



Reden-Forum

Halbjahres-Pressekonferenz 2007

Hartmut Mehdorn
Vorstandsvorsitzender DB AG

Frankfurt/Main, 23. August 2007

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zur Vorstellung unserer Halbjahreszahlen 2007.

Wir können Ihnen heute über eine kontinuierliche und erfolgreiche Entwicklung der DB AG im ersten Halbjahr 2007 berichten. Das Unternehmen ist mit der guten Geschäftsentwicklung wirtschaftlich weiterhin planmäßig und „on track“ unterwegs.

Gleichzeitig haben wir auch unsere strategische Entwicklung als eines der weltweit führenden Verkehrsunternehmen weiter vorangetrieben und können Ihnen einige für uns bedeutende Erfolge vorstellen, die unseren Wachstumskurs untermauern.

Wir können Ihnen heute Vollzug melden: Wir haben unseren Auftrag aus der Bahnreform vollständig erfüllt. Wir haben alle Geschäftsfelder der Reihe nach saniert. 2007 erwirtschaftet auch das Netz erstmals ein nachhaltig positives Ergebnis. Wir haben mehr Verkehr auf der Schiene als je zuvor.

Unsere Strategie mit einer zukunftsweisenden Neuausrichtung des DB-Konzerns zahlt sich also aus. Den Nutzen davon haben unsere Kunden, unsere Beschäftigten und der Wirtschaftsstandort Deutschland.

Bevor ich in die Einzelheiten des Halbjahres-Verlaufs gehe, lassen Sie mich aber zunächst ein anderes Thema ansprechen, das derzeit die Gemüter bewegt – die Tarifaueinandersetzung mit der GDL.

Auf Einzelheiten der laufenden Moderation möchte ich hier nicht eingehen. Denn wir haben für diese Gespräche, die für unsere Seite meine Vorstandskollegin Frau Suckale führt, Stillschweigen vereinbart. Ich möchte daher nur kurz in Erinnerung rufen, warum dieser Tarifkonflikt so besonders schwierig ist.

Die Forderungen der GDL beziehen sich nicht nur auf Lokführer, sondern auf das gesamte Fahrpersonal der Bahn, also auch auf Zugbegleiter und Mitarbeiter der Bordgastronomie. Mehr als 80 Prozent unserer Mitarbeiter, und damit auch große Teile des Fahrpersonals, sind in der Transnet oder GDBA organisiert, mit der wir bereits einen Tarifabschluss vereinbart haben. Dies ist der höchste Tarifabschluss in der Geschichte der DB AG und der höchste in der diesjährigen Tarifrunde.

Damit sind wir an die Grenze des wirtschaftlich Vertretbaren gegangen. Dieser Abschluss kostet pro Jahr 250 Millionen Euro. Aber wir wollen damit den großen Anteil honorieren, den unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Erfolg der Bahn haben.

Im System Bahn tragen viele Berufsgruppen im Schichtdienst rund um die Uhr Verantwortung dafür, dass die Bahn sicher und zuverlässig funktioniert. Die Lokführer sind eine wichtige und verantwortungsvolle Berufsgruppe. Aber ohne die Fahrdienstleiter, die Disponenten, die Mitarbeiter in der Fahrzeug- und Fahrweginstandhaltung, die Mitarbeiter im Bereich von Sicherheit und Service könnte die Bahn ihre Leistungen niemals erbringen.

Für alle diese Beschäftigten sind wir ein fairer und verantwortungsvoller Arbeitgeber und werden dies auch bleiben. Durch unser Beschäftigungsbündnis bieten wir Arbeitsplatzsicherheit bis Ende 2010. Dies bietet keiner unserer Wettbewerber und kaum ein anderes deutsches Großunternehmen.

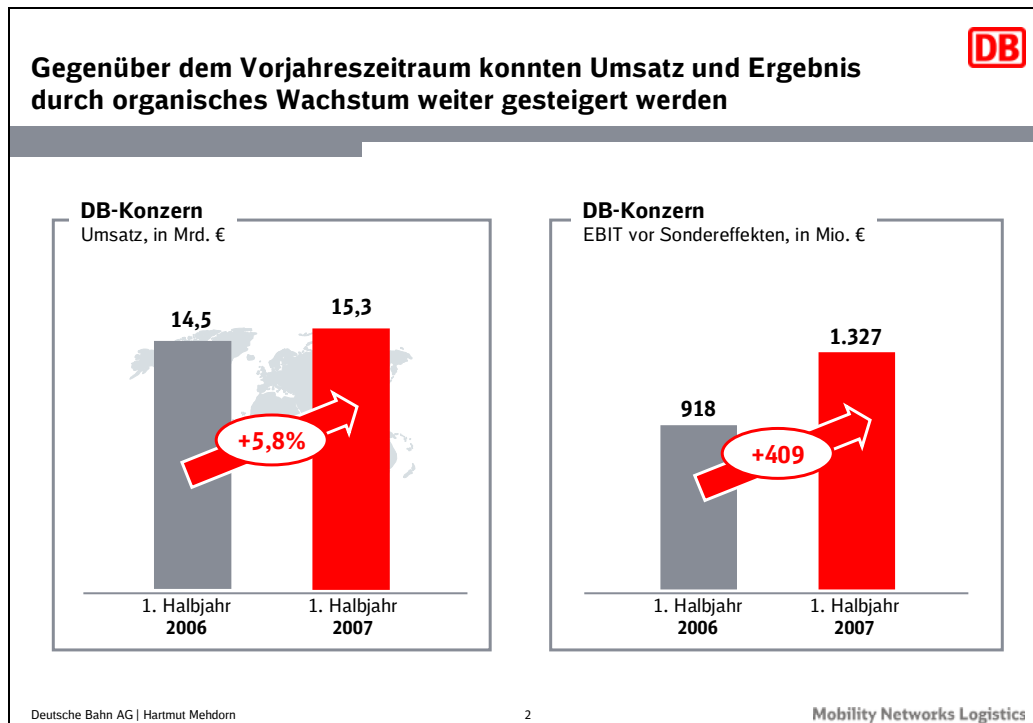
Diese Arbeitsplatzsicherheit können wir nur fortführen, wenn unsere Lohnentwicklung im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten bleibt. Alles andere würde auf Kosten der Arbeitsplätze aller Beschäftigten der DB AG gehen, weil wir im Wettbewerb nicht mehr bestehen könnten. Mit durchschnittlich 33.000 Euro im Jahr liegen unsere Lokführer ohnehin schon bis zu 25 Prozent über dem relevanten Wettbewerb.

Wir müssen uns jetzt der Frage stellen, ob es in Deutschland Schule machen darf, dass sich einzelne Berufsgruppen auf Kosten der überwiegenden Mehrheit ihrer Kolleginnen und Kollegen besser stellen können. Alle anderen, die ebenso - wie gerade auch bei der Bahn - zum Unternehmenserfolg und zum Funktionieren des Systems beitragen, hätten das Nachsehen.

Die oft beschworenen Parallelen zum Marburger Bund oder zur Vereinigung Cockpit passen bei der Bahn nicht. Wir bilden derzeit über 8.000 junge Menschen in 25 verschiedenen Berufen aus. Die Ausbildung dauert - auch übrigens die Ausbildung des Lokführers - drei Jahre und setzt mindestens einen guten Hauptschulabschluss voraus. Eine Sonderstellung einzelner Berufsgruppen würde sich daher weder aufgrund der Ausbildung noch der Qualifikation rechtfertigen.

Sollte das, was wir jetzt gerade bei der Bahn erleben, in unserem Land zur Regel werden, hätte dies erhebliche Konsequenzen für den sozialen Frieden, die Führbarkeit von Unternehmen und damit für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft.

Insofern sollte der Tarifkonflikt nicht nur Vorstand und Mitarbeiter der DB AG bewegen, sondern alle an der erfolgreichen Sozialpartnerschaft Beteiligten in diesem Land. Ich bezweifle, ob diese Dimension allen klar ist, die sich derzeit leichtfertig zu dem Tarifkonflikt bei der Bahn äußern.



Lassen Sie mich nun zu unserer geschäftlichen Entwicklung kommen. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2006 sind wir 2007 per Juni organisch um rund sechs Prozent gewachsen. Das ist ein solider Zuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Alle Geschäftsfelder konnten zu dieser erfreulichen Entwicklung beitragen.

Sowohl die gute Konjunktur, als auch verbesserte und erweiterte Angebote für unsere Kunden haben dazu geführt, dass wir zulegen konnten, in unserem Heimatmarkt Deutschland, wie auch in Europa und weltweit. Die gute Auftragslage und Kundennachfrage hat auch zu einer gesteigerten Auslastung unserer Netze beigetragen, im Personenverkehr, vor allem aber im Schienengüterverkehr. Auch die Infrastruktur-Geschäftsfelder verzeichnen eine Nachfrage auf hohem Niveau.

Gleichzeitig legen wir unverändert starkes Augenmerk auf unsere Kosten und die Effizienz in unseren Betriebsprozessen. Damit ist es uns gelungen, das Ergebnis des Konzerns entsprechend unseren Planungen weiter nach oben zu entwickeln. Auch für das Gesamtjahr sehen wir uns in der wirtschaftlichen Entwicklung der DB AG auf einem guten Weg.

Diese Umsatz- und Ergebnissteigerungen sind auch dringend erforderlich, um unsere Modernisierungen refinanzieren zu können und unseren Wachstumskurs fortsetzen zu können.

Die DB AG hat in den letzten Jahren konsequent auf Modernisierungen und Investitionen in die Zukunft gesetzt. Nur so war es möglich, Verkehrsleistung und Kundenzufriedenheit nachhaltig zu steigern. Das hat aber auch zwangsläufig und geplant dazu geführt, dass wir mit der Verschuldung bis an die obere Grenze des wirtschaftlich Vertretbaren gegangen sind.

Nun sind wir in der Phase, in der wir unsere Verschuldung und die damit einhergehenden Zinsbelastungen und Tilgungsraten wieder planmäßig zurückführen können und müssen. Damit haben wir 2006 begonnen.

Lassen Sie mich das hier deutlich sagen: Jeder Versuch, den sich einstellenden wirtschaftlichen Erfolg der DB AG nun zu konsumieren oder zu verteilen, gefährdet die Substanz des Unternehmens. Um unseren Weg abzusichern, werden wir auch im zweiten Halbjahr unsere Kostenentwicklung genau beobachten. Klar ist, steigende Energiepreise und der höchste aller deutschen Tarifabschlüsse in diesem Jahr sind durch Effizienz- und Sparmaßnahmen alleine kaum aufzufangen. Wir müssen daher prüfen, wie die DB AG mit diesen zusätzlichen Belastungen umgeht.

Warnstreiks und Streikdrohungen haben unsere Kunden verunsichert und Umsatz bis dato in zweistelliger Millionenhöhe gekostet. Dieser ist unwiederbringlich verloren. Er kann nicht nachgearbeitet werden, wie in anderen Branchen.

Der wahre Schaden ist aber Millionen Kunden entstanden. Sie waren es, die morgens nicht wussten, wann sie am Arbeitsplatz eintreffen oder verunsichert waren, ob ihre Lieferketten noch just-in-time funktionieren.

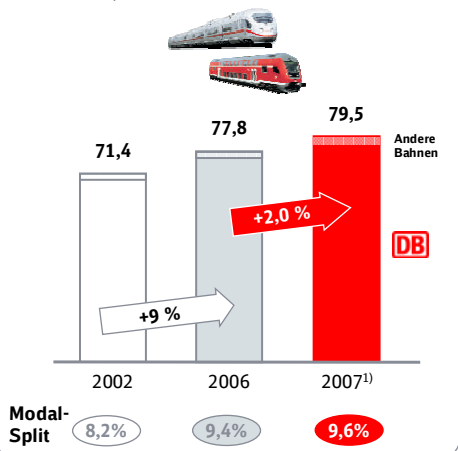
Rein wirtschaftlich gesehen ist der Tarifkonflikt mit der GDL beherrschbar, weil der Konzern inzwischen Verkehrsträger übergreifend und international aufgestellt ist und die GDL maximal rund 15 Prozent unseres Geschäfts treffen kann. Sollte es trotz unserer Bereitschaft zur Einigung zu Streiks kommen – was ich wirklich nicht hoffe – werden wir uns mit umfangreichen Maßnahmen darauf vorbereiten. Die Bahn wird auch in einem solchen Fall die Versorgung und Mobilität des Landes sicherstellen.

Meine Damen und Herren, bevor Ihnen unser Finanzvorstand Diethelm Sack anschließend die wesentlichen Kennziffern im Detail erläutert, möchte ich Ihnen über ausgewählte Entwicklungen und Ereignisse des ersten Halbjahres berichten.

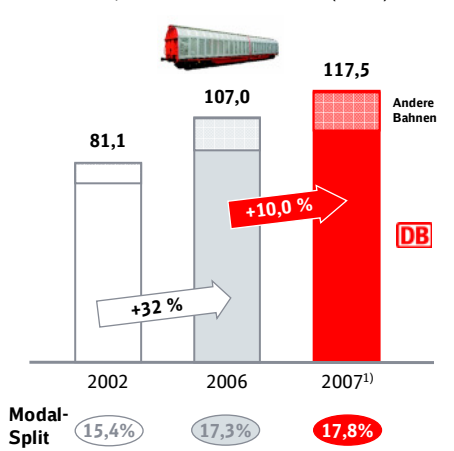
Der Schienenverkehr in Deutschland wird auch 2007 deutlich wachsen



Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr Deutschland, in Mrd. Personenkilometer



Verkehrsleistung Schienengüterverkehr Deutschland, in Mrd. Tonnenkilometer (brutto)



¹⁾ Prognose; Schiene gesamt/ andere Bahnen gerundet; Stand August 2007, Anteil Dritter im PV: rund 4%, rund 20% im Güterverkehr
Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

3

Mobility Networks Logistics

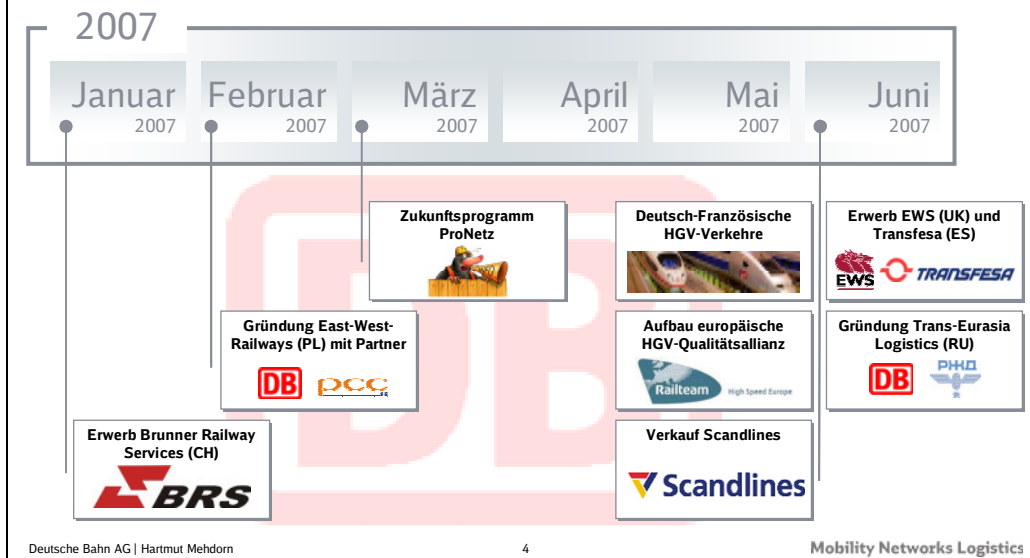
Unverändert setzt sich das starke Wachstum, der Boom des Schienenverkehrs hierzulande fort. Basis für diese Entwicklung ist unsere Strategie, die Verkehrsträger umweltfreundlich zu vernetzen und so die Stärken der Schiene zur Entfaltung zu bringen.

Die Eisenbahn in Deutschland hat so im ersten Halbjahr 2007 abermals an Attraktivität gewonnen. Der Personenverkehr auf der Schiene legte erneut zu, anders als der stagnierende Gesamtmarkt. Wir nähern uns hier Schritt für Schritt einem Marktanteil von zehn Prozent. Im deutschen Güterverkehr der DB und der anderen Bahnen prognostizieren wir für das Gesamtjahr 2007 wiederum ein Wachstum in der Größenordnung von zehn Prozent. Damit können wir dem vom Statistischen Bundesamt so bezeichneten Rekordjahr 2006 aller Voraussicht nach ein weiteres hinzufügen. Noch nie gab es diese Wachstumsraten zwei Jahre hintereinander.

Hier zahlt sich erneut die zunehmende internationale Vernetzung der Güterbahn aus, die damit mehr und mehr zum Verkehrsträger erster Wahl auf den weiten europäischen Transportdistanzen wird. Wie wichtig unsere Güterbahn für die deutsche Volkswirtschaft ist, ist vielen erst in den letzten Wochen angesichts der drohenden Streikmaßnahmen klar geworden.

Insgesamt gesehen entlasten wir die Autobahnen und Verkehrsknotenpunkte Deutschlands in höherem Ausmaß als je zuvor.

Im 1. Halbjahr 2007 haben wir unsere Netzwerke weiter gestärkt und das Unternehmen kundenorientiert weiterentwickelt



Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

4

Mobility Networks Logistics

Strategisch haben wir in den ersten sechs Monaten 2007 in den Bereichen Mobilität, Infrastruktur und Logistik unsere Verkehrsnetze weiterentwickelt. Unser Engagement gerade im europäischen Schienenverkehr ist die Voraussetzung, um unser Wachstum auch in Zukunft fortzusetzen. Unser Portfolio werden wir deshalb auch in den nächsten Jahren konsequent weiter ausbauen.

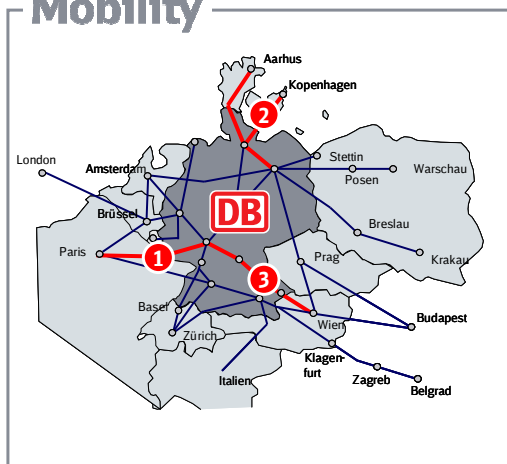
Den Verkaufsprozess von Scandlines konnten wir erfolgreich abschließen. Für uns stand dabei im Vordergrund, dem Unternehmen und seinen deutschen Standorten eine sichere Zukunftsbasis zu geben. Damit haben wir uns aus einem Marktsegment zurückgezogen, das wir nicht zu unserem Kerngeschäft zählen.

Ich will Ihnen die Entwicklung der Verkehrsnetze in unseren Ressorts im Folgenden gerne näher erläutern.

Neue internationale Verbindungen etablieren den ICE im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr



Mobility



Anbindung europäischer Metropolen an das deutsche Kernnetz mit dem ICE

- 1 Seit Jun. 07 ICE von Frankfurt über Saarbrücken nach Paris
- 2 Ab Dez. 07 ICE von Berlin/Hamburg nach Kopenhagen/Aarhus
- 3 Ab Dez. 07 ICE von Frankfurt über Passau nach Wien



Etablierung einheitlicher Service- und Qualitätsstandards für internationale Reisen nach nationalem Vorbild

Bedeutendster Schritt für den Personenverkehr ist dieses Jahr die Internationalisierung unseres ICE-Netzes über drei Ländergrenzen hinweg. Unser Ziel ist, den ICE zum Hochgeschwindigkeitsstandard in Mitteleuropa zu machen.

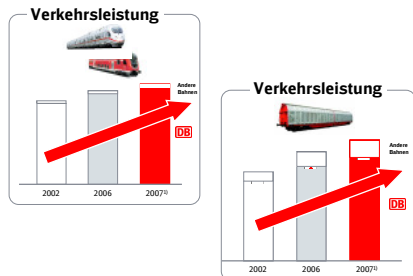
Den Auftakt bildete dabei die ICE-Linie Frankfurt - Paris, die wir zum Fahrplanwechsel reibungslos in Betrieb genommen haben. Die jahrelangen Vorbereitungen tragen nun Früchte. Vom Start weg verzeichnen wir hier eine hohe Kundennachfrage. Folgen wird im Dezember die ICE-Linie Frankfurt - Wien sowie die ICE-Linie Hamburg - Kopenhagen.

Wir wollen mit unseren Partnern die europäische Hochgeschwindigkeits-Allianz „RailTeam“ schnell zum Erfolg führen. Unser Ziel dabei ist es, den grenzüberschreitenden Verkehr für unsere Kunden genauso einfach und bequem zu machen, wie sie das im Binnenverkehr vom ICE gewohnt sind. Damit gehen wir aktiv das wachsende Marktsegment der europäischen Städteverbindungen an.

Der internationale Umsatzanteil des Fernverkehrs der DB beträgt derzeit acht Prozent. Diesen Anteil wollen wir ausbauen.

Networks

Der Boom auf der Schiene setzt sich fort



- Das starke Schienenwachstum setzt sich auch in den kommenden Jahren fort
- Magistralen und Knoten müssen für steigende Nachfrage ertüchtigt werden

Mit dem Zukunftsprogramm „Pro Netz“ wird die Infrastruktur auf weiteres Verkehrswachstum vorbereitet



Status Baustellenabwicklung

- Präventive Instandhaltung deutlich gesteigert
- Abwicklung nach Planung und Ankündigung



Status Kundeninformation

- Weitreichende Information mit positiver Wahrnehmung und Akzeptanz bei Kunden und in der Politik

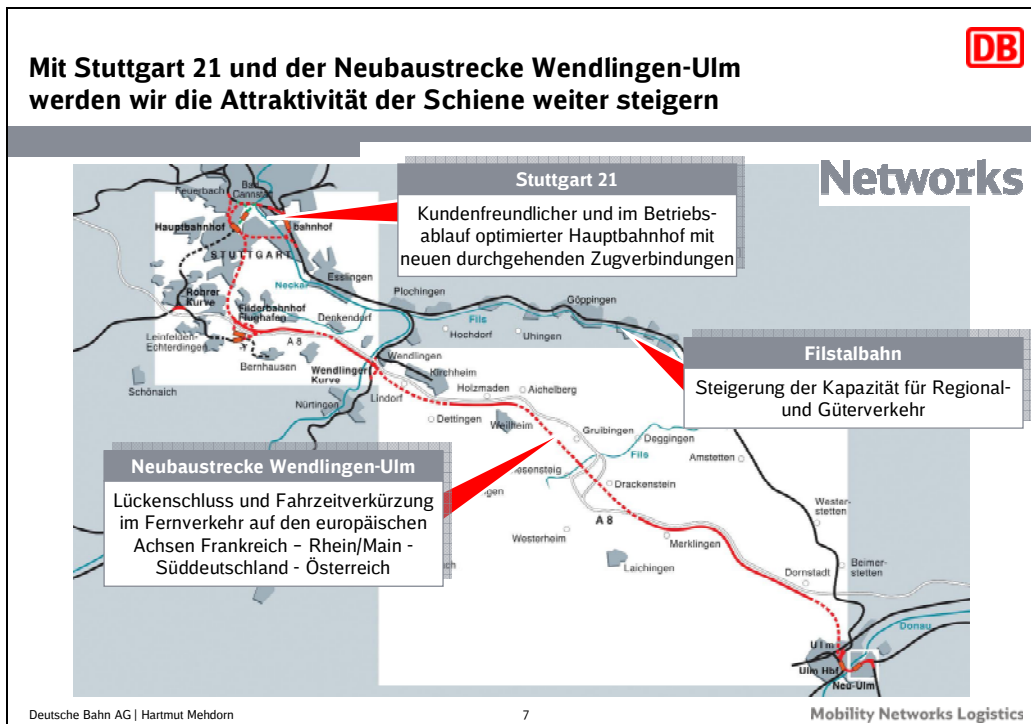
Im März ist unser Zukunftsprogramm für das Bestandsnetz gestartet. Mit Pro Netz ertüchtigen wir unsere Magistralen und Knotenpunkte für weiteres Wachstum, zum Beispiel auf der Strecke zwischen Hannover und Hamburg, wo in den letzten Jahren sowohl Personen- wie auch Güterverkehr enorm zugelegt haben.

Wir haben im ersten Halbjahr den Anteil präventiver Instandhaltung deutlich gesteigert und werden ihn in Zukunft strategisch weiter ausbauen. Wir haben heute vier Monate intensiver Bautätigkeit hinter uns. Neun der insgesamt 28 Baukorridore sind nach Planung und Ankündigung „geräuschlos“ abgewickelt.

Bis Juli haben wir knapp 1,7 Milliarden Euro in das bestehende Netz investiert, rund 450 Millionen mehr als im vergangenen Jahr. Bis Oktober dieses Jahres werden rund 5.500 Kilometer Schienen, über 2.000 Weichen und nahezu fünf Millionen Schwellen erneuert und über sechs Millionen Tonnen Schotter verarbeitet.

Hervorheben möchte ich unsere intensive Kundeninformation in diesem Zusammenhang. Wir haben dadurch ungeplante Beeinträchtigungen weitgehend vermieden und konnten unsere Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau halten.

Derzeit sind rund 80 Prozent unserer Kunden im Fernverkehr mit ihrer aktuellen Zugfahrt zufrieden oder sehr zufrieden. 69 Prozent würden das Angebot weiterempfehlen. Im Regionalverkehr kommen wir stabil auf mehr als 50 Prozent der Kunden, die uns gut oder sehr gut beurteilen.



Ein Durchbruch konnte im letzten Monat bei den Projekten Stuttgart 21 sowie der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm erzielt werden.

Diese Maßnahmen sind für uns als Gesamtpaket von hoher Bedeutung. Wir schließen hier eine wichtige Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz und schaffen Platz für zusätzlichen Regional- und Güterverkehr. Ganz Württemberg wird durch Stuttgart 21 ein neues Nahverkehrsnetz mit durchgehenden Zugverbindungen erhalten können. Die hohe Eigenmittelbeteiligung der DB unterstreicht hierbei unser Interesse an diesem bedeutenden Projekt.

Wichtig ist es nun, auch die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar auf den Weg zu bringen, um langfristig einen hoch leistungsfähigen Korridor von Frankfurt über Stuttgart bis München zu schaffen.

Das gleiche gilt für die Y-Trasse im Dreieck Hamburg/Bremen/Hannover. Auch hier benötigen wir dringend eine höhere Kapazität für schnellen ICE-, Regional- und Seehafen-Hinterland-Verkehr.

Die DB baut ihr SGV-Netzwerk in Europa entlang der Hauptverkehrsachsen konsequent aus...



Logistics



1 Nord/Südachse

- Langlaufende Verkehre, z.B. aus den Nord- und Westhäfen

2 Westachse

- Potenzial zur Steigerung des Modalsplit Schiene
- Ausbau Spanienkorridor (z.B. Automotive)

3 Ostachse

- Potenziale in EU-Beitrittsländern
- Etablierung Landbridge nach Asien

4 Südosteuropa-Achse

- Potenziale in EU-Beitrittsländern
- Anschluss an Türkeiokorridor

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

8

Mobility Networks Logistics

Mit dem Erwerb von EWS und Transfesa, aber auch mit den Projekten mit unseren östlichen Nachbarbahnen, haben wir im ersten Halbjahr 2007 unser Güterbahn-Netzwerk in Europa weiter ergänzt. Wir sind damit jetzt auf allen wichtigen Achsen präsent. Beide Märkte, Großbritannien und die iberische Halbinsel, versprechen weiteres Wachstum, gerade auch in Verknüpfung mit Deutschland und Frankreich.

Polen ist heute für uns neben Italien der zweitwichtigste europäische Güterverkehrsmarkt. Zusätzlich zur guten Kooperation mit der Staatsbahn PKP haben wir deshalb mit East-West-Railways unser eigenes Standbein aufgebaut.

Alle diese Aktivitäten tragen dazu bei, dass wir die Verkehrsströme im europäischen Transitland Nummer eins aktiv gestalten können. Wir werden in den kommenden Jahren alles daran setzen, noch existierende Zugangshürden im Ausland abzubauen und die Chancen zu nutzen, die sich für die Schiene ergeben.

... im Speditionsbereich treibt die DB mit multimodalen Projekten auch die Integration der Schiene in die internationalen Logistikketten voran



Multimodales Logistikzentrum in Turku, Finnland



- Multimodale Anlage verknüpft LKW, Schiff, Flugzeug und Bahn
- Neues Konzept zur Steigerung von Effizienz, Dienstleistungsqualität und Wirtschaftlichkeit

HungaRo-Express von Raillog verbindet Überseehäfen mit Südosteuropa



- Schenker Tochter Raillog verknüpft Seefracht aus dem trimodalen Terminal in Rotterdam mit Schienenverkehr und Haus-zu-Haus-Zustellung bis weit nach Südosteuropa

SCHENKERSkybridge erweitert um Luftfrachtservice zwischen Dubai, Hahn (Dt.) und Toledo (USA)



- Enge Einbindung in das intermodale Logistikangebot SCHENKERSkybridge
- Kombination günstiger Seefrachtkosten mit Geschwindigkeit der Luftfracht von Asien über Dubai

In der internationalen Logistik haben wir wieder wichtige Projekte umgesetzt. Mit unseren zahlreichen neuen Logistikzentren verknüpfen wir alle Verkehrsträger. Beispiele hierfür sind unsere Standorte in Salzburg oder auch in Turku, Finnland.

Auch zwischen Luft- und Seefracht erschließen wir Synergien. So haben zwischen unseren Drehscheiben in Dubai, Frankfurt-Hahn und den Vereinigten Staaten, mit unserem Hub in Toledo/Ohio regelmäßige eigene Luftfrachtverbindungen eingerichtet. In Dubai besteht Anschluss an das Seefracht-Netzwerk von und nach Fernostasien. Damit bieten wir unseren Kunden attraktive Logistikketten auf zwei wichtigen globalen Handelsachsen.

Die DB gestaltet nachhaltigen Verkehr und entkoppelt Verkehrswachstum von Umweltbelastung



Megatrends im Güterverkehr



Quelle: Nachhaltigkeitsbericht 2007
Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

10

Mobility Networks Logistics



Exzellente Speditions- und Logistikleistungen...
... mit starkem Bahn-Rückgrat

100.000
Lkw-Fahrten täglich weniger auf Europas Straßen und

21.000 Tonnen CO₂
Entlastung pro Tag durch die Güterverkehrszüge der DB AG

33% Reduktion
im spezifischen Energieverbrauch seit 1990 bis 2006 im Schienengüterverkehr

Lassen Sie mich an dieser Stelle auch noch einen wichtigen Aspekt unserer Strategie beleuchten: Das Thema Nachhaltigkeit. Wir haben hier in den letzten Jahren große Erfolge erzielt und werden dabei unterstützt durch die globalen Entwicklungen, denen sich alle Unternehmen zu stellen haben.

Wir thematisieren das in unserem neuen Nachhaltigkeitsbericht, den wir Ihnen heute auch zur Verfügung stellen.

Am Beispiel des Güterverkehrs wird deutlich, wie wichtig die Einbindung der Schenker-Aktivitäten für die verkehrspolitischen Ziele hierzulande ist.

Wir ersparen unseren Autobahnen täglich 100.000 Langstrecken-LKW-Fahrten. Das entspricht umgerechnet einer LKW-Kolonnenlänge von 1.500 Kilometern. Unvorstellbar, wenn die hoch belasteten Autobahnen diese Verkehrslawine zusätzlich aufnehmen müssten. Das gilt gerade für die Engpässe, wie den Seehafen-Hinterlandverkehr oder auch das Ruhrgebiet und die Rheintalachse.





Und wir haben dabei die an und für sich schon umweltfreundliche Güterbahn noch effizienter gemacht. Pro Tonnenkilometer haben wir den spezifischen Energieverbrauch auf der Schiene seit 1990 um 33 Prozent gesenkt.

Dieser Erfolg bestärkt uns in unserem Ziel, eine weitere Reduktion von 20 Prozent bis 2020 zu erreichen.

Wir begrüßen den Kabinettsbeschluss zur Teilprivatisierung - ein Meilenstein für Deutschlands größtes Verkehrsunternehmen



Chancen der Teilprivatisierung

-  Weitere Verbesserungen der Angebote für unsere Kunden über zusätzliche Investitionen
-  Infrastrukturverantwortung gesichert
-  Rückfallregelungen stärken Einfluss des Bundes
-  Geschäftsmodell ohne Experimente fortführen

Jetzt das starke Interesse der Kapitalmärkte nutzen



Jetzt die Wachstumschancen der DB AG nutzen



Unsere nachhaltige Strategie werden wir umso besser umsetzen können, je besser wir uns unternehmerisch entwickeln können.

Dazu ist die Teilprivatisierung im kommenden Jahr die entscheidende Voraussetzung. Wir können mit ihr unsere erfolgreiche Entwicklung ohne strategische Brüche fortsetzen. Sie garantiert den gleichbleibenden Einfluss des Bundes und der Länder auf den Verkehrsträger Schiene und schafft Dynamik bei der DB AG durch privates Kapital.

Die vorgesehene Lösung bringt volkswirtschaftliche Interessen und wirtschaftliche Effizienz auf einen Nenner. Eine teilprivatisierte DB AG wird nach unserer Überzeugung ein echter Vorteil für den Wirtschaftsstandort Deutschland sein.

Die Chance ist greifbar nah, einen wichtigen Wirtschaftszweig grundlegend fit für die Zukunft zu machen.

Von der Entwicklung der DB AG haben in den letzten Jahren Kunden, Mitarbeiter und der Wirtschaftsstandort profitiert. Unser Auftrag aus der Bahnreform ist komplett erfüllt.

Mehr ICE-Züge als je zuvor, mehr Regional- und Stadtverkehr, die größte europäische Güterbahn und ein wirtschaftliches Netz, auf dem wir so viele Zugkilometer fahren wie nie zuvor, und das von mehr Eisenbahngesellschaften genutzt wird als der Rest des europäischen Streckennetzes zusammengenommen - das alles gepaart mit integrierten Mobilitäts- und Logistikketten weltweit.

Gerade der Regionalverkehr in Deutschland hat von der Bahnreform und von der Strategie der DB AG profitiert wie nie zuvor zu Behördenzeiten. 30 bis 40 Prozent mehr Fahrgäste, 20 Prozent mehr Züge jeden Tag und deutschlandweiter Taktverkehr, auch in ländlichen Gegenden. Das alles mit neuen oder grundlegend modernisierten Fahrzeugen.

Wir verstehen den Wunsch und die Sorge der Menschen, dass sich dieser positive Trend auch bei einer teilprivatisierten DB AG fortsetzt.

Meine Damen und Herren, es waren die von einigen schön geredeten Bundesbahn- und Reichsbahnzeiten, in denen zehntausende Kilometer Strecke stillgelegt wurden, in denen ländliche Strecken mit gammeligen Schienenbussen dreimal pro Tag bedient wurden.

Wir akzeptieren es nicht, wenn interessierte Kreise hier mit den Ängsten der Bevölkerung spielen und mit schlicht falschen Fakten versuchen, die positive Entwicklung des Schienenverkehrs seit 1994 schlecht zu reden.

Und wir akzeptieren es schon gar nicht, wenn interessierte Kreise solche Ängste schüren, die es besser wissen müssten. Die nämlich genau wissen, wer in diesem Land Nah- und Regionalverkehre bestellen und abbestellen kann. Das ist jedenfalls nicht die Deutsche Bahn.

Der Regional- und Stadtverkehr ist das Rückgrat unseres vertakteten und vernetzten Verkehrs in Deutschland, wie es ihn dieser Qualität, Flächendeckung und Dichte nirgendwo auf der Welt gibt.

Regional- und Stadtverkehr, das sind 90 Prozent unserer täglichen Kundschaft im Personenverkehr. Nicht nur wir, sondern auch jeder Investor müsste doch verrückt sein, hier Hand anzulegen.

Und das einmal ganz abgesehen davon, dass die Bundesrepublik Deutschland auch nach einer Teilprivatisierung beherrschender Anteilseigner der DB AG bleiben wird und die Infrastruktur komplett in ihrem Eigentum verbleibt.

Ich kann Ihnen also hier und heute versichern, eine teilprivatisierte DB AG wird in Zukunft gerade im Regional- und Stadtverkehr noch mehr um ihre Kunden kämpfen, als sie das heute schon tut. Die Frage des Kapitalmarktes lautet doch nicht: Wie steigt Ihr aus dem Verkehr für 90 Prozent Eurer Fahrgäste aus?

Die Börse fragt: Wie werdet Ihr auf Eurem Heimatmarkt und mit der Eisenbahn in Deutschland weiter wachsen? Mit welchen Angeboten schafft Ihr es, den positiven Trend der letzten Jahre weiter fortzusetzen?

Unsere Botschaft ist klar: Wir wollen - neben unserer Absicherung als führendes Verkehrsunternehmen in Europa und der Welt - mehr Bahn für Deutschland, und wir wollen eine noch kundenfreundlichere Bahn für Deutschland. Ganz einfach, weil das unsere Basis ist, die niemals weg brechen darf.

Wir stehen also für ein Unternehmensmodell, das die Eisenbahn in Deutschland nachhaltig stärken will, das die Eisenbahn in Deutschland durch unsere Wachstumsstrategie noch attraktiver und zukunftsfähiger macht und gleichzeitig den Einfluss des Staates durch die Eigentümerstruktur absichert, statt das Unternehmen zu zerschlagen.

Diesen Anspruch zu erfüllen, dafür wird die vorgesehene Teilprivatisierung der DB AG uns bessere Möglichkeiten eröffnen als jemals zuvor. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, diese Chance für das Unternehmen und für Deutschland auch zu nutzen.

Keine andere Bahn auf der Welt ist für die Herausforderungen in dem Bereich Mobilität und Logistik besser aufgestellt als die Deutsche Bahn.

Und da fragen nun manche, muss die Deutsche Bahn denn als ein weltweit führendes Verkehrsunternehmen unterwegs sein? Da frage ich mal zurück: Kann es sich der Exportweltmeister Deutschland wirklich leisten, auf einen solchen Champion zu verzichten?

Vielen Dank.

Rede von Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, Halbjahres-
Pressekonferenz 2007, 23. August 2007, Frankfurt/Main.

Es gilt das gesprochene Wort.

Kontakt:
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Konzernmarketing und Kommunikation
Tel.: +49 (0)30 297-61131
Fax: +49 (0)30 297-61919
E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

Investor Relations
Tel.: +49 (0)30 297-61130
Fax: +49 (0)30 297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de