

Reden Dr. Richard Lutz und Dr. Levin Holle

## Bilanz-Pressekonferenz

21.03.2024

**Wir packen an. Für eine bessere Bahn!**

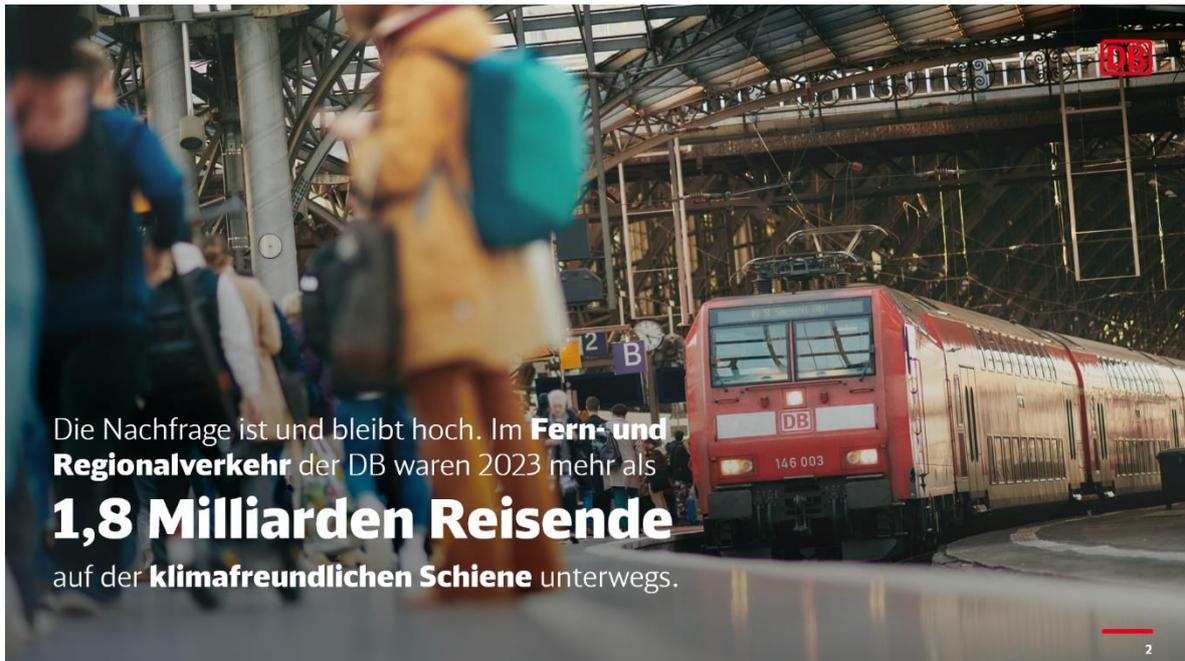
*Es gilt das gesprochene Wort*



Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Presse,  
meine sehr geehrten Damen und Herren!

- **2023 markiert eine Zeitenwende für die Eisenbahn in Deutschland!**
- Gemeinsam mit dem Bund und in engem Schulterschluss mit Branche, Bahn- und Bauindustrie haben wir das **größte und umfassendste Investitionsprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe** seit der Bahnreform auf den Weg gebracht.
- Das ist nicht nur ein **entscheidender Durchbruch für eine starke Schiene in unserem Land**, sondern **schlicht notwendig**. Das wurde in den vergangenen zwei Jahren mehr als deutlich.
- Auf der einen Seite steht die **sehr erfreuliche Entwicklung**, dass die **Nachfrage stetig zunimmt**. Immer mehr Menschen wollen Bahnfahren. Immer mehr Unternehmen ihre Güter auf der Schiene transportieren.

- Die hohe Nachfrage trifft jedoch auf **ein Schienennetz**, das **seine Belastungsgrenze erreicht und sie an vielen Stellen bereits überschritten hat**. Das Netz ist nicht nur zu voll, sondern schlicht zu alt und damit sehr störanfällig.
- Das **beeinträchtigt Qualität und Stabilität erheblich** und **bremst Wachstum und Verkehrsverlagerung aus**.
- Gemeinsam mit dem Bund haben wir deshalb beschlossen, **dieses Problem bei der Wurzel zu packen und nachhaltig zu lösen**.
- Das heißt: Wir gehen die jahrzehntelange Unterfinanzierung der Schiene an! Wir **fahren die Eisenbahninfrastruktur nicht länger auf Verschleiß**, sondern sanieren und modernisieren sie von Grund auf.
- Dafür bringt der Bund inklusive eines Eigenbeitrags von uns in einem ersten Schritt **rund 30 Milliarden Euro** zusätzlich auf. So viel Geld für die Infrastruktur gab es noch nie!
- Trotz der angespannten Haushaltslage sind damit **die notwendigen Mittel** für die umfassende Sanierung von Netz und Bahnhöfen in den Jahren 2024 und 2025 **gesichert** und wir **voll handlungsfähig**.
- Damit haben wir den zentralen **Hebel für mehr Qualität, mehr Stabilität und weiteres Wachstum auf der klimafreundlichen Schiene in der Hand**.
- **Höchste Priorität hat die Sanierung des bestehenden Netzes und der Bahnhöfe**. Zentral dabei sind die Generalsanierungen der hoch belasteten Korridore.
- Im vergangenen Jahr haben wir **gemeinsam mit dem Bund die Grundlagen für dieses ambitionierte Programm geschaffen** und die **DB InfraGO AG an den Start gebracht**. Sie wird als Teil des integrierten Konzerns die Sanierung der Infrastruktur kraftvoll angehen.
- Gemeinsam mit meinen Vorstandskolleginnen und -kollegen **freue ich mich darauf, Ihnen die Bilanz 2023 vorzustellen** und einen Blick in die Zukunft zu werfen. Herzlich willkommen!



Meine Damen und Herren,

- **der Trend hält an: Die Nachfrage ist auch im vergangenen Jahr wieder gestiegen.**
- Im Fernverkehr lag die **Verkehrsleistung 2023 über dem Vor-Corona-Niveau**. Im Regionalverkehr gab es ein **deutliches Plus der Verkehrsleistung von über neun Prozent gegenüber 2022**. Eine große Rolle hat dabei das Deutschlandticket gespielt.
- Über **1,8 Milliarden Reisende** waren 2023 mit uns auf der klimafreundlichen Schiene unterwegs und damit über **fünf Prozent mehr als 2022**. Unsere Reisenden im Fernverkehr haben gegenüber dem Auto **7,5 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen** eingespart.



- Nicht zufrieden sein können wir mit der Qualität: Die Pünktlichkeit im Fernverkehr lag mit **64 Prozent im vergangenen Jahr weit unter unseren Ansprüchen**.
- Das liegt zum einen am schlechten Zustand der Infrastruktur. Ein weiterer Grund, der damit unmittelbar zusammenhängt: Wir bauen mehr als je zu vor.
- **Im Jahresdurchschnitt fuhr fast jeder zweite Fernverkehrszug durch mindestens eine Baustelle**. Wir haben so viele Schwellen getauscht wie niemals zuvor.
- Aber: Zum **Bauen auf Rekordniveau gibt es keine Alternative**, wenn wir den weiteren Verfall der Infrastruktur verhindern wollen.



- Deshalb sind wir 2023 in Absprache mit dem Bund massiv in Vorleistung gegangen: **Wir haben gebaut, erneuert und modernisiert.**
- Auch wegen dieser Vorleistungen war das **bereinigte EBIT 2023** mit rund **einer Milliarde Euro negativ.**
- Unsere **Netto-Investitionen aus Eigenmitteln** haben wir um gut **16 Prozent** auf rund **7,6 Milliarden Euro** gesteigert. Auf die Details unserer Finanzdaten wird Levin Holle gleich noch näher eingehen.
- Für uns war immer klar: **Unsere 2019 verabschiedete Strategie der „Starken Schiene“ ist und bleibt unsere Antwort auf das Bedürfnis nach Mobilität und Logistik in Zeiten der Klimakrise.**
- Deshalb haben wir trotz Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg oder der Energiekrise immer **an unserem Ausbaukurs festgehalten.** Denn ohne die Schiene und damit die Bahn wird es nicht gelingen, die klima- und verkehrspolitischen Ziele in Deutschland zu erreichen.



- Auch 2023 haben wir Fortschritte auf diesem Ausbaupfad der Starken Schiene gemacht:
- Unsere **Fernverkehrsflotte ist heute so groß und so modern wie nie zuvor.** 2023 war ein absolutes Rekordjahr: Drei neue ICE haben wir durchschnittlich pro Monat für unsere Kundinnen und Kunden in Betrieb genommen.

- Wir haben gerade erst den **137. ICE 4** auf die Strecke geschickt. Mit einer Taufzeremonie vorgestern in Berlin, bei der ja auch einige von Ihnen dabei waren, haben wir gemeinsam mit dem Hersteller Siemens und der Politik den pünktlichen Abschluss dieses Riesenprojekts gefeiert. **Jetzt ist unsere ICE 4-Flotte – und damit das Rückgrat des Fernverkehrs – komplett.**
- Mit dem **Fahrplanwechsel im Dezember haben wir unser Angebot in einer Größenordnung erweitert wie seit 20 Jahren nicht mehr.**
- Mit der Einführung der **neuen Vertriebs-IT** hat auch der DB Navigator viele neue Funktionen erhalten. Er ist ohnehin schon die beliebteste Mobilitätsapp im Land.



- In **Rekordzeit haben wir in Cottbus Deutschlands modernstes ICE-Werk** gebaut und Anfang des Jahres in Betrieb genommen. Eine weitere Halle dort ist im Bau. In anderen Werken haben wir weiter investiert, zum Beispiel 55 Millionen Euro in Köln.



- Auch auf dem Weg zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 sind wir vorangekommen. Erstmals haben wir im vergangenen Jahr auch **Treibhausgas-Budgets für unsere Geschäftsfelder** im Systemverbund Bahn hinterlegt.
- Neben der weiteren **Vergrünung des Bahnstroms** intensivieren wir im ganzen Konzern unsere Anstrengungen bei alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Wir setzen zum Beispiel noch **mehr Biokraftstoff ein**: Knapp 14 Millionen Liter waren es 2023 und damit 11 Millionen Liter mehr als im Vorjahr.
- Bei **DB Cargo treiben wir den Umstieg auf Zweikraftloks voran**, die flexibel zwischen Diesel- und Elektrobetrieb wechseln können. Das erleichtert das Rangieren im Einzelwagenverkehr – macht ihn schneller, besser und effizienter. Gerade letzte Woche hat meine Vorstandskollegin Sigrid Nikutta in Halle an der Saale die **erste Lok in Betrieb genommen**.
- Auch haben wir erfolgreich zusätzliche personelle Kapazitäten aufgebaut. Auf einem immer **enger werdenden Arbeitsmarkt konnten wir 2023 fast 30.000 Menschen** für eine Karriere bei der DB begeistern.
- Diese Fortschritte konnten wir trotz **eines sehr herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds machen**, weil wir **entschlossen an unserem Starke-Schiene-Kurs festgehalten** haben.
- Das bedeutet auch: Wir haben für unsere Überzeugung den zur **Verfügung stehenden finanziellen Spielraum maximal strapaziert**. Wir haben bewusst in Kauf genommen, dass die zusätzlichen Aufwendungen unsere Bilanz belasten. Uns ist klar, dass dieses Vorgehen nur begrenzt möglich ist.
- Levin Holle wird Sie nun über die Details unserer Bilanz für das Jahr 2023 informieren. Bitte, Levin.

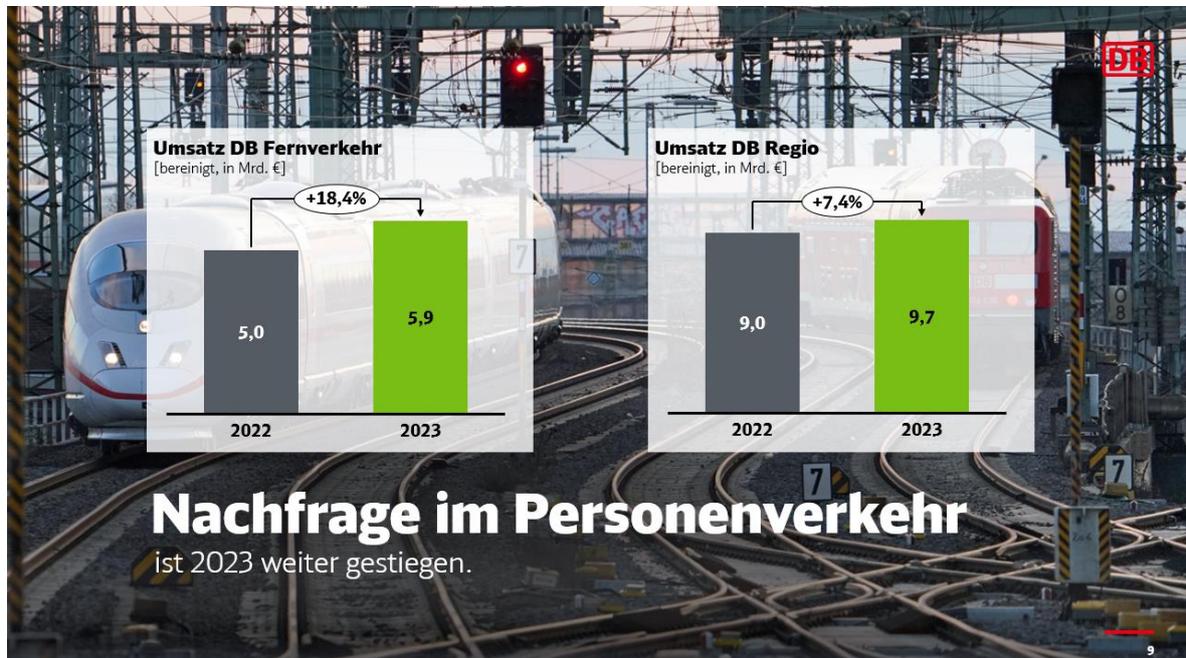
## F-Teil

- Danke, Richard. **Herzlich willkommen** zu unserer Bilanz-Pressekonferenz auch von mir.



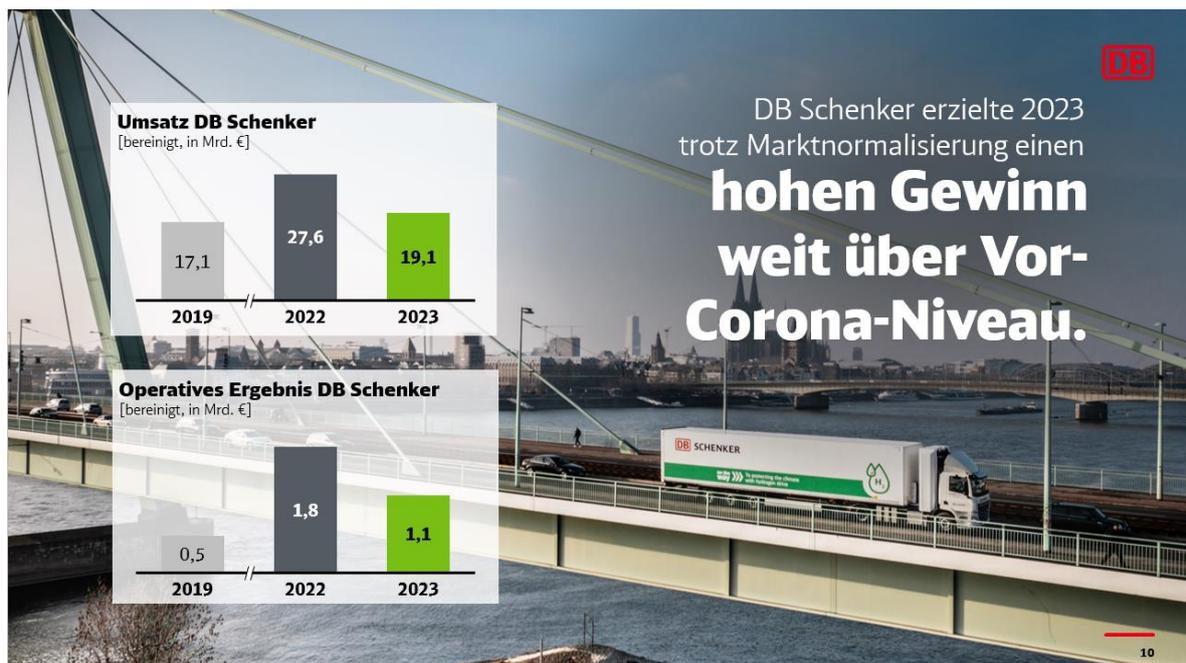
- Richard, Du hast es bereits angesprochen: **Zusätzlicher** Aufwand für die **Infrastruktur**, auch infolge von **hohen Vorleistungen** für den Bund, haben unser **operatives Ergebnis** im Jahr 2023 **stark** belastet. **Wie erwartet** hat der DB-Konzern das vergangene Geschäftsjahr mit fast einer Milliarde Euro bereinigtem **operativem Verlust** abgeschlossen.
- In unserem **Kerngeschäft**, dem Systemverbund Bahn, ist ein **Großteil** der operativen Verluste auf die Verschlechterung des bereinigten operativen Ergebnisses der Schienennetz-Sparte um rund **1,7 Milliarden Euro** im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Grund hierfür sind vor allem die **zusätzlichen Ausgaben** fürs **Instandhalten, Erneuern und Modernisieren** unseres Schienennetzes. Darin enthalten sind Vorleistungen für den Bund von über einer Milliarde Euro. Diese finanzielle Entwicklung haben wir 2023 **bewusst** in Kauf genommen, damit **dringend nötige** Arbeiten an der Infrastruktur **sofort beginnen** konnten.
- Auf unser **operatives Konzernergebnis** ausgewirkt haben sich außerdem die **Inflation**, insbesondere der deutlich gestiegene Personalaufwand sowie **mehrere Streiks mit negativen Effekten in Höhe von fast 200 Millionen Euro**. Alle unsere Eisenbahnverkehrsunternehmen hatten 2023 **stark erhöhte** Kosten. Unsere Schienengüterverkehrs-Tochter **DB Cargo** hat zudem **Frachtmengen** verloren, aufgrund der negativen **konjunkturellen Entwicklung** insbesondere in Branchen wie Stahl und Chemie.

- Der **Umsatz** des DB-Konzerns betrug im Geschäftsjahr 2023 rund **45,2 Milliarden Euro** – etwa 13 Prozent weniger als im Vorjahr. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die **branchenweite Normalisierung der Frachtraten** in der internationalen Logistik zurückzuführen. **Dazu** später mehr.



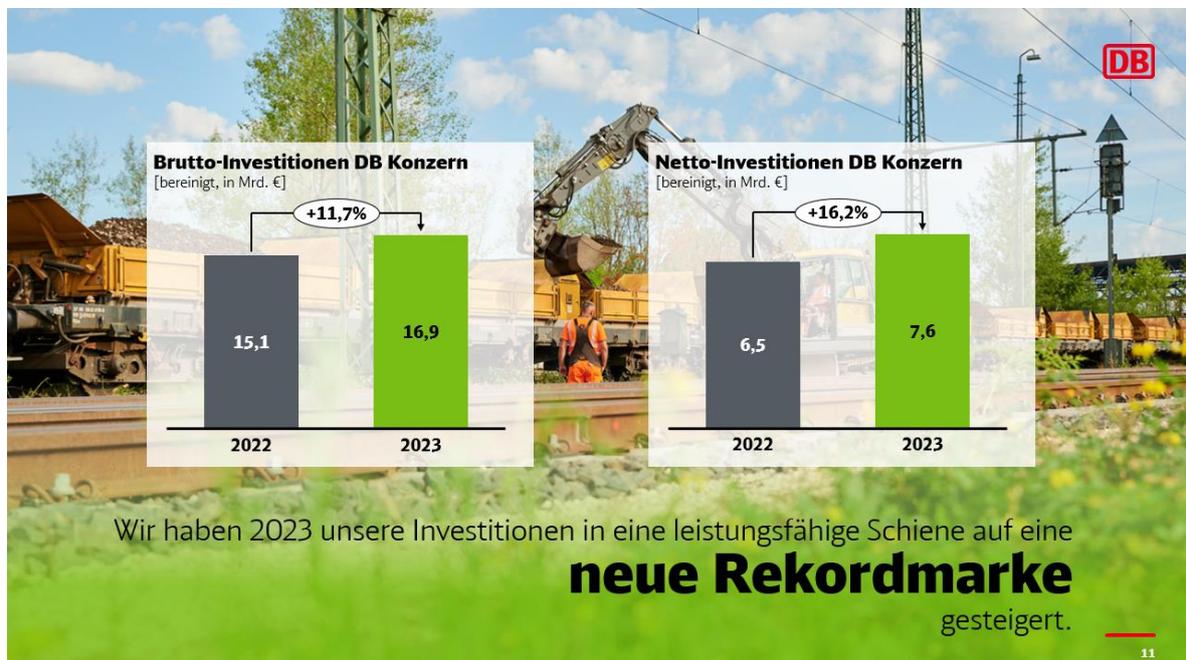
- Bei allen Herausforderungen gibt es auch **gute Entwicklungen**. Der **Umsatz im Systemverbund Bahn** ist insgesamt **gestiegen**. Unser **Kerngeschäft** trägt nun **deutlich mehr** zum Konzernumsatz bei. **DB Fernverkehr** legte 2023 beim Gesamtumsatz gegenüber dem Vorjahr um **18,4 Prozent** auf **5,9 Milliarden Euro** zu. Unsere Nahverkehrstochter **DB Regio** erreichte einen Gesamtumsatz von **9,7 Milliarden Euro** – ein **Plus** von **7,4 Prozent**. Der **Trend stimmt**: Die **Nachfrage im Personenverkehr** hat 2023 **weiter angezogen**. Auch **DB Cargo** hat seinen **Umsatz gesteigert**.
- Unsere europäische Nahverkehrstochter **DB Arriva** hat sich nach den schweren Pandemie-Jahren **positiv entwickelt**. Sie schreibt 2023 weiter bereinigt **operativ schwarze Zahlen** und liegt beim Ergebnis **über Vorjahr und Plan**.
- Wie in den internationalen Rechnungslegungsstandards IFRS vorgesehen, sind die **Arriva-Zahlen** 2023 bereits separat ausgewiesen, weil der **Verkaufsprozess sehr weit fortgeschritten** ist. Details dazu und zu allen anderen Geschäftsbereichen finden Sie **transparent** und **umfassend** im **Integrierten Bericht**.
- Der **Hintergrund** ist bekannt: Wir wollen uns als Deutsche Bahn **stärker** auf unser **Kerngeschäft konzentrieren** – eine **starke Schiene für Deutschland**. Alle wesentlichen Finanzbeteiligungen prüfen wir auf ihren Beitrag zu diesem **strategischen Ziel**. Dort, wo es **sinnvoll** ist, passen wir unser Geschäftsportfolio **Schritt für Schritt an**.

- Wir haben im Oktober 2023 einen **Vertrag zum Verkauf** von Arriva an einen neuen Eigentümer unterzeichnet, der das Geschäft mit **zusätzlichen Investitionen** fortsetzen will. **Wie angekündigt** gehen wir davon aus, den Verkauf von Arriva 2024 abzuschließen.
- Außerdem haben wir Ende vergangenen Jahres mit einer öffentlichen Bekanntmachung die **nächste Phase** für einen möglichen **Verkauf von DB Schenker** in einem **offenen**, diskriminierungsfreien Bieter-Prozess **gestartet**. **Mit dem breiten Interesse im Markt** für unsere attraktive Logistik-Tochter sind wir **sehr zufrieden**. Der weitere Prozess läuft **wie üblich vertraulich**. Verkaufen werden wir nur, wenn es wirtschaftlich ist.



- **DB Schenker** liefert seit Jahren **außerordentlich hohe Beiträge** zum **Konzernergebnis**. Während der **besonderen Marktsituation** in der **Corona-Pandemie** mit weltweit knappen Transportkapazitäten und extrem hohen Frachtraten in der Luft- und Seefracht erreichte unsere Logistik-Tochter die bis dato **besten Ergebnisse** ihrer **Unternehmensgeschichte**.
- Das Jahr **2023** hat nun gezeigt: Auch **nach** der **Normalisierung** der globalen Frachtraten bleibt DB Schenker ein **verlässlicher Gewinnbringer** mit **sehr erfreulichen** Ergebnissen und **guten** Zukunftschancen.
- Mit **1,1 Milliarden Euro** bereinigtem operativem **Gewinn** in 2023 liegt unsere Logistiktochter zwar **wie erwartet** und in der **gesamten Branche** zu beobachten deutlich **unter Vorjahr**. Das **operative Ergebnis** ist aber **mehr als doppelt so hoch** als **vor** der Corona-Pandemie. Auch beim **Umsatz** bleibt DB Schenker mit **19,1 Milliarden Euro** 2023 **über** dem Niveau von 2019.

- Diese **sehr gute und stabile Entwicklung** verdankt DB Schenker auch einem **erfolgreichen Transformationsprogramm**, mit dem das Unternehmen sich **frühzeitig** auf **veränderte Marktbedingungen** vorbereitet hat. **Langfristig** bietet der Logistikmarkt weiterhin **ausgezeichnete Wachstumsperspektiven**.



- Der **DB-Konzern** hat 2023 seine **Investitionen** in eine **leistungsfähigere Schiene** und eine **bessere Bahn** von hohem Niveau aus **weiter gesteigert** – auf einen neuen **Höchststand**. Die **Brutto-Investitionen** gemeinsam mit dem Bund stiegen gegenüber dem Vorjahr um **fast 12 Prozent** auf rund **16,9 Milliarden Euro**. Die **Netto-Investitionen** aus Eigenmitteln der DB wuchsen im Vergleich zu 2022 sogar um **gut 16 Prozent** auf rund **7,6 Milliarden Euro**. Der ganz überwiegende Teil ist in die **Infrastruktur** geflossen – auch hier mit einem wesentlichen Anteil an Vorleistung für den Bund.
- Weil **Deutschland** eine **leistungsfähige Schiene** braucht, haben wir **wie geplant** und in Abstimmung mit unserem Eigentümer einen **kontrollierten** Anstieg unserer **Netto-Finanzschulden** zugelassen. Es hat sich dadurch nichts daran geändert, dass wir ein **verlässlicher Partner** an den **Kapitalmärkten** sind und auf unsere **Ratings achten**.
- Um es **klar** zu sagen: Dazu gehört, dass wir im **operativen Geschäft** wieder **deutlich profitabler** werden müssen. Unsere **Eisenbahnverkehrsunternehmen** müssen künftig wieder **Geld verdienen** und ihre **Investitionen** perspektivisch aus den **laufenden Einnahmen** bezahlen können. **Daran** arbeiten wir.
- Das **zusätzliche** Geld für die Schiene, das der **Bund ab 2024** aus **Steuermitteln** zur Verfügung stellt, ist ein **Zeichen des Vertrauens**, aber auch eine **Verpflichtung** für uns: Wir **müssen** mit diesen Mitteln **so effizient wie möglich** wirtschaften.

- Das alles heißt für uns: In den **nächsten Jahren** werden wir bei der DB **anders** mit **Kosten** und **Ressourcen** umgehen. Angefangen in der **Verwaltung** werden wir nach und nach im gesamten Systemverbund Bahn deutlich mehr **automatisieren**, **standardisieren** und **digitalisieren**. Dafür haben wir in den **ersten DB-Bereichen**, auch bei **mir im Finanzressort**, ein **Effizienzprogramm gestartet**. Die auch durch Tarifabschlüsse stark gestiegenen Kosten lassen keine andere Wahl.
- In **Rekordhöhe** in die **Zukunft der Schiene investieren**, das Geld **wirtschaftlich einsetzen** und **produktiver** arbeiten: **Das gehört zusammen**.



- Auch **2024** folgen wir dem mit dem **Bund verabredeten Plan**. Wir wollen bei den **Investitionen** in die **Schieneinfrastruktur** weiter **massiv zulegen**. Für das Gesamtjahr erwarten wir auf Basis der deutlich gestiegenen Haushaltsmittel des Bundes Brutto-Investitionen in Höhe von **etwa 21 Milliarden Euro**. Unsere **Netto-Investitionen** aus **Eigenmitteln** sollen 2024 auf der Basis von zusätzlichem Eigenkapital vom Bund **weiter deutlich steigen**.
- Für das **laufende Jahr** rechnen wir mit einem **höheren Konzernumsatz** von ungefähr **47 Milliarden Euro**. Beim **Ergebnis** wollen wir uns **deutlich verbessern** und einen **operativen Gewinn** von über **einer Milliarde Euro** erreichen. Wir erwarten vor allem eine **starke Erholung** beim operativen Ergebnis des **Systemverbunds Bahn**. Ein **wesentlicher Treiber** hierbei ist die **Ablösung** unserer **Vorleistungen aus 2023** für dringende Arbeiten an der **Infrastruktur** durch den **Bund**.
- **Alle Vorhersagen** sind unter anderem aufgrund der **unklaren Entwicklung** aktueller **geopolitischer Krisen**, der **gesamtwirtschaftlichen Lage** und der **aktuellen tarpolitischen Auseinandersetzungen** mit **hoher Unsicherheit** behaftet.

- Trotz aller Risiken gilt: Wenn wir mit dem **Bund konsequent** weiter unseren **gemeinsamen Plan** für eine **leistungsfähige Schiene** in Deutschland umsetzen, wird sich **2024** auch die **wirtschaftliche Entwicklung** des DB-Konzerns **spürbar verbessern**.
- Richard, für den **weiteren Ausblick** nun **zurück zu Dir**.

## G-Teil



- Danke, Levin.
- Du hast es gesagt: In diesem Jahr werden wir unsere **Investitionen gemeinsam mit dem Bund noch einmal deutlich steigern. Geplante Investitionen** in Höhe von **etwa 21 Milliarden Euro** sind ein **starkes Zeichen für die Zukunft**.
- Damit setzen wir unseren **Fahrplan für eine Starke Schiene in Deutschland mit mehr Rückenwind** denn je um. Gleichzeitig **stellen wir uns effizienter und moderner auf, bauen Doppelstrukturen ab und setzen verstärkt auf Digitalisierung und Automatisierung**.
- Die heute schon hohe Arbeitslast vor Ort und der **Fachkräftemangel** zwingen uns, jetzt zu handeln. Wir haben es bei der Infrastruktur erlebt: **Wenn wir nicht frühzeitig gegensteuern, können wir unsere Wachstumspläne nicht wie geplant umsetzen**.
- Ein wichtiger Hebel, diesen demographischen Herausforderungen zu begegnen, sind eine **stärkere Digitalisierung und Automatisierung**. Ein Beispiel sind **Kamerabrücken und -tore**, die wir auf Rangierbahnhöfen oder in Werken einsetzen. Eine KI-Anwendung analysiert den Zustand der Fahrzeuge. Das hilft, sie effizienter und schneller zu reparieren, **entlastet die Mitarbeitenden** von monotonen und repetitiven Aufgaben und **schaftt mehr Kapazität**.



Wir setzen unseren Fahrplan für die

## **Starke Schiene**

konsequent um. Unter anderem durch die **Transformation** unserer Güterverkehrstochter **DB Cargo**.

- Auch bei unserer **Güterverkehrstochter treiben wir die Transformation weiter voran**. Wir stellen die DB Cargo wettbewerbsfähig auf, um langfristig ihre Zukunft und damit Arbeitsplätze zu sichern. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass der Bund sich mit einer Förderung der Betriebskosten für die gesamte Branche klar zum Einzelwagenverkehr bekannt hat.
- Unsere **Güterverkehrskunden erwarten Stabilität und Qualität**. Deshalb setzen wir auch **auf kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen**, um die Verlässlichkeit für Güterverkehrskunden, genauso wie für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen und Reisende, auch in Baustellen-Situationen zu erhöhen.
- Wir **reduzieren beispielsweise die Stellen, an denen Züge baubedingt langsamer fahren müssen**. Wir informieren Reisende und Güterverkehrskunden besser, etwa über Fahrplanänderungen. Wir haben ein **neues Bausystem mit festen Zeitfenstern entwickelt**, das die Planbarkeit für alle Beteiligten deutlich erhöht. Auch unsere **Ersatzkonzepte bei Sperrungen werden wir weiter verbessern**.
- Für den Fernverkehr haben wir den **Aktionsplan „Pünktlichkeit“** gestartet: Wir steigern zum Beispiel **die Verfügbarkeit von Zügen zu Tagesbeginn**, damit wir im Tagesverlauf mehr Puffer haben.
- Außerdem nehmen wir die Linien in den Fokus, auf denen die Pünktlichkeit besonders schlecht ist, die aber Auswirkungen auf das gesamte Netz haben.
- All diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass wir im **Fernverkehr etwa 70 Prozent Pünktlichkeit erreichen**. Das ist eine **wichtige Zielmarke**, weil wir wissen, dass die Kundenzufriedenheit bei geringerer Pünktlichkeit besonders leidet. Im Güterverkehr haben wir uns eine ähnliche Größenordnung vorgenommen. Und bei DB Regio liegt die Mindestpünktlichkeit über alle Produkte hinweg bei etwa **93 Prozent Pünktlichkeit**.



- Der zentrale Hebel für eine langfristig bessere Qualität, eine höhere Stabilität und mehr Kapazität auf der Schiene ist und bleibt jedoch die **Generalsanierung von 40 hochbelasteten Streckenabschnitten bis 2030**.
- Mit der **Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes** und der Hinterlegung der notwendigen Mittel im Haushalt 2024 sind in den nächsten Jahren alle Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung der Generalsanierungen geschaffen.
- Viel **Zuversicht für dieses ambitionierte Programm** gibt uns die **erfolgreiche Generalprobe auf der Riedbahn**. Die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim war im Januar für vorbereitende Maßnahmen gesperrt.
- Gemeinsam mit den beteiligten Bauunternehmen konnten wir das sehr **ambitionierte Bauvolumen bewältigen**: Wir haben fünfmal so viel Material verbaut wie auf einer traditionellen Baustelle – und damit anteilig das umgesetzt, was wir uns auch für die Generalsanierung vorgenommen haben.
- Mit einem **guten Umleitungskonzept und einem stabilen Ersatzverkehr** hat das auch auf eine Art und Weise funktioniert, die für unsere Kundinnen und Kunden akzeptabel ist. Das zeigt das überwiegend positive Feedback der Fahrgäste während der Sperrung.
- Mit der Generalsanierung der Riedbahn machen wir in **Rekordgeschwindigkeit aus einem notorisch störanfälligen Stück Infrastruktur einen Stabilitätsanker für das Eisenbahnsystem in Deutschland**.

- Damit aber nicht genug: Auch die Bahnhöfe nehmen wir uns vor, nicht nur entlang der Riedbahn. **Allein dieses Jahr gestalten wir 100 Bahnhöfe um zu attraktiven und nachhaltigen Zukunftsbahnhöfen mit ausreichend Kapazität für immer mehr Reisende.** In den nächsten Jahren sollen Hunderte weiterer Bahnhöfe folgen.



Meine Damen und Herren,

- es gibt Menschen, die daran zweifeln, ob wir in der Lage sind, die Generalsanierung in ihrer Komplexität zu stemmen. **Und ja: Es gehören viel Mut und Risikobereitschaft dazu, sich einer solchen Herausforderung zu stellen.** Aus der Generalprobe zu Jahresbeginn können wir jedenfalls viel Schwung mitnehmen.
- Klar ist: Wir können die Bahn nur besser machen, wenn wir davon überzeugt sind, dass unser Plan richtig ist und gelingen wird.
- Deutschland braucht Veränderung. Einen Fahrplanwechsel, wenn Sie so wollen: In Richtung **Zuversicht und Zukunft.**
- Unser Land hat aktuell viele Baustellen – ob Klimaschutz, Digitalisierung, Infrastrukturerneuerung, Fachkräftemangel oder Bürokratieabbau.
- Die Eisenbahn ist schon seit jeher untrennbar mit der gesellschaftlichen Entwicklung, mit Wohlstand und Fortschritt verbunden. In dieser Tradition stehen wir.
- Deshalb ist es an uns unsere Hausaufgaben zu machen, **und mit einer besseren Bahn zu einer guten Zukunft unseres Landes beizutragen.**
- **Gemeinsam mit dem Bund, im Schulterschluss mit der Branche und der Bauindustrie** werden wir dafür sorgen, dass die Bahn von einer „typisch deutschen Baustelle“ wieder zu einem Standortvorteil für unser Land wird.

- Dafür **packen wir in diesem Jahr ganz besonders an**: Als Gastgeber bei der EM im Sommer und bei der Generalsanierung der Riedbahn, genauso wie jeden Tag an unseren Bahnhöfen, in den Zügen – überall.



- Unsere Kolleginnen und Kollegen zeigen jeden Tag vollen Einsatz für unsere Kundinnen und Kunden.
- Dafür möchte ich mich im Namen des gesamten Vorstands bei allen Kolleginnen und Kollegen herzlich bedanken.
- Wir sind ein **Unternehmen von Menschen für Menschen**:
- **Vielfalt, Offenheit, Respekt und Toleranz sind die Grundpfeiler unseres Miteinanders** – nach innen und nach außen.
- Für uns ist ein geeintes, freies und demokratisches Europa Geschäftsgrundlage. Deutschland ist zentrales Transitland im Personen- und Güterverkehr. **Ein von Nationalismus getriebenes Auseinanderdriften des Kontinents können wir uns nicht leisten.**
- **Deutschland braucht eine Starke Schiene gilt deshalb im wörtlichen wie im übertragenen Sinne.**
- Unseren gesellschaftlichen Auftrag nehmen wir ernst: **Gemeinsam mit Wirtschaft und Politik wollen wir einen Beitrag leisten, unser Land moderner und zukunftssicher zu machen – mit Mut und Zuversicht.**
- Herzlichen Dank!

## Fotonachweise



Folie 1	Deutsche Bahn AG   Uli Planz	Folie 10	Deutsche Bahn AG   Michael Neuhaus
Folie 2	Deutsche Bahn AG   Dominic Dupont	Folie 11	Deutsche Bahn AG   Stefan Wildhirt
Folie 3	Deutsche Bahn AG   Oliver Lang	Folie 12	Deutsche Bahn AG   Volker Emersleben
Folie 4	Deutsche Bahn AG   Pablo Castagnola	Folie 13	Deutsche Bahn AG   Oliver Lang
Folie 5	Deutsche Bahn AG   groß: Oliver Lang, eingebettet: Dominic Dupont	Folie 14	Deutsche Bahn AG   Wolfgang Klee
Folie 6	Deutsche Bahn AG   Oliver Lang	Folie 15	Deutsche Bahn AG   groß: Uli Planz, eingebettet: Dominik Schleuter
Folie 7	Deutsche Bahn AG   groß: Adam Özdemir, eingebettet: Oliver Lang	Folie 16	Deutsche Bahn AG   Heye Jensen
Folie 8	Deutsche Bahn AG   Christian Bedeschinski	Folie 17	Deutsche Bahn AG   v.o.l.n.u.r. Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Pablo Castagnola, Timo Volz
Folie 9	Deutsche Bahn AG   Volker Emersleben		