



Gegensteuern – Chancen nutzen

Halbjahres-Pressekonferenz 2009

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender

Frankfurt am Main, den 20. August 2009

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.

Meine Damen und Herren,

ich begrüße Sie sehr herzlich! Herr Sack und ich bedanken uns auch im Namen unserer Kollegen für Ihr Kommen.

Im Rahmen der heutigen Pressekonferenz möchten wir uns auf 3 übergeordnete Punkte konzentrieren:

1. auf einen Rückblick auf meine ersten 100 Tage als neuer Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG,
2. auf die Vorstellung unserer Halbjahresergebnisse 2009 und
3. werde ich einen Ausblick geben, zur Frage, wie wollen wir den Konzern weiterentwickeln, kurz-, mittel- und soweit wie überhaupt schon möglich, langfristig.

Zunächst komme ich zu meiner Bilanz nach den ersten 100 Tagen:

I. Rückblick: „Meine Bilanz nach 100 Tagen“

Ich habe das Unternehmen in einer Zeit übernommen, in der wir zeitgleich mit fünf schwerwiegenden Krisen konfrontiert sind, nämlich:

1. der Finanzkrise mit der Folge des Liquiditätsengpasses an den internationalen Finanzmärkten,
2. der Weltwirtschaftskrise mit einem vollkommen veränderten Nachfrageverhalten, insbesondere unserer Transport- und Logistikkunden,
3. der Strukturkrise unserer Kunden, insbesondere in den Leitindustrien wie Automobilbau, Stahlproduktion, Maschinenbau und Chemie,
4. der Vertrauenskrise, die die Datenaffäre, „no-badge“-Aktivitäten und die Führung und Veröffentlichung von Krankendaten beinhaltet sowie
5. einer Technikkrise, bei der es um Radscheiben, Radachswellen und die ICE-Neigetchnik geht.

Wie viele von Ihnen ja auch schon richtigerweise berichtet haben, hat es an Herausforderungen nicht gemangelt und wird es auch weiterhin nicht fehlen.

Ich habe in den ersten Tagen sehr viel erlebt: Gutes, ja sogar sehr Gutes, aber wie bekannt auch weniger Schönes. Es waren ereignisreiche 100 Tage, und die Zeit ist wie im Fluge – jetzt muss ich ja sagen „wie im Zuge“ vergangen.

Ich habe ein sehr faszinierendes Unternehmen mit sehr unterschiedlichen Facetten übernommen:

Auf der einen Seite ein sehr modernes, erfolgreiches, kundenorientiertes, absolut wettbewerbsführendes und international anerkanntes Unternehmen mit hochmotivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Auf der anderen Seite die Datenaffäre, verdeckte Öffentlichkeitsarbeit, Führung und interne Veröffentlichung von nicht erlaubten Krankenlisten, aber auch große technologische Herausforderungen wie z.B. bei der S-Bahn Berlin.

Ohne jetzt noch einmal auf alle Details einzugehen, möchte ich nur zusammenfassend sagen: Es war richtig:

1. alle Themen konsequent, zügig und schonungslos zu analysieren,
2. schneller, als ursprünglich von mir geplant, strukturelle und personelle Konsequenzen zu ziehen und
3. keine Kompromisse bei der Neuausrichtung einzugehen.

Aus meiner Sicht gibt es hierzu keine Alternative. Für mich ist es der richtige Weg, alles andere hätte meine Glaubwürdigkeit und unsere Vorbildfunktion als Vorstand, aber auch meine eigenen Grundsätze einer modernen Unternehmensführung in Frage gestellt.

Der Vorstand darf nicht den geringsten Zweifel daran lassen, dass diese Werte für alle Mitarbeiter – vom Auszubildenden bis hin zur Top-Führungskraft – gelten

Deshalb haben wir

- den Vorstand neu zusammengesetzt,
- ein neues Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht eingerichtet,
- die beiden Personalvorstandsressorts wieder zu einem Vorstandsbereich zusammengefasst, und
- die Leitungen der Bereiche Konzernrevision, Konzernsicherheit und Compliance neu besetzt.
- Der Marketing- und Kommunikationsbereich wurde aufgeteilt, der Marketingbereich wurde restrukturiert und auch hier die Leitung neu besetzt.
- Wir haben den Bereich politische Beziehungen neu geordnet.
- Wir haben die komplette Geschäftsführung der S-Bahn Berlin ausgewechselt, und mein Kollege Ulrich Homburg hat hier gemeinsam mit der neuen Geschäftsführung die Mängel sukzessive aufgearbeitet.
- Dann haben wir das Verhältnis zur Politik und insbesondere zum Verkehrsausschuss auf eine neue Vertrauensbasis gestellt.
- Wir haben personelle Konsequenzen wegen Verstoß gegen Datenschutzbestimmungen bei den Krankheitslisten gezogen.
- Und last but not least werden wir mit Wirkung zum 9. September 2009 einen neuen Vorstand für Technik, Systemverbund und Dienstleistungen einrichten.

Nun werden Sie sich sicherlich die Frage stellen, ob wir denn damit alles im Griff haben und ob wir jetzt sicher sind, dass alle kritischen Themen aufgearbeitet und als beendet angesehen werden können. Ich würde lügen, wenn ich behaupten würde, dass jetzt alles abgeschlossen ist. Jeder von uns weiß, dass solche Veränderungsprozesse nicht in 100 Tagen realisiert werden können, sondern längere Zeit in Anspruch nehmen.

Was ich Ihnen aber heute versprechen kann ist, dass wir alle notwendigen Maßnahmen getroffen haben:

- um Transparenz in die Vorgänge zu bringen,
- um alle betroffenen Mitarbeiter zu informieren und aufzuklären und
- um die Verantwortlichkeiten, Strukturen und Prozesse neu zu organisieren.

Wir befinden uns jetzt in den Umsetzungen unserer beschlossenen Maßnahmen und hoffen, dass sich ähnliche Vorfälle nicht wiederholen.

Natürlich werden wir weiterhin gegen Korruption, Wirtschaftskriminalität und vertrauliche Informationsweitergabe vorgehen; das ist für uns gar keine Frage. Aber wir werden dies auf der Basis von gesetzeskonformem Datenschutz, Konzernrichtlinien und Betriebsvereinbarungen tun.



Im ersten Halbjahr 2009 gab es eine Vielzahl an Themen, die die DB bewegt haben



Fahrzeugangebot ICE



DB Eco Program



S-Bahn Berlin



Einheitliche Fahrgastrechte



Gewinnquote DB Bahn Regio



Einigung mit VRR



Volkswagen Group Award



Stuttgart 21



Konjunkturpakete I+II



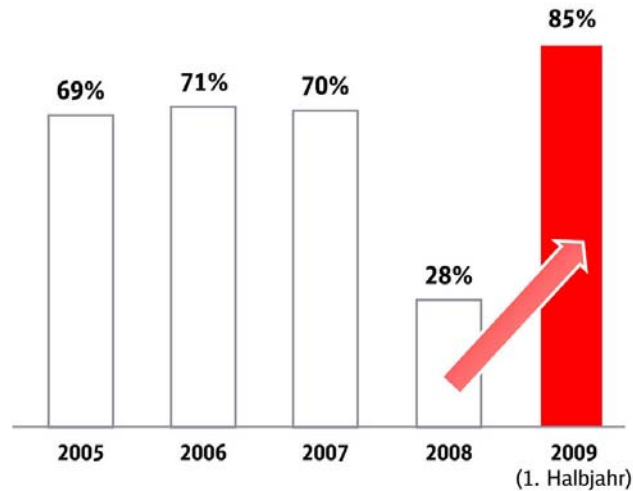
Akquisition PCC

1. Halbjahr 2009



Es gab weitere wichtige Themen, die wir im Rahmen meiner ersten 100 Tage angepackt haben, zum Beispiel die Normalisierung der Fahrpläne für die ICE-3 und ICE-T-Strecken.

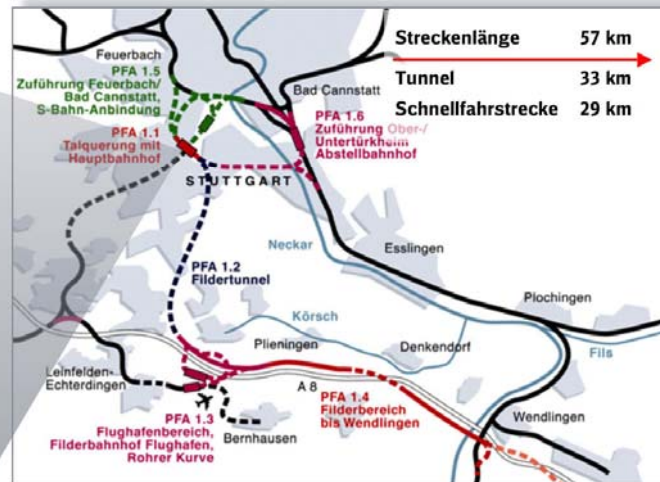
Erfolg bei Ausschreibungen im ersten Halbjahr 2009



Stand: 30.06.2009

- Auch mit der Optimierung der Rückgewinnungsquote beim Regionalverkehr sind wir sehr zufrieden. Sie können erinnern, als von 2007 auf 2008 die Gewinnquote der ausgeschriebenen Verkehrsverträge auf nur noch 27 Prozent gesunken war. Diese konnten wir bisher in 2009 auf einen Wert von rund 85 Prozent wesentlich verbessern. Das ist eine für uns sehr erfreuliche Entwicklung!
- Auch auf dem polnischen Markt sind wir weiter vorangekommen. Wir haben bei der privaten Güterbahn PCC das Closing erreicht und die Krise genutzt, um mit Erfolg den Preis nachzuverhandeln. Jetzt haben wir die Post-Merger-Integrationsphase gestartet. Mit der Akquisition haben wir einen wichtigen „weißen Fleck“ bei der europäischen Aufstellung von DB Schenker Rail geschlossen.

Die Finanzierungsverträge für das Projekt Stuttgart 21 wurden am 02. April 2009 unterzeichnet



- Im Bereich Infrastruktur hat mein Kollege Stefan Garber im April die Finanzierungsverträge für „Stuttgart 21“ unterzeichnet. Um aber sicher zu sein, dass die kalkulierten Kosten den gesamten Bauumfang von rund 6,5 Milliarden Euro inklusive Wendlingen-Ulm auch wirklich nicht überschreiten, haben wir einen Projektleiter eingesetzt, um bis November 2009 entsprechende Nachkalkulationen vorzulegen.

Ich bin ich sehr froh, dass wir zur Kommunikation mit allen Beteiligten, dem Land, der Stadt, der Region und auch der Deutschen Bahn, mit Wolfgang Drexler einen Sprecher und hervorragenden Botschafter für das Projekt gefunden haben.

Bevor ich den Rückblick schließe und zum Halbjahresergebnis 2009 komme, möchte ich noch zwei Themen ansprechen, die mir grundsätzlich sehr am Herzen liegen: und zwar unsere Mitarbeiter und unsere Kunden.

Ich habe in allen Geschäftsfeldern das Gespräch mit den Führungskräften und mit den Mitarbeitern im operativen Geschäft sowie den funktionalen Bereichen gesucht und dabei eine sehr engagierte und hochqualifizierte Belegschaft vorgefunden. Ich war in Werkstätten, in Stellwerken, in Ausbildungseinrichtungen und in Logistikzentren. Ich habe mich mit unseren Senioren getroffen - und ich bin sehr viel Zug gefahren. Ich habe bei all diesen Begegnungen und Gesprächen die sehr positive Erfahrung gemacht, dass die Identifikation unserer Mitarbeiter mit dem Unternehmen extrem hoch ist.

Einheitliches Verfahren zur Abwicklung der Fahrgastrechte für alle Bahnen wurde zum 29.07.2009 erfolgreich eingeführt



- Bundesweit einheitliche Regelungen im Nah- und Fernverkehr aller Eisenbahnen
- Entschädigung über die komplette Reisekette von der S-Bahn bis zum ICE
- Entschädigungsstufen im Nah- und Fernverkehr:
 - ab 60 Minuten Verspätung: 25% des Fahrpreises
 - ab 120 Minuten Verspätung: 50% des Fahrpreises



- DB hat in Abstimmung mit dem TBNE ¹ für alle teilnehmenden Bahnen:
 - ein einheitliches Verfahren zur Abwicklung der Fahrgastrechte entwickelt
 - ein Fahrgastrechte-Formular als zentrale Abwicklungsunterlage erstellt und distribuiert (mit 5 Fragen zur Entschädigung) und
 - ein Servicecenter Fahrgastrechte als zentralen Dienstleister implementiert



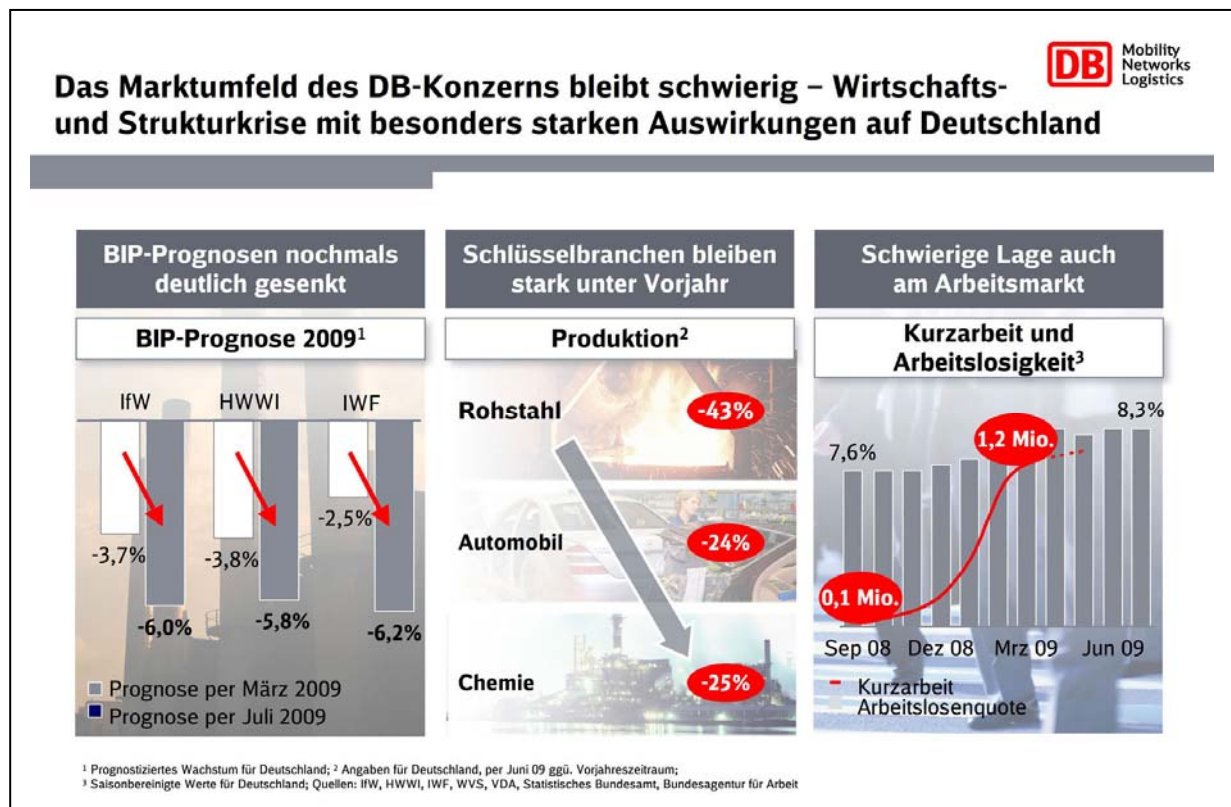
¹ Tarifverband der bundeseigenen und nicht bundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland

Und nun zu unseren Kunden: Deren Zufriedenheit ist der Dreh- und Angelpunkt unseres Geschäfts. Ich habe in meinen ersten 100 Tagen das Gespräch mit vielen Kunden gesucht - sowohl mit Transport- und Logistikkunden als auch mit unseren Fahrgästen. Wir haben den Kundenbeirat der Bahn zu einer Sondersitzung eingeladen, damit ich möglichst schnell einen direkten Kontakt zu dieser repräsentativen Kundengruppe bekomme.

Der Kundenbeirat hat - wie Sie wissen - auch bei den neuen einheitlichen Fahrgastrechten, die Ende Juli in Kraft getreten sind, wichtige Hinweise für eine möglichst unbürokratische Umsetzung gegeben.

Wir werden jetzt unsere Erfahrungen sammeln und sollte es über die Zeit notwendig werden, scheuen wir uns auch nicht, das Verfahren zum Vorteil unserer Kunden weiter zu verbessern!

II. Halbjahresergebnis 2009



Die wirtschaftlichen Herausforderungen, vor denen die DB in diesen Wochen steht, erfordern volle Aufmerksamkeit und das ganze Engagement der Führungskräfte und unserer Belegschaft. Seit der Bilanzpressekonferenz im März dieses Jahres hat sich die Lage der Weltwirtschaft weiter verschärft.

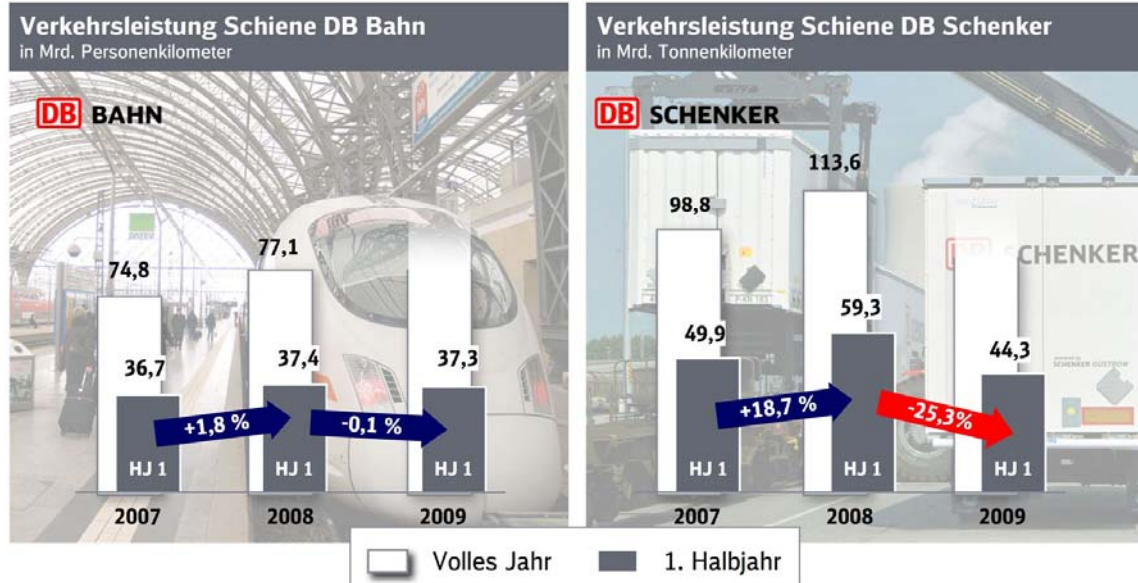
Nach aktuellen Schätzungen wird das Bruttoinlandsprodukt in 2009 um weltweit insgesamt 3 Prozent schrumpfen. Das ist der erste Rückgang des Welt-Bruttoinlandsprodukts seit dem zweiten Weltkrieg.

Für Deutschland haben die Wirtschaftsforschungsinstitute ihre Prognosen seit März noch einmal deutlich abgesenkt. Sie erwarten für das laufende Jahr einen Rückgang des BIP von etwa 6 Prozent.

Die Produktion in den für den Schienengüterverkehr wichtigen Sektoren Rohstahl, Automobil und Chemie lag im ersten Halbjahr zwischen 24 und 43 Prozent unter Vorjahr. Das Produktionsniveau von Rohstahl in Deutschland ist damit teilweise auf das Niveau der 50er Jahre abgestürzt!

Der Bereich Transport und Logistik insgesamt ist vom drastischen Rückgang des Welthandels stark betroffen.

Die Krise zeigt Spuren – Verkehrsleistung der DB ist im Personenverkehr leicht, im Güterverkehr deutlich rückläufig



Bei DB Schenker Rail haben wir einen historischen Einbruch der Verkehrsleistung erlebt. Im ersten Halbjahr 2009 sank die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um rund 25 Prozent.

Aber das ist nicht nur eine Frage von DB Schenker Rail, sondern der gesamte europäische Güterverkehrsmarkt ist eingebrochen. Und übrigens nicht nur auf der Schiene: der Landverkehr ist mit rund 24 Prozent genauso betroffen. Dabei spielt auch der Preisverfall eine große Rolle.

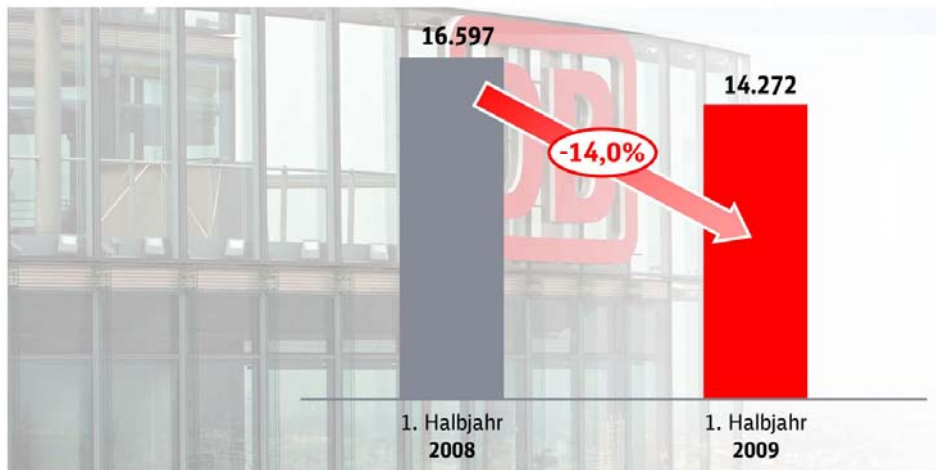
Gleiches gilt für die weltweite Luft- und Seefracht, hier verzeichnen wir Umsatzerlösrückgänge von rund 29 Prozent. Vergleiche ich uns jedoch im Schienengüterverkehr mit unseren großen Wettbewerbern, dann haben diese mit über 30 Prozent noch wesentlich größere Geschäftsrückgänge verzeichnet als wir.

Im Personenverkehr konnte die Verkehrsleistung in den ersten sechs Monaten noch in etwa auf Vorjahresniveau gehalten werden. Der leichte Rückgang im Fernverkehr, der auf ein verringertes Angebot im ICE-Verkehr zurückgeht, wurde durch Zuwächse im Regional- und Stadtverkehr weitgehend kompensiert.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 konnten wir die Zahl der Passagiere von 941 Millionen auf 958 Millionen in den Zügen der Deutschen Bahn steigern. Dies entspricht einem Zuwachs von 1,8 Prozent.

Dem wirtschaftlichen Umfeld kann sich die DB nicht entziehen – Umsatz-Rückgang im 1. Halbjahr 2009 um 14%

DB-Konzern
Umsatz, in Mio. €



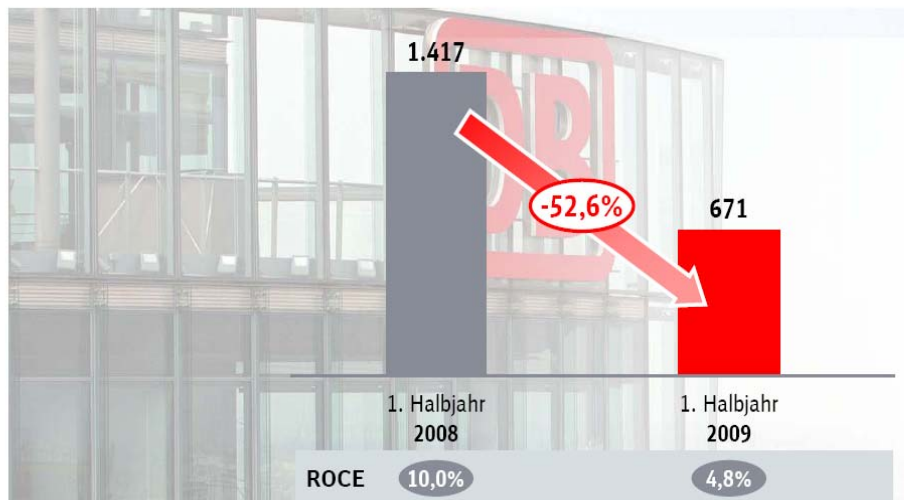
Außenumsatz Geschäftsfelder in Mio. €;
Darstellung ohne Beteiligungen/Sonstige

Der Umsatz des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr insgesamt um 14 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum liegt das EBIT um rund 53% niedriger, vor allem DB Schenker ist betroffen

DB-Konzern

EBIT bereinigt, in Mio. €



Darstellung Geschäftsfelder ohne Sonstige

Und auch beim EBIT hat die Weltwirtschaftskrise im ersten Halbjahr 2009 ihre Spuren hinterlassen. Aufgrund der hohen Fixkosten im Schienengüterverkehr ist der Ergebnismrückgang hier besonders deutlich. Insgesamt haben wir in den ersten sechs Monaten ein EBIT von plus 671 Millionen Euro erzielt – das heißt, wir schreiben weiterhin schwarze Zahlen, liegen aber um 53 Prozent unter dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Angesichts dieser Zahlen, auf die Herr Sack gleich noch sehr detailliert eingehen wird, konnte ich keine 100 Tage abwarten, um zu handeln.

Das Ziel ist klar: wir wollen die Substanz des Unternehmens erhalten, aber wir kommen nicht umhin, kurzfristig Ausgaben zu reduzieren bzw. die Fixkosten zu senken und mittelfristig unsere Strukturen der geänderten Marktsituation anzupassen. Wichtig ist uns jedoch: Die von uns beschlossenen Maßnahmen betreffen selbstverständlich nicht die sicherheitsrelevanten Bereiche oder den Service für unsere Kunden. An Sicherheit und Service sparen wir nicht!

- Präsentation Herr Sack -

III. Ausblick

Meine Damen und Herren,

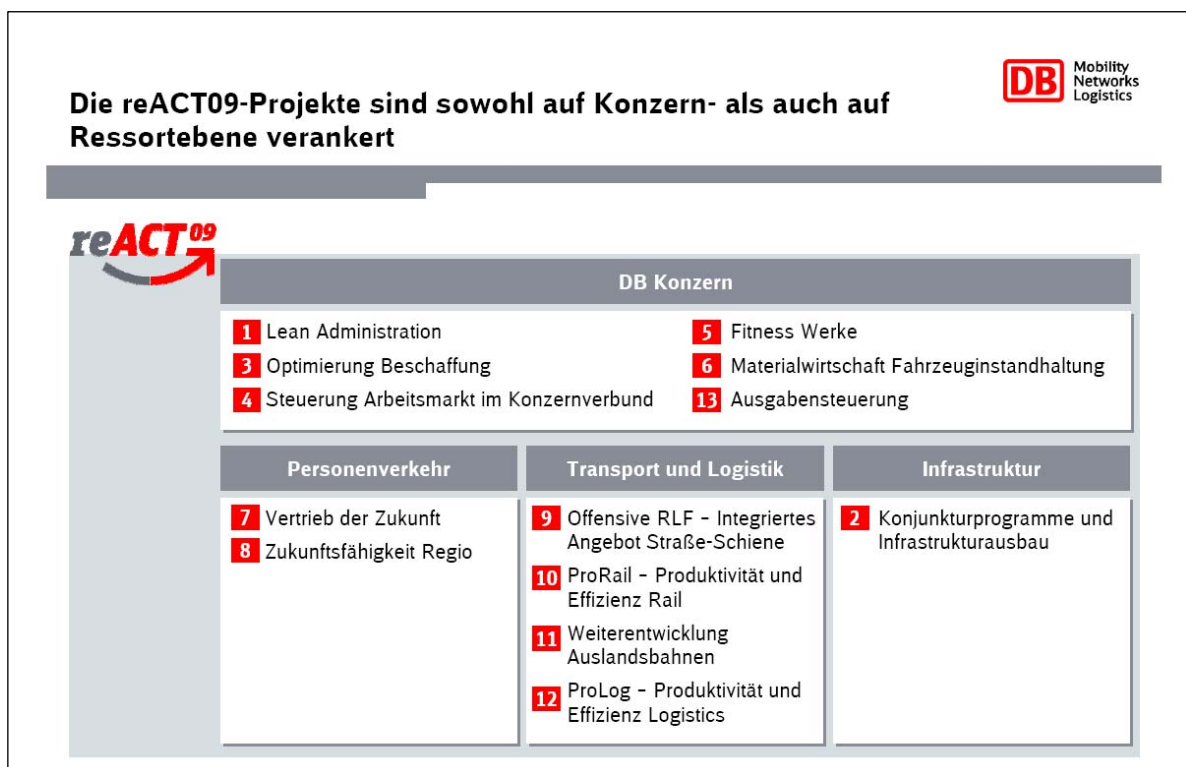
die spannenden Fragen lauten nun natürlich:

- wie geht es weiter,
- welche kurz-, mittel- und langfristige Strategie verfolgen wir,
- und welche Ziele wollen wir bis wann erreichen.

Auch heute kann kein Mensch auf der Welt genau sagen, wie sich die Weltwirtschaftskrise weiter entwickeln wird, denn im Grunde genommen sind wir immer noch nicht viel klüger als im Mai 2009 oder im Herbst 2008. Dennoch will ich versuchen, Ihnen unsere Strategie zu erläutern.

Wir gehen davon aus, dass es sich nicht um eine kurzfristige Krise handelt, sondern wir unterstellen in unserer Strategie, dass wir in den nächsten vier Jahren nicht mehr auf die Umsätze der Geschäftsjahre 2007 und 2008 kommen werden.

Der Wirtschaftskrise trotzen

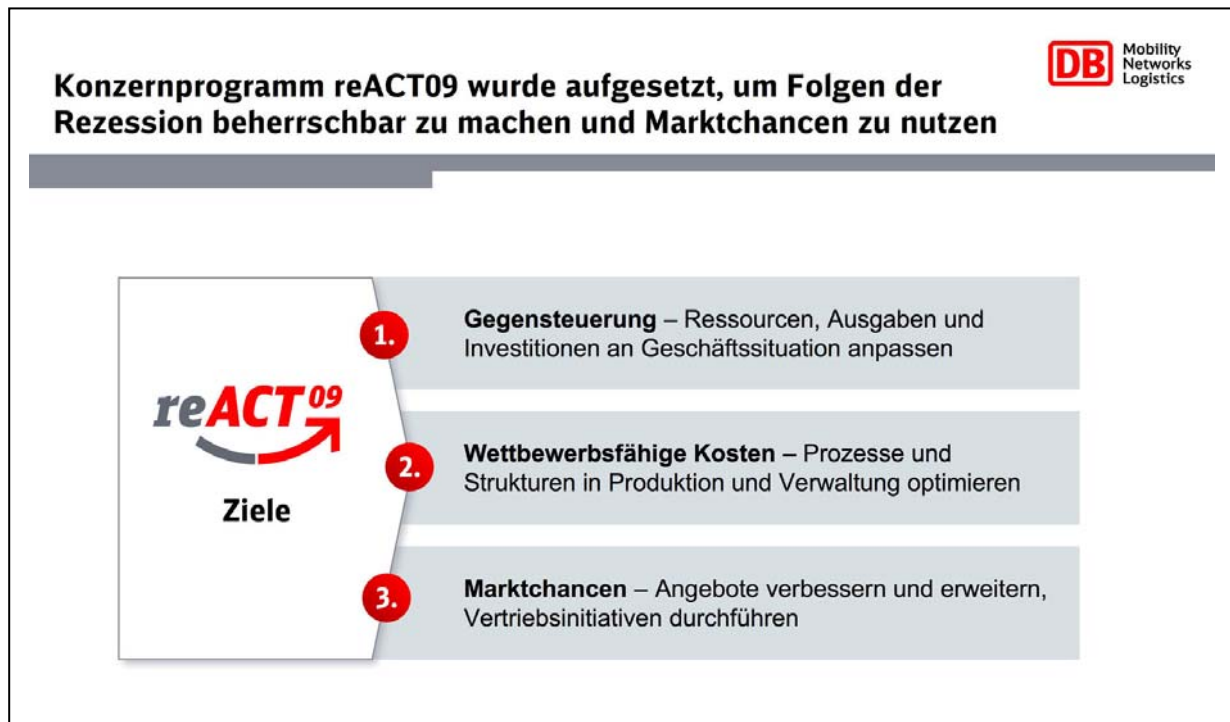


Deshalb haben wir 13 Einzelprojekte unter dem Namen „reACT’09“ implementiert.

Mit diesem Programm wollen wir bis 2013 unser EBIT nachhaltig um insgesamt 2 Milliarden Euro verbessern.

80 Prozent davon wollen wir über Kostensenkung realisieren und 20 Prozent sollen über zusätzlichen Umsatz realisiert werden.

Ein wesentliches Projekt im Rahmen der 13 Einzelprojekte ist die Verschlinkung der Zentrale. Wir wollen Einsparungen von 200 Millionen Euro erzielen.



Hiermit werden wir nicht nur die Kosten reduzieren, sondern wir wollen die Prozesse beschleunigen und Strukturen vereinfachen. Zum Beispiel haben wir im Vorstand beschlossen, eine Führungsebene, und zwar die der Generalbevollmächtigten, völlig herauszunehmen.

Mit dem reACT'09-Programm reagieren wir auf die Finanz-, Wirtschafts- und Strukturkrise.

Konsolidierung statt Expansion

Eine weitere sehr wichtige Veränderung in der kurz- und mittelfristigen Strategie wird sein, dass wir die vielfältigen Akquisitionen, die zum Großteil aufgrund der Weltwirtschaftskrise rote Zahlen schreiben, restrukturieren.

In den letzten zehn Jahren ist das Unternehmen zu einem großen internationalen Wettbewerber aufgestiegen. Wir sind jedes Jahr um fast 7 Prozent durch Akquisitionen gewachsen. Jetzt werden wir uns darauf konzentrieren, die akquirierten Unternehmen effizient in unsere bestehenden Führungsstrukturen zu integrieren und alle Synergiepotentiale voll auszuschöpfen.

Das heißt nach der enormen Expansionsphase der vergangenen Jahre wird jetzt eine Konsolidierungsphase folgen müssen. Die Konsolidierung und der damit verbundene Turnaround sind die Voraussetzungen für weiteres profitables Wachstum.

Konjunkturprogramm I + II aktiv umsetzen



Ein weiterer wichtiger kurz- und mittelfristiger Schwerpunkt unserer Strategie wird die Realisierung der 1,32 Milliarden Euro aus dem Konjunkturprogramm sein: So werden wir unter der Leitung meines Kollegen Stefan Garber

- mit über 300 Millionen Euro 2050 kleinere und mittlere Bahnhöfe kundenfreundlicher machen: von der Herstellung der Barrierefreiheit, vom Bau neuer Wetterschutzhäuser über die Sanierung von Rolltreppen und Aufzügen bis zu verbesserter Fahrgastinformation.
- Wir werden mit zusätzlich 100 Millionen Euro den Lärmschutz für die Anwohner verbessern.
- Wir werden 200 Millionen Euro in Bahnanlagen und Innovationsthemen investieren.
- Wir werden rund 200 Millionen Euro in ETCS (European Train Control System) beschleunigt realisieren und
- ca. 520 Millionen Euro in Bedarfsplanvorhaben des Netzes investieren.

Die Realisierung der Konjunkturprogramme I und II muss bis Ende 2011 abgeschlossen sein. Hier haben meine Kollegen und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alle Hände voll zu tun, um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen.

Technikprobleme lösen und Verhältnis zu Herstellern neu definieren

Ein sehr wichtiges kurzfristiges Thema ist die Produktqualität unserer Fahrzeuge - die Industrie ist in der Pflicht







ICE 3



ICE T



S-Bahn Berlin

Der sichere Bau der Fahrzeuge muss Aufgabe der Hersteller sein, nicht des Betreibers!

Ein weiteres sehr wichtiges kurzfristiges Thema ist die Aufarbeitung aller technischen Produktthemen, wie jene beim ICE 3 (1. + 2. Bauserie) sowie beim IC-T und ICE-T und nicht zuletzt bei der Baureihe 481 der Berliner S-Bahn.

Insbesondere bei den Themen des ICE-3 sind wir zurzeit mit Siemens und Bombardier in intensiven Verhandlungen über eine ausgewogene technische und kommerzielle Lösung. Ich sage sehr vorsichtig, dass wir hier in Kürze hoffentlich ein Verhandlungsergebnis vorstellen können. Bei den anderen Themen befinden wir uns ebenfalls in Gesprächen mit der Industrie, hier wage ich aber noch keine Abschätzung, wann eine Lösung auf dem Tisch liegen wird.

Aber ich kann nur wiederholen, was ich an anderer Stelle schon gesagt habe: wir werden hier hart bleiben und nicht mit ansehen, dass die Bahn weiterhin alleine verantwortlich ist.

Deshalb wird es kurz- und mittelfristig auch sehr wichtig sein, dass wir den Paragraphen 4 des neuen Eisenbahngesetzes, das im Rahmen der Bahnreform 1993/1994 verabschiedet wurde, verändern. Hier heißt es nämlich unter anderem, dass der Betreiber – also in diesem Fall wir als Deutsche Bahn – für die Herstellung der Produkte zuständig ist. Die Herstellung kann und darf – wie in allen anderen Industrien auch – nur die Aufgabe des industriellen Herstellers – und nicht die des Betreibers sein. Hier werden wir mit den entsprechenden Partnern in Politik und Industrie aktiv in den Dialog eintreten. Dies wird auch ein großes Thema des neuen Technik- und Systemverbund-Vorstandes sein.

Stabile Arbeitsplätze sichern

Meine Damen und Herren,

mittel- und langfristig kann nur ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen stabile Arbeitsplätze gewährleisten. Das wissen und sagen auch unsere Tarifpartner bzw. die Gewerkschaften.

Deshalb streben wir mittelfristig weiterhin wieder eine vernünftige Rendite an.

Das ist notwendig,

- um unsere Mitarbeiter weiterhin bestens zu qualifizieren und z.B. Auszubildende über Bedarf einzustellen,
- um unsere Zinsen zu bedienen,
- unsere Verschuldung weiter zurückzuführen und
- um milliardenschwere Investitionen zu finanzieren, vor allem für neues Rollmaterial.

Wir streben klare wirtschaftliche Ziele an, denn diese stehen nicht im Gegensatz zu Pünktlichkeit, Sicherheit und Dienstleistungsorientierung; im Gegenteil, sie sind unabdingbare Voraussetzung für das Erreichen von positiven Ergebnissen.

Wenn wir gute Ergebnisse erwirtschaften, dann sind wir kapitalmarkt- bzw. finanzierungsfähig. Die Finanzierungsfähigkeit, das heißt, die Möglichkeit, das laufende Geschäft mit den dazugehörigen Investitionen und dem Working Capital etc. aus eigenem Cash Flow zu finanzieren, ist die Grundvoraussetzung eines jeden ordentlich geführten Unternehmens.

Wir wollen für die geschäftliche Entwicklung nicht auf eine Kreditfinanzierung angewiesen sein. Diese Frage ist unabhängig von der Frage eines Börsenganges. Denn ich kann nur immer wieder sagen, der Börsengang ist kein Selbstzweck, sondern das Ziel muss es sein, den größtmöglichen Wert für das Unternehmen oder Teile davon, zu erzielen. Dieses leistet der Kapitalmarkt - wie wir alle wissen - zurzeit nicht. Und, um es auf den Punkt zu bringen: zu verschenken haben wir nichts - dafür ist das Unternehmen weiß Gott zu wertvoll!

Wir werden weiterhin in neue Fahrzeuge investieren. Beispielsweise befinden wir uns derzeit in Ausschreibungsgesprächen mit der Industrie zum Kauf des IC-X und sichern damit auch Arbeitsplätze in der Bahnindustrie. Wir gehen heute davon aus, dass entsprechende Entscheidungen frühestens gegen Jahresende getroffen werden.

Darüber hinaus werden wir den Schuldenabbau weiterhin aktiv vorantreiben. Wie Sie wissen, ist es unser Ziel, ein Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital von 1 zu 1 im Mittelfristplanungszeitraum zu erreichen. Es ist gar keine Frage, dass dies gerade in der Krise sehr anspruchsvoll ist, aber dies wird und muss unser Ziel sein, denn wir müssen runter von unseren hohen jährlichen Zinszahlungen.

Immer wieder werden wir verständlicherweise gefragt, ob und wann Entlassungen anstehen. Dies ist zurzeit kein Thema, denn unser geschlossenes Beschäftigungsbündnis gilt. Wir kratzen nicht an bestehenden Tarifverträgen!

Aber wir wollen mit den Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften über alle Aspekte der tariflichen Regelungen reden, um am Markt bestehen zu können und um möglichst viele Arbeitsplätze zu sichern. Vor dem Hintergrund der andauernden Krise ist eine weitere Ausdehnung der Kurzarbeit sehr wahrscheinlich. Und dort, wo wir wissen, dass uns die Krise härter und länger treffen wird, müssen wir auch über Personalanpassungen reden. Das ist eine normale unternehmerische Reaktion. Aber gerade in dieser Situation, erfüllt das Beschäftigungsbündnis eine wichtige Funktion. Denn der Mitarbeiter verliert nicht automatisch seinen Arbeitsplatz.

Deshalb wollen wir den internen Arbeitsmarkt weiterentwickeln. So gelang es uns allein in den letzten Monaten, rund 500 Mitarbeiter „von Arbeit in Arbeit“ zu vermitteln. Vor allem in Zeiten von Krise und Überkapazitäten ist dieses beschäftigungspolitische Instrument sehr wertvoll. Wir müssen und wollen dieses Instrument weiter ausbauen, zum Beispiel durch verstärktes Insourcing und bedarfsgerechte Qualifizierung.

Das aktuelle Abkommen mit den Sozialpartnern zur Beschäftigungssicherung läuft 2010 aus. Hier arbeitet mein Kollege Ulrich Weber gemeinsam mit seinem Team an Anschlusslösungen. Wir müssen dabei die Möglichkeiten, die sich durch den Konzernverbund ergeben, voll ausschöpfen. Wir sind auch für die Einführung eines Branchen-Tarifvertrages, um zu einer marktgerechten einheitlichen Entlohnung bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gelangen, damit der Wettbewerb nicht über Lohndumping stattfindet.

Faire Wettbewerbsbedingungen schaffen

Lassen Sie mich einen weiteren Bereich ansprechen, wo ein „Weiter so“ fatale Folgen hätte - und zwar die Rahmenbedingungen des Wettbewerbs.

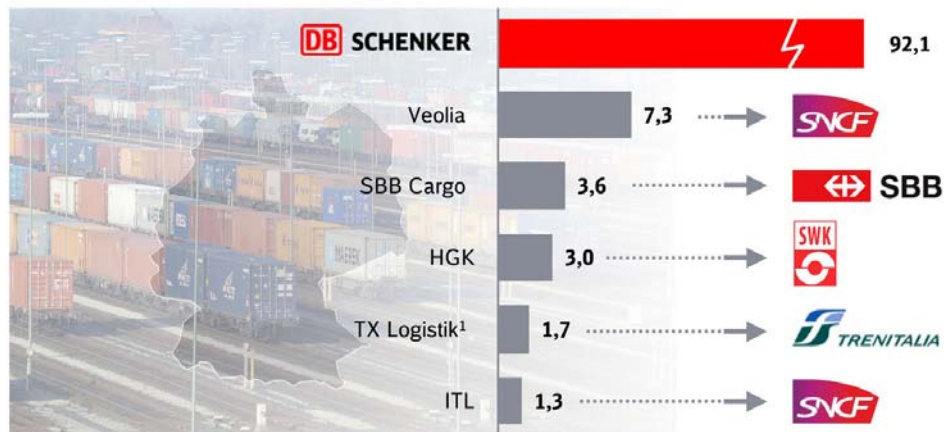
Der Wettbewerb hat sich in den letzten Jahren in mehrfacher Hinsicht verändert: Der Schienenverkehr ist internationaler geworden, die Bahn ist schneller geworden und kann auf immer mehr Strecken mit Flugzeug und Straße konkurrieren. Gleichzeitig wird der Marktzugang im Schienenverkehr zunehmend liberalisiert.

Nach dem Schienengüterverkehr wird ab Januar 2010 auch der grenzüberschreitende Personenverkehr liberalisiert. Strecken, für die bisher Kooperationsabkommen mit der Bahn des Nachbarlandes notwendig waren, können künftig in Konkurrenz angeboten werden.

Das heißt: wir erleben heute wesentlich mehr Wettbewerb als vor 10 Jahren. Das Problem ist, dass dieser zunehmende Wettbewerb unter noch sehr verzerrten Bedingungen stattfindet. Hier sehe ich dringenden Handlungsbedarf!

Staatsbahnen dominieren den Schienengüterverkehr in Deutschland – Krise verstärkt diese Tendenz

Schienengüterverkehr [in Mrd. tkm, 2008]

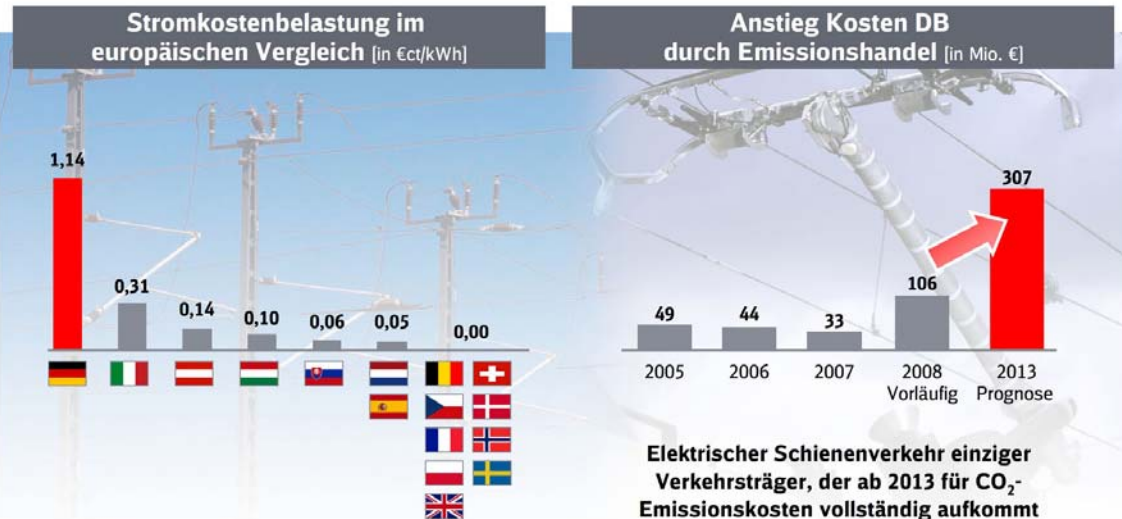


¹ Zahlen für 2007

So erleben wir derzeit in Deutschland nach einer Phase mit vielen kleinen Privatbahnen einen Trend zum Wettbewerb der Staatsbahnen. Die größten Wettbewerber von DB Schenker Rail im Schienengüterverkehr in Deutschland sind inzwischen Tochterunternehmen der französischen, italienischen oder Schweizer Staatsbahn.

Das ist wichtig zu wissen, weil die DB unverändert in den Herkunftsländern dieser Unternehmen nicht die Wettbewerbsbedingungen antrifft, die unsere Mitbewerber umgekehrt hier in Deutschland in Anspruch nehmen. Ein Beispiel ist der Regionalverkehr, wo sich französische Unternehmen gerne an den Ausschreibungen in Deutschland beteiligen. In Frankreich hingegen wird die entsprechende EU-Verordnung so ausgelegt, dass möglichst überhaupt keine Ausschreibungen stattfinden. Wir sind für Wettbewerb, daran wird sich auch künftig nichts ändern, aber wir brauchen faire Bedingungen!

Der Schienenverkehr wird in Deutschland durch höhere Stromkosten und den Emissionshandel doppelt belastet



Quellen: INFRAS, DB; Annahmen 2008: CO₂, Preis 23 €, Teilveräußerung; 2013: CO₂, Preis 39 €, vollständige Versteigerung

Gleichzeitig wird der Schienenverkehr hier in Deutschland sowohl im Vergleich zum Ausland als auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern steuerlich ungleich stärker belastet: In Frankreich zahlt die Bahn überhaupt keine Energiesteuer, in Deutschland ist diese Steuer die höchste in Europa. Auch bei der Besteuerung von Bahndiesel ist Deutschland Spitze.

Binnenschifffahrt und Luftverkehr zahlen weder Mineralöl- noch Ökosteuer, mit dem Ergebnis, dass ein Fluggast auf der Strecke Frankfurt - Berlin einen Steuervorteil gegenüber unseren Kunden in Höhe von 23 Euro hat. Gleichzeitig verursacht dieser Passagier übrigens dreimal soviel Kohlendioxid, als wenn er mit der Bahn fahren würde.

Durch die Änderungen beim Emissionshandel ab 2013 wird die Benachteiligung der Schiene noch einmal drastisch verschärft. Für die Erzeugung des Fahrstroms müssen dann nämlich in vollem Umfang Emissionsrechte gekauft werden.

Gegenüber heute rechnen wir ab 2013 mit einer Verdreifachung der Belastung auf dann über 300 Millionen Euro aus dem Emissionshandel nur für die Deutsche Bahn AG.

Das ist eine groteske Schiefelage und eine Benachteiligung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Schiene, die unbedingt korrigiert werden muss. Hier müssen wir mit der Politik Wege finden, wie alle Verkehrsträger auf Grundlage des Verursacherprinzips ihrer Verantwortung um den Klimaschutz gerecht werden. Die Mehrfachbelastungen aus verschiedenen Klimaschutzinstrumenten wie Ökosteuer und Emissionshandel müssen für die umweltfreundliche Schiene dringend abgebaut werden.

Denn ungleiche und ungerechte Kostenbelastungen durch Abgaben macht Bahnfahrten unnötig teuer.

Die Bahn als klimafreundlichstes Transportmittel könnte 2013 nach einer Studie des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung wesentlich mehr Fahrgäste und fast 5 Prozent mehr Fracht befördern. Das wichtigste Ziel würde dabei ebenfalls erreicht: Der CO₂-Ausstoß im Verkehr würde nämlich insgesamt um 2,5 Millionen Tonnen sinken.

Hier wird Hartnäckigkeit und Ausdauer gegenüber der Politik in Berlin und Brüssel von Nöten sein. Dazu bin ich fest entschlossen!

Die Deutsche Bahn wird auch künftig alles daran setzen, dass sich unsere Gesellschaft auch in Zukunft Mobilität leisten kann. Mobilität und Klimaschutz dürfen sich dabei nicht ausschließen. Im Gegenteil: ich sehe es als unsere Aufgabe an, Mobilität und Logistik so zu gestalten, dass Menschen und Güter am Ende klimaneutral befördert werden können.

Vertrauensbasis weiter ausbauen

Das sympathische Unternehmen, das ich in den vergangenen Monaten kennen gelernt habe, müssen und wollen wir auch außerhalb unseres Unternehmens noch stärker transportieren und damit unser Image maßgeblich verbessern. Denn es gibt noch immer eine große Lücke zwischen der tatsächlichen Leistung unserer Mitarbeiter und der öffentlichen Meinung darüber. Bei all den kritischen Debatten, die in den letzten Monaten und Jahren rund um die DB geführt wurden, ist viel zu wenig über unsere Mitarbeiter und deren Leistungen gesprochen worden.

Die Mitarbeiter sind stolz auf die DB. Und sie sind es zu Recht! Ich möchte, dass sie das auch zu Hause, in der Freizeit, bei Freunden und in der Familie sein können. Das ist ein großes Stück Arbeit, das noch vor uns liegt!

Glaubwürdigkeit, Integrität, Respekt, Wertschätzung und Transparenz sind für mich dabei die Leitlinien. Wir müssen deutlich machen: Nach welchen Werten handeln wir, und wie setzen wir sie durch? Dieses wird in Zukunft nicht nur die Arbeit meines Kollegen Gerd Becht sein, sondern die des gesamten Vorstandsteams und aller Führungskräfte.

Diese Offenheit und Sachlichkeit müssen künftig auch unsere Gespräche mit der Politik prägen. Es gibt große unternehmerische und verkehrspolitische Herausforderungen. Es ist wichtig, dass wir in gegenseitigem Respekt für die jeweilige Verantwortung von Politik und Unternehmen einen intensiven und konstruktiven Dialog miteinander führen. Sowohl auf Bundesebene als auch in den einzelnen Bundesländern.

Meine Damen und Herren,

Sie alle werden sich sicherlich auch die Frage stellen: Streben wir weiterhin an, das führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu sein? Hier lautet die Antwort eindeutig „Ja“. Es wäre fatal, wenn wir alles zurückdrehen würden. Das wäre pure Wertvernichtung! Um unsere heutige Position werden wir von unseren internationalen Wettbewerbern sehr beneidet.

Nachhaltigkeit als erfolgsbestimmender Wettbewerbsfaktor











Nachhaltigkeit gewinnt trotz Krise an Bedeutung – DB Eco Programm stößt auf hohe Nachfrage bei DB-Kunden



Die DB will zwischen 2006 und 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen um weitere 20% senken

- CO₂-freies Reisen für Geschäftskunden
- CO₂-freie Transporte im Schienengüterverkehr
- Umweltbilanz für Geschäftskunden
- Umweltfreundlicher Urlaub
- Green Logistics Networks
- Green Road
- Geothermie für Versorgung von Werken
- Höherer Anteil Windkraft für Bahnstrom
- Klimafreundlicher Bahnhof
- Innovative Bahntechnik
- ...





Ein weiteres sehr wichtiges, erfolgsbestimmendes Thema ist die Nachhaltigkeit.

Vor wenigen Tagen habe ich mit Kollegen und Industriepartnern das Bahnforschungszentrum im brandenburgischen Kirchmöser auf den Weg gebracht. Dort wird ein Zug entwickelt, der völlig CO₂-frei fahren wird. Hier haben wir jetzt die Initialphase gestartet und planen, spätestens in 2010 in die Realisierungsphase zu gehen.

Seite 22 von 26

Integration von e-Fahrzeugen in die Reisekette der DB – DB verfügt über wichtige Ressourcen für integriertes Mobilitätsangebot

Öffentlicher Verkehr: Fern-, Regional- und Stadtverkehr

Verkehre der DB Bahn als
Ausgangspunkt und
strategischer Anker für e-
Mobility-Strategie



Motorisierter Individualverkehr: e-Fahrzeuge

Integration von
Elektrofahrzeugen an
Bahnhöfen und zentralen
Umsteigepunkten in den
öffentlichen Verkehr

Stromtankstellen, Parkplätze & Abrechnungssysteme

Bereitstellung von Tankstellen und Strom
auf DB-Grundstücken in Bahnhofsnähe,
integriertes Abrechnungssystem über alle
Verkehrsträger

Ein anderes zukunftsweisendes Projekt wird die Integration von e-Mobility bzw. Elektro-Autos in die Reiseketten der DB sein. Aufgrund der kurzen Reichweite und der langen Ladedauer der heute verfügbaren Batterien hat e-Mobility nur eine Zukunft, wenn die Fahrzeuge in den öffentlichen Verkehr integriert werden. Wir können als DB sowohl die entsprechenden Ladestationen an unseren Bahnhöfen anbieten als auch über unsere Tochter DB Energie die Stromversorgung gewährleisten. Die Fahrzeuge sollen über DB Carsharing angeboten werden – am besten gemeinsam mit der Bahnreise gebucht und über die Bahncard abgerechnet. So wird umweltschonendes Reisen mit DB Bahn erweitert, denn die Zukunft liegt im integrierten Verkehrsangebot! Hier arbeiten wir zurzeit an konkreten Konzepten.

Durch integrierte Angebote will DB Schenker mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern

Ziele

- Durch integrierte Produkte Schiene-Straße stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene
- Erhöhung der Auslastung im Schienengüterverkehrs-Netzwerk



- Nutzung der vorhandenen Vertriebspräsenz von DB Schenker Logistics in Europa
- Gezielte Vermarktung von DB Produktionsressourcen
- Erschließung neuer Kunden (ohne Gleisanschluss) durch Mengenbündelung und Verzahnung mit Landverkehrsnetzwerk

Gleiches gilt für den Transport- und Logistikbereich. Bei DB Schenker werden wir unter der Leitung meines Kollegen Karl-Friedrich Rausch unsere Bemühungen intensivieren, mit integrierten intelligenten Angeboten Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Unsere Experten von DB Schenker Logistics betreiben exzellente Speditionsnetze in ganz Europa. Unser Ziel ist es, dass DB dass DB-Schenker mehr Fracht auf der Schiene transportiert.

Aber lassen Sie uns nicht naiv sein, zum Schluss entscheidet der Preis. Solange das Bahnangebot im Transportbereich nicht günstiger ist als alle anderen Verkehrsmittel, werden sich freiwillig die Kunden nicht für die Bahn entscheiden. Denn hier zählt jeder Cent.

Zukunftsfähigkeit des Unternehmens mittel- und langfristig absichern

Meine Damen und Herren,

nach 100 Tagen im Amt habe ich sechs strategische Weichenstellungen identifiziert, die über die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens mittel- und langfristig entscheiden:

1. Der Kunde muss Dreh- und Angelpunkt all unserer Aktivitäten sein, und deshalb gibt es auch keine Alternative zur internationalen Ausrichtung des DB-Konzerns, insbesondere der europäischen Aufstellung von DB Schenker Rail und der globalen Aufstellung von DB Schenker Logistics.

2. Wir müssen der Krise trotzen und unsere Wirtschaftlichkeit und damit unsere Finanzierbarkeit absichern und verteidigen.
3. Wir werden die Konsolidierung unseres Unternehmens vorantreiben, weil sie die Voraussetzung für weiteres profitables Wachstum ist.
4. Wir werden das Verhältnis zu den Herstellern neu definieren.
5. Der Wettbewerb zwischen den Bahnen und zwischen den Verkehrsträgern muss auf eine fairere Grundlage gestellt werden und
6. habe ich das Ziel, die Lücke zwischen den tatsächlichen Leistungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und dem Image unseres Unternehmens weiter zu schließen, hierzu zählen auch die konsequente Umsetzung unserer Nachhaltigkeitskonzepte und die Qualifizierung unserer Mitarbeiter.

Um dieses Ziel zu erreichen, dürfen wir auch künftig nicht an Ausbildung und Qualifizierung sparen.

Ich setze mich zum Beispiel dafür ein, dass wir auch weiterhin möglichst vielen Jugendlichen einen Ausbildungsplatz bieten. Ausbildung liegt uns besonders am Herzen! Deshalb habe ich bereits in meinen ersten 100 Tagen den intensiven Kontakt mit unserem Nachwuchs gesucht. Und ich sage Ihnen: wenn ich diese jungen Menschen sehe, die mit unglaublich viel Energie, Tatendrang und Kreativität bei der Sache sind, dann mache ich mir um die Zukunft des Unternehmens keine Sorgen! Die Deutsche Bahn bildet zurzeit 8.900 Auszubildende in 30 verschiedenen Berufen aus und ist einer der größten Ausbildungsbetriebe in Deutschland. Auch in diesem Jahr werden wir wieder 2.700 neue Auszubildende einstellen.

Meine Damen und Herren,

am Ende ist es jedoch der Kunde, der über unseren Erfolg entscheidet. Den Kunden wollen wir überzeugen: durch weiter verbesserte Service-Qualität, durch moderne Mobilitäts- und Logistikkonzepte, durch umweltfreundliche Angebote und durch attraktive Preise. Dieser Grundsatz ist in Zeiten der Krise wichtiger denn je.

Die Führungsmannschaft hat genauso wie jeder einzelne Mitarbeiter unseres Unternehmens ein Ziel, nämlich dass sich jeden Tag noch mehr Menschen für die Deutsche Bahn entscheiden. Daran werden wir uns messen lassen!

Ich freue mich, dass ich an der operativen und strategischen Ausrichtung der Deutschen Bahn aktiv mitwirken kann. Ich bin hervorragend von allen aufgenommen worden, und die Aufgabe ist eine große Herausforderung!

Vielen Dank!

Fotonachweise

Seite 1	Heiner Müller-Elsner
Seite 5	Erste Reihe von links: Christian Bedeschinski, Nicole Maskus Zweite Reihe von links: Günter Jazbec, Georg Wagner Dritte Reihe von links: Heiner Müller-Elsner Vierte Reihe von links: Maximilian Lautenschläger, Heiner Müller-Elsner, Maximilian Lautenschläger, Bernhard Huber, Heiner Müller-Elsner, DB AG/Schenker Deutschland AG
Seite 7	Oben: Aldinger&Wolf Unten: Holger Knauf
Seite 8	Maximilian Lautenschläger
Seite 9	Links: Photodisc Mitte oben: Photodisc Mitte mitte: Daimler AG Mitte unten: Photodisc Rechts: Photodisc
Seite 10	Links: Siegfried Fock Rechts: Margit Brettmann
Seite 11, 12	Maximilian Lautenschläger
Seite 15	Erste Reihe: Bernd Lammel Zweite Reihe: Maximilian Lautenschläger Dritte Reihe: Maximilian Lautenschläger
Seite 16	Links: Maximilian Lautenschläger Mitte: Günter Jazbec Rechts: Maximilian Lautenschläger Hintergrund: Heiner Müller-Elsner
Seite 19	Hintergrund: Hans-Joachim Kirsche
Seite 20	Links: Bartlomiej Banaszak Rechts: Kai-Uwe Nielsen
Seite 22	Hintergrund: Stefan Klarner
Seite 23	Im Uhrzeigersinn: 1: Ralf Braum, 2: Ralf Braum, 3: Daimler AG4: Günter Reinartz, 5: Stefan Klink, 6: Magnus Winter, 7: Siegfried Fock, 8: Ralf Braum, 9: Maximilian Lautenschläger
Seite 24	Oben: Margit Brettmann Mitte: Michael Neuhaus Unten: Michael Neuhaus