



## *Auf dem Weg zur Börse*

**Halbjahres-Pressekonferenz 2008**  
Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG

Hartmut Mehdorn  
Vorstandsvorsitzender

---

Frankfurt/Main, den 18. August 2008

## 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 der Gesellschaft 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.

### **Not for distribution into the United States of America, Canada or Australia**

This document is not an offer of securities for sale in the United States and securities may not be offered or sold in the United States absent registration under the United States Securities Act of 1933, as amended, or an exemption from such registration. Any public offering of securities to be made in the United States will be made by means of a prospectus. The Company does not intend to make any such public offering.

Sehr geehrte Damen und Herren,

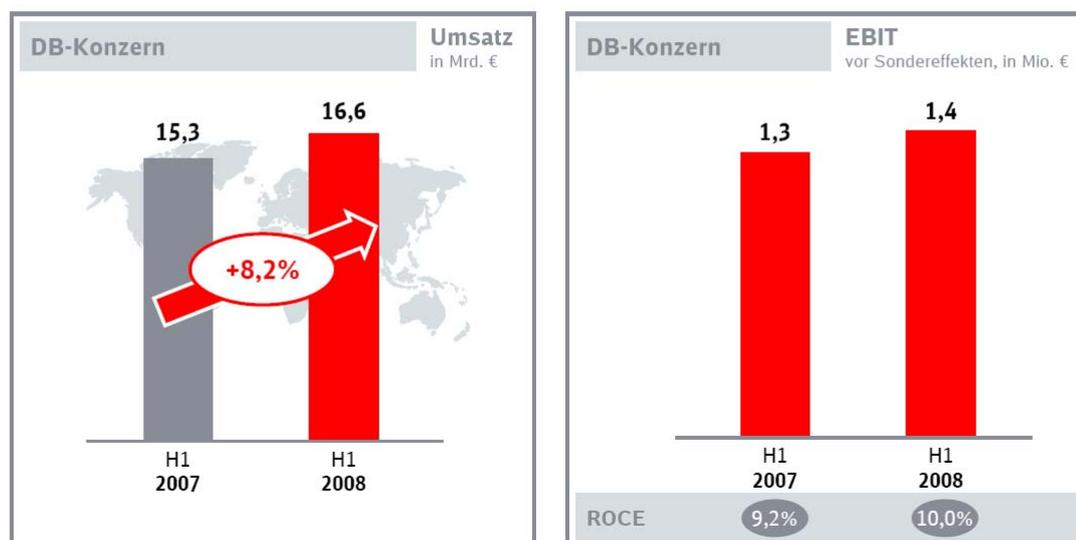
ich begrüße Sie herzlich hier in Frankfurt zur Veröffentlichung unserer Halbjahreszahlen 2008. Wir werden Ihnen heute die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns in den vergangenen sechs Monaten vorstellen.

Die Zahlen sind auch in diesem Jahr wieder sehr gut. Für Sie mag das auf den ersten Blick keine Sensation mehr sein. Sie haben sich mittlerweile daran gewöhnt, dass wir Ihnen jedes Jahr bessere Ergebnisse präsentieren. Wenn Sie aber einen Blick auf unsere Wettbewerber werfen oder aber sich daran erinnern, wo wir herkommen, dann ist der Nachrichtenwert dieser Zwischenbilanz wohl offensichtlich. Und im Übrigen, lassen Sie mich das vorweg sagen: auch uns fliegen - gerade in diesen Tagen - die guten Ergebnisse nicht zu. Hinter der positiven Geschäftsentwicklung steckt wieder harte Arbeit der Führungsmannschaft und der Mitarbeiter unseres Unternehmens.

Abgesehen von guten Ergebnisse haben wir heute auch wirklich Neues zu präsentieren: nämlich unsere Tochtergesellschaft „DB Mobility Logistics AG“. In dieser „DB ML AG“ haben wir jetzt unsere Mobilitäts- und Logistikaktivitäten zusammengefasst. Mit dieser Tochter wollen wir in den nächsten Monaten an die Börse gehen und so die Teilprivatisierung des DB Konzerns umsetzen.

Im Frühsommer dieses Jahres haben Bundesregierung und Bundestag den Weg für die DB ML AG an die Börse freigemacht. Damit ist ein sehr langwieriger politischer Prozess zum Ende gekommen. Über Jahre hinweg ist leidenschaftlich diskutiert worden; es war nicht einfach, und wir sind dabei durch Höhen und Tiefen gegangen. Aber am Ende hat die Vernunft gesiegt: Wir stehen heute vor der Vollendung der Bahnreform!

## Die DB setzt ihren Wachstumskurs auch im ersten Halbjahr 2008 konsequent fort



Bevor ich Ihnen unsere neue „Börsentochter“ präsentiere, möchte ich zunächst kurz auf die Entwicklung des gesamten DB-Konzerns eingehen.

Das wirtschaftliche Umfeld ist in den letzten Monaten schwieriger geworden. Die Weltkonjunktur hat sich in Folge der US-Immobilienkrise, der internationalen Finanzkrise und der steigenden Rohstoffpreise in den letzten Monaten abgekühlt. Besonders betroffen sind die USA, aber auch die asiatischen Märkte schwächen sich ab. In Europa wird die Wirtschaft zusätzlich durch den starken Euro belastet.

Der DB-Konzern ist von diesen Entwicklungen der Weltwirtschaft natürlich betroffen. Wir erleben derzeit allerdings, dass unser Geschäftsmodell so robust ist, dass wir relativ gut in der Lage sind, solche externen Effekte innerhalb des Unternehmens abzufedern.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 sind wir beim Umsatz in diesem Jahr um gut 8% gewachsen. Wenn man unsere Zukäufe außen vorlässt und nur das organische Wachstum betrachtet, haben wir unseren Umsatz um fast 5% gesteigert.

Das ist ein solider Zuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Zu diesem Wachstum hat jedes der Geschäftsfelder im DB-Konzern beigetragen. Der Personenverkehr sowie der Bereich Transport & Logistik haben einerseits von der gesamtwirtschaftlichen Entwick-

lung in den ersten Monaten dieses Jahres profitiert; andererseits wurden unsere neuen Produkte und Angebote im Markt sehr gut angenommen. Die insgesamt erfreuliche Nachfrage im Schienenverkehr in Deutschland hat auch dazu geführt, dass unsere Infrastruktur im Vergleich zum Vorjahr wieder einen höheren Umsatz vorweisen kann.

Der DB-Konzern konnte beim EIBT vor Sondereffekten im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 um 90 Millionen Euro zulegen. Das ist eine Ergebnisverbesserung von fast 7 Prozent. Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass sich die Kosten-Effekte aus den Tarifabschlüssen vom März erst in den nächsten Monaten voll auswirken werden.

Deshalb müssen wir streng auf die Kostenentwicklung achten und die Produktivität kontinuierlich verbessern. Die notwendigen Maßnahmen dazu haben wir eingeleitet.

Unsere Gewinnsituation macht es möglich, dass wir unser Unternehmen auch langfristig absichern können: einerseits arbeiten wir daran, die Verschuldung abzubauen, die durch den konsequenten Modernisierungskurs der letzten Jahre entstanden ist.

Andererseits müssen wir weiter investieren, um uns für die Zukunft zu rüsten. Mit mehr als 2,6 Milliarden Euro liegen die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns weiterhin auf hohem Niveau. Dazu muss jedoch zusätzlich unsere Eigenmittelbasis gestärkt werden. Die Teilprivatisierung des DB-Konzerns durch den Börsengang der DB ML AG ist deshalb ein entscheidender Meilenstein auf unserem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

Und wir haben es in den ersten sechs Monaten dieses Jahres erneut bewiesen: Unser Unternehmen ist reif für die Börse.

## DB Mobility Logistics AG – Die Mobilitäts- und Logistiktochter des DB-Konzerns



Ich sagte es eingangs bereits: Die Unternehmens-Teile, die wir im Herbst für private Investoren öffnen wollen, haben wir in der DB ML AG zusammengefasst. Lassen Sie mich kurz skizzieren, was das für den DB-Konzern bedeutet:

Der Bund wird weiterhin 100-prozentiger Eigentümer der DB AG bleiben. Zur DB AG gehören die Infrastruktur-Geschäftsfelder der DB AG sowie die neue Tochtergesellschaft DB ML AG.

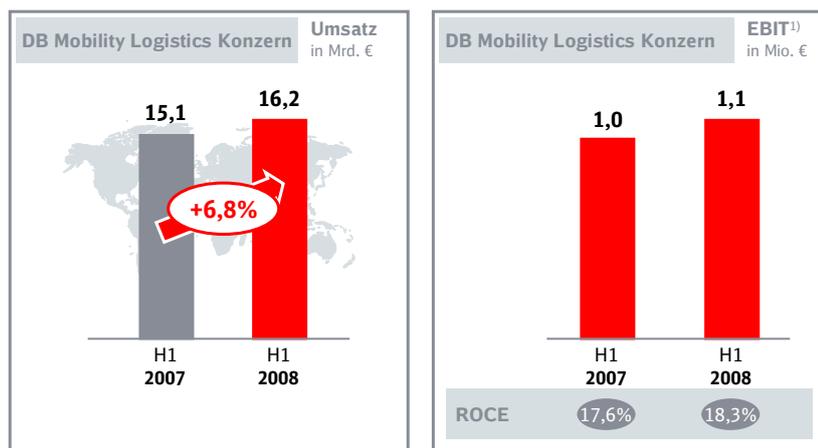
Die neue DB ML AG wird von ihrem Vorstand eigenverantwortlich geführt. Gleichzeitig sorgt der DB-Konzernvorstand für die einheitliche Konzernleitung. Dank dieser gemeinsamen Konzernleitung können wir unser integriertes Führungssystem ohne Brüche fortführen. Die teilweise Personalunion im Vorstand und im Aufsichtsrat leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Es wird auch künftig keine ineffizienten und kostspieligen Doppelungen von Konzernfunktionen geben. Die Tochtergesellschaften im DB-Konzern tauschen Leistungen zu marktüblichen Konditionen aus.

Ein weiterer, wichtiger Vorteil schließlich ist, dass der konzernweite Arbeitsmarkt für unsere Mitarbeiter erhalten bleibt. Auf Basis dieses konzernweiten Arbeitsmarktes trauen wir uns zu, dass wir auch in Zukunft im DB-Konzern betriebsbedingte Kündigungen abschließen können.

Es wird auch keine Mitarbeiter erster oder zweiter Klasse geben. Alle Mitarbeiter sind nach wie vor den unternehmerischen Zielen des DB-Konzerns verpflichtet. Und so werden übrigens auch konzernübergreifend die Mitarbeiter in Deutschland die Möglichkeit haben, sich über ein besonderes Aktienprogramm an der DB ML AG zu beteiligen.

Die Teilprivatisierung über den Börsengang der DB ML AG ist eine gute Lösung - für das System Schiene in Deutschland, für die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns, für die Kunden und für die Mitarbeiter. Die organisatorische Aufstellung, die wir gewählt haben, ist arbeitsfähig und erlaubt dem DB-Konzern, seine erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre fortzusetzen.

## Guter Start für die DB Mobility Logistics



1) vor Sondereffekten  
Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

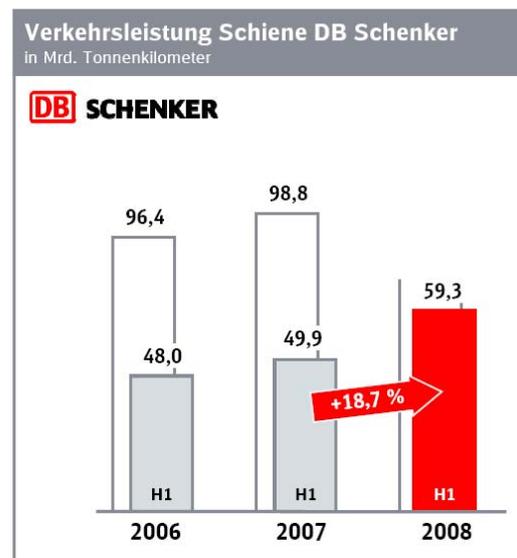
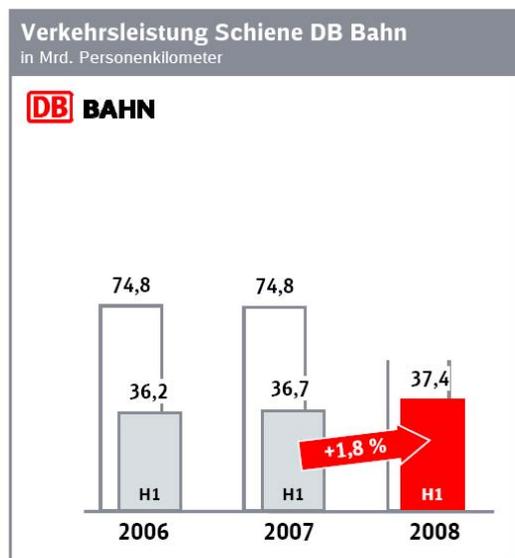
Die neue DB ML AG, für die wir heute erstmals Halbjahreszahlen ausweisen, gibt einen sehr guten Einstand:

Im Vergleich zum Vorjahr konnten die Gesellschaften, die in der DB ML zusammengefasst sind, ihren Umsatz um fast 7 Prozent steigern. Sie führen einen EBIT vor Sondereffekten von über 1 Milliarde Euro ein, was gemessen an 2007 ein Zuwachs von fast 10% bedeutet.

Im Hinblick auf den Börsengang der DB ML AG und die Dividendenerwartung künftiger Aktionäre ist eine Kennzahl besonders wichtig: die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen, das sogenannte „ROCE“. Diese Rendite belief sich im ersten Halbjahr auf mehr als 18 Prozent.



**Der Schienenverkehr der DB im In- und Ausland konnte seine Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2008 steigern**



Auch unsere Verkehrsleistung im Schienenverkehr haben wir in den ersten sechs Monaten gesteigert, sowohl bei den Fahrgästen als auch bei der Fracht.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum haben wir in den ersten sechs Monaten beim Personenverkehr knapp 2% zugelegt. Im Schienengüterverkehr haben wir unsere Verkehrsleistung vergleichbar um fast 3% erhöht; wenn man EWS und Transfesa mit berücksichtigt, kommen wir sogar auf ein Plus von rund 19%.

Hinter diesen Zahlen steckt auch eine gute Botschaft für die Umwelt: Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr baut die umweltfreundliche Schiene ihren Marktanteil gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter aus. Das heißt: das umweltpolitische Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ wird in Deutschland zu Realität.

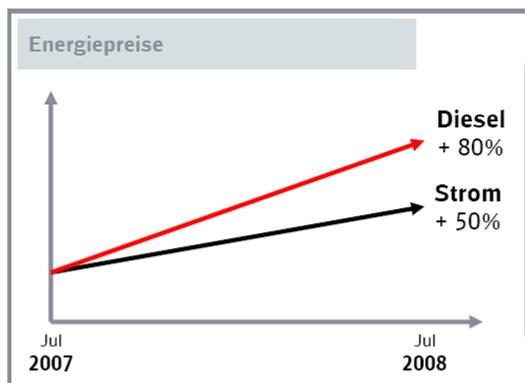
Wir können diesen Trend vermeiden, obwohl sich die unfairen Rahmenbedingungen im Wettbewerb mit dem Flugzeug und dem LKW keineswegs verbessert haben. Durch die Kerosinsteuerbefreiung des Luftverkehrs spart ein Fluggast auf einem durchschnittlichen Kurzstreckenflug immer noch rund 20 Euro.

Allerdings kommt uns dieser Tage unsere hohe Energieeffizienz im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern besonders zugute.

Die Fluggesellschaften erheben heute pro Ticket zwischen 25 und 100 Euro Kerosinzuschlag. Und der Autofahrer muss bei jedem Stopp an der Tankstelle tiefer in die Tasche greifen: allein seit Anfang des Jahres sind die Benzinpreise um 11% gestiegen, Diesel ist sogar um 18% teurer geworden.



### Die Preise auf den Energiebeschaffungsmärkten haben im vergangenen Jahr extreme Entwicklungen gezeigt



Die Aufwärtsbewegung bei den Energiepreisen ist ungebrochen

- Marktpreise für **Strom** mit extremen Aufwärtstrend in den letzten Monaten
- Die **Kohlepreise** haben sich in einem Jahr mehr als verdoppelt
- Die Preise für **Rohöl** und **Dieselmotorkraftstoff** erreichen ständig neue Rekordniveaus – seit Mitte 2007 ist der Rohölpreis um über 80% gestiegen

Quelle: Reuters, EEX

Die Preissteigerungen für Energie sind enorm und machen den Bürgerinnen und Bürgern zu schaffen. Eine nachhaltige Entspannung ist angesichts des weltweiten Energiehungers nicht in Sicht.

Die Deutsche Bahn ist natürlich Teil dieses Wirtschaftskreislaufes. Wir können uns davon nicht abkoppeln. Im Gegenteil: Wir haben im ersten Halbjahr rund 200 Millionen Tonnen Güter bewegt und fast 1 Milliarde Reisende an ihr Ziel gebracht. Damit sind wir auch Deutschlands größter Energiekonsument. Allein im Jahr 2007 mussten wir fast 2 Milliarden Euro für Strom und Diesel aufwenden.

Hinzu kommt - und dies ist leider von vielen in der letzten Tarifrunde bewusst oder unbewusst verdrängt worden -, dass kein Unternehmen zweistellige Lohn- und Gehaltssteigerungen einfach so wegstecken kann. Dies gilt umso mehr in einem Umfeld, in dem Wettbewerb zum Teil über Lohnkosten ausgetragen wird.

Die Kombination aus explodierenden Energiepreisen und weit überdurchschnittlich steigenden Personalkosten lässt uns keine andere Wahl: Sie zwingt uns, Ende des Jahres unsere Preise im Personenverkehr anzuheben. Mit Effizienzsteigerungen allein sind diese Lasten schlichtweg nicht mehr auszugleichen.

Wir halten damit unser Versprechen, trotz der extrem hohen Tarifabschlüsse zu Beginn dieses Jahres die Preise unterjährig nicht zu erhöhen. Über die Details einer Preisanpassung hat der Vorstand noch nicht abschließend entschieden. Wir werden die Öffentlichkeit nach entsprechenden Entscheidungen spätestens Anfang September umgehend über unsere Preismaßnahmen informieren. Preisexplosionen wie bei anderen Verkehrsträ-

## Die Verkehrswelt von morgen gestalten: Energieeffizienz und Klimaschutz stehen im Fokus des DB-Konzerns



### Beispiele

- ✓ Erhöhung des Anteils der Schiene am Modal-Split
- ✓ Einsatz von Erdgasbussen bei DB Bahn Stadtverkehr
- ✓ Energiesparende Fahrweise bei Zügen, Bussen und Lkws
- ✓ Neue E-Loks mit Bremsenergie-rückgewinnung
- Senkung des Energieverbrauchs in Bahnhöfen und Gebäuden
- Einsatz erneuerbarer Energien (Geothermie, Wind- und Wasserkraft)

gern wird es allerdings bei der Bahn nicht geben.

Wir arbeiten daran, dass wir in Zukunft immer weniger von der Entwicklung der Energiepreise betroffen sind. Gleichzeitig wollen wir unseren Vorsprung beim Klimaschutz weiter ausbauen.

Schon bei unserem ersten Energiesparprogramm haben zwischen 1990 und 2007 unsere spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen um 39% reduziert. Aber angesichts von Klimawandel und Energiepreisentwicklung wollen wir uns damit nicht zufrieden geben.

Deshalb haben wir uns entschieden, ein zweites Klimaschutzprogramm aufzulegen: unser Ziel ist, bis 2020 die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen um weitere 20% gegenüber dem Niveau von 2006 zu reduzieren. Dieses Klimaschutzprogramm haben wir Anfang des Jahres auf den gesamten Konzern ausgedehnt, also auch auf alle Aktivitäten von DB Schenker, und zwar weltweit.

Das erreichen wir einerseits über operative Maßnahmen wie energiesparende Fahrweise, die Rückgewinnung von Bremsenergie der Fahrzeuge oder durch den Einsatz von Erdgasbussen. Weitere wichtige Stellschrauben sind einerseits die Erhöhung der Auslastung, und andererseits die effiziente Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

In der Vernetzung der Verkehrssysteme – und mit einer starken Eisenbahn als Herzstück – liegt ein großes Potenzial, um Mobilität Ressourcen-schonender zu organisieren.

Im Folgenden stelle ich Ihnen kurz einige Entwicklungen aus den einzelnen Geschäftsfeldern vor.

## Neue Passagierrekorde in unseren Zügen im Nah- und Fernverkehr – der ICE verbindet Europa



Im Personenverkehr hatten wir im ersten Halbjahr so viele Fahrgäste wie nie zuvor. 941 Millionen Passagiere in sechs Monaten – das ist absoluter Rekord bei der DB AG! Im Vergleich zu 2007 bedeutet das fast 30 Millionen zusätzliche Fahrgäste in unseren Zügen.

Unsere Angebotsausweitung im europäischen Verkehr nach Paris, Kopenhagen und Wien ist bestens angenommen worden. Wir bieten inzwischen jeden Tag 200 Direktverbindungen in 6 Nachbarländer an.

Wir werden die internationalen Direktverbindungen künftig noch weiter ausbauen - während viele Fluggesellschaften dieser Tage ankündigen, infolge der Kerosinpreise Flugzeuge stillzulegen und ihr Angebot auszudünnen. Auf der neuen Verbindung zwischen Frankfurt bzw. Stuttgart und Paris konnten wir im Mai, also schon knapp ein Jahr nach Eröffnung der Verbindung, den millionsten Fahrgast begrüßen.

Die Auslastung der Verbindung hat unsere hohen Erwartungen noch übertroffen. Bei Kundenbefragungen gaben die Fahrgäste dem neuen ICE-Produkt nach Paris hervorragende Noten.

Zum guten Ergebnis des Personenverkehrs trägt in diesem Jahr erstmals auch unsere britische Personenverkehrs-Tochter DB Chiltern bei. Der aktuelle Umsatz von DB Chiltern liegt derzeit mehr als 13% über dem des Vorjahreszeitraums.

Unterstützt werden die guten Finanzzahlen von DB Chiltern auch durch eine sehr gute betriebliche Qualität. Im April hat das Unternehmen mit einer Pünktlichkeit von über 96 Prozent den höchsten jemals in Großbritannien gemessenen Wert erreicht.

Mit verschiedenen Fahrpreisaktionen haben wir neue Kunden gewonnen: So haben wir in den ersten Monaten deutlich von der Nutzung der Umwelt-Bahn-Card profitiert, die wir Ende letzten Jahres angeboten haben.

Von der Fan-Bahn-Card zur Europa-Meisterschaft konnten wir mehr als 230.000 Exemplare verkaufen. Und unser „Dauer-Spezial Familie“ zur Ferienzeit wird ebenfalls gut angenommen und ermutigt Familien, das Auto stehen zu lassen.

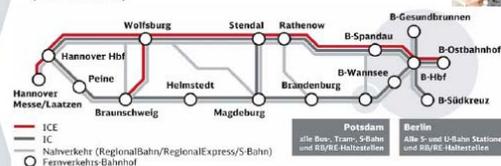
## Im Dienst des Kunden: Verbesserte Kundeninformationen und innovative Serviceangebote



### Aktuelle Projekte

- Mobiler Zugang zu Fahrkarten über Handytickets
- Reiseauskunft mit dem Handy
- Pilot eTicketing mit Zugangstechnologie Touch & Travel
- Ausweitung Call a Bike auf alle ICE-Bahnhöfe
- Zukünftig dynamische Mobilitäts- und Reisendeninformation (IMM) - Pilotierung für 2008 geplant

### Pilotgebiet Touch & Travel (seit Feb 08)



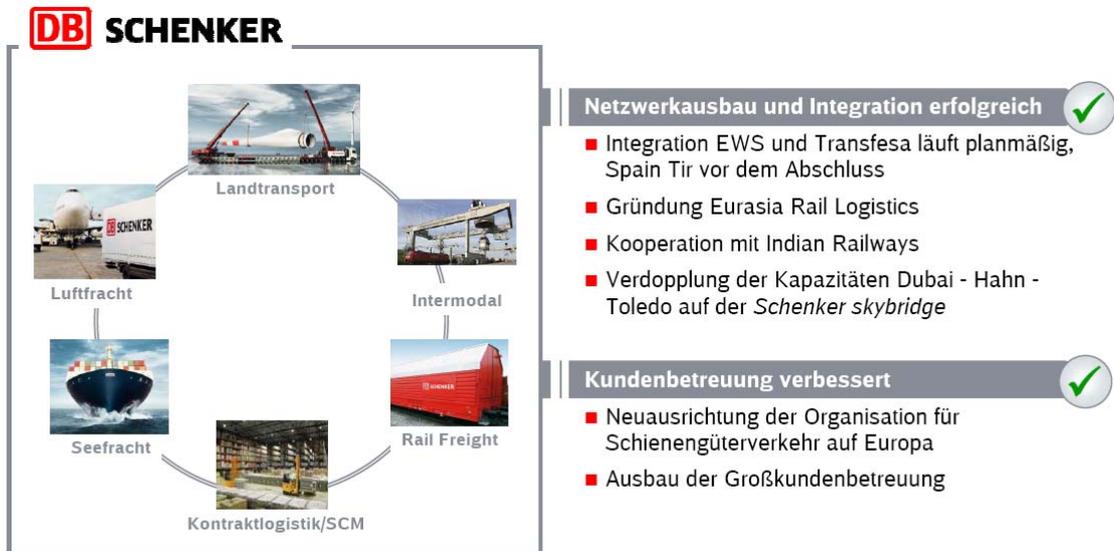
Außerdem ist es uns in den letzten Monaten gelungen, immer mehr Fahrgäste für die Erste Klasse zu begeistern. Das bringt dem Kunden höheren Reisekomfort und dem Unternehmen höhere Erlöse.

Wir arbeiten daran, dass das Bahnfahren attraktiver wird; unser Ziel ist es aber darüber hinaus, dem Kunden die gesamte Mobilitätskette so bequem wie möglich anzubieten.

Wir haben die Anschlussmobilität am Zielort durch das „City-Ticket“ und „City mobil“ erhöht. Die Kunden nehmen dieses Angebot für einen einfachen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr am Reiseziel sehr gut an. Wir verkaufen heute schon mehr als doppelt so viele Tickets pro Monat wie noch im letzten Jahr. Ein anderes Beispiel ist der Ausbau unseres Call-a-bike-Angebots, das wir derzeit auf fast alle ICE-Bahnhöfe erweitern.

Bequemes Reisen bedeutet aber auch: aktuelle Kundeninformation und einfaches Ticketing. Nur so können wir in Zukunft Kunden gewinnen und halten. Das Handy ist im Fernverkehr bereits zur Fahrkarte und zum Auskunftsschalter geworden. Mit Touch&Travel gehen wir noch einen Schritt weiter. Touch&Travel wird nicht nur verkehrsträgerübergreifend den Papierfahrerschein durch das Handy ersetzen, sondern auch jede Vorabbuchung und separate Abrechnung überflüssig machen. Die erste Pilotphase werden wir Ende dieses Monats abschließen. Voraussichtlich im Dezember beginnt dann die Pilotphase 2, in der dann auch richtig abgerechnet wird. Die Verkehrs- und Mobilfunkbranche im In- und Ausland verfolgt dieses Projekt mit großem Interesse.

## Niedrigere Kosten und bessere Qualität für unsere Kunden: Ausbau der Transport- und Logistiknetzwerke im DB-Konzern



Bei DB Schenker Rail schreitet die Integration der im letzten Jahr erworbenen Tochterunternehmen voran. Das bedeutet: unser Netz wird vertieft und weiter optimiert. Die Integration von EWS und Transfesa läuft planmäßig, die von SpainTir steht vor dem Abschluss.

Gute Fortschritte macht auch unser Pionierprojekt der eurasischen Landbrücke von China nach Deutschland. Es ist unser ambitioniertes Ziel, einen wöchentlichen Regelverkehr, den Trans Eurasia Express, anzubieten. Das hat auf dieser Relation vor uns noch keiner geschafft. Das Kundeninteresse ist bereits heute sehr groß. Schon heute sind wir in der Lage, kundenspezifische Züge von China nach Deutschland anzubieten. Für ein Partnerunternehmen werden wir schon im September – also vor Aufnahme des eigentlichen Regelverkehrs - einen sogenannten „Company Train“ fahren lassen. Ebenfalls vor Aufnahme des Regelverkehrs werden wir den ersten Zug in der Gegenrichtung nämlich von Deutschland nach China fahren. So lassen wir Zug um Zug eine Vision Wirklichkeit werden.

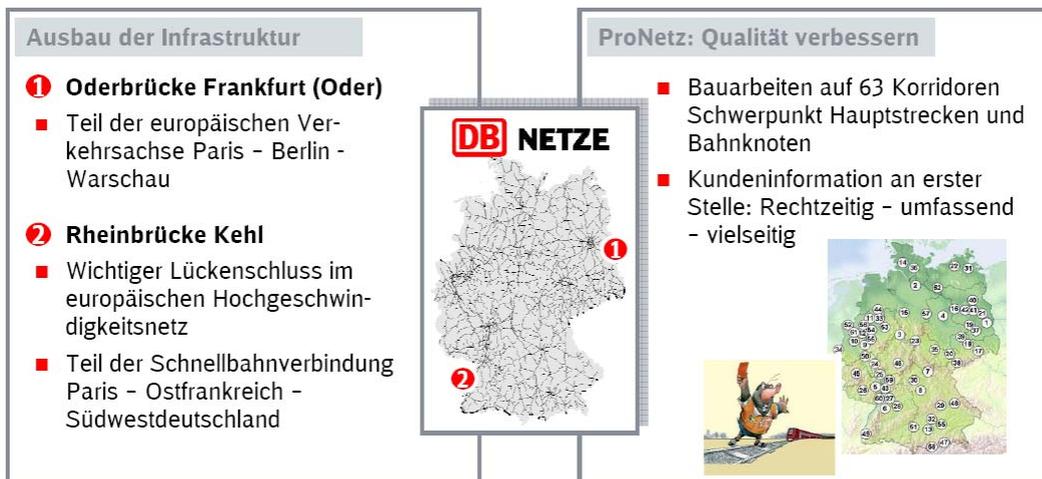
Bei DB Schenker Logistics hat sich das neue Angebot eines Rundfluges von Dubai über Frankfurt-Hahn nach Toledo in den USA als erfolgreich erwiesen. Schon zehn Monate nach Einführung haben wir im April unsere Kapazitäten auf dieser Strecke verdoppelt. Wir haben dabei den Luftfrachtservice eng mit einem intermodalen Logistikangebot auf den Hauptstrecken von Asien nach Europa verbunden.

Die Entwicklung multimodaler Produkte wird durch die neuen Marktbereiche Automotive, Chemical, Industrial und High Tech forciert. Hier bieten wir Kunden in Schlüsselindustrien maßgeschneiderte Logistikkonzepte.

Zur stärkeren Vermarktung dieser Produkte wird auch die verbesserte Betreuung unserer Großkunden beitragen. Dabei soll künftig für die wichtigsten Kunden ein individuelles Team aus Mitarbeitern aller relevanten Geschäftsfelder und Regionen zusammengestellt werden.



## DB-Netze: Wichtige Lückenschlüsse auf europäischen Trassen – Unsere Baustrategie ProNetz geht auch 2008 auf



Im Bereich Infrastruktur haben wir unser Zukunftsprogramm ProNetz auch im ersten Halbjahr 2008 vorangetrieben. Hauptziel dabei war und ist, die Qualität des Netzes weiter zu verbessern und die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Die bis dato erzielten Erfolge zeigen uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Wir haben unter anderem die Anzahl der Langsam-Fahrstellen mehr als halbiert und ein umfangreiches Präventionsprogramm umgesetzt. Vor allem ist es uns gelungen, durch Bündelung der Baumaßnahmen zu Korridoren, aber auch durch intensive Kommunikation zu unseren Kunden, die Beeinträchtigungen für die Reisenden zu minimieren. Es ist uns außerdem gelungen, dass unseren intensiven Bau- und Instandhaltungsaktivitäten nicht zu Lasten der Pünktlichkeit geht.

Wir investieren nicht nur in das Bestandsnetz, wir investieren auch in die verbesserte Anbindung des deutschen Schienennetzes an die wichtigsten europäischen Korridore:

Vor wenigen Wochen haben wir den ersten Spatenstich für die neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl vollzogen. Die Brücke ist ein wichtiger Lückenschluss der Schnellbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland und außerdem Teil des europäischen Korridors von Paris nach Bratislava bzw. Budapest.

Quasi als östliches Pendant dazu modernisieren wir gerade die wichtigste Schienenverbindung zwischen Deutschland und Polen. Im Dezember soll der Neubau der Frankfurter Oderbrücke in Betrieb genommen werden. Das bedeutet, dass erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg die Züge zwischen Berlin und Warschau wieder durchgehend zweigleisig fahren können, auch über die Oder.

## Kapitalmarktfähigkeit und Teilprivatisierung: Ergebnis konsequenter Sanierung und Neuausrichtung des DB-Konzerns



- 1 Eines der weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen
- 2 Hervorragende Positionierung in Europa mit weltweiter Präsenz im Logistikgeschäft
- 3 Attraktives Wachstumspotential unterstützt von weltweiten Megatrends
- 4 Belastbares Geschäftsmodell mit hoher Stabilität gegenüber konjunkturellen Schwankungen
- 5 Robuste, nachhaltige und wachsende Ertrags- und Finanzkraft



Meine Damen und Herren,

mein Kollege Diethelm Sack wird Ihnen gleich im Detail die Zahlen präsentieren, die hinter den Entwicklungen in unseren Geschäftsfeldern liegen. Lassen Sie mich an dieser Stelle jedoch schon einmal festhalten: Das Unternehmen, mit dem wir uns im Herbst dem Kapitalmarkt präsentieren wollen, ist ein nachhaltig erfolgreiches.

In allen wichtigen Schlüsselmärkten des Mobilitäts- und Logistiksektors sind wir heute die Nummer 1 oder Nummer 2:

Wir sind die Nummer 1 im europäischen Regional- und Stadtverkehr und die Nummer 2 im europäischen Personenfernverkehr. Wir sind mit DB Schenker Rail die Nummer 1 im europäischen Schienengüterverkehr und auch Nummer 1 im europäischen Landfrachttransport. Nicht zuletzt sind wir die Nummer 2 in der weltweiten Speditions- und Logistikbranche.

Wir werden mit den Privatisierungserlösen, die bei der DB AG verbleiben, die Strategie fortsetzen, die sich seit Jahren bewährt hat. Da wird es für Anleger keine Überraschungen geben. Es wird auch sonst nicht viel an Überraschungen geben: Die Spielregeln und die Aufgabenteilung zwischen Bund und DB-Konzern wurden mit der Bahnreform etabliert und sind heute gut eingespielt.

In der Zwischenzeit haben wir auch ausgiebig Erfahrung sammeln können im Umgang mit Wettbewerb. Andere Unternehmen haben diese Erfahrung erst zeitgleich mit ihrer Privatisierung gemacht. Wir haben unser Unternehmen in den letzten Jahren so positioniert, dass globale Trends wie Klimawandel, Ressourcenverknappung, Deregulierung, demografischer Wandel, um nur einige zu nennen, dass diese Trends keine Bedrohung darstellen – sondern im Gegenteil: uns Chancen zu weiterem Wachstum bieten.

Wir sind hervorragend geographisch aufgestellt im Herzen Europas und haben eine führende Marktpräsenz in Deutschland, dem wichtigsten Industriestandort in Europa. Unser Geschäftsmodell ist auch gegenüber konjunkturellen Schwankungen abgesichert, und wir haben eine gesunde Mischung im Umsatz, etwa durch die Verknüpfung unserer weltweiten Logistik-Netze auf der einen Seite und unsere starke Marktposition im Regional- und Stadtverkehr mit seinen langfristigen Verträgen auf der anderen Seite.

Wenn im Herbst private Investoren die Aktien der DB ML AG kaufen, dann ist das natürlich eine Anerkennung der Sanierungs- und Modernisierungsleistung seit der Bahnreform. Für uns als DB-Konzern stellt die Veräußerung von Unternehmensanteilen vor allem die Sicherung unserer künftigen Wettbewerbsfähigkeit dar.

Wir geben der Deutschen Bahn eine Zukunft: in Deutschland und in der Welt.

Vielen Dank.

---

Rede von Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Halbjahres-Pressekonferenz 2008 am 18. August 2008 in 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](mailto:medienbetreuung@bahn.de)

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