



Bilanz-Pressekonferenz zum Geschäftsjahr 2008

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG

Hartmut Mehdorn
Vorstandsvorsitzender

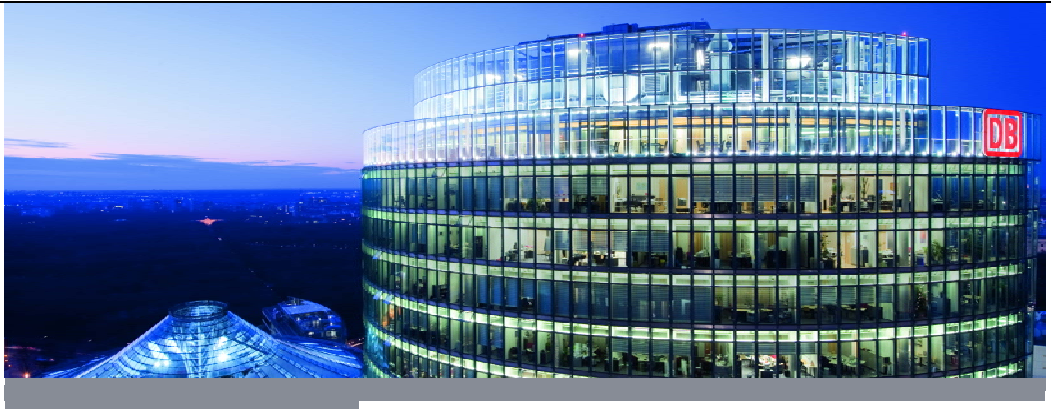
Berlin, den 30. März 2009

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.



„Auf Kurs trotz Krise: Die Deutsche Bahn“

Bilanz-Pressekonferenz zum Geschäftsjahr 2008

Deutsche Bahn AG
DB Mobility Logistics AG
Berlin, 30.03.2009

DB AG / DB ML AG

Hartmut Mehdorn

Vorstandsvorsitzender

Berlin, 30.03.2009

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Die Deutsche Bahn AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr so erfolgreich wie noch nie.

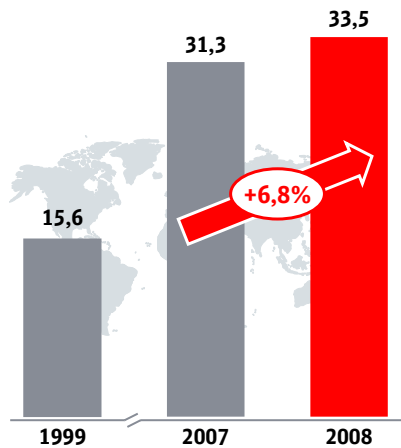
Dabei lagen die Hürden hoch: Wir hatten eine langwierige Tarifausinandersetzung mit einem wirtschaftlich schwierigen Abschluss hinter uns - mit 11 Prozent mehr Lohn für die gesamte Belegschaft.

Wir waren mit Energiepreisen konfrontiert, die im Juli ein Rekordniveau erreicht haben.

Und seit Sommer spüren wir die ersten Auswirkungen der weltweiten konjunkturellen Abkühlung.

2008 konnte der Umsatz erneut gesteigert werden

DB-Konzern Umsatz, in Mrd. €



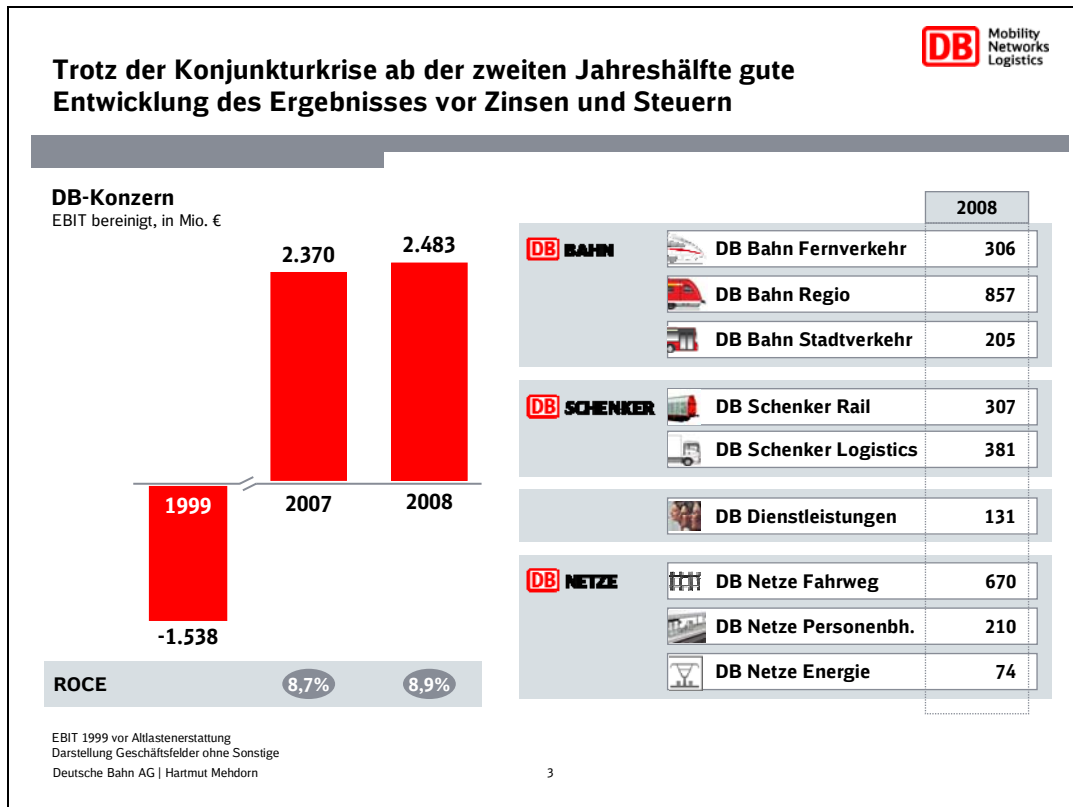
Außenumsatz Geschäftsfelder in Mio. €; Darstellung ohne Beteiligungen/Sonstige
Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

		2008
DB BAHN	DB Bahn Fernverkehr	3.523
	DB Bahn Regio	6.687
	DB Bahn Stadtverkehr	1.962
DB SCHENKER	DB Schenker Rail	4.654
	DB Schenker Logistics	14.680
	DB Dienstleistungen	112
DB NETZE	DB Netze Fahrweg	725
	DB Netze Personenbh.	344
	DB Netze Energie	554

2

Dennoch haben wir 2008 unseren Umsatz gegenüber dem Rekordjahr 2007 noch einmal um fast 4 Prozent auf mehr als 33 Milliarden Euro gesteigert. Einschließlich der Zukäufe des letzten Jahres sind es knapp 7 Prozent.

Im Jahr 1999 betrug der Konzernumsatz 15,6 Milliarden Euro. Seitdem hat sich der Umsatz der DB AG also mehr als verdoppelt.



Auf Basis dieses Umsatzes haben wir einen Gewinn vor Zinsen und Steuern von 2,5 Milliarden Euro erzielt. Das sind fast 5% mehr als im Jahr zuvor.

Auch hier lohnt sich der Blick auf 1999: Damals lag das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt vor Altlastenerstattung) bei über 1,5 Milliarden Euro - minus, versteht sich.

Wir haben auch die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen, den sogenannten „ROCE“, weiter verbessert: mit 8,9% haben wir die Deckung unserer Kapitalkosten erreicht.

Damit haben wir unser Ziel der Kapitalmarktfähigkeit des gesamten DB-Konzerns erneut unter Beweis gestellt.

Mit unseren Tarifpartnern hatten wir in 2005 eine Erfolgsbeteiligung von 400 Euro pro Mitarbeiter für das Geschäftsjahr 2008 vereinbart, die bei Erreichen bestimmter Schwellen fällig wird.

Wir haben uns entschieden, diese Erfolgsprämie zur Auszahlung zu bringen, obwohl ein Schwellwert knapp verfehlt wurde.

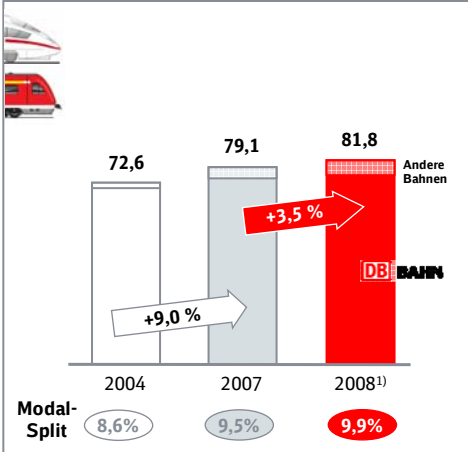
Die Beteiligung der Mitarbeiter am Unternehmenserfolg gehört zu den wichtigen Anliegen des Vorstands.

Dies haben wir ja zuletzt auch mit dem attraktiven Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm im Rahmen des geplanten Börsengangs unterstrichen.

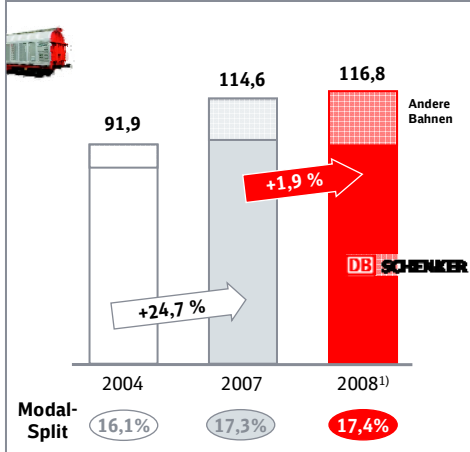
Die Eisenbahn in Deutschland konnte 2008 trotz Belastungen im Güterverkehr die Marktposition leicht, im Personenverkehr deutlich ausbauen



Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr
Deutschland, in Mrd. Personenkilometer



Verkehrsleistung Schienengüterverkehr
Deutschland, in Mrd. Tonnenkilometer



1) 2008 = vorl. Ist, Stand 26.02.2009; Quellen: Stat. Bundesamt, DB AG Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

Noch nie sind in Deutschland so viele Menschen mit der Bahn gereist wie heute.

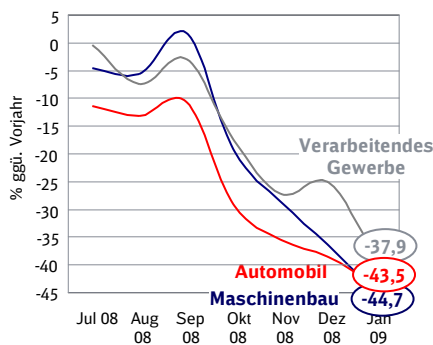
Noch nie wurden so viele Güter auf der Schiene transportiert wie 2008. Der Marktanteil der Eisenbahn wächst seit Anfang dieses Jahrzehnts Jahr für Jahr.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ist 2008 um 3,5 Prozent gewachsen, im Schienengüterverkehr beträgt der Zuwachs immerhin noch fast 2 Prozent. Damit wird ein zentrales Ziel der Bahnreform nachhaltig umgesetzt.

Wir gehen davon aus, dass diese Zahlen für den Güterverkehr in den nächsten Jahren erst einmal nicht mehr übertroffen werden: Die globale Wirtschaftskrise hat schon im letzten Quartal 2008 den Güterverkehr heftig in Mitleidenschaft gezogen. Eine schnelle Erholung wird es nicht von heute auf morgen geben, auch nicht im besten Szenario.

Einschnitt 2008 - Finanzkollaps und realwirtschaftlicher Abschwung führen zu einer historischen Weltwirtschaftskrise

Entwicklung deutsche Wirtschaft Auftragseingänge



Dauer und Härte der Krise sind unklar

- Weltweite Strukturkrise auf den Finanzmärkten
- Branchen- und länderübergreifender Zusammenbruch Realwirtschaft
- Geschäftsklima auf historischem Tiefstand
- Automobilbranche vor Strukturbrüchen
- Rettungs- und Konjunkturpakete in unvorstellbarer Höhe sollen die Situation lindern

Die Prognosen über den Verlauf der Weltwirtschaftskrise sind nach wie vor sehr unsicher. Die heutige Krise ist ohne historisches Vorbild.

Wir befinden uns in einer Situation, in der die weltweiten Finanzmärkte in einer tiefen Strukturkrise sind und die Realwirtschaft einbricht – und zwar sowohl branchen- als auch länderübergreifend.

Für 2009 gehen alle Experten von einer weltweiten Rezession aus – für die weitere Entwicklung ab 2010 gibt es sehr unterschiedliche Szenarien.

Die Regierungen haben Rettungs- und Konjunkturpakete in bisher unvorstellbarer Höhe geschnürt, um die Situation zu lindern. Es wird viel davon abhängen, inwieweit diese staatlichen Maßnahmen Wirkung entfalten.

In jedem Fall stehen wir in der schwersten Rezession der Nachkriegszeit überhaupt.

Die Transportwirtschaft ist schon jetzt hart betroffen

The infographic consists of nine irregular, torn-edge shapes arranged in a grid, each containing a headline and a source. The headlines are: 'LKW Nachfrage sinkt rapide (DVZ)', 'Rekordminus bei Fret SNCF (Rail Business)', 'Im schlimmsten Fall schrumpft Logistikwirtschaft 2009 um 9% (Fraunhofer ATL)', 'Raten für Asien-Europa-Fracht von \$ 2.000 auf \$ 300 pro Container gesunken (M&M)', 'Rohstahlproduktion um 35,6% niedriger als Vorjahr (OTS)', 'Erste Deutsche Reederei am Ende: Senator Lines stellt Betrieb ein (Süddeutsche Zeitung)', 'Lufthansa Cargo meldet Kurzarbeit an (Financial Times)', 'Luftfrachtvolumen: DHL projects 20% shipping Drop (DHL, 9.2.09)', and 'Autokonzern Saab meldet Insolvenz an (Spiegel)'. At the bottom left of the infographic is the text 'Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn' and at the bottom center is the number '6'.

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

6

Die Transportwirtschaft ist schon jetzt hart betroffen.

Im Januar sind 35% weniger Autos in Deutschland produziert worden. Die Rohstahlproduktion ist ebenfalls um 35% eingebrochen. Das bedeutet entsprechend weniger Transporte im Vor- und Nachlauf der Produktion. Alle Verkehrsträger im Güterverkehr sind von der Krise erfasst.

Es überrascht daher nicht, dass das Jahr 2009 auch für die DB schwierig gestartet ist. Derzeit ist vor allem der Güterverkehr von der Krise in Mitleidenschaft gezogen.

Während wir im vergangenen Jahr noch dringend auf der Suche nach Güterwagen waren, um unsere Produktion sicherzustellen, haben wir heute 35.000 Wagen abgestellt. Die Auftragseinbrüche sind gravierend.

Wir haben deshalb vor kurzem bei DB Schenker Rail in Deutschland Kurzarbeit eingeführt; zunächst wird die Kurzarbeitsregelung auf rund 5000 Mitarbeiter in ausgewählten Betrieben und Funktionsbereichen angewandt.


Insgesamt betrifft die Kurzarbeit im DB-Konzern weniger als 4 Prozent unserer Mitarbeiter.


Wir arbeiten daran, die negativen Folgen für die Belegschaft so weit wie möglich einzugrenzen.

Betriebsbedingte Kündigungen haben wir bisher nicht geplant.


All das unterscheidet uns von vielen anderen Unternehmen in Deutschland.

Gegensteuern in der Krise, stärker werden im Wettbewerb - konzernweites Gegensteuerungsprogramm aufgesetzt





**Ziele/Planung
verteidigen**



Chancen nutzen

- **Konzernprogramm** der DB zur weiteren Verbesserung der **Kosten- und Wettbewerbsposition**
 - Senkung der Overheadkosten
 - Senkung der Einkaufspreise
 - Effizienzprojekte auf Geschäftsfeld-ebene, u.a. bei DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics
- Chancen der **Marktkonsolidierung** und die **Schwäche von Wettbewerbern** nutzen
- **Infrastrukturausbau** mit dem Konjunkturprogramm beschleunigen

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn
7

In dieser Situation kommen die Vorteile des integrierten Konzerns zum Tragen. In der Vergangenheit gab es Jahre, in denen der Güterverkehr und die Logistiksparte Schwächen des Personenverkehrs kompensiert haben.

Heute erleben wir das umgekehrte Szenario: Die ersten Monate der Krise haben gezeigt, dass der Personenverkehr den Konzern über die Schwäche im Güterverkehr hinwegtragen kann. Hier sind wir bei Umsatz und Verkehrsleistung weiterhin weitgehend stabil.

Wir gehen davon aus, dass wir dank unseres integrierten Geschäftsmodells ein längeres Durchhaltevermögen haben werden als mancher Wettbewerber.

Aber nicht nur der integrierte Konzern erfährt in der Krise eine Bestätigung.

Wir erleben in dieser Krise auch, dass unsere Geschäftsstrategie aufgeht.

Wenn Sie sich in Europa umschauen, dann sehen Sie, dass andere Bahnen im abgelaufenen Jahr schon wesentlich stärker mit der Wirtschaftskrise zu kämpfen hatten als wir und hohe Ergebniseinbrüche gemeldet haben.

Wir haben in der Vergangenheit die Grundlagen für stabiles Wachstum gelegt. Das zahlt sich jetzt aus.

Das bedeutet aber nicht, dass wir uns nun zurücklehnen und abwarten könnten, bis die Krise vorbeizieht.

Wir haben deshalb einerseits kurzfristige Maßnahmen zur Ausgabensteuerung eingeleitet.

Dies betrifft selbstverständlich nicht die sicherheitsrelevanten Bereiche oder den Service für unsere Kunden. An Sicherheit und Service sparen wir nicht.

Andererseits schauen wir uns nun sehr genau an, wo wir unsere Produktivität weiter erhöhen und die Effizienz verbessern können.

Es geht uns aber nicht nur darum, die Risiken der Krise abzufedern, sondern auch Chancen, die sich ergeben, zu nutzen und so insgesamt unsere Wettbewerbsposition zu verbessern.

So sind mit der Krise beispielsweise die Rohstoffpreise gesunken. Hier verhandeln wir nun mit unseren Lieferanten, damit sich diese Preissenkung auch in unseren Einkaufspreisen niederschlägt.

Wir haben in der Vergangenheit bereits mehrfach unter Beweis gestellt, dass wir große Veränderungs- und Sanierungsprogramme erfolgreich durchführen können. Seit dem Jahr 2000 haben wir auf diese Weise Leistungsverbesserungen von insgesamt fast 3 Milliarden Euro erzielt.

Wir sind daher nach wie vor zuversichtlich, dass wir auch in dieser Wirtschaftskrise erfolgreich gegensteuern werden.

Meine Damen und Herren,

Das abgelaufene Geschäftsjahr sollte eigentlich das Jahr unseres Börsengangs werden. Wie Sie wissen hat uns die in ihrer Heftigkeit einmalige Finanzkrise auf den letzten Metern zunächst einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Es ist klar, dass es in der aktuellen Lage nicht realistisch ist, mit einem öffentlichen Angebot ein breiteres Publikum für Aktien zu begeistern.

Gleichzeitig hat die Bundesregierung in der letzten Woche noch einmal klargestellt: Der Auftrag an uns gilt weiterhin, Finanzierungsquellen für Investitionen in die Eisenbahn in Deutschland mit Hilfe privaten Kapitals zu erschließen.

Es gilt unverändert: Die Bahn ist reif für den Kapitalmarkt, und die Stärkung der Eigenkapitalbasis des DB-Konzerns ist in Zeiten der Finanzkrise notwendiger denn je.

2008 haben wir den Service für unsere Kunden deutlich verbessert

DB Mobility Networks Logistics

DB BAHN

- Serviceverbesserungen und Kundeninnovationen
- Klimafreundliche Produkte
- Neue Fahrzeuge

Relaunch bahn.de 	S-Bahn zum Flughafen Hamburg 	Modernisierung Fahrzeugpark
0180 5 99 66 33 	Klimafreundliche Produkte 	Neue Automaten
Aufrufsystem im Reisezentrum 	Spezialangebote 	Touch & Travel

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

8

Für den Personenverkehr - und ganz besonders für den Fernverkehr - war 2008 ein sehr erfolgreiches Jahr. Wir hatten mehr Fahrgäste denn je, und konnten auch die Auslastung der Züge verbessern.

Insgesamt sind in 2008 rund 2,7 Milliarden Menschen mit unseren Zügen, Bussen, Mietwagen und Leih-Fahrrädern gefahren - das sind im Schnitt jeden Tag über 7 Millionen Fahrgäste.

Eine außerordentliche Belastung für unsere Kunden und uns waren die Probleme mit den ICE-Achsen. Hieraus ergaben sich für uns sehr ärgerliche Einschränkungen bei der Verfügbarkeit der Züge.

Noch immer können uns die Hersteller der Züge, die hierfür eigentlich verantwortlich sind, keine verbindliche Zusage über die Laufleistungen geben.

Wir sind hierüber nach wie vor fassungslos.

Wir mussten kurzfristig auf 45 Zuggarnituren verzichten. Nur mit größtem Einsatz und dank vieler Einzelmaßnahmen ist es uns gelungen, Deutschland-weit einen stabilen Fahrplan anzubieten - wenn auch mit ärgerlichen Einschränkungen im Reisekomfort..

Bis heute ist die Ursache für den Radsatzwellenbruch im Juli 2008 - der nach über 1 Milliarden Laufkilometern aufgetreten war - unklar. Der Abschluss-Bericht des Bundesamtes für Materialforschung liegt noch nicht vor.

Solange wir keine Klarheit über die Ursache haben, wenden wir weiterhin extrem verkürzte Prüfintervalle an.

Unsere Haltung ist dabei klar: Beim Thema Sicherheit gibt es keine Kompromisse. Es ist aber auch klar, dass wir auf Dauer keinen eingeschränkten Betrieb fahren werden und auch fahren können.

Zum Fahrplanwechsel im Juni werden wir voraussichtlich wieder zum normalen Angebot auf allen ICE-Linien zurückkehren.

Dafür haben wir in den vergangenen Monaten mit der Anschaffung und teilweisen Inbetriebnahme von zusätzlichen Ultraschall-Anlagen und der Schulung neuer Mitarbeiter die Grundlagen geschaffen.

Aber es gab für unsere Kunden 2008 auch viele gute Nachrichten: Wir konnten eine Reihe von Service-Verbesserungen umsetzen.

Aus Zeitgründen möchte ich auf diese nicht detailliert eingehen – sie sehen die Einzelheiten auf dem Chart hinter mir.

Im Dezember haben wir 15 zusätzliche ICE-Züge bei Siemens bestellt, und im Januar einen Rahmenvertrag mit Bombardier über 800 Doppelstockwagen unterzeichnet. Das Investitionsvolumen dieser Verträge beläuft sich auf 2 Milliarden Euro.

Diese Investitionen, die wir bewusst beschlossen haben, als die Wirtschaftskrise schon voll im Gange war, sichern nicht nur den Komfort unserer Kunden von morgen. Diese Investitionen sichern heute Arbeitsplätze, vor allem in der Bahnindustrie.

So werden die 15 ICE im Siemens-Werk Krefeld-Uerdingen gebaut und sichern insgesamt rund 2.000 Arbeitsplätze in Deutschland. Sobald die Züge im Einsatz sind, schaffen sie zusätzliche Arbeitsplätze bei der Deutschen Bahn AG.

Die Investitionen der Deutschen Bahn AG in Arbeitsplätze und Wachstum werden allerdings immer häufiger durch unfaire Wettbewerbsbedingungen konterkariert.

Im Regionalverkehr erleben wir, wie internationale Großkonzerne Wettbewerb über die Lohntüte betreiben. Unsere Wettbewerber zahlen zum Teil mehr als 30% niedrigere Löhne – und gewinnen damit Ausschreibungen, die einzig auf den Preis und nicht mehr auf Qualität abzielen.

In anderen Fällen, wie derzeit in Berlin-Brandenburg, sind Ausschreibungen von vornherein so konstruiert, dass DB Bahn Regio auch im Falle des besten Angebots einen großen Teil der bisherigen Verkehre an Wettbewerber abgeben müsste.


Derartige Konstruktionen sind absurd.


Hinzu kommt, dass unsere Wettbewerber zum Teil aus abgeschotteten Heimatmärkten heraus agieren und wir im Ausland aktive Diskriminierung erfahren.


Ein Beispiel dafür war im letzten Jahr die Ausschreibung des Stadtverkehrs in Bordeaux. Hier hat der Besteller - entgegen EU-Vorgaben - darauf verzichtet, den Vertrag europaweit auszuschreiben.

Mit unserer Klage konnten wir das Vergabeverfahren inzwischen stoppen. Nun gehen wir davon aus, dass auch die zweite Instanz unsere Position bestätigt und das Vergabeverfahren neu eröffnet wird.

Die DB hat ihre Stellung im Transport- und Logistikbereich mit innovativen Produkten und Netzwerkausbau gefestigt







Kundennähe und neue Produkte

- Einheitlicher Markenauftritt
- Integriertes Key-Account-Management für DB Schenker Kunden
- Kundennähe durch neue Europaorganisation im Schienengüterverkehr
- Produkte in der Automobillogistik
 - Kaluga (VW)
 - Wikinger-Züge (Volvo)

Treiber von Innovationen

- Erprobung überlanger Güterzüge
- Papierloser Luftfrachttransport
- RFID-Technologie

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn9

Im Transport- und Logistikbereich haben wir Fortschritte bei der Erweiterung unserer Netze gemacht.

Wir haben einerseits unser weltweites Speditionsnetzwerk ausgebaut und andererseits mit dem Erwerb der polnischen Güterbahn PCC die Position von DB Schenker Rail als einziger europäischer Güterbahn gefestigt.

Die neue Europa-Organisation bei DB Schenker Rail macht die Vorteile unseres Europa-Netzes für die Kunden noch besser nutzbar.


Mit dieser Struktur sind wir Vorreiter in Europa. Bisher gibt es kein Unternehmen im Schienengüterverkehr, das so international vernetzt und übergreifend aufgestellt ist wie wir.


Sorgen bereiten uns derzeit Aktivitäten der Europäischen Kommission, die eigentlich auf einen effizienteren internationalen Schienengüterverkehr abzielen.


Die vorgesehene Verordnung zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr ist nach unserer Ansicht jedoch dabei der falsche Weg.


Hierüber hatten wir in der vergangenen Woche bereits separat berichtet.

2008 weitere Reduzierung von Langsamfahrstellen - Neue Regeln bei der Infrastrukturfinanzierung steigern die Effizienz









Beschleunigter Ausbau von Schienenwegen und Bahnhöfen

- Konjunkturprogramme helfen bei der Durchführung von Baumaßnahmen und Bahnhofsmodernisierungen
- Lärmsanierungsprojekte
- Bahnhofsprogramm NRW
- Langsamfahrstellen im Netz abgebaut

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) steigert die Effizienz

- Bürokratieabbau
- Deutsche Bahn
 - Signifikante Eigenmittel
 - Qualitätsversprechen mit Sanktionen
- Bund
 - Infrastrukturbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro p.a. für 5 Jahre

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn10

In der Infrastruktur haben wir im zweiten Jahr unseres Modernisierungsprogramms ProNetz wegweisende Erfolge erzielt: So haben wir ein enorm hohes Bauvolumen realisiert, und trotzdem höhere Pünktlichkeitswerte als in vorangegangenen Jahren verbucht.

Im Ergebnis gibt es auf unserem Netz heute so gut wie keine mangelbedingten Langsam-Fahrstellen mehr.

Wir haben Schallschutzwände in einer Länge von 55 Kilometern gebaut und über 5000 Wohnung lärmsaniert.

Auch bei der Bahnhofsmodernisierung kommen wir gut voran.

2009 werden wir diese Aktivitäten fortsetzen und dank der Konjunkturprogramme des Bundes sogar noch forcieren:

Wir werden vor allem kleinere und mittlere Bahnhöfe im ländlichen Raum modernisieren; wir werden in Nahverkehrsstrecken investieren; und wir werden Hauptstrecken und Knoten weiter ausbauen.


Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und können loslegen, sobald die Finanzierungs-Vereinbarungen unterzeichnet und die Anschlussfinanzierung gesichert ist. Wir warten jetzt auf die konkreten Entscheidungen der Politik zur Freigabe der Mittel.

Grundsätzlich ist die Finanzierung des Bestandsnetzes in Deutschland mit Unterzeichnung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung neu und gleichzeitig verlässlicher geregelt worden.

Die Vereinbarung ist nicht zuletzt aufgrund der kurzfristigen Umsetzung eine unternehmerische Herausforderung und erfordert von der Deutschen Bahn AG einen signifikanten Beitrag an Eigenmitteln.

Sie bedeutet aber vor allem auch mehr Planungssicherheit und weniger Bürokratie.


Über die Krise hinaus denken: Klimawandel und Ressourcenverknappung bleiben zentrale Herausforderungen weltweit




Die langfristige Entwicklung der Megatrends bestätigt unsere strategische Aufstellung...



Globalisierung



Klimawandel und Ressourcenverknappung



Deregulierung



Demographische Entwicklung

...kurzfristig müssen wir aktiv Chancen nutzen und Erreichtes verteidigen

- 1 Qualität und Kundenservice weiter verbessern
- 2 Wirtschaftliche Position stabilisieren und weiter ausbauen
- 3 Chancen weltweiter Marktkonsolidierung nutzen
- 4 Den europäischen Konsolidierungsprozess aktiv gestalten
- 5 Neue grüne Produkte im Güter- und Personenverkehr in den Markt bringen

Deutsche Bahn AG | Hartmut Mehdorn

11

Unser Geschäft ist seit jeher langfristig ausgerichtet. Es gab Zeiten, da war das altmodisch und wenig attraktiv. Doch die Zeiten haben sich grundlegend geändert.

Wir haben auch unsere Strategie auf der Grundlage langfristiger, globaler Megatrends entwickelt. So haben wir die Globalisierung, den Klimawandel und die Verknappung fossiler Energieträger als wichtige Entwicklungen identifiziert, die unsere Märkte beeinflussen.

In Anbetracht der aktuellen Weltwirtschaftskrise und der verschiedenen Szenarien über ihren Verlauf haben wir diese Trends hinterfragt und neu bewertet.

Sie haben sich grundsätzlich bestätigt:

- Auf längere Sicht werden die globalen Warenströme weiter wachsen.
- Das Rohöl wird sich verknappen und sein Preis wird steigen.
- Umweltfreundlichkeit wird für unsere Kunden immer wichtiger.

Unsere grundsätzliche strategische Aufstellung bleibt also richtig.

In Anbetracht der Krise bedeutet das für uns, dass wir das, was wir in der Vergangenheit erreicht haben, sichern müssen. Gleichzeitig werden wir die Chancen aktiv nutzen, die sich aus der Krise ergeben, aktiv nutzen.

So rechnen wir damit, dass sich die Märkte konsolidieren werden. Insbesondere im Bereich Transport und Logistik können sich dadurch für uns Möglichkeiten ergeben, unser Netz weiter auszubauen.

Wir werden auch weiterhin an unserem Klimaprogramm festhalten. Das Ziel, bis 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen um 20 Prozent gegenüber von 2006 zu reduzieren, steht auch jetzt nicht zur Disposition.

In diesem Zusammenhang arbeiten wir daran, neue klimafreundliche Produkte im Güter- und Personenverkehr auf den Markt zu bringen.

Wir werden außerdem unsere Innovationsaktivitäten auf eine ehrgeizige Vision fokussieren: nämlich einen Zug, der völlig emissionsfrei fährt.

Damit diese Vision Wirklichkeit wird, werden wir massiv in die Erforschung und Erprobung alternativer Antriebstechnologien investieren.

Dazu zählen Brennstoffzellentechnologie und Wasserstoffmotoren genauso wie die Nutzung von Geothermie, Wind- und Solarenergie.

Wir werden auch in Zukunft das umweltfreundlichste Verkehrsmittel bleiben.

Meine Damen und Herren,

gute Nachrichten sind in diesen Tagen selten.

Die Deutsche Bahn AG ist eine gute Nachricht:

- Wir gehören zu den größten Arbeitgebern in Deutschland.
- Wir investieren in Zeiten der Krise antizyklisch und sichern damit Arbeitsplätze auch im Mittelstand.
- Wir verfügen über eine zukunftsfähige Strategie und sind Wettbewerbern im Ausland ein Vorbild.

Auch uns bläst in diesen Tagen ein eisiger Wind ins Gesicht, von dem wir nicht wissen, ob er sich nicht noch zu einem Orkan auswächst.

Wir haben in den letzten Jahren aus einer defizitären Staatsbahn ein profitables und weltweit führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen gemacht. Wir haben bewiesen, dass wir zu außergewöhnlichen Sanierungs- und Modernisierungsleistungen imstande sind.

Aufbauend auf dieser Erfahrung sehen wir uns heute gerüstet, um auch in der größten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit erfolgreich zu bestehen.

Wir bleiben auf Kurs!

Vielen Dank.

Rede von Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Bilanz-Pressekonferenz am 30. März 2009 in Berlin.

Es gilt das gesprochene Wort.

Kontakt:
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Konzernmarketing und Kommunikation	Investor Relations
Tel.: +49 (0)30 297-61131	Tel.: +49 (0)30 297-61676
Fax: +49 (0)30 297-61919	Fax: +49 (0)30 297-61961
E-Mail: presse@deutschebahn.com	E-Mail: ir@deutschebahn.com