



Konsequent für klimafreundliche Mobilität und Logistik

Reden von
Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender
Dr. Levin Holle, Vorstand Finanzen und Logistik

Halbjahres-Pressekonferenz 2023

Deutsche Bahn AG

27.07.2023

Es gilt das gesprochene Wort.

Teil A – Dr. Richard Lutz



Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Presse,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

es gibt gute Nachrichten für unsere Kundinnen und Kunden: Die Chancen stehen gut wie nie, dass im Tarifkonflikt mit der Gewerkschaft EVG Streiks endgültig vom Tisch sind. Gestern Abend haben die beiden Schlichter Heide Pfarr und Thomas de Maizière einen Kompromissvorschlag vorgelegt, der von beiden Seiten ausdrücklich anerkannt wird.

Darüber entscheiden nun bis zum 28. August die EVG-Mitglieder in einer Urabstimmung. Natürlich müssen wir jetzt erst einmal In Ruhe dieses souveräne Votum der EVG-Mitglieder abwarten. Aber ich bin sehr zuversichtlich, dass die EVG-Mitglieder am Ende den höchsten Tarifabschluss in der Geschichte der Deutschen Bahn honorieren werden.

Wir als DB sind mit diesem Vorschlag wirklich an die Grenze des wirtschaftlich Vertretbaren gegangen, tragen diesen Kompromiss jedoch bewusst mit, weil wir damit auch die hervorragenden Leistungen unserer Mitarbeitenden anerkennen wollen.

So viel zu diesem aktuellen Thema.

Meine Damen und Herren,

ich darf Sie nun herzlich zu unserer Pressekonferenz begrüßen! Levin Holle und ich möchten Ihnen die Bilanz des DB-Konzerns für das erste Halbjahr 2023 vorstellen.

2023 ist für die DB ein Jahr des Wandels. Wir treiben die notwendigen Veränderungen entschlossen und konsequent voran! Im Zentrum steht unser Programm für eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur, das wir gemeinsam mit dem Bund auf den Weg bringen und bei dem wir als DB in Vorleistung gehen.

Wir bauen den Investitionsstau im Schienennetz systematisch ab und schaffen eine Infrastruktur, die sich am Gemeinwohl orientiert. Das heißt eine Infrastruktur, die konsequent entlang der Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, der Umwelt und der Wirtschaft ausgerichtet ist und die eine Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung ermöglicht.

Diese Ziele haben wir uns mit unserer Strategie der Starken Schiene schon vor vier Jahren zu eigen gemacht und seitdem trotz zahlreicher Umfeld-Krisen konsequent und mit Nachdruck verfolgt. Die Nachfrage gibt uns dabei recht: Sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr blicken wir auf ein erfolgreiches erstes Halbjahr zurück.



DB

Die **intakte Nachfrage** in allen Bereichen bestätigt den Trend zu

klimatefreundlicher Mobilität.

Insgesamt

11 Mio.

Deutschlandtickets verkauft während der ersten zwei Verkaufsmonate.

2

Das Deutschlandticket ist ein echter Renner und beflügelt den ÖPNV: In den ersten zwei Verkaufsmonaten wurden branchenweit bereits 11 Millionen Tickets verkauft. Das ist schon jetzt beachtlich und das Nachfragepotenzial ist noch lange nicht ausgeschöpft. Perspektivisch rechnen wir damit, dass jeder fünfte Mensch in der Bundesrepublik das Deutschlandticket abonnieren wird.

Wie gern die Menschen das neue Angebot nutzen, zeigt ein zweistelliges Plus bei der Verkehrsleistung von DB Regio.

Auch der Fernverkehr war sehr erfolgreich: Einen historischen Rekord gab es bei der Verkehrsleistung – und damit der Anzahl der Kilometer, die Reisende per Zug zurücklegten. Das ist eine gute Nachricht für die DB und für das Klima.



Den Umsatz im Fernverkehr haben wir im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 36 Prozent auf 2,9 Milliarden Euro gesteigert. Im Mai und Juni konnten wir neue Umsatzrekorde verbuchen. Insgesamt waren im ersten Halbjahr bereits mehr als 68 Millionen Menschen in unseren Fernverkehrszügen unterwegs.

Auch DB Schenker blickt auf ein gutes erstes Halbjahr zurück und hat trotz der sich normalisierenden Frachtraten im Luft- und Seefrachtverkehr erneut einen erfreulich hohen Beitrag zum Konzernergebnis geleistet, sodass wir unter dem Strich operativ ein positives Ergebnis erzielen konnten.

Unsere Güterverkehrstochter DB Cargo schreibt weiter Verluste. Negativ hat sich unter anderem das verschlechterte Wettbewerbsumfeld für den Schienengüterverkehr mit im Vergleich zu den Sprit- deutlich gestiegenen Strompreisen und einer ohnehin geringen Marktdynamik ausgewirkt.

Sehr erfolgreich waren wir im ersten Halbjahr 2023 auf dem Arbeitsmarkt: In einem immer intensiver werdenden Wettbewerb um knappe Arbeitskräfte konnten wir mehr als 13.500 neue Kolleginnen und Kollegen für die Bahn gewinnen.

Und wir haben kräftig in neue Züge investiert: In einem der größten Beschaffungsvorhaben unserer Unternehmensgeschichte haben wir 73 neue ICE für insgesamt zwei Milliarden Euro gekauft, darunter 56 ICE L und 17 ICE 3neo. Die zusätzlichen Züge stoßen ab 2026 zu unserer Flotte und sorgen für noch mehr Reisekomfort.



Schon heute profitieren unsere Kundinnen und Kunden von Angebotsverbesserungen: Zwischen 11 Großstädten besteht bereits ein Halbstundentakt. 2026 werden es 20 Großstädte sein, die wir mit einem ICE-Halbstundentakt an den bundesweiten Fernverkehr anbinden.

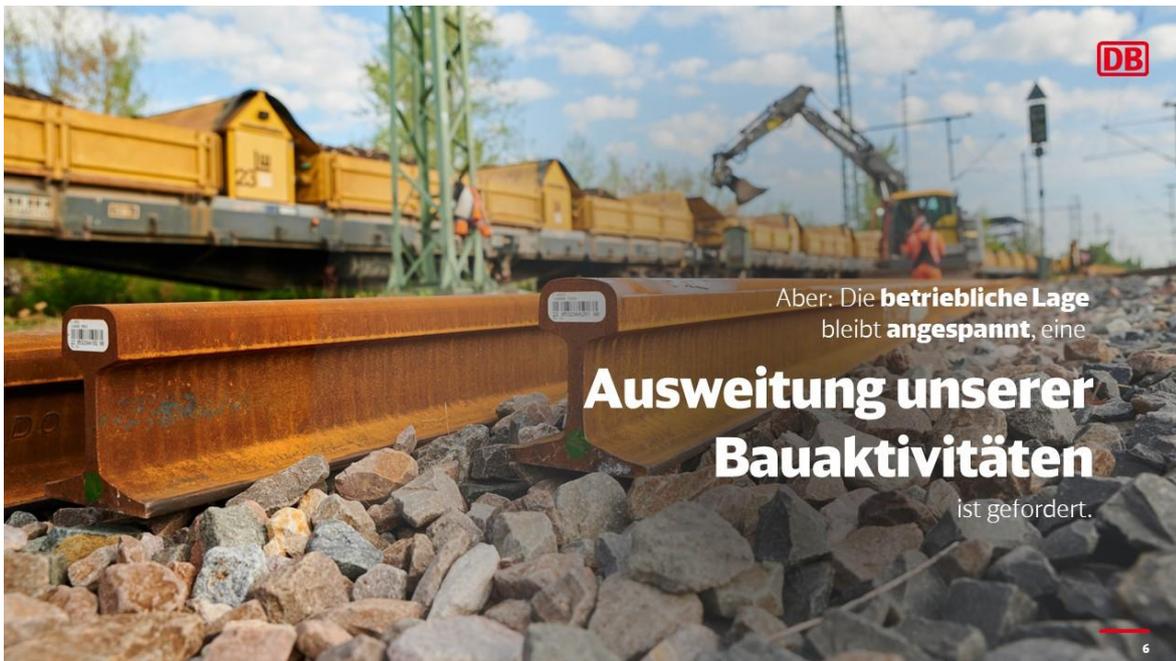
Der Komfort Check-in ist ein von unseren Fahrgästen gern genutztes Feature des DB Navigators. Deutschlands erfolgreichste Mobilitäts-App bekommt im November zudem zahlreiche verbesserte Funktionen, die viele Interessierte jetzt schon testen.

Die genannten Positivbeispiele sollen aber nicht darüber hinwegtäuschen: Betrieblich war das erste Halbjahr 2023 alles andere als zufriedenstellend. Unsere Kundinnen und Kunden haben unter einer oft nicht befriedigenden Qualität und einer von unseren eigenen Ansprüchen weit entfernten Pünktlichkeit gelitten.

Nach wie vor sind rund 80 Prozent der Unpünktlichkeit auf die Infrastruktur zurückzuführen, weil sie zu alt und zu störanfällig und für den wachsenden Verkehr auf der Schiene nicht ausreichend dimensioniert ist.

Dadurch entstehen Engpässe, Staus und Verspätungen.

Hinzu kommt, dass die notwendige Ausweitung unserer Bauaktivitäten die ohnehin schon knappe Kapazität weiter einschränkt und die betriebliche Belastungssituation zusätzlich verschärft.



Einen Anteil an dem erhöhten Bauvolumen hat auch ein umfangreiches Schwellenprogramm: Als Konsequenz eines präventiven Prüfprogramms tauschen wir in diesem Jahr insgesamt rund 480.000 Betonschwellen aus – üblich sind rund 80.000 Schwellen im Jahr.

Allein das bedeutet 400 zusätzliche Baustellen im Schienennetz.

Außerdem haben zwei Warnstreiks der EVG unsere Kundinnen und Kunden getroffen.

Der Hauptgrund für die unzureichende betriebliche Qualität bleibt – ich habe es bereits gesagt – der schlechte Zustand der Infrastruktur.

Deshalb sind die Weichenstellungen, die wir gemeinsam mit dem Bund in diesem Frühjahr getroffen haben, von größter Bedeutung für unsere Kundinnen und Kunden.

Wir freuen uns, dass sich der politische Rückhalt und das starke politische Bekenntnis für die Eisenbahn auch im konkreten Regierungshandeln zeigt: Die Bundesregierung hat auch bei ihrem jüngsten Beschluss zum Bundeshaushalt 2024 die Entscheidung des Koalitionsausschusses von Ende März bekräftigt, den Investitionsstau im deutschen Schienennetz entschlossen abzubauen und bis 2027 bis zu 45 Milliarden Euro zusätzlich in die Schiene zu investieren.

Davon sollen 15 Milliarden Euro in den kommenden zwei Jahren bereitgestellt werden. Das ist ein wichtiges Signal und unterstützt den notwendigen Aufbau von Bau- und PlanungsKapazitäten in der Bahnindustrie.



Es ist ein Paradigmenwechsel und eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende, dass ein großer Teil der zusätzlichen LKW-Mauteinnahmen künftig unmittelbar in die Schiene fließen wird.

Das Schienennetz der Zukunft beruht auf drei zentralen Bausteinen:

Erstens: Einer nachhaltigen Sanierung des überalterten und störungsanfälligen Bestandsnetzes und der Bahnhöfe mit einer damit einhergehenden deutlichen Verbesserung der Qualität für unsere Fahrgäste und die verladende Industrie. Der Weg dorthin führt über eine schrittweise Generalsanierung der hochbelasteten Korridore ab Juli 2024.

Zweitens: Der weiteren Digitalisierung des Schienennetzes zur deutlichen Ausweitung der Kapazität des bestehenden Netzes.

Und drittens: Dem entschlossenen Aus- und Neubau sowie der weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes für zusätzliche Kapazitäten und die Umsetzung des Deutschlandtakts.

Für uns gilt mit Blick auf die Infrastruktur: Gemacht wird, was gebraucht wird! Und dass vieles gebraucht wird, ist deutlich genug zu sehen.

Parallel zu den Maßnahmen für eine starke Infrastruktur arbeiten wir konsequent daran, unser Angebot noch attraktiver zu machen, die Produktivität zu steigern und Kostensteigerungen im Griff zu behalten.

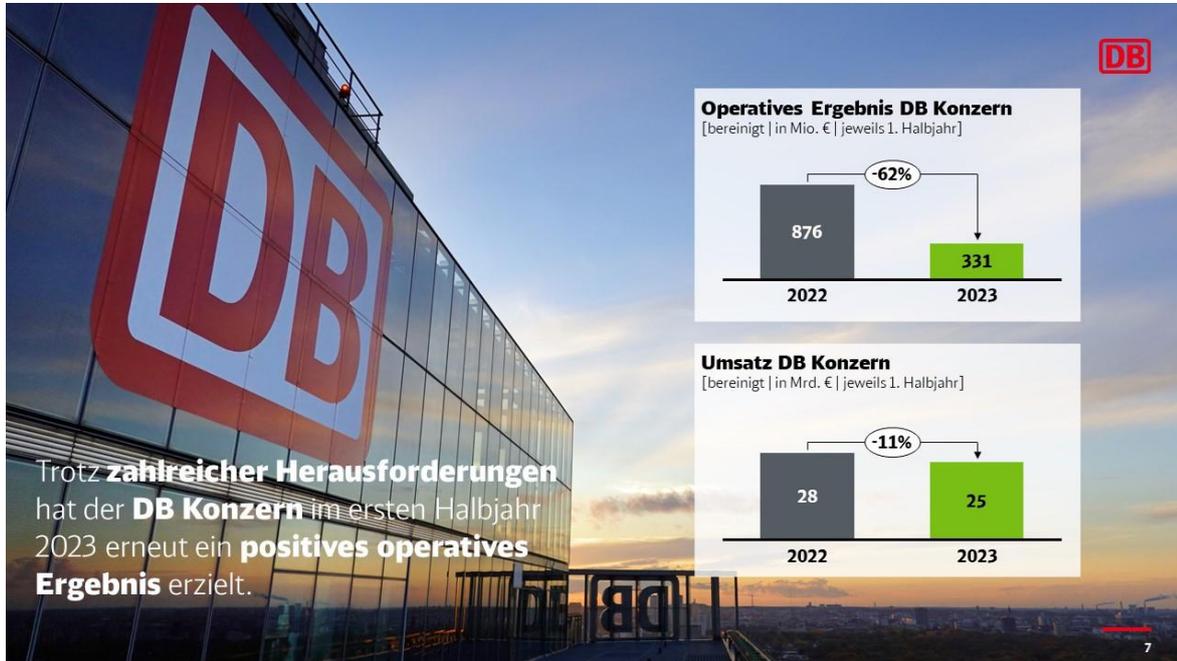
Bevor ich näher auf unser Programm für das zweite Halbjahr und darüber hinaus eingehe, gibt Ihnen Levin Holle einen Überblick zu den wirtschaftlichen Kennzahlen.

So viel vorweg: Das schwierige Umfeld mit der hohen Inflation und extrem gestiegenen Baukosten wird sich auf unser Ergebnis für das Jahr 2023 ebenso auswirken wie unsere milliardenschweren Vorleistungen bei der Infrastruktur.

Teil B – Dr. Levin Holle

Sehr geehrte Damen und Herren,

Richard, Du hast es angesprochen: Einfacher ist unser Geschäft sicherlich nicht geworden. All das, was Du genannt hast, schlägt sich in unseren Zahlen nieder.



Der DB-Konzern hat in den ersten sechs Monaten 2023 trotz zahlreicher Herausforderungen mit 331 Millionen Euro erneut ein positives operatives Ergebnis erzielt. Unser operativer Konzern-Gewinn ist aber deutlich um mehr als 62 Prozent gesunken und bleibt damit weit unter der Marke aus dem ersten Halbjahr 2022.

Beim Umsatz erreicht der DB-Konzern in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres rund 25 Milliarden Euro. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es mit rund 28 Milliarden Euro noch etwa 11 Prozent mehr.

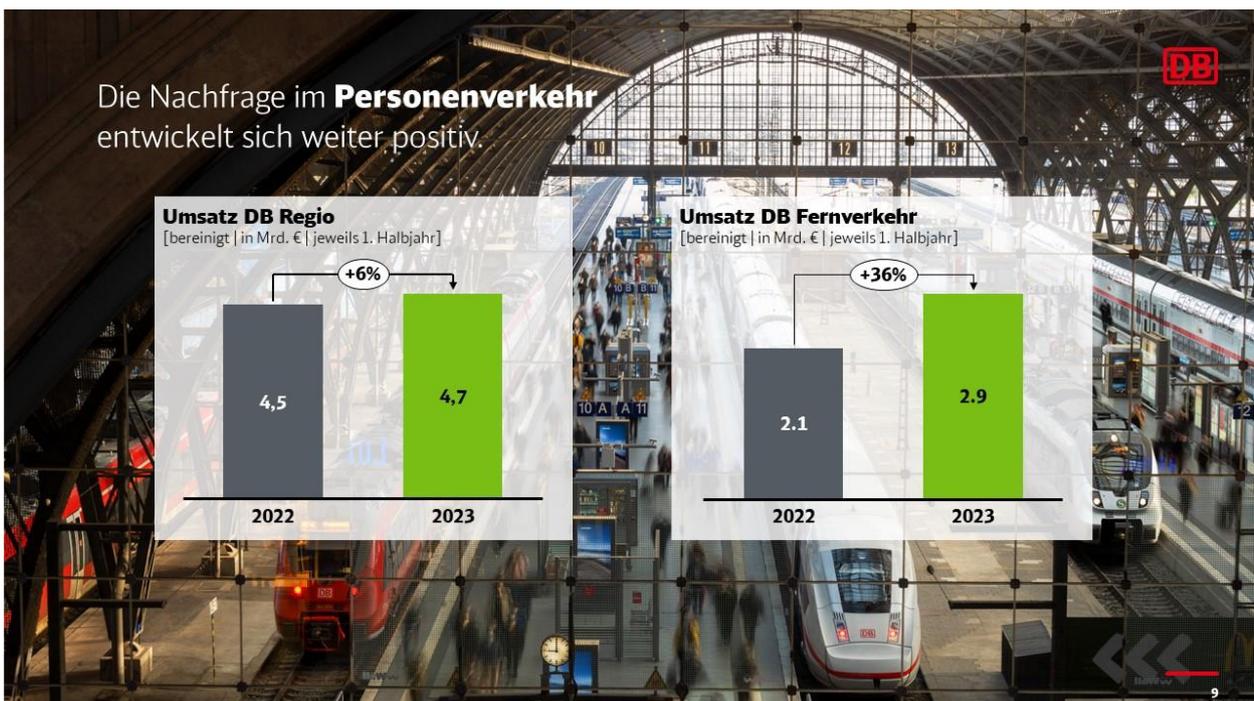
Die Veränderungen beim Konzernergebnis sind neben dem allgemeinen Kostenanstieg und dem gesteigerten Aufwand der DB für Verbesserungen in der Schienen-Infrastruktur im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass sich weltweit die Frachtraten in der Luft- und Seefracht normalisiert haben. Auf diese Entwicklung hatten wir bereits im März hingewiesen.

Sie betrifft die gesamte Logistikbranche und damit auch unsere dennoch weiterhin sehr profitable Logistik-Tochter DB Schenker. Dazu später mehr.



Trotz angespannter Finanzlage hat die DB in den ersten sechs Monaten 2023 ihre sehr hohen Investitionen in eine bessere Infrastruktur und eine leistungsfähigere Bahn erneut gesteigert. Gemeinsam mit dem Bund haben wir die Brutto-Investitionen im Vergleich zum Vorjahres-Zeitraum um rund 17 Prozent auf 6,3 Milliarden Euro erhöht. Mehr als 90 Prozent aller Mittel fließen weiterhin in die Eisenbahn in Deutschland – in Gleise, neue Züge sowie mehr Qualität für Reisende. Die Netto-Investitionen aus Eigenmitteln der DB sind um rund 13 Prozent auf 3,1 Milliarden Euro gewachsen.

Für dringend nötige Verbesserungen in der Eisenbahn-Infrastruktur geht die DB in diesem Jahr wie angekündigt erheblich in Vorleistung. Klar ist aber auch: Das lässt sich so nicht fortsetzen. Aktuell sind wir nicht in der Lage, unsere Investitionen aus den laufenden Einnahmen in unserem Kerngeschäft zu bezahlen. Das müssen wir so bald wie möglich wieder ändern.



Was uns zuversichtlich macht: Die Nachfrage im Personenverkehr auf der Schiene hat weiter ordentlich zugelegt – Richard, Du hast es bereits beschrieben. Die Umsätze im gesamten Kerngeschäft der DB sind im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum teils kräftig gestiegen.

DB Regio hat ein Umsatz-Plus von mehr als 260 Millionen Euro oder rund 6 Prozent geschafft. Besonders erfreulich hat sich der Fernverkehr entwickelt. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres haben unsere weißen Züge rund 760 Millionen Euro oder etwa 36 Prozent mehr Umsatz eingefahren. Wenn sich das so fortsetzt, könnte DB Fernverkehr 2023 zum ersten Mal seit Ausbruch der Corona-Pandemie wieder operativ schwarze Zahlen erwirtschaften.

Zwar hat auch DB Cargo seinen Umsatz gesteigert, schreibt aber weiter Verluste. Um die größte europäische Güterbahn wirtschaftlich tragfähig und zukunftsfähig aufzustellen, wollen wir DB Cargo konsequent transformieren.

Unsere europäische Nahverkehrstochter DB Arriva hat nach den schweren Pandemie-Jahren die Verlustzone verlassen und das erste Halbjahr 2023 trotz der schwierigen Lage im Vereinigten Königreich mit einem positiven operativen Ergebnis abgeschlossen.

Einzelheiten zur Entwicklung aller DB-Bereiche finden Sie wie immer im Integrierten Zwischenbericht.



Unsere Logistik-Tochter DB Schenker hatte 2022 die höchsten Umsätze und Gewinne ihrer Unternehmensgeschichte erreicht. Grund dafür waren auch die globalen Lieferkettenprobleme und weltweit knappen Fracht-Kapazitäten in Flugzeugen während der Corona-Pandemie – mit zeitweise beispiellos gestiegenen Marktpreisen für Transporte. Daher ist die Vergleichsbasis aus dem ersten Halbjahr 2022 für die aktuellen Schenker-Kennzahlen außergewöhnlich hoch.

In den ersten sechs Monaten 2023 hat DB Schenker einen Umsatz von mehr als 10 Milliarden Euro erwirtschaftet – rund 29 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum des Rekordjahres 2022.

Unter stark veränderten Marktbedingungen hat unsere Logistik-Tochter im ersten Halbjahr 2023 dennoch einen deutlichen operativen Gewinn in Höhe von 626 Millionen Euro erzielt.

Das operative Ergebnis fällt damit zwar um rund 47 Prozent niedriger aus als in den ersten sechs Monaten 2022. Aber: Es ist immer noch fast dreimal so hoch wie im ersten Halbjahr 2019.

Das heißt: Die Gewinne von DB Schenker liegen auf erheblich höherem Niveau als vor der Corona-Pandemie. DB Schenker ist in seinen Geschäftsbereichen exzellent aufgestellt und hat hervorragende Zukunftsaussichten. Die Logistik-Branche bleibt – trotz Volatilität – ein sehr interessanter Wachstumsmarkt mit sehr guten Perspektiven.

Wie Sie wissen, prüfen wir die Optionen eines Verkaufs von DB Schenker. Diese Prüfung läuft nach Plan. Sie wird – wie in solchen Verfahren üblich – noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.



In unserem DB-Kerngeschäft haben sich zahlreiche Rahmenbedingungen verschärft. Einige Stichworte sind ja schon gefallen.

Lassen Sie mich zwei weitere Punkte ergänzen: Erstens müssen wir unsere hohen Investitionen in unser Kerngeschäft zu gestiegenen Zinsen am Kapitalmarkt finanzieren. Das ist teurer als zuvor.

Und zweitens: Unsere Kosten haben aufgrund der Inflation in etlichen Bereichen deutlich zugenommen. Wir müssen nun vieles zu erheblich höheren Preisen einkaufen, von Loks bis hin zu Baumaterial. Anstehende Tarifabschlüsse werden ebenfalls zu höheren Kosten führen.

Deshalb müssen wir produktiver und effizienter werden. Zusätzliche Kosten müssen wir durch mehr Erträge und höhere Produktivität ausgleichen.

Das ist notwendig, um unsere Zukunfts-Investitionen abzusichern.

Unsere Investitionen wollen wir im Gesamtjahr 2023 erneut deutlich ausweiten. Die Brutto-Investitionen sollen bis zum Jahresende voraussichtlich auf etwa 18 Milliarden Euro ansteigen, unsere Netto-Investitionen aus Eigenmitteln auf über 8 Milliarden Euro. Das ist eine einmalige Kraftanstrengung, bis im kommenden Jahr die angekündigte höhere Bundesfinanzierung wirksam wird.

Für das Gesamtjahr 2023 rechnen wir mit einem Konzernumsatz in Höhe von ungefähr 51 Milliarden Euro. Die Prognose für das operative Ergebnis haben wir im Vergleich zum März leicht angehoben. Wir erwarten nun einen etwas geringeren operativen Verlust von weniger als einer Milliarde Euro. Nach dem insgesamt positiven ersten Halbjahr werden uns im zweiten Halbjahr vor allem höherer Aufwand für die Infrastruktur sowie für Personal nach Abschluss der Tarifverhandlungen belasten.

Alle Vorhersagen sind von den weiteren Entwicklungen abhängig und mit großen Unsicherheiten behaftet.

Teil C – Dr. Richard Lutz

Seit 2019 haben wir keine zusammenhängenden 12 Monate ohne Krise erlebt: Die Corona-Pandemie, der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Energie-Krise und der inflationäre Druck, der bei der Beschaffung ebenso zu spüren ist wie auf dem Arbeitsmarkt – das alles hatte und hat enorme Auswirkungen für uns alle.

In den vergangenen vier Jahren galt für uns: Da sein, Verantwortung übernehmen, helfen, Mobilität von Menschen und Gütern sicherstellen. Das war für uns selbstverständlich und das bleibt es weiterhin, denn die Krisen dauern an.

Hinzu kommt die akute Bedrohung durch den Klimawandel.

Deshalb machen wir ganz im Sinne unserer Strategie der Starken Schiene bei unserem Wachstumskurs für mehr klimafreundliche Mobilität und Logistik keine Abstriche und bekennen uns weiterhin klar zu den klima- und verkehrspolitischen Zielen:

DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Trotz krisengeprägter Jahre bekennen wir uns zu unseren **ambitionierten Zielen**. Wir tun alles, um die Erreichung der

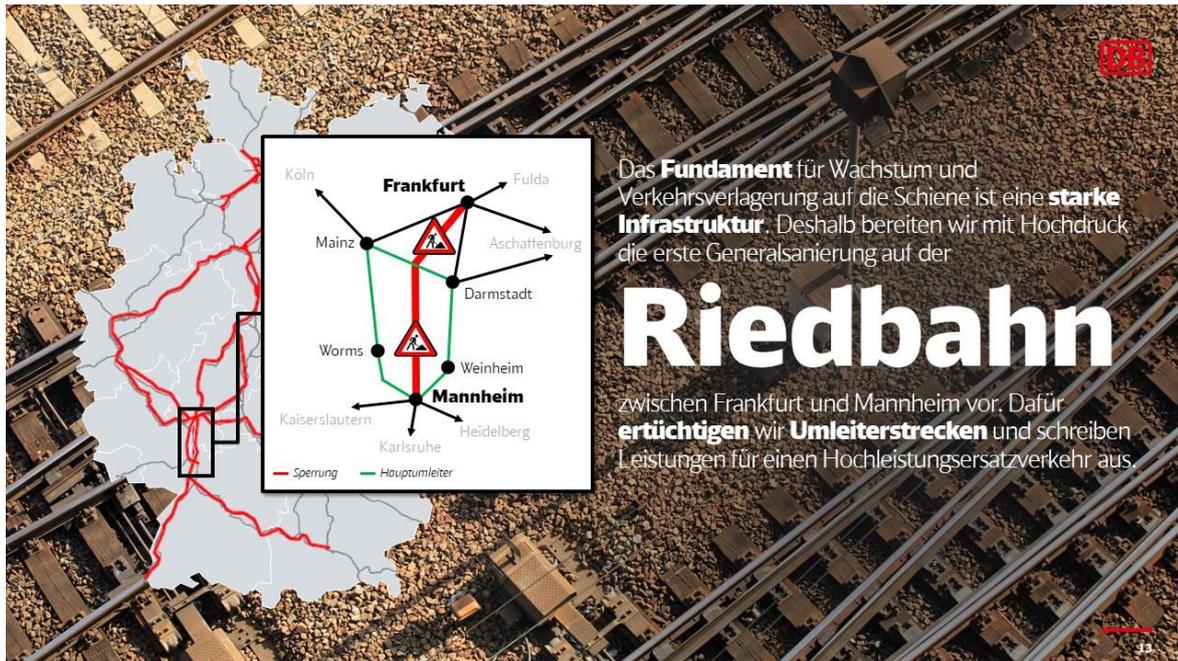
Mobilitätswende
abzusichern.

13

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr verdoppeln, im Regionalverkehr eine Milliarde zusätzliche Fahrgäste gewinnen, den Deutschlandtakt umsetzen und den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent steigern.

Das Fundament für Wachstum und Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist eine starke Infrastruktur. Und daran arbeiten wir gemeinsam mit dem Bund mit aller Kraft.

Ein wichtiger Schlüssel dafür ist – wie schon erwähnt – die schrittweise Sanierung des Bestandsnetzes hin zu einem Hochleistungsnetz, das hält, was der Name verspricht: robust, leistungsfähig und mit ausreichend Platz für noch mehr Züge.



Los geht es im Juli 2024 mit der Generalsanierung der Riedbahn, der Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. Aktuell schaffen wir die Voraussetzungen, damit die erste der anstehenden Generalsanierungen mit Schwung aus den Startlöchern kommt:

Derzeit laufen die Planungen für den Schienenersatzverkehr mit Bussen, den wir im engen Austausch mit den Partnern vor Ort organisieren. Über 400 Busfahrerinnen und Busfahrer werden im Einsatz sein, wenn die rund 70 Kilometer lange Strecke für fünf Monate gesperrt wird.

Parallel planen wir Umleitungen und ertüchtigen dafür benötigte Strecken. Das sind nur zwei Beispiele für umfangreiche Vorbereitungen, die unser Vorhaben nötig macht.

Die Dimensionen sind enorm: 117 Gleiskilometer, 20 Bahnhöfe und 152 Weichen werden unter anderem erneuert.

Wir schaffen hier in Rekordgeschwindigkeit einen mit einer Neubaustrecke vergleichbaren Streckenabschnitt – und damit einen wichtigen Anker für mehr Qualität im Gesamtnetz.



Meine Damen und Herren,

wir wissen, dass wir unseren Kundinnen und Kunden im Moment viel zumuten. Entscheidend ist: Wenn wir die generalsanierte Riedbahn im kommenden Jahr in Betrieb nehmen, werden die Verbesserungen deutlich spürbar sein. Und jeder weitere generalsanierte Korridor wird den Effekt vergrößern und positiv auf das Gesamtnetz ausstrahlen.

Und das verbessert nicht zuletzt auch die betrieblichen Abläufe für unsere Kolleginnen und Kollegen, die jeden Tag ihr Bestes geben – mit dem klaren Ziel, die Reise für unsere Kundinnen und Kunden so angenehm wie möglich zu gestalten. Dafür möchte ich an dieser Stelle ausdrücklich „Danke“ sagen.



Für uns heißt es jetzt: Mit aller Kraft voraus! Wir haben ein Ziel. Wir haben einen klaren Fahrplan.

Getragen von einer hohen Nachfrage nach unseren Produkten und einem breiten politischen und gesellschaftlichen Commitment für die Eisenbahn machen wir die Schiene stark und die Bahn besser: für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa!

Herzlichen Dank!

Fotonachweise



Folie 1 Deutsche Bahn AG | Wolfgang Klee
Folie 2 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Folie 3 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Folie 4 Deutsche Bahn AG | Oliver Lang
Folie 5 Deutsche Bahn AG | Stefan Wildhirt
Folie 6 Deutsche Bahn AG | Frank Kniestedt
Folie 7 Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben
Folie 8 Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben

Folie 9 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Folie 10 Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben
Folie 11 Deutsche Bahn AG | Stefan Wildhirt
Folie 12 Deutsche Bahn AG | Christian Bedeschinski
Folie 13 Deutsche Bahn AG | Uwe Mieth
Folie 14 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Folie 15 Deutsche Bahn AG | v.o.l.n.u.r. Oliver Lang | Oliver Lang | Oliver Lang | Max Lautenschläger