



*„DB2020 – der Kompass  
für unsere Zukunft“*

## **Bilanz-Pressekonferenz 2014**

Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz  
Vorstand Finanzen/Controlling

---

Frankfurt, den 27. März 2014

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Bei unserer Veranstaltung vor einem Jahr in Berlin habe ich an dieser Stelle gesagt: „Unsere Zahlen sind so gut, die sprechen für sich!“ Sie haben schon im Teil von Rüdiger Grube gesehen, dass das in diesem Jahr leider nicht so ist. Wir haben 2013 in vielen Stoßrichtungen unserer Strategie DB2020 Fortschritte erzielt. Aber **aus der finanziellen Perspektive war 2013 ein schwieriges Jahr** – da gibt es auch nichts drum herumzureden!

Nach den Rekordergebnissen 2012 hat uns die Geschäftsentwicklung 2013 deutlich gemacht, dass **jährliche Zuwächse** bei Umsatz, Gewinn und Kapitalverzinsung **kein Selbstläufer** sind. Das müssen wir uns immer wieder hart erarbeiten. Und dass wir im Moment ein **hartes Stück Arbeit** vor uns haben, ist in der Rede von Rüdiger Grube deutlich geworden.



Das ist für den DB-Konzern aber **keine ungewöhnliche Situation**. Wer die letzten 20 Jahre seit der Bahnreform Revue passieren lässt, weiß, dass wir auch schwierige Zeiten erlebt haben. Und das hatte durchaus sein Gutes. Denn die vielen Herausforderungen während dieser Zeit haben uns auf Trab gehalten, haben uns **Kraft, Schnelligkeit und Beweglichkeit** gegeben. Wir haben in den letzten Jahren gezeigt, dass wir das Unternehmen auch **in schwierigem Umfeld auf Kurs halten** können. Deshalb ist der DB-Konzern heute ein gesundes und schlagkräftiges Unternehmen, das für **finanzielle Stabilität und Verlässlichkeit** steht. Aus dieser Entwicklung schöpfen wir **Kraft, Vertrauen und Zuversicht**, auch die aktuellen Herausforderungen zu meistern: nicht selbstzufrieden, sondern mit hoher **Aufmerksamkeit, Konsequenz und Disziplin**.

Dass wir mit unserer **Strategie DB2020** ein Ziel vor Augen haben, für das es sich zu kämpfen lohnt, setzt **zusätzliche Energie und Willenskraft in der Organisation** frei. Denn dass der Weg, den wir mit DB2020 eingeschlagen haben, der richtige ist, steht für uns außer Frage. Nicht umsonst haben wir den Geschäftsbericht 2013, unter das Motto „*DB2020 – unser Kompass auch in schwierigen Zeiten*“ und die heutige Bilanz-Pressekonferenz unter das Motto „*DB2020 – der Kompass für unsere Zukunft*“ gestellt. Dieser Strategie fühlen wir uns verpflichtet, darauf konzentrieren wir unsere Anstrengungen, und das wird unser Maßstab für unser konkretes Handeln sein.

Und **was heißt es konkret, wenn wir DB2020 zur Leitlinie unseres Handelns machen?** Zunächst einmal heißt es, dass wir „heute“ nichts entscheiden werden, was wir „morgen“ mit Blick auf die Erreichung unserer Strategie DB2020 bereuen würden. Wir werden unseren nachhaltigen und langfristigen Unternehmenserfolg nicht zulasten von kurzfristigen wirtschaftlichen Ergebnissen gefährden! DB2020 zur Leitlinie unseres Handelns zu machen, heißt aber auch, dass wir die Notwendigkeit wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen, angemessener Renditen und finanzieller Stabilität nicht aus dem Blick verlieren werden. Denn niemand kann auf Dauer mehr ausgeben als einnehmen – auch das ist ein Element von Nachhaltigkeit. Es geht also nicht um ein Entweder-oder, sondern um ein **Sowohl-als-auch**. Wir müssen **alle Dimensionen im Blick** haben – **im vernünftigen Einklang!**

Nach dieser kleinen Vorbemerkung werde ich nun im Folgenden – wie gehabt – Ihnen zunächst einen Überblick über die wesentlichen Eckdaten des Geschäftsjahres 2013 geben, dann einige vertiefende Ausführungen zu einzelnen Eckdaten machen und abschließend zum Ausblick auf das Geschäftsjahr 2014 kommen.

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

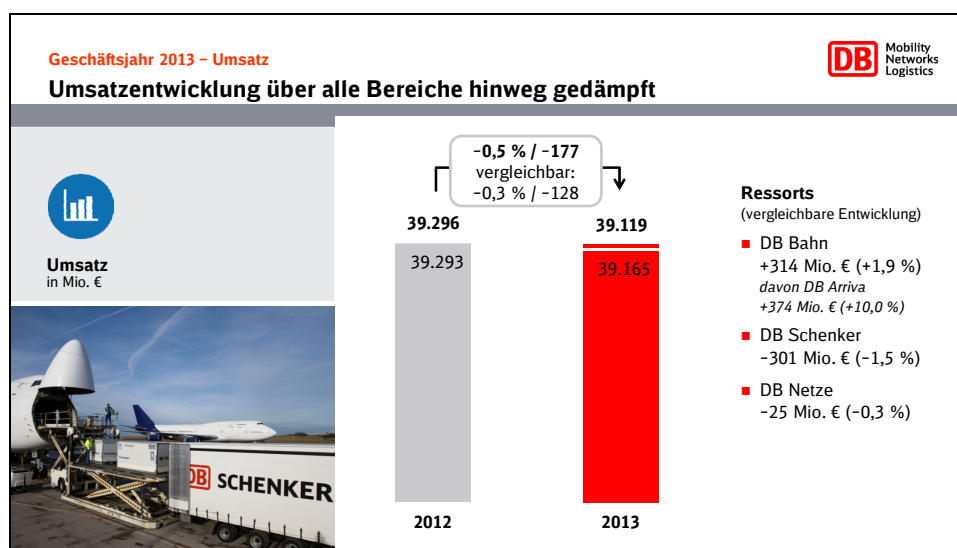
| Geschäftsjahr 2013 – Überblick   |                                  | 2013   |        | 2012 |       | Veränderung |  |
|--|----------------------------------|--------|--------|------|-------|-------------|--|
| Schwache Entwicklung im Geschäftsjahr 2013   |                                  |        |        |      |       | € %         |  |
| <br><b>Ausgewählte Kennzahlen</b><br>in Mio. €<br> | Umsatz                           | 39.119 | 39.296 | -177 | -0,5  |             |  |
|  | Umsatz vergleichbar              | 39.165 | 39.293 | -128 | -0,3  |             |  |
|  | EBIT bereinigt                   | 2.236  | 2.708  | -472 | -17,4 |             |  |
|  | Jahresergebnis                   | 649    | 1.459  | -810 | -55,5 |             |  |
|  | daraus Ausschüttung im Folgejahr | 200    | 525    | -325 | -61,9 |             |  |
|  | Brutto-Investitionen             | 8.224  | 8.053  | +171 | +2,1  |             |  |
|  | Netto-Investitionen              | 3.412  | 3.487  | -75  | -2,2  |             |  |
|  | Netto-Finanzschulden per 31.12.  | 16.362 | 16.366 | -4   | -     |             |  |
|  | ROCE (in %)                      | 6,8    | 8,3    | -    | -     |             |  |

Rüdiger Grube ist bereits auf das **herausfordernde Umfeld** eingegangen: Dazu gehörten insbesondere eine ausbleibende konjunkturelle Erholung, steigende Faktorkosten in Deutschland und das Hochwasser. Wir sind es gewohnt, mit Herausforderungen umzugehen. Aber mit dieser Häufung und Intensität der Herausforderungen nimmt das Geschäftsjahr 2013 sicherlich eine Sonderstellung ein.

- Beim **Umsatz** mussten wir ein leichtes Minus von 0,5 % beziehungsweise 0,3 % auf vergleichbarer Basis hinnehmen. Betroffen hiervon sind insbesondere die konjunktursensitiven Geschäftsfelder bei DB Schenker.
- Das **bereinigte EBIT** ist um rund 470 Mio. Euro beziehungsweise rund 17 % 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 Hochwasser und Unwetter bemerkbar gemacht.
- Das **Ergebnis nach Steuern, das Jahresergebnis**, sank um über 50 % auf 649 Mio. Euro. Die Entwicklung ist durch das operative Ergebnis weitestgehend erklärt. Hinzu kommen noch Einflussfaktoren unterhalb des EBIT, auf die ich später noch zu sprechen komme.
- Die in der gestrigen Hauptversammlung beschlossene **Ausschüttung** für das Geschäftsjahr 2013 beträgt 200 Mio. Euro. Der Rückgang gegenüber Vorjahr folgt damit der Ergebnisentwicklung.

- Unsere **Investitionstätigkeit** haben wir auf hohem Niveau fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen etwas oberhalb des Vorjahreswerts, die Netto-Investitionen sind infolge von Verschiebungen leicht gesunken, liegen aber wie im Vorjahr deutlich oberhalb der Abschreibungen, sodass wir weiter in Wachstum und Zukunft investieren. Wesentliche Investitionsschwerpunkte sind weiterhin die Schieneninfrastruktur und unsere Fahrzeugflotten.
- Trotz der gesunkenen Ertragskraft konnten wir die **Netto-Finanzschulden** auf dem Niveau des Vorjahres halten.
- In der Entwicklung des **Return on Capital Employed**, der um 1,5 Prozentpunkte auf nunmehr 6,8 % zurückgegangen ist, spiegelt sich die Entwicklung des operativen EBIT hingegen deutlich wider.

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 Geschäftsjahr 2013 beträgt 0,5 % beziehungsweise rund 180 Mio. Euro. Auf vergleichbarer Basis reduziert sich der Rückgang auf 0,3 % beziehungsweise rund 130 Mio. Euro.

Beim vergleichbaren Umsatz sind drei Effekte bereinigt worden:

- positive **Konsolidierungskreiseffekte**, die im Wesentlichen aus dem Erwerb der Veolia Osteuropa resultierten (+0,6 %),
- negative **Währungskurseffekte**, die im Wesentlichen bei DB Schenker Logistics und DB Arriva anfielen und auf den stärkeren Euro zurückzuführen waren (-1,3 %), und
- Effekte, die aus der **Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen** zu Umsatzerlösen herrührten und überwiegend DB Dienstleistungen betrafen (+0,6 %).

Insgesamt verlief die Umsatzentwicklung **geschäftsfeldübergreifend gedämpft**.

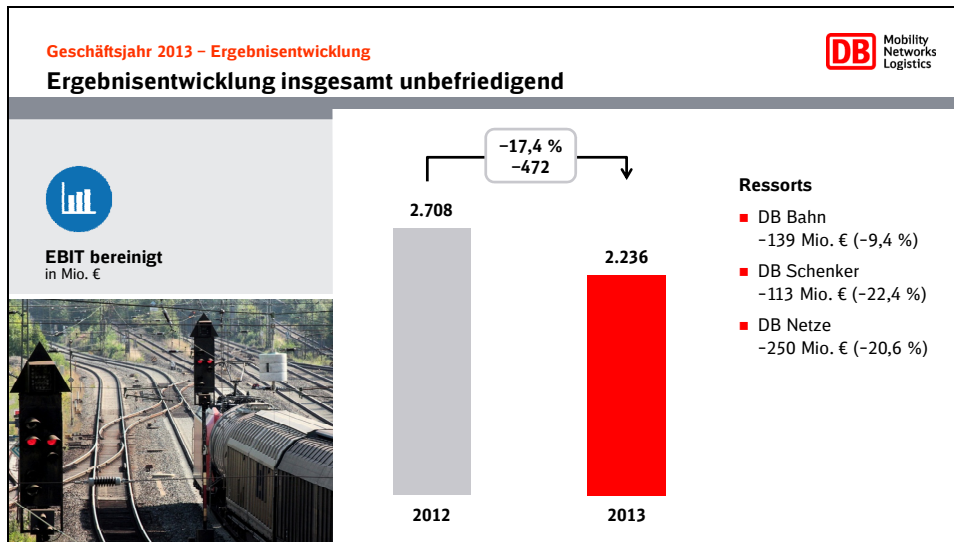
Wesentliche positive Impulse für die Umsatzentwicklung resultierten aus Effekten gewonnener Ausschreibungen von DB Arriva in Schweden und den Niederlanden im Umfang von rund 300 Mio. Euro. Ohne diese Effekte hätte auch die Entwicklung bei DB Bahn nur auf Vorjahresniveau gelegen.

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 530 Mio. Euro beziehungsweise 3,5 %. Dabei haben sich ganz wesentlich auch negative Währungskurseffekte ausgewirkt. Auf vergleichbarer Basis liegt der Rückgang bei rund 200 Mio. Euro beziehungsweise 1,3 %. Umsatzsteigerungen in der Sparte Kontraktlogistik/SCM stehen Rückgänge im Europäischen Landverkehr und in der weltweiten Luft- und Seefracht gegenüber. Auch die Volumina waren im Vorjahresvergleich sowohl in der See- als auch in der Luftfracht leicht rückläufig, die Anzahl der Sendungen im Landverkehr lag auf Vorjahresniveau.
- Bei **DB Schenker Rail** ist der vergleichbare Umsatz um rund 100 Mio. Euro beziehungsweise rund 2 % gesunken. Dies resultierte aus der Entwicklung einiger für den Schienengüterverkehr besonders wichtiger Branchen und einer Verschärfung des Wettbewerbsumfelds.
- 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.



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, dass wir in der **Ergebnisentwicklung** übergreifend mit Herausforderungen zu kämpfen haben.



Sowohl auf Konzernebene als auch auf der Ebene der einzelnen Ressorts war die operative Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2013 unbefriedigend. Ursache dafür war die schwache Leistungs- und Umsatzentwicklung, die durch Faktorkostensteigerungen in Deutschland zusätzlich verstärkt wurde. Hinzu kamen einmalige Sondereffekte wie Hochwasser und Sturmschäden. Insgesamt resultierte daraus ein Rückgang des bereinigten EBIT um rund 470 Mio. Euro beziehungsweise rund 17 %.

Nach **wesentlichen Einflussfaktoren** ergibt sich die **Umsatz- und Ergebnisentwicklung gegenüber Vorjahr** wie in der folgenden Darstellung.

**Geschäftsjahr 2013 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung**

**Mehrere Faktoren belasteten die Entwicklung in 2013**





**Umsatz- / EBIT-Entwicklung**  
in Mio. €



|                                  | Umsatz      | EBIT         |
|----------------------------------|-------------|--------------|
| 2012                             | 39.296      | 2.708        |
| Konjunktur, Markt und Wettbewerb | -600        | -110         |
| Faktorkosten Deutschland         | -           | -290         |
| Hochwasser, Sturmschäden u.Ä.    | -115        | -200         |
| Sonstiges, Gegensteuerung        | +538        | +128         |
| <b>Summe Veränderungen</b>       | <b>-177</b> | <b>-472</b>  |
| <i>Delta (in %)</i>              | <i>-0,5</i> | <i>-17,4</i> |
| 2013                             | 39.119      | 2.236        |

Zahlen teilweise gerundet.

Die Entwicklung im Geschäftsjahr 2013 wurde insbesondere durch das **Zusammentreffen mehrerer negativer Faktoren** geprägt.

Auf der **Umsatzseite** lagen die Haupttreiber im Bereich **„Konjunktur, Markt und Wettbewerb“**. Hier haben sich rückläufige Umsätze bei DB Schenker von rund 470 Mio. Euro ebenso bemerkbar gemacht wie rückläufige Marktanteile bei DB Bahn Regio und der zusätzliche Wettbewerb durch Fernbusse (in Summe rund 130 Mio. Euro). **„Hochwasser, Sturmschäden u. Ä.“** haben zusätzliche Umsatzrückgänge von fast 120 Mio. Euro verursacht, wovon hauptsächlich der Personenverkehr mit rund 80 Mio. Euro und der Schienengüterverkehr mit rund 30 Mio. Euro betroffen waren. Positiv wirkten Umsatzsteigerungen von rund 540 Mio. Euro, wesentlich getrieben durch das Wachstum bei DB Arriva in Höhe von 375 Mio. Euro.

Auf der **Ergebnisseite** schlugen alle drei hier aufgezeigten Faktoren spürbar negativ zu Buche. Die marktseitigen Effekte aus **„Konjunktur, Markt und Wettbewerb“** konnten auf rund 110 Mio. Euro abgemildert werden. Die größten Ergebnisbelastungen rührten aus **spezifischen Faktorkostensteigerungen in Deutschland** bei Personal (rund 220 Mio. Euro beziehungsweise 3,4 %) und Energie (rund 70 Mio. Euro beziehungsweise 3,9 %), die beide aufgrund der stagnierenden beziehungs-



weise rückläufigen Umsatzentwicklung eins zu eins auf das Ergebnis durchschlugen. Zusätzliche Sonderbelastungen im Umfang von rund 200 Mio. Euro entstanden aus „**Hochwasser, Sturmschäden u. Ä.**“ Ein Großteil davon stammte aus Erlösausfällen und zusätzlichen Aufwendungen zur Schadensbeseitigung im Zusammenhang mit dem Hochwasser 2013. Konzernübergreifend und in allen Geschäftsfeldern wurden frühzeitig im Geschäftsjahr „**Gegensteuerungsmaßnahmen**“ eingeleitet und umgesetzt. Allerdings war uns frühzeitig bewusst, dass wir damit die Ergebnisauswirkungen nur würden abmildern, aber nicht vollständig kompensieren könnten.

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

**Geschäftsjahr 2013 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung**

**Belastungen wirkten sich geschäftsfeldübergreifend aus**



**Entwicklung der Geschäftsfelder**  
in Mio. €



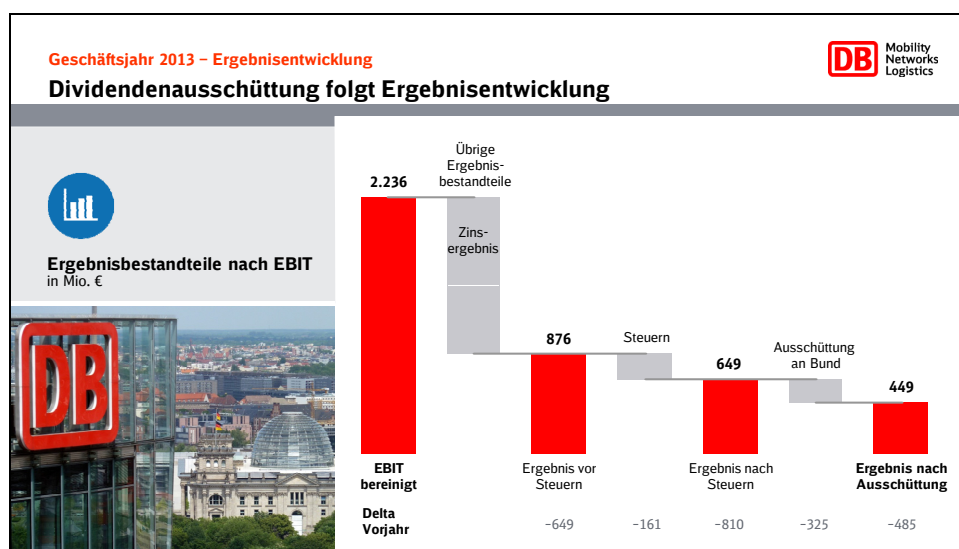
|                           | <b>Umsatz<br/>(vergleichbar)</b>   | <b>EBIT<br/>bereinigt</b> |
|---------------------------|------------------------------------|---------------------------|
|                           | Veränderung in Mio. € ggü. Vorjahr |                           |
| DB Bahn Fernverkehr       | +9                                 | -41                       |
| DB Bahn Regio             | -69                                | -105                      |
| DB Arriva                 | +374                               | +7                        |
| DB Schenker Rail          | -102                               | -30                       |
| DB Schenker Logistics     | -199                               | -83                       |
| DB Dienstleistungen       | -80                                | -55                       |
| DB Netze Fahrweg          | +53                                | -229                      |
| DB Netze Personenbahnhöfe | +17                                | -1                        |
| DB Netze Energie          | -95                                | -20                       |

Die Darstellung macht deutlich, dass wir ergebnisseitig mit Ausnahme von DB Arriva in allen Geschäftsfeldern unterhalb der Vorjahresentwicklung geblieben sind. Dabei haben sich die drei wesentlichen Einflussfaktoren „Konjunktur, Markt und Wettbewerb“, „Faktorkosten“ und „Hochwasser, Sturmschäden u. Ä.“ unterschiedlich auf die einzelnen Geschäftsfelder ausgewirkt.

- Die **Konjunktur** machte sich insbesondere in den beiden Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics bemerkbar. Von **Markt- und Wettbewerbsthemen** waren neben DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics auch DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr betroffen.

- Höhere spezifische **Faktorkosten** wirkten sich insbesondere in den personalintensiven Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Schenker Rail, DB Dienstleistungen und DB Netze Fahrweg aus.
- Die Auswirkungen von „Hochwasser, Stürmen u. Ä.“ waren in der Infrastruktur zu spüren, das **Hochwasser** und die dadurch bedingte Sperrung der Strecke Hannover-Berlin machten sich zudem in Erlösausfällen im Fernverkehr bemerkbar. DB Schenker Rail war indirekt durch Streckensperrungen und dadurch bedingte Umleiterverkehre betroffen.

Da unsere **Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2013** schon Gegenstand umfangreicher Berichterstattung und Spekulationen war, gehe ich auf dieses Thema heute gesondert ein.



Wenn wir über Ergebniszahlen berichten, steht das sogenannte **EBIT** („Earnings Before Interest and Taxes“) im Fokus. Aus operativer Sicht stellt das EBIT die wesentliche Steuerungsgröße dar; es korrespondiert mit dem betrieblich eingesetzten Kapital (Capital Employed) und steht damit im Zentrum der wertorientierten Steuerung im DB-Konzern. Die Ergebnisrechnung ist beim EBIT aber noch nicht zu Ende. Das wird in der öffentlichen Diskussion rund um Ergebnisse meistens vergessen.

Wenn Sie auf das Ende der Ergebnisrechnung blicken, finden Sie dort das Ergebnis nach Steuern, das Jahresergebnis. Das ist die Ergebnisgröße nach Abzug aller Aufwandspositionen wie zum Beispiel **Zinsen** (in 2013 allein rund 840 Mio. Euro) und **Steuern** (in 2013 rund 230 Mio. Euro) und unter Berücksichtigung sonstiger Ergeb-

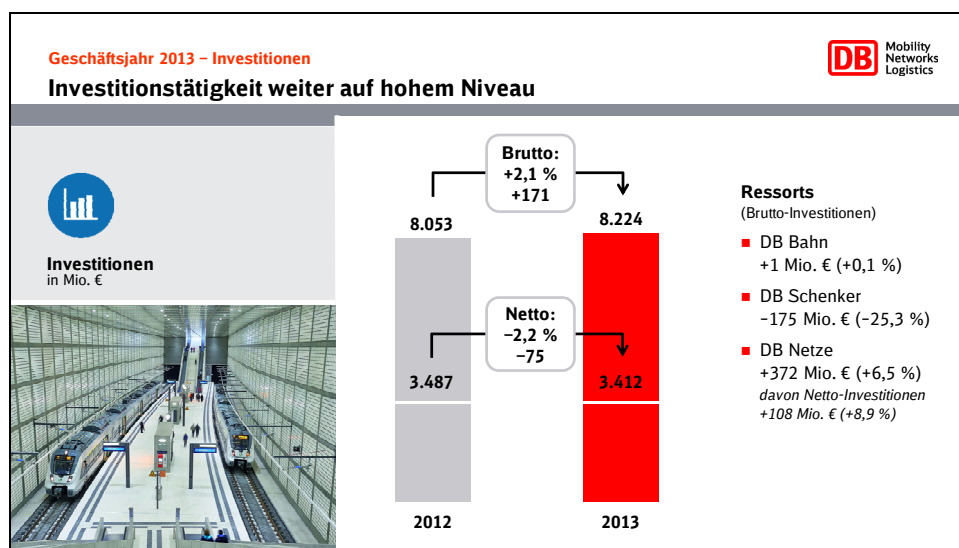
nisbestandteile unterhalb des EBIT wie zum Beispiel **Beteiligungsergebnis** oder **außerordentliches Ergebnis** – Letzteres war mit rund 380 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2013 ebenfalls vergleichsweise hoch. Wenn man diese Rechnung für das Geschäftsjahr 2013 macht, dann bleiben von den 2,2 Mrd. Euro EBIT nur noch **knapp 650 Mio. Euro Jahresergebnis** übrig. Dieses Ergebnis ist der Bezugspunkt für die jährliche Ausschüttung.

Eine Ausschüttung von 525 Mio. Euro wie im Vorjahr hätte eine **Ausschüttungsquote** von über 80 % bedeutet. Das wäre keine gesunde Relation für ein auf profitables Wachstum ausgerichtetes Unternehmen wie die Deutsche Bahn. Mit Blick auf die Ergebnissituation 2013 haben Vorstand und Aufsichtsrat daher den **Gewinnverwendungs-vorschlag** auf 200 Mio. Euro reduziert, und die gestrige Hauptversammlung hat diesen Gewinnverwendungs-vorschlag so beschlossen. Ich denke, dass dies ein gutes Signal sowohl in das Unternehmen als auch an die Kapitalmärkte ist. Die Dividendenentscheidung des Eigentümers folgt unternehmerischen Überlegungen und berücksichtigt die im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschafteten Verteilungsspielräume ebenso wie die finanzielle Gesamtsituation des Unternehmens.

Damit verbleibt ein **Ergebnis nach Ausschüttung** von knapp 450 Mio. Euro im Unternehmen. Wenn wir dieses in **Relation zu unseren Netto-Investitionen** setzen, sehen wir, dass wir diesen Betrag vollständig in die Weiterentwicklung unseres Geschäfts investiert haben. Denn die Netto-Investitionen haben im Geschäftsjahr 2013 die Abschreibungen erneut deutlich um rund 500 Mio. Euro überstiegen, und dieser Trend wird sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

Damit zeigt sich erneut, dass wir unser Ergebnis in **Wachstum, Zukunft und Beschäftigung** investieren: in bessere Mobilität für die Menschen in Deutschland und Europa, in die besten Logistikkösungen für unsere Kunden in Europa und weltweit und in eine verlässliche und finanziell stabile Infrastruktur in Deutschland. Bei aller Diskussion um Verteilungsspielräume: Wir brauchen wie jedes andere Unternehmen auch Ergebnisse und Cashflows, um Investitionen in Kundenzufriedenheit, Produktqualität und zusätzliche Angebote finanzieren zu können. Alles andere würde die finanzielle Stabilität gefährden und kann nicht im Interesse einer nachhaltigen Unternehmensstrategie sein.

Kommen wir etwas näher zu den gerade angesprochenen **Investitionen**.



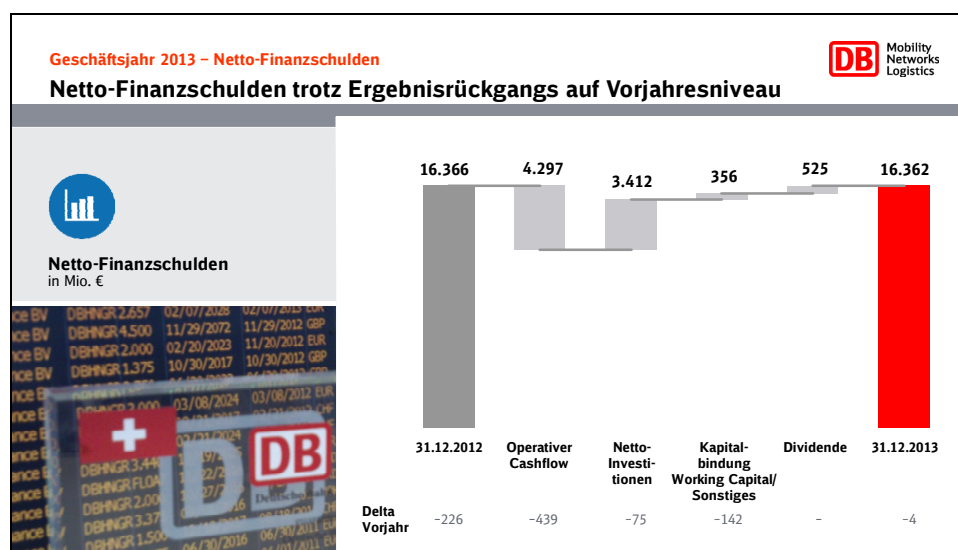
An der guten Positionierung der DB auf ihren Märkten hat sich aus unserer Sicht nichts verändert. Deshalb haben wir unsere **Investitionstätigkeit** auch im Geschäftsjahr 2013 auf einem hohen Niveau fortgeführt und in die **Zukunft unseres Unternehmens** investiert. Dabei lagen die Brutto-Investitionen etwas über dem Vorjahreswert und die Netto-Investitionen etwas darunter. Letzteres resultierte allerdings insbesondere aus Verschiebungen von Fahrzeugzugängen. Insgesamt gab es keine wesentlichen Änderungen. Die **Investitionsschwerpunkte** lagen dabei unverändert mit einem Anteil von über 70 % in der Infrastruktur und mit über 90 % in Deutschland.

Auf der **Ebene der Geschäftsfelder** gab es folgende Entwicklungen:

- **DB Bahn Regio** steuerte ein Plus von 199 Mio. Euro 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.
- Bei **DB Arriva** gingen gegenläufig die Investitionen deutlich zurück (-193 Mio. Euro). Im Vorjahr waren hier umfangreiche Investitionen für die Aufnahme von großen neuen Verkehrsverträgen erforderlich.

- Deutlich rückläufig war die Investitionsentwicklung auch bei **DB Schenker Rail** (-189 Mio. Euro). Dies resultierte zum einen aus dem Abschluss von Beschaffungsmaßnahmen, aber auch aus der bewussten Entscheidung, Investitionen aufgrund der rückläufigen Leistungsentwicklung zu verschieben.
- Bei **DB Netze Fahrweg** stiegen sowohl die Brutto- (+300 Mio. Euro) als auch die Netto-Investitionen (+118 Mio. Euro) deutlich an.

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 439 Mio. Euro in einer vergleichbaren Größenordnung wie das bereinigte EBIT gesunken ist.

Trotz der negativen Entwicklung des operativen Cashflows lagen die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2013 auf dem Niveau des Vorjahresendes. Hierbei wirkten sich die leicht gesunkenen Netto-Investitionen und positive Working-Capital-Effekte unterstützend aus.

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 spiegeln wir unsere Investitionspläne regelmäßig an der aktuellen Marktsituation.

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 Deutsche Bahn **bleibt eine stabile, verlässliche und glaubwürdige Adresse** für ihre Investoren.

Lassen Sie mich nun zum Abschluss meines Vortrags und zu unseren **Erwartungen für das Geschäftsjahr 2014** kommen:

| Geschäftsjahr 2014 – Ausblick   |                                    | DB Mobility Networks Logistics |                    |
|---|------------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| Stabile Entwicklung im Geschäftsjahr 2014 erwartet  |                                    |                                |                    |
|   | 2013                               | 2014                           |                    |
| <br><b>Ausblick Geschäftsjahr 2014</b><br>in Mio. €<br> | Umsatz                             | 39.119                         | -41.000            |
|   | EBIT bereinigt                     | 2.236                          | -2.200             |
|   | Jahresergebnis                     | 649                            | -1.100             |
|   | Brutto-Investitionen               | 8.224                          | -9.500             |
|   | Netto-Investitionen                | 3.412                          | -4.500             |
|   | Netto-Finanzschulden<br>per 31.12. | 16.362                         | 17.000<br>- 17.500 |

Einige der strukturellen Themen des Jahres 2013 werden den DB-Konzern auch 2014 weiter beschäftigen. Wir erwarten daher für das laufende Geschäftsjahr 2014 eine insgesamt **stabile Entwicklung**.

- Der **Umsatz** wird im Geschäftsjahr 2014 voraussichtlich um die 41 Mrd. Euro betragen und damit wieder deutlich über dem Vorjahreswert liegen. Wachstumsimpulse sehen wir sowohl im Personenverkehr als auch im Schienengüterverkehr und in der internationalen Logistik. Wenn die Stärke des Euro weiter anhält, sehen wir wechselkursbedingt aber eher eine Größenordnung, die knapp unterhalb der genannten 41 Mrd. Euro liegt. Ich denke, dass wir zum Zeitpunkt der Halbjahres-Pressekonferenz da etwas klarer sehen werden.
- Die **Ergebnisentwicklung** für das Geschäftsjahr 2014 wird für den DB-Konzern in der Größenordnung des Vorjahres liegen. Die Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder stellt sich aber durchaus unterschiedlich dar. Infolge der umsatzbedingten Wachstumsimpulse und des Wegfalls von einmaligen



Sonderbelastungen wie dem Hochwasser sehen wir sowohl in den Geschäftsfeldern von **DB Bahn** als auch von **DB Schenker Ergebnissteigerungen** gegenüber Vorjahr. Besonders erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Ergebnisentwicklung von DB Schenker Rail bereits im Laufe des zweiten Halbjahres 2013 deutlich verbessert hat und sich dieser Trend zu Beginn des Jahres 2014 fortgesetzt hat.

Weitere Ergebnisrückgänge erwarten wir hingegen bei DB Netze und hier insbesondere im **Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg**. Um Qualität und Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur abzusichern, haben wir uns bereits im letzten Jahr entschlossen, die Instandhaltungsaufwendungen im Jahr 2014 deutlich zu erhöhen und in zusätzliches Personal zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe zu investieren. Wir tun dies auch in der Erwartung, dass ab dem Jahr 2015 deutlich mehr Bundesmittel zur Finanzierung erhöhter Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehen werden. Denn nur mit erhöhter Instandhaltung aufseiten der DB kann eine nachhaltige Substanzerhaltung des bestehenden Schienennetzes nicht gelingen. In der Gesamtbetrachtung des DB-Konzerns werden die Ergebnisrückgänge in der Infrastruktur durch die Ergebnisverbesserungen in den anderen Geschäftsfeldern mindestens kompensiert, so dass wir für den **Gesamtkonzern** eine **Seitwärtsbewegung mit Potenzial nach oben** sehen.

- Da wir im Geschäftsjahr 2014 keine außerordentlichen Ergebnisbestandteile in der Größenordnung des Vorjahres erwarten, gehen wir davon aus, dass sich das **Ergebnis nach Steuern** deutlich verbessern und die 1-Mrd.-Euro-Grenze wieder überschreiten wird.
- Die Ergebnisentwicklung steht natürlich unter dem Vorbehalt, dass sich keine **materiellen Risiken** konkretisieren, die den DB-Konzern massiv beeinflussen. Von der weltwirtschaftlichen Unsicherheit rund um die Situation in der Ukraine einmal abgesehen, sehen wir hier in Deutschland die größten Risikopotenziale in der **noch ausstehenden Regelung zur Infrastrukturfinanzierung**, auf die wir im Geschäftsbericht im Rahmen des Nachtragsberichts relativ ausführlich eingegangen sind, in den **anstehenden Tarifverhandlungen im Sommer**, die durch das Auslaufen des Grundgentarifvertrags eine besondere Dynamik bekommen können, und nicht zuletzt in der **geplanten EEG-Novelle**, die je nach Ausgestaltung zu massiven Kostenbelastungen und einer Schwächung des Verkehrsträgers Schiene führen kann, der wie kein anderer Verkehrsträger für grüne Mobilität steht.
- Bei den **Investitionen** sehen wir einen deutlichen Anstieg gegenüber Vorjahr. Hier erwarten wir insbesondere im Personenverkehr deutlich höhere Investitionen, teilweise aufgrund verzögerter Fahrzeugzuläufe aus Vorjahren, teilweise aufgrund einer generell erhöhten Investitionstätigkeit bei DB Bahn Regio im Zusammenhang mit gewonnenen Verkehrsverträgen.
- Infolge der stabilen Ergebnisentwicklung wird sich die Ausweitung der Netto-Investitionen auch deutlich in der Entwicklung der **Netto-Finanzschulden** widerspiegeln. Wir erwarten hier einen spürbaren Anstieg, der je nach Fahrzeugzulauf durch die Industrie aber auch gedämpfter ausfallen kann.

Es ist klar: Wir sehen uns **auch im Geschäftsjahr 2014 spürbaren Herausforderungen** gegenüber. Aber ich kann nur nochmals betonen: Das ist nichts Ungewohntes für die Führungsmannschaft und unsere Mitarbeiter. Für uns hingen die Trauben in den letzten 20 Jahren niemals tief, und das werden sie auch in Zukunft nicht. Wir konzentrieren uns auf unsere Stärken und machen weiter das, was wir immer gemacht haben, wenn der Wind mal von vorne kam: Wir krepeln 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 **ausgezeichneten Positionierung** der Deutschen Bahn und dem **riesigen Potenzial**, das dieser Konzern mit seinen Produkten und seinen Mitarbeitern hat, hat sich nichts geändert.

**Mit unserer Strategie DB2020 wollen wir das Potenzial dieses Konzerns Realität werden lassen.** Das sind wir den Vätern der Bahnreform, die vor über 20 Jahren den Weg in eine unternehmerische und erfolgreiche Zukunft der DB AG geebnet haben, schuldig.

Und hier gilt ein altes afrikanisches Sprichwort: „Wenn du schnell gehen willst, geh allein. Aber wenn du weit gehen willst, geh zusammen.“ **Mit der Strategie DB2020 wollen wir weit gehen** – keine Frage. Und genau deshalb beschreiten wir den Weg dahin **zusammen: Vorstand, Führungsmannschaft und Mitarbeiter** sind zutiefst überzeugt, dass DB2020 der richtige Weg ist, den wir auch gemeinsam gehen wollen. Das ist **unser Ziel**, das ist **unser Antrieb!**

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

## Anhang




**Geschäftsjahr 2013 – Überblick**

### Highlights des Geschäftsjahres 2013

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Rahmenbedingungen</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch Deutschland von verhaltener weltwirtschaftlicher Entwicklung betroffen</li> <li>• Wirtschaftliche Dynamik verharrt im ersten Halbjahr 2013 auf niedrigem Niveau – im zweiten Halbjahr zeigten sich positive Tendenzen</li> <li>• Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise bestehen unverändert – im zweiten Halbjahr 2013 verstärkten sich jedoch Stabilisierungstendenzen</li> <li>• Hohe Belastungen durch steigende Faktorkosten in Deutschland</li> </ul> |
| <b>Personenverkehr</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwache 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: leichte Rückgänge in der Luft- und Seefracht, leichte Zuwächse im Europäischen Landverkehr</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 23,9 %</li> </ul>  |

DB AG / DB ML AG 2



**Geschäftsjahr 2013 – Umsatzentwicklung**

### Differenzierte Umsatzentwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

| lit. Gesamtumsatz in Mio. €                        | 2013 effektiv | Bereinigungen             |             |             | 2013 vgl.     | 2012 vgl.     | Veränderung |             |
|--|---------------|---------------------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
|  |               | Kons.-Kreis <sup>2)</sup> | FX          | Umgl.       |               |               | €           | %           |
| DB Bahn Fernverkehr                                | 4.083         | -                         | 0           | -           | 4.083         | 4.074         | +9          | +0,2        |
| DB Bahn Regio <sup>1)</sup>                        | 8.839         | -                         | -           | -           | 8.839         | 8.908         | -69         | -0,8        |
| DB Arriva  | 4.180         | -167                      | +118        | -           | 4.131         | 3.757         | +374        | +10,0       |
| DB Schenker Rail <sup>1)</sup>                     | 4.843         | -43                       | +24         | -           | 4.824         | 4.926         | -102        | -2,1        |
| DB Schenker Logistics                              | 14.857        | -25                       | +355        | -           | 15.187        | 15.386        | -199        | -1,3        |
| DB Dienstleistungen <sup>1)</sup>                  | 3.184         | -                         | -           | -           | 3.184         | 3.264         | -80         | -2,5        |
| DB Netze Fahrweg <sup>1)</sup>                     | 4.769         | -                         | -           | -           | 4.769         | 4.716         | +53         | +1,1        |
| DB Netze Personenbahnhöfe                          | 1.119         | -                         | -           | -           | 1.119         | 1.102         | +17         | +1,5        |
| DB Netze Energie <sup>1)</sup>                     | 2.775         | -                         | -           | -           | 2.775         | 2.870         | -95         | -3,3        |
| Sonstige/Konsolidierung <sup>1)</sup> /Überleitung | -9.530        | +14                       | -           | -230        | -9.746        | -9.710        | -36         | +0,4        |
| <b>DB-Konzern</b>                                  | <b>39.119</b> | <b>-221</b>               | <b>+497</b> | <b>-230</b> | <b>39.165</b> | <b>39.293</b> | <b>-128</b> | <b>-0,3</b> |

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

DB AG / DB ML AG 3

Geschäftsjahr 2013 – Ergebnisentwicklung

Rückläufige EBIT-Entwicklung auf Ebene der Geschäftsfelder

| in Mio. €                 | EBIT bereinigt |              |                        | OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN |              |                        | AO-<br>ERGEBNIS |
|---------------------------|----------------|--------------|------------------------|---------------------------------|--------------|------------------------|-----------------|
|                           | 2013           | 2012         | Veränderung<br>absolut | 2013                            | 2012         | Veränderung<br>absolut | 2013            |
| DB Bahn Fernverkehr       | 323            | 364          | -41                    | 325                             | 372          | -47                    | -               |
| DB Bahn Regio             | 777            | 882          | -105                   | 732                             | 832          | -100                   | -               |
| DB Arriva                 | 245            | 238          | +7                     | 198                             | 205          | -7                     | -104            |
| DB Schenker Rail          | 57             | 87           | -30                    | -32                             | 1            | -33                    | 12              |
| DB Schenker Logistics     | 335            | 418          | -83                    | 298                             | 381          | -83                    | 3               |
| DB Dienstleistungen       | 29             | 84           | -55                    | 17                              | 68           | -51                    | -8              |
| DB Netze Fahrweg          | 665            | 894          | -229                   | 265                             | 454          | -189                   | -200            |
| DB Netze Personenbahnhöfe | 229            | 230          | -1                     | 181                             | 169          | +12                    | -               |
| DB Netze Energie          | 71             | 91           | -20                    | 56                              | 74           | -18                    | -45             |
| Sonstige/Konsolidierung   | -495           | -580         | +85                    | -646                            | -713         | +67                    | -36             |
| <b>DB-Konzern</b>         | <b>2.236</b>   | <b>2.708</b> | <b>-472</b>            | <b>1.394</b>                    | <b>1.843</b> | <b>-449</b>            | <b>-378</b>     |

DB AG / DB ML AG

4

Geschäftsjahr 2013 – Investitionen

Deutliche Zunahme der Investitionen bei DB Netze Fahrweg

| Investitionen in Mio. €   | BRUTTO-INVESTITIONEN |              |             |             | NETTO-INVESTITIONEN |              |             |             |
|---------------------------|----------------------|--------------|-------------|-------------|---------------------|--------------|-------------|-------------|
|                           | 2013                 | 2012         | Veränderung |             | 2013                | 2012         | Veränderung |             |
|                           |                      |              | €           | %           |                     |              | €           | %           |
| DB Bahn Fernverkehr       | 168                  | 173          | -5          | -2,9        | 168                 | 173          | -5          | -2,9        |
| DB Bahn Regio             | 908                  | 709          | +199        | +28,1       | 885                 | 666          | +219        | +32,9       |
| DB Arriva                 | 275                  | 468          | -193        | -41,2       | 273                 | 467          | -194        | -41,5       |
| DB Schenker Rail          | 182                  | 371          | -189        | -50,9       | 182                 | 371          | -189        | -50,9       |
| DB Schenker Logistics     | 335                  | 321          | +14         | +4,4        | 335                 | 321          | +14         | +4,4        |
| DB Dienstleistungen       | 248                  | 268          | -20         | -7,5        | 248                 | 268          | -20         | -7,5        |
| DB Netze Fahrweg          | 5.333                | 5.033        | +300        | +6,0        | 1.080               | 962          | +118        | +12,3       |
| DB Netze Personenbahnhöfe | 617                  | 552          | +65         | +11,8       | 157                 | 178          | -21         | -11,8       |
| DB Netze Energie          | 156                  | 149          | +7          | +4,7        | 83                  | 72           | +11         | +15,3       |
| Sonstige/Konsolidierung   | 2                    | 9            | -7          | -77,8       | 1                   | 9            | -8          | -88,9       |
| <b>DB-Konzern</b>         | <b>8.224</b>         | <b>8.053</b> | <b>+171</b> | <b>+2,1</b> | <b>3.412</b>        | <b>3.487</b> | <b>-75</b>  | <b>-2,2</b> |

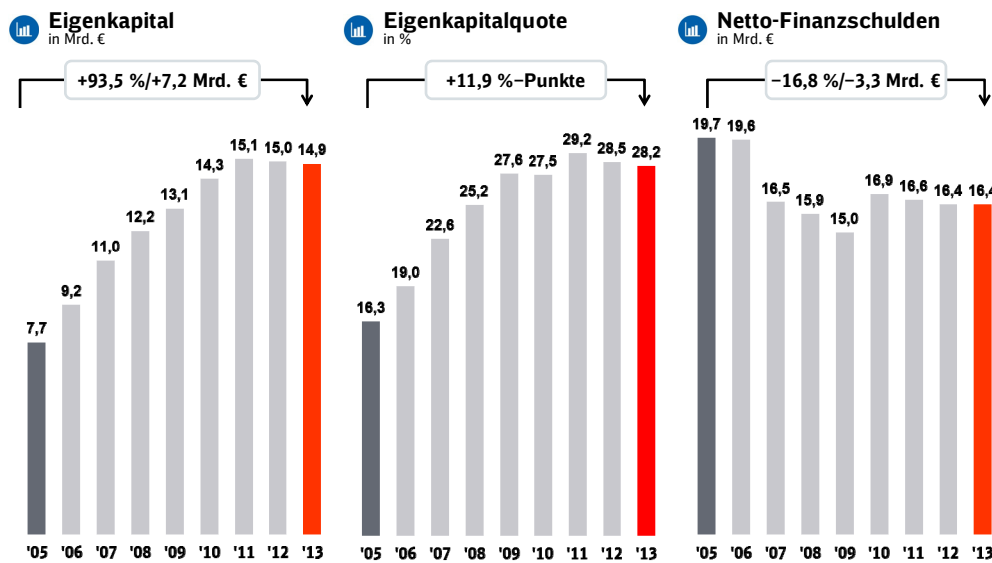
DB AG / DB ML AG

5

Geschäftsjahr 2013 – Bilanz



### Eigenkapitalquote deutlich gesteigert, Verschuldung spürbar reduziert



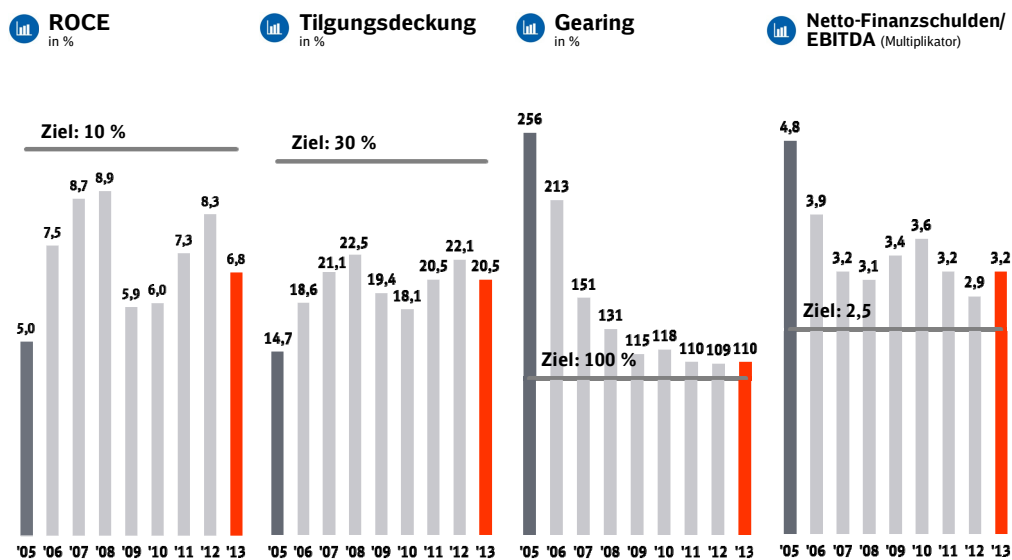
DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz

6

Geschäftsjahr 2013 – Wertmanagement



### Entwicklung Wertmanagementkennzahlen vorübergehend abgeschwächt



DB AG / DB ML AG

7

Geschäftsjahr 2013 - Kennzahlen Infrastruktur

**Infrastruktur: hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag**

**Finanzkennzahlen 2013**  
in Mio. €

|   | DB-Konzern | DB Netz AG | DB Station & Service AG | DB Energie GmbH | Summe Infrastruktur <sup>2)</sup> | Anteil an DB-Konzern in % |
|---|------------|------------|-------------------------|-----------------|-----------------------------------|---------------------------|
| Umsatz  | 39.119     | 4.556      | 1.104                   | 2.775           | 8.434                             | -                         |
| EBITDA bereinigt  | 5.139      | 1.512      | 356                     | 161             | 2.030                             | 39,5                      |
| Abschreibungen  | -2.903     | -          | -133                    | -90             | -1.093                            | 37,7                      |
| EBIT bereinigt  | 2.236      | 643        | 223                     | 71              | 937                               | 41,9                      |
| Operativer Zinssaldo  | -842       | -399       | -48                     | -15             | -462                              | 54,9                      |
| Operatives Ergebnis nach Zinsen                                 | 1.394      | 244        | 175                     | 56              | 476                               | 34,1                      |
| Sonstige Ergebnisbestandteile                                   | -518       | -180       | 2                       | -70             | -248                              | 47,9                      |
| Ergebnis vor Steuern (EBT)                                      | 876        | 64         | 177                     | -13             | 228                               | 26,0                      |
| Steuern   | -227       | -          | -                       | -               | -                                 | -                         |
| Ergebnis nach Steuern   | 649        | 64         | 177                     | -13             | 228                               | 35,1                      |
| Gewinnabführung <sup>1)</sup> (basierend auf dem HGB-Abschluss) | -          | -66        | -169                    | 37              | -197                              | -                         |
| Jahresergebnis  | 649        | -2         | 8                       | 24              | 30                                | 4,6                       |
| Brutto-Investitionen  | 8.224      | 5.312      | 616                     | 156             | 6.085                             | 74,0                      |
| Investitionszuschüsse   | -4.812     | -4.252     | -460                    | -73             | -4.785                            | 99,4                      |
| Netto-Investitionen   | 3.412      | 1.060      | 156                     | 83              | 1.299                             | 38,1                      |
| Anlagevermögen (immat./Sachanlageverm.)                         | 41.811     | 20.587     | 3.233                   | 1.042           | 24.862                            | 59,5                      |
| Capital Employed  | 33.086     | 17.920     | 2.935                   | 909             | 21.764                            | 65,8                      |
| Eigenkapital  | 14.912     | 7.324      | 1.497                   | 657             | 9.477                             | -                         |
| Netto-Finanzschulden  | 16.362     | 10.585     | 1.432                   | 179             | 12.197                            | 74,5                      |
| Adjustierte Netto-Finanzschulden                                | 21.008     | 10.604     | 1.504                   | 377             | 12.485                            | 59,4                      |
| Return on Capital Employed (ROCE) in %                          | 6,8        | 3,6        | 7,6                     | 7,8             | 4,3                               | -                         |
| Operativer Cashflow   | 4.297      | 1.114      | 308                     | 146             | 1.568                             | 36,5                      |
| Gearing in %  | 110        | 145        | 96                      | 27              | 129                               | -                         |
| Tilgungsdeckung in %  | 20,5       | 10,5       | 20,5                    | 38,8            | 12,6                              | -                         |
| Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)                   | 3,2        | 7,0        | 4,0                     | 1,1             | 6,0                               | -                         |

<sup>1)</sup> Vor Abzug von Steuern (wegen steuerlicher Organschaft mit der DB AG) sowie Leistungsverrechnung für Konzernleitungsstrukturen (bereinigtes EBIT DB AG 2013: -168 Mio. €).  
<sup>2)</sup> Etwasige Abweichungen zu den Einzelwerten sind rundungsbedingt.

**Fotonachweis**

|           |                     |
|-----------|---------------------|
| Titelbild | Max Lautenschläger  |
| Folie 2   | Harald Böttger      |
| Folie 3   | Ralf Braum          |
| Folie 4   | Wolfgang Klee       |
| Folie 5   | Frank Barby         |
| Folie 6   | Bartłomiej Banaszak |
| Folie 7   | Volker Emersleben   |
| Folie 8   | Andreas Labes       |
| Folie 9   | Hartwig Schneiderei |
| Folie 10  | Uwe Miethe          |



## 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

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)