



*„DB2020 – Unser Kompass  
auch in schwierigen Zeiten“*

## **Halbjahres-Pressekonferenz 2013**

Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz  
Vorstand Finanzen/Controlling

---

Berlin, den 25. Juli 2013

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch ich möchte Sie recht herzlich zu unserer heutigen Halbjahres-Pressekonferenz begrüßen. Wie von Rüdiger Grube angekündigt, werde ich Sie im Folgenden durch die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2013 führen.

Wir haben den Halbjahresbericht 2013 unter das Motto gestellt:

**„DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten.“**

Wieso „schwierig“? Rüdiger Grube ist bereits auf **das herausfordernde Umfeld** eingegangen: ausbleibende konjunkturelle Erholung, steigende Faktorkosten in Deutschland und Sonderbelastungen durch den langen Winter und das Hochwasser – um nur einige Punkte zu nennen. Der DB-Konzern ist es gewohnt, mit Herausforderungen umzugehen. Aber mit dieser Häufung und Intensität nimmt das aktuelle Geschäftsjahr 2013 sicherlich eine Sonderstellung ein.

Bevor ich auf Details eingehe, lassen Sie mich drei **Vorbemerkungen** machen:

- **Erstens:** Das erste Halbjahr 2013 hat uns vor eine Reihe von **Herausforderungen** gestellt. Mit Ruhe, Kraft und Energie arbeiten wir an der Bewältigung dieser Themen, sowohl im kurzfristigen Bereich durch Gegensteuerung bei Ergebnis und Liquidität als auch im längerfristigen Kontext. Dass wettbewerbsfähige Kosten und schlanke Strukturen essenziell sind, um profitabel und nachhaltig zu wachsen, ist dabei für uns eine Selbstverständlichkeit.
- **Zweitens:** Unsere Strategie DB2020 steht und wird von uns konzernweit weiter umgesetzt. Sie ist der **Kompass**, der uns Richtung und Orientierung gibt – gerade auch in schwierigen Zeiten! Rüdiger Grube hat eine ganze Reihe von Maßnahmen vorgestellt, die wir im ersten Halbjahr 2013 umgesetzt haben. Für uns heißt die Devise: **„Kurs halten.“** Denn dass der Weg, den wir mit DB2020 eingeschlagen haben, der richtige ist, steht für uns außer Frage. An der guten Positionierung der DB hat sich nichts verändert.
- **Drittens:** Der **DB-Konzern steht für finanzielle Stabilität und Verlässlichkeit.** Wir betreiben kapitalintensive Geschäftsmodelle, weshalb der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu attraktiven Konditionen für uns von essenzieller Bedeutung ist. Auch deshalb achten wir sehr auf die **Entwicklung von Cashflow und Verschuldung.** Das war in der Vergangenheit so und das bleibt auch so.

Wie gehabt, werde ich zunächst einen Überblick über die wesentlichen Eckdaten des ersten Halbjahres 2013 geben, dann einige vertiefende Ausführungen zu einzelnen Eckdaten machen und abschließend zum Ausblick auf das gesamte Geschäftsjahr 2013 kommen.

Zunächst zu den **Eckdaten des ersten Halbjahres 2013**.

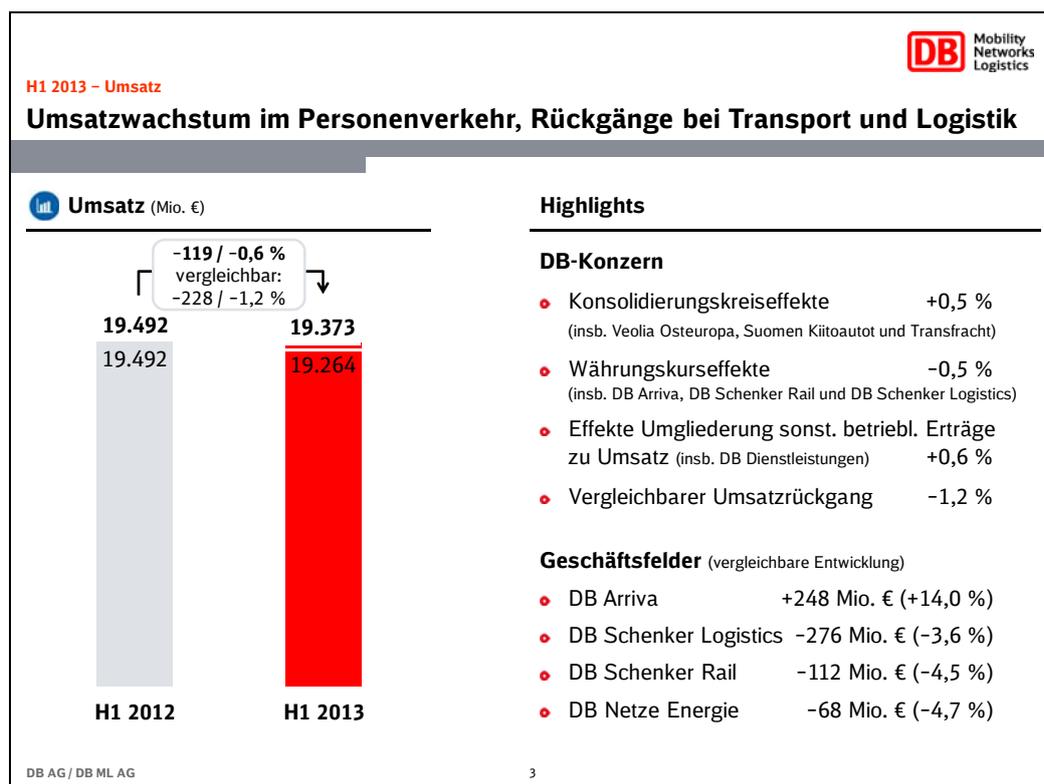
H1 2013 – Überblick		DB Mobility Networks Logistics		
<b>Belastungen konnten nicht vollständig kompensiert werden</b>				
Ausgewählte Kennzahlen (Mio. €)	H1 2013	H1 2012	Veränderung	
			€	%
Umsatz	19.373	19.492	-119	-0,6
Umsatz vergleichbar	19.264	19.492	-228	-1,2
EBIT bereinigt	1.018	1.321	-303	-22,9
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	554	783	-229	-29,2
Brutto-Investitionen	3.263	3.038	+225	+7,4
Netto-Investitionen	1.598	1.408	+190	+13,5
Netto-Finanzschulden per 30.06.2013/31.12.2012	16.982	16.366	+616	+3,8
ROCE in %	6,1	8,1	-	-

DB AG / DB ML AG 2

- Beim **Umsatz** mussten wir im ersten Halbjahr 2013 ein leichtes Minus von 0,6 % hinnehmen. Auf vergleichbarer Basis steht unter dem Strich ein Umsatzrückgang um 1,2 %. Betroffen hiervon sind insbesondere die konjunktursensitiven Geschäftsfelder bei DB Schenker. Betroffen ist auch unser Kerngeschäft in Deutschland, das im Vorjahresvergleich um 1,4 % zurückgegangen ist.
- Bei fixkostenintensiven Geschäftsmodellen macht sich der Umsatzrückgang auch im Ergebnis bemerkbar. Das **bereinigte EBIT** ist um 303 Mio. € beziehungsweise um fast 23 % zurückgegangen. Die negative Entwicklung zog sich dabei nahezu durch alle Geschäftsfelder. Neben der Konjunktur haben sich dabei vor allem steigende Faktorkosten bei Personal und Energie sowie die Sonderbelastungen aus Winter und Hochwasser bemerkbar gemacht.

- Das **Ergebnis nach Steuern** sank um rund 29 % auf 554 Mio. €. Die Entwicklung ist durch das operative Ergebnis weitestgehend erklärt.
- Unsere **Investitionstätigkeit** haben wir weiter verstärkt. Brutto- und Netto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2013 oberhalb der Vorjahreswerte. Wesentliche Investitionsschwerpunkte sind weiterhin die Schieneninfrastruktur und unsere Fahrzeugflotten.
- Die **Netto-Finanzschulden** haben sich gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2012 etwas erhöht. Das ist der „saisonale“ Effekt, den wir bereits in den Vorjahren gesehen haben und der im Wesentlichen auf die im ersten Halbjahr gezahlte Dividende von 525 Mio. € zurückzuführen ist.
- Unsere erhöhte Investitionstätigkeit führt auch zu einem Anstieg des Capital Employed. Infolge der rückläufigen Ergebnisentwicklung ist der **Return on Capital Employed** um 2 Prozentpunkte auf nunmehr 6,1% zurückgegangen.

Auf den folgenden Charts schauen wir nun etwas detaillierter auf die Entwicklung der einzelnen Kennzahlen. Zunächst ein Blick auf die **Umsatzentwicklung**:



Der ausgewiesene **leichte Umsatzrückgang** im ersten Halbjahr 2013 beträgt 0,6 % beziehungsweise rund 120 Mio. €. Auf vergleichbarer Basis vergrößert sich der Rückgang auf rund 230 Mio. € beziehungsweise 1,2 %.

Positiv auf den Konzern wirkt die Umsatzentwicklung im Personenverkehr und bei DB Netze Personenbahnhöfe (+1,4 %) sowie DB Netze Fahrweg (+0,6 %). Deutliches Wachstum konnte dabei das Geschäftsfeld DB Arriva erzielen (+14,0 %). Von dem Umsatzanstieg entfallen rund 200 Mio. € auf gewonnene Ausschreibungen in Schweden und den Niederlanden.

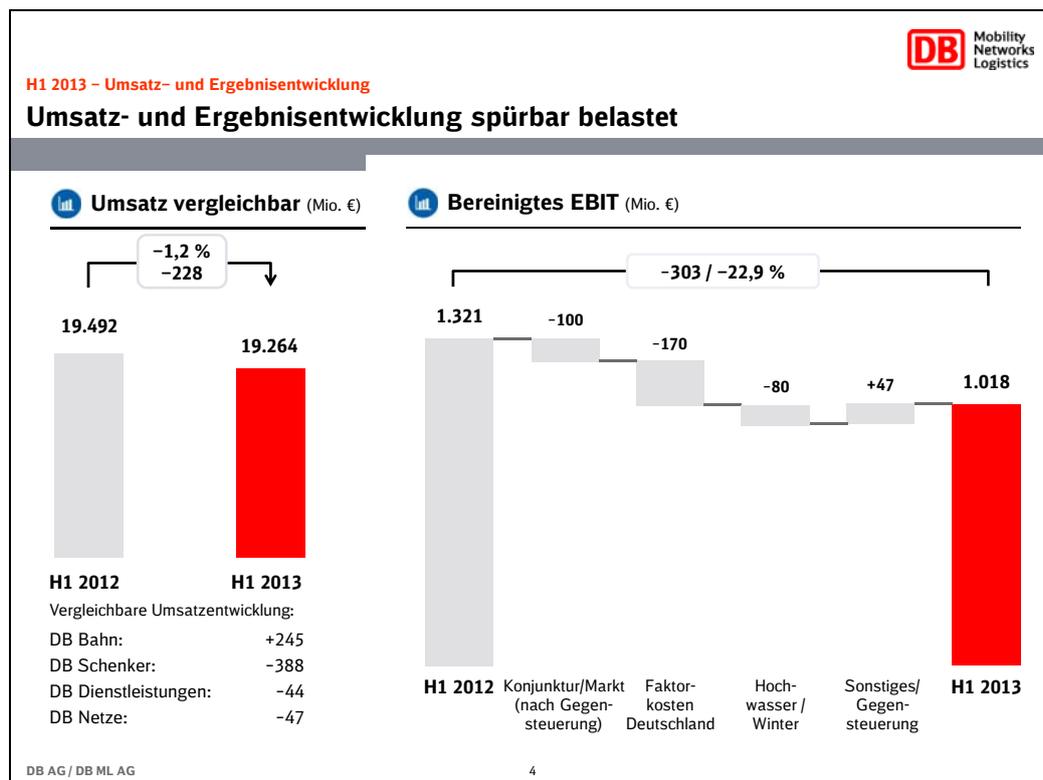
Der Umsatzrückgang im Konzern ist vor allem auf die **konjunktursensitiven Geschäftsfelder** im Bereich Transport und Logistik zurückzuführen.

- Bei **DB Schenker Logistics** beträgt der Umsatzrückgang rund 280 Mio. € beziehungsweise 3,6 %. Umsatzsteigerungen in der Sparte Kontraktlogistik/SCM stehen Rückgänge im Europäischen Landverkehr und in der weltweiten Luft- und Seefracht gegenüber. Auch die Volumina in diesen beiden Sparten waren im Vorjahresvergleich rückläufig: Anzahl Sendungen im Landverkehr -1,0%, Tonnage in der Luftfracht -2,0% und TEU in der Seefracht -1,6%. Die konjunkturelle Abschwächung betrifft alle Segmente und ist auch in allen Regionen zu spüren.
- Bei **DB Schenker Rail** ist der vergleichbare Umsatz um 112 Mio. € beziehungsweise 4,5 % gesunken. Das entspricht in etwa dem Rückgang der Verkehrsleistungen, die 4,4 % unter Vorjahr liegen. Auch in diesem Geschäftsfeld ist festzustellen, dass sich das konjunkturelle Umfeld in nahezu allen Marktbereichen und allen europäischen Regionen abgeschwächt hat.
- Bei **DB Netze Energie** machen sich eine rückläufige Nachfrage nach Traktionsstrom und Dieselkraftstoff für Schienenverkehrsprodukte sowie deutliche Rückgänge im Drittgeschäft mit 50-Hz-Strom bemerkbar.

Erstmalig seit dem Krisenjahr 2009 zeigt der DB-Konzern damit keinen Umsatzanstieg gegenüber Vorjahr. Vergleiche mit der damaligen Situation wären aber deutlich übertrieben. Der vergleichbare Umsatzrückgang im ersten Halbjahr 2009 betrug damals -14 % und das EBIT hat sich seinerzeit mehr als halbiert. Von diesen Dimensionen sind wir aktuell weit entfernt.

Es bleibt aber festzuhalten, dass sich die **konjunkturelle Wachstumsdynamik** nach der schnellen Erholung im Jahr 2010 seither abgeschwächt hat. Im ersten Halbjahr 2010 lag das vergleichbare Umsatzwachstum des DB-Konzerns noch bei +10,4 %. In den beiden folgenden Halbjahren ist das Wachstum dann auf +7,3 % im Jahr 2011 und +1,8 % im Jahr 2012 zurückgegangen. Im Jahr 2013 haben wir nun erstmals einen leichten Rückgang von -1,2 % zu verzeichnen.

Bei fixkostenintensiven Geschäftsmodellen, wie sie der DB-Konzern vor allem in Deutschland betreibt, ist nachvollziehbar, dass sich Mengen- und Umsatzrückgänge unmittelbar negativ auf die Ergebnissituation auswirken. Die folgende Abbildung zeigt allerdings, dass wir in der **Ergebnisentwicklung** nicht nur mit dem konjunkturellen Umfeld zu kämpfen haben, sondern dass zusätzliche Belastungen aus der Faktorkostenentwicklung in Deutschland und aus den Sondereffekten durch den strengen Winter und das Hochwasser im Juni entstanden sind.



Die rückläufigen Umsätze bei DB Schenker von insgesamt fast 400 Mio. € haben auch unter Einbeziehung von Kostenreduzierungen und Gegensteuerungsmaßnahmen zu Ergebnisbelastungen in diesen Geschäftsfeldern geführt. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Mengenrückgänge in der Infrastruktur ergeben sich für den DB-Konzern negative Ergebniseffekte aus **Konjunktur/Markt** von rund 100 Mio. €.

Bei rückläufigen Umsätzen auch in Deutschland schlugen **spezifische Faktorkostensteigerungen** eins zu eins auf das Ergebnis durch. Hier sind insbesondere Personalkosten und Energie zu nennen. Im Vorjahresvergleich hat dies die Ergebnisentwicklung mit rund 170 Mio. € negativ beeinflusst.

Die Sonderbelastungen aus dem strengen **Winter** und dem **Hochwasser** belaufen sich im ersten Halbjahr auf rund 80 Mio. €. Rund 30 Mio. € sind auf Erlösausfälle im Zusammenhang mit dem Hochwasser im Juni zurückzuführen. Wie von Rüdiger Grube schon erwähnt, dauert die Schadenaufnahme noch an. Die Belastungen, die sich aus dem Hochwasser im zweiten Halbjahr ergeben werden, können daher noch nicht vollständig abgeschätzt werden. Hinsichtlich der Schäden an der Infrastruktur gehen wir davon aus, dass eine Regelung mit dem Bund gefunden wird, wonach die Schadenbeseitigung und die Wiederherstellung der Anlagen – analog zum Vorgehen beim Elbehochwasser im Jahr 2002 – durch den Bund finanziert wird.

In Summe kumulieren sich die dargestellten Belastungen auf rund 350 Mio. €. In allen Geschäftsfeldern sind **Gegensteuerungsmaßnahmen** in der Umsetzung, so dass wir die negativen Auswirkungen etwas abmildern konnten. Es bleibt aber festzuhalten, dass sich diese Belastungen auch im zweiten Halbjahr fortsetzen werden und eine vollständige Kompensation nicht mehr zu schaffen ist. Ich komme darauf im Rahmen des Ausblicks noch einmal zurück.

Die **Umsatz- und Ergebnisauswirkungen nach Geschäftsfeldern** zeigt die folgende Abbildung.

H1 2013 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung

**Belastungen wirken sich insbesondere auf das Geschäft in Deutschland aus**

(Mio. €)	Gesamtumsatz (vergleichbar)		EBIT bereinigt		Wirkung Einflussfaktoren		
	+/- abs.	+/- abs.	Konjunktur/ Markt	Faktor-kosten	Hochwasser/ Winter		
DB Bahn Fernverkehr	+42	-25	=	-	-	-	-
DB Bahn Regio	-45	-14	=	-	-	-	-
DB Arriva	+248	0	=				
DB Schenker Rail	-112	-30	-	-	-	-	-
DB Schenker Logistics	-276	-65	-	-			
DB Dienstleistungen	-44	-44	-	-	-	-	
DB Netze Fahrweg	+13	-106	-	-	-	-	-
DB Netze Personenbahnhöfe	+8	-23	=	-	-	-	
DB Netze Energie	-68	-20		-			

+ Positiv    = Neutral    - Negativ

DB AG / DB ML AG 5

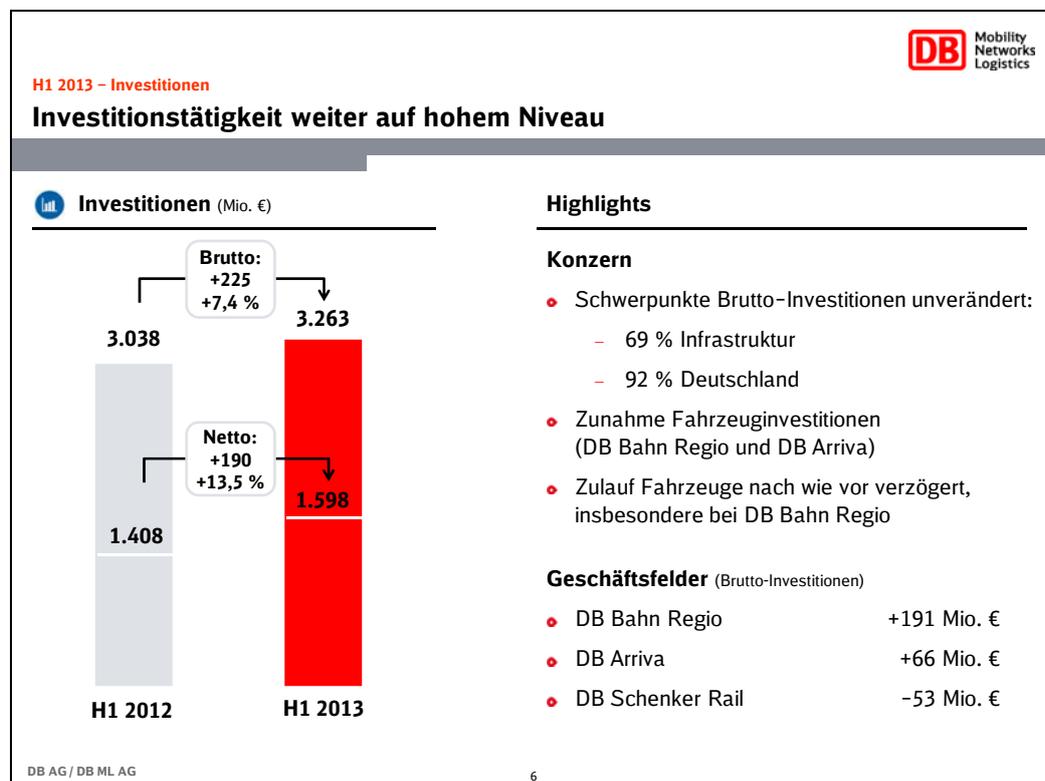
Die Darstellung macht deutlich, dass wir ergebnisseitig mit Ausnahme von DB Arriva in allen Geschäftsfeldern unterhalb der Vorjahresentwicklung bleiben. Es wird auch deutlich, dass die drei Einflussfaktoren „Konjunktur/Markt“, „Faktorkosten“ und „Hochwasser/Winter“ unterschiedlich auf die verschiedenen Geschäftsfelder wirken.

- Die **Konjunktur** macht sich insbesondere in den beiden Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics bemerkbar. Nachgelagerte Effekte ergeben sich aber auch bei DB Netze Fahrweg aus niedrigeren Betriebsleistungen und bei DB Dienstleistungen aus rückläufiger konzerninterner Nachfrage nach Service- und Instandhaltungsleistungen. Demgegenüber zeigen sich der Personenverkehr und auch DB Netze Personenbahnhöfe gegenüber konjunktureller Eintrübung traditionell sehr robust.
- Höhere spezifische **Faktorkosten** wirken insbesondere in den personalintensiven Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Schenker Rail, DB Dienstleistungen und DB Netze Fahrweg.

- Der strenge und lange **Winter** war vor allem in der Infrastruktur zu spüren, während das **Hochwasser** und die dadurch bedingte Streckensperrung Hannover-Berlin sich vor allem in Erlösausfällen im Fernverkehr bemerkbar macht. DB Schenker Rail ist indirekt durch Streckensperrungen und dadurch bedingte Umleiterverkehre betroffen.

In den betroffenen Geschäftsfeldern laufen beschäftigungsbedingte **Anpassungsprozesse** und zusätzliche **Gegensteuerungsprogramme**. Gegenüber Vorjahr sind die Mitarbeiterzahlen insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Schenker Rail, DB Dienstleistungen sowie in den Sparten Landverkehr sowie Luft- und Seefracht bei DB Schenker Logistics rückläufig. Prozesse und Strukturen werden auf zusätzliche Potenziale zur Verbesserung von Produktivitäten und zur Steigerung der Effizienz untersucht. Das betrifft selbstverständlich auch Unterstützungsleistungen bei internen Dienstleistern und die Kostenstrukturen in der Konzernleitung. Wir gehen dabei mit Augenmaß vor und richten uns an den Zielen der Strategie DB2020 aus. Wo wir Mehrbedarf sehen, wird dieser auch berücksichtigt. Das betrifft zum Beispiel die Instandhaltung im Fahrweg und die schwierige betriebliche Situation im Personenverkehr aufgrund der fehlenden Fahrzeugkapazität, die durch das Hochwasser zusätzlich verschärft wurde.

Unabhängig von den aktuellen Herausforderungen, denen wir mit Kraft und Entschlossenheit begegnen, hat sich an der guten Positionierung der DB auf ihren Märkten nichts verändert. Deshalb haben wir auch im ersten Halbjahr 2013 weiter **in die Zukunft unseres Unternehmens** und damit auch in die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland **investiert**.



Unser **Investitionskurs** drückt sich insbesondere in dem Anstieg der Netto-Investitionen um 190 Mio. € beziehungsweise 13,5 % aus. Insgesamt stiegen die Brutto-Investitionen noch etwas stärker um 225 Mio. € beziehungsweise 7,4 % auf 3.263 Mio. €.

Die **Investitionsschwerpunkte** lagen dabei unverändert mit einem Anteil von rund 70 % in der Infrastruktur und mit rund 90 % in Deutschland. Auf der Ebene der Geschäftsfelder gab es wesentliche Zuwächse im ersten Halbjahr 2013 in zwei Geschäftsfeldern:

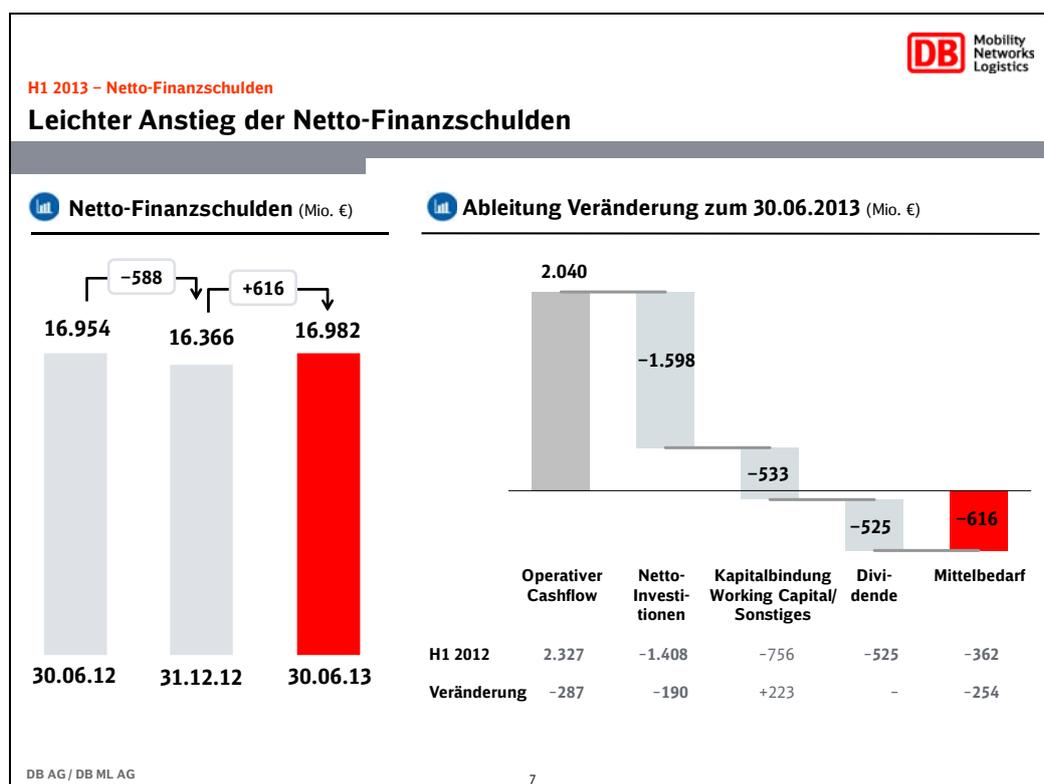
- Das Geschäftsfeld **DB Bahn Regio** steuerte ein Plus von 191 Mio. € bei. Hier wirkten sich Fahrzeuginvestitionen für neu gewonnene Ausschreibungen aus. Der Zulauf der Fahrzeuge ist im Vergleich zu den vereinbarten Terminen aber nach wie vor verzögert und unterhalb unserer Erwartungen. Niedrigere Umsät-

ze, höhere Aufwendungen und die mit den Bestellern vereinbarten Ersatzkonzepte wirken sich insgesamt negativ auf die Ergebnissituation aus.

- Im Geschäftsfeld **DB Arriva** setzen wir unseren profitablen Wachstumskurs fort und haben intensiv in den Ausbau unserer Geschäftstätigkeit investiert. Neben den hier dargestellten Investitionen ist auch die Akquisition des Osteuropageschäfts von Veolia Transdev zu nennen. Dadurch wird DB Arriva zum größten internationalen Betreiber von Personenverkehr in Osteuropa.

Rückläufig war die Investitionsentwicklung im Geschäftsfeld **DB Schenker Rail**. Dies resultierte zum einen aus dem Abschluss von Beschaffungsmaßnahmen, aber auch aus dem bewussten Verschieben von Investitionen aufgrund der rückläufigen Leistungsentwicklung.

Unsere Investitionen müssen natürlich auch finanziert werden. Die Entwicklung der **Netto-Finanzschulden** zeigt die folgende Abbildung.



Die negative operative Ergebnisentwicklung spiegelte sich auch in der Entwicklung des **operativen Cashflows** wider, der mit rund 287 Mio. € in einer vergleichbaren Größenordnung wie das bereinigte EBIT gesunken ist.

Infolge der negativen Entwicklung des operativen Cashflows und der gestiegenen **Netto-Investitionen** erhöhten sich die Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2013 um 616 Mio. €. Das entspricht einem Anstieg um knapp 4 %. Die Entwicklung unserer **Netto-Finanzschulden** werden wir weiter fest im Auge behalten.

Ein Ergebnis- und Cashflow-Rückgang reduziert natürlich auch unseren **Finanzierungsspielraum für Investitionen** in unser Geschäft. Aus diesem Grund werden wir im weiteren Jahresverlauf unsere Investitionspläne an der veränderten Marktsituation spiegeln. Wie in der Vergangenheit werden wir dabei eine **vernünftige Balance** finden zwischen der Wahrnehmung von profitablen Wachstumschancen einerseits und der Bewahrung finanzieller Stabilität andererseits. Die DB **bleibt eine stabile, verlässliche und glaubwürdige Adresse** für ihre Investoren.

Lassen Sie mich nun zum Abschluss meines Vortrags und zu unseren **Erwartungen für das laufende Geschäftsjahr 2013** kommen:



**Geschäftsjahr 2013 – Ausblick**

**Erwartungen für das Gesamtjahr 2013 angepasst**

---

**Erwartete Entwicklung im zweiten Halbjahr 2013**

- Zweites Halbjahr traditionell etwas stärker als erstes Halbjahr
- Anhaltend hohe konjunkturelle Unsicherheiten
- Auswirkungen des Hochwassers noch nicht vollständig absehbar

<b>Ausblick</b> (Mio. €)	<b>2012</b>	<b>2013</b> (Stand Bilanz-PK)	<b>2013</b> (Stand Halbjahres-PK)
<b>Umsatz</b>	39.296	~41.000	~39.500
<b>EBIT bereinigt</b>	2.708	>2.800	~2.200
<b>ROCE (%)</b>	8,3 %	>8,3 %	~6,5 %
<b>Netto-Investitionen</b>	3.487	>4.000	~4.000
<b>Netto-Finanzschulden</b> <small>per 31.12.</small>	16.366	~17.000	<b>~17.000</b>

DB AG / DB ML AG 8

Die Entwicklung des ersten Halbjahres wird sich auf das **Gesamtjahr 2013** auswirken, zumal uns einige der Herausforderungen wie zum Beispiel Konjunktur, Faktorkosten und Hochwasser auch im zweiten Halbjahr beschäftigen werden.

Damit haben sich leider auch einige der Fragezeichen realisiert, die wir an unseren Ausblick aus der Bilanz-Pressekonferenz im März angefügt hatten. Aufgrund der Entwicklung des ersten Halbjahres und der aktuellen Einschätzung zum Verlauf des Restjahres müssen wir unseren **Ausblick** entsprechend anpassen:

- Der **Umsatz** wird im Geschäftsjahr 2013 voraussichtlich um die 39,5 Mrd. € betragen und damit nur noch knapp über dem Vorjahr liegen. Auf vergleichbarer Basis sehen wir derzeit lediglich eine Seitwärtsbewegung. Im Vergleich zur Entwicklung des ersten Halbjahres, die ja unter Vorjahr lag, erwarten wir für das zweite Halbjahr also eine leichte Verbesserung. Da das zweite Halbjahr 2012 bereits konjunkturell eingetrübt war, halten wir diese Einschätzung für nicht unrealistisch; sie ist allerdings mit hohen Unsicherheiten behaftet.
- Die **Ergebnisentwicklung** für das Gesamtjahr 2013 wird infolge der bereits im ersten Halbjahr gesehenen Belastungen schwächer ausfallen als 2012. Wir erwarten aktuell ein **bereinigtes EBIT** in einer Größenordnung von 2,2 Mrd. €. Gegenüber Vorjahr ist das ein Rückgang von rund 0,5 Mrd. €. Auch hier bestehen noch hohe Unsicherheiten, nicht nur aus der konjunkturellen Entwicklung, sondern auch wegen der noch nicht vollständig absehbaren Auswirkungen des Hochwassers. Wir haben außerdem unterstellt, dass wir keine zusätzlichen Belastungen aus Regulierung und aus den geplanten Veränderungen der EEG-Umlage haben werden.
- Den Ausblick für die Entwicklung unserer **Netto-Finanzschulden** haben wir nicht zurückgenommen. Die Verschlechterungen in Ergebnis und Cashflow werden wir also über niedrigere Investitionen und andere Maßnahmen im Working-Capital-Management kompensieren. Die **finanzielle Stabilität** des DB-Konzerns ist sichergestellt und hat auch nach wie vor absolute Priorität für uns.

Sie sehen: Nach dem sehr guten Jahr 2012 stehen wir in diesem Jahr **besonderen Herausforderungen** gegenüber. Aber das ist nichts Ungewohntes für die Führungsmannschaft und unsere Mitarbeiter. Auch die Erfolge der letzten Jahre waren **keine Selbstläufer** und mussten hart erarbeitet werden. Wir machen jetzt das, was wir immer gemacht haben, wenn der Wind mal von vorne kam: Wir krempeln die Ärmel hoch und werden den Herausforderungen mit Energie und Konsequenz begegnen. Was uns dabei Kraft und Zuversicht gibt, ist, dass der mit der Strategie DB2020 eingeschlagene Weg der richtige ist. Denn an der Positionierung der DB und den guten Zukunftsaussichten, die dieses Unternehmen mit seinen Produkten und seinen Mitarbeitern hat, hat sich nichts Fundamentales geändert. Wir sehen **keine Trendwende** im Gesamtbild. Und deshalb werden wir mit Blick auf unsere nachhaltige Strategie auch Kurs halten. Getreu dem Motto, unter das wir den Halbjahresbericht 2013 gestellt haben: „**DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten.**“

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen – wie Herr Dr. Grube und die anderen Vorstandskollegen auch – gerne für Fragen zur Verfügung.

## Anhang

H1 2013 – Überblick		
<b>Highlights erstes Halbjahr 2013</b>		
<b>Rahmenbedingungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch Deutschland von schwacher weltwirtschaftlicher Entwicklung betroffen</li> <li>• Wirtschaftliche Dynamik verharrt auf niedrigem Niveau</li> <li>• Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise bestehen unverändert</li> <li>• Hohe Belastungen durch steigende Energie-, Personal- und Instandhaltungsaufwendungen (inklusive Winterdienst)</li> </ul>	
<b>Personenverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verhalten positive Entwicklung im deutschen Schienenpersonenverkehr</li> <li>• Herausforderndes wirtschaftliches Umfeld für DB Arriva</li> <li>• Übernahme des Osteuropageschäfts von Veolia Transdev</li> </ul>	
<b>Transport und Logistik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachfragerückgang im Euro-Raum führt zu negativer Volumenentwicklung im Schienengüterverkehr</li> <li>• Schwache Entwicklung in der Logistik: Rückgänge in der Seefracht, im Europäischen Landverkehr und in der Luftfracht</li> </ul>	
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trassennachfrage leicht rückläufig</li> <li>• Einschränkungen durch Hochwasser (u. a. Sperrung Berlin-Hannover)</li> <li>• Konzernexterne Trassennachfrage wächst erneut, Anteil steigt auf 23,5 %</li> </ul>	
DB AG / DB ML AG		11

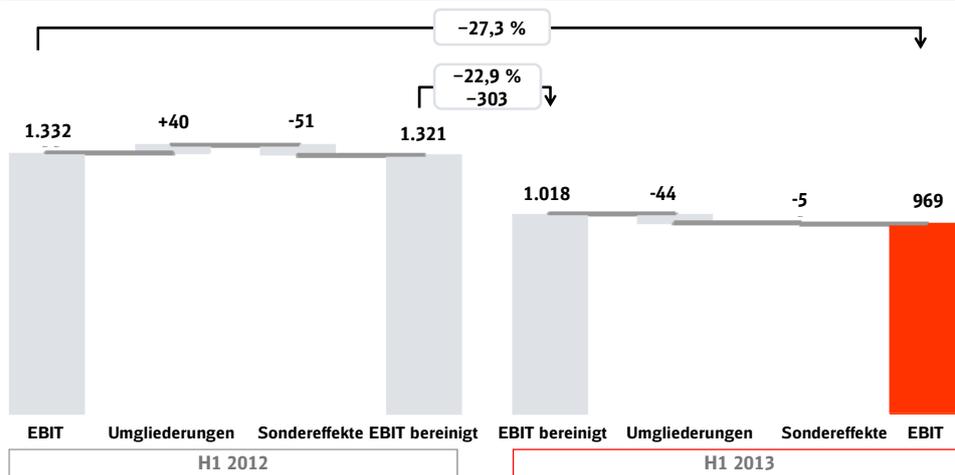
H1 2013 – Umsatzentwicklung								
<b>Differenzierte Umsatzentwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder</b>								
 <b>Gesamtumsatz</b> (Mio. €)	H1 2013 effektiv	Bereinigungen			H1 2013 vgl.	H1 2012 vgl.	Veränderung	
		Kons.-Kreis <sup>2)</sup>	FX	Umgl.			€	%
DB Bahn Fernverkehr	<b>2.011</b>	-	0	-	<b>2.011</b>	<b>1.969</b>	+42	+2,1
DB Bahn Regio	<b>4.380</b>	-	-	-	<b>4.380</b>	<b>4.425</b>	-45	-1,0
DB Arriva	<b>2.031</b>	-46	+35	-	<b>2.020</b>	<b>1.772</b>	+248	+14,0
DB Schenker Rail	<b>2.410</b>	-44	+7	-	<b>2.373</b>	<b>2.485</b>	-112	-4,5
DB Schenker Logistics	<b>7.405</b>	-13	+47	-	<b>7.439</b>	<b>7.715</b>	-276	-3,6
DB Dienstleistungen <sup>1)</sup>	<b>1.523</b>	-	-	-	<b>1.523</b>	<b>1.567</b>	-44	-2,8
DB Netze Fahrweg <sup>1)</sup>	<b>2.344</b>	-	-	-	<b>2.344</b>	<b>2.331</b>	+13	+0,6
DB Netze Personenbahnhöfe	<b>567</b>	-	-	-	<b>567</b>	<b>559</b>	+8	+1,4
DB Netze Energie <sup>1)</sup>	<b>1.393</b>	-	-	-	<b>1.393</b>	<b>1.461</b>	-68	-4,7
Sonstige/Konsolidierung <sup>1)</sup> /Überleitung	<b>-4.691</b>	+15	-	-110	<b>-4.786</b>	<b>-4.792</b>	+6	-0,1
<b>DB-Konzern</b>	<b>19.373</b>	-88	+89	-110	<b>19.264</b>	<b>19.492</b>	-228	-1,2
DB AG / DB ML AG		12						

<sup>1)</sup> Vorjahreszahl wegen Umgliederung sonstige betriebliche Erträge an Umsatzerlöse angepasst. <sup>2)</sup> Konsolidierungskreisveränderungen.

H1 2013 - Ergebnisentwicklung

**EBIT-Entwicklung abgeschwächt**

EBIT und EBIT bereinigt (Mio. €)



DB AG / DB ML AG

13

H1 2013 - Ergebnisentwicklung

**Rückläufige EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder**

(Mio. €)	EBIT bereinigt			OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN			AO-Ergebnis H1 2013
	H1 2013	H1 2012	Veränderung absolut	H1 2013	H1 2012	Veränderung absolut	
DB Bahn Fernverkehr	167	192	-25	168	195	-27	-
DB Bahn Regio	433	447	-14	414	421	-7	-
DB Arriva	94	94	-	71	83	-12	-3
DB Schenker Rail	-6	24	-30	-50	-20	-30	-
DB Schenker Logistics	136	201	-65	116	185	-69	-
DB Dienstleistungen	4	48	-44	-1	40	-41	-
DB Netze Fahrweg	292	398	-106	92	178	-86	-
DB Netze Personenbahnhöfe	117	140	-23	93	109	-16	-
DB Netze Energie	35	55	-20	27	47	-20	-
Sonstige/Konsolidierung	-254	-278	+24	-332	-348	+16	-2
<b>DB-Konzern</b>	<b>1.018</b>	<b>1.321</b>	<b>-303</b>	<b>598</b>	<b>890</b>	<b>-292</b>	<b>-5</b>

DB AG / DB ML AG

14

H1 2013 – Investitionen

**Deutliche Zunahme der Investitionen**

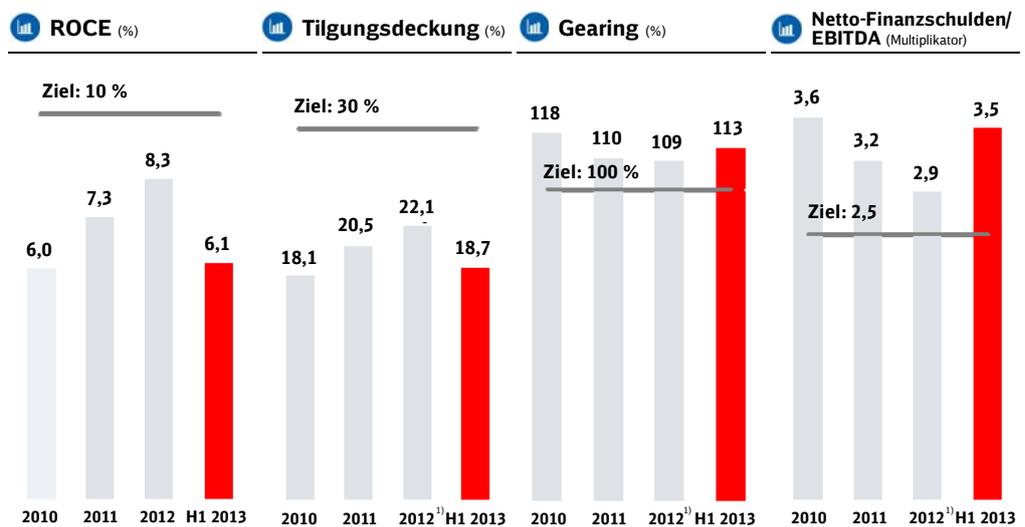
Investitionen (Mio. €)	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	H1 2013	H1 2012	Veränderung		H1 2013	H1 2012	Veränderung	
			€	%			€	%
DB Bahn Fernverkehr	75	57	+18	+31,6	75	57	+18	+31,6
DB Bahn Regio	469	278	+191	+68,7	467	276	+191	+69,2
DB Arriva	158	92	+66	+71,7	155	92	+63	+68,5
DB Schenker Rail	66	119	-53	-44,5	66	119	-53	-44,5
DB Schenker Logistics	104	98	+6	+6,1	104	98	+6	+6,1
DB Dienstleistungen	104	125	-21	-16,8	104	125	-21	-16,8
DB Netze Fahrweg	1.993	2.001	-8	-0,4	485	509	-24	-4,7
DB Netze Personenbahnhöfe	241	189	+52	+27,5	103	71	+32	+45,1
DB Netze Energie	32	60	-28	-46,7	18	42	-24	-57,1
Sonstige/Konsolidierung	21	19	+2	+10,5	21	19	+2	+10,5
<b>DB-Konzern</b>	<b>3.263</b>	<b>3.038</b>	<b>+225</b>	<b>+7,4</b>	<b>1.598</b>	<b>1.408</b>	<b>+190</b>	<b>+13,5</b>

DB AG / DB ML AG

15

H1 2013 – Wertmanagement

**Entwicklung Wertmanagementkennzahlen vorübergehend abgeschwächt**



<sup>1)</sup> Zahl angepasst aufgrund rückwirkender Anwendung IAS 19.

DB AG / DB ML AG

16

**H1 2013 – Kennzahlen Infrastruktur**
**Infrastruktur: Hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag**

 <b>Finanzkennzahlen H1 2013 (Mio. €)</b>	<b>DB-Konzern</b>	<b>DB Netz AG</b>	<b>DB Station&amp; Service AG</b>	<b>DB Energie GmbH</b>	<b>Summe Infrastruktur</b>	<b>Anteil (%) an DB-Konzern</b>
Umsatz	19.373	2.263	559	1.393	4.215	-
EBITDA bereinigt	2.460	752	180	77	1.009	41,0
Abschreibungen	-1.442	-453	-66	-42	-561	38,9
EBIT bereinigt	1.018	299	114	35	448	44,0
Operativer Zinssaldo	-420	-199	-24	-8	-231	55,0
Operatives Ergebnis nach Zinsen	598	100	90	27	217	36,3
Sonstige Ergebnisbestandteile	-49	0	2	-12	-10	-
Ergebnis vor Steuern (EBT)	549	100	92	15	207	37,7
Steuern	5	-	-	-	-	-
Ergebnis nach Steuern	554	100	92	15	207	37,4
Jahresergebnis	554	100	92	15	207	37,4
Brutto-Investitionen	3.263	1.984	241	29	2.254	69,1
Investitionszuschüsse	-1.665	-1.509	-138	-14	-1.661	99,8
Netto-Investitionen	1.598	476	103	15	594	37,2
Anlagevermögen (Immat./Sachanlageverm.)	41.878	20.511	3.261	967	24.739	59,1
Capital Employed	33.350	17.716	2.966	879	21.561	64,7
Eigenkapital	15.022	7.466	1.583	595	9.644	-
Netto-Finanzschulden	16.982	10.239	1.377	211	11.827	69,6
Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.811	10.256	1.447	414	12.117	55,6
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,1	3,4	7,7	7,9	4,1	-
Operativer Cashflow	2.040	552	156	69	777	38,1
Gearing in %	113	137	87	35	123	-
Tilgungsdeckung in %	18,7	10,8	21,5	33,5	12,9	-
Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)	3,5	6,8	3,8	1,4	5,8	-

## Fotonachweis

Titelfoto      Max Lautenschläger

## Disclaimer

Diese Präsentation enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Annahmen und Prognosen des Managements des Deutsche Bahn Konzerns beruhen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“ oder „bestreben“. Diese Aussagen können daher nur Gültigkeit für den Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung beanspruchen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Performance des Deutsche Bahn Konzerns wesentlich von den hier gegebenen Prognosen abweichen. Die Deutsche Bahn AG und die DB Mobility Logistics AG übernehmen keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

### Kontakt:

Deutsche Bahn AG/  
DB Mobility Logistics AG

Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Investor Relations  
Europaplatz 1  
10557 Berlin

Tel.      +49 (0)30 297-61131  
Fax      +49 (0)30 297-61919  
E-Mail    presse@deutschebahn.com

Tel.      +49 (0)30 297-64031  
Fax      +49 (0)30 297-64036  
E-Mail    ir@deutschebahn.com