



*„Kunden- und umweltorientiert in die
Zukunft“*

Bilanz-Pressekonferenz zum Geschäftsjahr 2010

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender

Berlin, den 31. März 2011

- Es gilt das gesprochene Wort -

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 informatischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“ oder „bestreben“. Diese Aussagen können daher nur Gültigkeit für den Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung beanspruchen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Performance des Deutsche Bahn Konzerns wesentlich von den hier gegebenen Prognosen abweichen. Die Deutsche Bahn AG 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 sehr geehrten Damen und Herren,

ich heiÙe Sie herzlich willkommen, auch im Namen meiner Vorstandskollegen. Zu Beginn meiner Ausführungen möchte ich unser Geschäftsjahr 2010 in vier Punkten zusammenfassen:

Erstens: Wir haben 2010 alles daran gesetzt, um unsere Kundenorientierung weiter zu verbessern. Wir befinden uns auf dem Weg, wir sind aber noch nicht am Ziel!

Zweitens: Wir haben unsere wirtschaftlichen Ziele alle erreicht und befinden uns nach der Weltwirtschaftskrise wieder auf Kurs.

Drittens: Wir haben 2010 bewusst eine Fokussierung vorgenommen. Der Schienenverkehr in Deutschland war unser Arbeitsschwerpunkt 2010 und wird es auch 2011 bleiben, denn wir haben noch einige Hausaufgaben vor uns.

Und viertens: Die DB ist mit dem Kauf von Arriva im August letzten Jahres ihrem strategischen Ziel, eines der erfolgreichsten Mobilitäts- und Logistikunternehmen weltweit zu werden, einen großen Schritt nähergekommen.

Ich will Ihnen heute einerseits die Meilensteine vorstellen, die wir 2010 erreicht haben. Andererseits will ich aber auch klar die Punkte benennen, bei denen wir noch nicht zufrieden sind.

Das Ziel lautet: nachhaltige Kundenorientierung und damit auch ein dauerhafter wirtschaftlicher Erfolg. Wir haben 2010 große Energie darauf verwendet, die Herausforderungen in unserem Kerngeschäft Schiene in Deutschland in die richtigen Bahnen zu lenken. Aber wir haben gleichzeitig auch die europäische und globale Zukunft im Blick behalten.

Ich danke an dieser Stelle ganz besonders unseren Mitarbeiterinnen und unseren Mitarbeitern, für ihren leidenschaftlichen Einsatz im vergangenen Geschäftsjahr.

Damit komme ich zur Gliederung unserer heutigen Bilanzpressekonferenz:

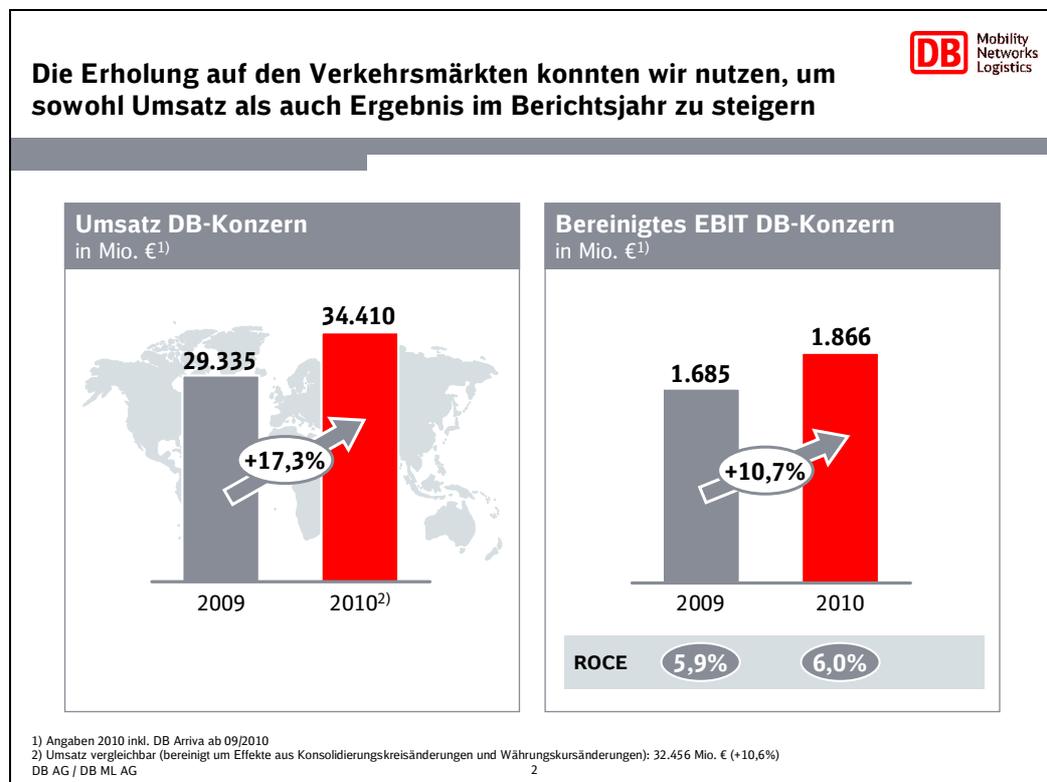
Ich möchte Ihnen erstens die wichtigsten Geschäftszahlen der DB AG für 2010 vorstellen und erläutern, zweitens die Fortschritte unserer vier großen Initiativen in den Geschäftsbereichen darstellen und drittens einen Ausblick auf das Jahr 2011 geben. Mein Kollege Dr. Richard Lutz wird dann die geschäftliche Entwicklung 2010 erläutern. Und anschließend stehen wir Ihnen als Vorstandsteam sehr gerne für Fragen zur Verfügung.

Bevor ich in die Themen einsteige, möchte ich auf die Folgen des verheerenden Erdbebens und der anschließenden Flutwelle in Japan eingehen.

Zu unseren Kollegen von den Japanischen Bahnen pflegen wir seit jeher ein freundschaftliches Verhältnis. Ich selbst war mit meinen Kollegen Ulrich Homburg und Volker Kefer genau vor einem Jahr noch in Sendai und Tokio. Wir haben sofort Kontakt aufgenommen und jede erdenkliche Hilfe angeboten. Es ist mir an dieser Stelle ein Bedürfnis, unseren Freunden in Japan mein Beileid auszudrücken und meine Hochachtung für ihre Leistung auszusprechen. Außerdem haben wir 350 eigene Mitarbeiter im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics in Japan, mit denen wir täglich in Kontakt stehen und die von uns alle Unterstützungen, die sie benötigen,

erhalten. Die gesamte Deutsche Bahn wünscht allen alles erdenklich Gute für den Wiederaufbau.

Nun komme ich zu meinem ersten Thema: der Geschäftsentwicklung im Jahr 2010.



Wir können für 2010 einen positiven Geschäftsverlauf über unsere Geschäftsfelder berichten.

Wir haben im Geschäftsbereich Transport und Logistik, der von der Krise besonders betroffen war, auch in der zweiten Jahreshälfte weiter stark aufgeholt, und auch der Personenverkehr kann ein organisches Umsatzplus verzeichnen. Eine zusätzliche Umsatzverbesserung lieferte die zum September erworbene Arriva-Gruppe.

Der Umsatz des DB-Konzerns 2010 liegt somit bei rund 34,4 Milliarden Euro und damit 5,1 Milliarden über dem Wert des Vorjahres. Das bedeutet ein Plus von 17,3 Prozent. Ohne Arriva und die übrigen Konsolidierungen konnten wir um 10,6 Prozent wachsen.

Das operative Ergebnis hat sich ebenfalls erkennbar verbessert. Hier haben wir mit 1,87 Milliarden Euro ein Plus von 10,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt.

Die Verbesserung im EBIT hat ihre Ursache einerseits in gesteigerten Kundenumsätzen und damit der besseren Auslastung unserer Netzwerke und Kapazitäten. Aber auch unsere Kostenstrukturen konnten wir weiter verbessern, beispielsweise durch den Einsatz elektronischer Stellwerke, den Abbau von interner Bürokratie und eine höhere Energieeffizienz.

Belastet wurde das EBIT durch erhebliche Mehraufwendungen aufgrund von technischen und konstruktiven Mängeln an Fahrzeugen, insbesondere im Fernverkehr und bei der S-Bahn Berlin. Auch der Personalaufwand ist aufgrund der

Volumensteigerung, aber auch wegen Mehreinsatz, beispielsweise im Kundenservice und in der Instandhaltung sowie der erhöhten Aufwände in den Wintermonaten, gestiegen.

Ein wichtiges Ziel für uns ist und bleibt die Rückführung der Verschuldung des Konzerns. Hier konnten wir im Jahresverlauf einen weiteren Abbau der Netto-Finanzschulden von 15,0 auf 14,0 Milliarden Euro erreichen. Die Akquisition von Arriva einbezogen, ergibt sich zum Jahresende 2010 ein Anstieg der Netto-Finanzschulden auf 16,9 Milliarden Euro.

War das Jahr 2009 noch von der Weltwirtschaftskrise geprägt, so hat sich 2010 das wirtschaftliche Umfeld positiv entwickelt. Die Konjunktur in unserem Heimatmarkt Deutschland hat sich sehr positiv entwickelt. Mit 3,6 Prozent ist das BIP so stark gewachsen wie seit Anfang der 90er Jahre nicht mehr. Für unsere Märkte hatten wir 2010 weitestgehend positive Vorzeichen, und an dieser Entwicklung haben wir teilgenommen. Die Umsatzeinbußen der Weltwirtschaftskrise – insbesondere im Schienengüterverkehr und der weltweiten Logistik – haben wir fast wettgemacht. Wir sind damit deutlich früher als erwartet aus der Krise herausgekommen und können uns auch damit deutlich positiv von unseren Wettbewerbern absetzen.

Drei Punkte wollen wir als Vorstandsteam an dieser Stelle für die DB AG deutlich machen:

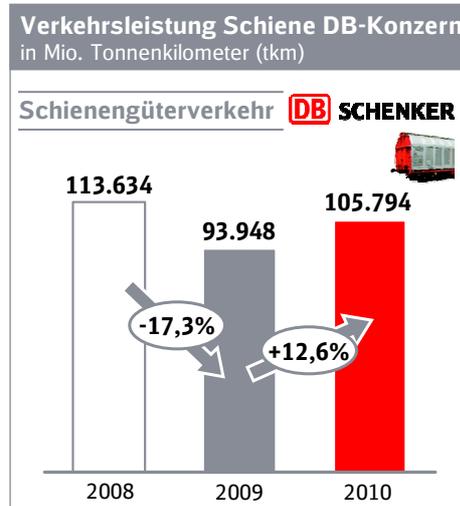
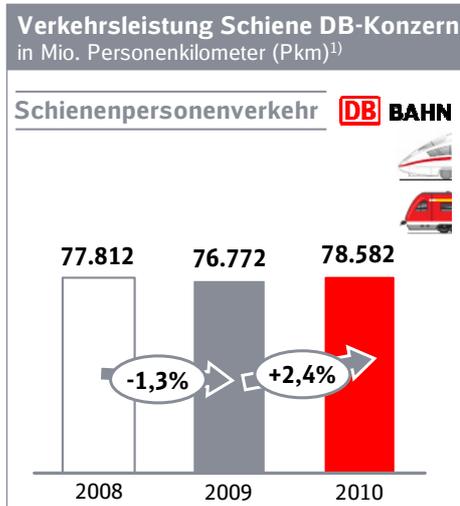
Erstens: Die unternehmerische Aufstellung der DB AG hat sich in einer der größten Krisen der Weltwirtschaft als stabil erwiesen.

Zweitens: Unsere Geschäftsfelder haben sich als dynamisch und reaktionsstark gezeigt.

Und drittens: Keiner unserer Wettbewerber hat sich wirtschaftlich in der Krise so gut gehalten wie die DB AG. Als einzige große Bahn in Europa haben wir die Krise mit deutlich positiven Zahlen durchfahren.

Stabilität, Dynamik und wirtschaftliche Stärke - Diese drei strategischen Eigenschaften der DB AG sind in Zeiten voller Unwägbarkeiten auch für unseren Eigentümer ein Wert an sich. Und die Zeiten werden mit Blick auf die Energiepreise, die Währungen, die Haushaltssituation vieler Länder, aber auch hinsichtlich geopolitischer Entwicklungen, wie z.B. in Arabien, volatil bleiben.

Im Schienenpersonenverkehr liegen wir bereits über Vorkrisen-niveau – im Schienengüterverkehr haben wir kräftig aufgeholt



1) Angaben ohne DB Arriva
DB AG / DB ML AG

Die Verkehrsleistung spiegelt den Erfolg des Geschäftsjahres 2010 wieder. Wir konnten nicht nur Umsatz und Ergebnis steigern, sondern auch mehr Verkehr für die Schiene gewinnen.

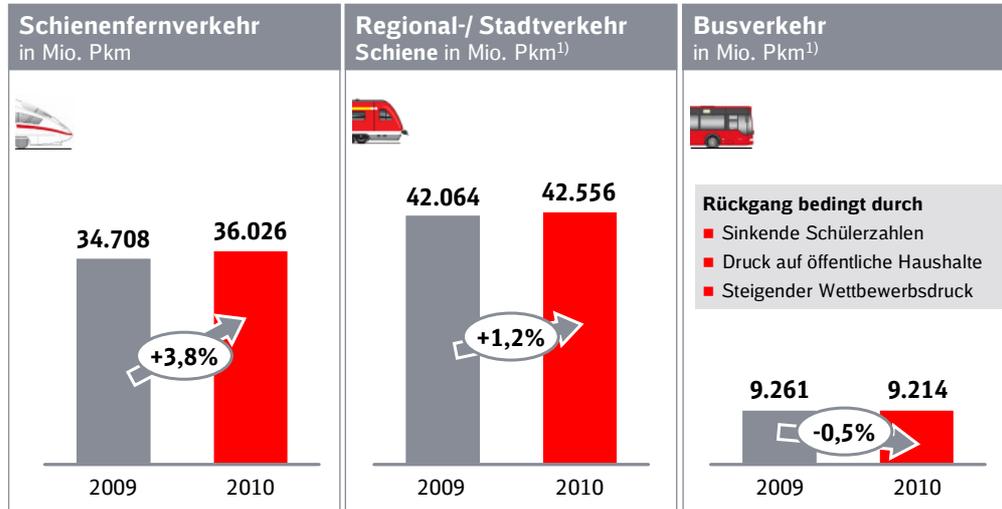
In unserem Personenverkehr haben wir - trotz harter Ausschreibungswettbewerbe - um 2,4 Prozent auf 78,6 Milliarden Personenkilometer zugelegt. Im Fernverkehr lag die Verkehrsleistung sogar oberhalb der des Jahres 2008. Insbesondere auf unseren internationalen Verbindungen konnten wir stark wachsen und verzeichnen im Vergleich zum Vorjahr ein Fahrgastplus von 7,4 Prozent. In unserem europäischen Schienengüterverkehr ist die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um sogar 12,6 Prozent auf 105,8 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen.

In der Qualitätsanalyse 2010 stellen wir für die nicht zufrieden stellenden Betriebsphasen - insbesondere im Dezember 2010 - vier wesentliche Einflüsse fest, die sich zudem noch überlagert haben: Im Sommer wie im Winter war es die Kombination aus störanfälliger Technik der modernen Züge, dadurch bedingt fehlender Reservekapazität an Fahrzeugen, extremen Witterungen und erhöhter Nachfrage. Wie wir diesen Themen begegnen, darauf werde ich in meinen weiteren Ausführungen eingehen. Bei allen Qualitätsthemen, mit denen wir uns selbst nicht zufrieden geben können und geben werden, bleibt festzuhalten:

Wir - aber auch unsere Wettbewerber auf der Schiene - haben 2010 deutlich mehr Menschen und mehr Güter gefahren. Die Schiene in Deutschland ist stärker gewachsen als der Verkehrsmarkt insgesamt, sowohl bei Personen wie auch bei Gütern.

Die Schiene hat ihren Anteil am Verkehrsmarkt von 9,8 auf 10,1 Prozent im Personenverkehr und von 16,5 auf 17,2 Prozent im Güterverkehr steigern können. Damit stimmt die Richtung wieder!

Im Personenverkehr ist der Schienenfernverkehr am stärksten gewachsen



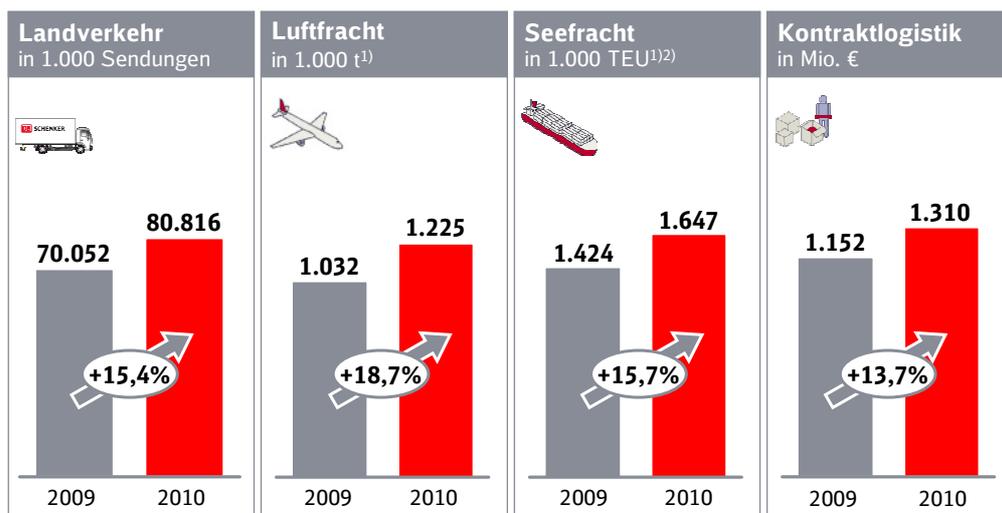
Rückgang bedingt durch

- Sinkende Schülerzahlen
- Druck auf öffentliche Haushalte
- Steigender Wettbewerbsdruck

1) Angaben ohne DB Arriva
DB AG / DB ML AG

Unser Fernverkehr konnte seine Beförderungsleistung um 3,8 Prozent verbessern. Etwas weniger stark gewachsen ist unser Regional- und Stadtverkehr mit 1,2 Prozent. Unsere Busverkehre stagnierten, vor allem bedingt durch die rückläufigen Schülerzahlen und die angespannten Budgets der öffentlichen Haushalte.

Bei den Logistikdienstleistungen hatten wir ein besonders dynamisches Wachstum



1) Zur Vermeidung von Doppelzählungen nur Exporte berücksichtigt
2) TEU = Twenty-foot Equivalent Unit
DB AG / DB ML AG

In unserer weltweiten Logistik hat sich der Aufschwung ebenfalls fortgesetzt: Die Zahl der Sendungen im Landtransport stieg 2010 um 15,4 Prozent. Das Luftfrachtvolumen ist sogar um 18,7 Prozent angestiegen. Und auch die Seefracht hat im Vergleich zum Vorjahr um 15,7 Prozent an beförderten Containern zugelegt. Ein wichtiges Wachstumsfeld ist die Kontraktlogistik, die wir um 13,7 Prozent ausgebaut haben. Hier haben wir 2010 unsere Leistungen für große Kunden deutlich ausgeweitet.

Damit komme ich zu meinem zweiten Punkt.

Die 2010 gestarteten vier Initiativen zur Verbesserung unseres Kerngeschäftes haben wir nachhaltig vorangetrieben



Eisenbahn in Deutschland kundenorientiert weiterentwickeln...

1 Kunden- und Qualitätsinitiative



2 Technikinitiative



3 Investitionsinitiative



... und nachhaltig profitabel wachsen

4



Marktinitiative



DB AG / DB ML AG6

Im Jahresverlauf 2010 ging es für uns darum, die Anfang des Jahres angekündigten vier Initiativen, erstens für Kundenservice und Qualität, zweitens für Technik, drittens für Investitionen und viertens für die Marktentwicklung durch alle Geschäftsfelder hindurch mit Leben zu füllen.

Ereignisse wie der hitzebedingte Ausfall von Klimaanlage oder die vielfältigen Herausforderungen im Winter, aber auch die konstruktiven und technischen Probleme mit modernen Fahrzeugen, haben uns als Vorstandsteam darin bekräftigt, 2010 einen deutlichen Managementschwerpunkt auf die Themen Kundenservice, Zuverlässigkeit und Technik zu legen.

Hier geht es uns um die Kerneigenschaften einer modernen Bahn. Die ständige Verbesserung unseres Bahngeschäfts in Deutschland hat deshalb höchste Priorität auf unserer Agenda.

Leider gibt es in der komplexen Materie Bahn keine schnellen Erfolge – sondern wer nachhaltige Verbesserungen erzielen will, braucht Marathon-Qualitäten. Und die haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 2010 einmal mehr unter Beweis gestellt! Gleiche Fähigkeiten werden aber auch 2011 und in den folgenden Jahren benötigt.

Wir haben 2010 mit den vier Initiativen in unseren Vorstands-Ressorts vieles auf den Weg gebracht. Beginnen will ich mit den Schwerpunkten im Personenverkehr, die von meinem Kollegen Ulrich Homburg vorangetrieben werden.

Personenverkehr
Unser Schwerpunkt bei DB Bahn liegt auf einer noch stärkeren Kundenorientierung



Mobility
Networks
Logistics

Erfolg durch Kundenorientierung

Beispiele



- **330 Mio. €** für Kunden- und Qualitätsinitiative
- **ICE 2 Generalüberholung**
- **16 neue Hochgeschwindigkeitszüge** (ICE 3 - 2. Generation) ab 2011/12
- **IC-Fit** - Modernisierung Technik und Innendesign
- **Doppelstock-IC** - Beschaffung 27 Loks plus 135 Wagen
- Vereinfachung **Fahrgastrechte-Formulare**
- Verbesserte **Kundeninformation** im Zug und am Bahnhof

DB AG / DB ML AG

7

Das Geschäftsfeld DB Regio hat auf dem Heimatmarkt Deutschland 65 Prozent der vergebenen Zugkilometer gewonnen. Darunter sind bedeutende Netze wie die S-Bahn Hannover oder die S-Bahn Mitteldeutschland. Damit bestätigte das Geschäftsfeld seine Wettbewerbsfähigkeit.

Diese werden wir nutzen, um im Ausschreibungswettbewerb weiter zu punkten. Denn in den kommenden fünf Jahren werden in Deutschland 350 Millionen Zugkilometer in 110 Ausschreibungsverfahren neu vergeben - das sind ca. 56 Prozent des deutschen Nahverkehrs-Marktes.

Bei DB Regio haben wir 2010 rund 212 Millionen Euro in neue Fahrzeuge investiert. Diese Investitionen orientieren sich an den Ausschreibungsbedingungen der Verkehrsverträge. Ohne die Lieferverzögerungen der Industrie - beispielsweise beim Talent2, bei dem wir schon seit einem Jahr auf die Lieferung von 76 Zügen warten - wäre dieser Betrag noch deutlich höher ausgefallen.

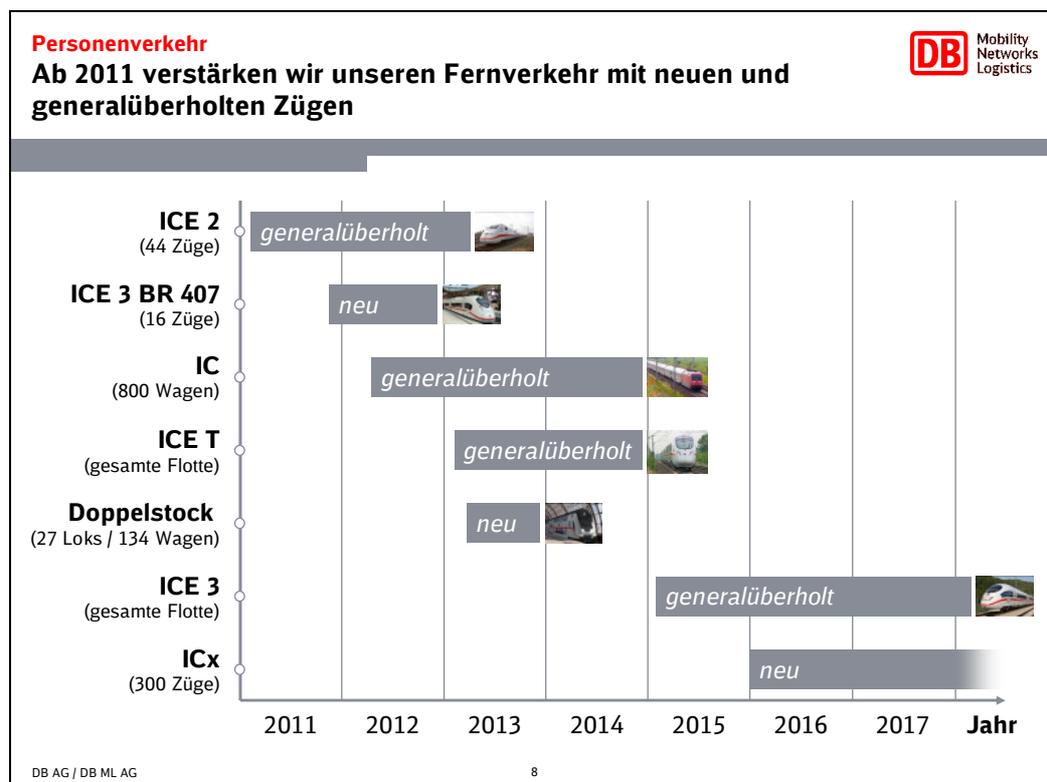
Die neue Fahrzeuggeneration im Fernverkehr erwarten wir ab 2016. Gleichzeitig müssen wir bei den ICE-Baureihen aufgrund von konstruktiven Mängeln weiter mit Einschränkungen in der technischen Verfügbarkeit rechnen.

Es war deshalb Anfang 2010 klar, dass wir im Fernverkehr nach Lösungen suchen müssen, um den Zeitraum bis zum Einsatz neuer Züge zu überbrücken. 2010 haben wir dazu zwei weitreichende Beschlüsse gefasst:

Erstens, die Erweiterung der technischen Ertüchtigung von 800 IC-Wagen um eine Komfortmodernisierung mit einer neuen, modernen Innenausstattung. Wir investieren hier insgesamt über 300 Millionen Euro.

Und zweitens werden wir für rund 376 Millionen Euro erstmals Doppelstock-Züge für den Fernverkehr beschaffen. Diese sind komfortabel ausgestattet und haben auch den Vorteil, dass wir auf den befahrenen Linien unsere Effizienz erhöhen. Mit den freiwerdenden IC-Zügen können wir dann unsere Reservekapazitäten ausbauen.

Ferner wollen wir die 16 neuen Mehrsystem-ICE-Züge der Baureihe 407 zum Einsatz bringen. Bei dieser Baureihe haben wir 2010 den Rollout auf der Innotrans erlebt. Ursprünglich waren nur 15 Züge geplant, jetzt haben wir die Bestellung auf 16 Züge erhöht.



Auf dem Bild können Sie die zeitliche Abfolge der Fahrzeugzugänge sehen. 2011 bis Mitte 2013 kommen sukzessive die ICE2 aus der Generalüberholung. Ab Anfang 2012 rechnen wir mit dem Zugang des ersten neuen ICE 3. 2012 erwarten wir die ersten modernisierten IC-Wagen. Dieses Programm soll 2014 abgeschlossen sein. Die erste Lieferung der Doppelstock-Züge erwarten wir für Anfang/Mitte 2013.

Ab 2013 gehen auch die ICE-Neigetechnik-Züge zur Generalüberholung, ab 2015 der ICE3. Und ab 2016 steht dann mit dem ICx die neue Zug-Generation für den Fernverkehr ins Haus. In unserem neu aufgestellten Technik-Ressort kümmern sich die Kollegen mit Hochdruck darum, dass diese 300 neuen Züge unseren Qualitätsansprüchen entsprechen.

Ferner haben wir 2010 konzernübergreifend ein sehr umfangreiches Paket über 330 Millionen Euro im Rahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative für unseren Heimatmarkt Deutschland verabschiedet. Darüber hinaus werden wir unser

Sicherheitspersonal um 300 Mitarbeiter aufstocken und zusätzlich 31 Millionen Euro für mehr Sicherheit investieren.

Wir lassen uns im Konzernvorstand über die Fortschritte der Kunden- und Qualitätsinitiative alle 14 Tage ausführlich berichten. Zusätzliche Maßnahmen – wie zum Beispiel jetzt im Winter – konnten wir so immer schnell mit in das Programm aufnehmen.

Einige Maßnahmen konnten wir bereits 2010 umsetzen, wie beispielsweise zusätzliches Servicepersonal auf den Bahnhöfen und in den Zügen, zusätzliches Sicherheitspersonal und technische Maßnahmen für die Fahrzeuge, wie beispielsweise eine gesteigerte Bevorratung mit Ersatzteilen, aber auch einfache, wirkungsvolle Maßnahmen wie zum Beispiel kürzere, klarere Durchsagen – auf Englisch nur noch da, wo nötig.

Im Dezember sind wir – wie ganz Mitteleuropa – den Herausforderungen eines harten Wintereinbruchs ausgesetzt gewesen. Das waren Tage, an denen die Luftfahrt ihren Betrieb weitgehend eingestellt hatte. Wir haben trotzdem immer noch mehr als 95 Prozent unserer täglich 27.000 Zugfahrten im Personenverkehr erbracht, leider aber nicht mit der Betriebsqualität, wie wir es uns selbst wünschen. Aber wir sind gefahren, und das war in dieser Situation für unsere Kunden und uns das Wichtigste.

Für Maßnahmen zur Winterbewältigung haben wir 2010 in Netz und Betrieb 128 Millionen Euro mehr aufgewendet als noch 2009. Diese Maßnahmen zur Qualitätssicherung werden wir in den kommenden Jahren fortführen mit dem klaren Ziel, das Gesamtsystem Bahn noch deutlich witterungsfester zu machen. Wir sind gut beraten, uns bei unseren Ressourcen künftig auf härtere und längere Winterperioden einzustellen.

Dort wo Kunden 2010 enttäuscht wurden, haben wir uns um schnelles, kulant und kundenfreundliches Verhalten bemüht, vor allem bei Verspätungen und Komfortmängeln. Die Fahrgastverbände haben hier unsere neue Herangehensweise gewürdigt. Dazu zählt auch das neue vereinfachte Fahrgastrechteformular, das deutlich kundenorientierter geworden ist. Erfreulich war, dass die Zahl der verkauften deutschen BahnCards 2010 eine neue Rekordhöhe erreicht hat und bei nunmehr 4,3 Millionen liegt. Diese Zahl spiegelt am besten das Vertrauen und die Bindung unserer Kunden an die DB wieder.

Internationale Aktivitäten im Personenverkehr 2010

August 2010
Akquisition
Arriva



Oktober 2010
ICE-Testfahrt
via Kanaltunnel
nach London



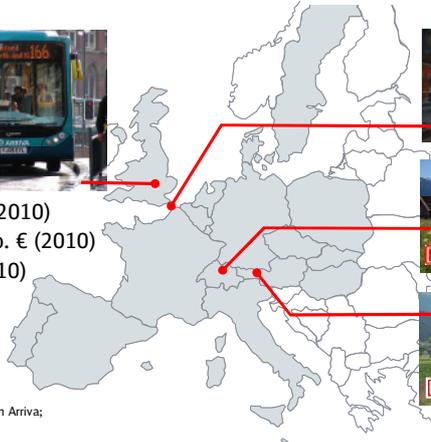
Juli 2010
Strategische
Partnerschaft
mit SBB



Dezember 2010
Übernahme
Brennverkehre
mit ÖBB

- Umsatz: 3.063 Mio. € (2010)
- EBIT bereinigt: 143 Mio. € (2010)
- Mitarbeiter: 36.454 (2010)
- Sitz: Sunderland, UK
- Länder: 12
(ohne Deutschland)
- Verkehre: Bahn, Bus

Quelle: Internes Management-Reporting von Arriva;
ohne Deutschlandgeschäft



Parallel zum Thema Service und Qualität haben wir uns intensiv um die Marktentwicklung im Personenverkehr gekümmert.

Wir begrüßen ganz klar den Wettbewerb auf der Schiene und die Marktöffnung in Europa. Das bedingt aber, dass wir politisch gewünschte Marktanteilsverluste im Inland ausgleichen können durch Wachstum in Nachbarländern.

Mit dem Kauf von Arriva haben wir uns auf die fortschreitende Öffnung und Europäisierung des Marktes bestmöglich eingestellt und sind jetzt in 13 Ländern der EU tätig. Ob Regionalverkehr in unseren Nachbarländern Dänemark, Holland und Polen, Fernverkehr in Großbritannien oder Busverkehr in Portugal als Beispiel: Das sind Kompetenzen und Märkte, die sich hervorragend mit denen von DB Regio und DB Fernverkehr verbinden.

Mit dieser europäischen, aber auch dezentralen Kompetenz wird es uns mehr und mehr gelingen, ein Netzwerk in Europa zu knüpfen und gleichzeitig regionale Unterschiede im europäischen Verkehrsmarkt zu berücksichtigen. 2011 werden wir die Integration von Arriva – die bisher sehr positiv verläuft – gemeinsam mit den neuen Kolleginnen und Kollegen weiter voranbringen.

Auch im Fernverkehr sind uns 2010 beim Ausbau des Netzwerks Richtung Norditalien und London – bei allen protektionistischen Hürden – erste Fortschritte gelungen. Die European Railway Agency befürwortet in ihrem jüngsten Bericht den Einsatz von ICE3-Zügen im Kanaltunnel. Das ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg, London ab dem Jahr 2013 an das europäische ICE-Netz anzuschließen. Unsere intensive Zusammenarbeit mit den SBB haben wir 2010 in einer strategischen Partnerschaft besiegelt, in der wir uns austauschen, voneinander lernen und unser gemeinsames Geschäft weiter entwickeln.

Unsere Marktinitiative 2010 im Personenverkehr war somit ein Erfolg, und wir werden in den kommenden Jahren dieses Netzwerk noch weiter verstärken.

Transport und Logistik

Bei DB Schenker wachsen wir durch innovative und umweltfreundliche Angebote sowie durch Ausbau unserer Netzwerke



Schienengüterverkehr		Logistikdienstleistungen	
<p>Eco Plus</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Ermöglichung CO₂-freier Transporte auf der Schiene durch Eco Plus ■ Unsere ersten Kunden: Audi, Hermes, Europipe 	<p>Xrail-Allianz</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Europäischen Einzelwagennetzwerkes ■ Verbesserung der Qualität durch verstärkte Einbeziehung der Partner 	<p>IT und Qualität</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Harmonisierung und Ausbau der weltweiten IT-Landschaft ■ Angebot zusätzlicher e-Services, z.B. mobile Sendungsverfolgung über iPhone-Applikation 	<p>Physische Netzwerke</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Errichtung eines intermodalen Hub als Schnittstelle für Verkehre mit Südosteuropa in Salzburg ■ Ausbau eines neuen Drehkreuzes für Finnland, Russland und das Baltikum in Helsinki

DB AG / DB ML AG 10

Der Geschäftsbereich Transport und Logistik konnte 2010 unter der Leitung meines Kollegen Dr. Karl-Friedrich Rausch ein erhebliches organisches Wachstum verzeichnen. Unsere Logistik-Mannschaft hat parallel dazu intensiv an der Optimierung ihrer Angebote und Netzwerke gearbeitet.

Dazu haben vor allem die umfangreichen Investitionen 2010 beigetragen: 350 Millionen Euro haben wir im Schienengüterverkehr und 189 Millionen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics investiert, beispielsweise in IT-Systeme, neue Logistikzentren, Lokomotiven und Güterwagen. Das sind letztlich auch Investitionen für den Export- und Logistikstandort Deutschland.

Wir sind zudem der einzige Logistiker mit umweltfreundlichen Schienenaktivitäten. Diesen strategischen Vorteil werden wir mehr und mehr nutzen und aktiv weiter ausbauen. Unser Ziel ist es, dass wir unseren Kunden zu jedem herkömmlichen Produkt alternativ ein CO₂-freies Angebot machen können.

Deshalb haben wir - gemeinsam mit renommierten Kunden wie Audi und Hermes - 2010 das CO₂-freie Transportprodukt „EcoPlus“ eingeführt. Weitere Eco-Produkte werden wir schrittweise auch im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik einführen.

2010 konnten wir zudem die ersten Dieselloks mit Partikelfilter in Betrieb nehmen und damit unseren Beschluss, nur noch Lokomotiven mit Partikelfilter zu beschaffen, umsetzen.

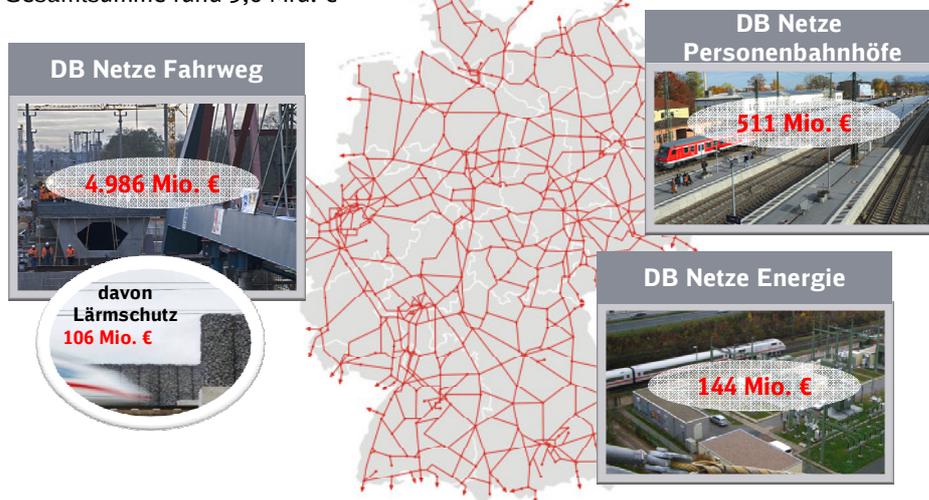
Infrastruktur

In den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur haben wir 2010
ca. 5,6 Mrd. € investiert



Investitionen der Geschäftsfelder Infrastruktur Deutschland 2010

Gesamtsumme rund 5,6 Mrd. €¹⁾



1) Alle Beträge beinhalten Bundesmittel (inkl. Konjunkturprogramme), Eigenmittel sowie Zuschüsse Dritter (z.B. EU- und Landesmittel)
DB AG / DB ML AG

11

Der Geschäftsbereich Infrastruktur unter der Leitung meines Kollegen Dr. Volker Kefer hat sich ebenfalls stark in der Kunden-, Qualitäts- und der Investitionsinitiative engagiert.

2010 war für uns das „Bau-Jahr“ der Konjunkturprogramme. Durch die planmäßige Abwicklung konnten wir aus diesem Budget 699 Millionen Euro an Mitteln abrufen. Damit wurden vor allem laufende Invest-Maßnahmen beschleunigt. Auch haben wir damit 1250 Haltepunkte und Bahnhöfe restauriert, mit elektronischer Reisendeninformation ausgestattet und barrierefrei gemacht.

Insgesamt haben wir 2010 in die deutsche Schieneninfrastruktur – gemeinsam mit dem Bund – 5,6 Milliarden Euro investiert. Das bedeutet ein Plus von über 350 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr. Wir sind aber auch sehr stolz darauf, dass der DB-Konzern 861 Millionen Euro an Eigen-Mitteln für die Infrastruktur eingesetzt hat.

Ferner haben wir beschlossen, 3.000 Kilometer Strecke mit der zusätzlichen Sicherheitsausrüstung PZB, der punktförmigen Zugbeeinflussung, auszurüsten. Die Maßnahmen haben ein Volumen von rund 100 Millionen Euro und wir werden umgehend mit der Realisierung beginnen. Schwerpunkt sind Strecken in den neuen Bundesländern.

Rund zwei Drittel unserer 67.000 Weichen sind heute bereits beheizt. Für den Winter 2010/2011 wurden 230 Weichenheizungen nachgerüstet. 2011 sind weitere 270 geplant. Die neu eingerichteten Winterkoordinatoren haben 15.000 Schneeräumkräfte dirigiert. Zudem hatten wir viermal so viele Techniker zur Entstörung im Einsatz wie noch im Winter 2009/2010.

Am Beispiel der öffentlichen Diskussionen um die Neu- und Ausbauprojekte ist 2010 wieder einmal mehr als deutlich geworden, wie wichtig eine leistungsfähige Infrastruktur für Verkehrswachstum auf der Schiene ist.

Der Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler in der Diskussion um den Baubeginn des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm hat dies noch einmal verdeutlicht. Das Schlichtungsverfahren hat aber auch klar gemacht, dass für künftige Projekte ein größeres Maß an Transparenz in der Bevölkerung geschaffen werden muss. Wir brauchen hier eine frühzeitigere Einbeziehung der Bevölkerung und der kommunalen Gremien in eine intensivere Kommunikation.

Lassen Sie mich aus aktuellem Anlass noch etwas zum Fortgang des Bahnprojekts Stuttgart 21 nach der Landtagswahl in Baden-Württemberg sagen. Wir werden auch mit der neuen Landesregierung konstruktiv und vertrauensvoll zusammenarbeiten.

Bis zur Konstituierung der neuen Landesregierung wird die DB beim Bahnprojekt Stuttgart 21 deshalb keine neuen Fakten schaffen - weder in baulicher Hinsicht noch bezüglich der Vergabe von Aufträgen.

Natürlich gilt davon unabhängig der mit den Projektpartnern geschlossene Vertrag uneingeschränkt. Schließlich ist das Land Baden-Württemberg und nicht die jeweilige Landesregierung unser Vertragspartner.

Nach der Konstituierung der neuen Landesregierung wollen wir unmittelbar mit den dann Verantwortlichen offiziell das Gespräch aufnehmen. Weiterhin wird mit Hochdruck an dem Stresstest gearbeitet, so wie es im Schlichterspruch zu Stuttgart 21 von allen Beteiligten gemeinsam vereinbart worden ist.

Kurz eingehen möchte ich auch auf das wichtige Thema Energieversorgung.

Die Bundesregierung hat vor zwei Wochen in Folge der Ereignisse in Fukushima ein dreimonatiges Moratorium für sieben Deutsche Atomkraftwerke beschlossen. In diesem Zusammenhang wurde auch das Kernkraftwerk Neckarwestheim I, zunächst für drei Monate vom Netz genommen. Mit Neckarwestheim I deckt die DB bisher 8 Prozent ihres Strombedarfs.

Die Energieversorgung der Bahn ist trotzdem gesichert, auch nach dem Abschalten von Neckarwestheim I. Denn ohne die Laufzeitverlängerung wäre das Kraftwerk bereits 2010 vom Netz gegangen. Hierauf hatten wir uns durch Ersatzinvestitionen in neue Umrichterwerke rechtzeitig eingestellt. Bereits im vergangenen Jahr, als der Meiler in Neckarwestheim über Monate nicht am Netz war, hat dies die Stromversorgung des Zugbetriebs nicht beeinträchtigt.

Dennoch weise ich darauf hin, dass nur die schnellstmögliche Baugenehmigung der am Kraftwerk Datteln 4 geplanten Umrichter und deren Anschluss an das öffentliche Netz langfristig Versorgungsengepässe vermeiden kann.

Wir kaufen zudem alles auf, was zu vertretbaren Konditionen am Markt an regenerativen Energien verfügbar ist. Wünschenswert wäre, dass eine größere Menge an erneuerbaren Energien verfügbar wäre.

Wir setzen aber auch gleichzeitig auf alle Möglichkeiten der Energieeinsparung, beispielsweise durch intensive Schulungen unserer Lokführer für eine

energiesparende Fahrweise, neue, sparsame Fahrzeuge mit Drehstromantriebstechnik und Rückspeisung von Bremsenergie oder die energetische Sanierung von Bahnhofsgebäuden.

Damit komme ich zu weiteren wichtigen Themen 2010.

Auch in übergreifenden Bereichen haben wir wichtige Themen erfolgreich vorangetrieben



<div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">Technik</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Sektor-Handbuch ■ Neustrukturierung Ressort Technik ■ Neue Funktion „Chief Quality Officer“ ■ Technische Revision 	<div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">Compliance</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Dezentrale Compliance- und Datenschutzorganisation ■ Vereinbarung Beschäftigtendatenschutz ■ Neues DB-Sicherheitskonzept 	<div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">Mitarbeiter</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Tarifrunde 2010/2011 ■ Strategische Personalplanung ■ Unternehmenskultur
---	--	--

DB AG / DB ML AG
17

Sie alle kennen unsere jahrelangen Beschwerden zum bestehenden §4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Demnach ist der Betreiber für die Herstellung und Zulassung der Züge verantwortlich. Das hat zu vielen Schnittstellenproblemen zwischen den Herstellern und uns als Betreiber geführt.

Deshalb waren die Arbeitsfortschritte für ein künftiges Sektorhandbuch Eisenbahn, das endlich klare und sinnvoll zugeordnete Verantwortlichkeiten zwischen Hersteller und Betreiber schafft, von großer Bedeutung.

Wir gehen davon aus, dass noch im nächsten Quartal eine Verabschiedung des modifizierten Gesetzes erfolgt. Das wäre ein wichtiger Fortschritt an der Schnittstelle zwischen uns als Betreiber und der Industrie, welche die Züge herstellt und dem Eisenbahn-Bundesamt, das die Züge zulässt.

Unter der Leitung meines Kollegen Gerd Becht haben wir eine neue, dezentrale Compliance- und Datenschutzorganisation eingeführt. Mit dem Abschluss der Konzernbetriebsvereinbarung zum Beschäftigtendatenschutz wurde ein wesentlicher Meilenstein für ein neues Vertrauen der Beschäftigten in den Datenschutz erreicht. Damit setzt die DB in Sachen Datenschutz nach all den schlechten Erfahrungen ein klares Zeichen und beweist, dass man aus Fehlern lernen kann.

Im Ressort Personal haben 2010 die Vorarbeiten und Verhandlungen zur Tarifrunde 2010/2011 unter der Leitung meines Vorstandskollegen Ulrich Weber breiten Raum eingenommen. Ein wegweisender Branchentarifvertrag für den Regionalverkehr ist

Mitte Februar mit der Gewerkschaft EVG und den 6 großen Wettbewerbsbahnen bereits zustande gekommen. Kurz zuvor haben wir uns auch mit der EVG auf eine zweistufige Erhöhung der Einkommen und eine Fortsetzung des Beschäftigungsbündnisses geeinigt. Die Verhandlungen mit der GDL laufen noch.

Wie Sie wissen, liegt uns im Vorstand besonders die Nachwuchsgewinnung für die DB AG am Herzen. 2010 konnten wir wieder 3.450 junge Menschen in unser Ausbildungssystem aufnehmen. Es umfasst etwa 9000 Auszubildende und zählt damit zu den Top 3 der größten Ausbildungsbetriebe in Deutschland. Diese Zahl werden wir 2011 nochmals steigern!

Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern haben wir uns vergangenes Jahr auf den Weg gemacht hin zu einer besseren Unternehmenskultur. Wir haben in 2010 drei Zukunftskonferenzen mit über 3.000 Mitarbeitern und Führungskräften durchgeführt. Diesen Prozess haben wir 2011 bereits fortgesetzt.

Damit komme ich zu meinem abschließenden Punkt: dem Ausblick auf das Jahr 2011 und die Zukunft.

2011 stehen die vier Initiativen auf unserer Top-Agenda



Unsere Top-Agenda für 2011

<p style="color: red; font-weight: bold; font-size: 24px;">1</p> <div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Kunden- und Qualitätsinitiative</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeugverfügbarkeit ■ Fahrplanverlässlichkeit ■ Verspätungsminuten ■ Wetterfestigkeit ■ Kundeninformation ■ Zusätzliche Arbeitsplätze 	<p style="color: red; font-weight: bold; font-size: 24px;">2</p> <div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Technikinitiative</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Qualitätsmeilensteine ■ Rußpartikelfilter ■ Masterplan Technik ■ Qualitätssicherungs- und Managementsystem ■ Technik-Optimierungsprogramm (TOP) 	<p style="color: red; font-weight: bold; font-size: 24px;">3</p> <div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Investitionsinitiative</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Beschaffung ICx ■ Modernisierung IC/ICE 2 ■ Neue S-Bahn- und Doppelstockfahrzeuge ■ Güterlokomotiven und -waggons ■ Modernisierung und Erweiterung Infrastruktur 	<p style="color: red; font-weight: bold; font-size: 24px;">4</p> <div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">Marktinitiative</div>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Integration Arriva ■ Ausschreibungen in Europa ■ Grenzüberschreitende Verkehre ■ Weiterentwicklung Schienengüterverkehr ■ Weiteres Wachstum bei DB Schenker Logistics
--	---	---	--

DB AG / DB ML AG
13

Dieses Jahr werden wir die Arbeit an unseren vier großen Initiativen konsequent fortsetzen. Das Geschäftsjahr 2011 wird geprägt sein von unserem gemeinsamen Spirit, die bestmöglichen Leistungen für unsere Kunden zu erbringen. Auf dem Chart können Sie die zahlreichen Themen erkennen, die wir uns vornehmen.

Für uns als Vorstand gilt – heute und in Zukunft: Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit sind zwei Ziele der DB AG, die einander bedingen.

Auch wenn wir weiter in die Zukunft blicken, wird klar: Die Deutsche Bahn hat hervorragende Ausgangspositionen.

Wir haben 2010 mit Arriva einen Meilenstein genommen, was den Ausbau unserer Verkehrsnetzwerke in Europa anbelangt. Dass unser Kerngeschäft, die Eisenbahn in Deutschland auf unserer Agenda 2011 ganz oben steht, zeigen unsere Investitionen in den nächsten fünf Jahren.

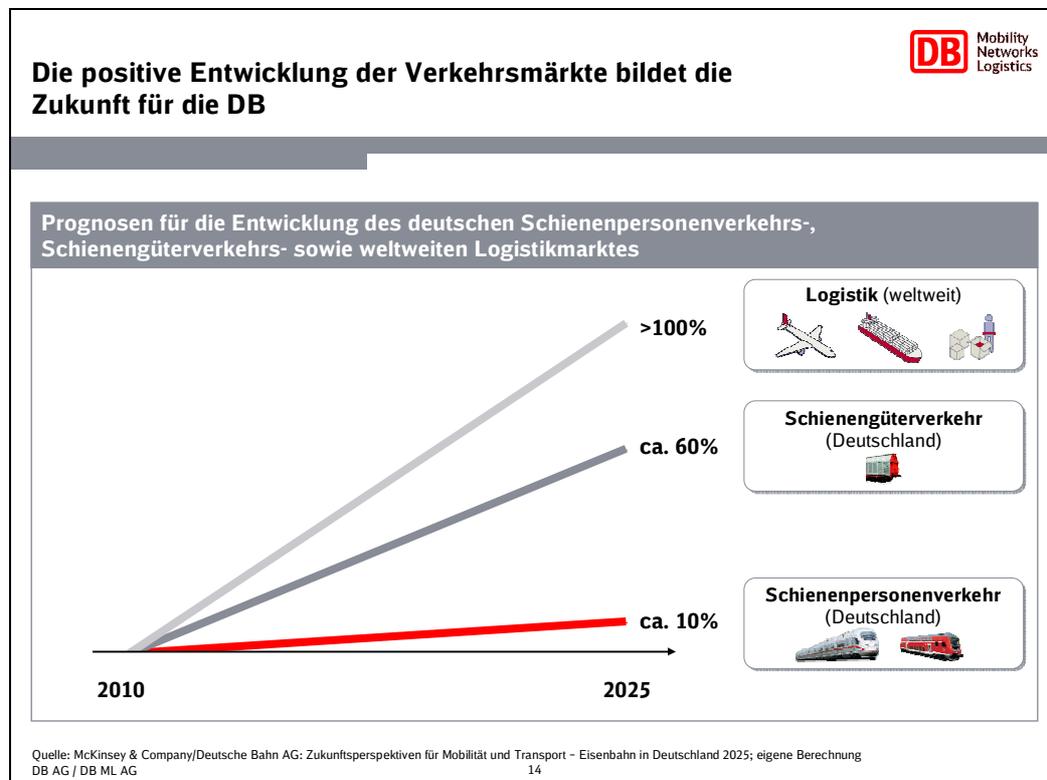
Von der geplanten Rekordsumme von 46 Milliarden Euro an Investitionen verbleiben über 93 Prozent in Deutschland. 70 Prozent werden wir davon in die deutsche Schieneninfrastruktur investieren. Ich glaube, diese Zahlen sprechen für sich.

Im Heimatmarkt Deutschland rüsten wir uns damit konsequent für weiteres Wachstum auf der Schiene. Um dieses Wachstum zu forcieren, wird die Schiene auch in Zukunft das umweltfreundlichste Verkehrsmittel bleiben.

Unser Alleinstellungsmerkmal - die hohe Energieeffizienz - gewinnt in Zukunft immer mehr an Bedeutung. Wir wollen deshalb auch unser Umwelt-Ziel weiter aufstocken: Hier befinden wir uns zur Zeit in Diskussionen mit den Experten und den Vorstandskollegen. Bereits heute verfügen wir über einen Anteil an erneuerbaren Energien von 19,8 Prozent.

In der weltweiten Logistik sind wir führend in punkto Netzwerkdichte. Die effiziente Kombination der Verkehrsträger ist unsere Kernkompetenz, ebenso wie umweltschonende Logistiklösungen.

Aus guten Gründen haben wir in Deutschland einen integrierten Bahnbetrieb. Hieran partizipieren alle Wettbewerber - nicht nur die DB!



Unsere Zukunftsstudie für den deutschen Schienenverkehr sagt bis 2025 trotz Bevölkerungsrückgang im Personenverkehr ein Wachstum von etwa 10 Prozent und im Schienengüterverkehr von bis zu 62 Prozent voraus. Der Welthandel und damit

das Logistikvolumen werden mit fortschreitender Globalisierung weiter stark zunehmen.

Bestätigt wird diese Perspektive durch die Veröffentlichung des neuen Weißbuchs Verkehr am 28. März 2011 durch die Europäische Kommission. Die zukünftigen Ziele der europäischen Verkehrspolitik untermauern unsere Strategie und eröffnen unter anderem für die DB AG große Zukunftschancen. Übergeordnetes Ziel der EU-Kommission ist eine CO₂-freie Verkehrswirtschaft. Die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen bedeutet dabei natürlich auch die zunehmende politische Unabhängigkeit in Sachen Energieversorgung.

Deshalb sollen bis 2030 rund 30 Prozent des Güterverkehrs über 300 Kilometer von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße verlagert werden. Bis 2050 soll dieser Anteil auf 50 Prozent wachsen. Dafür sind wir mit unserer europäischen Güterbahn bestens aufgestellt. Auch der Großteil des Personenverkehrs über mittlere Entfernungen soll bis 2050 durch die Bahn erfolgen. Dieses Ziel beinhaltet eine Verdreifachung der Hochgeschwindigkeitsnetze in Europa bis 2030. Im Stadtverkehr soll durch intelligente Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsträger das Ziel erreicht werden, den PKW Verkehr zu reduzieren. Durch unsere integrierte, Verkehrsträger übergreifende Strategie sind wir für diese Ziele hervorragend aufgestellt.

Meine Damen und Herren, das Jahr 2010 hat uns erneut gezeigt, dass die DB-Familie – gerade wenn es gilt, Herausforderungen anzupacken – zusammensteht.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Konzerns möchte ich an dieser Stelle auch im Namen meiner Kollegen nochmals herzlich danken für ihr großes Engagement.

Leistung soll sich lohnen! Deshalb zahlen wir für das Jahr 2010 insgesamt eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 55 Millionen Euro an unsere Mitarbeiter. Und auch unser Eigentümer profitiert vom Erfolg der DB AG. Der Bund erhält eine Dividende von 500 Millionen Euro.

Meine Damen und Herren, ein altes Sprichwort sagt, Vorfreude ist die schönste Freude. Diese möchte ich abschließend bei Ihnen wecken und darauf hinweisen, dass wir mit Steffi Jones die Fortsetzung des Sommermärchens von 2006 vorbereiten, denn zur Fifa-Frauen-Fußball-WM werden wir als einer der Hauptsponsoren mit unseren Mobilitäts- und Logistikangeboten einmal mehr zeigen können, was wir bei der DB bewegen können.

Vielen Dank!

Herr Dr. Lutz wird Ihnen jetzt unseren finanzwirtschaftlichen Jahresverlauf 2010 erläutern. Herr Dr. Lutz, Sie haben das Wort.

Rede von Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Bilanz-Presskonferenz am 31. März 2011 in Berlin.

Es gilt das gesprochene Wort.

Fotonachweise

Titelseite	Max Lautenschläger
Folie 6	Von links: Magnus Winter, Ralf Louis, Max Lautenschläger Unten rechts: Bartlomiej Banaczak
Folie 7	Oben von links: DB/Siemens, Volker Emersleben Unten von links: Roland Horn, Bombardier
Folie 8	Von oben: Claus Weber, DB/Siemens, Bartlomiej Banaszak, Günter Jazbec, Bombardier, Claus Weber
Folie 9	Links: Simon Kent Rechts von oben: Bartlomiej Banaszak, Bartlomiej Banaszak, Marco Rodenburg
Folie 10	Von links: Jet-Foto-Kranert, DB, DB Schenker, Michael Neuhaus
Folie 11	Von links im Uhrzeigersinn: Max Lautenschläger, Christian Bedeschinski, DB Energie, Heiner Müller-Elsner
Folie 12	Von links: Annette Koch, Jochen Sass, Heiner Müller-Elsner
Folie 13	Von links: Magnus Winter, Ralf Louis, Max Lautenschläger, Bartlomiej Banaczak

Kontakt:
Deutsche Bahn AG/
DB Mobility Logistics AG

Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-61131
Fax +49 (0)30 297-61919
E-Mail presse@deutschebahn.com

Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Tel. +49 (0)30 297-64031
Fax +49 (0)30 297-64036
E-Mail ir@deutschebahn.com