

A long-exposure photograph of a tunnel with light trails. The left side of the tunnel is illuminated with red light, while the right side is illuminated with green light. The light trails create a sense of motion and depth, leading towards the center of the tunnel.

„Deutschland braucht eine starke Schiene“

Halbjahresbilanz-Presskonferenz 2019 Deutsche Bahn AG

Rede von **Dr. Richard Lutz**,
Vorstandsvorsitzender, und
Alexander Doll, Vorstand
Finanzen, Güterverkehr und
Logistik

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Berlin, den 25. Juli 2019

Teil A: Dr. Richard Lutz



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

auch ich begrüße Sie herzlich zu dieser Telefonkonferenz zur Vorstellung unserer Halbjahreszahlen.

Vier Monate sind vergangen, seit wir bei unserer Bilanzpressekonferenz den vor uns liegenden Weg zu einer besseren Bahn skizziert haben. Auf diesem Weg sind wir seitdem gut vorangekommen. Und wir haben in den letzten Wochen noch detaillierter beschrieben, wie das Ziel am Ende dieses Wegs aussehen soll:

Mit der Strategie der Starken Schiene, die wir Mitte Juni vorgestellt haben, konzentrieren wir uns fortan auf das, was uns im Kern ausmacht: Nämlich die Eisenbahn in Deutschland – eng vernetzt mit anderen Verkehrsträgern und internationalen Aktivitäten.

Mit diesem Fokus setzen wir nun voll und ganz auf Ausbau: So wollen wir im Fernverkehr die Zahl der Reisenden verdoppeln und im Nahverkehr eine Milliarde Fahrgäste zusätzlich gewinnen. Dafür wollen wir auf der Schieneninfrastruktur 30 Prozent mehr Kapazität schaffen, im Schulterschluss mit dem Bund. Zudem stellen wir in den nächsten Jahren 100.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Das in einer Zeit, in der andere Konzerne Personal abbauen.

Mit der Starken Schiene bekennen wir uns zu unserem gesellschaftlichen Auftrag. Denn eine starke Schiene ist das Rückgrat einer immer mobileren Gesellschaft. Sie hat das Potential, unsere Straßen vom boomenden Warenverkehr zu entlasten. Und die Vernetzung mit unseren europäischen Nachbarn voranzutreiben. Vor allem ist sie ein entscheidender Teil der Lösung beim Klimaschutz: Nur mit einer starken Schiene wird Deutschland seine Klimaziele erreichen.

Schon jetzt sind wir als DB Umwelt-Vorreiter: Vergangenes Jahr kamen über 57 Prozent des Bahnstrommix' aus erneuerbaren Energien - ein klar höherer Anteil als im öffentlichen Netz. Und mittlerweile stehen wir kurz vor 60 Prozent. Unser neues, noch ambitionierteres Ziel ist es, bereits bis 2038 den Bahnstrom voll und ganz aus erneuerbaren Energien zu gewinnen. Das war zuvor erst ab 2050 geplant.

Fest steht also: Eine starke Schiene kann uns alle antreiben und voranbringen. Umso mehr freuen wir uns, dass unsere neue Strategie auf positive Resonanz gestoßen ist:



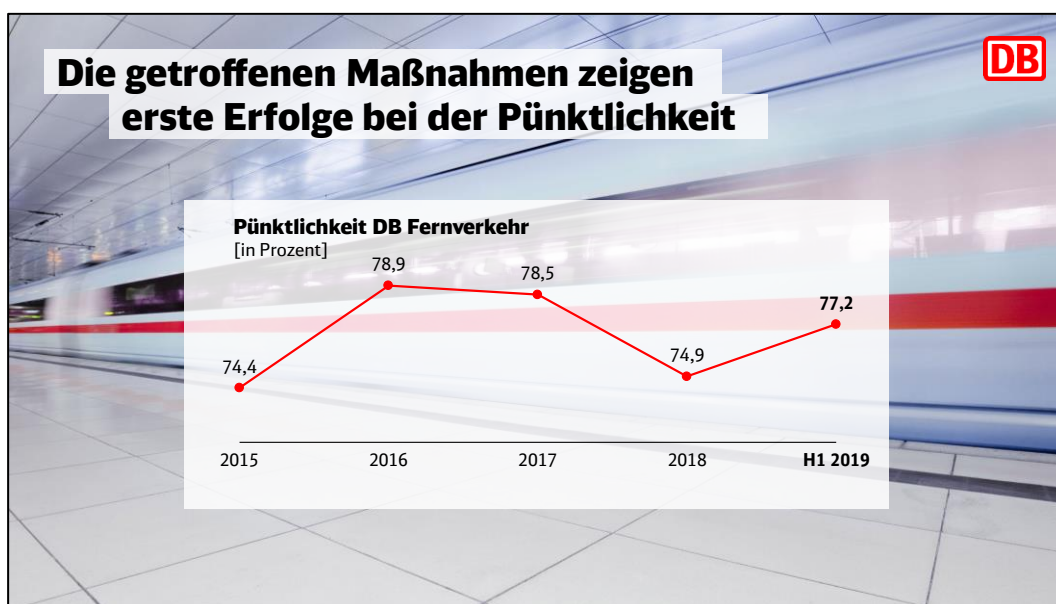
Von vielen Akteuren in der Branche, in der Wirtschaft und in der Politik haben wir in den letzten Wochen gehört, dass sie mit uns an einer starken Schiene arbeiten wollen. Das bestärkt uns und macht die Starke Schiene genau zu dem gesellschaftlichen Vorhaben, das sie auch sein soll.

Besonders erfreuliche Rückmeldungen haben wir von unseren eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Führungskräften erhalten. Viele von ihnen sagen uns, dass die Strategie Sinn und Orientierung stiftet. Dass sie den täglichen, nicht immer leichten Anstrengungen für eine bessere Bahn einen größeren Rahmen und noch mehr Schwung verleiht.

Dieses Momentum wollen wir ausbauen. Dazu werden wir in den kommenden Monaten alle Bereiche der Deutschen Bahn konsequent auf die Starke Schiene ausrichten. Wir wollen eine konzernweite Bewegung schaffen, die das Mitmachen fördert. Denn wer sich aktiv mit der neuen Strategie auseinandersetzt, wird sich ebenso aktiv für ihre Umsetzung reinhängen.

Bei aller Aufbruchsstimmung: Die Starke Schiene Realität werden zu lassen, ist ein Mammutprojekt. Wir fangen gerade erst an – und wissen, dass da viel Arbeit vor uns liegt. Wir sind noch nicht da, wo wir gern wären, und bleiben unseren Kunden noch zu oft die Qualität schuldig, die sie zu Recht von uns erwarten. Und wir werden auch Hindernisse überwinden müssen. Der massive Ausbau des deutschen Bahnsystems klappt nicht über Nacht.

Und doch: Das Ziel der Starke Schiene ist klar! Wir werden es mit Nachdruck und Ausdauer verfolgen. Damit gehen wir den Weg weiter, den wir mit der ‚Agenda für eine bessere Bahn‘ bereits eingeschlagen hatten – und den wir nun unter dem Dach der neuen Strategie fortsetzen.



Auf diesem Weg sind wir im ersten Halbjahr 2019 vorangekommen! So etwa bei der Pünktlichkeit: Sie lag im ersten Halbjahr im Fernverkehr bei 77,2 Prozent und damit über der Zielmarke von 76,5 Prozent für das Gesamtjahr.

Gerade angesichts des regen Baugeschehens ist das eine ordentliche Leistung. Denn an manchen Tagen wird im DB-Netz an über 800 Baustellen gleichzeitig gearbeitet. Hierzu gehört auch die Erneuerung der Schnellfahrstrecken, den Hauptschlagadern im ICE-Netz. Aktuell läuft die Generalüberholung zwischen Hannover und Göttingen, nächstes Jahr folgt Mannheim-Stuttgart.



Trotz dieser teils erheblichen Einschränkungen bringen wir mit intensiver Baustellenkoordination Fahren und Bauen reibungslos in Einklang. Unter anderem durch die Arbeit des Lagezentrums Bau konnten die Auswirkungen von Bauarbeiten auf den Bahnbetrieb merklich reduziert werden – trotz steigenden Verkehrs!

Gearbeitet wird auch an der Digitalen Schiene: Nachdem auf unserer VDE-8-Neubaustrecke zwischen Halle/Leipzig und Nürnberg die Züge schon heute digital gesteuert werden, bereiten wir aktuell im Rahmen eines Starterpakets weitere Projekte vor. Und auch mit den digitalen Stellwerken in Annaberg-Buchholz und Warnemünde wird die Digitale Schiene bereits Wirklichkeit.

Fortgesetzt haben wir in der ersten Jahreshälfte auch den Ausbau unserer Flotte. Dabei führt jeder neue Zug zu mehr Reserven – und somit zu mehr Zuverlässigkeit

im Gesamtsystem. Ähnliche Effekte erwarten wir vom neuen ‚ECx‘ für unsere internationalen und touristischen Linien, dessen Beschaffung wir im März angekündigt haben.

Wir wachsen auch beim Personal: 2019 stellen wir erneut auf Rekordniveau ein, nämlich rund 22.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In der ersten Jahreshälfte haben wir bereits rund 16.000 Einstellungszusagen gegeben. Unser Fokus liegt bei allen Neueinstellungen auf den so genannten ‚bahnspezifischen Berufen‘, also etwa auf Lokführern, Fahrdienstleitern und Instandhaltern.

Sie alle leisten einen wichtigen Beitrag für mehr Zuverlässigkeit – was direkt unseren Reisenden zugutekommt. Und von denen gibt es immer mehr: Im Vergleich zum Vorjahreswert stieg die Zahl der Fernverkehrspassagiere im ersten Halbjahr um 1,3 Prozent, auf rund 72 Millionen.



Damit sind wir auf gutem Wege zum neuen Rekord von über 150 Millionen Fernverkehrsreisenden in diesem Jahr. Wir sind also auf Kurs, auch was die langfristige Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fernverkehr angeht, die wir uns mit der Starken Schiene vorgenommen haben.

Parallel verbessern wir mit etlichen Innovationen das Reiseerlebnis für unsere Kunden. So bauen wir den Nutzen des DB Navigators weiter aus: Etwa durch Tickets für immer mehr Verkehrsverbünde sowie eine neue Auslastungsanzeige für

Fernzüge. Letztere erleichtert Kunden die Entscheidung, eventuell auf einen weniger nachgefragten Zug auszuweichen oder einen Platz zu reservieren.



Unsere Kunden honorieren diese neuen Funktionen; der DB Navigator ist beliebt wie nie zuvor: Zur Jahresmitte nutzten über 1,3 Millionen aktive Kunden die App. Ein Plus von über 50 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert.

Auch die sukzessive Ausweitung des kostenfreien WLANs auf alle Fernzüge, inklusive Intercity, mit der wir begonnen haben, wird für mehr Reisekomfort sorgen.

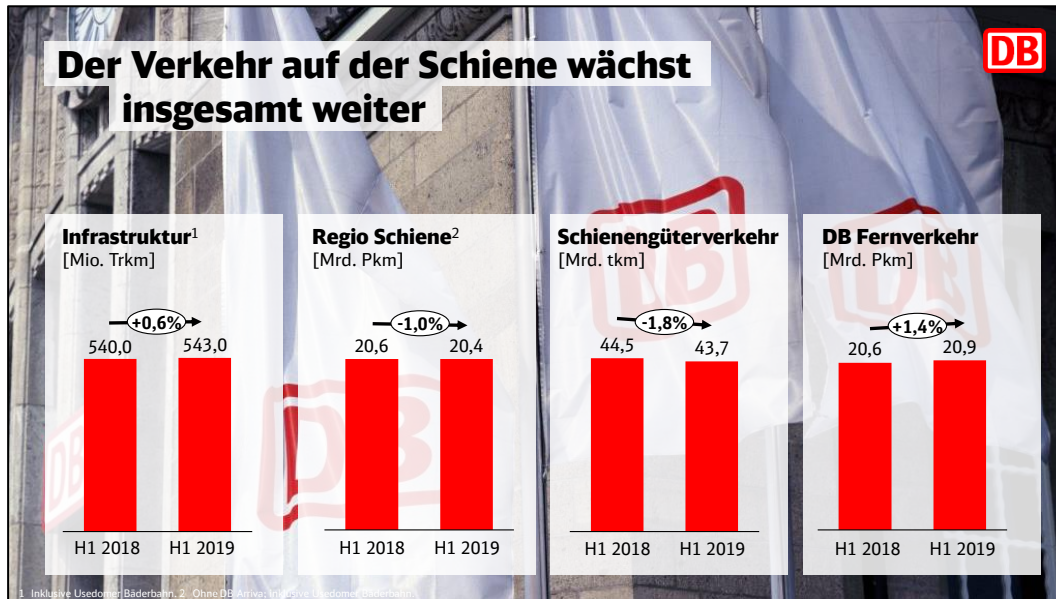
Kurzum - das erste Halbjahr zeigt: Wir kommen bei Pünktlichkeit und Produktqualität voran; der Zuspruch seitens der Reisenden wächst. Gleichzeitig lässt sich die notwendige Ausweitung des Gesamtsystems, die wir bei unserer Pressekonferenz im März ausführlich beschrieben haben, nicht über Nacht lösen.

Und sie erfordert gewaltige Investitionen - einige davon habe ich eben ja bereits erwähnt. Eben diese Investitionen schlagen sich auch in den Zahlen nieder, die Ihnen Alexander Doll jetzt präsentieren wird. Bitte schön, Alexander!

Teil B: Alexander Doll

Danke, Richard!

Meine sehr geehrten Damen und Herren, herzlich Willkommen auch von mir zu unserer Premiere, der telefonischen Präsentation unserer Halbjahres-Bilanz. Ich beginne mit einer Übersicht über unsere aktuellen Leistungsdaten.



Wie Sie sehen: Der Trend zur Schiene ist ungebrochen. Die Betriebsleistung aller Bahnen auf dem Schienennetz der DB erhöhte sich erneut. Die Trassennachfrage stieg im ersten Halbjahr 2019 nochmals um 0,6 Prozent auf 543 Millionen Trassenkilometer – ein neuer Spitzenwert.

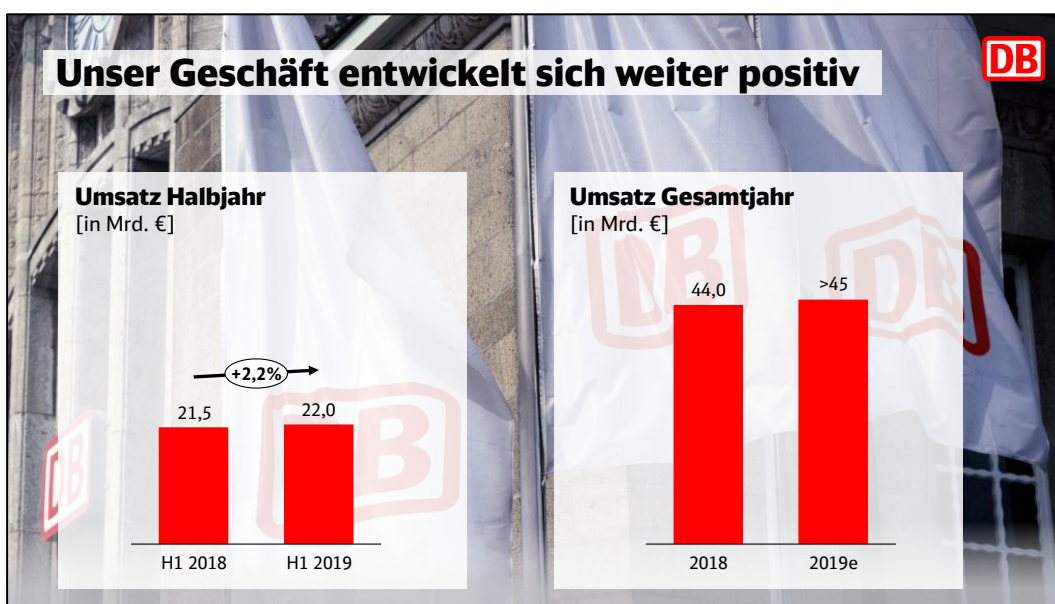
Die Verkehrsleistung im Fernverkehr nahm von hohem Niveau weiter zu – im Vergleich zum starken ersten Halbjahr 2018 steigerte sie sich abermals um 1,4 Prozent auf 20,9 Milliarden Personenkilometer. Im deutschen Schienennahverkehr erreichte der DB-Konzern bei stetig wachsender Konkurrenz mit 20,4 Milliarden Personenkilometern etwa das Niveau des ersten Halbjahres 2018. DB Cargo konnte sich trotz eines herausfordernden Marktumfeldes bei der Verkehrsleistung stabilisieren: Der Schienengüterverkehr der DB kam im ersten Halbjahr 2019 auf 43,7 Milliarden Tonnenkilometer – ein Minus von 1,8 Prozent.

Sehr positiv läuft übrigens unser internationales Logistik-Geschäft: DB Schenker setzte seinen Erfolgskurs fort und legte mit plus 2,3 Prozent beim Umsatz und plus 10,2 Prozent beim operativen Ergebnis im ersten Halbjahr 2019 erneut kräftig zu.

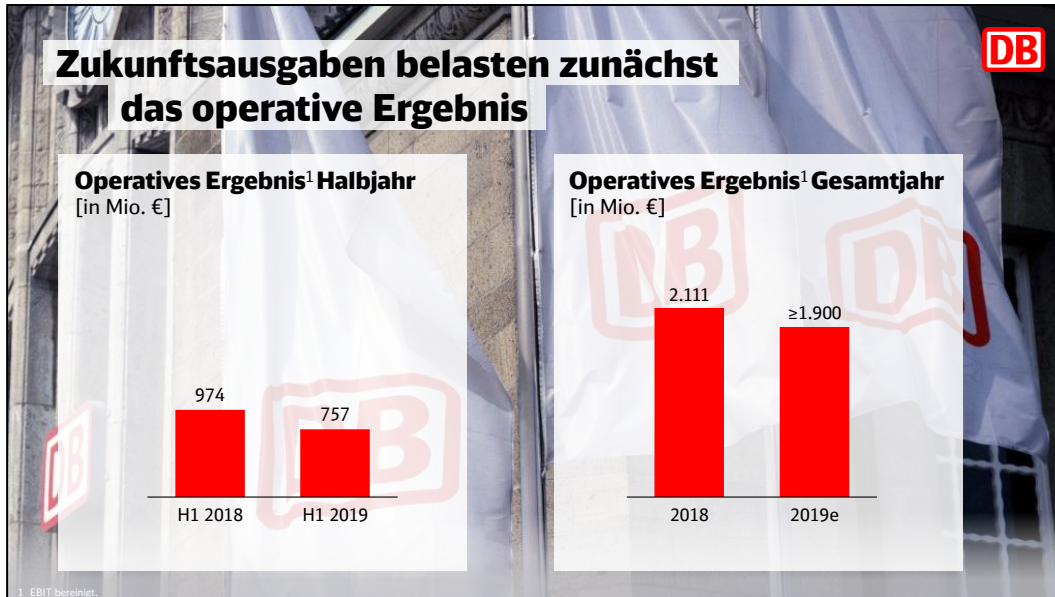
Eine gute Nachricht gilt für den DB-Konzern insgesamt: Unser Umsatz steigt. Bevor ich näher darauf eingehe, lassen Sie mich einige Sätze zu unserer europäischen Nahverkehrs-Tochter DB Arriva sagen.

Wie Sie wissen, hat der Aufsichtsrat der DB AG den Konzernvorstand im März beauftragt, verschiedene Optionen für DB Arriva zu prüfen – konkret einen Verkauf oder einen Börsengang. Dies ist Teil unserer strategischen Ausrichtung. DB Arriva bringt keine operativen Synergien für uns, insbesondere nicht mit DB Regio. Ein Verkauf wird uns helfen, weiter massiv in unser Kerngeschäft zu investieren: die Schiene in Deutschland. Das ist übrigens eine Win-Win-Situation: DB Arriva erhält über einen möglichen Verkauf die Chance, mit neuem Kapital die eigene Wachstumsgeschichte der letzten Jahre fortzuschreiben.

Auch wenn ich hier nicht auf Einzelheiten eingehen kann: Bei den Vorbereitungen zum Verkauf von DB Arriva kommen wir gut voran. Es gibt eine Reihe von Interessenten. Im Herbst werden wir gemeinsam mit unserem Aufsichtsrat und unserem Eigentümer beraten, welcher Weg der Beste ist. Wir werden Sie informieren, sobald es eine Entscheidung gibt.



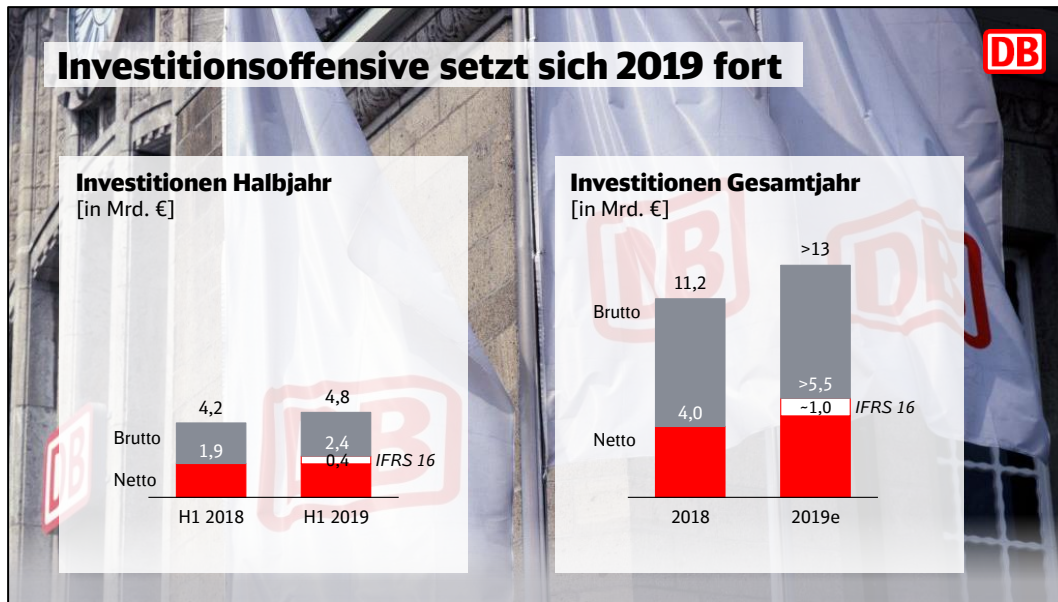
Zurück zu den Zahlen: Im ersten Halbjahr 2019 erhöhte sich der Umsatz des DB-Konzerns erneut um 2,2 Prozent auf 22,0 Milliarden Euro. Für das Gesamtjahr 2019 rechnen wir mit einem Rekord-Umsatz in Höhe von erstmals mehr als 45 Milliarden Euro.



Das operative Ergebnis ist dagegen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres gesunken - gegenüber dem ersten Halbjahr 2018 um etwa 22 Prozent auf 757 Millionen Euro.

Dafür gibt es gute Gründe: Wie Richard Lutz schon gesagt hat, nehmen wir massiv Geld in die Hand für eine bessere Bahn. Und diese Zukunftsausgaben schlagen sich natürlich auch in der Bilanz nieder. Unter anderem haben sich hier zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Leistungsfähigkeit ausgewirkt. Dennoch gehen wir davon aus, dass wir wie angekündigt für das Gesamtjahr 2019 ein Ergebnis von mindestens 1,9 Milliarden Euro erreichen werden.

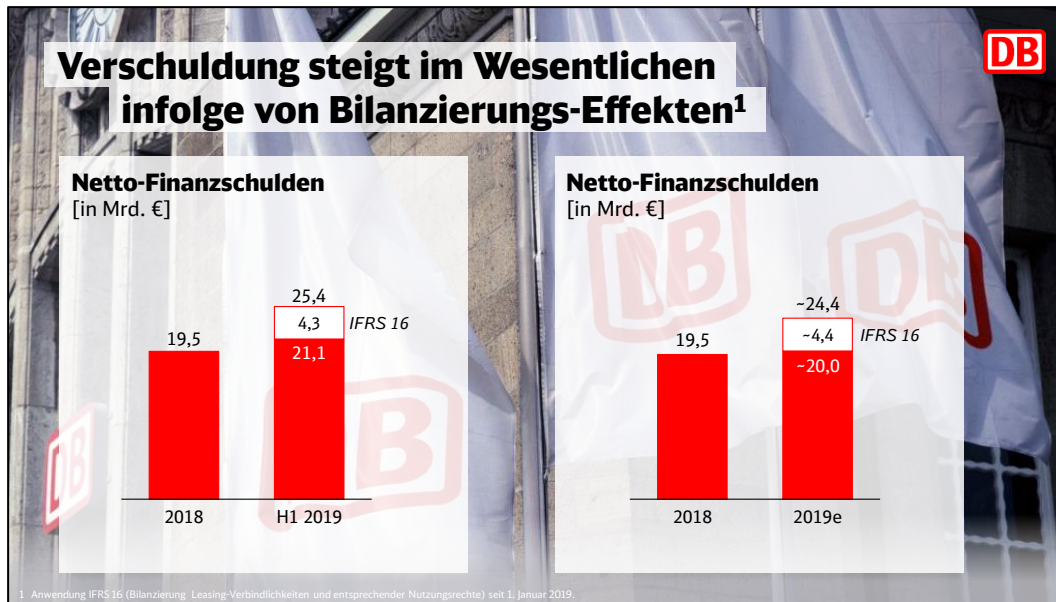
Wir wollen besser werden für unsere Kunden und weiter wachsen. Deshalb setzen wir unsere Investitionsoffensive auch 2019 fort.



Der DB-Konzern investiert umfangreich und nachhaltig in allen Geschäftsfeldern mit einem ganz klaren Fokus auf die Eisenbahn in Deutschland. So blieben unsere Netto-Investitionen auch im ersten Halbjahr 2019 auf sehr hohem Niveau. Und das, obwohl wir zeitweise wegen eines Abnahme-Stopps beim ICE 4 nicht alle für Zug-Käufe eingeplanten Gelder so schnell ausgeben konnten wie geplant.

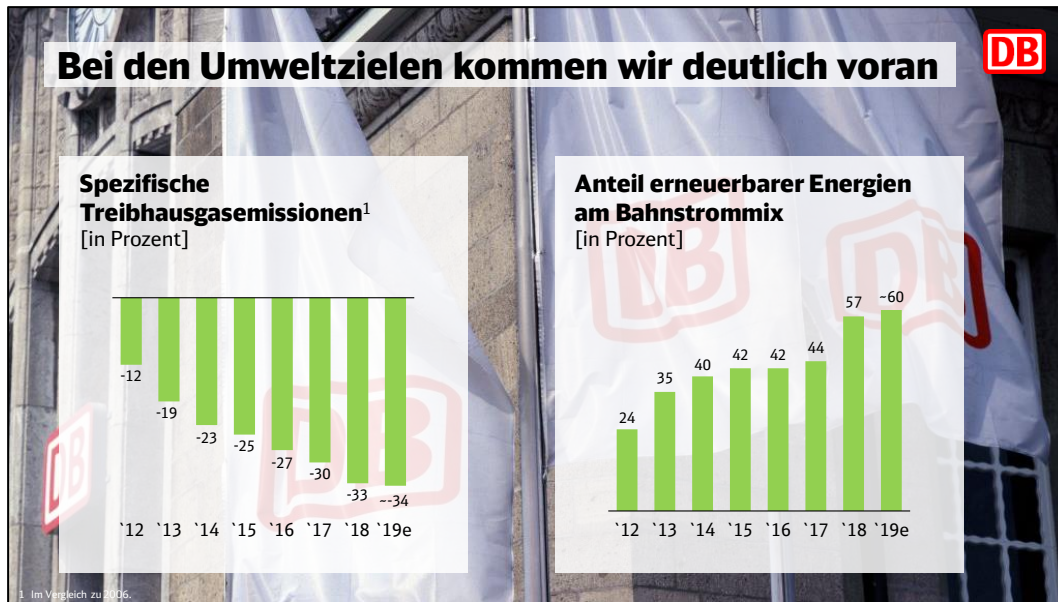
Rechnerisch nahmen unsere Netto-Investitionen im ersten Halbjahr sogar um 425 Millionen auf rund 2,4 Milliarden Euro zu – aber dies ist im Wesentlichen auf eine neue Bilanzierungsregel zurückzuführen, wie wir auf den Folien transparent ausgewiesen haben. Dazu gleich mehr.

Für das Gesamtjahr 2019 rechnen wir mit Netto-Investitionen in Höhe von insgesamt mehr als 5,5 Milliarden Euro. Das sind nochmal 1,5 Milliarden mehr als 2018 – der höchste Wert in der Geschichte der DB. Das Geld fließt unter anderem in mehr Qualität und Pünktlichkeit, neue und komfortablere Züge sowie zusätzliches Personal.



Kommen wir abschließend zu den Netto-Finanzschulden. Viele von Ihnen werden wissen, dass für alle Unternehmen seit Jahresbeginn verpflichtende neue Bilanzierungsstandards gelten: die sogenannten International Financial Reporting Standards 16 - kurz IFRS 16. Danach muss das operative Leasing nun zur Verschuldung hinzugerechnet werden. Das ist eine rein bilanztechnische Veränderung ohne Auswirkungen auf unser Geschäft.

Es ist im Wesentlichen diese neue Bilanzierungsmethode, die die Netto-Finanzschulden der DB per 30. Juni 2019 auf 25,4 Milliarden Euro hochgetrieben hat. Zieht man den sogenannten IFRS 16-Effekt in Höhe von rund 4,4 Milliarden Euro ab, rechnen wir zum Jahresende 2019 im Vergleich zum Vorjahr mit nur leicht gestiegenen Netto-Finanzschulden in Höhe von rund 20 Milliarden Euro.



Die Kapitalmärkte haben weiterhin großes Vertrauen in die DB. Sehr geschätzt werden auch unsere Umwelt-Kennzahlen. Das sieht man nicht zuletzt an unseren guten Nachhaltigkeitsratings.

Kurz gesagt: Wir behalten unsere Verschuldung im Blick und investieren gleichzeitig so viel wie nie in die Starke Schiene.

Richard, so weit von meiner Seite. Damit zurück zu Dir für den Ausblick.

Teil C: Dr. Richard Lutz



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

in Alexander Dolls Ausführungen ist noch einmal deutlich geworden: Die Realisierung einer starken Schiene ist ein Kraftakt. Er wird nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn alle Beteiligten mitmachen. Denn die Starke Schiene ist keine reine DB-Strategie. Sie atmet den Geist von Teamwork innerhalb des gesamten Sektors. Wir freuen uns auf diese enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern aus allen Bereichen der Branche und der Politik.

Eines ist klar: Eine bessere Bahn und eine starke Schiene gibt es nicht zum Nulltarif. Das gilt für uns genauso wie für den Bund. Aber die starke Schiene – mit all ihren positiven Effekten für unsere Kunden und die Gesellschaft – ist jeden Euro wert. Die aktuellen Beschlüsse der Bundesregierung zum Bundeshaushalt machen deutlich, dass die Politik bereit ist, die starke Schiene zu unterstützen. Nicht zuletzt deshalb, weil Bahnfahren aktiver Klimaschutz ist.

Im engen Schulterschluss mit allen Beteiligten werden wir uns nun an die Umsetzung machen. Dass wir das hinkriegen – davon bin ich fest überzeugt! Sicher, es geht hier um äußerst ambitionierte Vorhaben. Sie bedeuten insgesamt nichts weniger als die grundlegende Transformation des deutschen Bahnsystems. Und

doch braucht es genau diese Ambition, um die Zukunft von Mobilität und Logistik kraftvoll und klimafreundlich zu gestalten.

Ich freue mich sehr auf diesen vor uns liegenden Weg. Vielen Dank!

BILDQUELLENVERZEICHNIS

Seite 1:	Getty Images, Nr. 910093762
Seite 2:	DB Mediaportal, DB98449
Seite 3:	Getty Images, Nr. 157480826
Seite 4:	DB Mediaportal, DB16390
Seite 5:	Getty Images, Nr. 678883185
Seite 6:	Getty Images, Nr. 1027040170
Seite 7f.:	Wolfgang Klee
Seite 13:	DB Mediaportal, Nr. DB157681

41

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 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)69 265-20110
E-Mail ir@deutschebahn.com