



*„Gemeinsam aus der Krise –  
Kurs auf Zukunft“*

**Halbjahres-Pressekonferenz 2020**  
Deutsche Bahn AG

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

– Es gilt das gesprochene Wort. –

## Teil A: Dr. Richard Lutz



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

auch ich begrüße Sie herzlich zu dieser Halbjahres-Pressekonferenz in diesem besonderen Jahr. Ich freue mich, dass Sie dabei sind!

Sie können sich vorstellen, wie schwierig es in einer tiefen wirtschaftlichen Krise ist, Lage und Entwicklung stabil zu beschreiben und verlässliche Prognosen abzugeben. Denn immer wieder sehen wir, wie fragil alles ist.

Corona ist nach wie vor ein ebenso beunruhigender wie unberechenbarer Teil unseres privaten wie beruflichen Alltags. Das Virus bestimmt auch weiterhin maßgeblich das, was wir jeden Tag tun und in den nächsten Wochen vorhaben.

Wenn wir aber eines sicher sagen können, dann ist es dies: Corona hat gezeigt, wie wichtig die Schiene für Deutschland ist.

Wir haben Mobilität und Logistik für Deutschland und Europa aufrechterhalten. Wir sind gefahren und unserer Verantwortung für die Gesellschaft gerecht geworden.

Damit haben wir Selbstverständlichkeiten ermöglicht, die keine Selbstverständlichkeiten mehr waren: zuverlässig zur Arbeit kommen, volle Supermarktregale, Hygieneartikel im Krankenhaus, ein „Weiter geht’s“ auf Baustellen.



Wir haben dafür gesorgt, dass Kranken- und Pflegepersonal, Erzieher, Busfahrerinnen, Polizisten, Mitarbeiterinnen im Einzelhandel, Müllwerker und viele mehr sicher dorthin kamen, wo sie dringend gebraucht wurden.

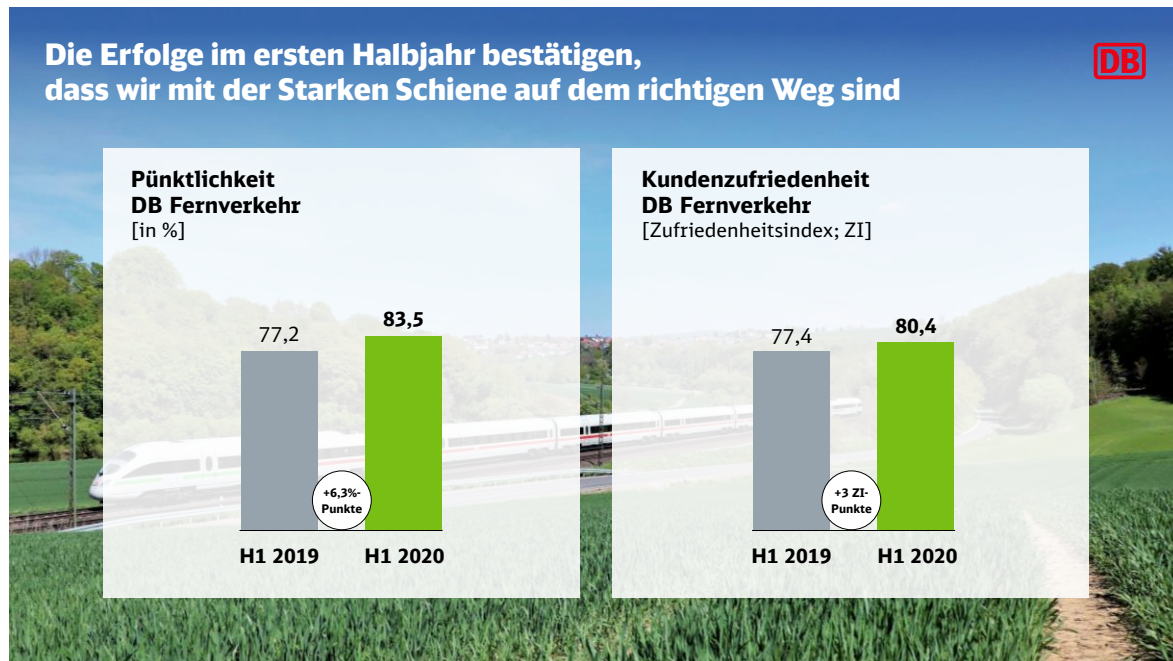
Wir haben Sicherheit in der Unsicherheit gegeben, zum Funktionieren der Gesellschaft beigetragen und gezeigt, dass die Schiene systemrelevant ist.

Wir haben mit DB Schenker und DB Cargo dafür gesorgt, dass Lager gefüllt blieben und Masken und medizinische Schutzanzüge zu den Menschen in Deutschland, Europa und Amerika kamen.



Wir haben eine umfangreiche Hygieneoffensive gestartet, um unseren Fahrgästen und unseren Mitarbeitenden bestmöglichen Schutz zu bieten.

Auch intern hat uns das vorangebracht. Wir erleben in diesem Jahr eine Zusammenarbeit der verschiedenen DB-Bereiche, die so gut ist wie nie. Das spiegelt sich auch bei Service und Qualität wider:



Die Pünktlichkeit liegt deutlich über unserem Vorjahresniveau. Im Fernverkehr haben wir mit einem Halbjahreswert von 83,5 Prozent die beste Pünktlichkeit seit 12 Jahren erreicht.

Dazu beigetragen haben ein besseres Management von Baustellen, weniger Störungen an Fahrzeugen und Infrastruktur sowie eine schnellere Instandsetzung von Zügen.

Es liegt eben nicht nur allein an weniger Fahrgästen, sondern auch an mehr Koordination und Kapazität. Weniger Züge während der Corona-Krise bedeuteten ab März eine deutlich geringer belastete Schieneninfrastruktur.

Das heißt im Umkehrschluss aber auch: Unsere Strategie der Starken Schiene und die vom Bund unterstützte Investitions- und Modernisierungsoffensive sind genau der richtige Weg.

Denn der Ausbau der Infrastruktur ist nicht nur der Schlüssel für Wachstum und Verkehrsverlagerung, sondern auch die Grundlage für bessere Betriebsqualität und höhere Pünktlichkeit.

Anhand der Kundenzufriedenheit sehen wir, dass die Fahrgäste es uns danken. Die Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt kletterte im Juni auf den höchsten Stand seit zehn Jahren.

Das alles zeigt: Auf uns ist Verlass. Gemeinsam geht das.



Für den außergewöhnlichen Einsatz in den vergangenen Monaten und für all die kleinen und großen Gesten der Solidarität möchte ich mich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an dieser Stelle noch einmal herzlich bedanken. Genauso bei unseren Kundinnen und Kunden, die uns ihr Vertrauen schenken.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

diese Verlässlichkeit, die wir an den Tag gelegt haben, dieses „Für Deutschland auch in schwierigen Zeiten da sein“, das ist der Kern unserer Strategie der Starken Schiene.

Corona hat uns alle einem Belastungstest unterzogen. Was unser Geschäft betrifft, sind wir unserer Verantwortung gerecht geworden und haben dafür viel Lob und Anerkennung bekommen.

Aber wir reden nicht drumherum: Die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie sind gravierend.



Nach den immer neuen Fahrgastrekorden - zur Erinnerung: auch noch im Januar und Februar hatten wir Bestwerte - gingen mit dem Herunterfahren des öffentlichen Lebens im März die Reisendenzahlen drastisch zurück.

Im Lockdown bucht kaum jemand Bahn, weder Kurz- noch Langstrecke, weder langfristig noch last minute.

Covid-19 hat die DB - wie viele andere große Konzerne in Deutschland und in der Welt - in die schlimmste finanzielle Krise seit ihrem Bestehen gestürzt.

Diese gemeinsam zu überwinden, wird nicht mit einem einzigen Kraftakt gelingen. Der Weg, der jetzt vor uns liegt, wird beschwerlich sein.

Es bedarf hierbei einer ökonomischen und sozial ausgewogenen Antwort, bei der alle Beteiligten Teil von intelligenten Lösungen sein müssen. Dann können wir das auch schaffen.

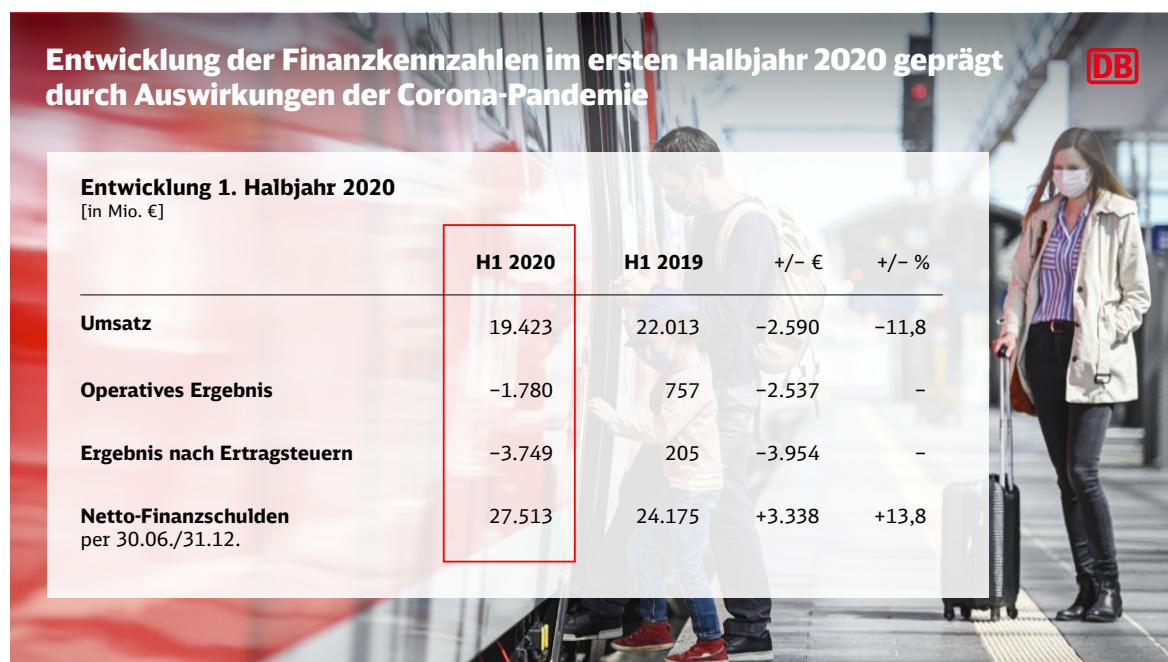
Levin Holle wird Ihnen nun die Zahlen im Einzelnen erläutern. Bitte, Levin!

## Teil B: Dr. Levin Holle

Danke, Richard!

Du hast es bereits gesagt: Die Pandemie hat die DB in der Tat hart getroffen. Operativ sind wir seit März in die Verlustzone geraten und zwar jeden Monat in dreistelliger Millionenhöhe.

Trotz der erhofften Erholungen werden wir bis zum Jahresende keine Gewinne mehr schreiben. Das wird im laufenden Geschäftsjahr zum größten operativen Verlust in der Geschichte der DB führen.

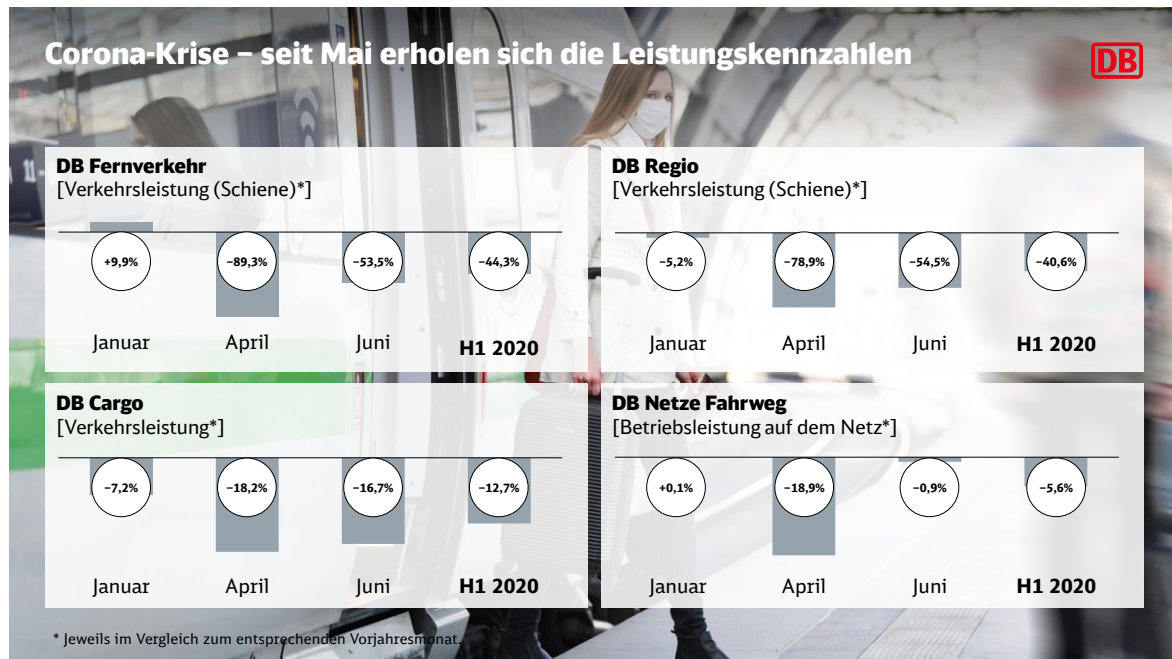


Das operative Ergebnis fiel Corona-bedingt in die Verlustzone: Von plus 757 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2019 auf minus 1,8 Milliarden Euro in der ersten Jahreshälfte 2020.

Hinzu kommen außerordentliche Effekte, vor allem eine Sonderabschreibung auf unsere europäische Nahverkehrstochter Arriva in Höhe von 1,4 Milliarden Euro. Im ersten Halbjahr führt dies insgesamt zu einem Ergebnis nach Steuern von minus 3,7 Milliarden Euro. Auf Arriva werde ich gleich noch näher eingehen.

Für unser fixkostenlastiges Eisenbahn-Geschäft gilt: Umsatzverluste etwa durch ausbleibende Fahrgäste wirken sich praktisch direkt auf das Ergebnis aus.

Insgesamt ist der Konzernumsatz in den ersten sechs Monaten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 12 Prozent auf 19,4 Milliarden Euro zurückgegangen.



Unsere Leistungsdaten sind im ersten Halbjahr in nahezu allen Bereichen deutlich gesunken, denn das öffentliche Leben und die Schlüsselindustrien standen plötzlich still – wie Sie alle erlebt haben.

Bei DB Regio ging unsere Verkehrsleistung auf der Schiene im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 41 Prozent zurück. Und bei DB Cargo sank sie insgesamt um rund 13 Prozent.

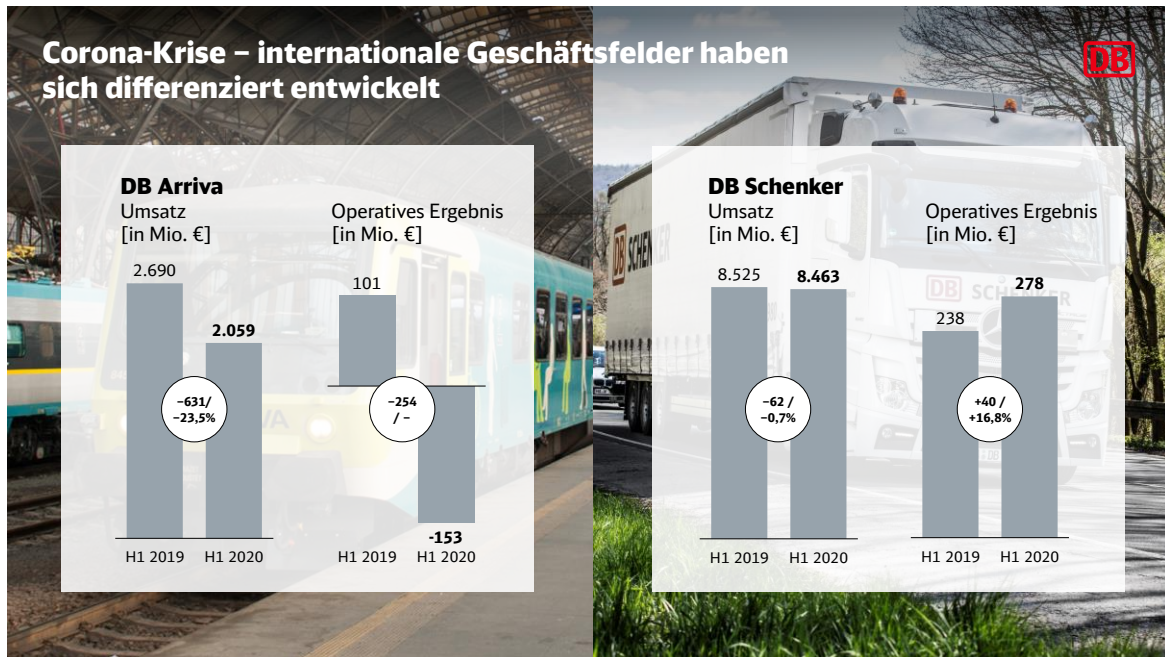
Besonders schwerwiegend war der Einbruch im Fernverkehr: Hier sank unsere Verkehrsleistung im April um bis zu 90 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Insgesamt lag sie in den ersten sechs Monaten um rund 44 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Aber es gibt auch gute Nachrichten: Der Mai und Juni sowie die ersten Juli-Daten zeigen eine gewisse Erholung. Inzwischen haben wir sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr die Hälfte der Fahrgäste wieder zurückgewonnen.

International stellt sich die Lage deutlich differenzierter dar:

Eine besondere Herausforderung ist Arriva. Das Unternehmen war schon durch den Brexit und die schwierige Entwicklung auf dem britischen Eisenbahnmarkt unter Druck geraten. Durch Corona wurde unsere Auslandstochter zusätzlich massiv getroffen.





Denn Arriva ist in Ländern aktiv, die teilweise von der Pandemie weitaus stärker in Mitleidenschaft gezogen worden sind, beispielsweise Großbritannien, Italien oder Spanien. Sie können sich sicher noch an die Fernsehbilder aus diesen Ländern erinnern.

Diese Extremsituation hat weitreichende Folgen. Sie erfordert eine Sonderabschreibung in Höhe von 1,4 Milliarden Euro. Das ist sehr schmerzlich. Wir werden Arriva an deutlich veränderte Rahmenbedingungen anpassen müssen und in einem ersten Schritt personell neu aufstellen.


Sehr erfreulich ist dagegen die gute Entwicklung von Schenker im ersten Halbjahr 2020. Unsere internationale Logistik-Tochter hat in der Pandemie gezeigt, wie wichtig sie für die weltweite Versorgung von Menschen und Unternehmen ist.

Schenker schließt das erste Halbjahr trotz Umsatzeinbußen nicht nur mit einem positiven Ergebnis in Höhe von 278 Millionen Euro ab. Schenker schafft beim operativen Ergebnis sogar im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Steigerung um fast 17 Prozent – und das in Corona-Zeiten.

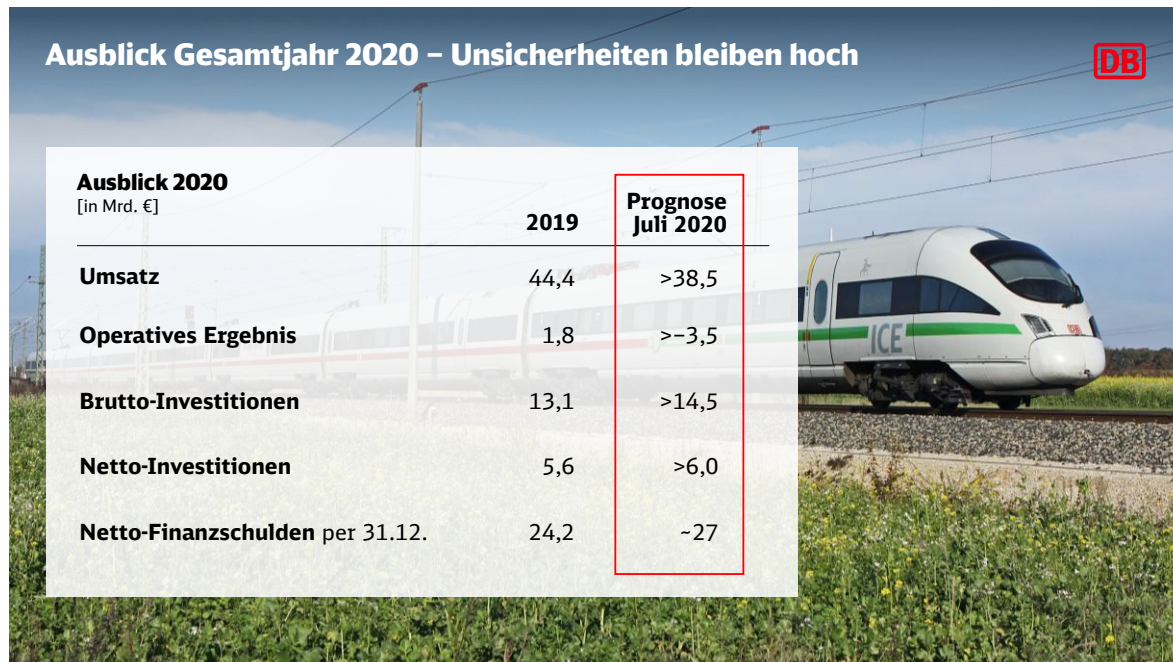
Abhängig von der weiteren konjunkturellen Entwicklung erwarten wir aktuell bei DB Schenker auch für das Gesamtjahr 2020 schwarze Zahlen.

Sie sehen, es gibt durchaus Lichtblicke. Schenker und der leichte Aufwärtstrend im Fernverkehr und bei DB Regio geben Anlass für vorsichtigen Optimismus.

Aber wir müssen realistisch sein: Die Krise wird uns noch länger begleiten. Auch im nächsten Jahr und darüber hinaus erwarten wir durch Corona erhebliche Belastungen.

**Ausblick Gesamtjahr 2020 – Unsicherheiten bleiben hoch** 

<b>Ausblick 2020</b> [in Mrd. €]	<b>2019</b>	<b>Prognose Juli 2020</b>
<b>Umsatz</b>	44,4	>38,5
<b>Operatives Ergebnis</b>	1,8	>-3,5
<b>Brutto-Investitionen</b>	13,1	>14,5
<b>Netto-Investitionen</b>	5,6	>6,0
<b>Netto-Finanzschulden</b> per 31.12.	24,2	~27



Bei der Prognose für das Gesamtjahr 2020 rechnen wir aktuell mit einem negativen operativen Ergebnis in Höhe von insgesamt bis zu 3,5 Milliarden Euro. Dazu kommt der außerordentliche Verlust, der zum Halbjahr vor allem wegen Arriva bei 1,5 Milliarden Euro liegt.

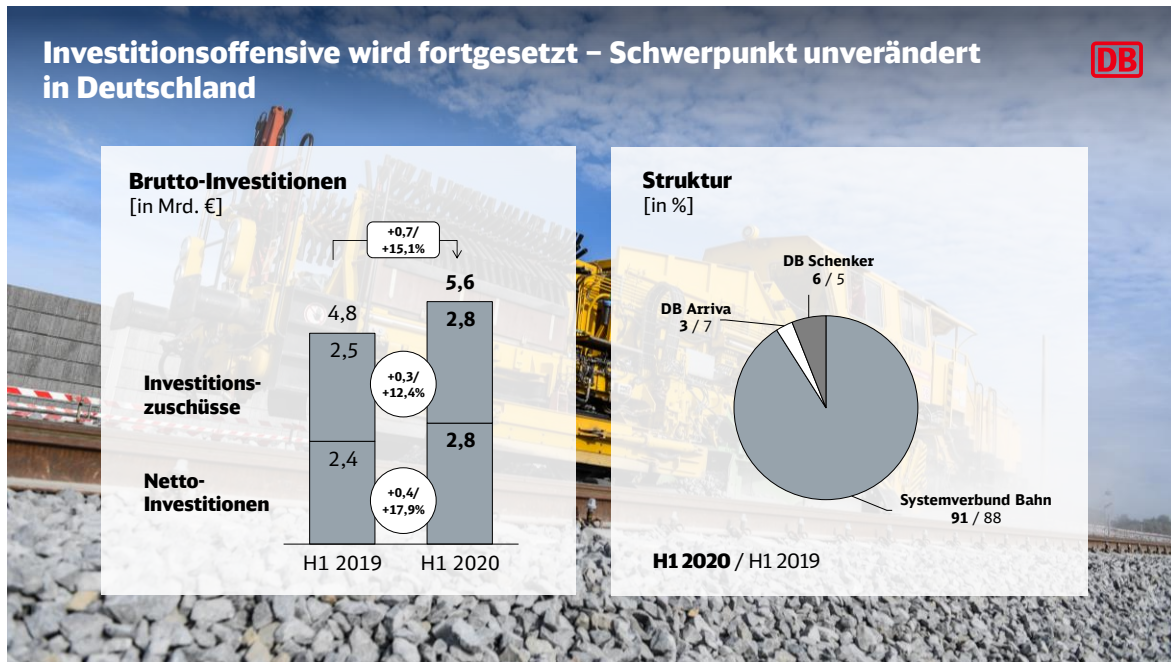
Wir gehen davon aus, dass der Umsatz auf 38,5 Milliarden Euro sinken könnte.

Klar ist: Derartige Vorhersagen sind in diesem Jahr mit ganz besonderen Unsicherheiten behaftet.

Was die Netto-Finanzschulden am Jahresende 2020 betrifft, so kalkulieren wir damit, dass sie die Summe von 27 Milliarden Euro voraussichtlich nicht überschreiten werden – natürlich auch dank der für dieses Jahr angekündigten Kapitalerhöhung des Bundes.

Das ist besonders wichtig, damit wir unsere Investitionsoffensive trotz Corona ungebremst fortsetzen können.

Gemeinsam mit unserem Eigentümer haben wir die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr vor allem in der Infrastruktur ausgebaut: um über 700 Millionen auf insgesamt 5,6 Milliarden Euro – ein neuer Spitzenwert.



Allein für die Infrastruktur werden wir 2020 voraussichtlich Investitionen und Instandhaltung von mehr als 12 Milliarden Euro aufbringen.

Das ist ein starkes Signal von Bund und Bahn. Wir sparen nicht an der Zukunft, wir gestalten sie!

Mit diesem Ausblick zurück zu Dir, Richard.

### Teil C: Dr. Richard Lutz

Vielen Dank, Levin.

Du hast es gesagt, es gibt erste Hoffnungsschimmer, aber wir sind noch lange nicht über den Berg.

Die Milliarden, die uns fehlen, kommen nicht von allein, und schon gar nicht allein von unserem Eigentümer. Der Bund hat sehr frühzeitig zweierlei signalisiert: Erstens, dass er eine höhere Verschuldung der DB mitträgt und zweitens, dass er jene Finanzierungslücke mit einer Eigenkapitalerhöhung schließt, die trotz Gegensteuerung verbleibt. Das ist ein starkes und solidarisches Bekenntnis unseres Eigentümers.

Unabhängig davon: ALLE stehen im Wort und in der Verantwortung.

Wir haben zugesichert – und das ist übrigens auch die Erwartung des Bundes –, dass wir bei der Eisenbahn in Deutschland von der bestehenden Finanzierungslücke von 8 bis 10 Milliarden Euro die Hälfte selbst tragen. Bis 2024 werden wir daher als DB mindestens 4 Milliarden Euro einsparen.

Wir geben uns dafür bewusst einen längeren Zeitraum, um die Auswirkungen auf unsere Strategie der Starken Schiene möglichst klein zu halten.



Ein wichtiger Baustein auf diesem Weg ist das „Bündnis für unsere Bahn“, das zwischen dem BMVI, EVG, AGV MOVE, Konzernbetriebsrat und DB AG vereinbart wurde. Darin haben sich die Tarifvertragspartner ausdrücklich dazu bekannt, die Krise gemeinsam zu bewältigen.

Es soll einerseits Sicherheit und Stabilität für die Beschäftigten schaffen und andererseits einen anteiligen Beitrag im Sinne der Gegensteuerung erbringen. Mit dieser Zielsetzung führen wir mit der EVG konstruktive Gespräche, die wir in den nächsten Wochen zu einem guten Abschluss bringen wollen.

Im Vertrauen auf eben dieses „Bündnis für unsere Bahn“ treiben wir auch unsere Rekrutierungsoffensive weiter voran. Wir stellen weiter auf Rekordniveau ein, während andere Unternehmen Mitarbeiter entlassen oder in Kurzarbeit schicken. Allein im ersten Halbjahr haben wir schon über 19.000 Einstellungszusagen gegeben.

Wir wollen nicht nur ein guter Arbeitgeber, sondern auch ein sympathischer und moderner Gastgeber sein. Und das wird bald noch sichtbarer:

Ab dem 1. August kommt die neue Unternehmensbekleidung aus nachhaltiger Produktion zum Einsatz, rund 43.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kundenkontakt werden sie tragen.

Wir möchten, dass sich die Kunden bei uns gut aufgehoben fühlen. Dafür bieten wir ihnen, was für unsere gemeinsame Zukunft so wichtig ist: moderne, grüne und vernetzte Mobilität.



Eine weitere Zukunftsinvestition in die Starke Schiene sind die 30 neuen Hochgeschwindigkeitszüge, die unsere Fahrzeugflotte schon übernächstes Jahr verstärken werden. Wir sind überzeugt: Das wird sich rechnen und den Fernverkehr auch wirtschaftlich voranbringen.

Die Fernverkehrsflotte wächst damit in den kommenden Jahren um 20 Prozent und das Platzangebot für die Fahrgäste um 13.000 Sitze. Die Erhöhung der Kapazität und die Verjüngung der ICE-Flotte sind zentrale Schritte für eine robustere Bahn.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

es bleibt dabei: Wir halten Kurs auf Zukunft. Wir halten an unserer Strategie der Starke Schiene und an unseren Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal fest. Dabei ist die Digitalisierung für uns ein wichtiger Treiber.

Dafür erfahren wir eine enorme Unterstützung des Bundes. Wenn Sie sich die politischen Entscheidungen der jüngeren Vergangenheit anschauen, sehen Sie ein beeindruckendes Bekenntnis zur Bahn, für das wir sehr dankbar sind:

Ob Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, das Corona-Konjunkturpaket, die Rückendeckung für unsere Investitionsstrategie oder der heute vor einem Monat geschlossene Schienenpakt – im Mittelpunkt stand immer die Stärkung des Systems Schiene.

Ein bahnbrechendes Beispiel dafür ist der Deutschlandtakt. Wir sind DIE klimafreundliche Alternative zum Auto und zum Flugzeug – und das künftig noch öfter und noch schneller.

Und auch wenn der Klimawandel zeitweise etwas an Aufmerksamkeit verloren haben mag – an Aktualität hat er nicht eingebüßt. Eindrucksvoll hat das auch die EU-Kommission unterstrichen, die 2021 als Europäisches Jahr der Schiene ausgerufen hat. Und die mit dem europäischen „Green Deal“ einen Fahrplan für eine nachhaltige EU-Wirtschaft vorgelegt hat. Das sind wegweisende Entscheidungen.



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Deutschland und Europa brauchen mehr denn je eine starke Schiene und rollende Züge. Dazu wird die Deutsche Bahn ihren Beitrag leisten!

Und nun freuen Levin Holle und ich uns auf Ihre Fragen. Vielen Dank!

## Fotonachweise



Titelbild	Deutsche Bahn AG   Uwe Mieth	Folie 8	Deutsche Bahn AG   Oliver Lang
Folie 2	v.l.n.r. Deutsche Bahn AG   Bartolomiej Banaszak, Deutsche Bahn AG   Wolfgang Klee, Deutsche Bahn AG   Claus Weber	Folie 9	v.l.n.r. Deutsche Bahn AG   Josef Petrák Deutsche Bahn AG   Michael Neuhaus
Folie 3	Deutsche Bahn AG   Claus Weber	Folie 10	Deutsche Bahn AG   Claus Weber
Folie 4	Deutsche Bahn AG   Wolfgang Klee	Folie 11	Deutsche Bahn AG   Max Lautenschläger
Folie 5	Deutsche Bahn AG   Oliver Lang	Folie 12	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Folie 6	Deutsche Bahn AG   Volker Emersleben	Folie 12	Deutsche Bahn AG   Oliver Lang
Folie 7	Deutsche Bahn AG   Max Lautenschläger	Folie 14	Deutsche Bahn AG   Volker Emersleben

### 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  
E-Mail [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)

Tel. +49 (0)30 297-64031  
E-Mail [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)