



„Auf in eine neue Zeit!“

Bilanz-Pressekonferenz 2018

Deutsche Bahn AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender

Berlin, den 22. März 2018

- Es gilt das gesprochene Wort. -



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie auch im Namen meines Vorstandsteams sehr herzlich zu unserer Bilanz-Pressekonferenz 2018.

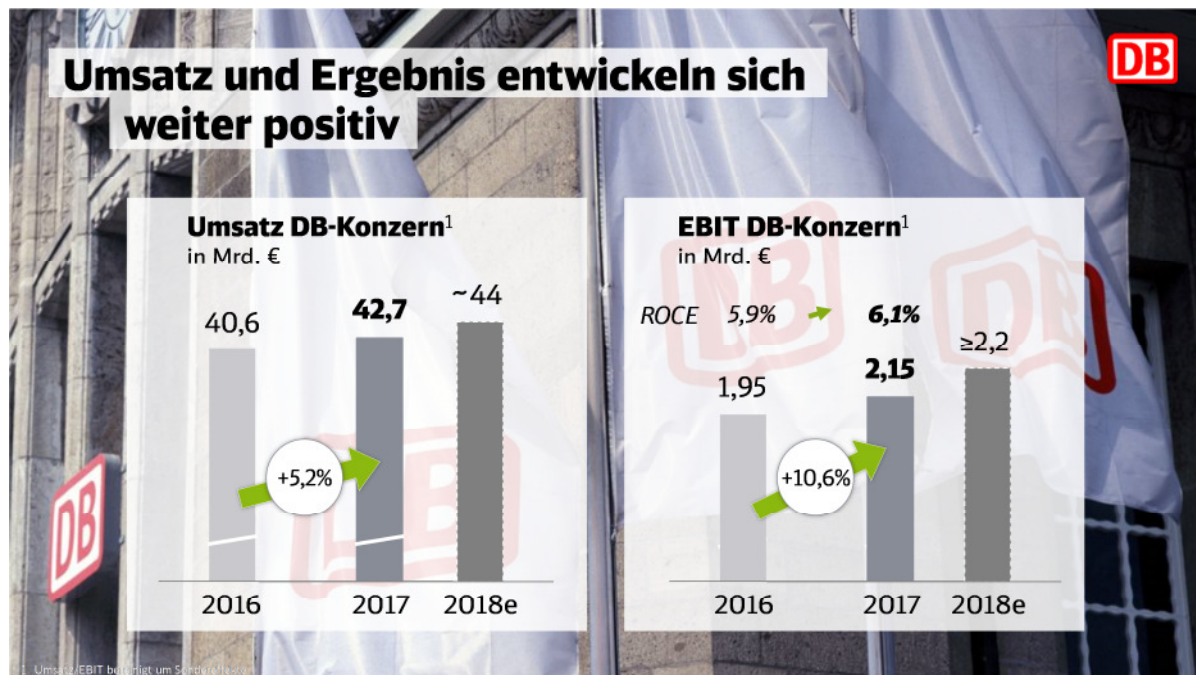
Wir sind heute an einem besonderen Ort. Der EUREF-Campus steht für nachhaltige und zukunftsweisende Mobilität. Und damit symbolisch für das, was uns als nachhaltiges Mobilitätsunternehmen ausmacht, was unsere Aufgaben und Chancen als Deutsche Bahn sind.

Bevor ich auf das Geschäftsjahr 2017 und das laufende Jahr eingehe, gestatten Sie mir, vorab zwei Punkte anzusprechen, die mir am Herzen liegen. Erstens: Unser Vorstandsteam hat sich neu aufgestellt. Ich freue mich, dass wir jetzt wieder in voller Stärke an den Start gehen. Unser neuer Vorstand für Güterverkehr und Logistik, Alexander Doll, den ich hier auch herzlich begrüße, beginnt am 1. April.

Zweitens: Was Sie eben beim Fototermin sehen konnten, hat mit unserem Anspruch zu tun, eine kundenfreundliche Bahn zu sein. Es ist ein Vorgeschmack auf unsere neue DB-Unternehmensbekleidung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Frühsommer wollen wir Ihnen die erste Kollektion präsentieren.

Nur mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden wir mehr Qualität und Service erreichen können. Denn nur wenn wir zufriedene Kolleginnen und Kollegen haben, werden auch unsere Kunden zufrieden sein.

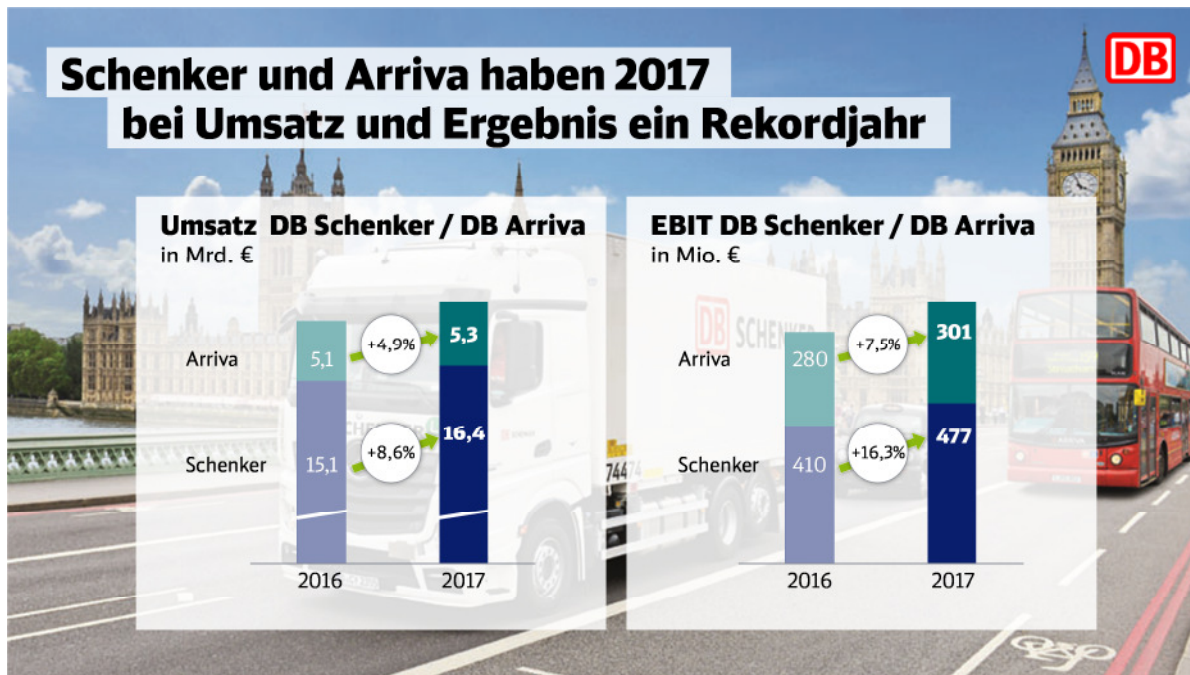
Meine Damen und Herren, zum Jahresrückblick. Das Jahr 2017 war wirtschaftlich ein gutes Jahr für die Deutsche Bahn.



Der Umsatz hat sich um 5,2 Prozent auf rund 42,7 Milliarden Euro erhöht. Auf vergleichbarer Basis – also insbesondere unter Bereinigung der Wechselkurseffekte – sprechen wir von einem Umsatzanstieg von mehr als sechs Prozent. Das bereinigte operative Ergebnis ist um 10,6 Prozent auf 2,15 Milliarden Euro gestiegen. Damit können wir zufrieden sein.

2018 erwarten wir einen Umsatz in Höhe von rund 44 Milliarden Euro und ein bereinigtes EBIT in Höhe von mindestens 2,2 Milliarden Euro. Wir investieren gleichzeitig weiter in unsere Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie in unsere digitale Zukunft.

Treiber für unsere positive finanzielle Entwicklung im Jahr 2017 war neben DB Fernverkehr auch unser Auslandsgeschäft mit den internationalen Geschäftsfeldern DB Arriva und DB Schenker.



Unsere internationalen Töchter machen mittlerweile rund die Hälfte unseres Umsatzes aus – nämlich 21,7 Milliarden Euro. Für DB Arriva und DB Schenker war 2017 sowohl beim Umsatz als auch beim Ergebnis ein Rekordjahr.

Mit Blick auf die Eisenbahn in Deutschland setzen wir unseren Wachstumskurs im Fernverkehr fort.



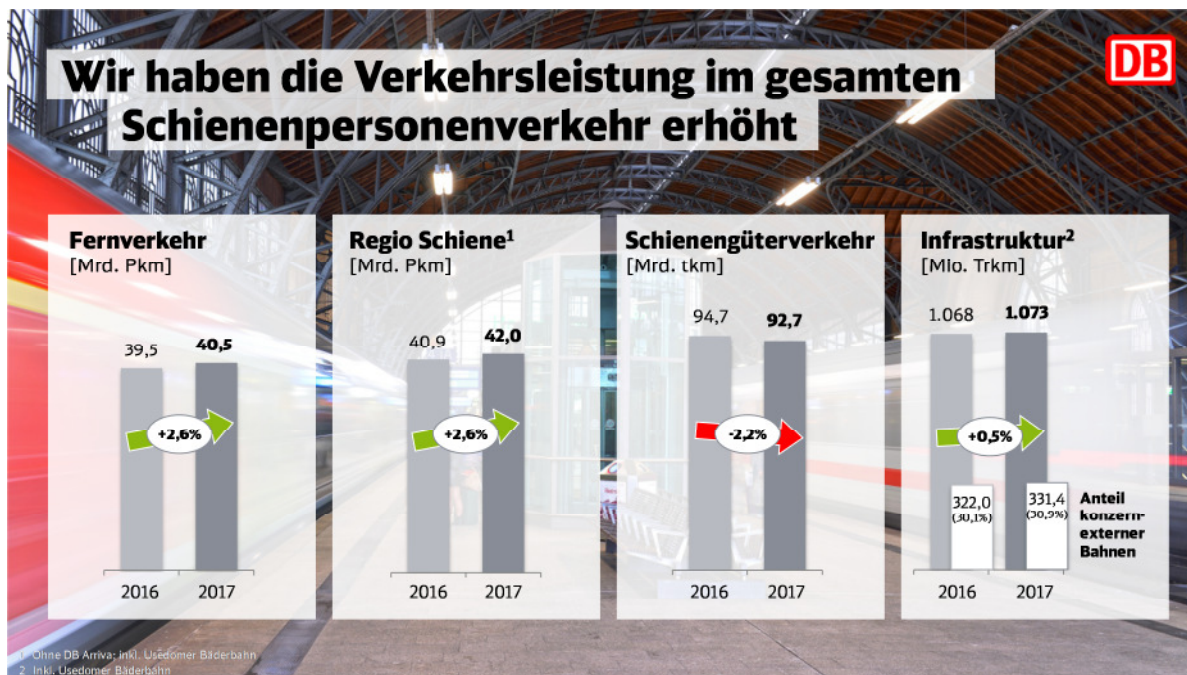
2017 haben wir mehr als 142 Millionen Reisende in unseren ICE-, IC- und EC-Zügen begrüßt. Das sind so viele Fahrgäste wie nie zuvor, und das ist übrigens im dritten Jahr in Folge eine Steigerung der Fahrgastzahlen.

Vor allem unsere neue Schnellfahrstrecke Berlin-München brummt: Zwischen den beiden Städten sind seit dem Start im Dezember mehr als doppelt so viele Reisende wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum unterwegs. In den ersten hundert Tagen können wir mehr als eine Million Fahrgäste verzeichnen.



Fakt ist: Die 3 Stunden 55 Minuten im ICE-Sprinter zwischen Spree und Isar sind aktuell ein großer Trumpf im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Auf dieser Strecke zeigen wir, wie viel Potential im System Bahn steckt. Vor allem dank des europäischen Zugsicherungssystems ETCS erreichen unsere ICE-Sprinter bei der Pünktlichkeit durchschnittlich Werte von rund 90 Prozent. Unsere ICE-Sprinter sind darüber hinaus hervorragend ausgelastet - und zwar um ein Fünftel mehr als die übrigen Fernverkehrszüge.

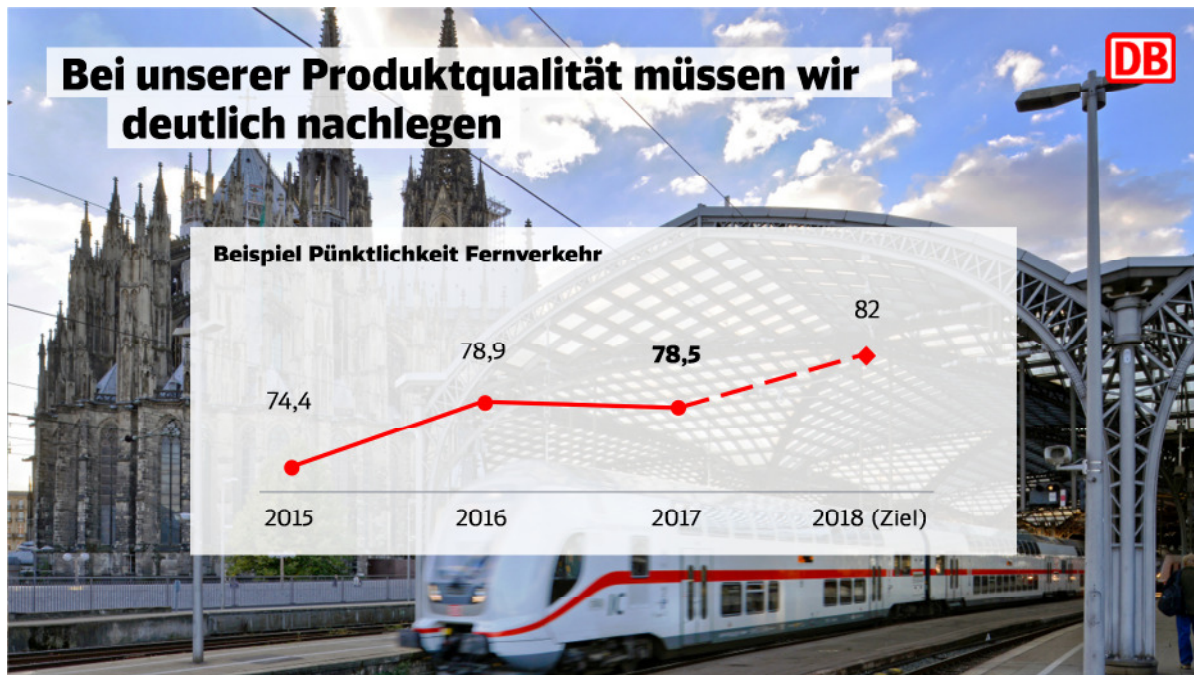
Erfreulich ist auch der Blick auf den gesamten Schienenpersonenverkehr, dessen Verkehrsleistung sich erhöht hat.



Sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr konstatieren wir eine Steigerung von 2,6 Prozent. Im Regionalverkehr verzeichnet DB Regio übrigens die höchste Gewinnquote seit 5 Jahren. Dafür stehen 74 Prozent der 2017 vergebenen Zugkilometer.

Die Betriebsleistung auf der Schiene ist leicht gestiegen, um 0,5 Prozent. Damit waren noch nie so viele Züge im deutschen Schienennetz unterwegs. Gleichzeitig hat sich der Anteil anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Betriebsleistung der DB-Schieneinfrastruktur auf 30,9 Prozent weiter erhöht. Die Anzahl der Infrastrukturkunden ist 2017 nochmals um zehn Unternehmen auf 431 gestiegen. Auch der Wettbewerb auf der Schiene erhöht sich somit weiter und ist insgesamt intensiv.

Meine Damen und Herren, es gibt vieles, das wir im vergangenen Jahr mit unserem mehrjährigen Konzernprogramm Zukunft Bahn erreicht und verbessert haben. In Sachen Pünktlichkeit sage ich jedoch ohne Umschweife: Da sind wir mit unserer Leistung für unsere Kunden nicht zufrieden.



Im Folgenden möchte ich Ihnen unsere Entwicklung kurz einordnen. 2015 sind wir mit Zukunft Bahn gestartet und konnten gleich im Jahr darauf die Produktqualität verbessern und die Pünktlichkeit im Fernverkehr deutlich steigern.

Wie Sie sehen, ist unsere Pünktlichkeit für 2017 auf nahezu gleichem Niveau wie 2016. Diese Seitwärtsbewegung ärgert uns, denn was wir eigentlich für unsere Kunden erreichen wollten, ist ein Sprung nach oben. So wie es die Linie zeigt. Unser Ziel für 2018 steht unverändert fest: Wir streben eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 82 Prozent im Fernverkehr an. Mit Blick auf die ersten Monate dieses Jahres müssen wir aber noch ordentlich zulegen - gar keine Frage.

Um mehr Energie und Wirksamkeit bei Zukunft Bahn zu entfalten, wollen wir definitiv einen besseren Job machen. Mit dem im Jahr 2017 eingerichteten Lagezentrum Bau haben wir sehr gute Erfahrungen gemacht. Wir wollen unsere Anstrengungen zur Verbesserung der Pünktlichkeit weiter vorantreiben und haben deshalb ein zusätzliches Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet. Ähnlich wie beim Baustellenmanagement erwarten wir hier durch intensive, kontinuierliche und übergreifende Zusammenarbeit mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern weitere Optimierungen. Denn im Lagezentrum Bau haben wir bereits Erfolge erzielt, von denen der gesamte Bahnsektor profitiert.

Sie wissen: Wir investieren so viel wie noch nie in das Schienennetz. Letztes Jahr sind rund 7,5 Milliarden Euro in die Modernisierung sowie den Neu- und Ausbau des Netzes geflossen. Dieses Jahr sprechen wir sogar von Rekord-Investitionen in Höhe von mehr als neun Milliarden Euro. Trotz des hohen Baupensums ist es uns gelungen, die baubedingten Verspätungen gegenüber 2016 um 10 Prozent zu reduzieren. Positiv wirkt auch der „Runde Tisch Baustellenmanagement“, bei dem Bund, Aufgabenträger, Verbände und Eisenbahnverkehrsunternehmen Lösungen für die gesamte Branche erarbeitet haben.

Kurzum: Wir wollen dieses Jahr deutlich pünktlicher unterwegs sein und das wohlgerneht bei höherem Bauvolumen und mehr Verkehr auf der Schiene. Auch neue digitale Konzepte werden für eine höhere Pünktlichkeit greifen: Mit unserer neuen Datenstrategie werden wir mittelfristig in der Lage sein, unsere Systeme deutlich besser zu überwachen. Damit können wir technische Ausfälle künftig reduzieren und unsere Züge vorausschauend instandhalten.



Klar ist auch: Wir wollen und müssen insgesamt robuster und widerstandsfähiger werden und müssen lernen, betriebliche Störungen besser abzufedern.

Nicht nur, weil Extremwetterlagen in den Augen ernstzunehmender Wissenschaftler in den nächsten 15 bis 20 Jahren immer häufiger auftreten werden. Sondern auch, weil wir nur so die Qualität für unsere Kunden nachhaltig verbessern können.

Wir haben aus unseren Erfahrungen mit den jüngsten Stürmen gelernt. Um besser vorbereitet zu sein, arbeiten wir beispielsweise an einem intensiveren Vegetationsmanagement. Konkret: In den kommenden vier Jahren werden wir eine halbe Milliarde Euro allein in den Grünschnitt investieren. Mit der Digitalisierung gehen wir auch hier neue Wege, zum Beispiel indem wir die Bahnstrecken optisch analysieren und die Bilder automatisiert auswerten. Gleichzeitig müssen wir bei Großstörungen unsere betrieblichen Prozesse und die Kommunikation gegenüber unseren Kunden verbessern.

Daher haben wir eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der wir gemeinsam mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen an Lösungen arbeiten. Unser gemeinsames und festes Ziel ist es, konsistent über alle Kanäle zu informieren und unseren Kunden frühzeitig konkrete Reiseempfehlungen im Störfall zu geben.

Unsere neue Datenstrategie ist hier von zentraler Bedeutung. Wir harmonisieren unsere Daten so, dass unsere Kundeninformationssysteme auf dieselben Daten und Fakten zurückgreifen. Darüber hinaus ist es unser Ziel, die Top-Bahnknoten innerhalb von 24 Stunden nach einer Großstörung wieder befahrbar zu machen!

Meine Damen und Herren, gleichzeitig richten wir unseren Blick weiter in die Zukunft. Wir investieren, modernisieren und digitalisieren. Alles für unser großes gemeinsames Ziel: mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern!

Damit bin ich bei meinem Ausblick. Zunächst ein paar einordnende Worte zu den politischen Rahmenbedingungen. Der vorgelegte Koalitionsvertrag ist aus unserer Sicht positiv zu bewerten. Die Regierungsparteien bekennen sich zum integrierten Konzern und zu einer leistungsstarken Schiene.

Wichtige Branchenthemen wie Senkung der Trassenpreise, Fortsetzung des Investitionshochlaufs und Innovationsförderung im digitalen Zeitalter finden sich im Koalitionsvertrag wieder. Alle anvisierten Maßnahmen helfen dabei, die Schiene intermodal wettbewerbsfähig zu gestalten.

Darüber hinaus soll ein „Schienenpakt“ von Politik und Wirtschaft bis 2030 für signifikant mehr Fahrgäste und mehr Güter auf der Schiene sorgen. Die geplante Gesetzesinitiative zur Umsetzung der Klimaschutzziele 2030 für den Verkehrsbereich bietet ebenfalls große Chancen für eine Stärkung der Bahn und weist uns eine entscheidende Rolle beim Klimaschutz im Verkehr zu. Ein gutes Beispiel in diesem Zusammenhang: unser Schienengüterverkehr!



Mit dem Masterplan Schienengüterverkehr des Bundes und der angekündigten Trassenpreissenkung werden substantielle Verbesserungen für die Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr auf den Weg gebracht. Wir haben darauf sofort reagiert und wollen mit unserer Güterverkehrsoffensive in den nächsten vier Jahren bis zu 100 neue Mehrsystemloks und ca. 4.000 moderne Güterwagen über die frühere Investitionsplanung hinaus beschaffen. Als mit Abstand größte paneuropäische Güterbahn haben wir hier die Interoperabilität für den grenzüberschreitenden Verkehr in einem zusammenwachsenden Europa im Fokus.

Die Ausrüstung unserer kompletten Güterwagenflotte mit GPS und weiterer Sensorik wird ebenfalls Standard. Von den 8 Milliarden Tonnenkilometern, die der Schienengüterverkehr in Deutschland durch den Masterplan des Bundes zusätzlich gewinnen soll, will DB Cargo etwa 5 Milliarden Tonnenkilometer hinzugewinnen.

Gelingen soll das auch mit digitalen Technologien: Wir treiben beispielsweise den Aufbau eines Testfelds zur Digitalisierung und Automatisierung bei München voran. Gemeinsam mit dem Bund werden wir auch die Güterverkehrskorridore ausbauen, um Engpässe zu beseitigen und längere Züge zu ermöglichen. Und damit bin ich bei einem ganz zentralen Zukunftsthema, der Digitalisierung.



Sie ist ein wichtiger Hebel für mehr Qualität, mehr Kapazität und damit auch für mehr Klimaschutz. Als große Querschnittsaufgabe spielt sie eine herausragende Rolle, ob im Personenverkehr, in der Logistik oder in unserem Netz.

Mit unserem neuen Geschäftszweig „ioki“ werden wir im Personenverkehr verstärkt On-Demand-Angebote und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr bringen und damit moderne Mobilitätsangebote entwickeln, die den Schienenverkehr ergänzen. Nachdem im vergangenen Jahr der erste autonom verkehrende Bus Deutschlands gestartet ist, gehen wir jetzt einen Schritt weiter.

In Hamburg verwirklichen wir in diesem Jahr ein fahrerbasiertes On-Demand-Angebot, das in den öffentlichen Personennahverkehr integriert ist. Das ist Teil unseres Konzernprogramms Smart Cities, mit dem wir Mobilität in Städten smarter, komfortabler und umweltfreundlicher machen.

Auch in der Logistik setzen wir auf digitale Technologien. DB Schenker ist in Kooperation mit MAN und der Hochschule Fresenius seit 2017 mit einem Platooning-Piloten innovativ unterwegs. Jetzt im Frühjahr beginnt die Testphase: Wir testen digital gekoppelte Lkw mehrere Monate im realen Straßenverkehr.

Meine Damen und Herren, an einem richtig großen Rad drehen wir mit der digitalen Schiene Deutschland. Sie beinhaltet die Digitalisierung des Schienennetzes und ist ein echter technologischer Quantensprung für den gesamten Bahnsektor. Ziel ist es, bis zu 20 Prozent mehr Kapazität auf dem vorhandenen Schienennetz zu schaffen. Also viel mehr Züge und deutlich mehr Möglichkeiten für unsere Kunden.

Wie erreichen wir das? Indem wir vor allem die flächendeckende Einführung des europäischen Zugsicherungssystems (ETCS) und digitaler Stellwerke vorantreiben. Am Ende steht ein smartes Netzwerk aus digitaler Leit- und Sicherungstechnik, das eine dichtere Zugfolge und damit eine erheblich bessere Ausnutzung der Infrastruktur erlaubt. Damit wird das Netz hocheffizient, ohne dass wir neue Strecken bauen müssten.

Mit der digitalen Schiene können wir Vorreiter sein, den Innovations- und Industriestandort Deutschland stärken sowie unser Know-how weltweit exportieren. Was mir sehr wichtig ist: Die digitale Schiene ist eine Gemeinschaftsaufgabe der gesamten Branche. Das können wir in den nächsten 10 bis 15 Jahren nur alle zusammen schaffen. Fakt ist: Je digitaler wir werden, desto schneller und pünktlicher werden wir auch. Das macht Reisen mit der Bahn attraktiver und stützt die umweltfreundliche Mobilität in Deutschland.

Auch in anderer Hinsicht sorgt die digitale Schiene für eine gute Zukunft. Die Steuerung des Netzes wird zu einem Hightech-Beruf. Die digitale Entwicklung bringt somit neue, spannende Tätigkeiten hervor. Wir werden auf dem Arbeitsmarkt noch attraktiver für junge Menschen.

Seit einigen Jahren treiben wir die Digitalisierung voran und entgegen manchen Befürchtungen stellen wir unverändert auf Rekordniveau ein.



Im vergangenen Jahr waren es fast 20.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für 2018 streben wir rund 19.000 Neueinstellungen an: vom Azubi über den klassischen Eisenbahner bis zum IT-Experten.

Sie sehen: Wir brechen in vielerlei Hinsicht auf – auf in eine neue Zeit! Mit höherer Qualität, neuen Angeboten, Innovationen in unserem Netz und Rekord-Investitionen wollen wir unsere Kunden von unseren Leistungen überzeugen. Das geht natürlich nur mit einem starken Team. Deswegen möchte ich an dieser Stelle allen Kolleginnen und Kollegen für ihren Einsatz und ihr Engagement im letzten Jahr danken!

Als wachsende Branche und als ökologischster Verkehrsträger haben wir große Chancen in den kommenden Jahren. Diese wollen wir nutzen. Mit einer Mobilität, die unseren Kunden und den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird: kundenorientiert, sicher, verlässlich, komfortabel und klimafreundlich.

Vielen Dank!



Titelbild	Max Lautenschläger
Folie 2	Wolfgang Klee
Folie 3	Max Lautenschläger
Folie 4	Uwe Miethe
Folie 5	Deutsche Bahn AG / Barteld Redaktion
Folie 6	Christian Bedeschinski
Folie 7	Christian Bedeschinski
Folie 8	Deutsche Bahn AG
Folie 9	Michael Neuhaus
Folie 10	Deutsche Bahn AG
Folie 11	Dan Zoubek
Folie 12	Dan Zoubek

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 unbekannt 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 übernimmt 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

Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-61030
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