auch ein Beitrag zur Haushaltsentlastung geleistet wird. Wem das nicht gefällt, wer Gewinne in der Infrastruktur also verbieten oder wegeregulieren will, der entscheidet sich gleichzeitig gegen eine private Mitfinanzierung der dringend notwendigen Infrastrukturerweiterungen und muss dann konsequenterweise auch für eine vollständige Finanzierung aus dem Bundeshaushalt eintreten. Das sollte man bei dieser Diskussion ehrlicherweise immer mit dazusagen, sonst verkürzt man das Thema in unzulässiger Weise. Angesichts von Schuldenbremse und eher erhöhtem Investitionsbedarf bei Neu- und Ausbaumaßnahmen in der Schieneninfrastruktur scheint mir das die falsche Richtung zu sein.

Es gibt aus unserer Sicht keine Veranlassung, von dem bewährten Modell abzuweichen. Wir sind jedenfalls bereit, auch in Zukunft unseren **Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung** und zur **Entlastung des Bundeshaushalts** zu leisten. Voraussetzung ist allerdings, dass uns der rechtliche und regulatorische Rahmen unternehmerisches Handeln auch

erlaubt. Und das schließt das Zurückverdienen von investiertem Kapital in Form von Gewinnen in der Infrastruktur mit ein.

Das ist dann gleichzeitig auch eine gute Überleitung zu unserer **Investitionstätigkeit**.



Sie sehen auf dem Chart, dass wir sowohl die Brutto- als auch die Netto-Investitionen im Vorjahresvergleich deutlich gesteigert haben.

Die **Brutto-Investitionen** lagen mit rund 7,5 Mrd. € um fast 9 % über dem Vorjahreswert. Die **Netto-Investitionen** stiegen um 24 % beziehungsweise rund 500 Mio. € auf fast 2,6 Mrd. €.

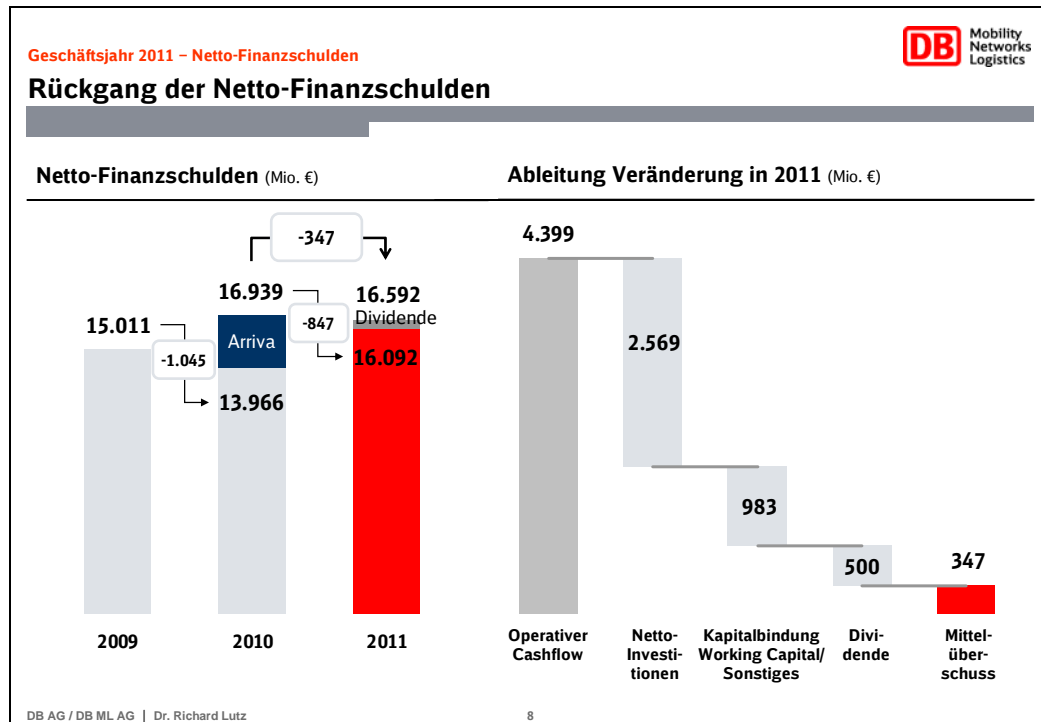
Die **Investitionsschwerpunkte** lagen unverändert mit einem Anteil von knapp 80 % in der Infrastruktur und mit 94 % in Deutschland.

In den Geschäftsfeldern der **Infrastruktur** lagen die Brutto-Investitionen mit 5,9 Mrd. € oberhalb der Vorjahreswerte.

Wir haben auch im Geschäftsjahr 2011 wieder rund 1 Mrd. € aus Eigenmitteln in die Schieneninfrastruktur in Deutschland investiert und somit einen wesentlichen Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung geleistet. Hinzu kommen die Tilgungen und Rückzahlungen für Zinslose Darlehen und Investitionszuschüsse, die sich 2011 infolge einer vorzeitigen Tilgung Zinsloser Darlehen von 0,6 Mrd. € im Rahmen des Finanzierungskreislaufs Schiene auf 1,1 Mrd. € erhöht haben. Und indirekt muss man im Sinne der Haushaltsentlastung sicherlich auch die Dividende von 0,5 Mrd. € in die Betrachtung einbeziehen. In Summe reden wir also über einen **Beitrag des DB-Konzerns** zur Infrastrukturfinanzierung und Entlastung des Bundeshaushalts von 2,6 Mrd. €. Das sind **44 %** der Infrastrukturinvestitionen des Jahres 2011.

Bei Betrachtung der Nettoinvestitionen im **Personenverkehr** darf man nicht unerwähnt lassen, dass wir mit dem Zulauf von Hochgeschwindigkeitszügen im Fernverkehr und weiteren Fahrzeugen im Nahverkehr gerechnet hatten, die sich wegen fehlender EBA-Zulassungen, Lieferverzögerungen bei Lieferanten und Abnahme verhindernder Mängel nicht realisiert haben. Das hat uns verkehrlich, betrieblich und auch finanziell beeinträchtigt. Und deshalb führen wir auch kritische Diskussionen mit der Fahrzeugindustrie, die diese Defizite möglichst bald abstellen muss.

Damit komme ich nun zur **Entwicklung der Netto-Verschuldung**.



Im Geschäftsjahr 2010 war die Entwicklung der Netto-Finanzschulden durch die **Arriva-Akquisition mit einem Einmaleffekt in Höhe von rund 3 Mrd. €** geprägt. Da wir aus dem operativen Geschäft in der Lage waren, Mittelüberschüsse von gut 1 Mrd. € zu erwirtschaften, stiegen die Netto-Finanzschulden nur um rund 1,9 Mrd. € an.

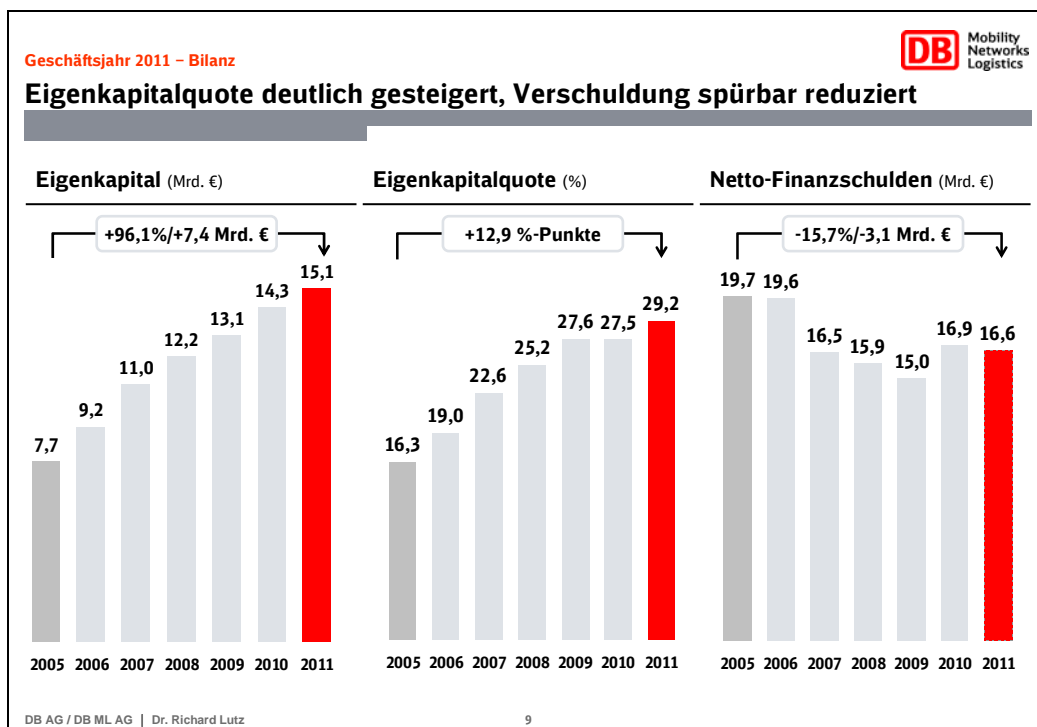
Operativ haben wir im Geschäftsjahr 2011 eine ähnliche Entwicklung gesehen. Wenn man die erstmalig im Jahr 2011 gezahlte Dividende mit berücksichtigt, ist auch hier ein Mittelüberschuss von mehr als 0,8 Mrd. € erwirtschaftet worden. Selbst unter Einbeziehung der Dividende konnten die **Netto-Finanzschulden** im Verlauf des letzten Jahres um 347 Mio. € von 16,9 Mrd. € auf 16,6 Mrd. € zurückgeführt werden.

Maßgeblich hierfür war unter anderem die Entwicklung des **operativen Cashflows**, der rund 4,4 Mrd. € betrug und damit gegenüber dem Vorjahreswert von 3,9 Mrd. € deutlich – nämlich um knapp 13 % – gesteigert werden konnte.

Aus diesem Cashflow konnten wir sowohl die um rund 500 Mio. € höheren **Netto-Investitionen** als auch die erstmalige Dividendenabführung an den Bund in Höhe von 500 Mio. € vollständig finanzieren.

Wir sind damit **seit Jahren in der Lage, den Finanzierungsbedarf** für unsere Investitionen aus dem laufenden Geschäft **abzudecken**.

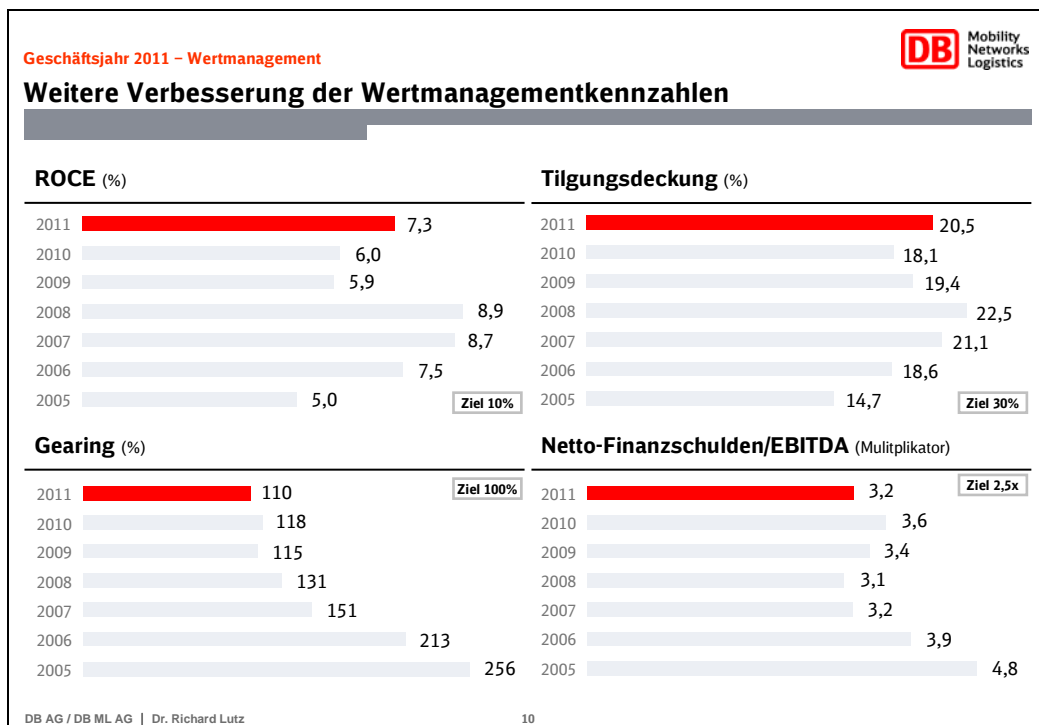
Unser finanzielle Stabilität und die gute Entwicklung über die letzten Jahre spiegeln sich auch in der **Entwicklung unserer Eigenkapitalposition** wider:



Wir haben seit 2005 unsere **Eigenkapitalposition** im Wesentlichen ergebnisgetrieben um über 7 Mrd. € gestärkt und damit unsere **Eigenkapitalquote** deutlich auf nunmehr 29,2 % verbessert. Die weitere Verbesserung im Geschäftsjahr 2011 wurde dabei trotz der erstmaligen Dividendenausschüttung erzielt.

Parallel konnten wir auch unsere **Verschuldung** trotz der Akquisition von Arriva spürbar reduzieren. Sie sehen auch hier einen klaren Trend über die letzten Jahre, der nur durch den Arriva-Effekt im Jahr 2010 unterbrochen wurde.

Es ist unser **klares Ziel, diese Entwicklung** in den nächsten Jahren weiter **fortzusetzen**.



Der Blick auf unsere Wertmanagementkennzahlen zeigt eine **durchgängig positive Entwicklung**. Damit sind wir wieder klar auf Kurs in Richtung unserer mittelfristigen Zielwerte, nachdem in den letzten beiden Jahren durch die Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 und die Arriva-Akquisition 2010 temporär eine gegenläufige Entwicklung zu verzeichnen gewesen war.

- Der **ROCE** stieg um 1,3 Prozentpunkte auf 7,3 %.
- Das **Gearing** ist auf 110 % gesunken.
- Die **Tilgungsdeckung** stieg auf 20,5 %.
- Das Verhältnis von **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** verbesserte sich auf 3,2.

Sie sehen, im Vergleich zu unseren Zielwerten, sind in den nächsten Jahren noch Verbesserungen erforderlich. Dennoch gilt: Wir sind in der richtigen Richtung unterwegs.

Damit komme ich zum Abschluss meines Vortrags und möchte noch kurz auf unsere **Erwartungen für das laufende Geschäftsjahr 2012** eingehen:

Geschäftsjahr 2012 – Ausblick			
Positiver Ausblick für das Geschäftsjahr 2012			
(Mio. €)	2011	Erwartungen Geschäftsjahr 2012 (Stand: März 2012)	
Umsatz bereinigt	37.901	~40.000	<ul style="list-style-type: none"> • Gedämpfte, aber positive Umfeldimpulse • Weitere Leistungszuwächse
EBIT bereinigt	2.309	>2.600	<ul style="list-style-type: none"> • Positive Umsatzentwicklung • Fortgesetztes Kostenmanagement
Brutto-Investitionen	7.501	↗	<ul style="list-style-type: none"> • Fortführung Wachstums- und Modernisierungskurs
ROCE in %	7,3	>7,5	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung abgeschwächt durch Anstieg im Capital Employed
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.592	→	<ul style="list-style-type: none"> • Anstieg Cashflow • Gegenläufig höhere Netto-Investitionen und erneute Dividendenausschüttung

Unser **Ausblick auf das Geschäftsjahr 2012** ist verhalten positiv.

Dabei ist unterstellt, dass sich die Entwicklung bei Konjunktur und Märkten zwar im Vergleich zum Jahr 2011 abschwächt, insgesamt aber positiv bleibt. Dies setzt vor allem voraus, dass die aktuellen Ereignisse auf den Finanzmärkten (Stichwort: Euro-/Schuldenkrise) keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Realwirtschaft und unsere Märkte haben werden. Unter dieser Nebenbedingung sind wir trotz der schwächeren konjunkturellen Entwicklung verhalten optimistisch, was unsere Märkte und damit unsere **Umsatz- und Ergebnisentwicklung** angeht.

- Aktuell gehen wir davon aus, dass wir im Geschäftsjahr 2012 Umsatzerlöse in einer Größenordnung von 40 Mrd. € erzielen werden.
- Ergebnisseitig erwarten wir einen Anstieg des bereinigten EBIT auf über 2,6 Mrd. €.
- Die Brutto- und die Netto-Investitionen werden voraussichtlich deutlich ansteigen.
- Trotz des daraus resultierenden Anstiegs des Capital Employed wird sich auch der ROCE weiter in Richtung seiner Zielgröße verbessern.
- Der Anstieg der Investitionen wird voraussichtlich auch dazu führen, dass unsere Netto-Finanzschulden auf Vorjahresniveau bleiben dürften.

Meine Damen und Herren, mit diesem verhalten positiven Ausblick auf das Geschäftsjahr 2012 möchte ich meinen Vortrag beenden.

Ich darf mich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken. Nachdem ich Ihnen einen Einblick in das aktuelle Geschäftsjahr 2012 gegeben habe, wird Herr Dr. Grube Ihnen jetzt einen Eindruck vermitteln, wie wir uns den DB-Konzern in der etwas weiteren Zukunft vorstellen, nämlich im Jahr 2020.

Rede von Dr. Richard Lutz, Vorstand Finanzen/Controlling der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Bilanz-Pressekonferenz am 29. März 2012 in Berlin.

Es gilt das gesprochene Wort.

Kontakt:
Deutsche Bahn AG/
DB Mobility Logistics AG

Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Tel.: +49 (0)30 297-61480
Fax: +49 (0)30 297-61485
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