



„DB2020 – der Kompass für unsere Zukunft“
Schlanker, schneller, effizienter und kundenorientierter

Halbjahres-Pressekonferenz 2015

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Rede von Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender

Berlin, den 28. Juli 2015

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer Halbjahres-Pressekonferenz.

Wir haben bewegte Wochen hinter uns - und wie Sie alle wissen, haben uns in den ersten sechs Monaten dieses Jahres massive Streiks der GDL beschäftigt, die auch in unserer Bilanz Spuren hinterlassen haben. Bevor ich aber zur wirtschaftlichen Entwicklung der Deutschen Bahn komme, möchte ich gleich zu Beginn auf unseren Konzernumbau eingehen.

Wie Sie wissen, habe ich unserem Aufsichtsrat gestern ein 6-Punkte-Programm zur Restrukturierung des Konzerns vorgelegt. Dieses 6-Punkte-Programm verfolgt das Ziel, unser Unternehmen schneller, schlanker, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen. Wir möchten damit unser Unternehmen noch stärker an den Anforderungen der Märkte und unserer Kunden ausrichten. Der Aufsichtsrat ist dieser Empfehlung gefolgt und hat einem weitreichenden Umbau des Konzerns zugestimmt.

Neben strukturellen Maßnahmen finden auch personelle Veränderungen im Vorstand statt, auf die ich gleich eingehen werde. Denn auf unserer heutigen Pressekonferenz steht Ihnen bereits das neue Vorstandsteam der DB für Ihre Fragen zur Verfügung.

Direkt an meiner rechten Seite **Dr. Richard Lutz**, der weiterhin das Ressort „Finanzen/Controlling“ verantwortet. Das Personalressort bleibt unter der Leitung von **Ulrich Weber**.

Ronald Pofalla übernimmt das erweiterte Ressort „Wirtschaft, Recht und Regulierung“. Hier werden die Abteilungen Compliance, Recht und Sicherheit mit den Bereichen nationale und internationale Beziehungen zusammengelegt. Ebenfalls neu im Vorstandsteam begrüßen wir **Berthold Huber**, der das neue Ressort Verkehr und Transport leiten wird.

Dr. Volker Kefer wird auch künftig für das Ressort Infrastruktur, Dienstleistungen und neu - zusätzlich für den Bereich Technik - verantwortlich sein.

In seinem künftigen Ressort verantwortet Herr Dr. Kefer Schlüsselfunktionen unseres Geschäfts. Dazu gehören beispielsweise:

- die Teilinbetriebnahme des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8 – die Hochgeschwindigkeitsstrecke Halle/Leipzig-Erfurt,
- die Realisierung des Projekts Stuttgart21,
- oder die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das deutsche Bestandsnetz.

Alle Projekte sind für unseren Konzern von herausragender Bedeutung. Das wird schon allein am Investitionsvolumen dieser Projekte deutlich. Wir reden hier über rund 50 Milliarden Euro in den nächsten 5 Jahren. Mit Blick auf die zentrale Rolle der Infrastrukturmodernisierung wurde Herr Dr. Kefer deshalb auf meinen Vorschlag hin vom Aufsichtsrat zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden benannt.

Außerdem wird Herrn Dr. Kefer die Leitung eines Konzernprogramms zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland übertragen.

Die wesentlichen Ziele sind die Verbesserung

- des Kundenangebots,
- der Qualität der Leistungserbringung und
- der Wirtschaftlichkeit.

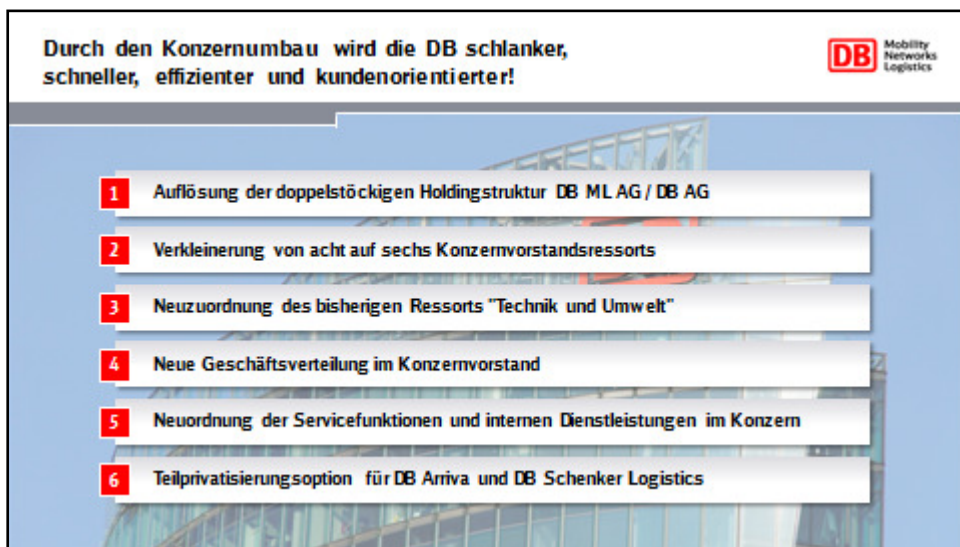
Unser herzlicher Dank gilt heute unseren Kollegen **Gerd Becht, Dr. Heike Hanagarth, Ulrich Homburg** und **Dr. Karl-Friedrich Rausch**, die unser Unternehmen verlassen. Sie alle haben sich in den vergangenen Jahren mit großer Leidenschaft und viel Engagement für das Unternehmen Deutsche Bahn eingebracht. Nicht nur der Aufsichtsrat, sondern auch wir als Vorstand danken den ausscheidenden Kollegen für Ihre Bereitschaft, diese umfassende Neuausrichtung einvernehmlich zu ermöglichen.

Meine Damen und Herren, mit dem nun beschlossenen Umbau unseres Konzerns reagieren wir auf den rasanten Wandel in unseren Geschäften.

Unsere heutigen Kostenstrukturen sind in vielen Bereichen – wie zum Beispiel in der Konzernleitung – nicht mehr wettbewerbsfähig und müssen dringend angepasst werden.

Wir haben geplant, die beschlossenen Veränderungen gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretungen zügig zu erarbeiten und umzusetzen. Geplant ist außerdem, das gesamte Konzept dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in der ersten Sitzung nach der Sommerpause vorzustellen.

Nachfolgend möchte ich gern auf die **wesentlichen Inhalte unseres 6-Punkte-Programms** eingehen.



Durch den Konzernumbau wird die DB schlanker, schneller, effizienter und kundenorientierter!

- 1 Auflösung der doppelstöckigen Holdingstruktur DB ML AG / DB AG
- 2 Verkleinerung von acht auf sechs Konzernvorstandsressorts
- 3 Neuordnung des bisherigen Ressorts "Technik und Umwelt"
- 4 Neue Geschäftsverteilung im Konzernvorstand
- 5 Neuordnung der Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im Konzern
- 6 Teilprivatisierungsoption für DB Arriva und DB Schenker Logistics

Erstens: Die heutige Doppelstruktur in der Holding wird abgeschafft, die DB Mobility Logistics AG wird aufgelöst. Dadurch entfallen zwei Führungsebenen. Kostenintensive und aufwendige Doppelarbeiten verschwinden, der Abstimmungsaufwand verringert sich deutlich. Mit der einfacheren Holdingstruktur erhöhen wir auch ganz erheblich das Tempo für Entscheidungen und übergreifende Lösungen.

Zweitens: Der Konzernvorstand wird um 25 Prozent von acht auf sechs Mitglieder verkleinert, die Position des Generalbevollmächtigten wird ersatzlos gestrichen.

Im neuen Vorstand ist zwar vorerst keine Frau vertreten. Aber wir wollen das, was uns eine Ebene unter dem Konzernvorstand gelungen ist, nämlich ein beachtlicher Anteil an Frauen in Führungspositionen, künftig auch im Konzernvorstand verwirklichen.

Unser zentrales Anliegen dieser Reform des Konzernvorstands lautet: Weniger Ressorts, diese aber klar auf die Anforderungen unserer Märkte zuschneiden. Das macht die DB effizienter und schlagkräftiger.

Drittens: Die Verantwortungsbereiche des bisherigen Ressorts „Technik und Umwelt“ werden neu zugeordnet.

So werden beispielsweise das Qualitätsmanagement und die „DB Systemtechnik“ - unser Kompetenzzentrum für Fahrzeug-, Prüf-, Mess-Technik - in das Ressort „Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik“ überführt. Der zentrale Einkauf hingegen obliegt künftig dem Ressort „Finanzen und Controlling“. Dort wird auch der CIO angesiedelt, der für die IT-Strategie der DB und deren Umsetzung verantwortlich ist.

Viertens: Wir werden eine neue Geschäftsverteilung im Konzernvorstand vornehmen.

Zunächst einmal schaffen wir in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, neue, gebündelte Verantwortlichkeiten. Dazu gehört die Vernetzung unserer Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Ressort - einschließlich des Schienengüterverkehrs, der weiterhin europäisch aufgestellt bleibt.

Davon getrennt werden die Infrastruktur und alle anderen Komponenten des Systemverbunds Schiene organisiert.

Diese Neuverteilung der Geschäfte bei der Eisenbahn ist eine wichtige Voraussetzung, um die anstehenden Aufgaben in unserem Kerngeschäft gesamthaft anzugehen. Unser Kerngeschäft beinhaltet übrigens auch weiterhin Regional- und Fernbusverkehre.

Zu den Hintergründen dieser Neuordnung werde ich Ihnen gleich noch einige Erläuterungen geben. Auch auf die anderen Neuverteilungen der Geschäftsfelder gehe ich gleich näher ein.

Fünftens: Die Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im Konzern werden neu geordnet. Es geht um die Frage, welche Aufgaben und Funktionen in der Zentrale verbleiben sollten - und welche sinnvoll verlagert und dabei stärker zusammengeführt werden können. Ziel ist es, alle Servicefunktionen sowie einen Teil der Dienstleistungen unter einheitlicher Führung in einem „DB Global Service Center“ zu bündeln - mit klarer Transparenz und einem besonderen Fokus auf Kostenreduktion, operative Exzellenz, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit.

Die künftige Konzernzentrale wird auf reine Konzernleitungsfunktionen und Richtlinienkompetenz ausgerichtet sein. Die Konzepte dazu sollen bis Ende des Jahres erarbeitet und dem Aufsichtsrat in der regulären Sitzung am 16. Dezember vorgestellt werden.

Und **sechstens** werden wir unsere Auslandsgeschäfte von DB Arriva und DB Schenker Logistics künftig an einer Stelle - nämlich im Finanzressort - verorten.

Um die Wachstumspotentiale auf den internationalen Märkten bestmöglich auszuschöpfen, halten wir uns für DB Arriva und DB Schenker Logistics die Option einer Teilprivatisierung offen. Hierzu ist bisher nichts beschlossen. Und lassen Sie mich das ganz deutlich sagen: Ein Verkauf steht nicht zur Debatte - ganz im Gegenteil. Sowohl bei DB Arriva als auch bei DB Schenker Logistics bleiben wir in der unternehmerischen Führungsrolle. Für den Fall einer späteren Teilprivatisierung ist uns sehr wichtig, dass wir beide Geschäfte weiter konsolidieren können.

Um es auf den Punkt zu bringen: Die neue Konzernstruktur ist auch eine Antwort auf die Besonderheiten unserer Märkte.

DB Arriva und DB Schenker Logistics repräsentieren unser internationales Geschäft. Mit diesen beiden Gesellschaften müssen wir uns voll und ganz auf den globalen Wettbewerb konzentrieren. Und dort sind die Geschäfte geprägt durch hohe Wettbewerbsdynamik und globalen Kostendruck.

Das Eisenbahngeschäft in Deutschland steht hingegen stark im Fokus der Öffentlichkeit und Politik, ist hochgradig reguliert und hier besteht eine Systemverflechtung der Geschäftsfelder.

Über die dargestellten sechs Maßnahmen nehmen wir zudem weitere kostensenkende Effizienzsteigerungen vor.

Einige Beispiele machen dies deutlich:

- Gremien und Berichtswege werden verschlankt.
- Darüber hinaus ist eine Überprüfung unseres Immobilienportfolios vorgesehen.
- Zweitbüros für Vorstände werden aufgelöst, und damit unser zweites Headquarter in der Frankfurter Gallusanlage.
- Wir wollen als Konzernleitung mit einem guten Beispiel für die operativen Einheiten vorangehen und werden die Kosten für die Konzernzentrale gegenüber der Planung in den kommenden 5 Jahren um 610 Millionen Euro senken.
- Zusätzlich sollen mit dem beschriebenen 6-Punkte-Programm - allein in der Konzernleitung - weitere Einsparungen von mindestens 100 Millionen Euro erzielt werden.
- Insgesamt betrachtet reden wir allein in der Konzernzentrale bis 2020 über 700 Millionen Euro, die eingespart werden sollen.

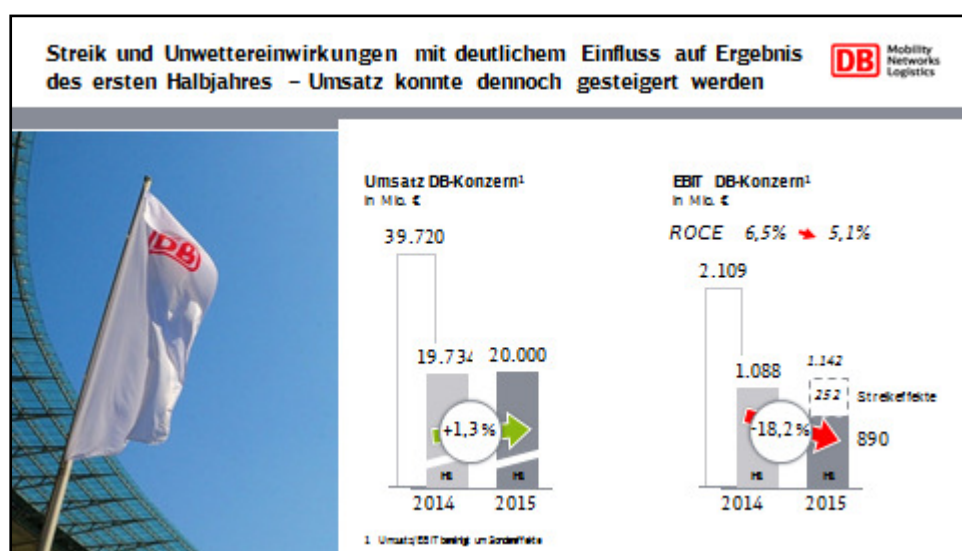
Weniger Doppelstrukturen und weniger Schnittstellen bedeuten weniger Bürokratie und damit weniger Kosten. Weniger Bürokratie bedeutet vor allem: Zufriedenere Mitarbeiter und mehr Zeit für unsere Kunden!

Der Kunde ist der Schlüssel zu weiterem wirtschaftlichem Erfolg und zu profitablen Wachstum. Wir wollen wieder mehr profitables Wachstum erzielen, eine zentrale Grundlage für die weitere Umsetzung unserer Strategie DB2020.

Eines ist unübersehbar: Es ist viel Bewegung im Markt. Die Bedürfnisse unserer Kunden ändern sich immer schneller.

Die Nachfragemuster gestalten sich immer individueller. Die zunehmende Digitalisierung des Alltags spielt dabei eine besondere Rolle.

Diese Bewegung in unseren Märkten impliziert, dass auch wir, als Anbieter, uns bewegen müssen. Wir müssen dynamischer werden. Dazu braucht es grundlegende Veränderungen! Diese Veränderungen beschränken sich auch nicht nur auf die Konzernzentrale. Auch in den Geschäftsfeldern gibt es Handlungsfelder, die wir ebenso entschlossen angehen. Es geht um eine umfassende Neuorganisation des Konzerns. Wir wollen damit vor allem eine Trendumkehr bei den wirtschaftlichen Ergebnissen herbeizuführen. Das führt mich zu den wichtigsten Finanzkennzahlen für das erste Halbjahr.



Wir haben von Januar bis Juni unseren **Umsatz** im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 Prozent auf **20 Milliarden Euro** gesteigert. Das war unter den teils widrigen Umständen kein Selbstläufer. Die größte und folgenschwerste Tarifauseinandersetzung in der Geschichte der DB AG hat schließlich seit dem Herbst 2014 neun Streikwellen nach sich gezogen.

Die Streiks haben unseren Kunden viel Geduld abverlangt, unsere Mitarbeiter jede Menge Kraft gekostet und dem Unternehmen wichtige Einnahmen. Der wirtschaftliche Schaden der Streiks für die Jahre 2014 und 2015 beziffert sich auf insgesamt rund 500 Millionen Euro. Im ersten Halbjahr waren es mehr als 250 Millionen Euro, die uns im Ergebnis fehlen.

Darüber hinaus haben mehrere schwere Orkanstürme den Bahnverkehr in Deutschland im ersten Halbjahr empfindlich getroffen.

Auch deshalb ist das **operative Ergebnis** mit **890 Millionen Euro** hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben. Weitere Zahlen und Hintergründe wird Ihnen gleich mein Kollege **Richard Lutz** berichten.

Die Analysen der Halbjahreszahlen zeigen: Streik- und Sturmschäden haben unser Ergebnis signifikant belastet. Doch richtig ist auch: Wenn wir diese Sondereffekte herausrechnen, liegen Umsatz und operatives Ergebnis immer noch unter dem, was wir uns vorgenommen hatten. Dieser Entwicklung wollen wir entgegenwirken.

Wir wollen die Deutsche Bahn schnell wieder auf einen starken Wachstumspfad zurückbringen. Mit kosmetischen Korrekturen ist das nicht getan. Mutige und zukunftsorientierte Entscheidungen sind gefragt - im Interesse unserer Mitarbeiter, unserer Kunden und unseres Eigentümers.

Wir wollen eine straffere Führung, schlankere Strukturen, mehr Synergien und einen noch stärkeren Fokus auf den Kunden.

Unser Ziel ist weiterhin der Einklang von Ökonomie, Sozialem und Ökologie



In zwei Dimensionen sind wir auf einem sehr guten Weg, aber die **Dimension Ökonomie** (Kunde und Qualität & Profitables Wachstum) ist **nicht zufriedenstellend!**

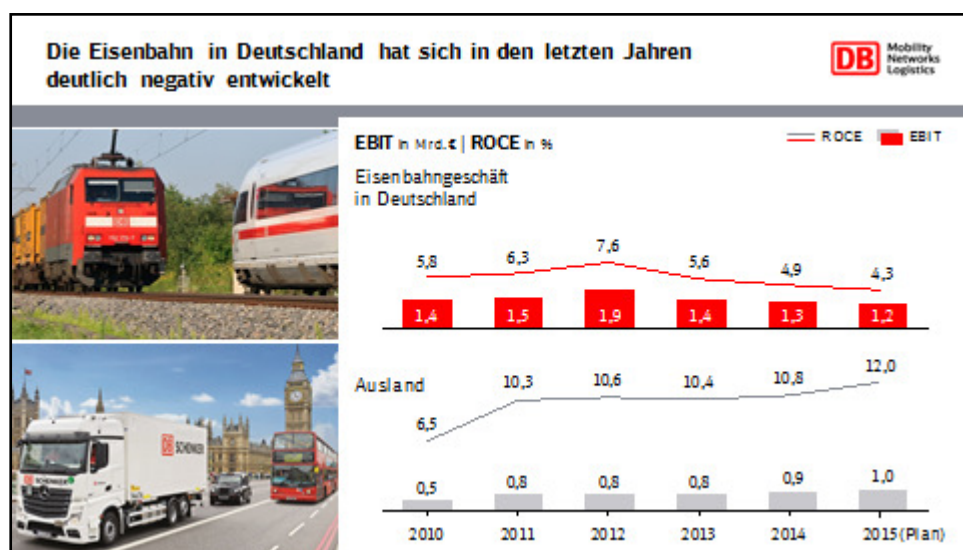
 Profitabler Marktführer Ökonomie	 Top-Arbeitgeber Soziales	 Umwelt-Vorreiter Ökologie
   <div style="position: absolute; bottom: 0; right: 0; font-weight: bold; color: red; font-size: 2em;">1</div>	 <div style="position: absolute; bottom: 0; right: 0; font-weight: bold; color: blue; font-size: 2em;">10</div>	 <div style="position: absolute; bottom: 0; right: 0; font-weight: bold; color: green; font-size: 2em;">1</div>

Der Kurs unserer Strategie DB2020 - einen nachhaltigen, ganzheitlichen Unternehmenserfolg zu verfolgen - steht nicht in Frage. Und damit auch nicht der Einklang aus Ökonomie, Sozialem und Ökologie.

In der sozialen und ökologischen Dimension haben wir in den zurückliegenden Jahren große Fortschritte gemacht – unsere Ziele frühzeitig erreicht und zum Teil sogar übertroffen. Zum Beispiel bei der CO₂-Reduktion oder dem Ausbau der erneuerbaren Energien.

Doch weitere Erfolge bei der Arbeitgeberattraktivität und der Umweltbilanz hängen auch von weiterem profitablen Wachstum ab. Was uns im Ausland gelingt, nämlich in dynamischen Märkten zu wachsen, schaffen wir in unserem Heimatmarkt nur in unzureichendem Maße.

In unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, beobachten wir seit 2012 einen kritischen Ergebnistrend. Kritisch insbesondere deshalb, weil wir schließlich unsere geplanten Milliarden-Investitionen in die Infrastruktur, in Fahrzeuge und in neue Mobilitätsangebote finanzieren müssen.



Unsere Züge haben in den letzten Jahren immer weniger Erträge eingefahren. Das **EBIT bei der Eisenbahn in Deutschland** ist von rund 1,9 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf nur noch 1,3 Milliarden Euro in 2014 zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich die **Kapitalbindung** um eine Milliarde Euro erhöht.

Drei Viertel unseres gesamten Unternehmenskapitals sind im deutschen Eisenbahngeschäft gebunden. Doch die **Verzinsung** dieses Kapitals sinkt – anstatt zu steigen. Letzteres ist aber essentiell. Schließlich sollen in den nächsten Jahren rund 90 Prozent aller DB-Investitionen in die Eisenbahn in Deutschland erfolgen.

Diese Diskrepanz macht deutlich: Wir müssen uns neu aufstellen, um die Erfolgsgeschichte der Schiene fortzuschreiben, die mit der Bahnreform im Jahr 1994 begonnen hat – und die in verkehrlicher und klimapolitischer Hinsicht ein großer Gewinn für ganz Deutschland ist.

Die Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, der seit 10 Jahren konstant steigende Nutzerzahlen verzeichnet. Die Bahn hält die Produktion unserer Schlüsselindustrien aufrecht.

Und sie ist dank ihrer hervorragenden Umweltbilanz unverzichtbar für den Erfolg der Energiewende und das Erreichen der CO₂-Ziele in Deutschland.

Wir sind zutiefst davon überzeugt, dass dieses Verkehrsmittel auch in Zukunft **wettbewerbsfähig** und **wirtschaftlich erfolgreich** sein kann. Deshalb setzen wir mit dem Umbau des Konzerns alles daran, unsere Angebote im Schienenverkehr noch marktgerechter und kundenfreundlicher zu gestalten. Denn die Eisenbahn in Deutschland befindet sich heute in einem harten Wettbewerb.



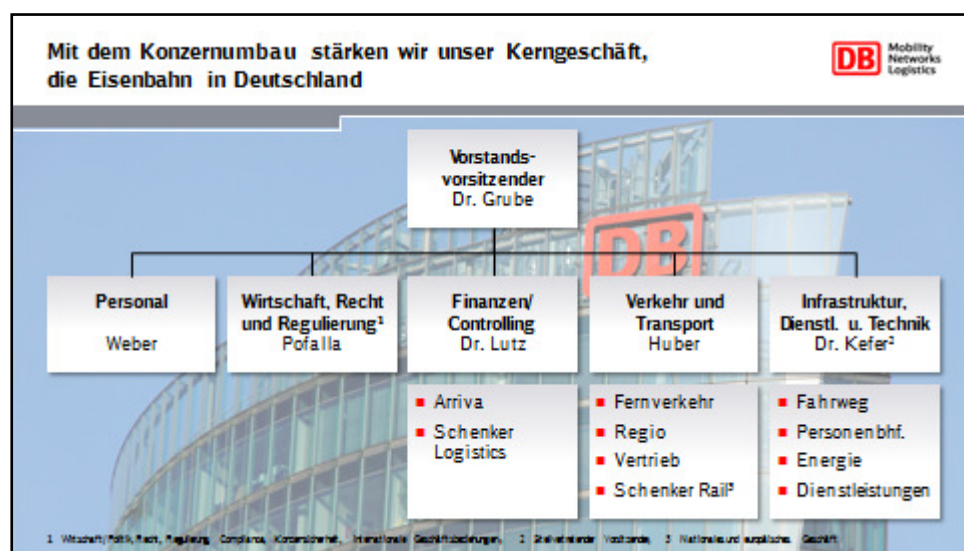
Im **Fernverkehr** haben wir es mit einer Vielzahl neuer Anbieter zu tun – Fernbus, Carsharing, Ridesharing.

Im **Schienepersonennahverkehr** sind immer mehr ausländische Wettbewerber aktiv. Nahverkehrsverträge werden zunehmend in Einzelleistungen gesplittet, wodurch wir mit unseren besonderen Vorteilen als Systemverbund nicht mehr so gut punkten.

Im **Schiengüterverkehr** sorgen seit 2012 sinkende Kraftstoffpreise von durchschnittlich 7,5 Prozent pro Jahr und die geringere LKW-Maut für erhöhten Wettbewerbs- und Margendruck.

Gleichzeitig belasten Regulierung und steigende Energie- und Personalkosten das Eisenbahnsystem insgesamt immer stärker.

Deshalb führen wir zukünftig unsere Eisenbahnkompetenz organisatorisch noch enger zusammen. Damit schaffen wir den Rahmen für eine bessere Auslastung des deutschen Schienennetzes und unserer Züge. Wir führen das Kerngeschäft aus einer Hand. Konkret stellt sich die neue Struktur wie folgt dar:



Im neuen Vorstandsressort „Verkehr & Transport“ sind ab sofort DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb und – das ist neu – DB Schenker Rail mit seinem gesamten europäischen Netzwerk vereint. Die neuen Strukturen sind der Startschuss für ein längerfristig angelegtes Umbauprogramm, um die Eisenbahnaktivitäten wieder erfolgreicher zu machen. In diesem Zusammenhang werden bis Ende des Jahres auch einzelne Geschäftsmodelle auf ihre Wirtschaftlichkeit und operative Exzellenz hin geprüft und optimiert.

In zwei Geschäftsfeldern erfolgen bereits zum 1. September auch personelle Veränderungen.

Bei DB Schenker Logistics übernimmt **Jochen Thewes** die Funktion des Vorstandsvorsitzenden. Herr Thewes hat zuletzt sehr erfolgreich unsere Logistikgeschäfte in der Region „Asia-Pacific“ geleitet.

Auch bei DB Schenker Rail, unserer Schienengüterverkehrsgesellschaft, wird es an der Spitze zu Veränderungen kommen. **Dr. Alexander Hedderich** wird sein Mandat als Vorstandsvorsitzender zum 31. August niederlegen. Die Nachfolge für diese Funktion werden wir kurzfristig bekannt geben.

Auf der Abbildung sehen Sie auch noch einmal die neue Zuordnung von DB Arriva und DB Schenker Logistics zum Ressort „Finanzen/Controlling“. Und ich möchte abschließend auch noch einmal wiederholen: Ein Verkauf beider Gesellschaften wird nicht angestrebt. Wir reden allenfalls von einer Teil-Privatisierung und der Hereinnahme von Minderheitsbeteiligungen.

Bei den deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen steht eine Teilprivatisierung auf absehbare Zeit **nicht** an. Ein Börsengang ist zurzeit **nicht** geplant.



Die Ziele unseres gesamten Umbaus sind jetzt, mit einer strafferen Organisation...

- **erstens**, unsere Produkte - vor allem bei der Eisenbahn in Deutschland - im digitalen Zeitalter nachhaltig erfolgreich am Markt zu platzieren,

- **zweitens**, aus führenden Wettbewerbspositionen heraus die Mobilität 4.0 aktiv mitzugestalten. Wir wollen hier Treiber sein!
- Und **drittens**, das Image der Marke DB weiter zu verbessern.

Es geht vor allem darum, Entscheidungen zu beschleunigen und schneller konkrete Verbesserungen für den Kunden zu erzielen.

Dazu gehört auch, dass wir im operativen Geschäft neue Wege gehen.

Zum Beispiel mit der Beteiligung an dem Start-Up-Unternehmen „flinc“, der Kooperation mit Daimler im Carsharing oder den Innovationsoffensiven in unseren Labs im Frankfurter Bahnhofsviertel und an der Jannowitzbrücke hier in Berlin.

Die Modernisierung der DB geht weiter. Am 1. August fällt der Startschuss für den Konzernumbau.

Wir werden in den verbleibenden Monaten des **zweiten Halbjahres** erneut vieles auf den Weg bringen: **Neue Züge, neue Hochgeschwindigkeitsverbindungen, neue digitale Angebote** – um nur einiges zu nennen.


Nachdem wir in diesem Sommer weitere fabrikneue ICEs der Baureihe 407 in Betrieb genommen haben, folgen bis Ende des Jahres die ersten Doppelstock-InterCity-Züge. Auch der erste Zug der künftigen ICE-Generation „ICx“ wird noch in diesem Jahr für die Zulassungsfahrten vorbereitet. Anders als in der Vergangenheit werden wir neue Züge künftig mindestens ein Jahr lang im Test haben. Damit gewährleisten wir unseren Kunden ein Höchstmaß an Qualität und Zuverlässigkeit.

Ein weiterer Meilenstein ist die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke „VDE 8.2“ zwischen Halle/Leipzig und Erfurt – der nächste große Abschnitt der durchgehenden Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin-München. Millionen Bahnkunden in Deutschland werden dadurch ab Dezember von deutlich kürzeren Reisezeiten profitieren. Denn die infrastrukturellen Erweiterungen wirken sich positiv auf das gesamte deutsche Streckennetz aus.

Als neue digitale Anwendung steht unseren Kunden vom kommenden Herbst an das ICE-Portal zur Verfügung. Ein Informations- und Entertainment-Angebot, das den Service im Zug weiter verbessert.

Soweit ein kurzer Ausblick auf die verbleibenden Monate des zweiten Halbjahres. Meine Damen und Herren, mit dem Aufbruch in das digitale Zeitalter geht jetzt ein weitreichender Umbau des „Deutsche Bahn“-Konzerns einher. Wir machen die neue DB schlanker, schneller, effizienter und noch kundenorientierter. Und damit übergebe ich das Wort an meinen Kollegen, Finanzvorstand Dr. Richard Lutz.

Vielen Dank.

Fotonachweis	
	
Titelbild	Max Lautenschläger
Folie 2	Volker Emerleben
Folie 3	Jet-Foto/Kranert
Folie 4	Linke Spalte von oben: Jo Krohner, Claus Weber, Margit Wild; Mitte: ClipDealer (#70410), rechts: pettyimages (#108272075)
Folie 5	Max Lautenschläger, Max Lautenschläger
Folie 6	Von oben links (Uhrzeigersinn): Volker Emerleben, Jet-Foto/Kranert, Volker Emerleben, pettyimages #71590589, Frank Kriesel, Georg Wagner
Folie 7	Volker Emerleben
Folie 8	Jo Krohner

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 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