



*„DB2020 – Unser Kompass
für die Zukunft“*

Halbjahres-Pressekonferenz 2014

Deutsche Bahn AG

DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstand Finanzen/Controlling

Berlin, den 24. Juli 2014

- 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 2014** führen.


Vor gut vier Monaten habe ich Ihnen im Rahmen unserer Bilanz-Pressekonferenz gesagt, dass wir uns **auch im Geschäftsjahr 2014 spürbaren Herausforderungen** gegenübersehen, diese Situation für uns allerdings nicht ungewöhnlich ist und wir die Themen angehen und meistern werden. Ich habe auch gesagt, dass wir im Geschäftsjahr 2014 insgesamt eine **stabile Entwicklung** gegenüber Vorjahr erwarten.

Beides hat sich im bisherigen Jahresverlauf bestätigt. Insgesamt stehen wir sogar ein bisschen besser da als erwartet. Aber genauso, wie es im März keinen Anlass zu Pessimismus und Depression gab, gibt es jetzt keinen Anlass zu Euphorie. Zumal das Geschäftsjahr 2013, gegen das wir uns hier vergleichen, ein wirtschaftlich sehr schwieriges Jahr für den DB-Konzern war. Und außerdem sollten wir nicht vergessen, dass das zweite Halbjahr mit einer ganzen Reihe von **Herausforderungen** noch vor uns liegt. Die zunehmende Wettbewerbsintensität in unseren Märkten, die Infrastrukturfinanzierung in Deutschland und auch die jetzt anstehenden Tarifverhandlungen bleiben Schlüsselthemen für unseren **nachhaltigen Unternehmenserfolg**. Wir bleiben hier konzentriert, fokussiert und mit Energie bei der Sache. Und wir haben unsere Strategie DB2020 fest im Blick. Sie wird Maßstab für unser konkretes Handeln sein. Deshalb haben wir unseren Halbjahresbericht 2014 unter das Motto gestellt: „**DB2020 – Unser Kompass für die Zukunft**“.


Wie gehabt, werde ich zunächst einen Überblick über die wesentlichen Eckdaten des ersten Halbjahres 2014 geben, dann einige vertiefende Ausführungen zu einzelnen Eckdaten machen und abschließend zum Ausblick auf das gesamte Geschäftsjahr 2014 kommen.


Zunächst zu den **Eckdaten des ersten Halbjahres 2014**.

Sie sehen hier auf den ersten Blick, dass die Richtung der Vorzeichen der Veränderungsraten unserer wesentlichen Kennzahlen wieder stimmt.

H1 2014- Überblick 

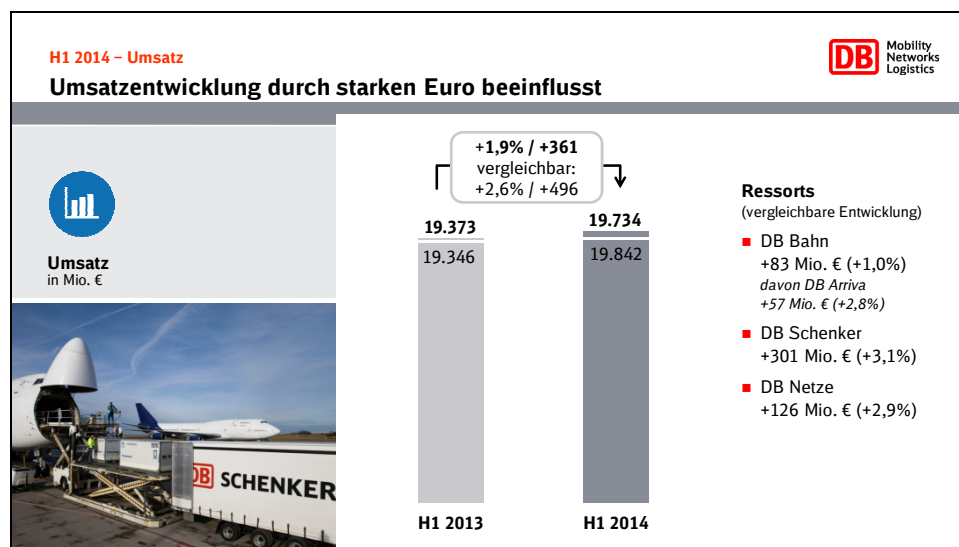
Positive Entwicklung im ersten Halbjahr 2014

	H1 2014	H1 2013	Veränderung	
			€	%
 Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €				
Umsatz bereinigt	19.734	19.373	+361	+1,9
Umsatz vergleichbar	19.842	19.346	+496	+2,6
EBIT bereinigt	1.088	1.018	+70	+6,9
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	554	+88	+15,9
Brutto-Investitionen	3.414	3.263	+151	+4,6
Netto-Investitionen	1.847	1.598	+249	+15,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.2014/31.12.2013	16.571	16.362	+209	+1,3
ROCE (in %)	6,5	6,1	-	-



- Beim **Umsatz** konnten wir im ersten Halbjahr 2014 wieder ein spürbares Wachstum von knapp 2 % erreichen. Wenn wir die Effekte durch den starken Euro herausrechnen, steht unter dem Strich auf vergleichbarer Basis sogar ein noch etwas höheres Umsatzwachstum von 2,6 %. Zu diesem vergleichbaren Umsatzwachstum haben so gut wie alle Geschäftsfelder beigetragen.
- Die positive Umsatzentwicklung spiegelt sich auch im **operativen Ergebnis** wider. Das bereinigte EBIT verbesserte sich um 70 Mio. € beziehungsweise knapp 7 %. Auch das **Ergebnis nach Steuern** stieg, und zwar um knapp 16 % auf 642 Mio. €.
- Unsere **Investitionstätigkeit** haben wir weiter verstärkt. Brutto- und Netto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2014 oberhalb der Werte aus dem ersten Halbjahr 2013. Wesentliche Investitionsschwerpunkte sind weiterhin die Schieneninfrastruktur und unsere Fahrzeugflotten.
- Die **Netto-Finanzschulden** haben sich gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2013 etwas erhöht. Das ist der „saisonale“ Effekt, den wir bereits in den Vorjahren gesehen haben und der im Wesentlichen auf die im ersten Halbjahr 2014 gezahlte Dividende von 200 Mio. € zurückzuführen ist.
- Unsere erhöhte Investitionstätigkeit führt auch zu einem Anstieg des Capital Employed. Infolge der etwas deutlicheren Ergebnissteigerung ist der **Return on Capital Employed** leicht auf nunmehr 6,5% gestiegen.

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

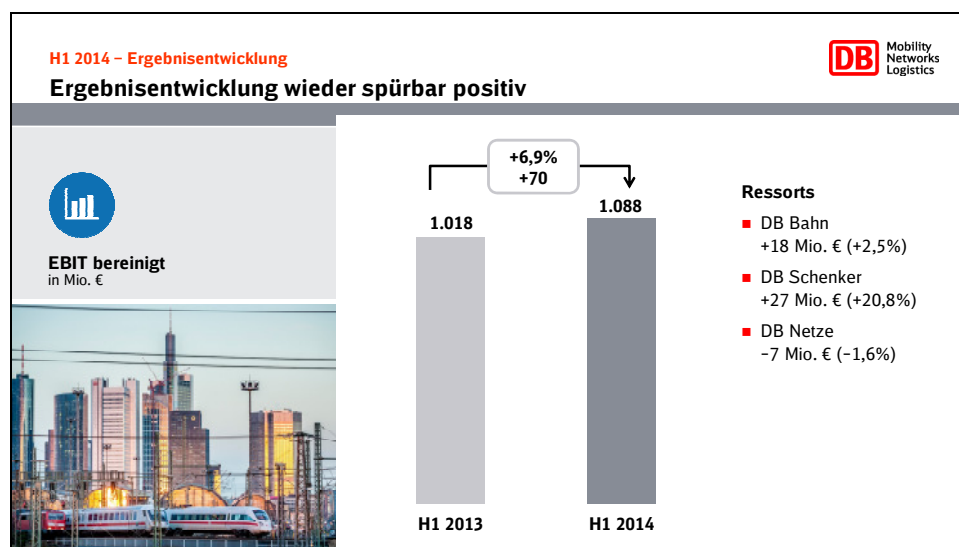


Der ausgewiesene **Umsatzanstieg** im ersten Halbjahr 2014 beträgt 1,9 % beziehungsweise 361 Mio. €. Auf vergleichbarer Basis vergrößert sich der Zuwachs auf 496 Mio. € beziehungsweise 2,6 %. Beim vergleichbaren Umsatz sind zwei Effekte bereinigt worden:

- positive **Konsolidierungskreiseffekte**, die im Wesentlichen aus der erstmalig vollständigen Einbeziehung der im Vorjahr erworbenen Veolia Osteuropa resultierten (+0,5 %), und
- negative **Währungskurseffekte**, die vor allem bei DB Schenker Logistics anfielen und auf den stärkeren Euro zurückzuführen sind (-1,2 %).

Die erfreuliche Botschaft ist, dass der vergleichbare Umsatzanstieg durch nahezu alle Geschäftsfelder des Konzerns getragen wird. Lediglich bei DB Bahn Fernverkehr waren wettbewerbsbedingt Leistungs- und Umsatzrückgänge zu verzeichnen.

Die positive Leistungs- und Umsatzentwicklung spiegelt sich auch in der **operativen Ergebnisentwicklung** wider.



Das **bereinigte EBIT** ist im ersten Halbjahr 2014 um knapp 7 % beziehungsweise 70 Mio. € angestiegen.

Die **Vorjahresbelastungen** aus dem intensiven Winter und dem Juni-Hochwasser in einer Größenordnung von rund 80 Mio. € sind zwar weggefallen. Dafür hat uns exakt ein Jahr nach dem letztjährigen Hochwasser das **Unwetter Ela in NRW** erwischt, dessen Ergebnisbelastung wir mit rund 60 Mio. € einschätzen. Die Belastung hat sich ganz überwiegend schon in den aktuellen Halbjahreszahlen niedergeschlagen.

Auch die zunehmende **Wettbewerbsintensität im Fernverkehr** hat uns im ersten Halbjahr zu schaffen gemacht. Die Umsatz- und Ergebniseinbußen durch den Wettbewerb mit dem Fernbus und die damit einhergehende veränderte Preiswahrnehmung unserer Kunden schätzen wir in einer Größenordnung von rund 50 Mio. € ein.

Um die **Qualität der Infrastruktur** sicherzustellen und den **laufenden Betrieb** auf hohem Niveau zu stabilisieren, haben wir in der Infrastruktur unsere Instandhaltungsaufwendungen planmäßig verstärkt und zusätzliches Personal eingestellt. Beide Effekte zusammengenommen ergeben eine Zusatzbelastung in Höhe von rund 70 Mio. €.

Wenn man die von mir gerade erwähnten Einflussgrößen addiert, ergeben sich per saldo Ergebnisbelastungen von rund 100 Mio. €. Dass wir das operative Ergebnis im Vorjahresvergleich trotzdem um 70 Mio. € verbessert haben, liegt daran, dass wir nicht nur **positive Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld** verzeichnen, sondern auch in allen Geschäftsfeldern inklusive Konzernleitung einen klaren Fokus auf **Gegensteuerung** und **effiziente Kostenstrukturen** haben.

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

H1 2014 – Umsatz- und Ergebnisentwicklung		DB Mobility Networks Logistics	
Belastungen bei DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg			
 Entwicklung der Geschäftsfelder in Mio. €	Umsatz (vergleichbar)	EBIT bereinigt	
	Veränderung in Mio. € ggü. H1 2013		
	DB Bahn Fernverkehr	-32	-44
	DB Bahn Regio	+58	+52
	DB Arriva	+57	+10
	DB Schenker Rail	+34	+15
	DB Schenker Logistics	+267	+12
	DB Dienstleistungen	-16	+24
	DB Netze Fahrweg	+81	-25
	DB Netze Personenbahnhöfe	+22	+19
	DB Netze Energie	+23	-1

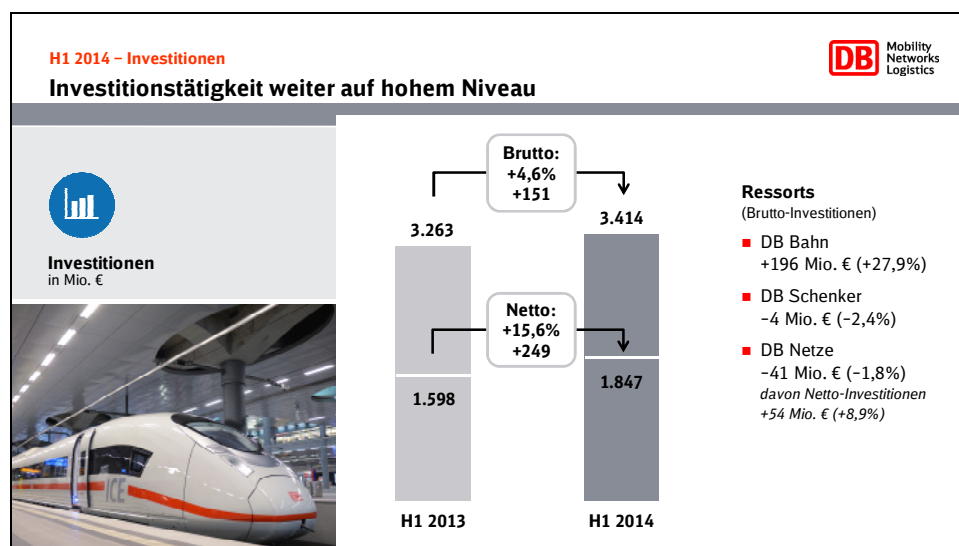
Die positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung wurde **breit über die Geschäftsfelder** getragen. Auf die beiden Ausnahmen bin ich schon eingegangen.

- Zum einen die Entwicklung bei **DB Bahn Fernverkehr**. Hier wirkten insbesondere rückläufige Mengen- und Umsatzentwicklungen belastend. Ursächlich ist neben der verschärften Wettbewerbssituation mit dem Fernbus auch eine erhöhte Preissensibilität bei den Kunden, die durch niedrige Benzinnpreise zusätzlich verstärkt wird. Die Kostenseite des Fernverkehrs wird demgegenüber durch höhere Kosten für Energie, Infrastruktur und Personal zusätzlich belastet. In der Summe führte dies zu einem spürbaren Ergebnismrückgang.

- Zum anderen die Entwicklung bei **DB Netze Fahrweg**. Hier haben wir ja bereits mit zusätzlichen Aufwandsbelastungen insbesondere für Instandhaltung und laufenden Betrieb gerechnet. Aber die erheblichen Schäden durch das Unwetter Ela haben in der Infrastruktur zu weiteren Umsatzausfällen und zusätzlichen Aufwendungen zur Schadensbeseitigung geführt. Das bereinigte EBIT des Geschäftsfelds war daher im ersten Halbjahr 2014 rückläufig.

Insgesamt gilt das, was Rüdiger Grube bereits in seiner Rede festgehalten hat: Nach einem schwierigen Jahr 2013 befinden wir uns bei Umsatz und Ergebnis wieder im **Aufwärtstrend**. Aber in einem herausfordernden Umfeld sind jährliche Zuwächse bei Umsatz, Gewinn und Kapitalverzinsung eben **kein Selbstläufer**. Das müssen wir uns immer wieder hart erarbeiten. Das insgesamt positive erste Halbjahr 2014 nehmen wir als **Schwung für das zweite Halbjahr**.

Und damit wir auch langfristig und nachhaltig erfolgreich sind, steht das Thema **Investitionen** ganz oben auf unserer strategischen Agenda. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass wir auch im ersten Halbjahr 2014 weiter **in die Zukunft unseres Unternehmens** und damit auch in die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland **investiert haben**.

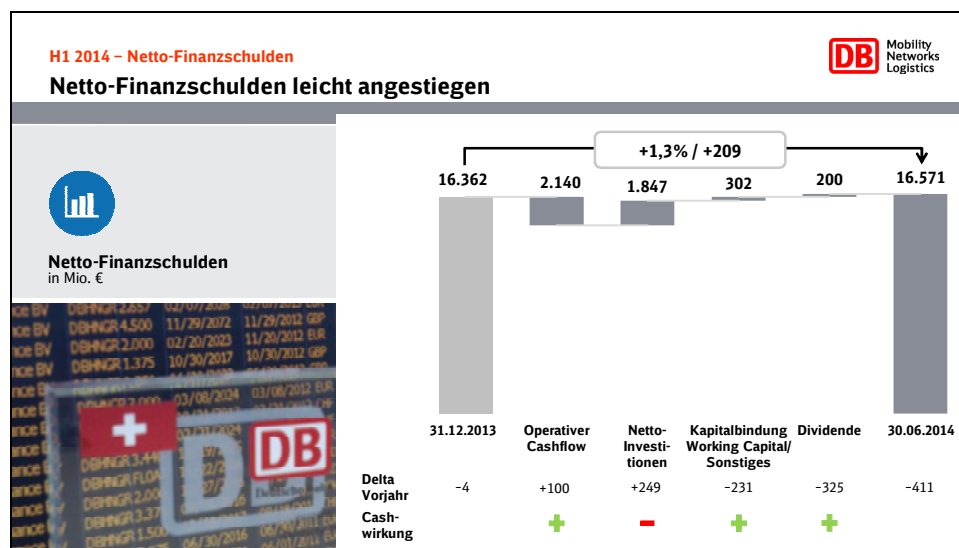


Unser **Investitionskurs** drückt sich insbesondere in dem Anstieg der Netto-Investitionen um 249 Mio. € beziehungsweise 15,6 % aus. Insgesamt stiegen die Brutto-Investitionen um 151 Mio. € beziehungsweise 4,6 % auf 3.414 Mio. €.

Die **Investitionsschwerpunkte** lagen dabei unverändert mit einem Anteil von rund 65 % in der Infrastruktur und mit rund 95 % in Deutschland.

Auf der Ebene der Geschäftsfelder war der wesentliche Treiber die Entwicklung im Geschäftsfeld **DB Bahn Regio**. Dieses steuerte ein Plus von 240 Mio. € bei. Hier wirkten sich Fahrzeuginvestitionen für die S-Bahnen Stuttgart und Rhein-Main maßgeblich aus. Der Zulauf der Fahrzeuge ist im Vergleich zu den vereinbarten Terminen aber nach wie vor verzögert und unterhalb unserer Erwartungen.

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




Die positive operative Ergebnisentwicklung spiegelte sich auch in der Entwicklung des **operativen Cashflows** wider, der um 100 Mio. € auf 2,1 Mrd. € angestiegen ist.

Trotz der positiven Entwicklung des operativen Cashflows lagen die Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2014 über dem Niveau des Vorjahresendes. Hierbei wirkten sich die gestiegenen **Netto-Investitionen** und der saisonale Effekt aus der **Dividendenzahlung** aus.

Die **Netto-Finanzschulden** sind daher im Vergleich zum Jahresende 2013 um 209 Mio. € beziehungsweise 1,3 % angestiegen. Im Vergleich zum 30. Juni 2013 liegen sie allerdings um 411 Mio. € beziehungsweise rund 2 % niedriger.

Die Entwicklung unserer Netto-Finanzschulden werden wir weiter fest im Auge behalten, weil dadurch unser **Finanzierungsspielraum für Investitionen** mit beeinflusst wird. Aus diesem Grund spiegeln wir unsere Investitionspläne regelmäßig an der aktuellen Marktsituation. Wir werden dabei unverändert eine **vernünftige Balance** finden zwischen dem Wahrnehmen 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 laufende Geschäftsjahr 2014** kommen:

Geschäftsjahr 2014 – Ausblick		DB Mobility Networks Logistics		
Erwartungen für Geschäftsjahr 2014 weitgehend unverändert				
	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)	
 Ausblick in Mio. €				
Umsatz bereinigt	39.119	-41.000	-40.500	
EBIT bereinigt	2.236	-2.200	>2.200	
Jahresergebnis	649	-1.100	>1.100	
Brutto-Investitionen	8.224	-9.500	-9.500	
Netto-Investitionen	3.412	-4.500	-4.500	
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.362	17,0-17,5	17,0-17,5	

Grundsätzlich bestätigt der bisherige Jahresverlauf unsere **Erwartungen für das Gesamtjahr 2014**. Wir haben daher unseren **Ausblick von Ende März weitgehend unverändert** gelassen. Die Zahlen sind auf dem Chart noch einmal dargestellt.

- Infolge der starken Entwicklung des Euros und der schwächeren Entwicklung bei DB Fernverkehr haben wir die **Umsatzprognose** leicht zurückgenommen. Sie liegt aber immer noch stabil oberhalb der 40 Mrd. €, sodass wir uns nahezu sicher sind, das Geschäftsjahr 2014 mit einem neuen **Rekordumsatz** abzuschließen.
- Trotz der Sonderbelastungen durch das Unwetter Ela und der in dieser Höhe nicht erwarteten Umsatz- und Ergebniseinbußen im Fernverkehr gehen wir davon aus, dass das **operative Ergebnis** mindestens in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.
- Bei den übrigen Kennzahlen – **Jahresergebnis, Investitionen** und **Netto-Finanzschulden** – bleibt der Ausblick unverändert, wobei wir bei der Verschuldung eher glauben, am unteren Ende der bisher prognostizierten Bandbreite von 17,0 bis 17,5 Mrd. € herauszukommen.

Die Ergebnisentwicklung steht weiterhin unter dem Vorbehalt, dass sich keine zusätzlichen **materiellen Risiken** konkretisieren, die den DB-Konzern massiv beeinflussen. Von der **weltwirtschaftlichen Unsicherheit** und der nochmals gestiegenen **Wettbewerbsdynamik** einmal abgesehen, sehen wir hier in Deutschland ein hohes Risikopotenzial in den anstehenden **Tarifverhandlungen**, die durch das Auslaufen des Grundlagentarifvertrags eine besondere Dynamik bekommen können. Über das Jahr 2014 hinaus wirken außerdem die noch ausstehende Regelung zur **Infrastrukturfinanzierung** und die Mitte Juli beschlossene **EEG-Novelle**, die ohne entsprechende Kompensation an anderer Stelle zu einer Mehrbelastung bei den Eisenbahnen und zu einer Schwächung des Verkehrsträgers Schiene führen wird. Auch das Thema **Fahrzeugverfügbarkeit** bleibt unverändert kritisch.

Aber trotz aller Herausforderungen: Wir konzentrieren uns auf unsere **Stärken** und werden mit **Energie, Fokus und Willenskraft** an der Umsetzung unserer **Strategie DB2020** arbeiten. Was uns dabei Kraft und Zuversicht gibt, ist, dass der mit der Strategie DB2020 eingeschlagene Weg der richtige ist. Getreu dem Motto, unter das wir den Halbjahresbericht 2014 gestellt haben: „**DB2020 – Unser Kompass für die Zukunft**“.

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

Anhang




H1 2014 – Überblick

Highlights erstes Halbjahr 2014

Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftswachstum setzt sich in Deutschland fort, Euro-Raum bleibt schwach Weltweite wirtschaftliche Dynamik hat sich verbessert Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise bestehen weiterhin Belastungen durch steigende Faktorkosten in Deutschland
Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Positive Entwicklung im Regionalverkehr, Fernverkehr durch Wettbewerbsverschärfung mit dem Fernbus beeinträchtigt DB Arriva: positive Entwicklung unter anderem durch erstmalig vollständige Einbeziehung von Veolia Osteuropa
Transport und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> Wieder positive Volumenentwicklung im Schienengüterverkehr Starke Leistungsentwicklung in der Logistik: Zunahme im Europäischen Landverkehr, in der Seefracht und in der Luftfracht
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Aufwandsbelastungen (u. a. Beseitigung der Schäden eines Unwetters) Leichter Anstieg der Trassennachfrage Konzernexterne Trassennachfrage wächst erneut, Anteil steigt auf 24,6 %

DB AG / DB ML AG 1



H1 2014 – Umsatzentwicklung

Positive Umsatzentwicklung in nahezu allen Geschäftsfeldern

lit. Gesamtumsatz (Mio. €)	H1 2014 effektiv	Bereinigungen			H1 2014 vgl.	H1 2013 vgl.	Veränderung	
		Kons.-Kreis ¹⁾	FX	Umgl.			€	%
DB Bahn Fernverkehr	1.979	-	-	-	1.979	2.011	-32	-1,6
DB Bahn Regio	4.438	-	-	-	4.438	4.380	+58	+1,3
DB Arriva	2.210	-110	-36	-	2.064	2.007	+57	+2,8
DB Schenker Rail	2.452	-	-8	-	2.444	2.410	+34	+1,4
DB Schenker Logistics	7.407	-8	+270	-	7.669	7.402	+267	+3,6
DB Dienstleistungen	1.507	-	-	-	1.507	1.523	-16	-1,1
DB Netze Fahrweg	2.425	-	-	-	2.425	2.344	+81	+3,5
DB Netze Personenbahnhöfe	589	-	-	-	589	567	+22	+3,9
DB Netze Energie	1.416	-	-	-	1.416	1.393	+23	+1,7
Sonstige/Konsolidierung /Überleitung	-4.689	-	-	-	-4.689	-4.691	+2	-
DB-Konzern	19.734	-118	+226	-	19.842	19.346	+496	+2,6

¹⁾ Konsolidierungskreisveränderungen.

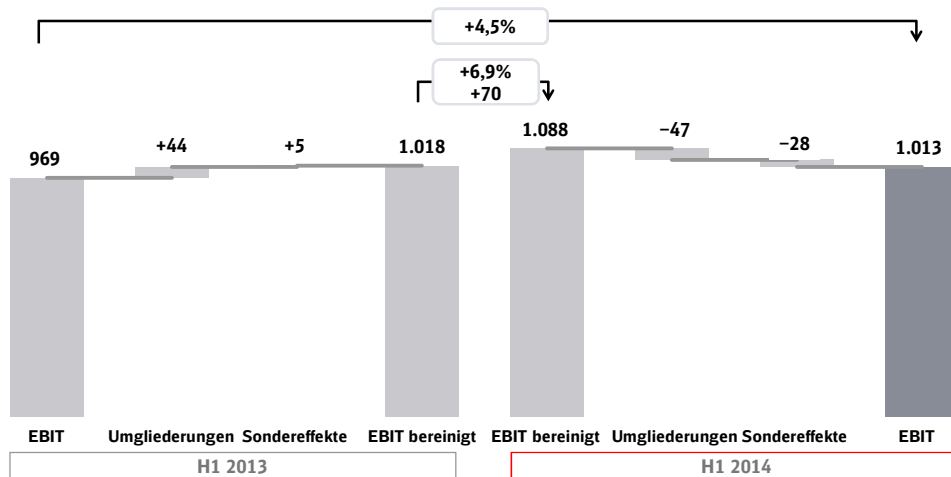
DB AG / DB ML AG 2

H1 2014 - Ergebnisentwicklung



EBIT-Entwicklung wieder positiv

EBIT und EBIT bereinigt (Mio. €)



DB AG / DB ML AG

3

H1 2014 - Ergebnisentwicklung



Überwiegend aufsteigende EBIT-Entwicklung auf Geschäftsfeldebene

(Mio. €)	EBIT bereinigt			OPERATIVES ERGEBNIS NACH ZINSEN			AO-Ergebnis H1 2014
	H1 2014	H1 2013	Veränderung absolut	H1 2014	H1 2013	Veränderung absolut	
DB Bahn Fernverkehr	123	167	-44	123	168	-45	-
DB Bahn Regio	485	433	+52	462	414	+48	-
DB Arriva	104	94	+10	86	71	+15	-6
DB Schenker Rail	9	-6	+15	-36	-49	+13	+1
DB Schenker Logistics	148	136	+12	127	116	+11	-7
DB Dienstleistungen	28	4	+24	22	-1	+23	-16
DB Netze Fahrweg	267	292	-25	64	92	-28	-
DB Netze Personenbahnhöfe	136	117	+19	111	93	+18	-
DB Netze Energie	34	35	-1	26	27	-1	-
Sonstige/Konsolidierung	-246	-254	-8	-311	-333	+22	-
DB-Konzern	1.088	1.018	+70	674	598	+76	-28

DB AG / DB ML AG

4

H1 2014 – Investitionen



Deutliche Zunahme der Investitionen

Investitionen (Mio. €)	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	H1 2014	H1 2013	Veränderung		H1 2014	H1 2013	Veränderung	
			€	%			€	%
DB Bahn Fernverkehr	116	75	+41	+54,7	116	75	+41	+54,7
DB Bahn Regio	707	469	+238	+50,7	706	467	+239	+51,2
DB Arriva	75	158	-83	-52,2	74	155	-81	-52,3
DB Schenker Rail	78	66	+12	+18,2	78	66	+12	+18,2
DB Schenker Logistics	88	104	-16	-15,4	88	104	-16	-15,4
DB Dienstleistungen	106	104	+2	+1,9	106	104	+2	+1,9
DB Netze Fahrweg	1.987	1.993	-6	-0,3	578	485	+93	+19,2
DB Netze Personenbahnhöfe	194	241	-47	-19,4	62	103	-41	-39,8
DB Netze Energie	44	32	+12	+37,5	20	18	+2	+11,1
Sonstige/Konsolidierung	19	21	-2	-9,5	19	21	-2	-9,5
DB-Konzern	3.414	3.263	+151	+4,6	1.847	1.598	+249	+15,6

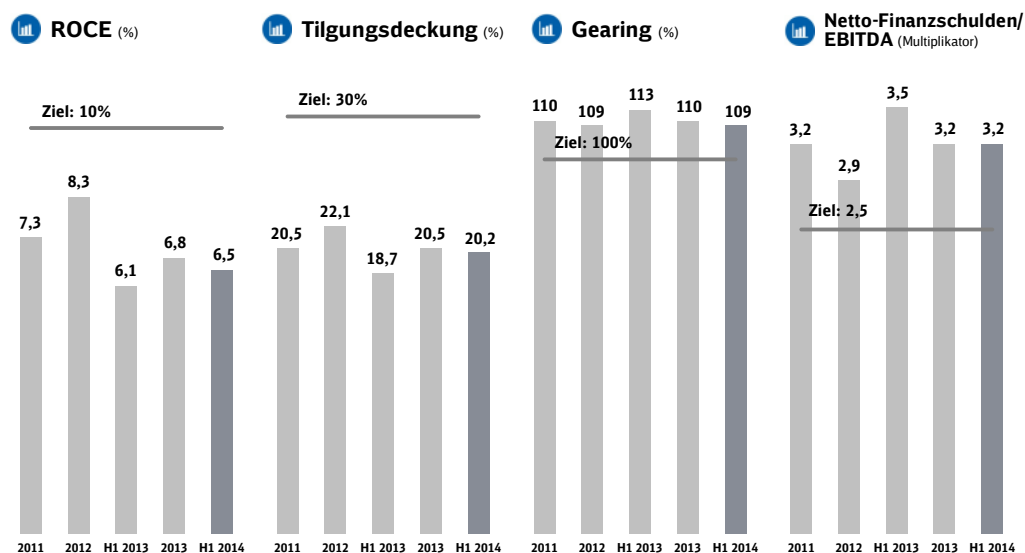
DB AG / DB ML AG

5

H1 2014 – Wertmanagement



Positive Entwicklung der Wertmanagementkennziffern im Halbjahresvergleich



DB AG / DB ML AG

6

H1 2014 – Kennzahlen Infrastruktur

Infrastruktur: hohe Kapitalbindung bei unterproportionalem Ergebnisbeitrag

Finanzkennzahlen H1 2014 (Mio. €)	DB-Konzern	DB Netz AG	DB Station& Service AG	DB Energie GmbH	Summe Infrastruktur	Anteil (%) an DB-Konzern
Umsatz bereinigt	19.734	2.341	581	1.416	4.338	-
EBITDA bereinigt	2.554	729	198	66	993	38,9
Abschreibungen	-1.466	-454	-66	-32	-552	37,6
EBIT bereinigt	1.088	275	132	34	441	40,5
Operativer Zinssaldo	-414	-203	-24	-8	-235	56,8
Operatives Ergebnis nach Zinsen	674	72	108	26	206	30,6
Sonstige Ergebnisbestandteile	-104	-1	2	-13	-12	11,5
Ergebnis vor Steuern (EBT)	570	71	110	13	194	34,0
Steuern	72	-	-	-	-	-
Ergebnis nach Steuern	642	71	110	13	194	30,2
Brutto-Investitionen	3.414	1.975	194	44	2.213	64,8
Investitionszuschüsse	-1.567	-1.409	-133	-24	-1.566	99,9
Netto-Investitionen	1.847	566	61	20	647	35,0
Anlagevermögen (immat./Sachanlageverm.)	42.191	20.700	3.232	1.029	24.961	59,2
Capital Employed	33.604	17.650	2.889	868	21.407	63,7
Eigenkapital	15.147	7.394	1.606	691	9.691	-
Netto-Finanzschulden	16.571	10.233	1.275	126	11.634	70,2
Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.166	10.251	1.346	364	11.961	56,5
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,5	3,1	9,2	7,8	4,1	-
Operativer Cashflow	2.140	526	174	59	758	35,4
Gearing in %	109	138	79	18	120	-
Tilgungsdeckung in %	20,2	10,3	25,8	32,4	12,7	-
Netto-Finanzschulden / EBITDA (Multiplikator)	3,2	7,0	3,2	1,0	5,8	-

DB AG / DB ML AG

7

H1 2014

Fotonachweis

Titelbild	Max Lautenschläger
Folie 2	Volker Emersleben
Folie 3	Ralf Braum
Folie 4	Holger Peters
Folie 5	Bartłomiej Banaszak
Folie 6	Oliver Lang
Folie 7	Hartwig Schneidereit
Folie 8	Joujou/pixelio, www.pixelio.de

DB AG / DB ML AG | Dr. Richard Lutz

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

Tel. +49 (0)30 297-61131
Fax +49 (0)30 297-61919
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