



„Qualität, die überzeugt!“

Bilanz-Pressekonferenz 2017

Deutsche Bahn AG

Rede von Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender

Berlin, den 23. März 2017

– Es gilt das gesprochene Wort. –



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie auch im Namen meiner Kollegen herzlich zu unserer Bilanz-Pressekonferenz 2017. Bevor ich auf das Geschäftsjahr 2016 und unsere Erwartungen für das laufende Jahr 2017 näher eingehe, gestatten Sie mir zwei Vorbemerkungen.

Erstens: Einige von Ihnen waren ja gestern dabei, als ich nach der Hauptversammlung von Bundesminister Dobrindt und unserem Aufsichtsratsvorsitzenden Professor Felcht als neuer Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG vorgestellt worden bin. Ich möchte auch an dieser Stelle noch einmal sagen: Ich danke sehr für das meiner Person entgegengebrachte Vertrauen und freue mich auf die kommenden Jahre. Vielleicht wissen Sie, dass ich aus einer Eisenbahner-Familie in der Pfalz stamme.

Da ist der Job als Chef der Deutschen Bahn für mich natürlich kein Job wie jeder andere, sondern eine Herzensangelegenheit und große Ehre zugleich. Und wer mich kennt, der weiß, dass ich diese Führungsverantwortung mit Leidenschaft und Konsequenz übernehmen werde. Dabei war es für mich keineswegs selbstverständlich, nach Studium und Promotion zur Deutschen Bahn zu gehen.

Dass ich mich dann doch für die Bahn entschieden habe, hatte mit der Aufbruchsstimmung der gerade beschlossenen Bahnreform zu tun. Diese Aufbruchsstimmung ist jetzt wieder zu spüren. Vor allem durch die Veränderungen, die das Programm „Zukunft Bahn“ angestoßen hat. Und ganz persönlich ist natürlich die Berufung zum Vorstandsvorsitzenden auch ein Aufbruch für mich.

Heute verspreche ich den Kunden und Mitarbeitern nicht, dass sich jetzt alle Probleme bei der Bahn in Luft auflösen werden. Aber ich verspreche den Kunden und Mitarbeitern, dass ich gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen mit aller Energie daran arbeiten werde, die Deutsche Bahn Stück für Stück noch attraktiver zu machen.

Die komplexen Herausforderungen unserer Tage lassen sich nur von motivierten und funktionierenden Teams bewältigen. Daher bin ich sehr froh, dass ich ein solches Team mit meinen Kollegen Ronald Pofalla, Berthold Huber und Ulrich Weber bilde. Jetzt kommt es in den anstehenden Monaten darauf an, gemeinsam mit dem Aufsichtsrat unsere Strukturen und unser Vorstandsteam so weiter zu entwickeln, dass wir dann alle zusammen unsere Deutsche Bahn in eine erfolgreiche Zukunft steuern können.

Zweite Vorbemerkung: Sie sehen, dass wir unsere Bilanz-Presskonferenz zum ersten Mal an einem besonderen Ort machen, nämlich in unserem ICE-Werk hier in Berlin-Rummelsburg. Der Grund dafür steht live und in Farbe vor Ihnen, direkt neben dem ICE 2: unser neuer Star auf Rädern, der ICE 4! Moderner Reisekomfort, innovative Technik und hohe Umweltfreundlichkeit – all das und noch viel mehr zeichnet den ICE 4 aus. In Zukunft wird unser modernster Zug auch hier in Rummelsburg gewartet, und deshalb fanden wir es besonders passend, die Bilanz-Presskonferenz hier vor Ort abzuhalten. Damit Sie nicht nur wie sonst üblich Modelle von unseren Zügen zu sehen bekommen, sondern „richtige Züge in Modellgröße 1:1“.

Meine Damen und Herren, nach diesen beiden Vorbemerkungen komme ich nun zum Geschäftsjahr 2016. Sie erinnern sich: 2015 war ein schwieriges Jahr für uns.

Wir haben mit einem Jahresverlust von 1,3 Milliarden Euro abgeschlossen und unsere operativen Ziele nicht erreicht. Dafür waren auch Sondereffekte wie Sturm und Streik verantwortlich.

Aber wir hatten auch strukturelle Herausforderungen, die wir mit dem Mitte 2015 eingeleiteten Konzernumbau und dem Programm „Zukunft Bahn“ angegangen sind. Heute, ein Jahr danach können wir mit einem gewissen Stolz sagen: Wir haben die Trendwende geschafft!

2016 war ein gutes Jahr für unsere Kunden - und deshalb auch ein gutes Jahr für uns als DB. Wir haben die Produktqualität erhöht und die Pünktlichkeit deutlich gesteigert. Wir haben einen neuen Fahrgastrekord im Fernverkehr erreicht. Wir haben einen neuen Trassenrekord auf dem Netz erzielt. Und wir haben einen operativen Gewinn in Höhe von 1,946 Milliarden Euro erwirtschaftet, der wieder besser als im Vorjahr liegt und einen ganz ordentlichen Sprung nach oben gemacht hat.

Unsere operativen Ziele haben wir damit erreicht beziehungsweise sogar übertroffen. Und aus dem Jahresverlust von minus 1,3 Milliarden Euro ist ein Gewinn von gut 700 Millionen Euro geworden, der ausreichen wird, um die Dividende zu bezahlen. Um es auf den Punkt zu bringen: Das Geschäftsjahr 2016 hat gezeigt, dass unsere Formel im Programm „Zukunft Bahn“ funktioniert: „Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg!“ Das gibt uns Kraft und Zuversicht für die Zukunft, weshalb wir trotz aller Herausforderungen positiv auf das aktuelle Geschäftsjahr 2017 blicken.

Aber dazu später. Jetzt will ich zunächst darauf eingehen, was wir in 2016 alles in Sachen „Kunde und Qualität“ erreicht haben. Im Rahmen unseres Qualitätsprogramms „Zukunft Bahn“ haben wir das Jahr 2016 unter das Motto gestellt: „Ärgernisse beseitigen!“

Insbesondere bei unseren vier Kernthemen

- Pünktlichkeit,
- Reisenden-Information,
- Fahrzeugqualität
- und Bahnhofsqualität

wollten wir deutliche Fortschritte erzielen.

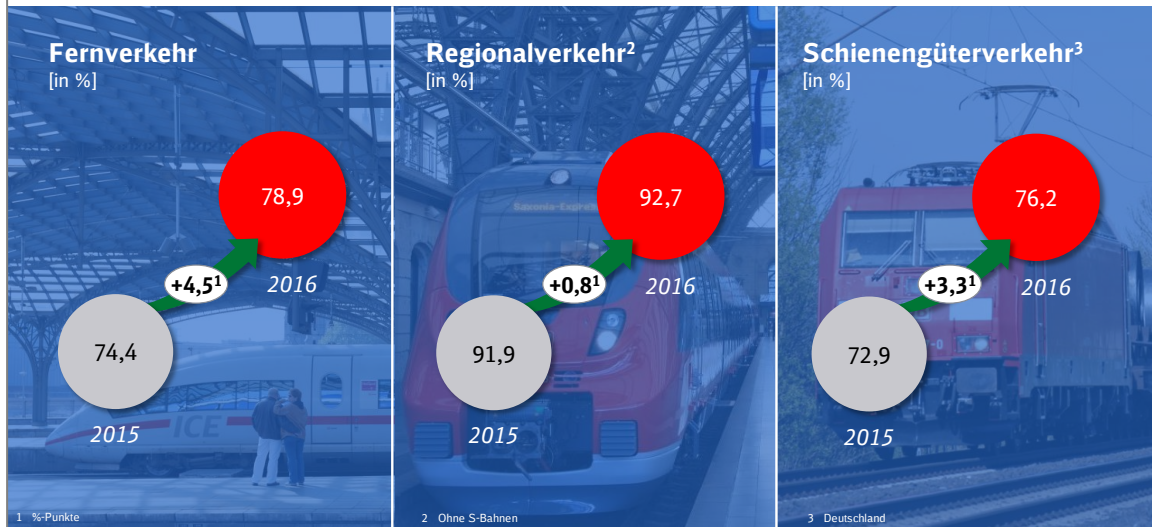
Wenn man Bilanz zieht – und das sollte man ja bei Bilanz-Presskonferenzen –, kann man sagen, dass uns fast alles gelungen ist, was wir uns für 2016 vorgenommen haben. Wir sind noch lange nicht am Ziel, aber wir sind auf einem guten Weg! Auf einige Beispiele will ich im Folgenden eingehen.



Von zentraler Bedeutung für unsere Kunden ist und bleibt das Thema Pünktlichkeit. Und hier lässt sich klar sagen: Wir haben in 2016 unsere Pünktlichkeit deutlich verbessert!

Das gilt nicht nur für unsere Fernverkehrszüge, sondern auch für den Regionalverkehr mit DB Regio und den Schienengüterverkehr mit DB Cargo.

In allen Bereichen des Schienenverkehrs konnten wir unsere Pünktlichkeit steigern



2016 waren zum Beispiel unsere Fernverkehrszüge im Durchschnitt zu 78,9 Prozent pünktlich unterwegs. Das sind 4,5 Prozentpunkte mehr als noch in 2015 – und übrigens der höchste Anstieg innerhalb eines Jahres seit 2011. Im Regionalverkehr konnten wir die Pünktlichkeit auf hohem Niveau weiter steigern. Und im Schienengüterverkehr haben wir nicht nur einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr erreicht, sondern unsere Pünktlichkeitsziele deutlich übertroffen.

Lassen Sie mich an dieser Stelle auch eines ganz deutlich sagen: Wir verbessern unsere Qualität nicht auf Kosten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Gegenteil! Von pünktlichen DB-Zügen kann der gesamte Bahnsektor in Deutschland profitieren.

Die grundsätzlich gute Nachricht: Den Rückenwind aus 2016 haben wir auch in das Jahr 2017 mitgenommen. Bis zum 15. März 2017 haben wir zum Beispiel im Fernverkehr eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 83,9 Prozent erreicht und liegen damit 3,4 Prozentpunkte oberhalb des Vorjahres. Ein weiterer Erfolg für unsere Kunden ist das flächendeckende und kostenlose WLAN in beiden ICE-Klassen, das wir zum 1. Januar 2017 eingeführt haben.

Mit WLAN bieten wir unseren Kunden einen echten Mehrwert



**Alle ICE mit WLAN -
1. und 2. Klasse kostenlos**

Der neue Service wird von unseren Kunden sehr gut angenommen und auch unabhängige Experten geben uns gute Noten. Besonders erfreulich: Die Kundenzufriedenheit mit dem WLAN hat sich nahezu verdoppelt. Erfreulich ist auch unser neuer Rekord bei den Reisenden im Fernverkehr.

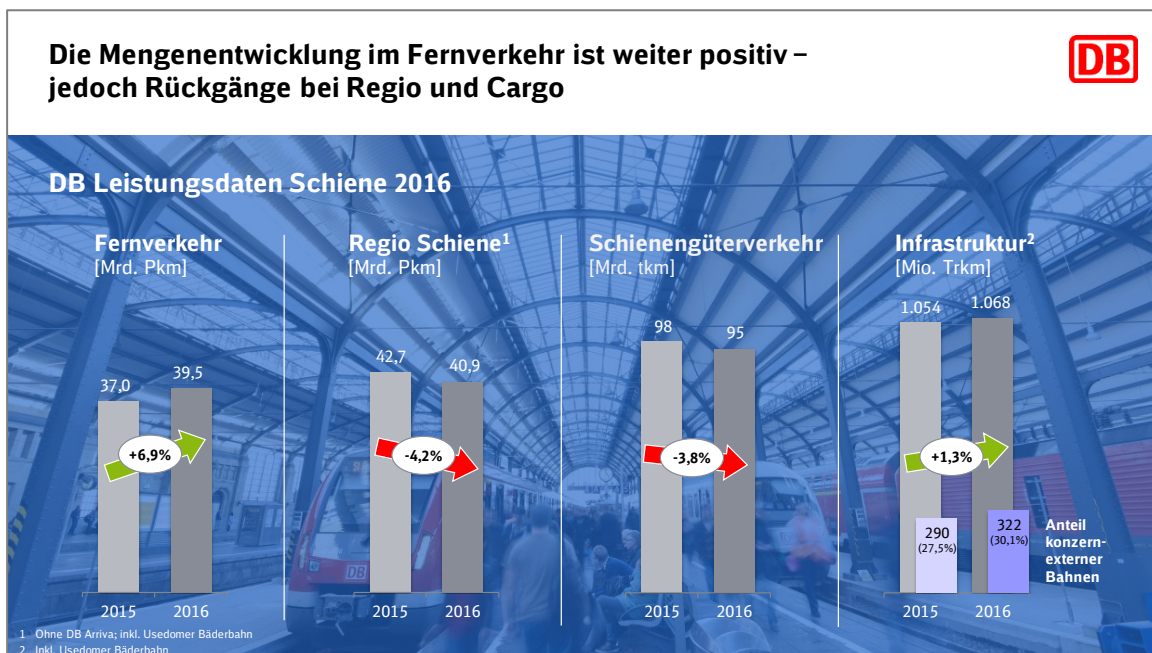
Wir haben die Anzahl unserer Reisenden im Fernverkehr erneut erhöht



**Fahrgastrekord 2016
+7 Mio. Reisende**
139 Mio. Fernverkehrsreisende

Über 139 Millionen Fahrgäste haben unsere Fernverkehrszüge genutzt. Das entspricht einer Steigerung um rund sieben Millionen Kunden beziehungsweise 5,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Der Rekord bei den Reisendenzahlen hat sich auch auf die Leistungsdaten des Fernverkehrs ausgewirkt, wie die folgende Abbildung zeigt.



Die Bahn hat im Fernverkehr ganz klar an Attraktivität gewonnen. Parallel zu den Reisenden ist auch die Verkehrsleistung im Fernverkehr gestiegen und zwar um fast sieben Prozent! Rückläufig war die Verkehrsleistung hingegen im Schienenpersonennahverkehr. Ursache sind vor allem die verlorenen Ausschreibungen im Bestandsgeschäft.

Doch auch hier blicken wir mit etwas mehr Optimismus nach vorne. Grund sind jüngste Erfolge von DB Regio im Zusammenhang mit Ausschreibungsgewinnen und der Vergabe von Verkehrsverträgen. Zum Beispiel der endgültige Zuschlag für die S-Bahn Nürnberg oder für die Rheintalbahn.

Beim Schienengüterverkehr läuft unser umfassendes Konzept zur Neuausrichtung. Bei der Infrastruktur ist die Betriebsleistung um 1,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Mit anderen Worten: Noch nie waren so viele Züge im deutschen Schienennetz unterwegs.

Gleichzeitig hat sich der Anteil anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen von rund 27,5 Prozent im Jahr 2015 auf mehr als 30 Prozent im letzten Jahr gesteigert. Auch dies ist ein neuer Rekord.

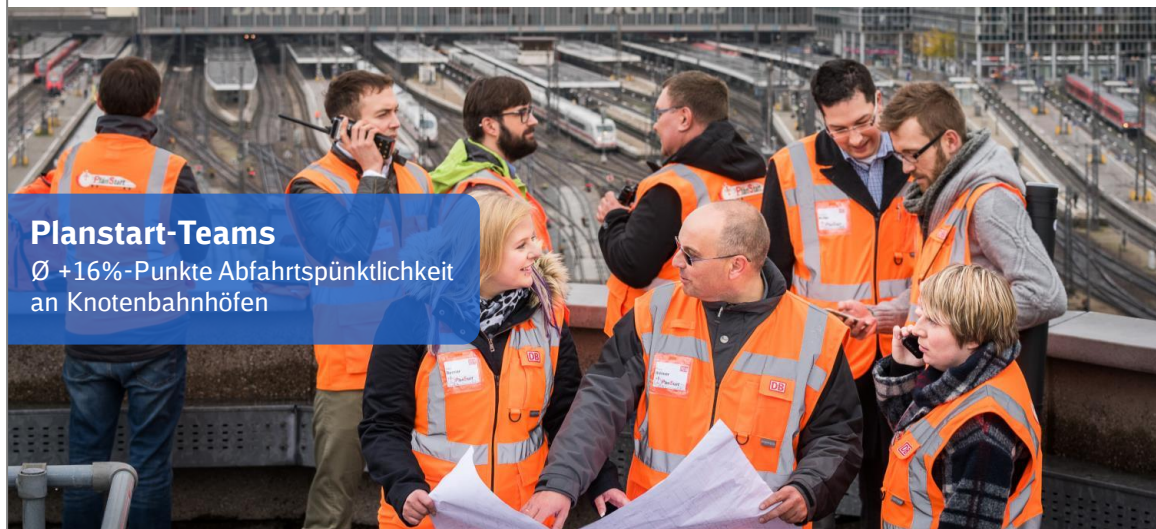
Keine Frage: Der Wettbewerb gewinnt weiter an Dynamik, und wir wollen und werden uns hier mit überzeugenden Produkten und höchster Qualität behaupten. Mit unserem Programm „Zukunft Bahn“ sind wir auf dem richtigen Weg, und die ersten Erfolge geben uns Recht. Diese Erfolge sind uns übrigens nicht einfach so in den Schoß gefallen. Sie sind das Ergebnis harter Arbeit.

Manches hat ziemlich viel Kraft gekostet. Und manchmal haben wir erst „über den Kampf zum Spiel gefunden“, wie die Fußballer so schön sagen. Aber: Wir waren erfolgreich! Und: Tore schießen und Spiele gewinnen macht Spaß.

Wie sind diese Erfolge konkret zustande gekommen? Auch hierzu will ich Ihnen ein paar Einblicke geben. Stichwort: Maßnahmen zur Pünktlichkeitsverbesserung.

Mit dem Programm Zukunft Bahn haben wir gezielt Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit durchgeführt

Zukunft
▶▶ **Bahn** 



Für eine verbesserte Pünktlichkeit haben sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf die Jagd nach jeder verlorenen Minute gemacht.

Ganz wichtig waren hierbei unsere Planstart-Teams, die die Abfahrtspünktlichkeit an den zehn größten Bahnhöfen im Durchschnitt um rund 16 Prozentpunkte gesteigert haben.

Nächstes Thema: die Reisenden-Information. Diese haben wir mit mehr als 2.000 neuen Multizuganzeigen deutlich verbessert.

**Zukunft
▶▶▶ Bahn**

Wir haben die Reisendeninformation für unsere Kunden verbessert und die Qualität unserer Fahrzeuge erhöht

Multizuganzeige
Über 2.000 neue Anzeigen

Wagenreihung
Rund 96% korrekte Anzeige

RESET Fernverkehrsflotte
Rund 250 ICE, knapp 200 Loks und rund 1.400 Reisezugwagen überholt

Auch informieren wir unsere Fahrgäste zuverlässiger, etwa mit der Wagenreihungs-Anzeige in unserer DB Navigator-App. Am Bahnsteig selbst wurde zu rund 96 Prozent korrekt angezeigt, in welcher Richtung die Züge in den Bahnhof einfahren.

Und mit der Frischekur „RESET“ haben wir die gesamte Fernverkehrsflotte fit gemacht. Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass wir 2016 ein Hauptaugenmerk auf unser Eisenbahngeschäft in Deutschland gelegt haben.

Das ist auch richtig so! Denn hier sind drei Viertel des Kapitals des Konzerns gebunden, hier fließen 90 Prozent der Investitionen, und hier haben wir im Moment auch die größten Herausforderungen. Nichtsdestotrotz müssen wir im Sinne einer nachhaltigen Strategie und langfristigen Zukunftsfähigkeit zwei weitere Themen im Auge behalten:

Zum einen die weitere Internationalisierung unserer Geschäftsaktivitäten, zum anderen das proaktive Umgehen mit der Digitalisierung. Dabei geht es übrigens nicht um ein „entweder-oder“, sondern um ein „sowohl-als-auch“. Wir müssen uns mit dem Programm „Zukunft Bahn“ um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland kümmern und gleichzeitig die Internationalisierung und Digitalisierung vorantreiben. Nur wenn wir beides im Blick haben, werden wir langfristig erfolgreich sein! Auf die Digitalisierung komme ich ganz am Schluss noch einmal zu sprechen.

Lassen Sie mich daher im Folgenden auf unsere beiden internationalen Geschäftsfelder eingehen. Denn bei der Internationalisierung sind wir gut vorangekommen. Bei unserer Tochter DB Arriva stehen die Zeichen auf Wachstum.

**Wir sind mit DB Arriva weiter auf Wachstumskurs
und haben den Betrieb großer Verkehrsverträge aufgenommen**





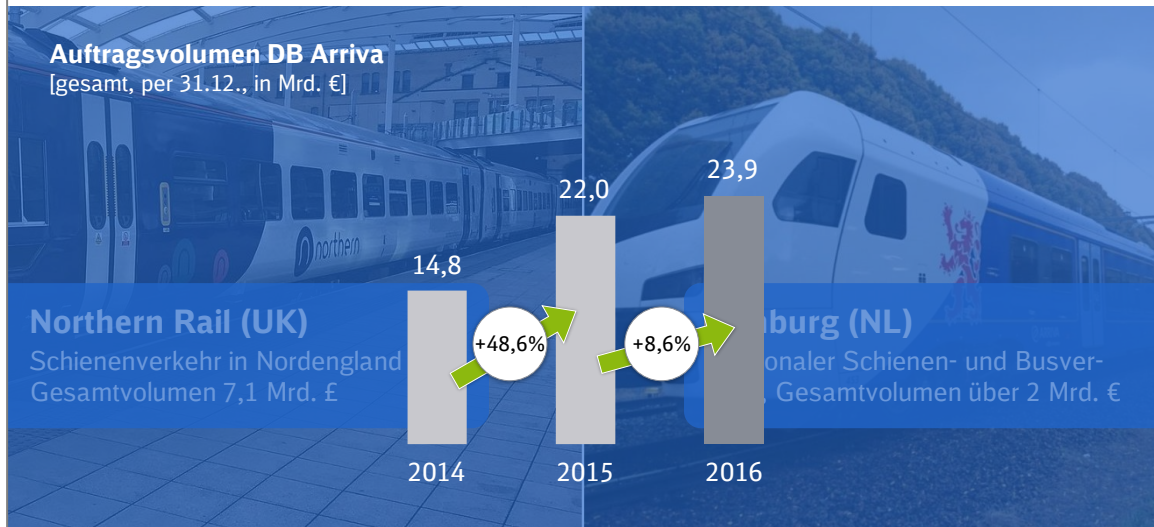
Northern Rail (UK)
Schienenverkehr in Nordengland
Gesamtvolumen 7,1 Mrd. £



Limburg (NL)
Regionaler Schienen- und Busverkehr,
Gesamtvolumen über 2 Mrd. €

Große gewonnene Verkehrsprojekte wie Northern Rail und Limburg sind 2016 gut angelaufen und werden weiter entwickelt. Unsere Erfolge im Wettbewerb spiegeln sich auch in unseren Auftragsbüchern wider, die bei DB Arriva in den letzten drei Jahren deutlich angestiegen sind!

**Wir sind mit DB Arriva weiter auf Wachstumskurs
und haben den Betrieb großer Verkehrsverträge aufgenommen**



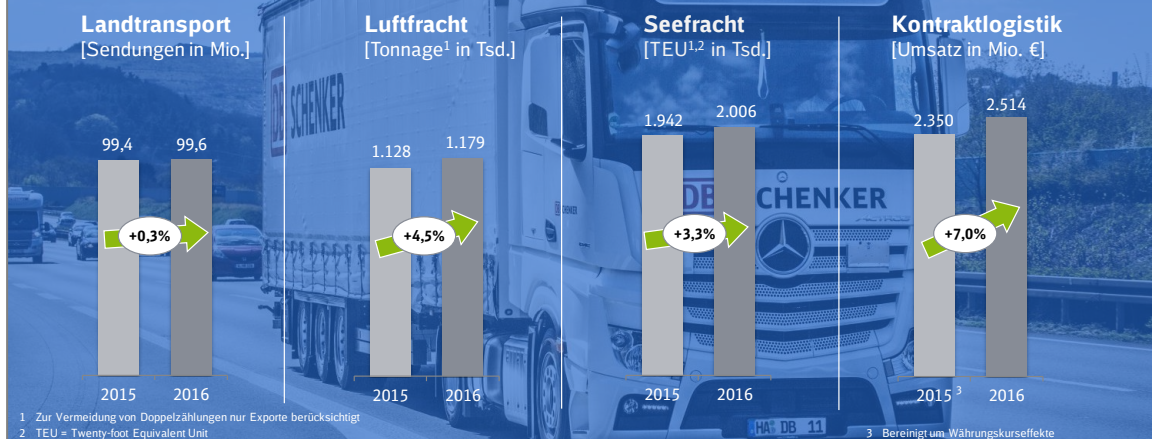
Gleichzeitig sehen wir im anstehenden Brexit und dem damit verbundenen Kursverlust des britischen Pfunds Herausforderungen für unsere Geschäfte. In Zukunft setzen wir daher alles daran, dass wir unsere Aktivitäten mit DB Arriva nicht nur in Großbritannien, sondern auch in ganz Europa weiter ausbauen. Hier hat DB Arriva im Vergleich zu Wettbewerbern eine ausgezeichnete Ausgangsposition. Wachstumspotenzial sehen wir vor allem in den Märkten in Osteuropa.

In der Logistik bei DB Schenker, unserem zweiten großen internationalen Geschäft, zeigen alle Pfeile nach oben.

Die Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik sind auf Wachstumskurs – stabile Entwicklung im Landtransport



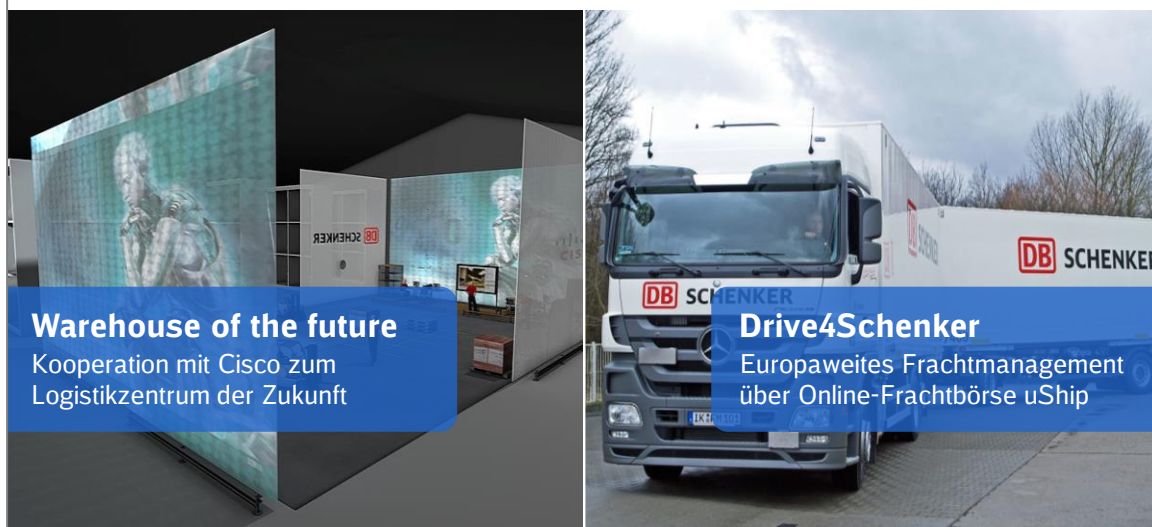
Leistungsdaten DB Schenker 2016



Vor allem die Kontraktlogistik hat erneut dazugewonnen und ihren Umsatz um sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 2,5 Milliarden Euro gesteigert.

Hier, wie auch bei DB Schenker insgesamt, nutzen wir die Chancen der Digitalisierung, um uns zukunftsfähig aufzustellen. Zwei Beispiele:

Mit DB Schenker wachsen wir weiter stark in der Kontraktlogistik und stellen uns mit unserem Kooperationspartner uShip zukunftsfähig auf

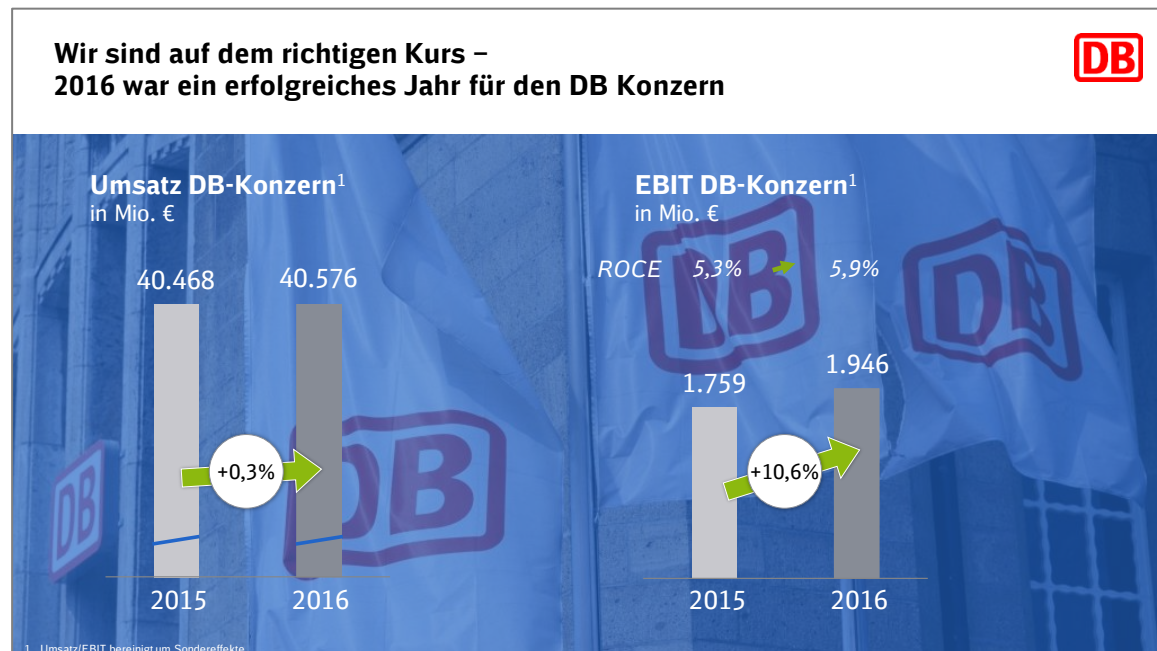


Erstens: Wir arbeiten in unserer strategischen Innovationspartnerschaft mit dem IT-Anbieter Cisco am digitalen Logistikzentrum der Zukunft.

Zweitens: Wir stellen mit der 2016 unterzeichneten und jetzt angelaufenen Kooperation mit der US-Online-Frachtbörse uShip den europäischen Landverkehr von DB Schenker auf ein neues Fundament. Zum ersten Mal bringen wir mit uShip-Technik Transporteure und Fracht im Landverkehr online zusammen, ganz einfach über Handys und Tablets.

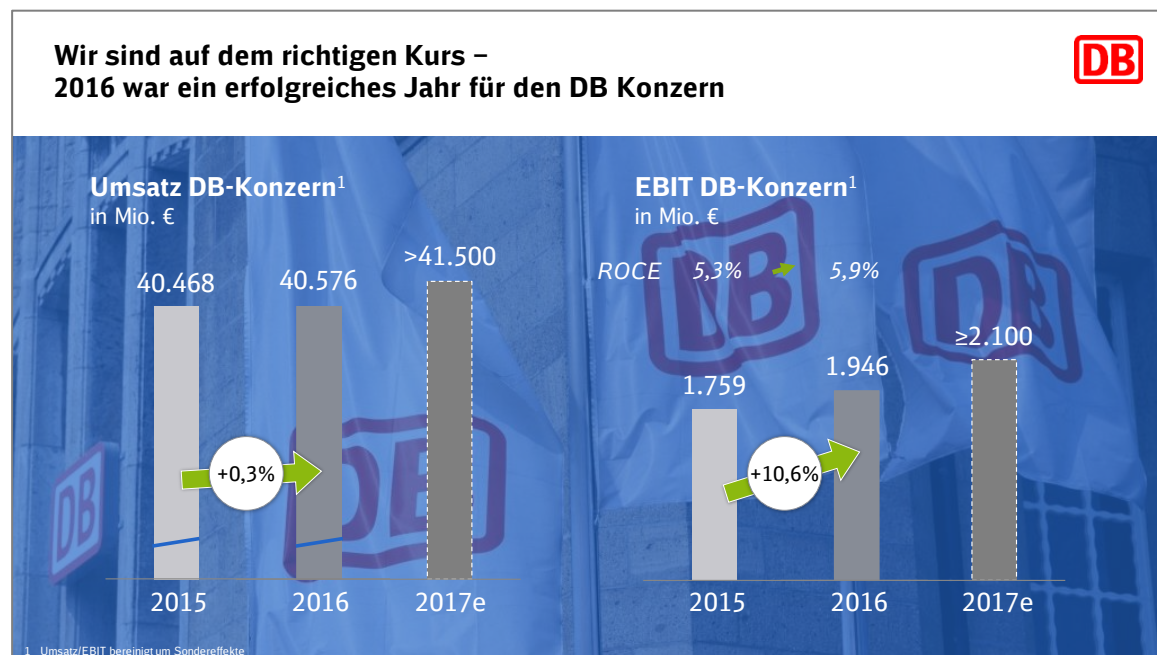
„Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg“: Das ist und bleibt unsere Formel, nicht nur im Programm „Zukunft Bahn“, sondern für unsere gesamten unternehmerischen Aktivitäten! Wir sind überzeugt, dass eine nachhaltige wirtschaftliche Tragfähigkeit nur gelingen kann und wird, wenn Produktqualität und Kundenzufriedenheit unser Denken und Handeln bestimmen.

Und dass Produktqualität und Kundenzufriedenheit nicht im Widerspruch zu wirtschaftlichem Erfolg stehen müssen, zeigt die finanzielle Performance des Geschäftsjahres 2016. Denn auch Umsatz und operatives Ergebnis haben sich 2016 positiv entwickelt!



Der ausgewiesene Umsatzanstieg ist zwar mit 0,3 Prozent eher verhalten. Aber auf vergleichbarer Basis – also insbesondere unter Bereinigung der Wechselkurseffekte – sprechen wir bereits von einem Umsatzanstieg von 1,6 Prozent.

Besonders erfreulich ist, dass wir nach Jahren des operativen Ergebnismrückgangs im Jahr 2016 wieder ein operatives Ergebnis zeigen, das oberhalb des Vorjahres liegt und auch unsere Erwartungen übertroffen hat. Eine ähnlich positive Entwicklung sehen wir derzeit für das Jahr 2017.



Wir prognostizieren für das laufende Geschäftsjahr einen Umsatz von mehr als 41,5 Milliarden Euro und ein EBIT von mindestens 2,1 Milliarden Euro. Die ersten Monate dieses Jahres bestätigen uns in dieser Annahme: Umsatz und EBIT entwickeln sich derzeit sehr erfreulich.

Kurzum: Wir haben 2017 einen sehr ordentlichen Start hingelegt. Eines ist mir ganz wichtig an dieser Stelle zu betonen: Unsere Vielfalt ist unsere Stärke. 2016 wurde unser Erfolg breit über alle Geschäftsfelder der Deutschen Bahn getragen. Darauf bauen wir weiter auf.

Meine Damen und Herren, nachdem ich Ihnen bereits einen finanziellen Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr gegeben habe, lassen Sie uns auch darüber sprechen, was für dieses Jahr konkret für unsere Kunden auf der Agenda steht.

So viel ist bereits klar: Wir streben weitere Qualitäts- und Produktverbesserungen für unsere Kunden bei der Eisenbahn in Deutschland an. Eines unserer großen, zentralen Ziele: Wir wollen die Pünktlichkeit in allen Schienenverkehrssparten weiter steigern. Im Fernverkehr streben wir zum Beispiel eine Pünktlichkeit von 81 Prozent an.

Das - so viel steht fest - erreichen wir nur als gesamtes DB-Team, indem wir uns optimal vorbereiten, unbedingten Kampfgeist zeigen und mit vollem Einsatz dabei sind. Wenn Sie so wollen, der Spirit von „Zukunft Bahn“.

An dieser Stelle möchte ich das Wort an meine Vorstandskollegen Ronald Pofalla und Berthold Huber übergeben. Denn die beiden verantworten als Vorstand für Infrastruktur und als Vorstand für Personenverkehr das, was für eine erfolgreiche Zukunft der Bahn notwendig ist: eine zukunftsfähige Infrastruktur und Mobilitätslösungen, die überzeugen.

Ronald Pofalla: Lieber Richard, vielen Dank! Meine sehr geehrten Damen und Herren, auch von mir ein herzliches Willkommen.

Die entscheidende Voraussetzung dafür, dass Züge pünktlich sind, ist eine verlässlich funktionierende Infrastruktur. Deshalb investieren wir mit Unterstützung des Bundes Rekordsummen in das Netz und setzen unseren Modernisierungskurs konsequent fort.

Wir investieren so viel wie noch nie in die Modernisierung des Schienennetzes und reduzieren gleichzeitig die Verspätungen



Invest Schiene 2017

7,5 Mrd. €

Modernisierung sowie Neu-/Ausbau

Allein in diesem Jahr fließen rund 7,5 Milliarden Euro in die Modernisierung sowie den Neu- und Ausbau des Netzes – mit steigender Tendenz in den nächsten Jahren. Grundlage für die Verjüngungskur des Schienennetzes ist die bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB. Ich kann Ihnen sagen, dass wir mit dem größten Infrastruktur-Modernisierungsprogramm in der Bahngeschichte zur Halbzeit voll im Plan liegen!

Was hat sich bisher konkret verbessert? 2016 sind die Infrastrukturmängel im Vergleich zum Jahr 2010 um 55 Prozent zurückgegangen. Auch bei den Brücken haben wir einen Qualitätssprung erreicht: 2015 und 2016 wurden bereits rund 200 Eisenbahnbrücken modernisiert.

Meine Damen und Herren, für die Vielzahl der Baustellen im bestehenden Netz – in Spitzenzeiten bis zu 850 am Tag – sind die Bündelung in Korridoren und ein professionelles Baumanagement unverzichtbar. Mit unserem optimierten Baumanagement ist es 2016 bereits gelungen, trotz zunehmenden Bauvolumens in Höhe von zwölf Prozent die Verspätungen um elf Prozent zu reduzieren. Das reicht aber nicht. Einerseits müssen wir bauen wie noch nie, andererseits soll es keine Beeinträchtigung geben.

Dieses Spannungsverhältnis aufzulösen, gelingt uns immer besser, aber leider nicht immer. Wir versuchen daher kontinuierlich, die Auswirkungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen gering zu halten.

Deshalb reden wir mit allen, die es betrifft. Gemeinsam suchen wir nach fairen Lösungen, zu denen jeder steht - auch öffentlich. Fakt ist: Für Qualität und Pünktlichkeit muss die gesamte Branche an einem Strang ziehen.

Wir investieren so viel wie noch nie in die Modernisierung des Schienennetzes und reduzieren gleichzeitig die Verspätungen 



Invest Schiene 2017
7,5 Mrd. €
Modernisierung sowie Neu-/Ausbau

Reduktion Verspätungen
11% in 2016
trotz zunehmenden Bauvolumens

Ein erster Schritt ist der „Runde Tisch Baustellenmanagement“, der unter Beteiligung von Bund, Aufgabenträgern, Verbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Netz die Transparenz erhöht und gemeinsame Lösungen erarbeitet. Vor diesem Hintergrund fanden bereits - Stichwort Branchendialog - zahlreiche Gespräche mit allen Bahnen in den entsprechenden Fachgremien statt.

Meine Damen und Herren, unsere Modernisierungsoffensive wird durch zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen ergänzt. Unserem mit Abstand größten Projekt nähern wir uns mit Riesenschritten. Das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8“ wird Ende des Jahres fertig sein.

Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg-Erfurt (VDE 8.1) starten wir eine neue Fernverkehrsära



Zum Fahrplanwechsel nehmen wir das letzte Teilstück, die Strecke Nürnberg-Erfurt, in Betrieb und läuten damit ein neues Bahnzeitalter ein. Künftig legen Bahnkunden auf der Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Berlin und München ihre Reise im ICE-Sprinter in knapp vier Stunden zurück – und sind damit konkurrenzlos schnell.

In München selbst nimmt ein ebenfalls großes Infrastrukturprojekt sehr bald schon konkrete Formen an: Am 5. April feiern wir den Spatenstich für die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Zweifellos ein echter Quantensprung für den öffentlichen Personennahverkehr im Raum München.

An dieser Stelle möchte ich an meinen Kollegen Berthold Huber überleiten. Denn auch der von ihm unter anderem verantwortete DB Fernverkehr ist unter die Bauherren gegangen!

Berthold Huber: Lieber Ronald, vielen Dank. Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren, auch ich begrüße Sie recht herzlich.

Ich mache gerne mit den erfreulichen Neueröffnungen im Jahr 2017 weiter, Du hast ja bereits ein Projekt angedeutet. Ende des Jahres wird unser bundesweit erstes CO₂-neutrales ICE-Instandhaltungswerk in Köln in Betrieb gehen.

Wir wollen weiter Umwelt-Vorreiter sein und investieren auch in umweltfreundliche Instandhaltung



CO₂-neutrales ICE-Werk

Köln-Nippes mit Photovoltaik, Ökostrom, Geothermie und CO₂-freie Klimatisierung

DB Fernverkehr investiert hierfür rund 220 Millionen Euro und sichert 400 Arbeitsplätze. Alle ICE-Baureihen, auch der ICE 4, können hier gewartet werden. Bereits heute nutzen wir den ICE 4 bis zum offiziellen Regelbetrieb im Dezember als Testzug, um für unsere Kunden neue innovative Angebote in der Bordgastronomie und im Bordservice auszuprobieren.

Und unsere ICE 3-Flotte schicken wir nach ca. 15 Jahren Betriebseinsatz ins Redesign. Bei 66 Zügen investieren wir dafür rund 210 Millionen Euro. Zukünftig wird der runderneuerte ICE 3 auch auf der VDE 8-Strecke unterwegs sein – wie von Ronald schon erwähnt sogar in unter vier Stunden als Sprinter von München nach Berlin!

Die ICE 3-Modernisierung ist ein weiterer Meilenstein unseres Programms „Zukunft Bahn“, das die Angebote und Services der Bahn für unsere Kunden insgesamt verlässlicher, einfacher, komfortabler und sympathischer machen soll.

Für mehr Qualität steht auch unser neuer ICE 4. Wir freuen uns bereits heute gemeinsam auf den Start unseres neuen ICE 4, der das Rückgrat unserer gestarteten Fernverkehrsoffensive für die nächste Bahndekade sein wird.



Wir halten an unserem im Frühjahr 2015 beschlossenen Kurs fest:

Bis 2030 werden wir unser Fernverkehrsangebot um 25 Prozent ausbauen und mehr Städte und Regionen miteinander verbinden. Wir haben uns vorgenommen, bis 2030 rund 50 Millionen mehr Fahrgäste zu befördern und haben davon übrigens seit Beginn der Angebotsoffensive jetzt schon zehn Millionen geschafft!

Darüber hinaus sind digitale Angebote unerlässlich, wenn wir unseren Kunden ein modernes Reiseerlebnis bieten möchten. Daher installieren unsere Kollegen in den vier Leitwerken Hamburg, Berlin, Frankfurt und München das neue Video-Angebot mit Kinofilmen und TV-Serien in unserem ICE Portal. In Kooperation mit dem Videostreaming-Anbieter maxdome stehen bald 50 kostenfreie, teilweise monatlich wechselnde Inhalte zur Verfügung.

Beste Unterhaltung an Bord ist damit garantiert! Film- und Seriengenuss

- ohne vorheriges Runterladen,
- ohne Verbrauch von mobilem Datenvolumen
- und ohne Aussetzer im Tunnel.

Komfortabler geht es nicht!

Einige von Ihnen haben vielleicht schon bemerkt, dass wir mit ersten Tests des neuen Angebots in unseren Zügen begonnen haben. In den nächsten Wochen werden wir das Angebot Zug für Zug auf alle ICE ausweiten. Nicht nur im Fernverkehr, auch im Regionalverkehr möchten wir unseren Kunden einen Mehrwert mit digitalen Angeboten bieten, angefangen mit kostenfreiem WLAN.

In Nordrhein-Westfalen, dem bevölkerungsreichsten Bundesland mit täglich rund 1,2 Millionen Reisenden in unseren Bahnen und Bussen, starten wir mit den Aufgabenträgern die ersten Regionalzüge mit einer ähnlichen Empfangstechnik wie in den ICE aus. In anderen Bundesländern gibt es bereits ähnlich erfolgreiche Pilotprojekte. Zudem sind wir in Gesprächen mit den Aufgabenträgern und Mobilfunknetzbetreibern, mit dem Ziel, mehr Regionalverkehrskunden WLAN anbieten zu können.

Meine Damen und Herren, ich möchte auch ein paar Worte zum Schienengüterverkehr sagen. Hier haben wir letztes Jahr viel Vorbereitungsarbeit für den Umbau von DB Cargo geleistet, um unseren Kunden bessere Qualität zu wettbewerbsfähigen Preisen zu liefern.

Ein wichtiger Schritt war und ist hierbei die Einigung mit der Interessenvertretung der Arbeitnehmer. Von daher steht 2017 bei DB Cargo ganz im Zeichen der Umsetzung von „Zukunft Bahn“. Unsere Anstrengungen, den Schienengüterverkehr zu stärken, richten sich dabei nicht nur nach innen, sondern auch nach außen. Am „Runden Tisch Schienengüterverkehr“ des BMVI erörtern wir – gemeinsam mit Vertretern der Branche – die derzeit schwierige Situation im Schienengüterverkehrssektor und daraus folgende Handlungserfordernisse.

Das soll es an einem kurzen Einblick aus dem Ressort Verkehr und Transport gewesen sein. Mit einem Blick in die Zukunft macht jetzt Richard Lutz weiter.

Dr. Richard Lutz: Vielen Dank an Euch beide!

Meine Damen und Herren, Sie entnehmen den Schilderungen, dass wir uns für dieses Jahr viel vorgenommen haben und als Unternehmen insgesamt vieles für unsere Kunden vorantreiben.

Wir arbeiten jedoch nicht nur am Ergebnispotential der nächsten zwölf Monate, sondern treiben bereits heute mit Hochdruck die Mobilität und Logistik von morgen voran. Die Digitalisierung ist hierbei wesentlicher Hebel und Treiber für mehr Kundenqualität.

Unser Kurs steht: Wir kümmern uns weiterhin um drei wesentliche Handlungsfelder.

- Um die Schnittstelle zu unseren Kunden,
- um unsere betrieblichen Prozesse
- und um neue, datenbasierte Geschäftsmodelle.

In drei Handlungsfeldern treiben wir die Digitalisierung zur DB 4.0 voran



Für unsere Kunden tut sich zum Beispiel in Sachen Reisenden-Information 2017 einiges. Die digitale Wagenreihungsanzeige soll bald auch für Intercity-Züge verfügbar sein. Und ab Herbst 2017 bekommen sukzessive alle großen Bahnhöfe die neue DB Information 4.0 als erste Anlaufstelle für Serviceanfragen.

Die Automatisierung des gesamten Bahnbetriebs, also unseres Kerngeschäfts, treiben wir parallel dazu weiter voran.

Im Wesentlichen geht es hier um einen digitalen Fahrplan für mehr Kapazität auf der Schiene und die Automatisierung der gesamten Betriebsdurchführung, konkret: um unsere Stellwerke sowie Leit- und Sicherungstechnik.

Darüber hinaus wollen wir die Schiene mithilfe der Digitalisierung noch stärker mit anderen Verkehrsträgern vernetzen. Das gilt für den Personenverkehr wie für den Güterverkehr gleichermaßen.

Deswegen kümmern wir uns um intelligent vernetzte Mobilitätslösungen, bei denen sich Schiene und Straße perfekt ergänzen. Wir haben dafür Piloten zu autonomen Shuttles erprobt.

Noch in diesem Jahr werden wir in Bayern ein erstes Testfeld für autonomes Fahren im öffentlichen Straßenraum starten. Darüber hinaus testen wir in der Logistik mit unserem Kooperationspartner MAN vernetzte Lkw-Kolonnen.

Meine Damen und Herren, die Digitalisierung ist mit so weitreichenden Veränderungen verbunden, dass wir 2016 eigens ein Ökosystem für die digitale Transformation der DB geschaffen haben. Im Zentrum steht die Entwicklung neuer, datenbasierter Geschäftsmodelle. Und zwar auch jenseits des Kerngeschäfts.

Zum Schluss möchte ich noch ein Thema ansprechen, das mir am Herzen liegt. Meine Damen und Herren, all die Mammutprojekte und Meilensteine, die großen und kleinen Fortschritte - all das wäre ohne das Engagement unserer Mitarbeiter undenkbar. Das Jahr 2016 ist deshalb so gut gelaufen, weil das gesamte DB-Team mitgezogen hat.

Mit Zukunft Bahn haben wir eine große Qualitätsbewegung gestartet – besonderer Dank gilt unseren Mitarbeitern



Wir haben gezeigt, dass Zukunft Bahn eine große, flächendeckende Qualitätsbewegung ist. Ob in den Bahnhöfen, an den Bahnsteigen, in den Stellwerken, in unseren Zügen oder in unseren Werken wie diesem hier!

Unsere Führungskräfte und Mitarbeiter haben im zurückliegenden Jahr Enormes geleistet. Hierfür bedanke ich mich sehr herzlich, auch im Namen meiner Kollegen.

Mein und unser besonderer Dank gilt einem Kollegen, der heute nicht beziehungsweise nicht mehr dabei ist: und das ist Rüdiger Grube. Ihm lagen die Menschen immer ganz besonders am Herzen, egal ob es Kunden waren, Führungskräfte oder Mitarbeiter. Wir als Vorstandsteam danken Rüdiger Grube für die vielen Jahre voller Vertrauen, Wertschätzung und Freundschaft. Und wir wünschen ihm für seine Zukunft alles erdenklich Gute.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das neue Vorstandsteam der Deutschen Bahn hat einen klaren Anspruch: Wir wollen für unsere Kunden jeden Tag besser und attraktiver werden. Mit voller Kraft, breiter Brust und einer großen Portion Leidenschaft verfolgen wir weiter unsere ambitionierten Qualitätsziele.

In diesem besonderen Bahnjahr 2017 geht es uns daher um nichts weniger als: Qualität, die überzeugt!



Vielen Dank.



Fotonachweis



| | | | |
|-------------|--|--------------|--|
| Titelbild | Max Lautenschläger | Folie 12 | Von links: Schenker, Claus Weber |
| Folie 2 | Axel Hartmann | Folie 13, 14 | Wolfgang Klee |
| Folie 3 | Von links: Axels Hartmann, Christoph Müller, Wolfgang Klee | Folie 15, 16 | Frank Kniestedt |
| Folie 4 | Deutsche Bahn | Folie 17 | Volker Emersleben |
| Folie 5 | Uwe Miethe | Folie 18 | Bernhard Fischer |
| Folie 6 | Oliver Lang | Folie 19 | Max Lautenschläger |
| Folie 7 | Deutsche Bahn | Folie 20 | Von links: Deutsche Bahn, Sergey Nivens, Getty Images #586970661 |
| Folie 8 | Von links: Kai Michael Neuhold, Oliver Lang | Folie 21 | Deutsche Bahn |
| Folie 9, 10 | Arriva | Folie 22, 23 | Max Lautenschläger |
| Folie 11 | Michael Neuhaus | | |

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 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

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