



## *Qualität verbessern – unsere Kunden im Mittelpunkt*

### **Halbjahres-Pressekonferenz 2010**

Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG

Dr. Rüdiger Grube  
Vorsitzender des Vorstands

– Es gilt das gesprochene Wort –

---

Berlin, den 28. Juli 2010

## **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.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Ich begrüße Sie sehr herzlich, auch im Namen von Herrn Dr. Lutz sowie unserem gesamten Vorstandsteam zur Präsentation unserer Halbjahres-Ergebnisse 2010.

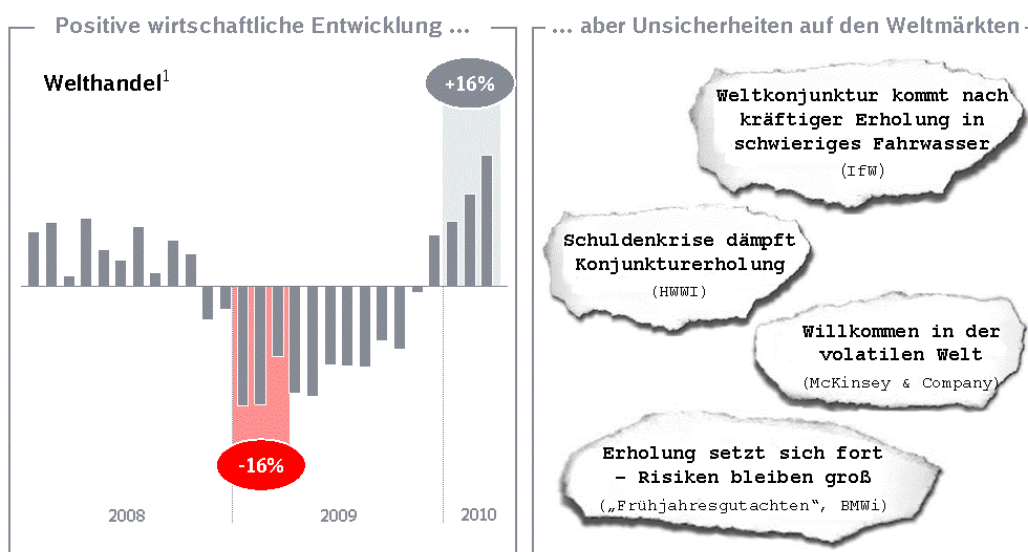
Die Bahn hat in den letzten Tagen wieder zahlreiche Schlagzeilen produziert. Die Ausfälle von Klimaanlage in unseren Zügen während der Hitzewelle waren ein herber Rückschlag in unserem Bemühen, die Bahn zu einem sympathischeren Unternehmen zu machen.

Gleichzeitig haben sie uns darin bestätigt, die Neuausrichtung der DB in den Bereichen Technik, Kundenservice und Qualität aktiv weiter fortzusetzen. Sie haben gezeigt, dass unsere grundsätzliche, umfassende Herangehensweise richtig und sinnvoll ist. Nur so können wir das umsetzen, was ich bei der Bilanzpressekonferenz im März angekündigt habe, nämlich unser „Brot- und Buttergeschäft“ nachhaltig zu verbessern.

Hierauf komme ich später noch einmal näher zu sprechen.

Ich möchte Ihnen heute erstens die Geschäftszahlen der DB AG für die ersten sechs Monate dieses Jahres vorstellen und erläutern; dann werde ich Ihnen zweitens das Ergebnis unserer Analysen zu der Klimaanlage-Problematik vorstellen; und in einem dritten Teil, möchte ich Ihnen von den Fortschritten der vier Initiativen berichten, die ich bei der letzten Bilanz-Pressekonferenz im März 2010 angekündigt hatte.

### Das wirtschaftliche Umfeld entspannt sich zusehends – stabile Aussagen über die weitere Entwicklung aber kaum möglich



<sup>1</sup> Veränderung in % gegenüber Vorjahr; Quelle: FERI

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

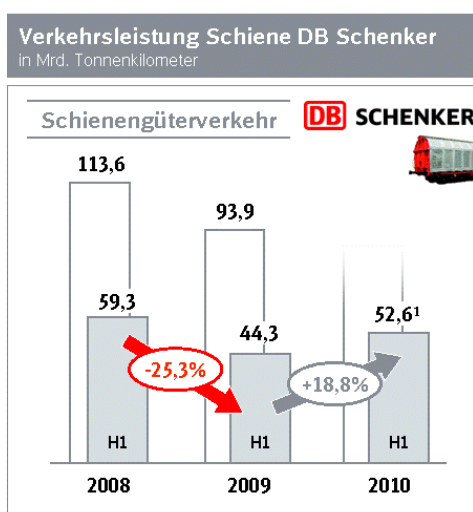
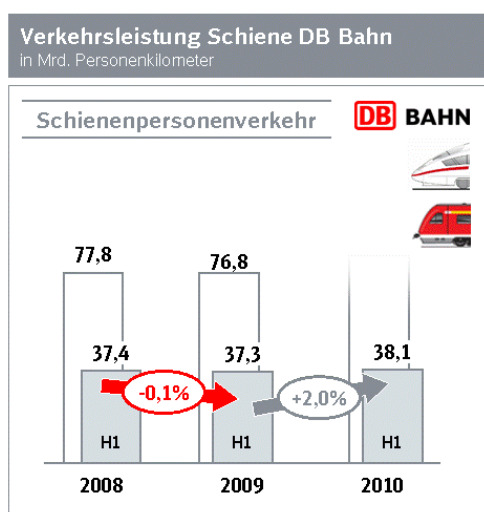
Das wirtschaftliche Umfeld hat sich im ersten Halbjahr weiter deutlich stabilisiert. Wenn wir den Welthandel als einen Indikator betrachten, so liegt er um 16 Prozent über dem Vorjahr.

Gleichzeitig müssen wir feststellen: die wirtschaftliche Lage ist insgesamt unsicherer geworden. In Europa stellen die Schwäche einzelner Volkswirtschaften, die Währungskrise, aber auch die Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung in den einzelnen Mitgliedsstaaten unvorhersehbare Risiken für die künftige Konjunktur und für unsere Märkte dar.

Vor allzu großer Euphorie bewahren uns einerseits der Hinweis auf das tiefe Tal, aus dem sich die Märkte derzeit hervorarbeiten, und andererseits die Unwägbarkeiten der konjunkturellen Entwicklung in Europa. Auch bei den aktuell positiven Entwicklungen müssen wir davon ausgehen, dass die Schienengüterverkehrsmärkte in Deutschland erst wieder 2013 und in Europa erst 2017 das Niveau der Jahre 2007/2008 erreichen. In der Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik werden sich die Märkte etwas schneller erholen. Hier erwarten wir bereits für 2011 die Rückkehr auf das Niveau von 2008.

Trotz dieser einschränkenden Vorbemerkungen können wir für das erste Halbjahr 2010 einen sehr positiven Geschäftsverlauf für die DB AG vermelden, auch wenn unser Optimismus noch gedämpft ist.

**Die DB konnte ihre Verkehrsleistung in der ersten Jahreshälfte sowohl im Schienenpersonen- als auch im Güterverkehr steigern**

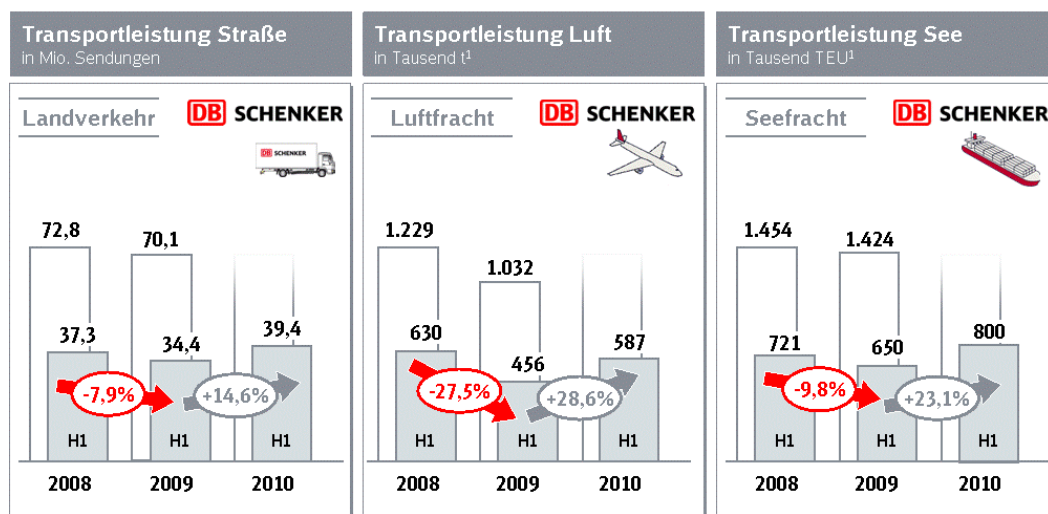


<sup>1</sup> Inklusiv DB Schenker Rail Polska, Veränderung vergleichbar +14,9%

Wir haben im ersten Halbjahr in den Geschäftsfeldern, die von der Krise betroffen waren, massiv aufgeholt, und auch der Schienenpersonenverkehr, der von der Krise weitgehend verschont geblieben war, kann Zuwächse verzeichnen.

Bei der Verkehrsleistung unserer Fern- und Regionalzüge haben wir um 2 Prozent auf 38,1 Milliarden Personenkilometer zugelegt. Im Schienengüterverkehr ist die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um sogar 18,8 Prozent auf 52,6 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen.

Seit Jahresbeginn auch deutlicher Anstieg der Transportleistungen im Landverkehr sowie in der Luft- und Seefracht zu verzeichnen



<sup>1</sup> Zur Vermeidung von Doppelzählungen nur Exporte berücksichtigt

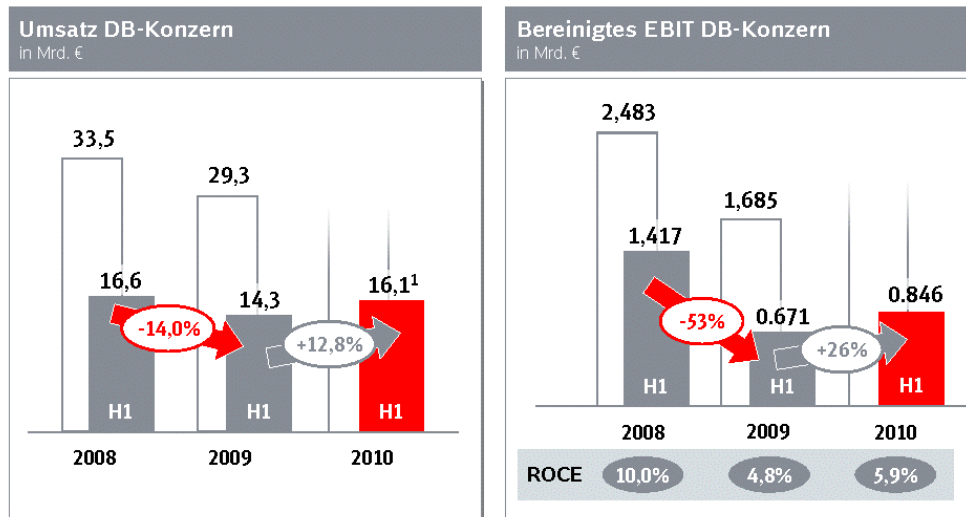
4

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Auch die Logistik hat vom weltweiten Konjunkturaufschwung profitiert:

- die Zahl der Sendungen im Landtransport stieg um 14,6 Prozent,
- die Tonnage im Luftverkehr ist sogar um 28,6 Prozent angestiegen,
- und auch die Seefracht legt im Vergleich zum Vorjahr um 23,1 Prozent an Tonnage (in TEU gemessen) zu.

## Die Erholung auf den Verkehrsmärkten hat die DB nutzen können und in der Folge Umsatz und Ergebnis deutlich gesteigert



<sup>1</sup> Umsatzerlöse inklusive DB Schenker Rail Polska, Umsatzerlöse vergleichbar 16 Mrd. € (+12%)

5

175 Jahre Eisenbahn  
in Deutschland

Diese positiven Trends schlagen sich sowohl im Umsatz als auch im Ergebnis nieder:

Der Umsatz des DB-Konzerns liegt per Juni 2010 bei rund 16,1 Milliarden Euro und damit mehr als 1,8 Milliarden über dem Wert des Vorjahres. Das ist ein Plus von 12,8 Prozent und übertrifft unsere ursprünglichen Erwartungen deutlich. Zu diesem sehr positiven Ergebnis trägt maßgeblich die Entwicklung von DB Schenker Logistics bei. Aber auch im Fernverkehr haben wir nicht zuletzt durch die Mehrverkehre während der Vulkanasche-Wolke den Vorjahres-Umsatz deutlich übertroffen.

Beim operativen EBIT konnten wir mit 846 Millionen Euro sogar eine Verbesserung von 26 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielen. Hintergrund dieser guten EBIT-Zahlen ist nicht allein die zusätzliche Verkehrsleistung. Das Plus beim EBIT ist klar auch das Ergebnis der Maßnahmen, die wir im vergangenen Jahr zur Verbesserung unserer Kostenstrukturen ergriffen haben.

Herr Dr. Lutz wird im Nachgang zu meinen Ausführungen noch auf die Details dieser Zwischenbilanz näher eingehen.

Ich werde im Folgenden darauf verzichten, Ihnen einen umfassenden Bericht über unsere Tätigkeiten im ersten Halbjahr zu geben. Es gäbe zwar viele interessante Neuigkeiten, wie zum Beispiel:

- unser Engagement im Bereich Elektromobilität, denn wir haben in den letzten Wochen allein an drei deutschen DB-Standorten



Elektrofahrzeuge einschließlich der Ladestationen in unser Carsharing-Programm aufgenommen.

- Wir haben den Porsche-Supplier-Award für DB Schenker Rail erhalten,
- und das neue MMS-Handy-Ticket im Personenverkehr eingeführt.

Aus aktuellem Anlass möchte ich mich jedoch darauf konzentrieren, Ihnen die Hintergründe für die Störfälle bei der Hitzewelle vor zweieinhalb Wochen zu erläutern und Ihnen dann, wie bereits erwähnt, einen Statusbericht über die vier Initiativen geben, die wir im März im Rahmen der Bilanz-Presskonferenz angekündigt haben.

**Um ihr Geschäft zu optimieren und gezielt weiterzuentwickeln, hat die DB zur Bilanz-Presskonferenz im März 2010 vier Initiativen verkündet**



6

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Wieder einmal waren es technische Herausforderungen in Fernverkehrszügen, die zu großen Unannehmlichkeiten für unsere Kunden und Mitarbeiter geführt haben. Dass es nach den betrieblichen Schwierigkeiten des vergangenen Winters nun die Hitzewelle des Sommers ist, die uns zu schaffen machte, ist mehr als ärgerlich.

Aber es gibt zwischen beidem einen Zusammenhang:

In beiden Fällen hat sich die Technologie moderner Hochgeschwindigkeitszüge als störanfällig erwiesen, und zwar störanfällig bei extremen Witterungen. So wie der letzte Winter in Deutschland der härteste in den vergangenen zehn Jahren war, so war die erste Julihälfte in diesem Jahr die heißeste seit Beginn regelmäßiger Wetteraufzeichnungen im Jahr 1900.

Es ist ein Fakt, dass wir immer öfter mit Dauerfrost, Orkanen, Überschwemmungen oder eben Hitze und Blitzeinschlägen konfrontiert werden. Darauf müssen wir uns einstellen.

Der zweite Zusammenhang ist der Mangel an Fahrzeugen, die im Störfall als Ersatz- oder Entlastungszüge eingesetzt werden können. Die erhöhte Wartungsintensität der ICE und die Tatsache, dass wir nicht von heute auf morgen zusätzliche Züge beschaffen und in Betrieb nehmen können, ist derzeit unsere große Herausforderung.

Hier ist ein wichtiger Erfolg des letzten halben Jahres, dass wir uns nach der Einigung bei den ICE-3 nun auch mit den Herstellern der ICE-T auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch der Radsätze geeinigt haben. Das bedeutet zwar nicht, dass im nächsten Winter schon wieder mehr Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden, denn die neuen Radsätze müssen ja erst entwickelt, zugelassen, produziert und eingebaut werden. Aber wir haben die grundsätzliche Lösung des Problems geschaffen.

Jetzt gilt es, sie abzarbeiten!

Zu den technischen Details des Klimaanlage-Ausfalls, zu unseren Präventionsmaßnahmen und zur Entschädigung der Kunden haben wir Sie ja in der vergangenen Woche bereits informiert.

Ergänzend dazu können wir auch heute feststellen, dass unsere technischen Präventionsmaßnahmen Wirkung zeigen: Seit dem 14. Juli 2010 hatten wir nur noch sehr vereinzelt Ausfälle von Klimatisierungsanlagen in unseren Zügen. Was die Entschädigung angeht, so haben unser Versprechen einer schnellen, kulantem, unkomplizierten Regelung gehalten.

Ich sagte es eingangs: Die Klimatisierungs- und Radsatzproblematik in den ICE bestätigen uns in unserem Bemühen, unser „Brot- und Buttergeschäft“ zu verbessern. Dazu dienen die Grundsatz-Initiativen, die wir Anfang des Jahres gestartet haben. Diese Initiativen sind derzeit die Leitplanken unserer Geschäftstätigkeit.

Die Arbeitsschwerpunkte, die wir dazu definiert haben, sind:

- **Kunde und Qualität**
- **Technik** sowie
- ausreichende **Investitionen**

Parallel dazu haben wir eine **Marktinitiative** gestartet, um unsere Position in Europa, sowie für die Logistik weltweit auszubauen und abzusichern.



Alle vier Initiativen sind langfristig angelegt. Wir betreiben hier keine „Kosmetik“, sondern gehen die Herausforderungen von Grund auf an. Wir brauchen einen langen Atem, aber werden dadurch auch grundlegende und nachhaltige Verbesserungen erzielen. Nichtsdestotrotz haben wir auch in den ersten Monaten schon erste positive Effekte erzielt.

Mit der **Kunden- und Qualitätsinitiative** wurden bereits erste Verbesserungen für die Kunden erreicht, weitere Maßnahmen in Umsetzung



7

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Zunächst komme ich zur **Kunden- und Qualitätsinitiative**:

Die Hitzewelle war nicht der erste Krisenfall nach dem harten Winter. Als wir bei der Vulkanasche-Wolke, die im April tagelang den Flugverkehr lahmgelegt hat, von einem Tag auf den anderen rund 30 Prozent mehr Fahrgäste betreuen und befördern mussten als geplant, waren wir in der Lage schnell zu reagieren.

Wir hatten nach den Erfahrungen des letzten Winters unsere Schwachstellen bei betrieblichen Ausnahmesituationen analysiert und bereits erste Verbesserungen umgesetzt: So haben wir kurzfristig den Personaleinsatz an Bord, am Bahnhof, in den Reisezentren und in den DB-Lounges erhöht und darüber hinaus alle Formen der Reisendeninformation verstärkt und eine gezielte Reisendenlenkung sichergestellt. Und wir arbeiten weiter aktiv daran, die Reisendeninformation wesentlich zu verbessern.

Außerdem gelang es uns, auf den besonders betroffenen Strecken 5.000 zusätzliche Sitzplätze pro Tag anzubieten. Hier hat uns die Abarbeitung des Wartungsrückstandes nach dem harten Winter und der ICE-Achsproblematik geholfen.

Sicherheit und Verlässlichkeit im Betrieb, Reisendeninformation, sowie Kundenservice – das sind die drei Stoßrichtungen der zahlreichen Projekte, mit denen wir derzeit sämtliche Betriebsabläufe auf den Prüfstand stellen und überarbeiten.

In München werden wir ab August neue Ansagen am Bahnhof testen. In enger Zusammenarbeit mit unserem Kundenbeirat ist es unser Ziel, die Qualität der Ansagen in den Zügen und auf den Bahnhöfen zu verbessern. Ausgangspunkt für uns ist dabei der tatsächliche Informationsbedarf, den unsere Fahrgäste während ihrer Reise haben. Und der heißt: Weniger Informationen, wenn alles planmäßig läuft, aber ausreichend und vor allem schnell informieren, wenn es zu Störungen kommt. Um hier sicherzugehen, dass wir die Wünsche unserer Kunden treffen, werden wir unsere neuen Ansagestandards zunächst in München testen und dann bundesweit umsetzen.

Es geht aber nicht nur um Prozessverbesserungen von der Reisendeninformation bis hin zur Zugreinigung: Dort, wo es Schwachstellen gibt, nehmen wir auch viel Geld in die Hand, um notwendige Maßnahmen umzusetzen.

Zum Beispiel werden nun auch unsere Servicemitarbeiter am Bahnhof mit modernen Smartphones ausgestattet. Die Smartphones unseres Bordpersonals im Nah- und Fernverkehr werden derzeit gegen Endgeräte der neuesten Generation (auf Android-Basis) ausgetauscht. Durch eine einfachere Bedienung und höhere Leistungsfähigkeit wird die Reisendeninformation im Zug auch in schwierigen Situationen entscheidend verbessert. Bis Ende 2010 werden insgesamt 9.000 neue Endgeräte ausgegeben.

Dann sind wir derzeit dabei, 1.700 Bahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme mit dynamischen Schriftanzeigern auszustatten.

Darüber hinaus wollen wir weitere 21 Millionen Euro investieren, so dass wir am Ende an allen unseren Bahnhöfen eine einheitliche und durchgängige Reisendeninformation gewährleisten können.

Und schließlich verbessern wir den Kundenservice für mobilitätseingeschränkte Reisende. Der Bedarf nach Hilfestellung für etwa Rollstuhlfahrer oder gehbehinderte Fahrgäste ist in den letzten Jahren enorm angestiegen. Hierauf werden wir jetzt mit der Schaffung von 50 neuen Stellen reagieren.

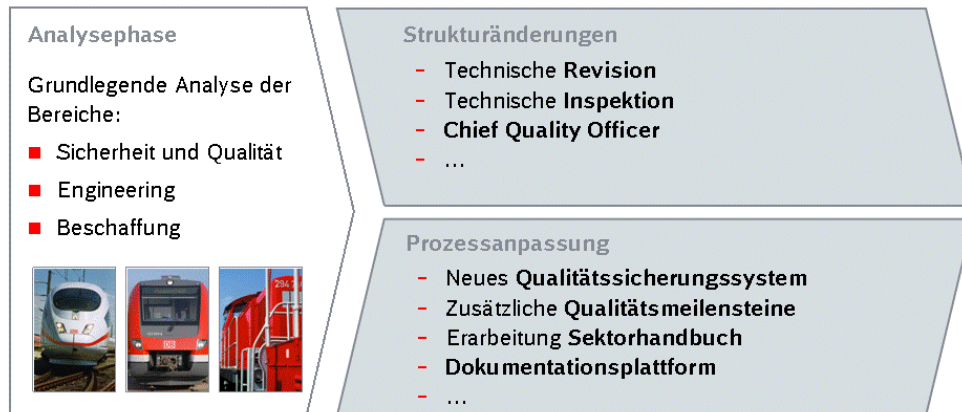
Ich habe Ihnen diese Maßnahmen stellvertretend für weitere umfangreiche Projekte genannt. Sie zeigen, dass wir dabei sind, gründlich, langfristig und gleichzeitig konkret unseren Kundenservice und unsere Qualität zu verbessern. Im September werde ich Ihnen auf einer gesonderten Pressekonferenz weitere Einzelheiten zu dem geplanten Qualitäts- und Maßnahmenpaket vorstellen.

Langfristige Qualitätsverbesserung und Qualitätssicherung – das hat schon die ICE-Achspannung gezeitigt – ist nur durch die Neuausrichtung unseres gesamten Technikbereiches zu erzielen.

Ziel der **Technikinitiative** ist die **Steigerung der Zuverlässigkeit**  
und die **Erfüllung des Leistungsversprechens gegenüber den Kunden**



Masterplan Technik: Mehr Prävention, schnellere Fehlererkennung, effizientere Fehlerbehebung



8

**175** Jahre Eisenbahn  
in Deutschland

Diese Neuausrichtung ist Teil der **Technikinitiative**, der zweiten Initiative, die ich im März angekündigt hatte.

Unsere Ziele beinhalten vorwiegend 3 Punkte:

- mehr Prävention, damit Mängel und Fehler gar nicht erst entstehen,
- eine schnellere Fehlererkennung
- und eine effizientere Fehlerbehebung

Ein erster Schritt war die Schaffung eines eigens für dieses Thema verantwortlichen Vorstandsressorts.

Mein Kollege Dr. Volker Kefer hat seither mit seinem Team eine grundlegende Analyse zu den Bereichen

- Sicherheit und Qualität im Betrieb,
- Engineering der Fahrzeuge und Komponenten sowie
- Beschaffung von Rollmaterial und Ersatzteilen erstellt.

Konkret haben wir uns aktuelle Fehlerbeispiele und Störfälle, unsere Beziehungen zu den Lieferanten über die gesamten Wertschöpfungsprozesse sowie die Befunde des Eisenbahnbundesamtes aus den letzten Jahren angeschaut. Auf diese Weise haben wir alle Prozessschritte im Detail analysiert, bewertet und Maßnahmen abgeleitet.

Die Ergebnisse dieser Analyse sind in einem „Masterplan Technik“ zusammengefasst. Mit diesem Masterplan werden wir unsere Organisation von Grund auf reformieren:

- Es wird tiefgreifende Strukturänderungen in unserer Technik- und Qualitäts-Organisation geben;
- so führen wir neben der „Technischen Revision“ zusätzlich die Funktion eines „Chief Quality Officers“ ein;
- und die Arbeits- und Entscheidungsprozesse werden völlig neu aufgesetzt.

Wir haben bei diesem Reformwerk, das der „Masterplan Technik“ ist, auf Schnellschüsse verzichtet und auf Qualität gesetzt. Die Analyse ist nun abgeschlossen, die Programmstruktur ist im Aufbau, und die Maßnahmen werden umgesetzt, sobald die Mitbestimmungsgremien ihr OK gegeben haben.

Was wird sich künftig ändern?

Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Wenn wir ein Produkt beauftragen, werden wir unsere Erkenntnisse aus Praxis und Betrieb früher als bisher in den Entwicklungs- und Fertigungsprozess einbringen. In unseren Beschaffungsverträgen mit der Industrie werden wir künftig Qualitäts-Meilensteine – so genannte „Quality Gates“ – vereinbaren.

Beim Rahmenvertrag für die elektrischen Triebzüge sind die Qualitäts-Meilensteine bereits festgeschrieben, und im Projekt ICx ist der aktuelle Verhandlungspartner grundsätzlich bereit, Qualitäts-Meilensteine zu vereinbaren. Bei anderen Beschaffungsprojekten, wie zum Beispiel bei den Projekten der Streckendiesellok und den Dostos 2010 wollen wir die Qualitäts-Meilenstein-Regelung noch nachträglich in den Vertrag einsteuern.




Es geht beim „Masterplan Technik“ nicht um einzelne akute Themen und Störfälle – diese werden in Krisen-Teams bearbeitet – sondern es geht darum, nachhaltig

künftigen Fehlern vorzubeugen. Denn: Jeder Zug, der nicht planmäßig fährt, ist einer zuviel!

Darum wird und muss die Qualitätssteigerung unser vordringlichstes Thema der nächsten Zeit sein.

Mit über 41 Milliarden Euro in den nächsten fünf Jahren sichert die **Investitionsinitiative** die Zukunft des Konzerns



DB BAHN	DB SCHENKER	DB NETZE
<p style="text-align: right;"><i>BEISPIELE</i></p> <p><b>Personenverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ICx (über 4 Mrd. €)</li> <li>■ Redesign ICE 2 (100 Mio. €)</li> <li>■ Elektrotriebzüge für Regionalverkehr (ca. 1,6 Mrd. €)</li> <li>■ ICE für internationale Verkehre (500 Mio. €)</li> </ul> 	<p style="text-align: right;"><i>BEISPIELE</i></p> <p><b>Transport &amp; Logistik</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gravita-Rangierlokomotiven (235 Mio. €)</li> <li>■ Neue Radsätze für Güterwagen (125 Mio. €)</li> <li>■ DB Schenker Terminal in Salzburg (26 Mio. €)</li> </ul> 	<p style="text-align: right;"><i>BEISPIELE</i></p> <p><b>Infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bahnhofssanierung (326 Mio. €)</li> <li>■ Baustart Strecke Berlin-Cottbus (130 Mio. €)</li> <li>■ Baustart Ehringer Innbrücke (12 Mio. €)</li> </ul> 

9



Unser drittes großes Arbeitsgebiet ist die **Investitionsinitiative**.

Wir werden in den nächsten fünf Jahren, wie ich bereits im März dieses Jahres ausgeführt habe, 41 Milliarden Euro in neue Fahrzeuge und Fahrzeugmodernisierung, in Infrastrukturprojekte, Bahnhöfe und Terminals investieren. Das sind jedes Jahr bis zu 2 Milliarden Euro mehr pro Jahr im Vergleich zu den letzten 5 Jahren, d.h. in der Zeit von 2005 bis 2009.

Bei den Verhandlungen um den ICx mit einem Gesamtvolumen von über 4 Milliarden Euro haben wir wesentliche Fortschritte gemacht, auch wenn wir das Zieldatum Juni nicht erreicht haben. Qualität und Zuverlässigkeit stehen hier absolut im Vordergrund.

Und auch hier geht Gründlichkeit vor Schnelligkeit!

Für die bestehende Flotte haben wir jüngst die Modernisierung bzw. Generalüberholung der ICE-2 beschlossen, ein Projekt mit einem Volumen von über 100 Millionen Euro. Von neuen Sitzen, einem neu gestalteten Bistro mit Stellplatz für

Rollstuhlfahrer und einem Pausenraum für die Zugbegleiter bis hin zur Optimierung der Kupplung werden sowohl der Reisekomfort erhöht als auch die technische Qualität umfassend modernisiert. Wir prüfen jetzt zusätzlich, ob wir in diese Generalüberholung nun auch die Energieversorgung und die Klimaanlage einbeziehen werden. Es ist geplant, dass wir mit der Generalüberholung im November 2010 beginnen und wir wollen bis 2013 alle 44 Züge der Flotte auf dem neuesten Stand haben.

Aber nicht nur im Fernverkehr – auch in den anderen Geschäftsfeldern modernisieren wir die Flotte: Für den Regionalverkehr planen wir den Kauf von Fahrzeugen mit einem Gesamtwert von rund 4,3 Milliarden Euro, darunter 400 neue Elektrotriebzüge.

Und im Schienengüterverkehr beginnen wir damit, neue Gravita Rangierlokomotiven in Betrieb zu nehmen. Der Auftrag hat ein Investitionsvolumen von rund 235 Millionen Euro. Ein großer Kostenfaktor bei diesen Diesel-Loks sind die Rußpartikelfilter. Mit diesem Filter können 97 Prozent der im Abgasstrom enthaltenen Rußpartikel herausgefiltert werden. Die finanzielle Mehrbelastung durch diese Filter beträgt insgesamt 10 Millionen Euro. Wir stehen zu unserem Wort: Wir kaufen neue Loks nur noch mit Partikelfilter!

Ein weiteres Beispiel für zukunftsichernde Investitionen im Schienengüterverkehr ist der Ausbau der Kohleninsel in Duisburg für 19 Millionen Euro. Die Umschlagskapazität soll von derzeit 2,5 Millionen Tonnen pro Jahr bis 2014 auf 4,5 Millionen Tonnen ausgebaut werden. Hintergrund ist der in Zukunft stark ansteigende Bedarf an Importkohle. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit im Energiesektor.

In der Logistik investieren wir massiv in neue Anlagen und Terminals. So haben wir in der Nähe von Salzburg gerade das modernste Speditionsterminal im europäischen Landverkehrsnetz von DB Schenker in Betrieb genommen. Die Anlage hatte ein Investitionsvolumen von rund 26 Millionen Euro.

Für 10 Millionen Euro haben wir ein neues Terminal vor den Toren von Sofia errichtet und in Betrieb genommen. Als eines der modernsten Drehkreuze des Landes für den Güterverkehr verbindet das Logistikzentrum erfolgreich Straße und Schiene über zwei Anschlussgleise.

In Klagenfurt investieren wir rund 10 Millionen Euro für ein neues hochmodernes Logistikterminal.

Diese und alle anderen Logistikstandorte von DB Schenker werden künftig von Frankfurt aus gesteuert. Wir haben beschlossen, die verschiedenen Verwaltungsstandorte in Berlin, Essen und Mainz am Standort Frankfurt zu konzentrieren. Die Standorte Mainz und Essen bleiben als Sitz der DB Schenker Rail Deutschland bzw. der Schenker AG bestehen, Dr. Karl Friedrich Rausch, unser Vorstand für Transport und Logistik wird künftig mit seinem Führungsteam und seinem Stab in Frankfurt sitzen.



Im Bereich Infrastruktur machen wir große Fortschritte bei der Umsetzung der Konjunkturprogramme. In diesem Jahr steht die bauliche Umsetzung der Projekte mit einem Volumen von 659 Millionen Euro im Vordergrund.

So konnten wir am 19. April 2010 in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer das Projekt „Neubau Ehringer Innbrücke“ im Freistaat Bayern mit einer Investition von über 12 Millionen Euro starten.

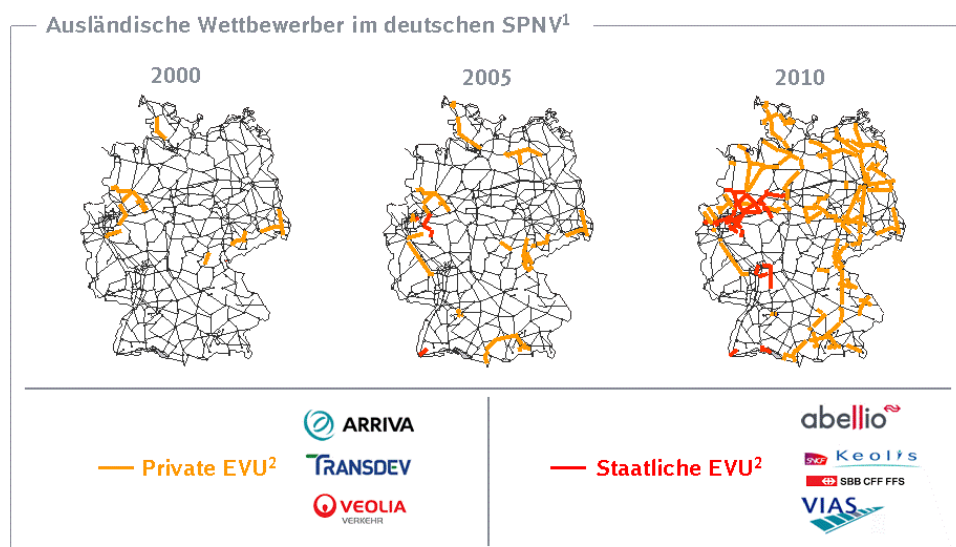
Und am 3. Mai 2010 haben wir den Baustart für die Ertüchtigung der Strecke Berlin-Cottbus gegeben; es handelt sich um ein Projekt mit einem Volumen von 130 Millionen Euro.

Diese beiden exemplarisch aufgeführten Bedarfsplanmaßnahmen zeigen: Es ist uns gelungen, die Mittel des Konjunkturprogramms in kürzester Zeit in Aufträge umzusetzen und damit gleichzeitig Investitionen mit nachhaltiger Wirkung für die wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Region zu tätigen.

Auch das Personenbahnhofsprogramm mit einem Volumen von 326 Millionen Euro wird planmäßig umgesetzt: bis Ende 2010 werden die Maßnahmen an rund 1.300 Personenbahnhöfen erfolgreich abgeschlossen sein.

Neben dem höheren Reisekomfort für den Kunden hat die energetische Sanierung an 31 Bahnhöfen den Effekt, dass künftig 3.400 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr eingespart werden.

**Im Heimatmarkt ist die DB einem zunehmendem Wettbewerbsdruck ausgesetzt – vor allem ausländische Bahnen drängen auf den Markt**



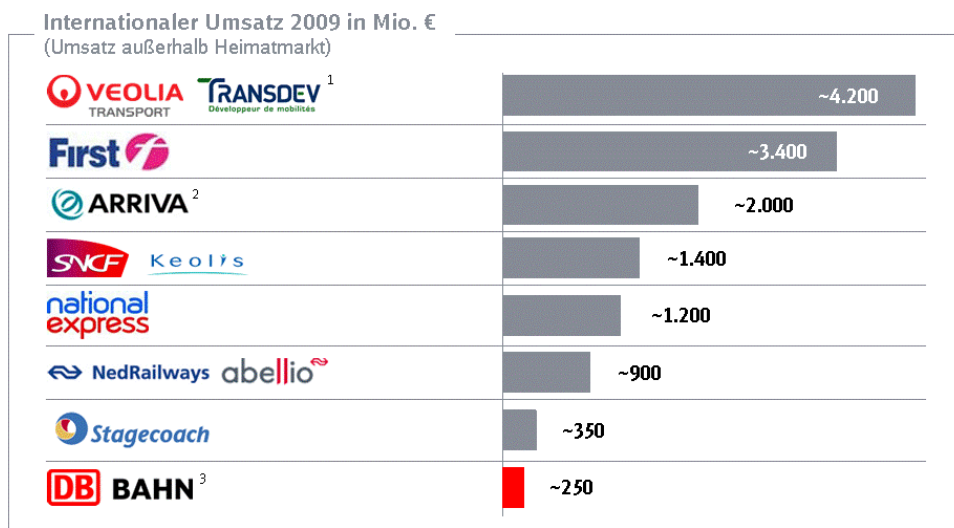
<sup>1</sup> SPNV = Schienenpersonennahverkehr  
<sup>2</sup> EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ich komme jetzt zur vierten und damit letzten Initiative, der **Marktinitiative**.

Der Wettbewerb im Schienenverkehr nimmt kontinuierlich zu. Und er findet zunehmend zwischen den großen europäischen Bahnen statt – und nicht zwischen kleinen, mittelständischen Privatbahnen. So sind inzwischen die Niederländische Staatsbahn NS, die Schweizer Bundesbahnen SBB, die französische SNCF und die dänische Staatsbahn DSB über eigene Tochterunternehmen in Deutschland fest etabliert. Auch in anderen europäischen Ländern sind diese Anbieter sehr aktiv.

Die Deutsche Bahn ist in Europa aufgrund ihres großen Heimatmarkts im Schienenpersonenverkehr, was den Umsatz betrifft, die Nummer 2.

**Um nicht den Anschluss zu verlieren, muss sich die DB an der Markterschließung in Europa beteiligen**

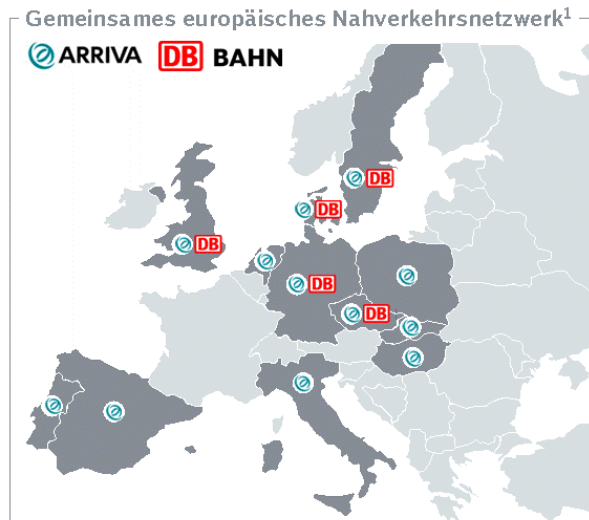


<sup>1</sup> Gesellschaftlicher Zusammenschluss bis Ende 2010 geplant  
<sup>2</sup> Arriva außerhalb UK  
<sup>3</sup> Inklusiv eigene, internationale Verkehre nach NL/ Belgien

Was allerdings unser Auslandsgeschäft im Schienenpersonenverkehr betrifft, so waren wir bisher in Europa nur auf Platz 8, mit gerade mal 250 Millionen Euro. Umgekehrt ausgedrückt: die Töchter der Niederländischen Staatsbahnen NS und der SNCF haben ein deutlich größeres Auslandsgeschäft als die DB. Nehmen Sie die SNCF mit über 1,4 Mrd. Euro Umsatz außerhalb Frankreichs, oder aber Veolia mit einem noch größeren Europa-Geschäft als die SNCF.

Das wird sich nun ändern, da die Aktionäre von Arriva, heute Nummer 3 im europäischen Geschäft, am 17. Juni unser Kaufangebot mit über 80 Prozent angenommen haben.

**Gemeinsam mit den Aktivitäten von Arriva baut die DB ihr europäisches Personennahverkehrsnetzwerk deutlich aus**



**Übernahme Arriva**

- Zug- und Busverkehre in **zwölf europäischen Ländern**
- Übernahme **stärkt Marktposition** der DB in Europa
- Weitere **Wachstumschancen**
- **Closing Ende August** geplant

<sup>1</sup>Vorbehaltlich der kartellbehördlichen Freigabe

Derzeit läuft das Fusionskontrollverfahren bei der EU Kommission. Wir werden das Deutschlandgeschäft von Arriva – als Gesamtportfolio – verkaufen – zumindest die Eisenbahnaktivitäten – und rechnen mit einem Closing Ende August. Gemeinsam mit Arriva werden wir auf einen Schlag in zwölf wichtigen europäischen Märkten eine starke Präsenz haben und damit eine Wachstumsplattform, von der aus eine sehr positive Entwicklung möglich ist.

Für die strategische Weiterentwicklung des Konzerns zielt die **Marktinitiative** neben Zukäufen auch auf organisches Wachstum



#### Netzwerke entwickeln

- ✓ Übernahme Arriva Gruppe
- ✓ DB Schenker Rail Bulgaria

#### Netzwerke verdichten

- ✓ Joint Venture mit SBB
- ✓ Ausschreibungsgewinn in Schweden
- ✓ Schienengüterverbindung „Moscovite“ nach Moskau

13

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

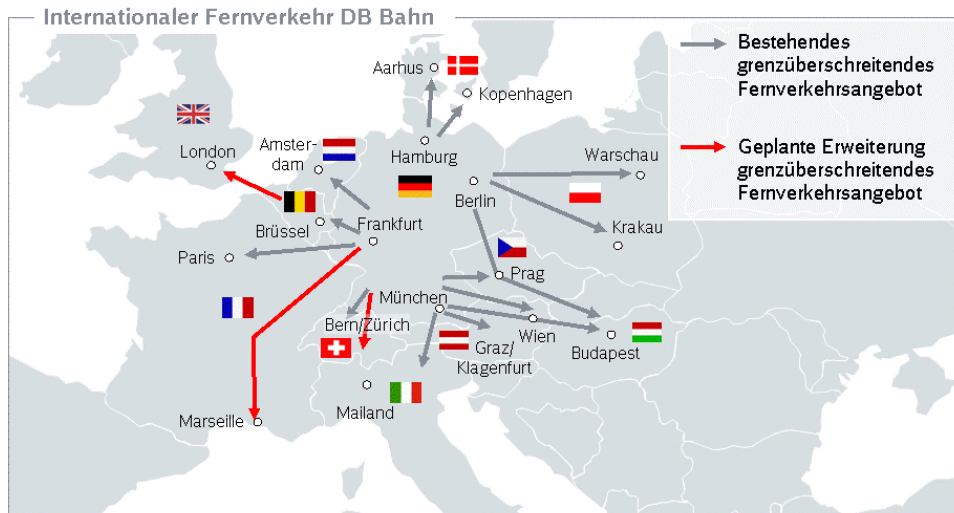
Auch jenseits der Akquisition von Arriva setzen mein Vorstandskollege Ulrich Homburg und sein Team alles daran, im Markt weiter nachhaltig und profitabel zu wachsen.

So beteiligen wir uns auch weiterhin an Ausschreibungen von Verkehrsverträgen, sowohl im Inland als auch im Ausland. Denn wir müssen uns immer wieder im Sinne unserer Mitarbeiter vor Augen führen, dass der Verlust von 1 Million gefahrenen Zugkilometern den Verlust von 50 Arbeitsplätzen bedeutet. Und das wollen und dürfen wir nicht zulassen.

In Deutschland haben wir bis Mitte Juli circa 74 Prozent der neu vergebenen Zugkilometer für DB Regio gewonnen. Dazu gehören die S-Bahn Dresden mit 3,1 Millionen Zugkilometern, das Netz Westliches Münsterland mit 3 Millionen Zugkilometern sowie die S-Bahn Hannover mit 8,5 Millionen Zugkilometern. Das ist ein sehr gutes Ergebnis!

Auch bei europäischen Ausschreibungen waren wir erfolgreich: Zusammen mit der schwedischen Staatsbahn SJ haben wir den Betrieb des Norrtåg-Netzes, einem Regionalnetz im Norden Schwedens gewonnen. Der Verkehr soll stufenweise ab August 2010 aufgenommen werden und kann bis zu 6,9 Millionen Zugkilometer betragen.

## Die Reismöglichkeiten im Fernverkehr der DB enden immer seltener an nationalen Grenzen – Verbindungen nach ganz Europa



14

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Neben Akquisitionen und der Bewerbung um Verkehrsverträge wachsen wir auch durch die organische Erweiterung unseres Netzes.

Im Personenfernverkehr werden wir zum Beispiel unsere neuen Brenner-Verkehre kontinuierlich ausbauen. Seit Einführung im Dezember 2009 ist diese Verbindung von München nach Norditalien gut angelaufen. Ab August werden wir noch bessere Fahrzeiten anbieten können und für das kommende Jahr sind zusätzliche Züge geplant.

Mit den SBB haben wir am 9. Juli in einem Memorandum of Understanding vereinbart, den Bahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auszubauen. Geplant sind Infrastrukturmaßnahmen, die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die Verkürzung der Reisezeiten und die Verbesserung des Komforts.

Wir haben außerdem geplant, in der zweiten Jahreshälfte 2010 einen Deutsch-Schweizerischen Bahngipfel zu veranstalten. Mit der SNCF führen wir derzeit Gespräche, um ab 2012 Verkehre von Frankfurt nach Lyon und Marseille aufzunehmen. Und zur Vorbereitung möglicher Verkehre nach London werden wir im Herbst einen ICE-3-Testzug durch den Tunnel unter dem Ärmelkanal fahren lassen.

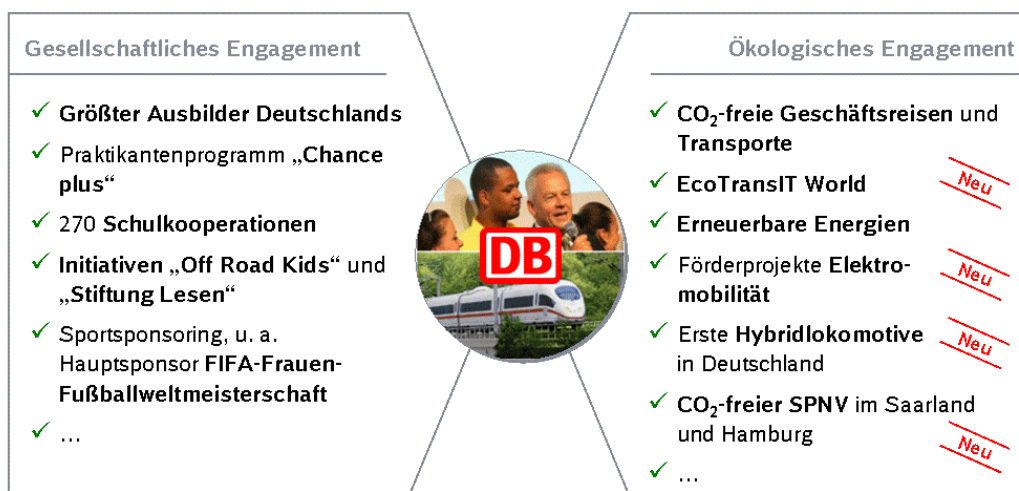
Im Schienengüterverkehr wachsen wir – sowohl organisch als auch über die Ausweitung unseres Netzes, zum Beispiel durch den neuen Linienzug „Schlesien“ von DB Schenker Rail Polska oder die neue Containerzugverbindung „Moscovite“ zwischen Duisburg und Moskau. Beide Angebote sind erfolgreich angelaufen. Für organisches Wachstum im Schienengüterverkehr steht auch die Gründung von DB

Schenker Rail Bulgaria im Mai 2010. Das Unternehmen führt seit 9. Juni erste Transporte durch und hat bereits eine Langzeitkooperation mit einem großen Kunden abgeschlossen.

Wir lassen in Europa keinen Zweifel daran, dass wir den aktuellen Konsolidierungsprozess aktiv mit gestalten wollen. Wenn am Ende nur noch 5 oder 6 große Verkehrsunternehmen die europäischen Märkte beherrschen, dann wird und muss die DB eines davon sein. Gleichzeitig setzen wir uns in Brüssel dafür ein, dass sich dieser Konsolidierungsprozess unter fairen und gleichen Bedingungen vollziehen kann. Hier gibt es noch erheblichen Handlungsbedarf, was Sie im jüngsten Wettbewerbsbericht der DB nachlesen können.

Aber lamentieren hilft nicht - wir packen die Herausforderungen an.

### Die DB nimmt mit einem vielfältigen gesellschaftlichen und ökologischen Engagement ihre Verantwortung wahr



Die Devise „anpacken und gestalten“ gilt für alle Zukunftsaufgaben der DB.

Ein Thema, das mir besonders am Herzen liegt, ist das Thema Ausbildung. Wir werden auch 2010/2011 unsere Ausbildungsquote auf dem Niveau des Vorjahres und damit auf dem Vorkrisenniveau halten. Die Zahl der Auszubildenden im Konzern liegt bei 8.700, und im September werden wir wieder 2.800 Auszubildende und 300 Dual-Studierende neu einstellen. Gemeinsam mit Frau Bundesministerin von der Leyen werden wir hierzu eine Ausbildungskonferenz mit Auszubildenden am 6. September 2010 hier in Berlin organisieren, zu der mein Vorstandskollege Ulrich Weber und ich Sie schon heute sehr herzlich einladen.



Vor wenigen Wochen ergingen wieder einmal alarmierende Meldungen über die fehlende Ausbildungsreife von Schulabgängern. Das ist in der Tat ein Problem sowohl für die Unternehmen als auch für die Gesellschaft als Ganzes – und deshalb engagieren wir uns hier besonders intensiv. Wir werden im September wieder 500 jungen Menschen, die für einen Ausbildungsplatz nicht ausreichend qualifiziert sind, die Möglichkeit geben, die Ausbildungsreife zu erlangen oder direkt im Berufsleben Fuß zu fassen. Im Rahmen des „Chance-Plus“-Programms werden sie ein Jahr lang auf eine Ausbildung oder einen Direkteinstieg in unserem Unternehmen vorbereitet.

Auch unsere inzwischen 270 Schulkooperationen zielen darauf ab, jungen Menschen den Übergang von der Schule zur Ausbildung und zum Beruf zu erleichtern. Hier geben unsere Mitarbeiter als Paten der einzelnen Schulen Einblicke in Berufsfelder, vermitteln Praktika und geben Bewerbungstrainings. Das ist Nachwuchssicherung und gesellschaftliches Engagement zugleich.

Auch beim Thema ökologische Verantwortung haben wir Fortschritte gemacht. So erproben wir deutschlandweit erstmals eine Hybridlok für Rangierdienstleistungen. Die Testphase wird in Kürze starten und insgesamt werden fünf Lokomotiven für 3 Millionen Euro diesbezüglich von uns angemietet. Die Hybrid-Loks sparen 32 Prozent Sprit im Vergleich zu herkömmlichen Rangierloks und verursachen weniger Geräuschemissionen.

Ein weiterer Meilenstein ist, dass wir im Saarland seit dem 15. Juli den Schienenpersonennahverkehr komplett CO<sub>2</sub>-frei betreiben, und zwar mit 33 Gigawatt CO<sub>2</sub>-frei regenerativ erzeugtem Strom. Rund 13.000 Tonnen klimaschädliche Treibhausgase werden pro Jahr eingespart. Nachdem in Hamburg seit Januar 2010 die S-Bahn komplett mit regenerativer Energie fährt, ist nun das Saarland mit dieser Umstellung auf Ökostrom das erste Flächenland, das den kompletten Nahverkehr mit erneuerbarem Wechselstrom fährt.

Meine Damen und Herren,

es ist in diesen Tagen viel die Rede von der 175-jährigen Tradition der Eisenbahn in Deutschland und von unserer Verantwortung für ihre Zukunft. Für mich bedeutet das in erster Linie: Verantwortung für unsere Mitarbeiter, Verantwortung dafür, dass sie heute ihre Arbeit gut verrichten können. Und Verantwortung dafür, dass sie auch morgen noch ein sicheres Auskommen haben. Denn sie sind es, die die Bahn über die Generationen hinweg am Laufen halten.

Aus dieser Verantwortung heraus müssen wir wirtschaftlich arbeiten, müssen wir wachsen und Marktchancen ergreifen und müssen wir den Kunden von der Bahn und für die Bahn begeistern.

Die Verbesserung von Beschäftigungsbedingungen und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens bestimmen auch die diesjährige Tarifrunde. Die Ausgangslage dieser Tarifrunde unterscheidet sich von früheren Jahren dadurch, dass die Gewerkschaften in diesem Jahr nicht nur die Beschäftigungsbedingungen für die

DB, sondern darüber hinaus auch für die gesamte Branche regeln wollen. Das Bestreben nach einer Gesamtlösung steht derzeit im Mittelpunkt ihrer Aktivitäten. Wir unterstützen dieses Ziel, damit der Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Es zeichnet sich inzwischen eine gewisse Bereitschaft anderer Bahnunternehmen ab, in Gespräche über eine branchenübergreifende Lösung mit den Gewerkschaften einzutreten. Das macht uns zuversichtlich, auf dem Verhandlungsweg zu einem tragfähigen Ergebnis zu gelangen – und zwar ohne Streiks. Insgesamt ist die Zusammenarbeit in den Sondierungsgesprächen von einer professionellen Atmosphäre geprägt. Die Verhandlungen werden morgen in Frankfurt fortgesetzt. Und ich bitte um Verständnis, dass ich hier und heute nicht auf weitere Details eingehen kann und werde.

Weitere Fortschritte haben wir unter der Leitung meines Vorstandskollegen Gerd Becht beim Datenschutz und unseren Compliance-Bemühungen sowie bei der Konzernsicherheit gemacht.



Ich habe eingangs die betrieblichen Probleme in überhitzten ICE-Zügen angesprochen. Bei aller Sorge um das Wohlbefinden der Kunden haben wir hier auch die Verantwortung für die Mitarbeiter an Bord.

- All denen, die in den letzten Wochen in un- bzw. schlecht klimatisierten Wagen ihren Dienst getan haben,
- allen, die im Krisenmanagement Tag und Nacht gearbeitet haben,

- allen, die in den Tagen der Vulkan-Asche das Unmögliche möglich gemacht haben,
- und allen, die sich mit großer Ernsthaftigkeit und einem langen Atem um grundsätzliche Verbesserungen bei den Themen Kunde, Qualität, Technik, Wettbewerb und Wirtschaftlichkeit bemühen -
- all jenen spreche ich, auch im Namen meiner Vorstandskollegen, ein herzliches Dankeschön aus.

Vielen Dank!

---

Rede von Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG, anlässlich der Halbjahres-Pressekonferenz am 28. Juli 2010 in Berlin.

Es gilt das gesprochene Wort.

## Fotonachweise

<b>Titelseite</b>	Von links: Pablo Castagnola, Heiner Müller-Elsner
<b>Folie 6</b>	Von links: Magnus Winter, Ralf Louis, Max Lautenschläger
<b>Folie 7</b>	Von links: Roland Horn, Max Lautenschläger, Aileen Jahnel, Krause
<b>Folie 8</b>	Von links: Wolfgang Klee, Christian Bedeschinski, Syferth
<b>Folie 9</b>	Von links: Bartolomiej Banaszak, DB AG, Norbert Basner, Michael Neuhaus, Christian Bedeschinski, Christian Bedeschinski
<b>Folie 13</b>	Im Uhrzeigersinn: 1 - DB AG 3 - Ralf Braum 5 - Claus Weber 6 - Claus Weber 7 - Ralf Braum/Michael Neuhaus 9 - Stefan Warter 11 - Hans-Joachim Kirsche 12 - Günter Jazbec
<b>Folie 15</b>	Oben: Pablo Castagnola Unten: Georg Wagner
<b>Folie 16</b>	Christian Hacker

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](mailto: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](mailto:ir@deutschebahn.com)