

Für eine starke Schiene: Wir bauen heute die grüne Bahn von morgen

Reden von

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

Bilanzpressekonferenz 2021

Deutsche Bahn AG 25.03.2021

Es gilt das gesprochene Wort.

Part A - Dr. Richard Lutz



Sehr geehrte Medienangehörige,

auch von mir ein herzliches Willkommen! Lassen Sie mich ohne Umschweife mit etwas starten, das mir sehr wichtig ist. Nämlich mit einem aufrichtigen Dank:



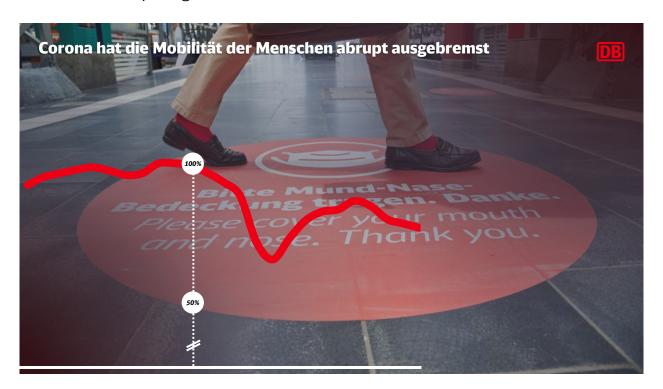
Zum einen an unsere Kund:innen, für ihre Treue in dieser außergewöhnlichen Zeit.

Das Gebot der Stunde ist es, wenig unterwegs zu sein, auch mit der Bahn. Dennoch bleiben uns die Menschen verbunden. Wir sehen das etwa daran, dass vergleichsweise wenig BahnCards gekündigt werden.

Zum anderen danke ich allen Mitarbeitenden der DB. Ihr leidenschaftlicher, verantwortungsvoller Einsatz unter diesen besonderen Umständen beeindruckt mich jeden Tag aufs Neue.

Lassen Sie mich auf diese besonderen Umstände kurz eingehen. Denn wie nahezu überall wird auch unsere Bilanz 2020 klar dominiert von Corona.

Die Pandemie hat uns urplötzlich in eine höchst anspruchsvolle Situation gebracht. Waren wir Anfang 2020 noch von einem Fahrgastrekord zum nächsten geeilt, wurde diese tolle Entwicklung durch Corona abrupt ausgebremst.



Unsere Züge waren - auch während der kurzen "Sonderkonjunktur" im Sommer - deutlich leerer als sonst. Statt Familie, Freund:innen oder Geschäftspartner:innen zu treffen, gingen wir alle kollektiv auf Abstand.

Werden die Menschen weniger mobil, trifft das ein Unternehmen mit dem Geschäftsmodell Mobilität natürlich besonders hart.

Doch bei allen schwerwiegenden Konsequenzen, die Corona für uns hatte: 2020 war kein verlorenes Jahr für die Deutsche Bahn. Denn wir haben uns nicht beirren lassen:

Wir sind vorangekommen, haben unseren Kurs der Starken Schiene konsequent weiterverfolgt und die Eisenbahn besser gemacht.



Nehmen wir die Pünktlichkeit: 81,8 Prozent unserer Fernzüge waren vergangenes Jahr pünktlich unterwegs. Ja, dieses Plus von rund sechs Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr hat auch mit weniger Zügen und weniger Reisenden durch Corona zu tun. Doch beigetragen haben unter anderem auch eine höhere Fahrzeugverfügbarkeit und ein optimiertes Baustellen-Management.

Aufgrund besserer Betriebsqualität hat sich auch die Kund:innenzufriedenheit erfreulich entwickelt: Den deutlichsten Sprung im Zufriedenheitsindex sehen wir bei DB Cargo. Einen historischen Höchstwert konnten wir bei DB Fernverkehr verbuchen.

Intern ist der Zuspruch ebenfalls gewachsen. Die DB wird als Arbeitgeberin geschätzt; unsere Mitarbeitenden sind so zufrieden wie nie zuvor. Das hat auch etwas mit dem Stolz unserer Mitarbeitenden zu tun, in der Pandemie einen wichtigen Beitrag zu leisten. Sie halten die Dinge am Laufen – und bringen in schwierigen Zeiten Menschen wie Güter sicher und umweltfreundlich ans Ziel. Ein Job bei der Bahn ist ein Job mit Sinn – das kann in der Pandemie gerade jeder sehen.

Trotz Corona sind wir also vorangekommen. Unsere Strategie "Starke Schiene" wirkt. Das Bahnsystem mit viel Aufwand zu erweitern, zu erneuern und zu digitalisieren, ist der richtige Weg. Er macht die Eisenbahn spürbar besser.

Daher sind wir 2020 auch nicht von unserer Ausbau- und Modernisierungsoffensive abgerückt. Im Gegenteil: Wir haben die Zeit aktiv genutzt und weiter auf Rekordniveau investiert.



So etwa in die Infrastruktur: Gemeinsam mit Bund und Ländern haben wir die Rekordsumme von 12,2 Milliarden Euro in unser Netz gesteckt. Das übrigens so kapazitätsschonend wie nie zuvor. Zu den Highlights gehörten die Kompletterneuerung der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart, die Fertigstellung der Ausbaustrecke München-Zürich sowie der Baubeginn für neue digitale Stellwerke für die Digitale Schiene Deutschland. Zugleich haben wir intensiv am Bestandsnetz gearbeitet. Also Brücken erneuert, Knotenpunkte ausgebaut und Engpässe beseitigt.

Auch unsere Flotte ist robuster geworden; 2,2 Milliarden Euro haben wir hier investiert. Neu hinzugekommen sind etwa 24 ICE 4 sowie 19 IC-Doppelstockzüge. Mit ihnen sind wir zuverlässiger unterwegs und schaffen völlig neue Angebote.

Zwischen Hamburg und Berlin haben wir den Halbstundentakt gestartet, zwischen Rostock und Dresden mit viel Erfolg eine IC-Linie eingeführt. International haben wir zwischen München und Zürich eine neue Verbindung gestartet, sowie zwischen Berlin und Krakau.

Positiv auf Kapazität und Qualität auswirken werden sich auch die 30 ICE 3 neo sowie 100 Lokomotiven für DB Cargo, die wir 2020 bestellt haben. Auf den Weg gebracht haben wir zudem den massiven Ausbau unserer ICE-Werke.

Auch unsere Einstellungsoffensive ist vorangekommen. 26.000 Mitarbeitende haben wir neu an Bord genommen - und damit unser Personalziel vergangenes Jahr erreicht. Verstärken konnten wir uns gerade in den Eisenbahnfachberufen, also bei Lokführer:innen, Servicekräften oder bei Instandhalter:innen.

Im Bereich Digitalisierung und Technologieentwicklung haben wir ebenfalls große Schritte nach vorne gemacht. Das ist insbesondere der Verdienst von Sabina Jeschke, die in den zurückliegenden Jahren die DB mit zukunftsweisenden Impulsen und einer neuen Digital- und Technikstrategie vorangebracht hat.

Ihren Weggang aus dem Vorstand bedauere ich sehr. Ich danke ihr herzlich für ihre Arbeit und das gute Miteinander. Für den weiteren Weg wünsche ich ihr viel Erfolg – und bin mir sicher: Sie wird ihn haben!

Zudem gilt: Einmal "Team DB", immer "Team DB"! Wir bleiben in Kontakt und dem gemeinsamen Ziel einer digitalen und grünen Zukunft für die kommenden Generationen verpflichtet.

Sehr geehrte Medienangehörige,

der Blick auf das zurückliegende Jahr zeigt also: Konsequent gestalten wir die Zukunft der Eisenbahn. Zugleich zwingt uns Corona, ebenso konsequent die aktuelle Lage zu managen:

Die Pandemie hat uns hart getroffen. Die resultierenden wirtschaftlichen Schäden bei der Eisenbahn in Deutschland gleichen wir zur Hälfte selbst aus, durch diszipliniertes Gegensteuern.



Teil dessen ist eine massive Kraftanstrengung aller Beteiligten – bedauerlicherweise mit Ausnahme der GDL. Im "Bündnis für unsere Bahn" haben wir einen sozial ausgewogenen und ökonomisch verantwortungsvollen Weg vereinbart, den wir gemeinsam weitergehen. Von der GDL fehlt leider bisher jeder Beitrag: Sie verweigert sich allen Verhandlungen, lehnt jeden Kompromissvorschlag ab und hat inmitten der schwersten Wirtschaftskrise ein milliardenschweres Forderungspaket vorgelegt, das sogar in Boom-Zeiten illusorisch wäre.

Umso dankbarer sind wir, dass wir uns mit unserem Eigentümer auf kraftvolle Unterstützung und ein entsprechendes Hilfspaket verständigen konnten. Mit diesen Hilfen werden wir jene wirtschaftlichen Schäden bewältigen, die wir nicht selbst kompensieren können.

Dass wir trotz der massiven finanziellen Einbußen unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive fortsetzen konnten, ist für mich absolut zukunftsweisend. Aber: All dies hat sich natürlich in unseren Zahlen niedergeschlagen.

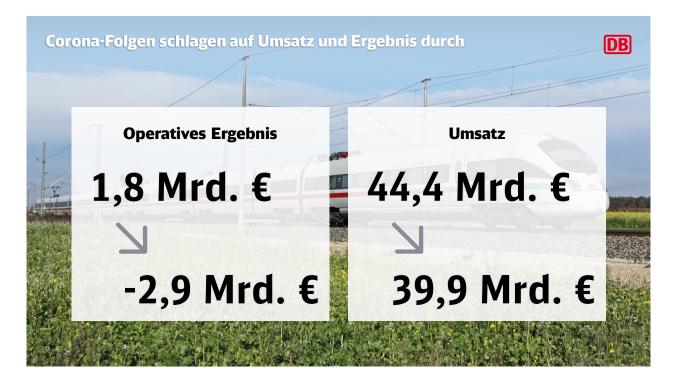
Mehr dazu jetzt von meinem Kollegen Levin Holle. Bitte, Levin!

Part B - Dr. Levin Holle

Sehr geehrte Medienangehörige,

auch von mir ein herzliches Willkommen zu unserer digitalen Bilanzpressekonferenz.

Die Corona-Pandemie hat bei der DB Umsatz und Ergebnis im Jahr 2020 einbrechen lassen. Da ergeht es uns nicht anders als vielen Unternehmen weltweit und in der gesamten Transport-Branche. 2019 wies unsere Bilanz noch einen ordentlichen Gewinn aus. Dann folgte der große Corona-Rückgang.

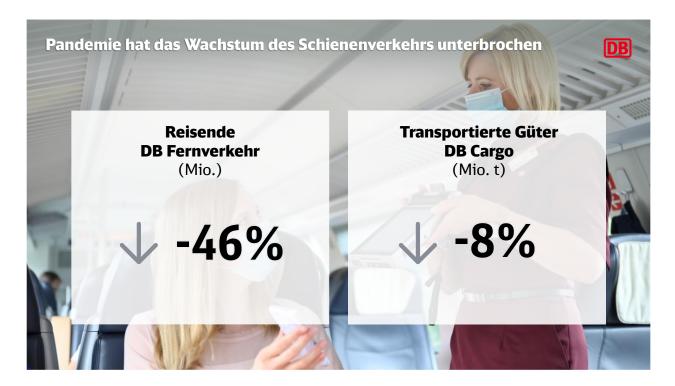


Dies sind die Pandemie-Folgen für die DB in Zahlen: Wir schließen das Jahr 2020 mit einem operativen Verlust in Höhe von 2,9 Milliarden Euro ab. Das ist im Vergleich zum Vorjahr in absoluten Zahlen ein Einbruch um mehr als 4,7 Milliarden.

Hinzu kommen außerordentliche Belastungen in Höhe von 1,8 Milliarden Euro. Sie sind vor allem zurückzuführen auf die bereits aus dem ersten Halbjahr 2020 bekannte Sonderabschreibung bei DB Arriva. Unsere europäische Nahverkehrstochter ist besonders stark von Corona betroffen. Denn sie ist in Ländern wie Großbritannien, Italien und Spanien aktiv, die im vergangenen Jahr extrem schwer unter der Krise gelitten haben.

Unter Einbeziehung von Zinsen, Finanzergebnis und Steuern kommt der DB-Konzern für das Gesamtjahr 2020 auf ein Nachsteuerergebnis von minus 5,7 Milliarden Euro.

Corona-bedingt ging 2020 auch der Umsatz der DB zurück: Er sank im Vergleich zum Vorjahr um 10,2 Prozent auf 39,9 Milliarden Euro.



Dahinter steckt vor allem: Während der Pandemie sind Millionen Reisende zu Hause geblieben. Im Jahr 2020 nutzen insgesamt rund 1,5 Milliarden Fahrgäste die Züge der DB. Das sind etwa 42 Prozent weniger als im Vorjahr.

Besonders hart hat es den Fernverkehr getroffen: Nach Jahren der Fahrgastrekorde stiegen 2020 nur noch rund 81 Millionen Passagier:innen in die Fernverkehrszüge der DB – ein Minus um mehr als 46 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Etwas besser sieht es in den Regionalzügen der DB aus.

Geholfen hat dem DB-Konzern in der Corona-Krise die außerordentlich gute Entwicklung unserer internationalen Logistik-Tochter DB Schenker. Sie steigerte trotz Pandemie ihren Umsatz und erreichte mit 711 Millionen Euro das beste operative Ergebnis ihrer Geschichte. Stabile weltweite Lieferketten in unruhigen Zeiten: Mit diesem Erfolgsrezept hat DB Schenker bei seinen Kund:innen gepunktet – teils in enger Kooperation mit DB Cargo.

Die Schienengüterverkehrstochter DB Cargo profilierte sich ebenfalls als "Versorgerin in der Krise" und setzte zum Beispiel Lebensmittelsonderzüge ein. Zugleich litt sie aber unter dem Rückgang der Transportvolumen in schienenaffinen Branchen wie Stahl, Erz und zeitweise auch Automobil. Die Menge der beförderten Güter sank 2020 insgesamt um mehr als 8 Prozent.

Detaillierte Zahlen zur Entwicklung in allen DB-Bereichen finden Sie wie immer transparent in unserem Integrierten Bericht.



Richard Lutz hat es eben schon erwähnt: Wir haben trotz Corona auch 2020 dank der Unterstützung unseres Eigentümers in der Pandemie und der zunehmenden Bundesmittel für die Infrastruktur unsere langfristige Investitionsoffensive fortgesetzt.

Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns sind vor allem aufgrund höherer Zuschüsse des Bundes um 10 Prozent auf 14,4 Milliarden Euro gestiegen. Sie fließen zum deutlich überwiegenden Teil in die Schieneninfrastruktur und kommen so der gesamten Branche zugute. Die Netto-Investitionen verzeichnen in 2020 im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um gut 4 Prozent auf 5,9 Milliarden Euro.

Mit unseren großen Investitionen bereiten wir unsere Rückkehr zu langfristigem Wachstum vor. Wir bauen die Kapazität des Eisenbahnsystems aus. Wir steigern die Qualität. Wir treiben die Digitalisierung voran. Und wir werden so noch besser für unsere Kund:innen. Das wird sich nach der Pandemie für die DB und für die gesamte Branche auch wirtschaftlich auszahlen.

Bei alldem müssen wir selbstverständlich unsere Verschuldung im Blick behalten. Unsere Nettofinanzschulden lagen zum Jahresende 2020 mit 29,3 Milliarden Euro unter der vom Bund gesetzten Grenze. Sie sollen nach unserer Planung zum Jahresende 2021 nicht wesentlich höher liegen. Voraussetzung ist natürlich, dass die Mittel aus den für dieses Jahr angekündigten Kapitalmaßnahmen des Bundes fließen. Und vor allem: dass die Pandemie und ihre Folgen im Laufe des Jahres 2021 Schritt für Schritt besser beherrschbar werden.

Wie vereinbart werden wir große eigene Beiträge leisten - Richard Lutz hat es bereits erwähnt. Nur mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung können wir die enormen Schäden der Pandemie bewältigen und die wichtigen Zukunftsinvestitionen stemmen - für unsere Bahn, für die Beschäftigten und für die Fahrgäste.

Dazu gehört: Wir senken Kosten und gleichen die Hälfte unserer Corona-Schäden für die Eisenbahn in Deutschland bis 2024 selbst aus - mit vernünftigen Einsparungen in Höhe von

insgesamt rund 5 Milliarden Euro. Nur wenn wir dies erfolgreich umsetzen, können wir weiter investieren und wieder wachsen.

Eines ist mir wichtig: Wir wollen ab 2022 wieder Gewinne schreiben und auf unseren profitablen Wachstumskurs zurückzukehren.

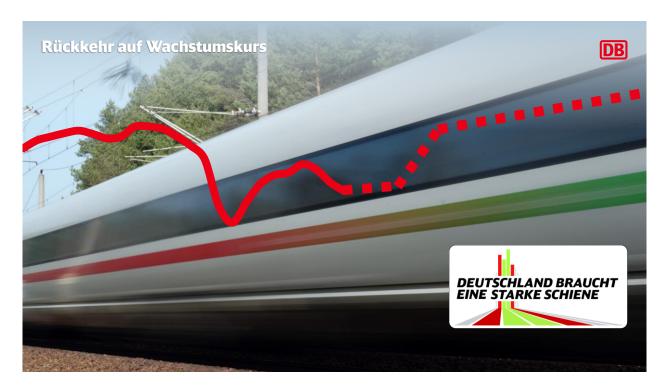


Von heute auf morgen ist das allerdings nicht zu schaffen. 2021 werden wir erste Verbesserungen sehen. Wir rechnen mit mehr Reisenden und höheren Transportmengen im Schienengüterverkehr. Für das Gesamtjahr erwarten wir derzeit einen operativen Verlust von etwa zwei Milliarden Euro. Der Umsatz dürfte auf mindestens 41 Milliarden Euro ansteigen. Alle Prognosen bleiben natürlich zum jetzigen Zeitpunkt mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Ich bin aber zuversichtlich: Die DB wird ab 2022 in die Gewinnzone zurückkehren. Klimafreundliche Mobilität ist für die Menschen in Deutschland und Europa wichtiger denn je.

Richard, damit zurück zu Dir für den weiteren Ausblick.

Part C - Dr. Richard Lutz



Sehr geehrte Medienangehörige,

Levin Holle hat es gesagt: Die Lage ist angespannt. Dennoch schauen wir voller Optimismus nach vorn. Die Nachfrage nach Bahnreisen und Gütertransporten wird zurückkehren, davon bin ich überzeugt. Schon im Sommer 2020 konnten wir sehen, wie schnell das gehen kann.

So wird es auch dieses Jahr sein: Je mehr Fortschritte wir beim Impfen machen, desto mehr können die Menschen wieder unterwegs sein.

Dem wird auch der Trend zum Homeoffice keinen Abbruch tun. Im Gegenteil: Wir sehen weltweit, dass digitale Gesellschaften auch mobiler sind. Denn wenn die Flexibilität im Beruf und Alltag steigt, wachsen auch die Möglichkeiten fürs Unterwegssein. Das kann uns als DB nur nützen. Die Vorfreude aufs Reisen ist jedenfalls gewaltig – das ist überall zu spüren.

Wenn Corona in den Hintergrund tritt, wird dafür der Klimawandel wieder in den Fokus rücken. Er mag zeitweise an *Beachtung* verloren haben, doch gewiss nicht an *Bedeutung*. Eine Antwort auf die Klimakrise lautet "mehr Verkehr auf die Schiene". Die Eisenbahn ist der grünste motorisierte Verkehrsträger – um nicht zu sagen: der Impfstoff gegen den Klimawandel!

Unser Umweltvorteil hat schon vor Corona immer mehr Menschen zum Bahnfahren bewogen. Nach Corona wird das wieder so sein. Klimafreundlich mobil zu sein, steht auch künftig hoch im Kurs. Zugleich wird die Dekarbonisierung der Wirtschaft voranschreiten: Grüner Güterverkehr und nachhaltige Lieferketten werden gefragt sein. DB Cargo als Anbieterin klimafreundlicher Logistik für ganz Europa wird davon profitieren.

Sie können sich sicher sein: Wenn die Zeiten wieder besser werden und unser Geschäft in Gänze zurückkehrt, sind wir gut vorbereitet. Wir werden in die Vollen gehen. Mit einem Angebot, wie es nie besser war:

Ob mit dem XXL-ICE, den neuen Nachtzuglinien oder dem Super-Sprinter als Alternative zum Inlandsflug: Wir wollen immer mehr Reisende von der Bahn überzeugen – und so an die Rekordentwicklung von Anfang 2020 anknüpfen.

Bei DB Cargo werden wir den China-Verkehr auf der Schiene verdoppeln. Und die europäischen Häfen und deutschen Wirtschaftszentren noch besser über Nacht verbinden.

Dafür werden wir auch die Investitionen in die Infrastruktur noch einmal steigern, auf ein neues Allzeithoch. Rund 12,7 Milliarden Euro fließen dieses Jahr in das "Neue Netz für Deutschland". Damit legen wir auch den Grundstein für den Deutschlandtakt.

Sehr geehrte Medienangehörige,

bei allen Rückschlägen kann ich eines mit aller Deutlichkeit sagen: Unsere Ziele haben Bestand. Die Starke Schiene gilt und wirkt. Wir sind und bleiben auf dem richtigen Weg.

Auf die nächsten Jahre freue ich mich auch ganz persönlich. Sie wissen: Ich bin seit 27 Jahren bei der DB, habe als ganz normaler Mitarbeiter angefangen und bin nun seit vier Jahren Bahnchef. Und auch wenn das mitten in dieser schweren Krise überraschend klingen mag: Der Job erfüllt mich heute mehr als je zuvor!

Das liegt vor allem an den Menschen, die dieses Unternehmen ausmachen: dem "Team DB".



Wir haben zuletzt gesehen, was dieses Team Großartiges leistet; in allen Bereichen und auf allen Ebenen. Umso froher bin ich, dass der Aufsichtsrat unseren Kurs weiter unterstützt und, neben meinem, die Verträge von Ronald Pofalla und Berthold Huber verlängert hat.

Gemeinsam mit meinem Vorstandsteam und mit allen Eisenbahner:innen – Mitarbeitenden wie Führungskräften – will ich weiter für eine gute Zukunft der Eisenbahn in Deutschland arbeiten, werben und, wenn nötig, auch streiten.

Denn trotz aller aktuellen Schwierigkeiten: Die Aussichten für die Schiene waren noch nie so gut wie heute. Das ist Ansporn und Verpflichtung zugleich - für mich und das gesamte "Team DB".

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Fotonachweise



Folie 1	Deutsche Bahn AG Wolfgang Klee	Folie 7	Deutsche Bahn AG Max Lautenschläger
Folie 2	Deutsche Bahn AG Oliver Lang	Folie 8	Deutsche Bahn AG Oliver Lang
Folie 3	Deutsche Bahn AG Stefan Wildhirt	Folie 9	Deutsche Bahn AG Max Lautenschläger
Folie 4	v.l.n.r.	Folie 10	Deutsche Bahn AG Wolfgang Klee
	Deutsche Bahn AG Georg Wagner	Folie 11	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben
	Deutsche Bahn AG Oliver Lang Deutsche Bahn AG Patrick Kuschfeld v.l.n.r.	Folie 12	v.l.n.r. Deutsche Bahn AG Oliver Lang
Folie 5			Deutsche Bahn AG Oliver Lang
	Deutsche Bahn AG Claus Weber		Deutsche Bahn AG Dominic Dupont
	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben		Deutsche Bahn AG Oliver Lang
	Deutsche Bahn AG Dominic Dupont		Deutsche Bahn AG Max Lautenschläger
Folie 6	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben		