DB Mobility Networks Logistics

„DB2020 – der Kompass für unsere Zukunft“

Bilanz-Pressekonferenz 2015

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender

Berlin, den 19. März 2015

– Es gilt das gesprochene Wort. –

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie – auch im Namen meiner Vorstandskollegen – sehr herzlich zu unserer Bilanz-Pressekonferenz 2015.

Ich werde Ihnen zunächst berichten, wie sich unsere Geschäfte in 2014 entwickelt haben. Des Weiteren möchte ich auf die Herausforderungen, Fortschritte und Anpassungen bei der Umsetzung unserer Strategie DB2020 eingehen. Wie immer stehen wir Ihnen abschließend als gesamtes Vorstandsteam für Ihre Fragen zur Verfügung.

Meine Damen und Herren, die Mobilitäts- und Logistikmärkte erfahren zurzeit tiefgreifende und weitreichende Veränderungen.

Der digitale Wandel ist in vollem Gange. Mit dem Einzug des mobilen Internets in nahezu alle Lebensbereiche ändern sich die Anforderungen vieler unserer Kunden.

Die Erwartungen an das Verkehrsmittel Bahn, aber auch an Transport- und Logistiklösungen sind andere als noch vor fünf oder zehn Jahren. Um den neuen und sich immer schneller ändernden Kundenbedürfnissen noch besser gerecht zu werden, widmen wir uns dem digitalen Wandel in allen Geschäftsfeldern.

Diese Aufgabe stellt uns als DB vor den größten Umbruch seit der Bahnreform von 1994. Doch wir begegnen dem digitalen Wandel mit großer Zuversicht.

Unser Ansporn ist, als Deutsche Bahn die Digitalisierung selbst aktiv voranzutreiben. Wir verstehen uns als Treiber dieser Entwicklung und wollen keinesfalls zu einem „Getriebenen“ werden. Wie und womit wir das erreichen wollen, werde ich Ihnen noch detaillierter erläutern.

Ein Wandel vollzieht sich auch in unserer Berichterstattung.

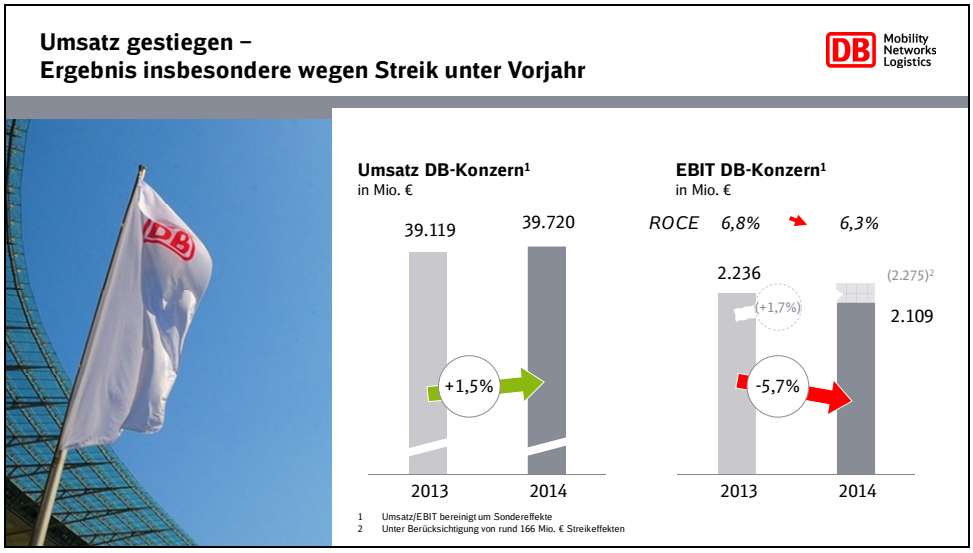
Wir freuen uns, Ihnen heute unseren Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht erstmals in einem integrierten Bericht vorstellen zu können. Damit erhalten Sie alle Daten und Fakten zum abgelaufenen Geschäftsjahr sowie viele ergänzende Informationen zu finanziellen und vielen nicht-finanziellen Entwicklungen - zu einem Zeitpunkt und mit einer Publikation.

Viele Ergebnisse werden zum Teil deutlich früher und noch verständlicher dargestellt. Mit dieser Transparenz sind wir Vorreiter in Sachen integrierte Berichterstattung.

Alle Texte und Abbildungen sind außerdem online verfügbar - auch auf Smartphone und Tablet.

Der integrierte Bericht folgt der Logik unserer Strategie DB2020, nämlich alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen – Ökonomie, Soziales und Ökologie – umfassend, gleichwertig und transparent abzubilden.

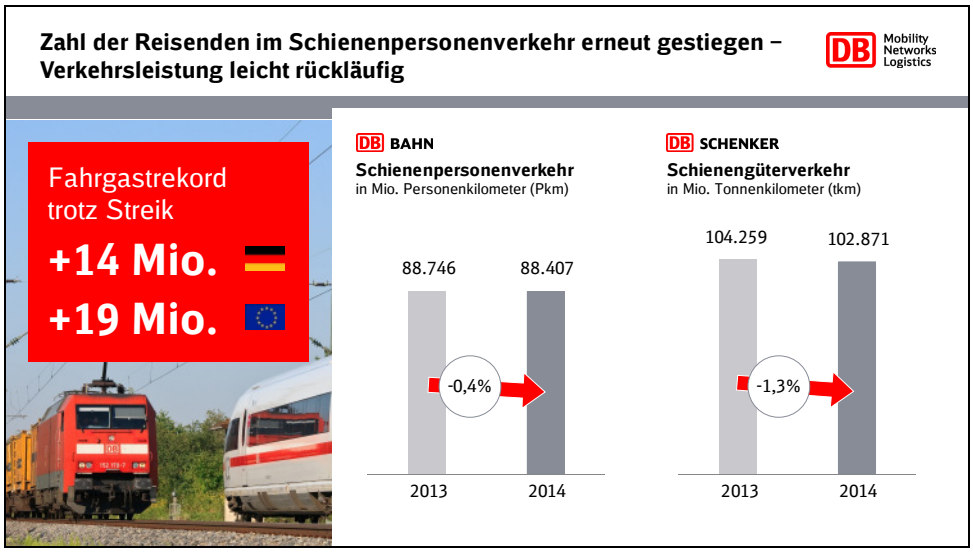
Das führt mich zum Geschäftsjahr 2014.



Der konzernweite Umsatz ist 2014 um 1,5 Prozent auf 39,7 Milliarden Euro gewachsen. Das EBIT – das operative Ergebnis vor Steuern und Zinsen – lag bei über 2,1 Milliarden Euro, allerdings 5,7 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Die Gründe dafür waren unter anderem die verheerenden Schäden nach dem Sturmtief ELA im Frühsommer, das unser Ergebnis mit 60 Millionen Euro belastet hat. Und die Streiks der GDL im Herbst, die einen wirtschaftlichen Schaden in Höhe von 166 Millionen Euro verursacht haben. Wenn diese beiden Negativfaktoren nicht gewesen wären, hätten wir das EBIT des Vorjahres sogar leicht übertroffen.

Auf der Investitionsseite haben wir 2014 rund eine Milliarde Euro mehr in die Hand genommen als noch ein Jahr zuvor. Insgesamt haben wir als DB netto 4,4 Milliarden Euro investiert – so viel wie nie zuvor.

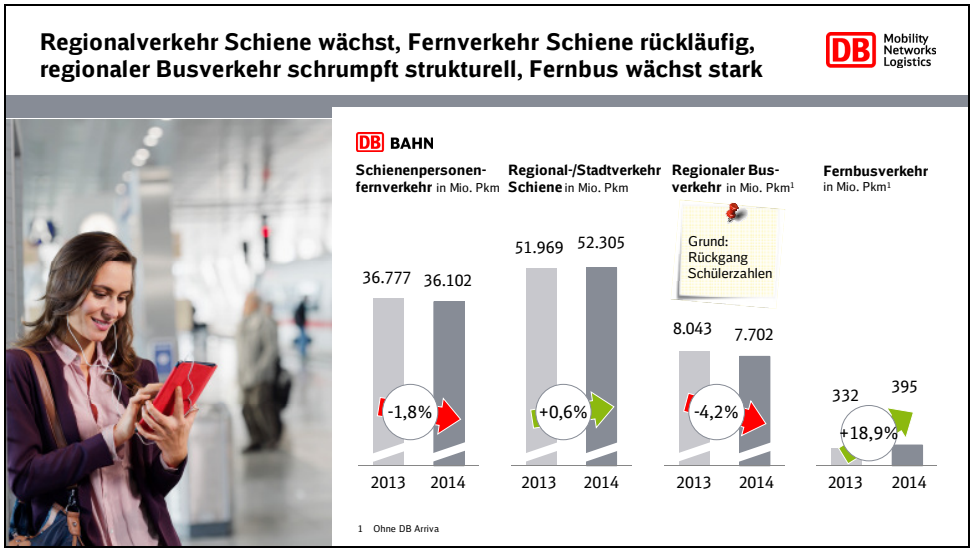


Was uns außerordentlich freut, ist das anhaltende Fahrgastwachstum auf der Schiene. Trotz 165 Stunden Streik und trotz tagelanger Einschränkungen im Bahntrieb nach dem erwähnten Sturmtief ELA waren 2014 rund 14 Millionen Reisende mehr in unseren Zügen in Deutschland unterwegs. Insgesamt 2,03 Milliarden Zugreisende markieren einen neuen Fahrgastrekord.

Das ist ein großes Verdienst unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für das große Engagement im zurückliegenden Jahr bedanke ich mich – auch im Namen meiner Vorstandskollegen – bei allen 310.000 Kolleginnen und Kollegen weltweit sehr herzlich.

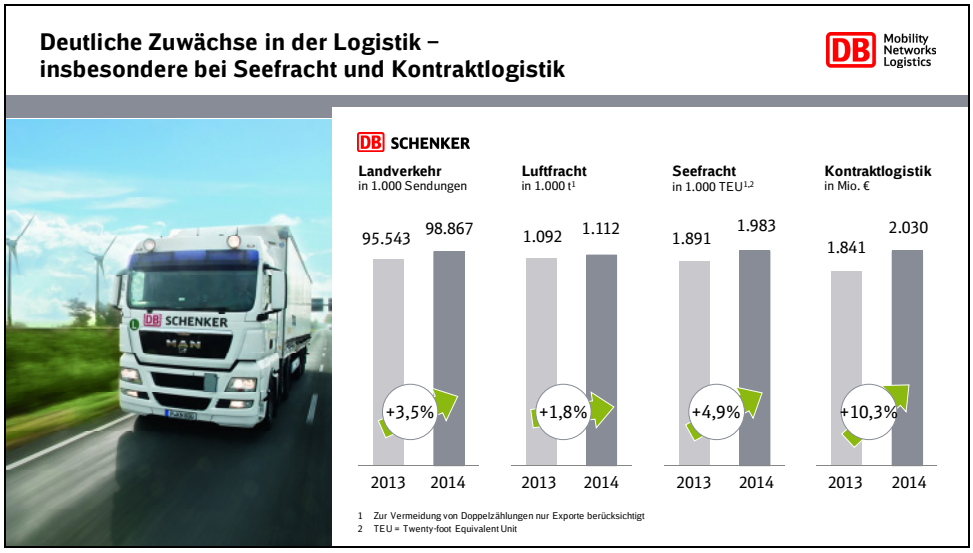
Auch im Ausland wurden neue Kunden gewonnen: Hier war der prozentuale Zuwachs sogar noch größer. Wir haben europaweit – inklusive unserer DB Arriva-Züge – in Summe 19 Millionen Reisende mehr an Bord unserer Züge begrüßt als noch ein Jahr zuvor.

Die Verkehrsleistung, also die Zahl der beförderten Personen multipliziert mit den zurückgelegten Kilometern, ist dagegen um 0,4 Prozent leicht zurückgegangen. Leicht rückläufig war die Verkehrsleistung auch im Schienengüterverkehr. Beides ist ebenfalls auf die Streiks zurückzuführen.



Dafür ist im Nahverkehr, wo in Summe deutlich mehr Verkehrsleistung erbracht wird als im Fernverkehr, die Zahl der Personenkilometer zum wiederholten Male gestiegen. Und das, obwohl auch der Nahverkehr von den Streiks betroffen war.

Einen Zuwachs verzeichneten auch die Fernbusse der DB. 395 Millionen Personenkilometer in 2014: Das bedeutet eine Steigerung von 19 Prozentpunkten.



Zuwächse gab es auch in unseren Logistik-Geschäftsfeldern. Vor allem die Kontraktlogistik hat erneut kräftig zugelegt – um mehr als 10 Prozent.

Ein Meilenstein 2014 war die Verabschiedung der zweiten „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ mit dem Bund. Das bislang größte Modernisierungsprogramm für die bestehende Eisenbahninfrastruktur in der Geschichte der DB AG ist angelaufen.

In Summe reden wir für die kommenden fünf Jahre über ein Investitionsvolumen in Höhe von 35 Milliarden Euro für die Eisenbahninfrastruktur: 28 Milliarden Euro für das Bestandsnetz und 7 Milliarden Euro für Aus- und Neubaustrecken.

Eine solche Modernisierungsoffensive ist in Deutschland und Europa einmalig. Wir schaffen damit die Grundlage für weiteres Wachstum auf der Schiene.

Das gilt übrigens auch für die 2014 verabschiedete Zulassungsreform für Neu- und Bestandsfahrzeuge, die ebenfalls ein Meilenstein für den Schienenverkehr ist.

Messbare Fortschritte hat die Deutsche Bahn darüber hinaus auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber gemacht.

Laut regelmäßiger Befragungen des Marktforschungsinstituts „Trendence“ ging es 2014 bei den für uns relevanten Bewerbern in Summe von Platz 22 hoch auf Platz 13. Bei den besonders umworbenen Ingenieursstudenten stand die DB im Unternehmensranking von „Universum“ mit Platz 10 sogar erstmals in den Top Ten der beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands.

Wir haben 2014 insgesamt 12.400 neue Mitarbeiter eingestellt sowie zusätzlich 3.700 Auszubildende und Dual Studierende. Damit gehörte die DB erneut zu den Unternehmen mit den meisten Einstellungen in Deutschland.

Darüber hinaus freut uns sehr, dass sich die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter laut unserer letzten weltweiten Befragung ebenfalls weiter verbessert hat. Auf der Skala zwischen 1 und dem Spitzenwert 5 liegen wir jetzt bei 3,7 – und damit über dem Wert der vorangegangenen Mitarbeiterbefragung von 2012.

Zwei regelrechte Quantensprünge sind uns 2014 in der ökologischen Dimension unserer Strategie DB2020 gelungen.

- Den Anteil der erneuerbaren Energien im Bahnstrom haben wir 2014 auf 40 Prozent angehoben. Unser Strategie-Ziel für das Jahr 2020 von 35 Prozent hatten wir bereits 2013 erreicht – und damit sieben Jahre früher. Jetzt haben wir beim Ökostrom nochmals 5 Prozentpunkte zugelegt.

- Zweitens hatten wir uns zum Ziel gesetzt, die spezifischen CO_2-Emissionen – also den Kohlendioxidausstoß über alle Verkehrsträger hinweg – bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren. Auch dieses Ziel haben wir nun mit 23 Prozent CO_2-Reduktion vorzeitig übertroffen.

Damit sind und bleiben wir Vorreiter der Energiewende. Weil wir davon überzeugt sind, dass der Umstieg auf regenerative Energieträger, gerade im Verkehr, richtig und wichtig ist.

2014 hat einmal mehr deutlich gemacht, dass die Energiewende mit einer Verkehrswende hin zur Schiene einhergehen muss.

Deshalb ist umso wichtiger, dass die Schiene nicht länger mit unfairen Wettbewerbsbedingungen konfrontiert ist. Auch für den Verkehrssektor sollte der Anspruch gelten, für alle Marktteilnehmer die gleichen Voraussetzungen zu schaffen. Doch davon sind wir im Moment weit entfernt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Damit bin ich bereits dabei, den Blick nach vorn zu richten.

Was sind jetzt unsere aktuellen Herausforderungen?

- Zunächst einmal sind da die Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften GDL und EVG, die wir rasch zu einem wirtschaftlich tragfähigen Abschluss führen möchten. Hier appelliere ich nochmals an die Verantwortung, Vernunft und Verhältnismäßigkeit aller Tarifpartner.

- Die zweite große Herausforderung ist der zunehmende Wettbewerbsdruck im Mobilitätssektor – vor allem durch die Dynamik am Fernbusmarkt.

- Die dritte Herausforderung ist globaler Natur: Der extreme Margendruck im weltweiten Transport- und Logistikgeschäft.

- Viertens: Wir wollen über alle Geschäftsfelder hinweg die Produktqualität noch deutlich erhöhen. Auf der Schiene kommt es insbesondere darauf an, die Pünktlichkeit zu stabilisieren und den Komfort sowie die Qualität für unsere Fahrgäste weiter zu verbessern.

- Fünftens: Die eingangs erwähnte Digitalisierung stellt unsere gesamte Branche vor große Aufgaben. Gleichwohl verbinden sich mit dem digitalen Wandel aber auch große Chancen. Die Herausforderung besteht darin, mithilfe dieser Chancen schnell spürbare Vorteile für den Kunden und für unser Unternehmen zu realisieren.

- Und eine weitere, sechste Herausforderung liegt in der Neuausrichtung unseres Fernverkehrs auf der Schiene und der Straße.

Meine Damen und Herren, diese Herausforderungen gehen wir aktiv an, indem wir konkrete Lösungen erarbeiten.

Wie Ihnen mein Vorstandskollege Ulrich Homburg bereits am 23. Februar berichtet hat, werden wir zum einen unser Fernbusangebot ausbauen.

Die Fernbusse der DB fahren in Zukunft einheitlich unter der Marke „BerlinLinienBus“.

Ab Mitte des Jahres kommen neue Strecken und Destinationen hinzu. Bis Ende 2016 werden wir die Anzahl der Fahrten sogar vervierfachen. Mit diesem Konzept ist ein langfristiges Engagement im Fernbusmarkt verknüpft, denn wir sehen den Fernbus als integralen Bestandteil des Verkehrsmarkts.

Zum anderen werden wir im Fernverkehr auf der Schiene eine nie dagewesene Angebotsoffensive starten. Davon werden Millionen Kunden in ganz Deutschland – und nicht zuletzt die Umwelt – profitieren. Auch darüber hat Sie Herr Homburg gestern bereits informiert.

Das ICE-Netz wird bis 2030 stark ausgebaut. Es wird vor allem schneller und dichter. Auf einigen Hauptachsen wird es zwei Fahrten pro Stunde geben. Nahezu alle deutschen Großstädte werden im 2-Stunden-Takt mit 190 neuen IC-Verbindungen an den Fernverkehr der Deutschen Bahn angebunden.

Ziel sind zusätzlich 50 Millionen neue Kunden bis 2030 – ein Plus von 40 Prozent. 50 Millionen zusätzliche Kunden können einen weiteren großen Beitrag zur Energie- und Verkehrswende leisten. Mit unserem neuen Fernverkehrskonzept können nämlich die CO_2-Emissionen im Verkehr um 1,7 Millionen Tonnen pro Jahr reduziert werden. Das entspricht dem CO_2-Ausstoß von 600.000 Autos im Jahr.

Insgesamt investieren wir bis 2030 rund 12 Milliarden Euro in unseren Fernverkehr.

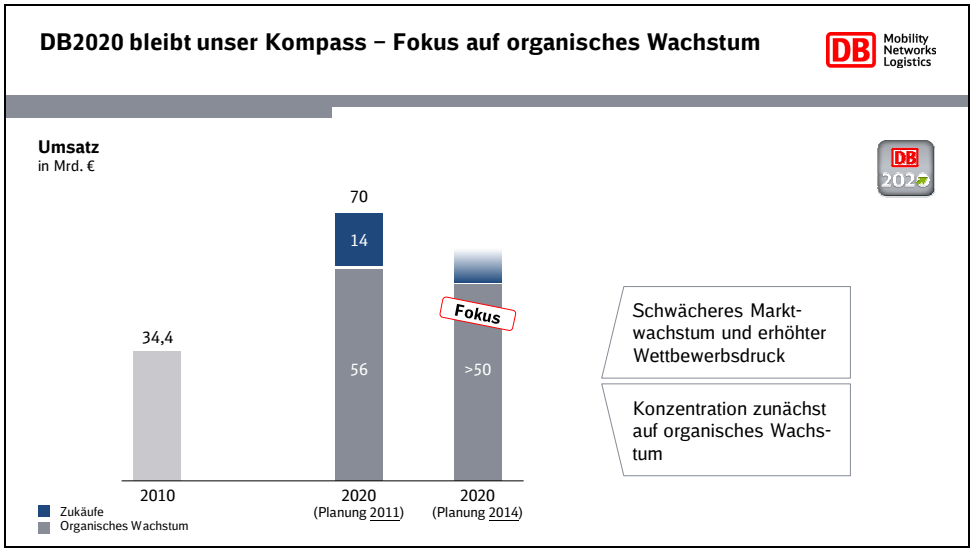
Bereits in den kommenden Monaten wird es zu ersten konkreten Verbesserungen kommen. Zum Beispiel beim Handyempfang. Wir bauen derzeit die neueste Generation von Repeatern in unsere ICEs ein.

Ab 2016 wird in allen ICE-Zügen auch in der 2. Klasse kostenfreies WLAN zur Verfügung stehen.

Noch im Herbst dieses Jahres kommt außerdem das neue Entertainment- und Informationsportal an Bord aller ICEs.

Darüber hinaus wird der DB Navigator noch in diesem Jahr mit neuen Funktionen ausgestattet.

Und wenn im Dezember die neue Schnellfahrstrecke zwischen Halle/Leipzig und Erfurt eingeweiht wird, werden sich für tausende Bahnkunden die Reisezeiten nochmals verkürzen.



Die stetige Verbesserung unserer Produkt- und Angebotsqualität ist und bleibt das zentrale Anliegen unserer Strategie DB2020.

Dennoch können wir nicht darüber hinweg sehen, dass sich das Marktumfeld und die Rahmenbedingungen seit 2012 – das Jahr, in dem wir unsere Strategie vorgestellt hatten – drastisch verändert haben. Die finanziellen Spielräume sind dadurch kleiner geworden.

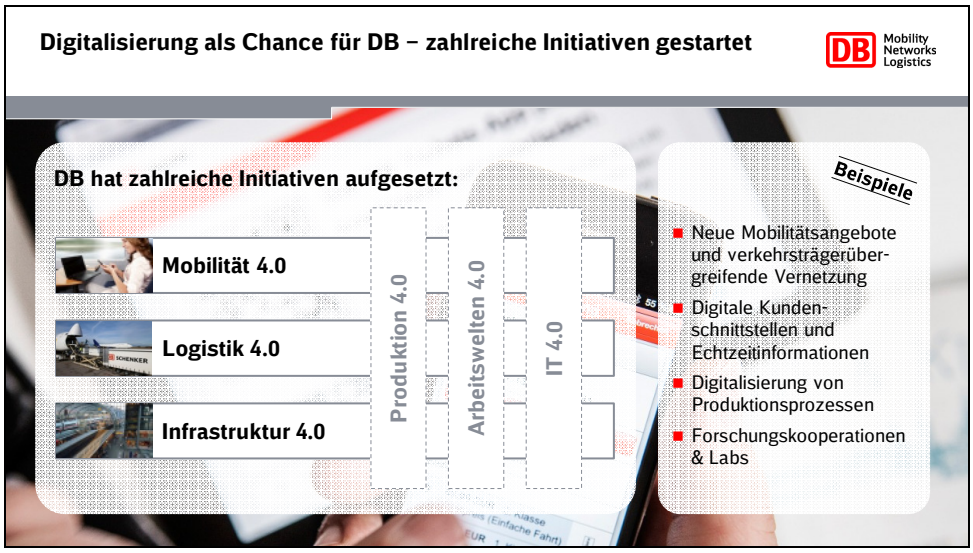
Diese Veränderungen müssen sich in unseren Wachstumszielen niederschlagen. Und zwar bei den Umsätzen, die auf Zukäufen basieren. Was für uns nicht in Frage kommt, ist, dass die Verschuldung durch Zukäufe unverhältnismäßig ansteigt. Wir werden am Kapitalmarkt ein verlässlicher Partner bleiben.

Ursprünglich wollten wir bis 2020 den Umsatz auf 70 Milliarden Euro steigern: 56 Milliarden Euro organisches Wachstum plus 14 Milliarden Euro Wachstum aus weiteren Zukäufen und Beteiligungen. Das organische Wachstum stand dabei immer im Vordergrund. Uns war von Anfang an wichtig, dass wir unser Unternehmen auch im Einklang der finanziellen Ziele weiterentwickeln.

Der Fokus liegt daher auch künftig zunächst auf organischem Wachstum – hier wollen wir 2020 über 50 Milliarden Euro erreichen. Zukäufe und Beteiligungen werden wir dann vornehmen, wenn sich neue Spielräume ergeben bzw. wir uns neue finanzielle Spielräume erarbeitet haben.

Diese Spielräume erarbeiten wir uns unter anderem mit umfassenden Kostensenkungsprogrammen. Allein die Konzernleitung wird in den kommenden fünf Jahren eine Einsparung von 600 Millionen Euro realisieren.

Außerdem setzen wir noch stärker auf die Digitalisierung.



In zahlreichen 4.0-Initiativen wird der digitale Wandel konzernweit vorangetrieben.

Denn all unsere bisherigen Erfahrungen zeigen: Mit der Digitalisierung verbinden sich große Chancen, zum Beispiel bei der Kundeninformation oder unseren operativen Prozessen innerhalb des Unternehmens. Und zwar im Personenverkehr genauso wie im Transport- und Logistikbereich. Darüber hinaus werden wir neue Mobilitäts-, Transport- und Logistikangebote entwickeln.

Ich habe eingangs bereits gesagt: Wir stehen als Deutsche Bahn vor dem größten Umbruch seit der Bahnreform.

Aber wir verstehen diesen Umbruch als Aufbruch! Denn von den vielfältigen Potentialen der Digitalisierung für das Unternehmen Deutsche Bahn sind wir fest überzeugt.

Und damit übergebe ich jetzt an meinen Kollegen Richard Lutz.

Vielen Dank.

Fotonachweis

Titelbild	Max Lautenschläger	Folie 10	Georg Wagner
Folie 2	Fotolia (#63201256)	Folie 11	Von rechts oben in Uhrzeigerrichtung: DB AG, Volker Emersleben, Ralf Braum, Axel Hartmann, Fotolia (#63201256), Max Lautenschläger
Folie 3	Max Lautenschläger	Folie 12	GettyImages (Kerstin Rüttgerodt)
Folie 4	Jet-Foto/Kranert	Folie 13	DB AG/Siemens AG, DB AG/Bombardier
Folie 5	Max Lautenschläger	Folie 15	DB Vertrieb (Hintergrund), Jo Kirchherr, Ralf Braum, Hartmut Reiche
Folie 6	Michael Neuhaus	Folie 16	Fotolia (#63201256)
Folie 7	Max Lautenschläger	Folie 17	Fotolia (#63201256)
Folie 8	Frank Kniestedt		
Folie 9	Arne Lesmann		

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 und die DB Mobility Logistics AG übernehmen 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/
DB Mobility Logistics AG

Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-61030
Fax +49 (0)30 297-61919
E-Mail presse@deutschebahn.com

Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-64031
Fax +49 (0)30 297-64036
E-Mail ir@deutschebahn.com