



Gemeinsam für mehr Qualität und Wachstum auf der Schiene

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

Halbjahres-Pressekonferenz 2022
Deutsche Bahn AG
28.07.2022

Es gilt das gesprochene Wort.

Teil A – Dr. Richard Lutz



Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Presse,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Welt kommt aus dem Ausnahmemodus nicht heraus. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine dauert an. Hinzu kommen Rekordinflation und steigende Preise, vor allem explodierende Energiekosten. Auch die Pandemie ist noch nicht vorbei.

Die Schiene hat sich in diesen schwierigen Zeiten einmal mehr als Lebensader für Wirtschaft und Gesellschaft erwiesen. Sie sichert Versorgung und Mobilität der Menschen.



Mit dem kostenlosen „helpukraine-Ticket“ haben wir fast einer halben Million Menschen aus der Ukraine ermöglicht, Zuflucht in Deutschland oder anderen Teilen Europas zu finden.

Über die „Schienenbrücke“ haben wir bereits kurz nach Beginn des Angriffskriegs lebensnotwendige Hilfsgüter in die Ukraine transportiert – knapp 1000 Containerladungen in rund vier Monaten.

Aktuell bringt DB Cargo zusammen mit ihren Partnern auf der „Getreidebrücke“ so viel ukrainisches Getreide wie möglich in die EU – mehrere Züge pro Woche.

Damit unterstützen wir einerseits die Ukraine und leisten andererseits einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit.

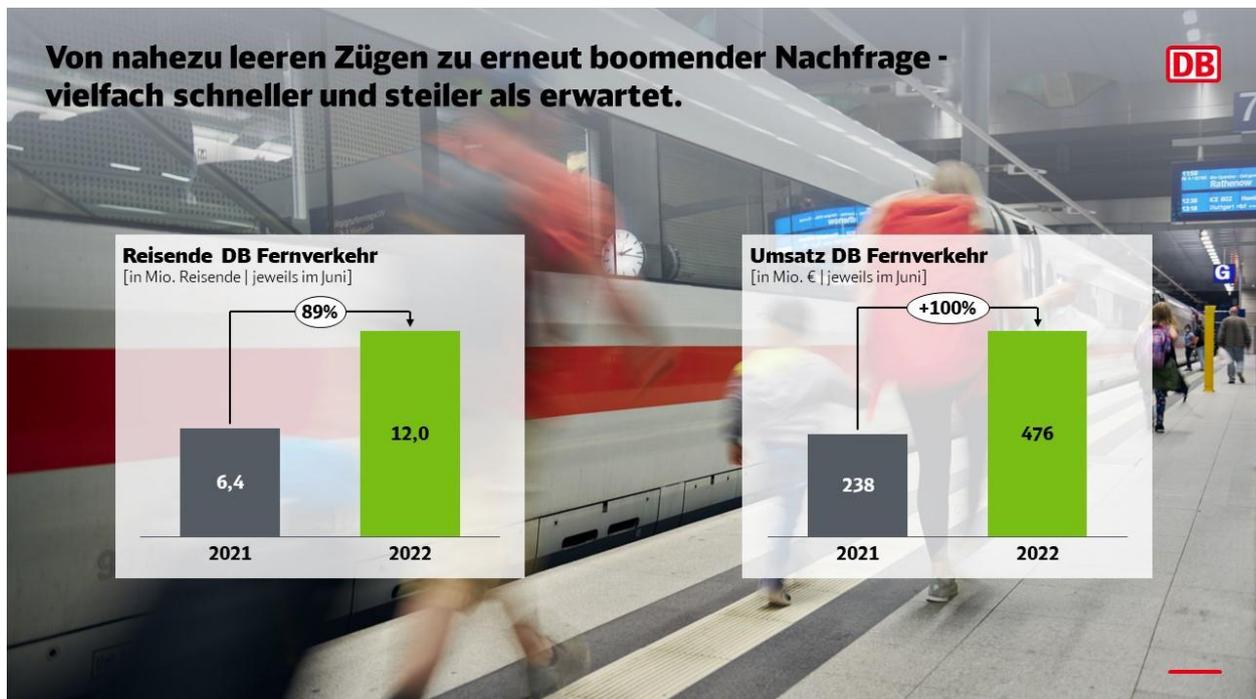
Und auch wenn die aktuelle Lage Unsicherheiten mit sich bringt – da geht es der DB nicht anders als den meisten Unternehmen und jedem einzelnen von uns – zeigt sich eindeutig: Der Trend zu klimafreundlicher Mobilität und Logistik ist stabil und langfristig.

Die Eisenbahn ist aktuell wieder gefragt wie nie: Immer mehr Menschen wollen Bahn fahren, immer mehr Unternehmen Güter auf der Schiene transportieren. Wir sind dankbar für das Vertrauen, das uns unsere Kundinnen und Kunden entgegenbringen.

Die starke Nachfrageentwicklung in allen Geschäftsfeldern wirkt sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung aus: Wir sind nach zwei Corona-Jahren wieder zurück in der Gewinnzone.

Wir haben im ersten Halbjahr schwarze Zahlen geschrieben und auch für das Gesamtjahr erwarten wir ein positives operatives Ergebnis. Nach einem operativen Verlust von -1,6 Milliarden Euro im Jahr 2021 hat sich der wirtschaftliche Turnaround schneller und deutlicher eingestellt, als noch zum Jahresbeginn erwartet.

Meine Damen und Herren, ich darf Sie alle herzlich zu unserer Halbjahres-Pressekonferenz begrüßen!



Die Trendwende – von nahezu leeren Zügen während der Hochphase der Pandemie hin zu neuen Nachfragerekorden insbesondere im Personenverkehr – verlief rasant, vielfach schneller und steiler als von uns erwartet.

Die vergangenen zwei Monate waren so reisestark wie kein Mai und kein Juni zuvor in der Geschichte des Fernverkehrs und deutlich über dem Vorkrisenniveau.

Im Juni konnten wir im Fernverkehr zudem den höchsten Umsatz der Firmengeschichte verzeichnen. Gegenüber dem ersten Halbjahr 2021 hat DB Fernverkehr seinen Umsatz verdoppelt.

DB Schenker ist weiter exzellent unterwegs und trägt entscheidend zum positiven Konzernergebnis bei.

Und auch die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr, die bereits im vergangenen Jahr das Vor-Corona-Niveau erreicht hat, bleibt auf Wachstumskurs.



Das 9-Euro-Ticket hat den „Run“ auf die Bahn weiter befördert. 10 Prozent mehr Fahrgäste als vor der Pandemie waren durchschnittlich im Juni in unseren Nahverkehrszügen unterwegs.

Bis Mitte dieser Woche haben wir allein über unsere Kanäle über 19 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft.

Das Experiment 9-Euro-Ticket, so viel kann man heute sagen, ist geglückt: Mehr Menschen in Bussen und Bahnen, spürbar weniger Verkehr und somit weniger Staus auf den Straßen.

Laut einer Befragung hat zudem jeder fünfte Käufer des 9-Euro-Tickets angegeben, davor den ÖPNV normalerweise nie genutzt zu haben. Einmal mehr hat dieses Ticket unterstrichen, wie wichtig ein weiterer Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist.

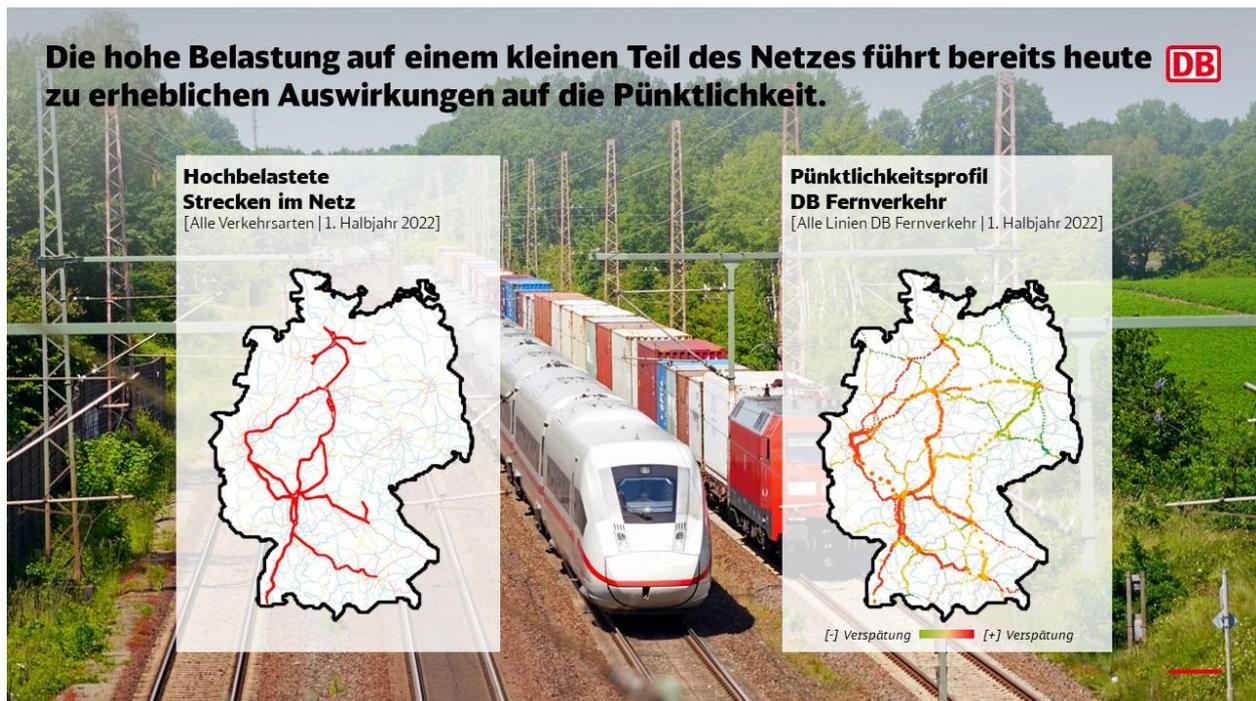
Die schnelle Rückkehr unserer Kundinnen und Kunden zeigt: Es war goldrichtig, auch in schwierigen Zeiten Kurs zu halten und uns mit neuen Zügen, besseren Angeboten und mehr

Personal für weiteres Wachstum aufzustellen. Um den Nachfrage-Boom zu bewältigen, haben wir schon viel bewegt.

Wir haben seit 2019 etwa 90.000 neue Mitarbeitende eingestellt, allein 2022 bereits rund 19.500 Jobzusagen gemacht und unser Rekrutierungsziel bis Jahresende nochmals erhöht.

Und wir haben unsere Flotte weiter konsequent erneuert und vergrößert: Mehr ICE-Züge denn je sind in Deutschland und Europa unterwegs. Bis Jahresende werden es über 360 sein – rund 100 mehr als noch vor fünf Jahren.

Schon jetzt können wir die Rekordzahl von wöchentlich mehr als drei Millionen Sitzplätzen im Fernverkehr anbieten und damit 20 Prozent mehr als 2019.



Zur Wahrheit gehört aber auch: Obwohl wir auf Rekordniveau gebaut und investiert haben, kann unsere Infrastruktur aktuell nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt halten.

Die steigende Nachfrage und immer mehr Züge – derzeit 51.000 pro Tag und damit mehr als je zuvor – treffen auf eine ohnehin schon knappe und durch Bautätigkeit noch zusätzlich eingeschränkte Infrastruktur, die in Teilen überaltert und störanfällig ist.

Das gilt insbesondere für das hoch belastete Netz von derzeit rund 3.500 Streckenkilometern. Dort liegt die Auslastung schon ohne Bautätigkeit bei rund 125 Prozent. Bis 2030 wird dieses hoch belastete Netz mit dem prognostizierten Verkehrswachstum auf über 9.000 Streckenkilometer anwachsen.

Und vor allem dort entstehen Staus und Verspätungen mit massiven Auswirkungen auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und alle Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr.

Qualität und Pünktlichkeit sind derzeit nicht akzeptabel. Das entspricht weder den Erwartungen der Fahrgäste und Güterverkehrskunden noch unseren eigenen Ansprüchen. Da müssen wir nicht drumherum reden.

Im Kern lassen sich die aktuellen Probleme auf mangelnde Kapazität und überalterte Infrastrukturanlagen zurückzuführen. Der Zustand des deutschen Schienennetzes ist aufgrund der vielen Engpässe und hohen Störanfälligkeit weder für die aktuellen Belastungen noch für das künftige Wachstum entsprechend ausgelegt.

Bei einem „Weiter so“ wird sich die aktuelle betriebliche Situation nicht entspannen, sondern verschärfen. Wir brauchen deshalb ein radikales Umsteuern und Lösungen, die das Problem an der Wurzel angehen. Diese nachhaltige Lösung liegt in der Infrastruktur, denn 80 Prozent der Qualität des Eisenbahnsystems entscheiden sich auf dem Schienennetz.

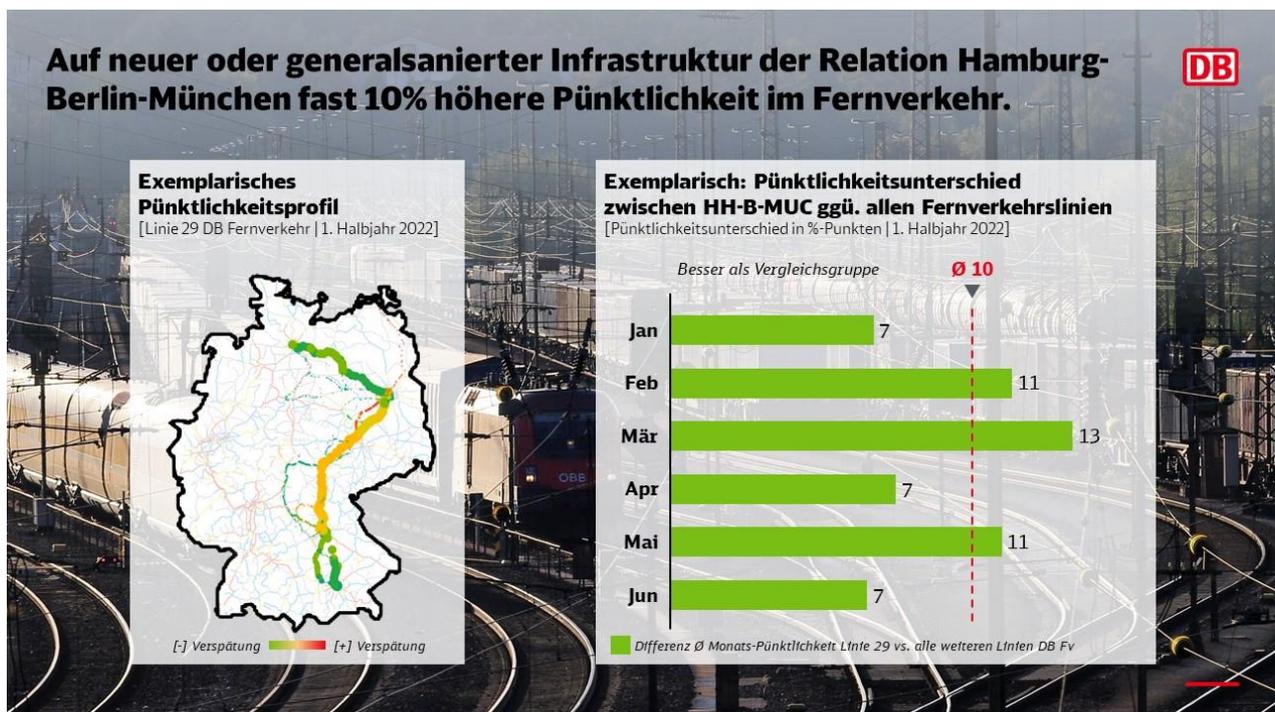
Deshalb steuern wir gemeinsam mit dem Bund und im engen Schulterschluss mit der gesamten Branche radikal um: Wir entwickeln das hoch belastete Netz zu einem Hochleistungsnetz – vom Problemfall zu einem Stabilitätsanker für das gesamte Eisenbahnsystem.

Hochleistungsnetz bedeutet dabei genau das, was der Name verspricht: Ein Netz, das hinsichtlich Ausstattung, Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit und Kapazität deutlich über den heutigen Standard hinaus geht.

Alle Elemente, die sich sofort umsetzen lassen, gehen wir jetzt an. Wir haben bereits die Mittel für die präventive Instandhaltung erheblich gesteigert. Dieses und nächstes Jahr werden wir so viele präventive Maßnahmen im Schienennetz umsetzen, wie es der laufende Betrieb zulässt. Die deutlich verbesserte wirtschaftliche Lage hilft uns dabei.

2023 ertüchtigen wir die für die Baumaßnahmen nötigen Umleitungsstrecken. Die Generalsanierung des ersten großen Korridors starten wir 2024. Dabei bündeln wir alle Baumaßnahmen, tauschen Anlagen auch vorfristig aus und bauen dabei so kapazitätsschonend und kundenfreundlich wie irgend möglich.

Ergebnis ist ein robustes und leistungsfähiges Netz mit Platz für noch mehr Züge, das zudem viele Jahre der Baufreiheit auf den sanierten Korridoren mit sich bringt und sich stabilisierend auf das Gesamtnetz auswirkt – mit jedem generalsanierten Korridor wird der Effekt größer.



Gleichzeitig treiben wir den Aus- und Neubau der Infrastruktur und die Digitalisierung der Schiene unvermindert weiter voran. Ziel ist, die Infrastruktur in allen Dimensionen fit für die Zukunft zu machen.

Neue oder generalsanierte Strecken wie zum Beispiel die Neubaustrecke zwischen Berlin und München zeigen, wo es mit dem Hochleistungsnetz hingehet: Die Fernverkehrslinien zwischen Hamburg, Berlin und München liegen mit ihrer Pünktlichkeit weitgehend stabil rund 10 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt im Gesamtnetz.

Das Beispiel macht deutlich: Unpünktlichkeit ist kein flächendeckendes Phänomen, sondern hängt davon ab, ob unsere Infrastruktur leistungsfähig genug und für die steigende Verkehrsnachfrage ausreichend dimensioniert ist. Auf neuer oder generalsanierter Infrastruktur ist eine sehr hohe Qualität möglich. Deshalb ist der gewählte Weg genau der richtige.



Der Fokus der nächsten Jahre muss darauf liegen, die Infrastruktur fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung zu machen.

Das bedeutet aber auch: Bauen auf Rekordniveau und gleichzeitig die wachsende Nachfrage nach der klimafreundlichen Schiene zu bedienen, wird nicht ohne Einschränkungen gehen.

Das wird sich auch in der Pünktlichkeit widerspiegeln. Deshalb tun wir in den Jahren der Sanierung und Modernisierung alles für möglichst zufriedene Kundinnen und Kunden – im Personen- wie im Güterverkehr: mit frühzeitiger Information, guten Ersatzkonzepten, sicheren Anschlüssen auch im Baubetrieb und einem verlässlichen Angebot.

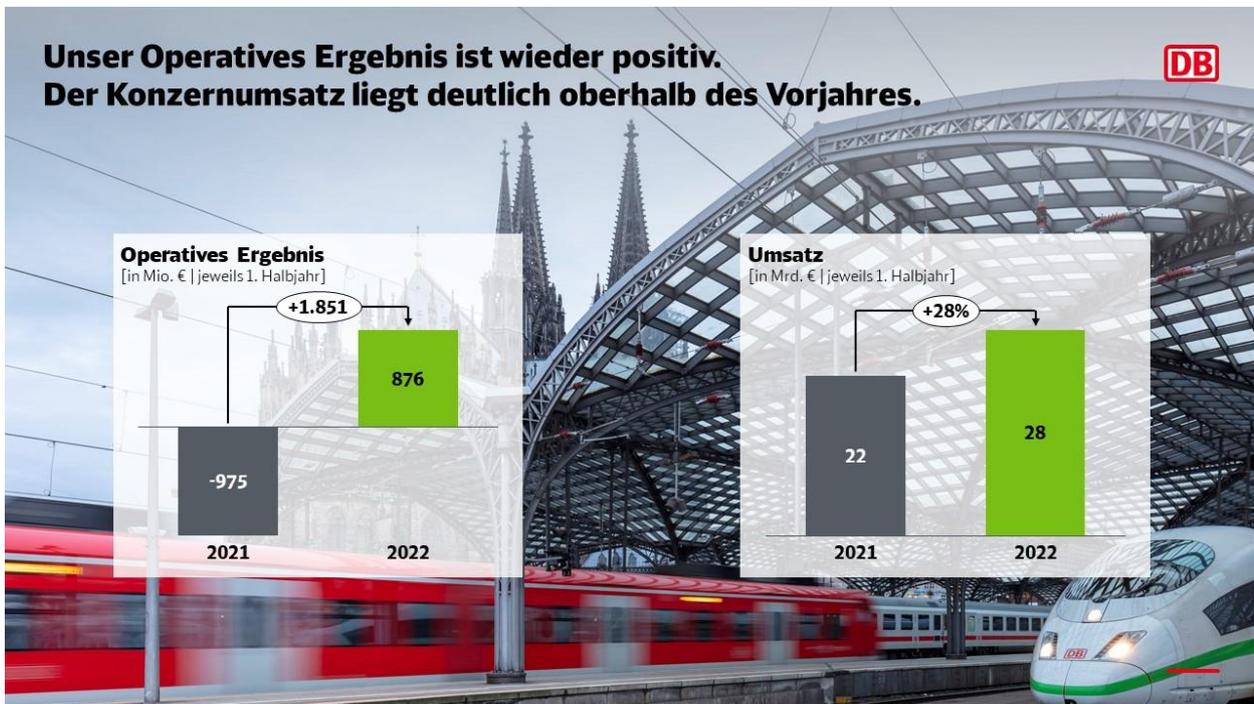
Alles, was Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden bringt, hat jetzt Vorfahrt!

Und damit übergebe ich an Levin Holle, der Ihnen nun die Kennzahlen zum ersten Halbjahr 2022 im Detail vorstellen wird. Natürlich sind auch für uns die Inflation und die explodierenden Energiekosten Themen, die uns in der nächsten Zeit beschäftigen werden. Levin Holle wird darauf eingehen. Bitte, Levin.

Teil B – Dr. Levin Holle

Sehr geehrte Damen und Herren,

Richard Lutz hat vorhin von einer Trendwende gesprochen. Der Blick auf unser Konzernergebnis für die ersten sechs Monate dieses Jahres zeigt, dass allen Mitarbeitenden und Führungskräften gemeinsam etwas Wichtiges gelungen ist: Unser operatives Ergebnis ist zum Halbjahr wieder positiv. Der DB-Konzern ist zurück in der Gewinnzone.



Ich freue mich, dass ich Ihnen 28 Monate nach Beginn der Corona-Pandemie in Deutschland heute erstmals wieder ein Ergebnis unter einem positiven Vorzeichen erläutern kann: Plus statt Minus. Trotz mancher alter und neuer Herausforderungen ist dies erst einmal eine sehr gute Nachricht.

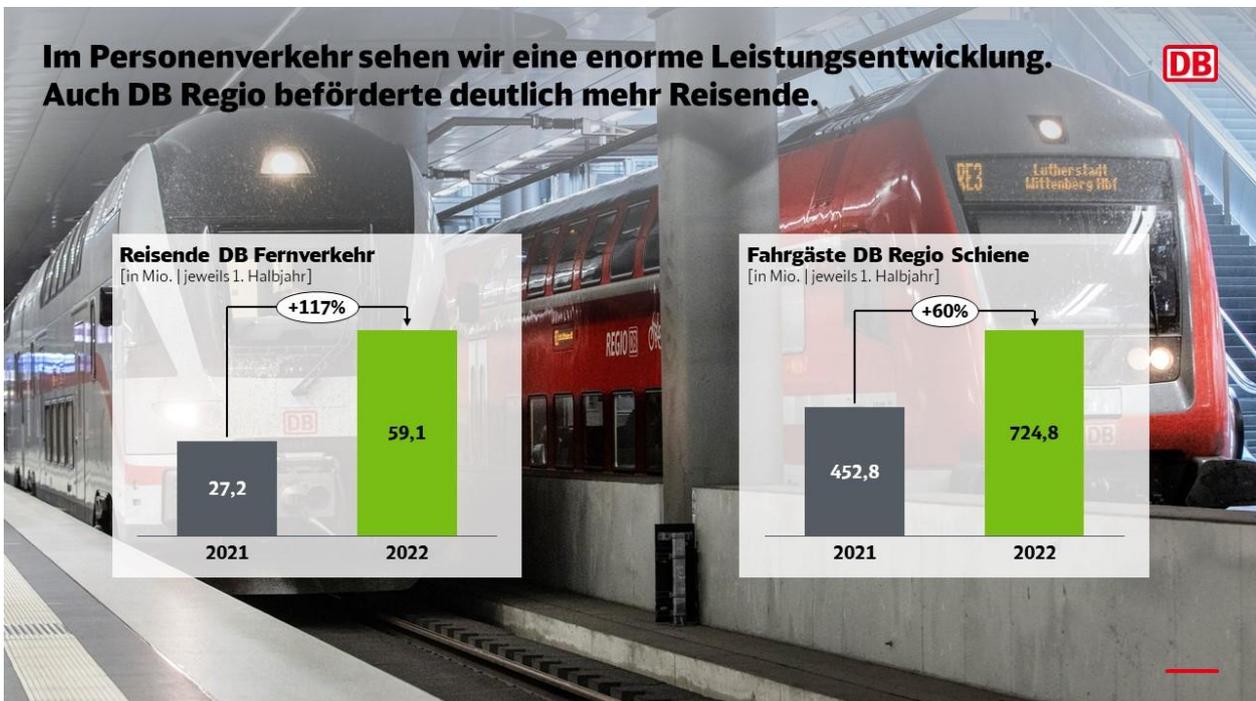
Und nun zu den Einzelheiten: Der DB-Konzern verzeichnet im ersten Halbjahr 2022 einen operativen Gewinn vor Zinsen und Steuern von 876 Millionen Euro. Das ist rund 1,9 Milliarden Euro besser als im Vorjahres-Halbjahr. Sie erinnern sich: Damals haben wir pandemiebedingt noch rote Zahlen geschrieben.

Seitdem ist die Nachfrage mit Wucht zurückgekehrt. Die Umsatzerlöse des DB-Konzerns sind im ersten Halbjahr 2022 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres erneut deutlich gestiegen – um mehr als 28 Prozent auf rund 28 Milliarden Euro.

Einen sehr wichtigen Anteil an dieser guten Entwicklung hat unsere Logistik-Tochter DB Schenker. Darauf gehe ich später näher ein.



Aber auch unser Kerngeschäft hat im ersten Halbjahr 2022 insgesamt kräftig zugelegt. Das gilt für Umsatz, operatives Ergebnis und Leistung. Was sich bereits seit 2020 abzeichnete, hat sich erneut bestätigt: Nach jeder Pandemie-Welle kommen die Fahrgäste schnell in unsere Fernverkehrszüge zurück.



Der DB-Personenverkehr auf der Schiene hat im ersten Halbjahr 2022 einen enormen Ansturm von Kundinnen und Kunden bewältigt. Das stimmt sowohl für den Fernverkehr als auch für DB Regio.

So nutzten in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 59,1 Millionen Fahrgäste die weißen Züge des Fernverkehrs. Das sind 117 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Der DB-Nahverkehr brachte im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 rund 60 Prozent mehr Menschen auf der Schiene ans Ziel. Dazu hat natürlich ab Juni auch das 9-Euro-Ticket beigetragen. Richard, Du hast es bereits erwähnt.

Unsere Schienengüterverkehrstochter DB Cargo, die im vergangenen Jahr anders als der Personenverkehr keine großen Einbrüche verzeichnet hatte, legte im ersten Halbjahr 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei Umsatz und Verkehrsleistung leicht zu. DB Cargo litt aber unter den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und unter der hohen Zahl an Baustellen.

Detaillierte Informationen zur Entwicklung aller DB-Geschäftsfelder finden Sie wie immer im Integrierten Zwischenbericht.



Auf unseren größten Gewinn-Bringer möchte ich hier näher eingehen: Unsere Logistik-Tochter DB Schenker lieferte erneut Rekordumsätze und Rekordergebnisse. DB Schenker hat das bereits starke operative Ergebnis aus der ersten Jahreshälfte 2021 fast verdoppelt auf rund 1,2 Milliarden Euro. Das erste Halbjahr 2022 ist damit Schenkers erfolgreichstes in der 150-jährigen Unternehmensgeschichte.

Treiber dieses Wachstumsschubs war wie im Vorjahr die Luft- und Seefracht. Doch auch alle anderen Sparten legten beim Ergebnis zu. Hinter DB Schenkers wirtschaftlichem Erfolg steht eine enorme Leistung von Mitarbeitenden und Management: Unter extremen Herausforderungen haben sie für ihre Kunden weltweit Lieferketten aufrechterhalten und Waren verlässlich ans Ziel gebracht. Unsere Logistik-Tochter unterstützt die positive Entwicklung des DB-Konzerns enorm.

Auch unsere europäische Nahverkehrstochter DB Arriva hat im ersten Halbjahr 2022 Fortschritte gemacht. DB Arriva verbesserte ihr operatives Ergebnis im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2021 und entwickelte sich insgesamt wie erwartet.

Die DB hat im ersten Halbjahr 2022 Kurs gehalten und gemeinsam mit ihrem Eigentümer weiter in hohem Maße investiert. Der Großteil aller Brutto-Investitionen in Höhe von rund 5,4 Milliarden Euro floss weiterhin in die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Künftig soll das Geld hier noch gezielter, wirkungsvoller und kundenfreundlicher eingesetzt werden – für die Generalsanierung der am stärksten befahrenen Korridore. Richard, Du hast es bereits angesprochen.

Grundsätzlich gilt: Wir investieren ganz bewusst in unsere Zukunft – in neue Züge, bessere Angebote für die Kundinnen und Kunden und mehr Kapazität auf der klimafreundlichen Schiene. Dass wir die im ersten Halbjahr 2022 erneut gestiegenen Netto-Investitionen aktuell nicht vollständig aus unseren laufenden Einnahmen bezahlen können, wirkt sich auf unsere Verschuldung aus. Die Nettofinanzschulden liegen zum Halbjahr über dem Stand vom Jahresbeginn, entwickeln sich aber im erwarteten Rahmen.



Sie alle kennen den deutlichen Anstieg der Inflation, der praktisch sämtliche Unternehmen in Deutschland trifft. Vor allem die explodierenden Energiekosten bekommen auch wir stark zu spüren. Das ist eine sehr große wirtschaftliche Herausforderung.

Kurzfristig konnten die Energiekosten in größeren Bereichen abgesichert werden. Deshalb ist das Halbjahresergebnis auch noch nicht wesentlich von höheren Energiekosten belastet. Natürlich wollen wir weiterhin den Kostenanstieg dämpfen, soweit es geht. Aber auch wir können uns dem allgemeinen Preistrend nicht entziehen.

Die DB wird Vieles nicht mehr zu den gewohnten Preisen einkaufen können, etwa Eisen, Stahl und besonders Strom. Vor allem die Auswirkungen der Energiekostenexplosion müssen wir uns sehr genau ansehen.

Doch nun zur Prognose für dieses Jahr. Auch wenn alle Vorhersagen derzeit mit großen Unsicherheiten behaftet sind: Aktuell gehen wir davon aus, dass in unserem Geschäft der positive Schwung aus dem ersten Halbjahr 2022 in der zweiten Jahreshälfte anhält.

Wir wollen für das Gesamtjahr 2022 unsere Investitionen im Vergleich zum Vorjahr weiter steigern – auf mehr als 16 Milliarden Euro Brutto- und über 6,5 Milliarden Euro Netto-Investitionen.

Für das laufende Jahr rechnen wir insgesamt mit einem Konzernumsatz von mehr als 54 Milliarden Euro. Und wir haben uns fest vorgenommen, auch unter schwierigen Bedingungen das zu verteidigen, was wir in den ersten sechs Monaten dieses Jahres hart erarbeitet haben: Die Trendwende hin zu positiven Zahlen.

Wir gehen also davon aus, dass wir das Gesamtjahr 2022 als Konzern wieder mit einem deutlichen operativen Gewinn in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro abschließen werden. .

Damit zurück zu Dir, Richard.

Teil C – Dr. Richard Lutz



Danke, Levin. Du hast es gesagt: Wir investieren weiter in unsere Zukunft! Im ersten Halbjahr 2022 haben wir entscheidende Weichen gestellt, um das neue Hochleistungsnetz auf den Weg zu bringen.

Unsere Führungsmannschaft steht: Wir haben unser Vorstandsteam mit gleich mehreren neuen Köpfen verstärkt und stellen uns damit entsprechend der vor uns liegenden Herausforderungen noch schlagkräftiger auf: mit Berthold Huber als neuem Infrastrukturvorstand, Evelyn Palla als neuer Vorständin für Regionalverkehr und Dr. Michael Peterson als neuem Vorstand für Personenfernverkehr.

Mit Fernverkehr, Regio und Cargo sitzen nun erstmals die Vorstandsvorsitzenden aller Transporteure mit am Konzernvorstandstisch, der damit deutlich näher an das operative Geschäft rückt. Zudem stärken wir uns durch neue Perspektiven, werden jünger und weiblicher.



Das wichtigste Dankeschön zum Schluss: Wir sind ein Unternehmen von Menschen für Menschen. Unsere Mitarbeitenden sind die „Seele der Eisenbahn“ – ob in den Zügen, auf den Bahnhöfen, im Kundenservice, in der Werkstatt, auf dem Stellwerk, am Gleis oder in der Disposition, um nur einige Beispiele herauszugreifen. Sie halten den Betrieb am Laufen und geben jeden Tag ihr Bestes für unsere Kundinnen und Kunden – mit großen Einsatz, viel Herzblut und Leidenschaft. Das verdient gerade in der aktuellen betrieblichen Lage höchste Anerkennung!

Als „Team DB“ und im Schulterschluss mit Bund und Branche machen wir das Schienennetz fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung. Denn nur mit einer starken Schiene können Deutschland und Europa die Klimaziele erreichen!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Fotonachweise



Folie 1 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Folie 2 Deutsche Bahn AG | Wolfgang Klee
Folie 3 Deutsche Bahn AG | Dominic Dupont
Folie 4 Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben
Folie 5 Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben
Folie 6 Deutsche Bahn AG | Uwe Miethe
Folie 7 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Folie 8 Deutsche Bahn AG | Axel Hartmann
Folie 9 Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger

Folie 10 Deutsche Bahn AG | Pablo Castagnola
Folie 11 Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben
Folie 12 Deutsche Bahn AG | Uwe Miethe
Folie 13 Deutsche Bahn AG | Pablo Castagnola
Folie 14 Deutsche Bahn AG | Björn Ewers
(v.l.n.r.) Deutsche Bahn AG | Max Lautenschläger
Deutsche Bahn AG | Anastasia Schuster
Deutsche Bahn AG | Oliver Lang
Deutsche Bahn AG | Oliver Lang