



Reden-Forum

Bilanz-Pressekonferenz für das Geschäftsjahr 2007

Hartmut Mehdorn
Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG

Berlin, 31. März 2008

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer Bilanz-Pressekonferenz. Das zurückliegende Jahr 2007 war für die DB AG ein weiteres sehr erfolgreiches Geschäftsjahr.

Leider haben die Tarifaueinandersetzungen und die politische Debatte um die Zukunft der DB AG das Bild des Unternehmens in den Medien einseitig dominiert. Auf diese Themen werde ich im Verlauf meines Berichts noch näher eingehen, möchte Ihnen jedoch zunächst die wirtschaftlichen Kennzahlen des Konzerns berichten.

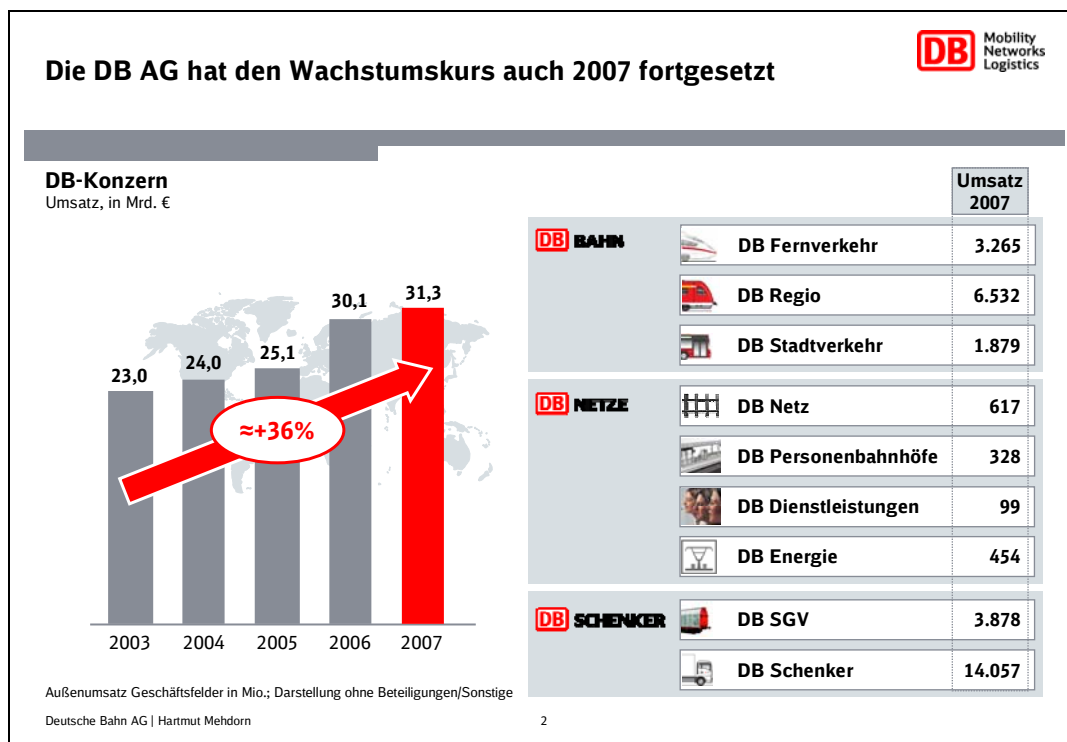
2007 haben wir in Folge, wie auch in den vorangegangenen Jahren, Umsatz, Verkehrsleistung und Gewinn des Vorjahres übertroffen. Wir haben die DB AG in den letzten Jahren grundlegend verändert. Aus der Behördenbahn von gestern ist ein europäischer Dienstleister geworden.

Unserem Ziel, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, sind wir ein gutes Stück näher gekommen, obwohl das konjunkturelle Umfeld schwieriger geworden ist.

Deutschland ist die größte Volkswirtschaft in Europa, das wichtigste Transitland und Europas Exportland Nummer 1. Von diesem Heimatmarkt aus wollen wir die Möglichkeiten zu Wettbewerb und Wachstum, die sich aus Globalisierung und Marktöffnung ergeben, nutzen.

Nationale staatliche Daseinsvorsorge-Monopole haben im Bahnbereich keine Zukunft. Die Entwicklung auf europäischer Ebene geht in eine andere Richtung.

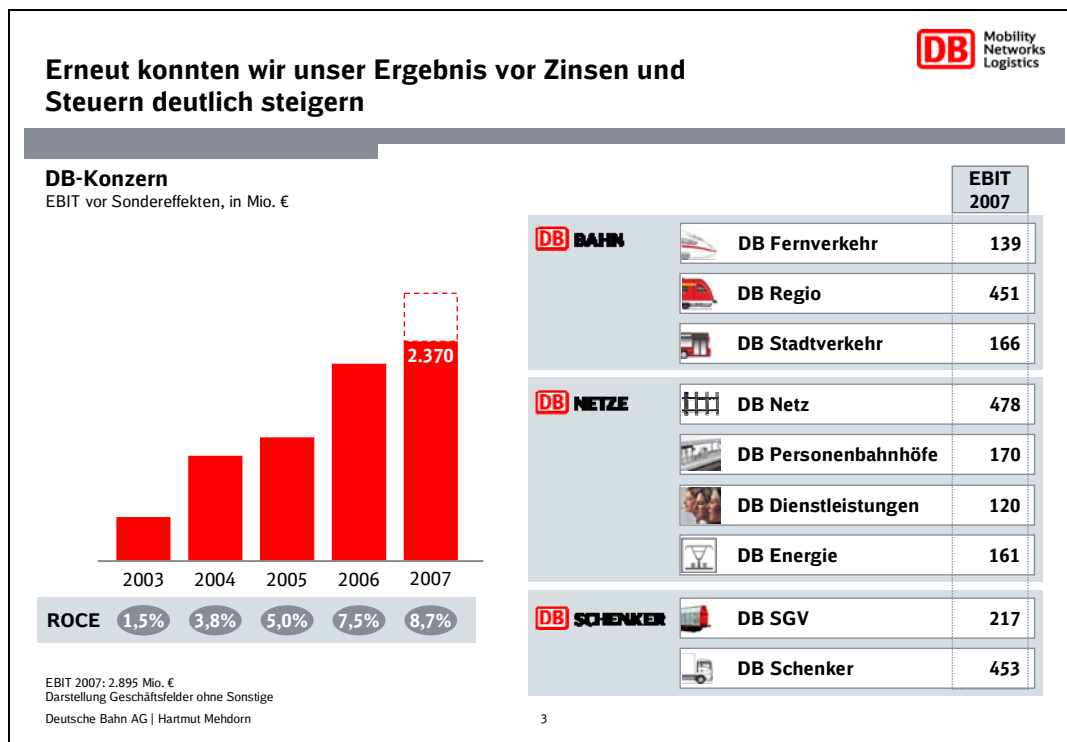
Um unseren erfolgreichen Weg weiter umsetzen zu können, ist eine Teilprivatisierung notwendig. Die Frage ist jetzt: Steht das Signal auf „Fahrt“, so, wie es in der Bahnreform von 1994 vorgesehen ist? Wenn ja, dann können wir mit frischem Eigenkapital unseren Weg zügig fortsetzen. Oder aber wird das Signal auf „Halt“ gestellt, mit der Konsequenz, dass wir nicht mehr vorwärts kommen? Wir sind zuversichtlich, dass das Signal nach gründlicher politischer Debatte richtig gestellt werden wird.



Den Umsatz haben wir in 2007 um 4,2 Prozent auf nun 31,3 Milliarden Euro gesteigert. Dieses Wachstum hat weitgehend aus eigener Kraft stattgefunden. Unsere größeren Akquisitionen des Jahres 2007 sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Dies bedeutet ein Umsatzwachs-

tum von 36 Prozent in den letzten vier Geschäftsjahren.

Wir haben im abgelaufenen Geschäftsjahr unsere Leistungen in allen Geschäftsfeldern aus-
geweitet. Wir konnten unsere Verkehrsnetzwerke sowohl im Personen- als auch im Güter-
verkehr erfolgreich ausbauen und weiterentwickeln. Besonderes Augenmerk haben wir dabei
auf die Qualität unserer Prozesse und den Kundenservice gelegt. Unsere Kundenzufrieden-
heit war 2007 so gut wie nie.



2007 verzeichnen wir auch beim EBIT mit 2,37 Milliarden Euro einen neuen Bestwert. Die Sondereffekte sind dabei herausgerechnet, worauf Herr Sack noch näher eingehen wird.

Wir arbeiten weiter an unserer Entschuldung und unserer Investitionsfähigkeit. 2007 konnten wir die Verschuldung der DB AG um rund 3 Milliarden auf 16,3 Milliarden Euro reduzieren und nähern uns damit dem angestrebten Verhältnis aus Eigen- und Fremdkapital.

Der Zuwachs beim Ergebnis hat eine breite Basis. Alle Geschäftsfelder arbeiten profitabel und tragen zum Konzernergebnis bei. Insbesondere das Netz konnte sein Ergebnis deutlich verbessern. Damit sind wir auch in diesem, besonders anlageintensiven Geschäftsfeld auf einem guten Weg für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals.

Diese Zahlen zeigen, dass wir nun eine normale, gesunde Aktiengesellschaft sind. Der Abschluss 2007 bestätigt erneut unsere Kapitalmarktfähigkeit.

Insbesondere im 2. Halbjahr mussten wir jedoch durch die Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer besonders im Fern- und Güterverkehr deutliche Einbußen bei Umsatz und Ergebnis hinnehmen.

Der Streik hat sich mit rund 170 Millionen Euro auf den Umsatz und mit 160 Millionen Euro auf unser Ergebnis ausgewirkt. Ohne diese widrigen Umstände hätten wir in 2007 also sogar noch deutlich besser abschneiden können.

Diesen über fast das gesamte Jahr 2007 andauernden Tarifkonflikt mit der GDL konnten wir nun Anfang dieses Monats endlich lösen. Es handelte sich in erster Linie um einen organisationspolitischen Konflikt, der nur mit allen drei bei der Bahn aktiven Gewerkschaften gemeinsam lösbar war. Da sich dies äußerst schwierig gestaltete, hat der Konflikt so lange ange-
dauert.

Mit dem gefundenen Tarifabschluss konnten wir unser Hauptziel, die Tarifeinheit im DB-

Konzern, bewahren.

Die GDL hat ihr angestrebtes Ziel, einen eigenen Lokführer-Tarifvertrag zu erhalten, erreicht. Dieser fügt sich entsprechend unserer Forderung konflikt- und widerspruchsfrei in das Gesamttarifwerk der DB AG ein. Die DB AG musste materiell jedoch einen zu hohen Tarifabschluss akzeptieren, der unsere Mittelfristplanung mit rund 1,6 Milliarden Euro zusätzlich belastet. Weitere Risiken, z.B. aus der Konjunktur und den weiter steigenden Energiepreisen sind schon heute deutlich erkennbar bzw. bereits eingetreten.

Mit diesen Themen müssen wir wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen umgehen und nun deutliche Gegensteuerungs-Maßnahmen ergreifen, um wettbewerbsfähig zu bleiben und die hohen Belastungen aus dem Tarifabschluss so weit wie möglich zu kompensieren.

Bei einer Größenordnung von 1,6 Milliarden Euro über den Mittelfristzeitraum wird dies jedoch nicht vollständig machbar sein. Wir prüfen derzeit die gesamte Palette an Instrumenten, die uns kurz- und mittelfristig zur Verfügung steht. Auch, ob und in welchem Umfang wir gestiegene Kosten ohne Schaden an den Markt weitergeben können.

Wir sind jedoch in umkämpften Märkten unterwegs. Das gilt insbesondere für Regio und den Schienengüterverkehr. Hier haben wir bereits jetzt Wettbewerbsnachteile in den Kostenstrukturen. So müssen wir zum Beispiel nach wie vor zur Kenntnis nehmen, dass unsere Wettbewerber nur mit deutlich geringeren Tarifforderungen als wir konfrontiert werden und daher mit niedrigeren Personalkosten kalkulieren können. Falls es uns nicht gelingt, konkurrenzfähige Angebote mit wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen machen zu können, kann dies für uns in letzter Konsequenz auch den Verzicht auf bestimmte Verkehre und Angebote bedeuten. Das ist selbstverständlich nicht unser Wunsch, denn Investitionen und Arbeitsplätze wären dann in Frage gestellt und die positive Entwicklung, die die DB gerade in den letzten Jahren erfahren hat, könnte sich nicht fortsetzen. Wir werden hierbei jedoch in keinem Fall sicherheits- oder qualitätsrelevante Themen auf den Prüfstand stellen.

Durch die Streikmaßnahmen 2007 sind viele Kunden im Personenverkehr auf andere Transportmittel oder im Güterverkehr zu anderen Anbietern ausgewichen. Es gilt jetzt, beschädigtes Vertrauen wieder herzustellen und Kunden langfristig an uns zu binden. Um dies zu erreichen, sind unsere Vertriebsmannschaften in allen Bereichen mit Hochdruck unterwegs.

2007 konnten wir unsere Verkehrsnetzwerke erfolgreich weiterentwickeln



DB BAHN

- Deutsch-Französische Hochgeschwindigkeitsverkehre
- ICE nach Kopenhagen und Wien
- Railteam: Europäische HGV-Qualitätsallianz
- Erwerb Laing Rail (UK)
- Erwerb Pan Bus (DK)
- Marktposition in Deutschland verteidigt

DB NETZE

- ProNetz: Höhere Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes
- Beschluss Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm
- Einarbeiten der Baustellen in den Fahrplan

DB SCHENKER

- Erwerb EWS (UK)
- Erwerb Transfesa (ES)
- Erwerb Spain-Tir (ES)
- Gründung Trans-Eurasia-Logistics (RU)
- Erfolgreiche Integration BAX

DB Mobility Networks Logistics

2007

- Verkauf Scandlines
- Verkauf Aurelis
- Eisenbahnprojekte im arabischen Raum

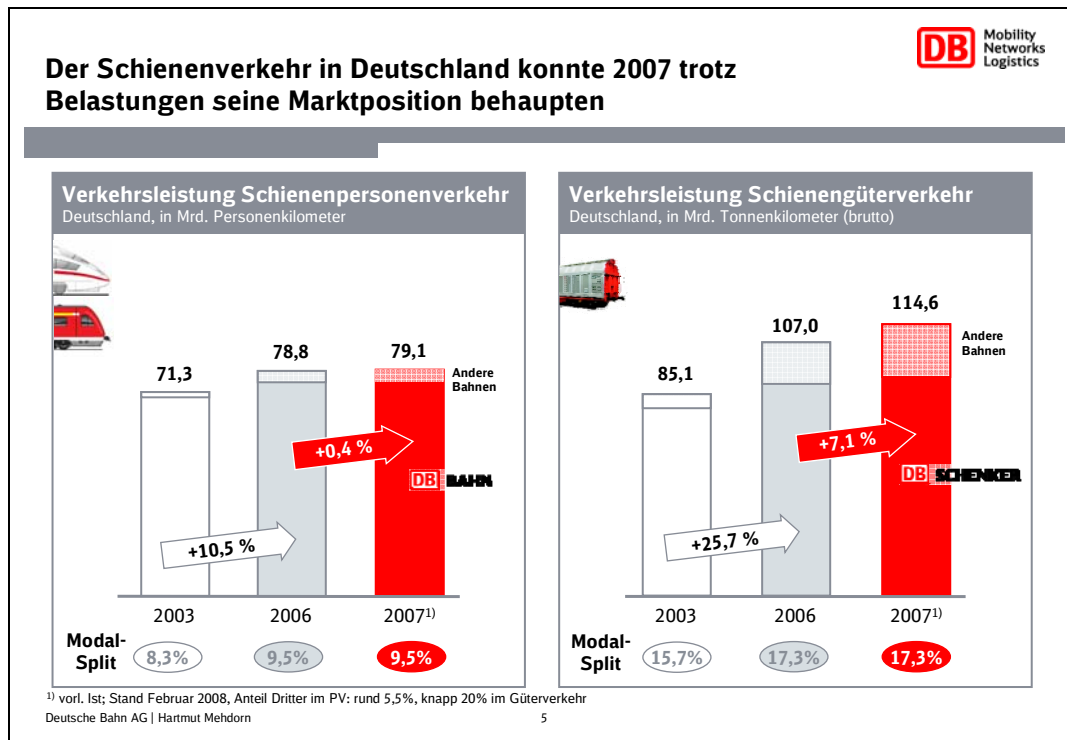
Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

4

Für die strategische Weiterentwicklung der DB AG war das zurückliegende Geschäftsjahr bei

allen Turbulenzen – und damit meine ich nicht nur den Orkan Kyrill – dennoch ein voller Erfolg.

Wir treiben den Ausbau unserer Verkehrsnetze konsequent voran und rüsten uns damit für den europäischen Wettbewerb. Insbesondere unsere Internationalisierung haben wir mit Hochdruck fortgesetzt, sowohl über Akquisitionen, wie auch über Kooperationen und Projekte. Mit den Verkäufen von Aurelis und Scandlines haben wir unser Portfolio weiter bereinigt und uns aus Feldern zurückgezogen, die nicht zum Kerngeschäft gehören. Als strategischen Erfolg möchte ich unser Programm ProNetz für die deutsche Schieneninfrastruktur werten. Es war einer unserer Schwerpunkte 2007. Hierauf komme ich noch zurück. Auch konnten wir erneut eine Punktlandung beim Abruf der verfügbaren Bundesmittel machen.

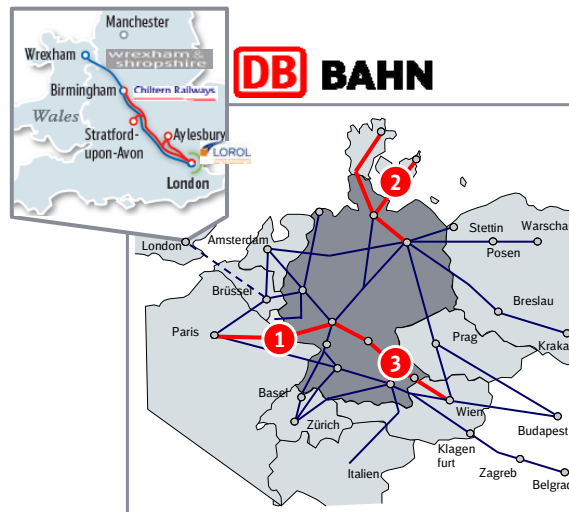


Das politische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, haben wir auch 2007 wieder erfüllt. Der Personenverkehr auf der Schiene hat seit 2003 um über 10 Prozent, der Güterverkehr sogar um über 30 Prozent zugelegt. Kein anderes Land in Europa kann auf der Schiene ein solches Wachstum vorweisen. Die Schiene konnte auch 2007 mit dem Verkehrsmarkt weiter wachsen und ihren Anteil halten. Und dies trotz streikbedingter Einbußen und dem Wegfall von Sonder-Effekten, wie der WM im Sommer 2006. Die Renaissance der Schiene setzt sich somit fort. Das bestätigt uns und macht uns optimistisch.

Wir können diese Zahlen vermelden, obgleich sich die unfairen Rahmenbedingungen im Wettbewerb mit dem Flugzeug und dem LKW keineswegs verbessert haben. Die politischen Rahmenbedingungen bleiben die entscheidende Stellschraube für mehr Verkehr auf der Schiene. Ein Fluggast bezahlt auf einem durchschnittlichen Kurzstreckenflug rund 20 Euro weniger Steuern und Abgaben als ein Bahnkunde für die gleiche Verbindung auf der Schiene.

Dieser Kostenunterschied beeinflusst in vielen Fällen – gerade im Fernverkehr – die Wahl des Verkehrsmittels. Der Anteil anderer Bahnen ist 2007 weiter gestiegen, auf 16 Prozent im Regionalverkehr und rund 20 Prozent im Güterverkehr. Das zeigt: Der Wettbewerb auf dem deutschen Netz nimmt weiter zu.

Unser Personenverkehr wird europäisch – der Ausbau der Verkehrsnetzwerke geht weiter



Großbritannien

- Direktverkehre London – Birmingham
- Direkte Verkehre zwischen London und Wrexham (Wales)
- S-Bahn Verkehre in London



Ausweitung ICE-Netz

- 1 ICE von Frankfurt über Saarbrücken nach Paris
- 2 ICE von Berlin/Hamburg nach Kopenhagen/Aarhus
- 3 ICE von Frankfurt über Passau nach Wien



Railteam

Etablierung einheitlicher Service- und Qualitätsstandards für internationale Hochgeschwindigkeitsverkehre

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

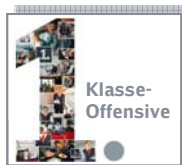
6

Im Personenverkehr ist uns der Durchbruch in der Internationalisierung gelungen. Im Juni haben wir gemeinsam mit unseren europäischen Partnerbahnen eine Allianz gegründet. Wir wollen uns im wachsenden Markt der europäischen Städteverbindungen einen höheren Anteil sichern. Railteam wird sich darum kümmern, Servicestandards und durchgängige Angebote für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr einzuführen.

Vom Start weg erfolgreich waren unsere neuen ICE-Verkehre nach Frankreich, Österreich und Dänemark. In allen drei Fällen haben wir Modelle gefunden, wie wir die Verbindungen in Kooperation mit der jeweiligen Partnerbahn wirtschaftlich und kundenfreundlich bedienen können.

Besonders erfreulich für uns ist der Einstieg in den britischen Personenverkehrsmarkt. Wir rechnen damit, diese Akquisition in Kürze durch die Zustimmung der Behörden abschließen zu können. Die DB AG verbindet damit zukünftig die beiden größten Ballungszentren auf der Insel, London und Birmingham. Zusätzlich betreiben wir S-Bahn-Verkehre im Großraum London.

Auch 2007 haben wir den Service für unsere Kunden deutlich verbessert



Klasse-Offensive

S-Bahn Hamburg fährt bis Stade



Ausweitung City-Mobil auf 61 Städte



WLAN im Bahnhof



Touch & Travel



Ausweitung internationaler Fernverkehr



Kulinarische Europareise



Dauer-Spezial



Modernisierung Fahrzeugpark



DB BAHN

- Erfolgreiche **Aktionspreis- und Verkaufsaktionen**
- **Neue internationale Angebote im Hochgeschwindigkeitsverkehr**
- **Modernisierung und Erweiterung der Flotte im Nah- und Fernverkehr**

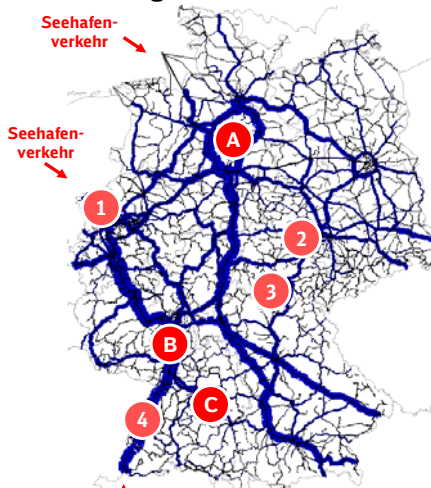
Ungeachtet aller europäischer Aktivitäten stand 2007 der deutsche Personenverkehr natürlich im Vordergrund. Nachdem 2006 mehrere neue Strecken in Betrieb gegangen sind, konnten wir uns 2007 verstärkt um attraktive Angebote für unsere Kunden und den weiteren Ausbau unserer Mobilitäts-Dienstleistungen kümmern.

Wir haben weiter in noch besseren Service und Komfort investiert. Das Redesign der ICE-1-Züge ist nun so gut wie abgeschlossen, so dass sich die ICE-Flotte nun weitgehend einheitlich präsentiert.

Im Mobilitätsmarkt setzen wir auch auf Innovationen. Gemeinsam mit Vodafone haben wir einen Pilotversuch für fahrscheinloses Reisen gestartet. Mit Touch&Travel wird das Handy zur Fahrkarte. Unser Ziel ist es, damit das Bahnfahren für die Kunden in Zukunft noch einfacher zu machen – einsteigen und losfahren ist hier die Devise.

Verkehrswachstum ermöglichen: zentrale Infrastrukturvorhaben wurden 2007 weiter vorangetrieben

Netzbelastung*



* am Bsp. SGV
Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

DB NETZE

- A** Konzept Hafenhinterland und Ausbau Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse)
 - B** Steigerung der Kapazität zwischen Frankfurt und Mannheim
 - C** Vervollständigung europäisches HGV-Netz mit Stuttgart 21 und Neubau Wendlingen-Ulm
- Bereits in Umsetzung**
- 1** Erhöhung Kapazität für den Güterverkehr zwischen Emmerich und Oberhausen
 - 2** Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – München, Teilstück Erfurt – Halle / Leipzig
 - 3** Ausbau europäisches HGV-Netz, Teilstück Erfurt – Nürnberg
 - 4** Kapazitätssteigerung zw. Karlsruhe und Basel Richtung Schweizer Alpenübergänge

Die hohen Wachstumsraten der Verkehre in den letzten Jahren führen auch zu einer zunehmenden Belastung des Schienennetzes. Insbesondere die beiden Nord-Süd-Achsen bewegen sich auf die Kapazitätsgrenze zu. Deutschland darf beim Infrastrukturausbau nicht den Anschluss verlieren. Andere Länder wie Spanien, Frankreich oder Italien investieren jährlich Milliarden in ihre Eisenbahnnetze. So wird Spanien in wenigen Jahren wohl über das größte europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verfügen.

Deutschland liegt dagegen bei den Schienen-Investitionen im Schlussfeld der Europäischen Union, und das ausgerechnet als Transitland und Exportnation. Wenn sich das Wachstum auf der umweltfreundlichen Schiene in Zukunft fortsetzen soll, muss sich hier etwas ändern.

Ein sehr positives Zeichen ist der von Bundesminister Tiefensee vorgelegte Masterplan Güterverkehr und Logistik, in dem erstmals für dieses Thema ein Gesamtkonzept präsentiert wird. Er zeigt unter anderem auf, wie wir den Verkehrsinfarkt im Seehafen-Hinterland vermeiden können. Jetzt geht es darum, auch die Finanzierung zu sichern.

Ein anderes Beispiel sind die Pläne für den Korridor Rhein/Main - Rhein/Neckar - Stuttgart - München. Viele Streckenabschnitte wie die Rheintalbahn sind bereits im Bau. Allerdings liegen die Fertigstellungstermine wegen der Mittelknappheit des Bundes weit in der Zukunft.

Wir plädieren stark dafür, Investitionen vorzuziehen und zusätzliche Mittel aufzuwenden. Nur so kann die Mobilität in unserem Land auch morgen gesichert werden.

Mit dem Programm ProNetz konnten wir die Pünktlichkeit und Qualität der Schiene deutlich verbessern


DB Mobility Networks Logistics



Baustellenschwerpunkte 2007


Qualität

- **Pünktlichkeitsniveau über 90%** im Personenverkehr - bei Baugeschehen in einem Volumen, wie nie zuvor
- **Verbesserte Information** der Kunden („Wir informieren mehr, früher und umfänglicher“)


Störungen

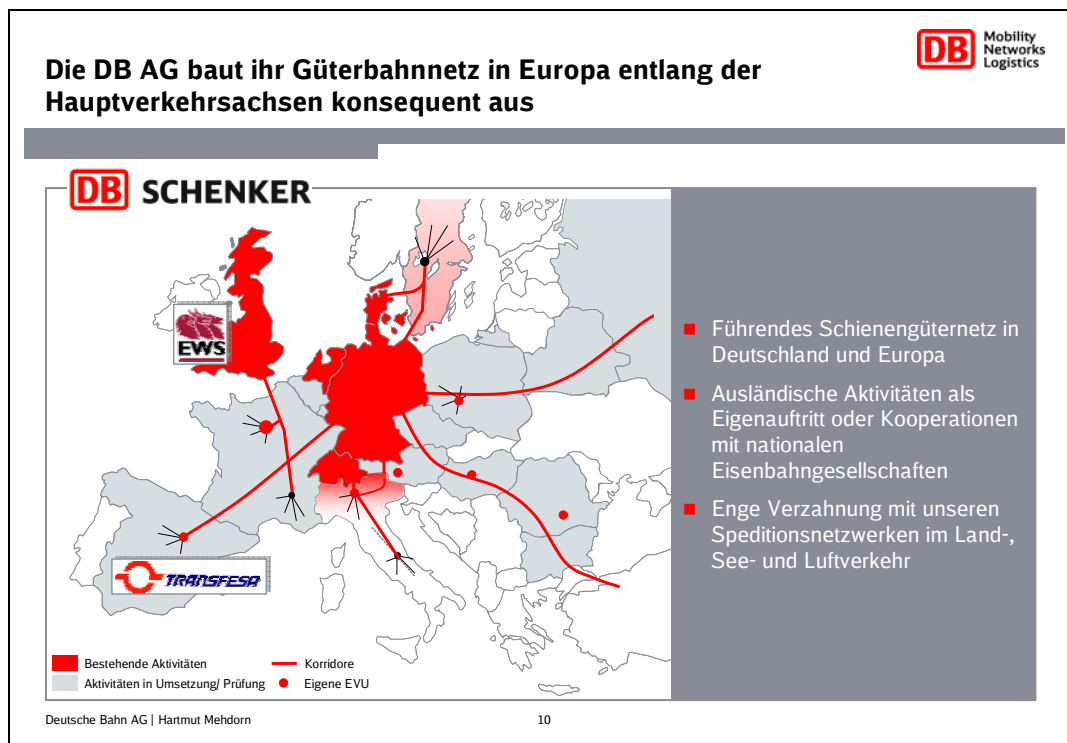
- **Halbierung der Langsamfahrstellen**, Halbierung der dadurch bedingten Verspätungen
- Abwicklung aller **Korridor-Baumaßnahmen** nach Plan
- Verstärkung der **Präventionsmaßnahmen**

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn
9

Besondere Aufmerksamkeit haben wir 2007 dem deutschen Bestandsnetz gewidmet und so viele Baumaßnahmen durchgeführt wie nie zuvor. 3,5 Milliarden Euro haben wir dafür im abgelaufenen Jahr gemeinsam mit dem Bund investiert. In einem Zeitraum von acht Monaten sind 1.800 Weichen, 4.400 Kilometer Schienen, 3,9 Millionen Tonnen Schotter und 3,3 Millionen Schwellen ausgetauscht worden. Wir sind dabei erstmals in der Systematik sogenannter Baukorridore vorgegangen. Eine integrierte Planung im Rahmen unseres Programms ProNetz hat es ermöglicht, 28 Baukorridore planmäßig abzuarbeiten. Dabei konnten wir die Pünktlichkeit auf einem hohen Niveau von über 90 Prozent halten. Dies werden wir 2008 noch steigern.

ProNetz steht auch für eine proaktive Kundeninformation. 5.600 Fahrplanänderungen wurden über die Medien, Aushänge, Flyer und das Internet kommuniziert und zusätzlich mehrere Hundert Mitarbeiter zur Kundeninformation eingesetzt. Die Zahl der Langsamfahrstellen hat sich halbiert. Dieses erfolgreiche Programm setzen wir 2008 mit weiteren 63 Baukorridoren fort.

Falls Sie sich über die Tiefe meiner Ausführungen an dieser Stelle wundern: Ich erläutere dies vor dem Hintergrund der abwegigen Vorwürfe, wir würden unser Bestandsnetz vernachlässigen, weil wir an die Börse wollen.



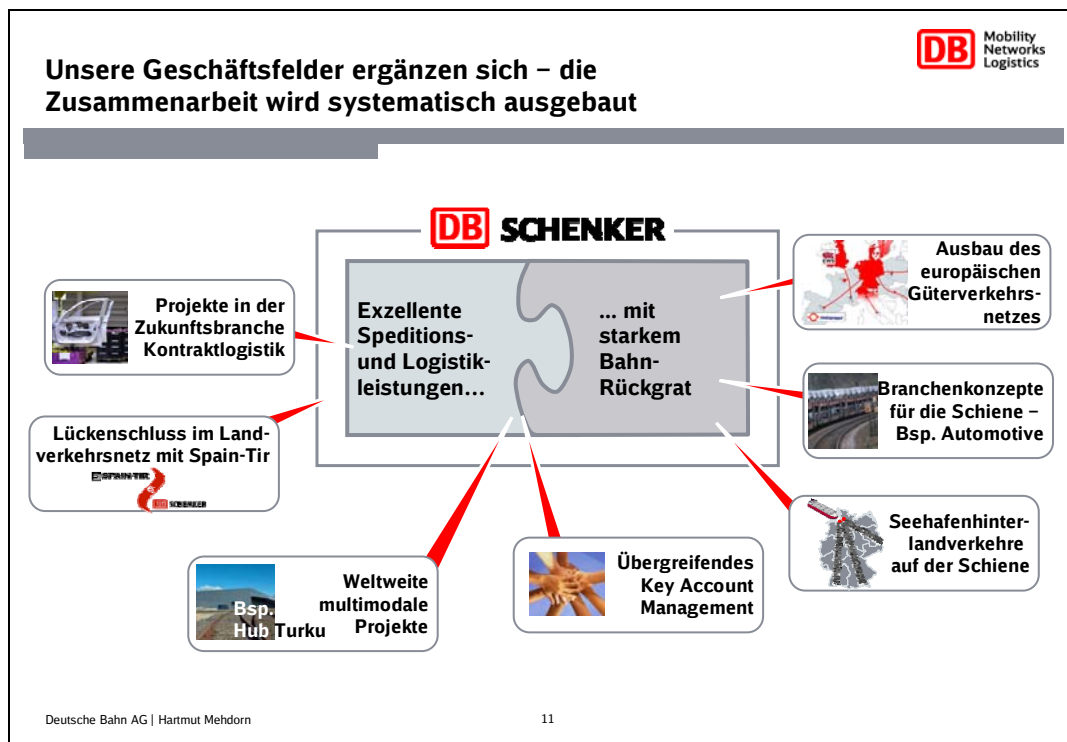
Damit komme ich zu DB Schenker, unseren integrierten Logistikaktivitäten. An erster Stelle stand hier 2007 der Ausbau unseres europäischen Güterbahn-Netzwerks.

In der Mitte Europas haben wir zwei Möglichkeiten: Entweder ausländische Bahnen nutzen die deutsche Infrastruktur vor allem, um Deutschland als Transitland zu durchqueren. Oder wir entwickeln aus Deutschland heraus ein zukunftsweisendes, europäisches Güterbahn-System. Wir haben uns als größte europäische Güterbahn für genau diese Wachstumsstrategie entschieden. Und wir sind damit erfolgreich. Unser Schienengüterverkehr hat sich zu einem wesentlichen Ergebnisträger entwickelt. Für unsere Kunden haben wir dabei sehr viel erreicht. Durch neue, internationale Angebote und durch die Verknüpfung mit unseren Logistikaktivitäten konnten wir unsere Leistungen deutlich ausweiten.

2007 konnten wir auch etliche europäische Achsen in unserem Netz stärken. Mit EWS haben wir die größte britische Güterbahn erworben. Und sie verfügt auch über eine wertvolle, schwierig zu erwerbende Lizenz für den französischen Markt. Für die Zukunft planen wir weitere europäische Direktverbindungen durch den Kanaltunnel.

Auch auf der iberischen Halbinsel konnten wir 2007 Fuß fassen. Mit dem Erwerb der Güterbahn Transfesa erschließen wir diesen interessanten Markt für uns. Gerade die weiten Transportdistanzen nach Mitteleuropa machen den iberischen Markt interessant für uns. Gleiches gilt für die osteuropäischen Länder. So haben wir 2007 zum Beispiel in Polen unsere Aktivitäten mit dem Aufbau der Güterbahn East-West-Railways ausgeweitet.

Gleichzeitig setzen wir weiterhin auf die Kooperationen mit unseren Partnern, beispielsweise beim Aufbau der eurasischen Landbrücke, oder im Verkehr mit Skandinavien. Sie sehen: wir nehmen die Herausforderung „Europa“ aktiv an und warten nicht ab, bis andere diese Chancen ergreifen. Deutschland bleibt mit der DB AG das Herzstück des europäischen Schienen-güterverkehrs.



Wir konnten 2007 unsere Logistikaktivitäten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern noch weiter verzahnen. Mit dem Erwerb von Spain-TIR haben wir die Marktführerschaft im europäischen Landverkehr 2007 ausgebaut und unser Verteilernetz weiter verdichtet.

Die Europäische Union hat die Co-Modalität, also die Vernetzung der Verkehrsträger, zum Ziel der Verkehrspolitik erklärt. Wir haben dieses Ziel mit unserer Aufstellung bereits verwirklicht.

Die Güterbahn und unser weltweites Logistiknetzwerk mit Landverkehr, Luft- und Seefracht profitieren von der gegenseitigen Verzahnung. Das honorieren auch unsere Kunden. Wir konnten 2007 wieder zahlreiche Großaufträge von namhaften, global tätigen Unternehmen verbuchen. Kunden haben sich für die DB AG entschieden, weil wir Lösungen aus einer Hand bieten können, wie nur wenige unserer Wettbewerber. Wir decken global alle wichtigen Handels-Achsen ab und verknüpfen Deutschland mit Europa und den anderen Kontinenten.

Die Aktivitäten des vergangenen Jahres bei DB Schenker zeigen einmal mehr: Bahn und Logistik zusammen schaffen Mehrwert für die Kunden.

Der europäische Verkehrsmarkt ist im Umbruch - die DB muss jetzt handeln!



Dynamik im Verkehrsmarkt

- Strategische Schlüsselpositionen werden **jetzt** besetzt
- Zunehmender Einfluss **internationaler Verkehrskonzerne** und von **Private Equity Firmen**
- **Hohe Aufpreise** bei Akquisitionen
- **Zusammenschlüsse** von Nischenanbietern

- Die DB kann ihre Position mit **Akquisitionen und organischem Wachstum** behaupten

- ⚡ Ständiger Druck auf die **Wettbewerbsfähigkeit**

Aug/07: Australischer Investor Babcock & Brown erwirbt 49% an der Benex

Nov/07: Bridgepoint übernimmt 75% an der polnischen CTL Logistics, die auch in Deutschland aktiv ist

Dez/07: ÖBB übernimmt ungarische Güterbahn MAV Cargo

Jan/08: SNCF will größtes Mobilitätsunternehmen Europas werden. Fokus Eigentraktion im Güterverkehr, Kooperationen nur noch im Einzelwagenverkehr

Jan/08: NTV bestellt 25 Hochgeschwindigkeitszüge für den privaten Einstieg in den italienischen Markt

Feb/08: Veolia übernimmt Rail4Chem, größte private deutsche Güterbahn

Feb/08: Air France kündigt Markteintritt im grenzüberschreitenden HGV ab 2010 an

Anfang 2007 wurde der Markt für den europäischen Schienengüterverkehr vollständig liberalisiert. 2010 wird der Personenverkehr folgen. Der europäische Verkehrsmarkt ist in einem rasanten Umbruch, und die DB AG muss handlungsfähig bleiben.

Weitgehend unbeachtet von den Augen der Öffentlichkeit finden derzeit Entwicklungen statt, bei denen es für uns darum geht, unsere europäische Spitzenposition auch in Zukunft zu halten. Internationale Verkehrskonzerne und Private-Equity-Firmen engagieren sich zunehmend im europäischen Verkehrsmarkt. Strategische Schlüsselpositionen werden jetzt besetzt. Es finden zahlreiche Zusammenschlüsse kleinerer und mittlerer Anbieter statt. Der Markt wartet nicht. Umso wichtiger ist es, dass wir aktiv handeln und unsere europäische Wachstumsstrategie fortsetzen.

Lassen Sie mich eine kleine Auswahl wichtiger Ereignisse der letzten Monate nennen:

Im November 2007 hat der Investor Bridgepoint 75 Prozent der großen polnischen Güterbahn CTL übernommen. Diese ist auch in Deutschland höchst aktiv.

Im Dezember haben die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB die ungarische Güterbahn MAV Cargo aufgekauft.

Im Januar 2008 hat die französische Staatsbahn SNCF angekündigt, das führende Mobilitätsunternehmen in Europa werden zu wollen.

Derzeit wird im großen Stil die TGV-Flotte deutschlandtauglich umgerüstet und erweitert. Auch im Logistikmarkt hat die SNCF mit ihrer Tochter Geodis eine Offensive angekündigt.

Im Februar hat der börsennotierte französische Mischkonzern Veolia die deutsche Güterbahn Rail4Chem übernommen und startet damit im deutschen Güterverkehr eine neue Initiative. Daneben ist Veolia die größte Konkurrenz im Regionalverkehr für die DB AG, wohingegen für uns der französische Regionalverkehrsmarkt abgeschottet bleibt.

Viele vermeintliche mittelständische Regionalbahnen in Deutschland, wie zum Beispiel die Nord-West-Bahn, sind Tochterfirmen internationaler, börsennotierter Konzerne. Dies ist nicht jedem bekannt, wodurch der Eine oder Andere dazu neigen mag, hier eine „David gegen Goliath“-Sympathie für die angeblichen Mittelständler zu entwickeln. Wenn nun solche großen ausländischen Konzerne die S-Bahn-Verkehre in Bremen übernehmen, wo bleibt da die Sorge um das deutsche Gemeinwohl?

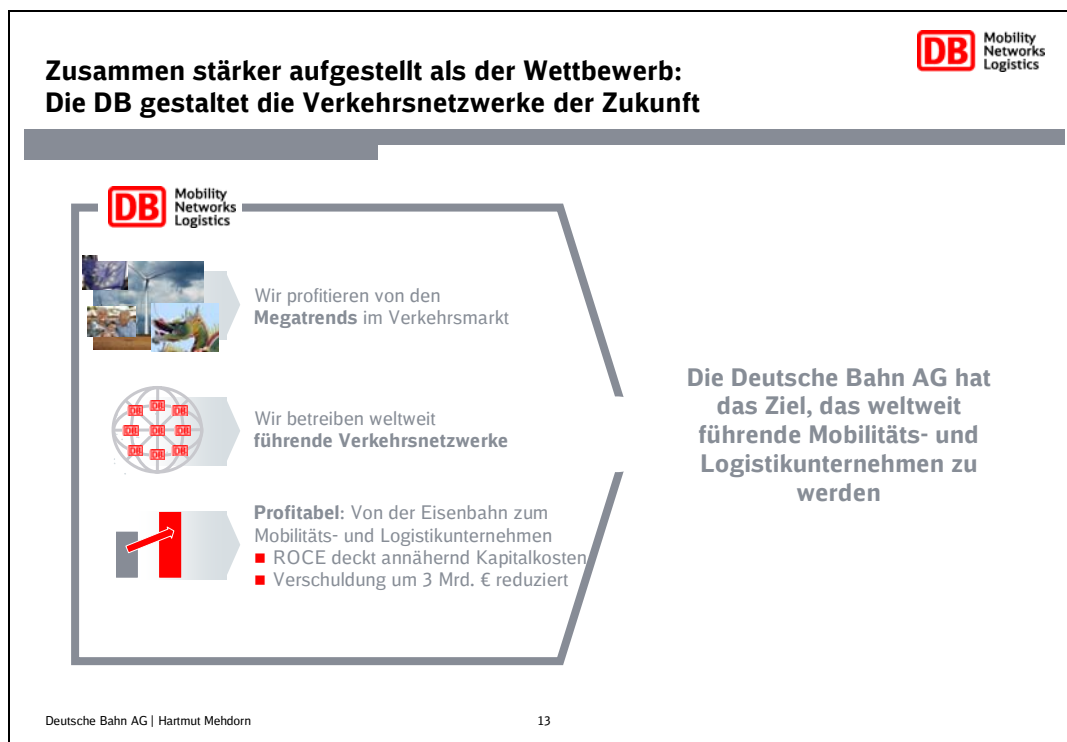
Diese Reihe von Beispielen ließe sich noch lange fortsetzen.

Während ein Teil der deutschen Öffentlichkeit über die DB im Staatsbesitz und als Instrument der Daseinsfürsorge diskutiert, sieht die Realität in Deutschland und Europa ganz anders aus. Und dieser müssen wir uns stellen.

Heute sind wir ein in Europa und weltweit führendes Mobilitäts- und Logistik-Unternehmen. Unsere erfolgreiche Strategie wird mehr und mehr von unseren Nachbarbahnen kopiert. Sollten wir wirklich diesen Vorsprung ohne Not freiwillig aufgeben? Schon heute sind viele unserer Wettbewerber wie Arriva, oder Veolia an der Börse notiert, so dass sie uns mit Unterstützung des Kapitalmarkts einen immer härter werdenden Wettbewerb liefern können.

Nur wenn wir gleiche Marktbedingungen haben wie unsere Konkurrenten, werden wir unsere Zukunft weiterhin erfolgreich bestehen können.

Dazu brauchen wir eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG.



Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zusammenfassen: Nie war die Deutsche Bahn besser aufgestellt als heute, am Beginn der europäischen Marktöffnung.

Unsere Kompetenzen machen uns zu einem führenden Unternehmen, in Deutschland, Europa und darüber hinaus.

Wir sind kapitalmarktfähig und bereit, weiter zu wachsen. Von diesem Wachstum profitiert auch unser Heimatmarkt Deutschland.

Wir müssen diese Chance wahrnehmen. Ich bin zuversichtlich, dass wir diese Chance auch bekommen.

Wir werden 2008 unsere ambitionierten Ziele geradlinig weiter verfolgen und unseren eingeschlagenen Kurs halten.

Vielen Dank.

Rede von Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, Bilanz-
Pressekonferenz für das Geschäftsjahr 2007, 31. März 2008, Berlin.
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