



„Auf in eine neue Zeit!“

Halbjahres-Pressekonferenz 2018

Deutsche Bahn AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender

Berlin, den 25. Juli 2018

– Es gilt das gesprochene Wort. –



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

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

Gestatten Sie mir zunächst einige grundsätzliche Anmerkungen: Die Menschen sind mobil wie nie. Wir als DB sind ein unverzichtbarer und wichtiger Bestandteil der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger. Und wir sehen riesige Chancen für das Verkehrssystem Schiene und die DB als wichtigen Player in diesem Markt.

Die Schiene ist der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger und spielt eine entscheidende Rolle für eine nachhaltige Klima- und Verkehrswende. Eine Verkehrswende hin zu klimafreundlichen Lösungen, um Menschen und Güter zu befördern.

Ich bin fest davon überzeugt, dass die Bahn das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts sein wird: verlässlich, sicher, komfortabel, klimafreundlich und digital. Und wir als DB sind der Schlüssel für eine erfolgreiche Verkehrswende sowie für die weitere CO₂-Reduktion im Verkehrssektor.

Klar ist aber auch: Um das zu erreichen, müssen wir die Attraktivität der Schiene weiter stärken und unsere Kapazitäten erweitern, um mehr Platz für das zusätzliche Wachstum zu schaffen.

Diese Herausforderung gehen wir – Bund und DB – gemeinsam an: Zusammen mit unserem Eigentümer investieren, modernisieren und digitalisieren wir den Schienenverkehr in Deutschland.

Einige Erfolge konnten wir bereits verbuchen, andere Maßnahmen brauchen noch Zeit, um Wirkung zu entfalten. Natürlich sind wir noch nicht da, wo wir am Ende sein wollen. Aber: Die Richtung stimmt. Daher halten wir entschlossen daran fest, die Bahn jeden Tag für unsere Kunden ein Stück besser zu machen.

Das machen wir für unser großes gemeinsames Ziel: mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern! Und damit komme ich zu den Fahrgastzahlen im Fernverkehr.



Wir freuen uns über das anhaltende Fahrgastwachstum. Über 70 Millionen Fahrgäste haben im ersten Halbjahr unsere Fernverkehrszüge genutzt. Das entspricht einer Steigerung um 2,6 Millionen Kunden beziehungsweise 3,8 Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017. Hinzu kommt, dass die Kundenzufriedenheit im Fernverkehr weiter gestiegen ist.

Das zeigt, wie viel Potential im System Bahn steckt, auch wenn die Pünktlichkeit im ersten Halbjahr 2018 nicht unseren Erwartungen entspricht – wie das nächste Chart zeigt.



Wir haben im Fernverkehr eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 77,4 Prozent erreicht und liegen damit 1,1 Prozentpunkte unterhalb des Jahreswertes von 2017.

Im Regionalverkehr bewegen wir uns stabil auf hohem Niveau. Hier liegt die Pünktlichkeit bei 94,4 Prozent.

Insgesamt sind wir bei der Pünktlichkeitsentwicklung aber keineswegs da, wo wir sein wollten. Aber wir kämpfen weiter um jede Minute. Unsere anspruchsvollen Ziele behalten wir bei, auch wenn dafür weitere Anstrengungen nötig sind – sowohl kurz- als auch langfristig.

Mehr Reisende – mehr Verkehr. Der Verkehr auf der Schiene nimmt zu. Das ist gut für die Bahn. Allerdings merken wir bei der Pünktlichkeit, dass die vorhandene Infrastruktur auch ihre Grenzen hat. Das Grunddilemma, dass auf einem durch Baumaßnahmen immer stärker belasteten Netz immer mehr Züge fahren, wird uns bei der Pünktlichkeit daher noch Jahre begleiten. Wir bauen auf Rekordniveau und koordinieren bis zu 800 Baustellen pro Tag. Mit steigender Tendenz in den kommenden Jahren.

Dennoch gibt es Hebel und Maßnahmen, mit der wir die Situation auch am kurzen Ende verbessern können. Wir haben deshalb gerade in jüngerer Zeit viel Geld in die Hand genommen, um für unsere Kunden besser und verlässlicher zu werden – im zweiten Halbjahr erwarten wir daher eine Trendwende zum Besseren.



Für unmittelbare Verbesserungen der Qualität – und insbesondere für die Pünktlichkeit – investieren wir insgesamt noch einmal mehr als 100 Millionen Euro. Eine beträchtliche Summe.

Dazu gehört beispielsweise das Lagezentrum Pünktlichkeit. Wir erwarten durch die übergreifende Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern weitere positive Effekte. Das ist ein wichtiger Schritt, weil wir an überlasteten Knoten wie etwa Frankfurt, Hamburg, Köln oder München hart an der Kapazitätsgrenze operieren.

Darüber hinaus arbeiten wir intensiv daran, bei Großstörungen im Interesse unserer Kunden robuster und widerstandsfähiger zu werden. Vor dem Hintergrund zunehmender Stürme wird auch ein intensiveres Vegetationsmanagement immer wichtiger.

Mit der Digitalisierung gehen wir hier neue Wege, zum Beispiel indem wir die Bahnstrecken durch den Einsatz von Drohnen optisch analysieren und die Bilder automatisiert auswerten.

Digitale Helfer unterstützen uns zudem in der Instandhaltung. Sensoren melden notwendige Wartungsbedarfe schon vor der Einfahrt in die Werkstätten. Roboter übernehmen künftig die Frischwasserversorgung und andere zeitaufwendige Tätigkeiten.

Innovative Wege gehen wir auch bei der Schnittstelle zum Kunden. Unsere Serviceoffensive geht weiter.



Wir erhöhen den Kundennutzen durch neue und integrierte Mobilitätsangebote

- Ausweitung **City-Ticket** für **126 Städte**
- Integration von **21 Verkehrsverbänden** in **DB Navigator**
- Einführung **Komfort Check-in**

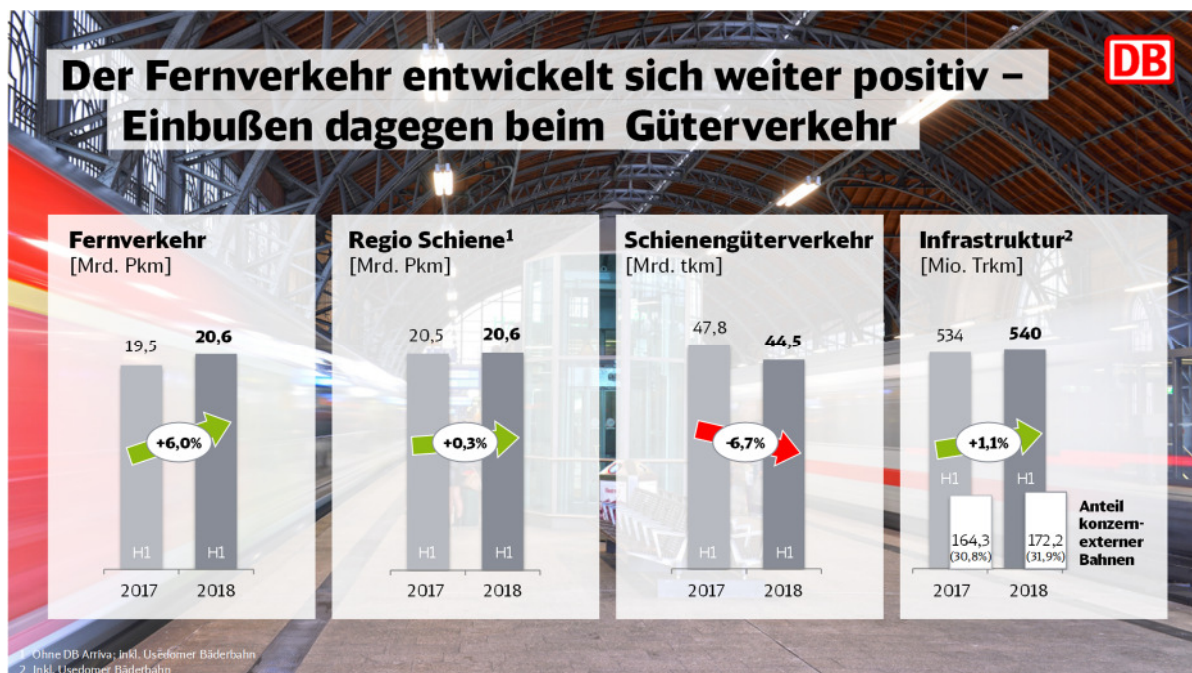
Mit dem City-Ticket machen wir das Reisen noch einfacher: Der Weg zum oder vom Bahnhof mit U-, S-, Straßenbahn oder Bus ist ab dem 1. August in 126 deutschen Städten im Zugticket enthalten.

Gemeinsam mit der Verkehrsbranche bringen wir die Vernetzung der Alltagsmobilität voran. Einfach, bequem, innovativ. Passend dazu haben wir eine Deutschland-Premiere zu bieten: Erstmals können jetzt DB-Fernverkehrstickets über die RMV-App und damit bei einem Verkehrsverbund gebucht werden.

So kann der Kunde die gesamte Reise vom ICE über den Regional-Express bis hin zu Straßenbahn und Bus mit nur einem Klick antreten. Durch die Integration von immer mehr Verbänden entwickeln wir den DB Navigator zu einem Generalschlüssel für den gesamten Nah- und Fernverkehr. Inzwischen sind übrigens Tickets von 21 Verkehrsverbänden im DB Navigator buchbar.

Mehrwert für unsere Kunden bietet auch der Komfort Check-in, mit dem sich unsere Fahrgäste selbst digital im ICE einchecken und ihre Reisezeit noch entspannter und individueller nutzen können – ein weiterer Schritt Richtung „digitale Bahn“.

Und damit komme ich zur Entwicklung der Verkehrsleistung, die vor allem im Fernverkehr mit plus 6 Prozent deutlich gestiegen ist.



Beim Schienengüterverkehr waren die ersten sechs Monate 2018 alles andere als einfach. Wir hatten insbesondere mit dem Bahnstreik in Frankreich zu kämpfen. Hinzu kamen Sturm Friederike, aber auch hausgemachte Schwächen, die wir nachhaltig angehen.

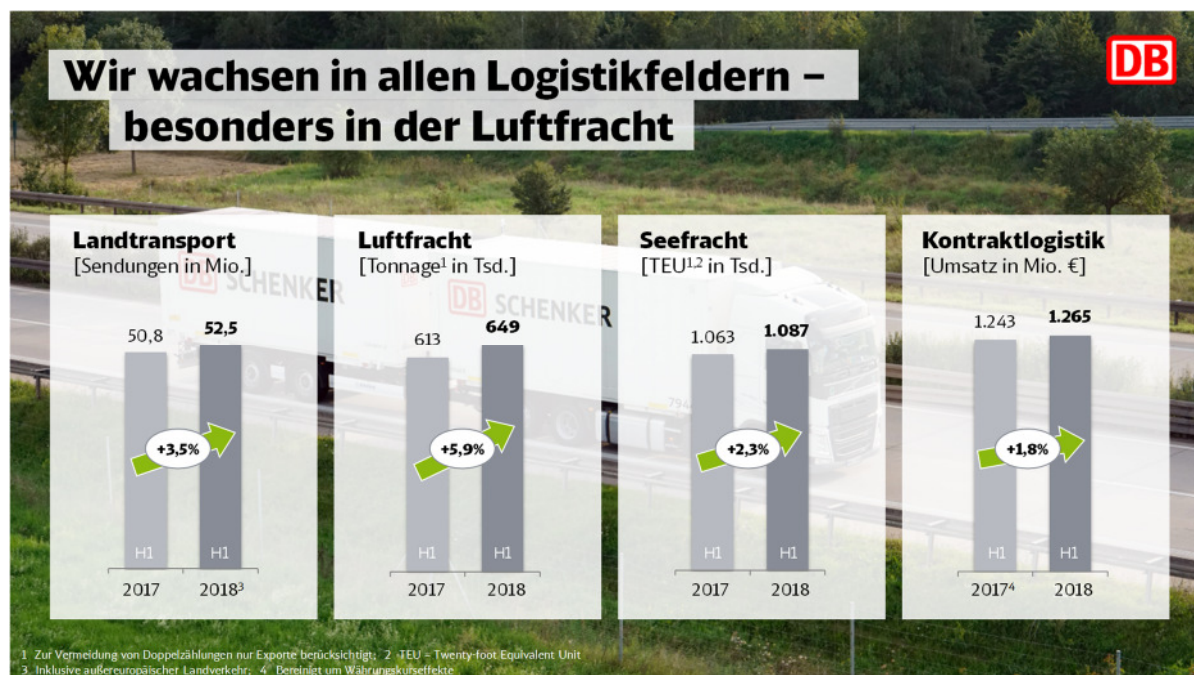
Die Infrastruktur hat sich erneut erfreulich entwickelt. In Bezug auf die nachgefragten Trassenkilometer sehen wir ein Plus von 1 Prozent. Der Trend zu mehr Verkehr auf der Schiene ist ungebrochen.

Das gilt ebenfalls für den Anteil anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Betriebsleistung der Schieneninfrastruktur. Dieser hat sich auf fast 32 Prozent erhöht.

Wie laufen unsere internationalen Geschäfte? Bei unserer Tochter DB Arriva stehen die Zeichen weiter auf Wachstum. In Kontinental-Europa konnten wir Verträge, zum Beispiel "Northern Lines" in den Niederlanden und Pågatågen in Schweden, zurückgewinnen und dadurch weiter wachsen.

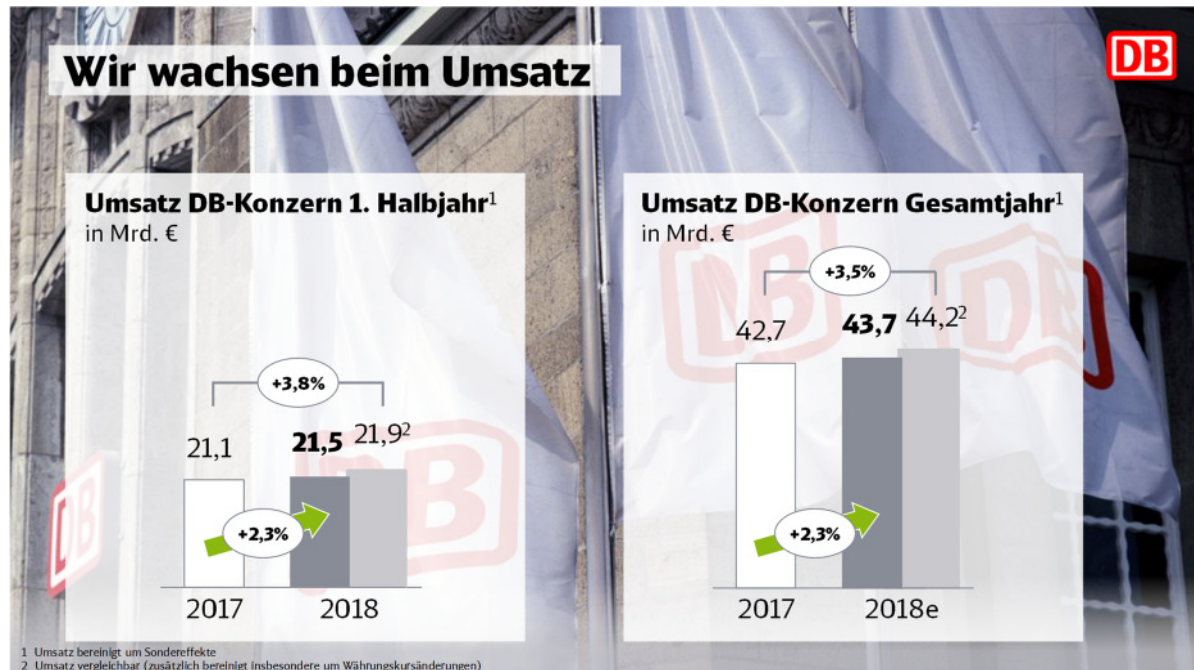
Grundsätzlich konzentrieren wir uns weiterhin auf Akquise und den Ausbau unseres bestehenden Geschäfts. Die Liberalisierung der europäischen Transportmärkte eröffnet Arriva zudem neue Chancen, insbesondere in Süd-, Mittel- und Osteuropa.

In der Logistik bei DB Schenker sind wir ebenfalls gut unterwegs.



Vor allem über Steigerungen in der Luftfracht sowie im Landtransport von 5,9 und 3,5 Prozent freuen wir uns. Und auch die Kontraktlogistik hat erneut dazugewonnen und ihren Umsatz währungskursbereinigt um 1,8 Prozent ausgebaut.

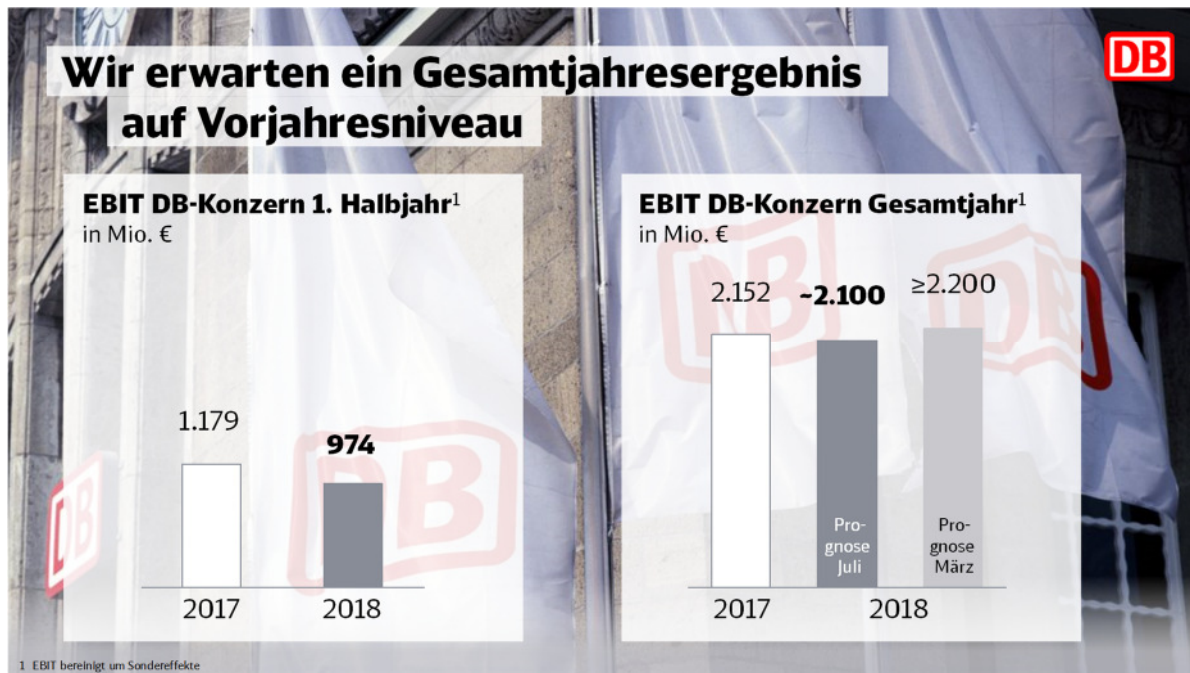
Beim Umsatz des gesamten DB-Konzerns konnten wir ebenfalls zulegen.



Gegenüber dem ersten Halbjahr 2017 sind wir um 2,3 Prozent gewachsen, und auch für das Gesamtjahr rechnen wir mit einer Zunahme in dieser Größenordnung. In diesen Zahlen sind unterschiedliche Wechselkurse bereits berücksichtigt.

Auf vergleichbarer Basis, also bereinigt um Wechselkurseffekte, die insbesondere mit dem stärkeren Euro zu tun haben, erwarten wir für das Gesamtjahr einen Umsatz von 44,2 Mrd. Euro und damit eine Steigerung von 3,5 Prozent.

Ein Blick auf die nächste Folie zeigt, dass wir beim Halbjahres-Ergebnis unter dem Wert des Vorjahreszeitraums liegen, aber für das gesamte Jahr ein Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres erwarten.



Insbesondere im Systemverbund Bahn schlagen beispielsweise Sonderbelastungen aus Unwettern negativ zu Buche.

Hinzu kommen unsere Ausgaben für Digitalisierungsmaßnahmen sowie zusätzliche Ausgaben, um unsere Pünktlichkeit zu verbessern. Das alles ist gut investiertes Geld, da es auf Kunde und Qualität einzahlt – auch wenn wir damit unsere März-Prognose um 100 Millionen Euro reduziert haben.

Dass wir trotz des schwächeren ersten Halbjahres von einem Gesamtergebnis in etwa auf Vorjahresniveau ausgehen, liegt vor allem daran, dass wir erwarten, den Rückstand bis zum Jahresende wieder aufzuholen. Denn – Sie erinnern sich – das zweite Halbjahr 2017 war aufgrund der Tunnelsperrung Rastatt sowie der Großstürme „Xavier“ und „Herwart“ besonders stark belastet.

Ich habe vorhin darüber gesprochen, dass wir – um aktuellen Qualitätsdefiziten entgegenzuwirken – kurzfristig handeln. Wir machen aber natürlich noch mehr. Denn unser strategisches Ziel ist es, über eine bessere Qualität der Kundenangebote und höhere Kapazität in der Infrastruktur den wirtschaftlichen Erfolg mittel- bis langfristig zu sichern und zu steigern.

Auch hierbei gilt unser Dreiklang aus investieren, modernisieren und digitalisieren.

Das Herzstück ist unser Programm „Digitale Schiene Deutschland“: Es beinhaltet die Digitalisierung des Schienennetzes und ist ein großer technologischer Fortschritt für den gesamten Bahnsektor.

Erstes sichtbares Ergebnis: Hamburg wird Modellstadt und Vorreiter für die Digitalisierung der Schiene in Deutschland. Heißt konkret: Bis Oktober 2021 wird ein Abschnitt der dortigen S-Bahn auf einer 23 km langen Strecke für den digitalisierten Betrieb ausgerüstet.

Positive Effekte liegen insbesondere in einer engeren Taktung der Fahrzeuge. Für die Fahrgäste bedeutet das ein deutlich verbessertes Mobilitätsangebot.



Bessere und individuellere Mobilitätsangebote schafft auch „ioki“, unser Geschäftszweig für intelligente On-Demand-Mobilität. Seit Ende Mai ergänzt ioki mit dem digitalen Rufbus im rheinland-pfälzischen Wittlich die Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum.

Erstmals wurde damit ein On-Demand-Angebot in den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr integriert. Diese Angebote bringen wir im ländlichen Raum, aber auch in Metropolen an den Start.

So haben wir heute vor einer Woche in Hamburg gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein einen individuellen Shuttle-Service gestartet, der per App bestellt werden kann und Fahrgäste rund um die Uhr auf flexiblen Routen ans Ziel bringt. Ziel ist es, Mobilität in Großstädten intelligenter, komfortabler und umweltfreundlicher zu machen.

Gleichzeitig setzen wir verstärkt auf die Zusammenarbeit mit Partnern. Jüngstes Beispiel: Die DB Digital Ventures, mit der wir neue digitale Geschäftsmodelle fördern, beteiligt sich an zwei jungen US-Unternehmen.

Mit Ridecell und GoKid bauen wir auf kreative Technologien, die das Kerngeschäft Bahn sinnvoll ergänzen und in Zukunft eine entscheidende Rolle im Mobilitätsmarkt spielen können. Zum Verständnis: Ridecell ist ein weltweit führender Anbieter von Carsharing- und Ridesharing-Plattformen sowie zur Steuerung autonomer Flotten. GoKid betreibt eine Plattform für Fahrgemeinschaften, die Kinder in die Schule, zum Sport oder zu anderen Freizeit-Aktivitäten bringen.

Fahrgemeinschaften haben auch in der Logistik eine große Zukunft. Als weltweit erster Logistikanbieter hat DB Schenker gemeinsam mit MAN und der Hochschule Fresenius Ende Juni zwei digital vernetzte LKW in den Praxiseinsatz auf die Autobahn A9 geschickt. Mit diesem Projekt zeigen wir, worauf es ankommt: Innovationen durch neue Partnerschaften voranzubringen.

Gestatten Sie mir am Ende eine kurze Standortbestimmung. Ich bin nun fast anderthalb Jahre Vorstandsvorsitzender der DB. In dieser Zeit wurde ich von Ihnen öfters gefragt, was ich anders machen will und welchen Kurs die Bahn unter meiner Führung einschlagen wird.

Was uns als Deutsche Bahn bislang geleitet hat und auch weiter leiten wird, ist unser Dreiklang aus investieren, modernisieren und digitalisieren. Für hohe Qualität, zuverlässige Produkte und zufriedene Kunden. Das ist unser Kompass.

Den brauchen wir auch. Denn die Welt verändert sich in einem rasanten Tempo. Und auch wir müssen uns verändern: Einiges muss besser werden – manches auch anders.

Wir arbeiten daher intensiv an neuen Antworten, um unsere Strategie weiterzuentwickeln. Ende des Jahres – so der heutige Stand – wollen wir Ihnen entsprechende Ideen und Konzepte vorstellen. Klar ist schon jetzt: Auch mit neuen Antworten, die wir geben wollen, werden tragende Säulen bei der DB nach wie vor Bestand haben:

Erstens: Wir werden weiterhin in unsere Zukunft investieren – wir werden modernisieren und digitalisieren, um die Attraktivität für unsere Kunden weiter zu erhöhen und mit mehr Kapazität der zunehmenden Nachfrage gerecht zu werden.

Zweitens: Wir sind ein nachhaltig ausgerichtetes Unternehmen und werden unsere Vorteile als grünstes Verkehrsunternehmen vollumfänglich ausspielen, um unseren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele zu leisten.

Drittens: Wir sind als großer Akteur im Verkehrsmarkt prädestiniert, verschiedene Verkehrsträger zu integrieren und neue digitale Geschäftsmodelle im großen Stil zu entwickeln.

All das ist für uns Auftrag und Verpflichtung zugleich. Nicht nur für uns als Vorstandsteam, sondern für rund 320.000 Kolleginnen und Kollegen weltweit.



Vielen Dank!

Titelbild	Max Lautenschläger
Folie 2	Max Lautenschläger
Folie 3	Björn Ewers
Folie 4	Axel Hartmann
Folie 5	Deutsche Bahn AG
Folie 6	Christian Bedeschinski
Folie 7	Volker Emersleben
Folie 8	Wolfgang Klee
Folie 9	Wolfgang Klee
Folie 10	Wolfgang Köhler
Folie 11	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