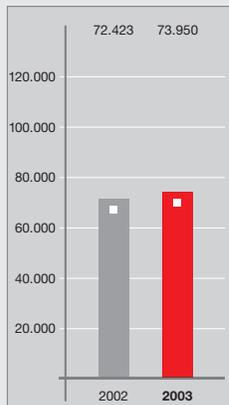




Railion Deutschland AG  
**Geschäftsbericht 2003**

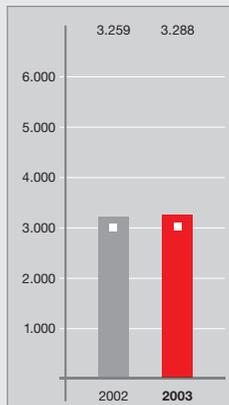
## Entwicklung im Geschäftsjahr 2003

**Verkehrsleistung**  
in Mio. tkm<sup>1)</sup>



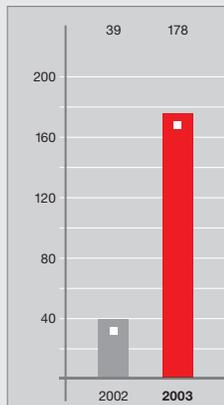
↗ 2002 zu 2003: +2,1%

**Umsatzerlöse**  
in Mio. €



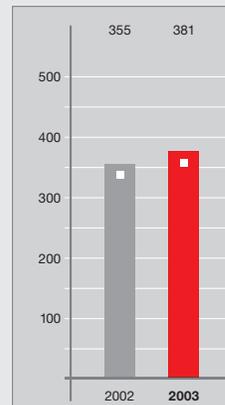
↗ 2002 zu 2003: +0,9%

**Betriebliches Ergebnis nach Zinsen**  
in Mio. €



↑ 2002 zu 2003:  
+139 Mio. €

**Brutto-Investitionen**  
in Mio. €



↗ 2002 zu 2003: +7,3%

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2003	2002	Veränd. in %
Umsatz	3.288	3.259	+ 0,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	186	16	–
EBITDA vor Altlastenerstattungen	404	167	+ 141,9
EBITDA <sup>3)</sup>	404	208	+ 94,2
EBIT <sup>4)</sup>	209	54	–
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen <sup>5)</sup>	178	39	–
Return on Capital Employed in %	15,1	3,8	–
Bilanzsumme	2.288	2.100	+ 9,0
Anlagevermögen	1.996	1.836	+ 8,7
Eigenkapital	435	435	–
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	321	143	+ 124,5
Cashflow vor Steuern	378	176	+ 114,8
Brutto-Investitionen	381	355	+ 7,3
Netto-Investitionen <sup>6)</sup>	381	355	+ 7,3
Mitarbeiter per 31.12.	23.733	26.155	– 9,3

Leistungskennzahlen		2003	2002	Veränd. in %
Beförderte Güter	Mio. t	268	267	+ 0,4
Verkehrsleistung	Mio. tkm <sup>1)</sup>	73.950	72.423	+ 2,1
Mittlere Transportweite	km	276	271	+ 1,8
Betriebsleistung	Mio. Trkm <sup>7)</sup>	185,1	198,2	– 6,6

<sup>1)</sup> Tonnenkilometer = Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

<sup>2)</sup> Die Railion Deutschland AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Railion GmbH

<sup>3)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>4)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>5)</sup> Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>6)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

<sup>7)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

# Inhalt

---

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

---

6 Lagebericht

---

30 Jahresabschluss

---

48 Bestätigungsvermerk

---

51 Organe

---

55 Bericht des Aufsichtsrats

---

58 Fahrzeuge

# Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das erfolgreiche Geschäftsjahr 2003 war für uns geprägt von erheblichen Strukturveränderungen und anderen außergewöhnlichen Herausforderungen im Geschäftsverlauf. Gleichzeitig war es das erste Geschäftsjahr der neuen Railion Deutschland AG, die ab 1. September als Rechtsnachfolgesellschaft der DB Cargo AG die Rolle des Rail-Carriers innerhalb der neuen Stinnes AG – der Dachgesellschaft für alle Transport- und Logistikaktivitäten der Deutschen Bahn AG – eingenommen hat.



Dr. Klaus Kremer  
Vorsitzender des Vorstands  
Railion Deutschland AG

Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland und der Europäischen Union blieb 2003 abermals hinter den verhalten positiven Erwartungen zurück. Dies spiegelte sich auch in der Gesamt-Transportnachfrage wider, die im Berichtsjahr in Deutschland stagnierte. Besonders erfreulich ist es, dass wir uns von dieser Entwicklung entkoppeln konnten und entgegen dem Trend der anderen Verkehrsträger Straße und Binnenschiff – ebenso wie unsere Wettbewerber im Schienengüterverkehr – mehr transportieren konnten. Wir führen diese Entwicklung auf mehrere Faktoren zurück: Zum einen greifen nun die Leistungsverbesserungen und Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre und machen so unsere Produkte und Leistungen für die Kunden aus Industrie, Handel und Logistik spürbar attraktiver. Wir begegnen den sich rasch wandelnden Anforderungen des Transportmarktes mit mehr Flexibilität und stärkerer Kundenorientierung. Zum anderen werten wir die Ankündigung der LKW-Maut als positiven Impuls für die Entscheidungsträger der Logistikbranche, verstärkt über Alternativen zum Straßentransport nachzudenken. Umso bedauerlicher für den Güterverkehr auf der Schiene in Deutschland sind die Verzögerungen zu werten, die nun bei ihrer Einführung zu beobachten sind.

Vor erhebliche Herausforderungen stellte uns, bedingt durch den Niedrigwasserausfall der Binnenschifffahrt im Sommer 2003, die zusätzliche Nachfrage im Bereich der Massengüter und des Seehafen-Hinterlandverkehrs. Wir – und damit meine ich insbesondere die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Produktion und dem Kundenservicezentrum – haben in dieser Situation die Leistungsfähigkeit von Railion und damit des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig bewiesen.

Besonders positiv stimmt uns die wirtschaftliche Entwicklung der Railion Deutschland AG. Neben Zuwächsen beim Umsatz ist hier insbesondere das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen hervorzuheben, welches wir im Berichtsjahr erheblich steigern konnten. Die operative Entwicklung übertrifft unsere Erwartungen und deutlich den Vorjahreswert. Die Sanierungsanstrengungen und der intensive Modernisierungs- und Investitionskurs der letzten Jahre tragen nun nachhaltig Früchte, in besonderer Weise aber auch die konsequente Aufwandssteuerung unseres fixkostenintensiven Geschäfts. Unser Leistungsvolumen befindet sich nach der Sanierungsphase auf einer tragfähigen Basis für weiteres

Wachstum. Die vor uns liegenden Chancen und Herausforderungen werden wir aus eigener Kraft angehen. Wir erwarten allerdings, dass sich die Politik in Deutschland und Europa konsequent der negativen Rahmenbedingungen annimmt, denen der Schienengüterverkehr im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern nach wie vor ausgesetzt ist.

Wichtigstes strategisches Thema war für uns im Jahr 2003 zweifelsohne die Integration der neuen Stinnes AG mit ihren vier Geschäftsfeldern Railion, Freight Logistics, Intermodal und Schenker. Das im Jahr 2002 begonnene, in Module unterteilte Integrationsprojekt konnte unsere Muttergesellschaft Stinnes AG planmäßig zum 1. September des Berichtsjahres abschließen. Damit wurde der Railion-Verbund konsequent auf seine Funktion als europäischer Carrier fokussiert, wohingegen die Vertriebsaktivitäten in den Geschäftsfeldern Freight Logistics für Massengüter, Intermodal für Kombinierte Verkehre und Schenker für verpackte Ware konzentriert wurden. Spediteuren bleibt der direkte und neutrale Zugang zu den Railion-Gesellschaften erhalten. Die Erkenntnisse aus dem Integrationsprojekt hinsichtlich der Marktbearbeitung und möglicher Synergieeffekte zwischen den Geschäftsfeldern der Stinnes AG haben wir konsequent in unsere Unternehmensaufstellung einfließen lassen und entsprechende Folgeprojekte zusammen mit den anderen Geschäftsfeldern der Stinnes AG angestoßen. Als besonders wichtige und auch beispielhafte Einzelmaßnahme mit Wirkung zum 1. Januar 2004 ist hier die Ausgliederung der Automotive-Aktivitäten und deren Bündelung bei Schenker zu erwähnen. Bei Schenker ist damit nun der weltgrößte Automobillogistiker entstanden, der sich durch ein einzigartiges Kompetenzprofil auszeichnet. Das Beteiligungsportfolio der ehemaligen DB Cargo AG haben wir ebenfalls der strategischen Aufstellung der neuen Stinnes AG entsprechend restrukturiert.

Ferner haben wir im Berichtsjahr weitere Schritte zur konsequenten horizontalen Integration des Railion-Verbunds umsetzen können. Zielsetzung hierbei war, das Synergiepotenzial innerhalb der Railion-Gruppe weiter zu erschließen und für den Schienengüterverkehr harmonisierte Prozesse in den Ländergesellschaften zu erzeugen. So haben wir zum Beispiel die Güterwagenvorhaltung für Dänemark und die Niederlande bei Railion Deutschland gebündelt und Railion Nederland Lokomotiven der deutschen Baureihe 232 zur Verfügung gestellt, die sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland fahren können. Dadurch wurde die niederländische Lokbaureihe 1600, die nur in geringer Stückzahl zur Verfügung stand, entbehrlich.

Das Berichtsjahr war für Railion auch geprägt von umfangreichen Vorbereitungen zur im Jahr 2004 zu vollziehenden Umsetzung des tiefgreifenden Projekts „Prozess Redesign Produktion“. Es wird dazu beitragen, Schnittstellen im komplexen Produktionssystem Schienengüterverkehr weiter zu optimieren und soll Unternehmertum und Ergebnisverantwortung nachhaltig in unserer Organisation verankern. Auf Kundenseite konnten wir innovativ die Produktoffensive mit den

für den Einzelwagenverkehr spezifizierten Produkten „Classic“ und „Quality“ fortsetzen und damit an die im Jahr 2002 eingeführten, bereits erfolgreichen Ganzzugprodukte „Plantrain“, „Variotrain“ und „Flextrain“ anknüpfen. Damit stehen den Kunden nun Leistungen von genau definiertem Profil zur Verfügung, die mit kundenindividuellen Leistungsbausteinen kombiniert werden können.

Lassen Sie mich zum Kernthema des Railion-Verbunds kommen, das 2003 Fortschritte auf vielen Verkehrsachsen brachte, aber auch nach wie vor durch erhebliche – teils politische – noch zu überwindende Hürden gekennzeichnet ist: Die Optimierung des grenzüberschreitenden, europäischen Schienengüterverkehrs im Sinne unserer Kunden. Eine Zahl ist dabei von besonderem Interesse. 2003 nahm der Anteil unserer internationalen Verkehre erneut um zwei Prozent zu und liegt nun bei 55 Prozent. Von großer Bedeutung sind für uns die volumenstarken, für mehr als zehn Prozent der Erlöse verantwortlichen alpenquerenden Verkehre mit Italien auf den drei Haupttrouten Gotthard, Lötschberg und Brenner. Auf allen drei Achsen gelangen 2003 nennenswerte Fortschritte. Mit dem Projekt „Mannheim–Alessandria“ wurden die Einzelwagenverkehre nach Italien gemeinsam mit den Partnern BLS Cargo und Trenitalia reorganisiert. Durch ein neues Hub-Konzept konnten Laufzeit- und Qualitätsverbesserungen für unsere Kunden erzielt werden. Ebenfalls in Produktionskooperation mit unserer 20-Prozent-Beteiligung BLS Cargo AG fahren wir seit Dezember 2003 wöchentlich 80 Züge über die Gotthardroute bis Chiasso mit Lokdurchläufen unserer Mehrfrequenzlok der Baureihe 185 von Deutschland aus. 65 Lokomotiven der Baureihe wurden zu diesem Zweck mit dem Schweizer Zugsicherungs- und Signalsystem ausgestattet. Umgekehrt laufen die Loks der BLS Cargo AG bis nach Mannheim durch. Erwähnenswert erscheint mir auch, dass wir in 2003 als erstes ausländisches Eisenbahnunternehmen überhaupt eine Zulassung in der Schweiz (Bodensee-Vorarlberg-Route) erhalten haben. Auch für die Brenner-Achse, die uns noch viel Wachstumspotenzial bietet, stimmen uns die in 2003 vollzogenen Schritte optimistisch. Die trinationale BrennerRailCargo Alliance bestehend aus Trenitalia, RailCargoAustria und Railion konnte die Pünktlichkeit in der bisher kritischen Süd-Nord-Richtung auf rund 80 Prozent anheben. Gleichzeitig haben wir unser zweites Standbein auf der Brennerachse weiterentwickelt. Mit dem 30,07-Prozent-Anteilserwerb zum 19. Januar 2004 am italienischen Bahnunternehmen RailTractionCompany S.p.A. sind wir nun auch an der alternativen Transportkette bestehend aus Lokomotion und RailTractionCompany durchgehend beteiligt. Wie geplant, konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember auch die durchgehende Zugförderung zwischen den Rangierbahnhöfen Mannheim und Metz (Frankreich) – ebenfalls mit Loks der Baureihe 185 – aufgenommen werden. Hier realisiert Railion für die Kunden Transportzeitverkürzungen von bis zu zwei Stunden. Im nächsten Schritt kommen hier ab April 2004 durchgehend zweisprachige Personale zum Einsatz. Hierfür haben wir im Berichtsjahr umfassende Sprach- und Betriebsausbildung vorgenommen.

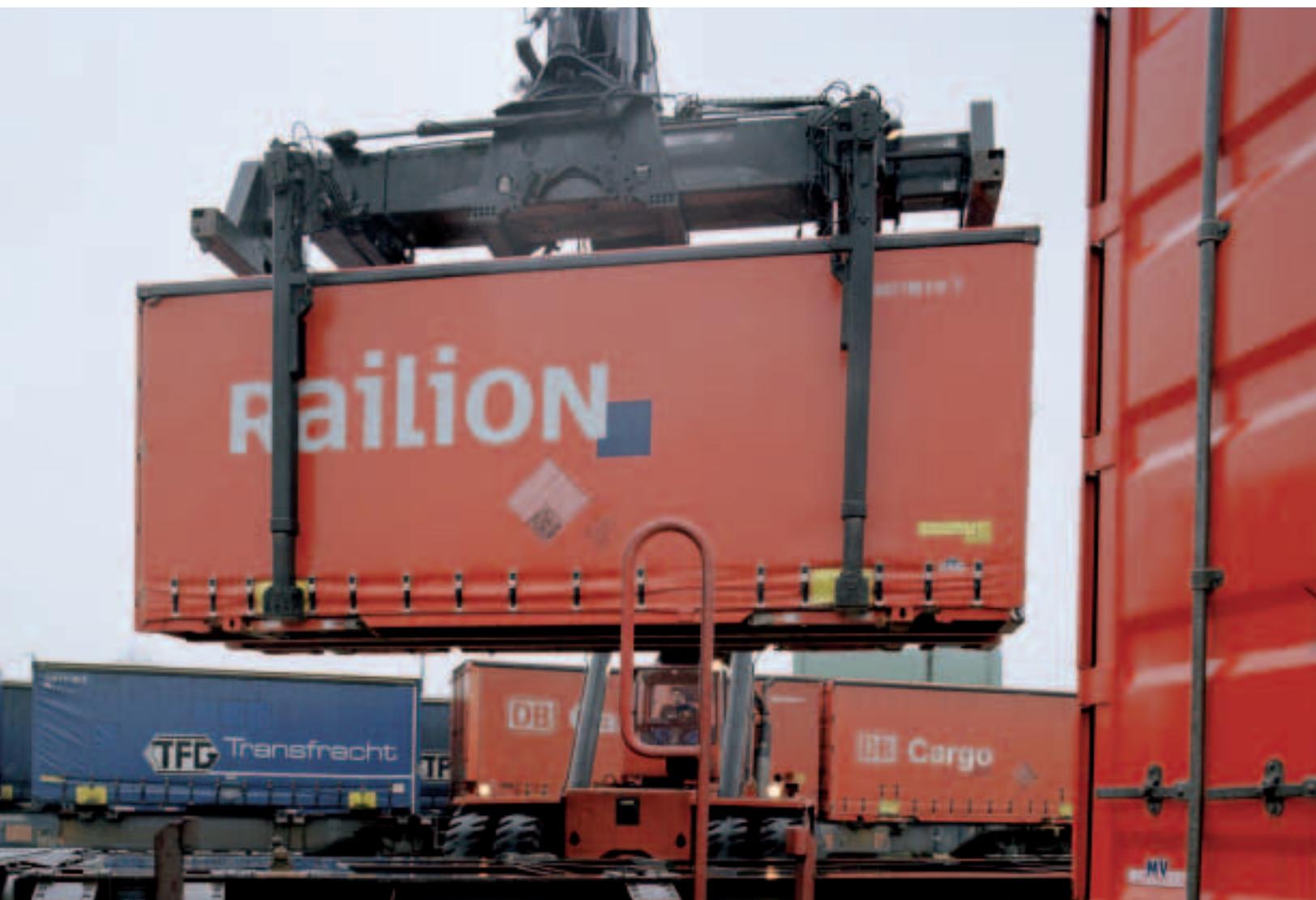
Danken möchte ich an dieser Stelle unseren Kunden, die uns im Berichtsjahr in einer Phase der Neustrukturierung außerordentliches Vertrauen entgegengebracht haben und die Partnerschaft zu uns weiter intensiviert haben. Große Anerkennung schulde ich auch unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Insbesondere das ungewöhnlich hohe Transportaufkommen im Herbst hat uns alle sehr gefordert.

Verehrte Leserinnen und Leser, wir haben im Jahr 2003 ein ambitioniertes Programm erfolgreich umgesetzt und werden – soviel ist versprochen – auch im laufenden Geschäftsjahr mit hoch gesteckten Zielen unterwegs sein. Für die Transportlogistik unserer Kunden, für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für unsere Umwelt und für die Menschen in Deutschland und Europa!

Ihr



Dr. Klaus Kremper  
Vorsitzender des Vorstands  
Railion Deutschland AG



- Ausrichtung als neutraler Carrier vollzogen – erweiterte Chancen aus der Zusammenarbeit im Stinnes-Verbund
- Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit erfolgreich umgesetzt
- Umsatz und Betriebliches Ergebnis nach Zinsen jeweils verbessert

## Deutliche Fortschritte im Berichtsjahr

Im Geschäftsjahr 2003 hat sich unsere mittlerweile als Railion Deutschland AG firmierende Gesellschaft erheblich weiterentwickelt. Zudem konnten wir wichtige Programme im Berichtsjahr erfolgreich umsetzen und so die Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern. Angesichts unverändert schwieriger Markt- und Wettbewerbsbedingungen setzten wir mit unserem Sanierungs- und Modernisierungsprogramm maßgeblich auf die Erfolge interner Maßnahmen. Zudem konnten wir im Berichtsjahr unsere Verkehrsleistung und Ertragskraft steigern.

### Erfolgreiche Weiterentwicklung des DB Konzerns schafft neue Perspektiven für Railion Deutschland

Als Konzernunternehmen sind wir eingebunden in die übergreifende strategische Weiterentwicklung des DB Konzerns. Hier ist es der Deutschen Bahn AG (DB AG) – als konzernleitender Management-Holding – gelungen, das von ihr geführte Konzernportfolio durch die Akquisition der Stinnes AG maßgeblich zu stärken. Die Marktstärke und Kompetenzen von Stinnes und deren Tochtergesellschaft Schenker AG im Transport- und Logistikbereich eröffnen zugleich dem DB Konzern auf seinem Weg zum internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister, wie auch speziell unserer Gesellschaft, neue Perspektiven. Die Integration der zum Verbleib im DB Konzern vorgesehenen Stinnes-Aktivitäten war mit Weiterentwicklungen der strategischen Ausrichtung, organisatorischen Anpassungen und Veränderungen der rechtlichen Strukturen verbunden.

Im Zuge der nachfolgend detaillierter beschriebenen Neuausrichtung der Stinnes AG wurde das zum Verbleib im DB Konzern vorgesehene Stinnes-Geschäft (Schenker) mit den bisherigen Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik zusammengeführt. Dieser Unternehmensbereich des DB Konzerns ist am 1. September 2003 erfolgreich mit der Stinnes AG als Führungsgesellschaft gestartet – der Marktauftritt erfolgt mit den Geschäftsfeldern Schenker, Freight Logistics, Intermodal und Railion.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Stinnes AG hat diese von der DB AG unter anderem die Anteile an der Railion GmbH, unserer direkten Muttergesellschaft, übernommen.

Die Railion Deutschland AG wie auch unsere Schwestergesellschaften im Geschäftsfeld Railion – die Railion Nederland N.V. (umfirmiert im Berichtsjahr, zuvor Railion Benelux N.V.) und Railion Danmark A/S – wurden konsequent auf die Funktion des allen Speditionen und Kunden gleichermaßen offen stehenden neutralen Carriers neu ausgerichtet.

Durch Übertragung der Vertriebsfunktion an die Stinnes AG zum 1. September 2003 wurde einerseits der Marktauftritt als Komplett-Anbieter im Verbund mit der Schenker AG gestärkt und andererseits die Fokussierung auf das Kerngeschäft „Carrier“ weiter vorangetrieben. Mit Wirkung zum 1. September 2003 haben die

Stinnes AG und die Railion Deutschland AG einen Agenturvertrag geschlossen. Danach tätigt die Stinnes AG die Geschäfte im Namen und für Rechnung der Railion Deutschland AG. Die Umsätze der Geschäftsfelder Freight Logistics und Intermodal, die direkt der Stinnes AG zugeordnet sind, werden weiterhin bei der Railion Deutschland AG ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Stinnes AG weist lediglich die für die Vermittlung der Verkehre in Rechnung gestellte Agenturprovision aus.

Die Beteiligungsstruktur im Unternehmensbereich Transport und Logistik wurde entsprechend auf die neuen Geschäftsfelder angepasst. Bisher von der Railion Deutschland AG gehaltene Tochtergesellschaften, deren Aktivitäten im Bereich der neu etablierten Geschäftsfelder Freight Logistics und Intermodal liegen, wurden zum Ende des Berichtsjahres an die Stinnes AG bzw. Schenker AG veräußert.

In der neuen Struktur erwarten wir aus der verbesserten Gesamtaufstellung des Unternehmensbereichs Transport und Logistik deutliche Vorteile. Mit den Kompetenzen von Stinnes können die von den Kunden vermehrt nachgefragten Komplettleistungen angeboten werden. Zudem besitzt Schenker im europäischen Landverkehr eine flächendeckende Vertriebsstruktur, auch dies ermöglicht eine umfassendere Bedienung der zunehmend internationaler und umfassender ausgerichteten Kundenanforderungen. Es bestehen damit deutlich verbesserte Möglichkeiten, den Verkehrsträger Schiene – und hier wollen wir uns als Railion Deutschland als führender Anbieter behaupten – einzubinden. Wir sehen in dieser Aufstellung mittelfristig deutlich verbesserte Wettbewerbschancen für uns, insbesondere auch im internationalen Bereich, zumal auch anderen Speditionen unverändert unsere Leistungen zur Verfügung stehen und diese von unseren verbesserten Angeboten profitieren werden.

### **Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit erfolgreich umgesetzt**

Wir sind gemessen an der erbrachten Transportleistung der mit deutlichem Abstand größte Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr. Allerdings befinden wir uns in einem herausfordernden Markt- und Wettbewerbsumfeld sowohl auf der Schiene (intramodal) als auch verkehrsträgerübergreifend (intermodal). Entsprechend gilt es, unsere Prozesse und Leistungen stetig zu verbessern, um angesichts der zunehmend härteren intramodalen Konkurrenz die Kostenführerschaft auf der Schiene bei gleichzeitig hoher Produktionsflexibilität zu erzielen. Dazu haben wir auch im Berichtsjahr unser mehrjähriges Gesamtprogramm zur Effizienzverbesserung kontinuierlich weiterverfolgt. Maßgebliche Beiträge kommen hier aus den Projekten im Rahmen des DB-konzernweiten Sanierungsprogramms „Fokus“. So konnte das im Vorjahr erfolgreich umgesetzte Sanierungs- und Rationalisierungsprojekt „MORA C“ (Marktorientiertes Angebot Cargo) in 2003 zum Abschluss gebracht werden. Dies trug erheblich zur Verbesserung der Leistungsqualität und der Kostenstrukturen bei. Mit dem neuen Projekt „PRP“ (Projekt Redesign Produktion) wird seit dem Berichtsjahr nun die interne Prozessoptimierung in den Vordergrund gerückt.

Ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit im Transportbereich ist eine verbesserte Leistungsfähigkeit in grenzüberschreitenden Verkehren. Hierfür haben wir die Kooperation innerhalb des Railion-Verbunds mit unseren Schwestergesellschaften Railion Nederland N.V. und Railion Danmark A/S weiter intensiviert. Durch die zunehmende Konzentration der Fahrzeugressourcen bei der Railion Deutschland AG wurde die Modernisierung des Fahrzeugparks kosteneffizient vorangetrieben, was unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter gestärkt hat.

## Gesamtwirtschaftliche Lage

Trotz der zunehmend europäischen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten war auch im Berichtsjahr eine hohe Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland gegeben. Diese blieb im Jahr 2003 deutlich hinter den ursprünglichen Prognosen zurück, während sich im internationalen Umfeld bereits wieder positive Trends zeigten:

- **Weltkonjunktur:** Die Weltkonjunktur hat sich im Laufe des Jahres 2003 wieder belebt. Neben der expansiven Wirtschaftspolitik in den USA und in Asien und verbesserten Finanzierungsbedingungen der Unternehmen hat auch das Nachlassen der weltpolitischen Unsicherheiten nach der Beendigung des Irak-Kriegs hierzu beigetragen. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 2,5 % eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+1,9 %).
- **Europa:** Im Euro-Raum lag der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit 0,4 % unter der bereits schwachen Vorjahresentwicklung (+0,9 %). Positive Impulse gingen lediglich von der Binnennachfrage aus. Der Export wurde durch die Aufwertung des Euro spürbar gebremst. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU mit knapp 1 % leicht höher aus als im Euro-Raum. Positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, die höhere BIP-Zuwachsraten erzielen konnten.
- **Deutschland:** In Deutschland nahm das reale Bruttoinlandsprodukt 2003 um 0,1 % im Vergleich zum Vorjahr ab (im Vorjahr: +0,2 %). Dabei wurde die geringfügige Zunahme der inländischen Verwendung (Effekt +0,1 Prozentpunkte) überkompensiert durch einen Rückgang des realen Exportüberschusses (Effekt -0,2 Prozentpunkte). Die Exportentwicklung in Deutschland wurde durch den hohen Euro-Kurs und die teilweise damit zusammenhängende Schwäche der Euro-land-Konjunktur gedämpft. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Die Investitionen blieben erneut unter dem Vorjahresniveau (Ausrüstungen: -3 %; Bauinvestitionen: -3,4 %). Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einer – wenn auch abgeschwächten – Fortsetzung des Rückgangs der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz in 2003 erneut (um rund 1 %) und entwickelte sich damit wieder schwächer als der private Konsum insgesamt.

## Entwicklung der relevanten Märkte

Angesichts der konjunkturellen Rahmendaten und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs haben wir uns am Markt erfolgreich behauptet und am Marktwachstum partizipiert.

Im europäischen Marktumfeld wird die Entwicklung maßgeblich vom marktanteilmäßig führenden Wettbewerb auf der Straße geprägt. Dies galt sowohl für die nordeuropäischen Länder als auch für Kontinentaleuropa und führte europaweit zu einem anhaltenden Preisdruck.

Geprägt durch die im Jahresverlauf zunehmende Erholung des dominierenden Straßengüterverkehrs hat die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene – Railion Deutschland AG und nicht bundeseigene Eisenbahnen –, Binnenschifffahrt und Straße – deutsche LKW ohne Nahbereich und ausländische LKW –) im Berichtsjahr trotz des schwachen wirtschaftlichen Umfelds – auf Basis vorläufiger Daten – um rund 1 % zulegen können (im Vorjahr: –0,2 %).

Nach einem schwachen Jahresbeginn zog die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr (deutsche LKW ohne Nahbereich + ausländische LKW) in der zweiten Jahreshälfte spürbar an. Eine Belebung der Nachfrage zeigte sich insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren; hiervon profitierten vor allem die ausländischen LKW. Negative Impulse gingen hauptsächlich von der schwachen Konjunktur, insbesondere im Baugewerbe und im Handel, aus. Diesen Bremseffekten stand jedoch ein – wenn auch geringer – Anstieg der Produktion im verarbeitenden Gewerbe gegenüber. Zusätzlich wirkten Basiseffekte aus dem Vorjahr im Bereich Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der besonderen Transportgüter (Container-, Stück- und Sammelgut). Auch Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt – wenngleich nicht annähernd in dem Ausmaß wie für die Schiene – haben das Ergebnis positiv beeinflusst. Im Gesamtjahr stieg die Verkehrsleistung um rund 2 % (im Vorjahr: +0,5 %).

Neben den schwachen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war unsere Verkehrsleistungsentwicklung belastet durch den sich weiter verschärfenden intramodalen Wettbewerb. Trotzdem konnten wir mit einem Verkehrszuwachs um 2,1 % auf 74,0 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) dem Negativtrend der letzten beiden Jahre (im Vorjahr: –2,7 %) entgegenwirken und den Marktanteil leicht ausbauen. Positiv wirkte im Berichtsjahr der Sondereffekt aus der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt infolge des Niedrigwassers. Hierbei profitierten wir stark von den Verkehrsverlagerungen im Bereich der Importkohle. Auch bei den Transporten von Halb- und Fertigwaren, Nahrungs-, Genuss- und Futter- sowie Düngemitteln konnten teils deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Eine stärkere Bedeutung in der Verkehrsleistung kommt vor allem dem Kombinierten Verkehr zu. Rückgänge zeigten sich hingegen unter anderem bei den Mineralölprodukten, den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, den chemischen Produkten sowie im dominierenden

Bereich Eisen und Stahl. Während von der Zunahme der Rohstahlproduktion in der ersten Jahreshälfte noch positive Impulse ausgingen, dämpften die Produktionsrückgänge im zweiten Halbjahr die Transportnachfrage kräftig. Im Vorjahresvergleich ergab sich zudem ein positiver Effekt aus dem Wegfall der hochwasserbedingten Einschränkungen.

Fortgesetzt hat sich wie im Vorjahr der Trend eines zunehmenden Anteils der grenzüberschreitenden Verkehre. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung beträgt mittlerweile mehr als 55 %.

Einschließlich unserer Schwestergesellschaften Railion Nederland N.V. und Railion Danmark A/S konnten wir im Geschäftsfeld Railion gemeinsam eine Verkehrsleistung von 79,9 Mrd. tkm erzielen. Dies ist ein Anstieg von 2,4 % gegenüber dem Vorjahreswert.

Die konzernfremden, nicht bundeseigenen Eisenbahnen konnten sowohl als Partner von Railion Deutschland als auch verstärkt im Wettbewerb einen deutlichen Verkehrsleistungsanstieg von rund 60 % verzeichnen. Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt legte um gut 4,5 % zu, erreichte somit im intermodalen Vergleich die größte Wachstumsrate und partizipierte überproportional am Gesamtmarktwachstum. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienengüterverkehr liegt damit – verkehrsleistungsbezogen – mittlerweile bei knapp 7 %.

Nach einer äußerst positiven Entwicklung im ersten Halbjahr brach die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte infolge des Niedrigwassers ein. Wegen der extremen Situation auf Rhein, Donau und Elbe konnten die Schiffe nur deutlich weniger Ladung befördern. Zeitweise wurde die Schifffahrt ganz eingestellt. Erst zum Jahresende hatte sich die Lage wieder leicht stabilisiert. Mit einem Rückgang um rund 9 % (im Vorjahr: –1 %) wurde zugleich ein Rekordtief der letzten Jahre erreicht.

## **Geschäftsverlauf**

### **Umsatzsteigerung in der Konjunkturflaute**

Mit 3.288 Mio. € lag der Umsatz im Berichtsjahr um 29 Mio. € (0,9 %) über dem Vorjahreswert. Der unverändert hohe intramodale Wettbewerb und Änderungen in Verkehrsrelationen ließen den Anstieg der Verkehrsleistung nicht voll im Umsatz sichtbar werden. In der Struktur konnte wie in den Vorjahren der Kombinierte Verkehr (KV) von dem Wachstum im Verkehrsmarkt stärker profitieren als der konventionelle Ladungsverkehr.

Im Geschäftsjahr 2003 haben wir 525 Mio. € oder 16,0 % (im Vorjahr: 15,4 %) des Umsatzes mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielt.

### **Komponenten der Ergebnisrechnung**

Getrieben durch die positive Umsatzentwicklung – die aktivierten Eigenleistungen lagen wie im Vorjahr mit 1 Mio. € auf niedrigem Niveau – stieg die Gesamtleistung leicht an und belief sich im Berichtsjahr auf 3.289 Mio. € (im Vorjahr: 3.260 Mio. €).

Mit 251 Mio. € stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr (211 Mio. €) deutlich an. Hierin wirkten sich auch Auflösungen von Rückstellungen aus, die durch erfolgreiche Rationalisierungsmaßnahmen und Prozessverbesserungen im bisher vorhandenen Umfang nicht mehr benötigt werden. Zudem enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge eine das Vorjahr betreffende Entschädigungsleistung für Hochwasserauswirkungen.

Der Materialaufwand konnte gegenüber dem Vorjahreswert um 58 Mio. € auf 1.493 Mio. € verringert werden. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch einen geringeren Aufwand für Instandhaltungsleistungen sowie die erfolgreichen Rationalisierungsanstrengungen. Erstmals wurden im Berichtsjahr für den im September 2003 zur Stinnes AG ausgegliederten Vertriebsbereich 29 Mio. € Agenturprovisionen gezahlt, mit der Personal- und Sachkosten abgegolten wurden.

Der deutliche Rückgang des Personalaufwands auf 974 Mio. € (im Vorjahr: 1.020 Mio. €) war neben dem Personalübergang der Mitarbeiter des Vertriebsbereichs zur Stinnes AG insbesondere den Sanierungserfolgen der Fokus-Projekte „Reduzierung Overhead“ und „MORA C“ zuzuschreiben. Der sanierungsbedingte Abbau der Mitarbeiteranzahl war durch die Inanspruchnahme der hierfür gebildeten Restrukturierungsrückstellung weitgehend ergebnisneutral.

Vollständig entfallen sind die in den Geschäftsjahren 1994–2002 gezahlten Ausgleichszahlungen des Bundes, die zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 gewährt wurden. Aus diesem Grund ergab sich im Vorjahresvergleich ein zu kompensierender Effekt von 41 Mio. € (davon 40 Mio. € im Personal- und 1 Mio. € im Materialaufwand).

Die Abschreibungen sind als Folge des weiterhin hohen Investitionsvolumens im Rahmen der Modernisierungsoffensive sowie des Einbaus zusätzlicher technischer Sicherungssysteme auf 195 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 154 Mio. €).

Der deutliche Rückgang im sonstigen Aufwand um 56 Mio. € auf 669 Mio. € spiegelt die erfolgreichen Sanierungsmaßnahmen wider. So konnten mit dem Abschluss von MORA C erneut Einsparungen bei Mieten und Pachten von 18 Mio. € erzielt werden, bei den Leistungen von Dritten konnten durch verstärkte Eigenleistungen 24 Mio. € eingespart werden.

Das Beteiligungsergebnis lag im Berichtsjahr mit 8 Mio. € nur leicht unter dem Vorjahreswert (10 Mio. €); der Rückgang wurde überwiegend durch die Abschreibung auf eine Beteiligung hervorgerufen.

Im Zinsergebnis von –31 Mio. € (im Vorjahr: –15 Mio. €) spiegeln sich die im Jahresdurchschnitt höheren verzinslichen Verbindlichkeiten wider.

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 186 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahres von 16 Mio. €. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Muttergesellschaft abgeführt.

### Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Betriebswirtschaftliche Bereinigungen betreffen Ergebnisbestandteile, die der Art nach ungewöhnlich, der Häufigkeit nach selten bzw. nicht ständig wiederkehrender Natur und der Höhe nach wesentlich sind. Um eine Verzerrung durch Beteiligungsergebnisse zu vermeiden, stellen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen zudem auf eine um das Beteiligungsergebnis korrigierte Größe ab.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2003	2002	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	186	16	+ 170
Korrektur Beteiligungsergebnis	- 8	- 10	+ 2
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	-	33	- 33
<b>Betriebliches Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>178</b>	<b>39</b>	<b>139</b>

Im Vorjahr wurde eine Rückstellungsbildung im Rahmen der konzernbezogenen Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen bereinigt.

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen operativen Gewinn in Höhe von 178 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €).

Aufgrund unserer langen Investitionszyklen fallen erhöhte Abschreibungen – und durch die anteilige Finanzierung über die Kapitalmärkte auch Zinsaufwendungen – früher an als die Rückflüsse aus gestiegenen Umsatzerlösen oder niedrigeren Kosten. Ebenso wird unsere Ergebnisentwicklung seit der Gründung auch durch die rückläufigen Altlastenerstattungen geprägt. Deshalb verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA bzw. EBITDA vor Altlastenerstattungen. Verglichen mit dem Vorjahreswert (208 Mio. €) stieg das EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) um 196 Mio. € auf 404 Mio. €. Unter Berücksichtigung des Entfalls der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand (im Vorjahr letztmalig in Höhe von 41 Mio. € gewährt) erhöhte sich das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr (167 Mio. €) um 237 Mio. €. Das für die Ermittlung des ROCE (Return on Capital Employed) verwendete EBIT (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern) verbesserte sich von 54 Mio. € im Vorjahr auf 209 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. €	2003	2002	Veränd.
<b>EBITDA (vor Altlastenerstattungen)</b>	<b>404</b>	<b>167</b>	+ 237
Altlastenerstattungen	–	41	– 41
<b>EBITDA</b>	<b>404</b>	<b>208</b>	+ 196
Abschreibungen	– 195	– 154	– 41
<b>EBIT</b>	<b>209</b>	<b>54</b>	+ 155
Zinsergebnis	– 31	– 15	– 16
<b>Betriebliches Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>178</b>	<b>39</b>	+ 139

## Wertschöpfung und Wertbeitrag

### Wertschöpfung

Die Wertschöpfung konnte aufgrund der gegenüber dem Vorjahr höheren Gesamtleistung und der verbesserten Aufwandsstruktur um 13,6 % auf 1.183 Mio. € gesteigert werden.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Gesamtleistung	3.289	3.260
Sonstige betriebliche Erträge	251	211
<b>Unternehmensleistung</b>	<b>3.540</b>	<b>3.471</b>
Materialaufwand <sup>1)</sup>	1.493	1.551
Sonstige betriebliche Aufwendungen	669	725
Abschreibungen (auf SAV und IVG)	195	154
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>1.183</b>	<b>1.041</b>

<sup>1)</sup> In 2002 nach verrechneten Erstattungen für Altlasten Deutsche Reichsbahn

Mit 82,3 % wurde wie im Vorjahr der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt. Die auf die Kapitalgeber entfallenden Anteile der Wertschöpfung haben sich gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Mitarbeiter <sup>1)</sup>	974	1.020
Öffentliche Hand (Steuern) <sup>2)</sup>	0	0
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	31	15
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	178	6
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>1.183</b>	<b>1.041</b>

<sup>1)</sup> In 2002 nach verrechneten Erstattungen für Altlasten Deutsche Reichsbahn

<sup>2)</sup> Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG

### Wertbeitrag: Kapitalrendite deutlich verbessert

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts unserer auch zukünftig umfangreichen Investitionsmaßnahmen das Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden.

Auf Basis der positiven EBIT-Entwicklung stieg der ROCE von 3,8 % im Vorjahr auf 15,1 %.

<b>Return on Capital Employed in Mio. €</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
EBIT	209	54
Capital Employed	1.390	1.444
<b>ROCE</b>	<b>15,1%</b>	<b>3,8%</b>

<b>Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	1.948	1.768
Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	0	0
Zwischensumme	1.948	1.768
Vorräte	20	20
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	271	243
Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig oder zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	845	583
Aktiver RAP	0	0
Passiver RAP	4	5
Netto-Umlaufvermögen	558	324
<b>Capital Employed</b>	<b>1.390</b>	<b>1.444</b>

## Bilanzstruktur

In 2003 stieg die Bilanzsumme um 188 Mio. € (+9,0 %) auf 2.288 Mio. €. Der Zuwachs resultierte maßgeblich aus dem mit unseren Investitionsprogrammen verbundenen Anstieg des Sachanlagevermögens (+183 Mio. € auf 1.947 Mio. €). Das Finanzanlagevermögen war durch den Abgang von Tochtergesellschaften (Verkauf zum Buchwert an die Stinnes AG bzw. Schenker AG im Rahmen der geschäftsfeldspezifischen Neuordnung der Beteiligungsstrukturen im Unternehmensbereich Transport und Logistik) rückläufig und reduzierte sich auf 48 Mio. € (im Vorjahr: 68 Mio. €). Die Erhöhung des Umlaufvermögens um 28 Mio. € (+11 %) auf 292 Mio. € wurde vor allem durch einen Anstieg der Forderungen gegen Gesellschaften des DB Konzerns von 22 Mio. € verursacht. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank trotz des weiter gestiegenen Investitionsvolumens von 87,4 % auf 87,2 %.

Das Eigenkapital blieb mit 435 Mio. € unverändert, hingegen sank die Eigenkapitalquote aufgrund der erneut angestiegenen Bilanzsumme von 20,7 % auf 19,0 %. Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten an der Bilanzsumme einen Anteil von 39,9 % (im Vorjahr: 43,8 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 41,1 % (im Vorjahr: 35,5 %). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 67,6 % (Vorjahr: 73,8 %). Die liquiden Mittel lagen mit 1 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Anlagevermögen	87,3	87,4
Umlaufvermögen	12,7	12,6
Aktiver RAP	0,0	0,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Eigenkapital	19,0	20,7
Rückstellungen	29,9	44,5
Verbindlichkeiten	50,9	34,6
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	14,0	6,8
Passiver RAP	0,2	0,2
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>2.288</b>	<b>2.100</b>

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 143 Mio. € auf 320 Mio. €, weitgehend als Folgewirkung der durch Inanspruchnahme (Restrukturierung) und Auflösung um 250 Mio. € verringerten Rückstellungen. Der darüber hinausgehende Anstieg der Verbindlichkeiten insgesamt begründet sich überwiegend im Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung.

## Investitionen

Im Berichtsjahr blieben die Brutto-Investitionen mit 381 Mio. € auf hohem Niveau (im Vorjahr: 355 Mio. €).

Schwerpunkte waren hier erneut die Investitionen im Rahmen unseres mehrjährigen Modernisierungsprogramms für elektrische Lokomotiven mit 252 Mio. € sowie die marktorientierte Modernisierung der Güterwagen mit 101 Mio. €.

In Finanzanlagen haben wir 19 Mio. € investiert.

## Finanzen

### Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die Railion Deutschland AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die Railion Deutschland AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der Deutschen Bahn AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesem Rating von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen uns im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

### Finanzierung des Investitionsprogramms in 2003

Im Berichtsjahr bewegten sich die Brutto-Investitionen sowie die Zugänge im Finanzanlagevermögen und der Cashflow vor Steuern auf vergleichbarer Höhe.

Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens – hier insbesondere im Rückstellungsbereich – wurden über die Konzernfinanzierung abgedeckt.

## Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter am 31. Dezember 2003 lag mit 23.733 Mitarbeitern um 2.422 Mitarbeiter (9,3 %) unter dem Wert zum Vorjahresende, der Jahresdurchschnitt mit 25.115 Mitarbeitern um 8,7 % unter dem Vorjahresniveau.

Im Rückgang spiegeln sich neben dem Betriebsübergang von 601 Vertriebs- und Verwaltungsmitarbeitern an die Stinnes AG intensive Anstrengungen wider, unsere Prozesse und Produktivitäten kontinuierlich zu verbessern. Die Veränderungen konnten erneut durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen umgesetzt werden. Die soziale Verpflichtung zu einer Intensivierung der Ausbildung wurde erfolgreich umgesetzt, so dass unsere Ausbildungsquote nochmals auf 4,1 % gesteigert werden konnte (im Vorjahr: 3,7 %).

Mitarbeiter per 31.12.	2003	2002	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	23.733	26.155	– 9,3
Auszubildende	970	963	+ 0,7
Ausbildungsquote	4,1%	3,7%	

## Weitere Informationen

### Neues Branchenprodukt „PaperSolution“

Mit „PaperSolution“ haben wir im Berichtsjahr ein Branchenprodukt für die Papier- und Zellstoff-Industrie etabliert, das seit Juni 2003 – zunächst nur national – die bedeutenden Produktions- und Verarbeitungsstandorte dieser Branche verbindet. In der Anfangsphase sind 38 Hauptrelationen und durch entsprechende Anschlüsse insgesamt mehr als 80 Relationen in dem Branchennetz integriert. „PaperSolution“ orientiert sich an den Anforderungen der Kunden: Um den zeitkritischen Produktionsabläufen dieser Branche Rechnung zu tragen, wird die Pünktlichkeit der Transporte durch fest planbare Laufzeiten und eine punktgenaue Abwicklung der Transporte eingehalten. Das Besondere an dem Branchenprodukt ist die Gliederung in integrale und optionale Produkteigenschaften. Integral sind Grundeigenschaften wie zum Beispiel der branchenspezifische Kundenservice an 24 Stunden/7 Tagen der Woche, die permanente Transportüberwachung, die Umweltbilanz und die proaktive Kundeninformation. Optionale Produkteigenschaften sind hingegen Servicebausteine wie das In-Time-Management und eine priorisierte Leerwagengestellung.

### **Railion Intermodal Traction GmbH startet als flexible**

#### **Tochtergesellschaft für den Containerverkehr**

Zum 1. April des Berichtsjahres nahm unsere Tochtergesellschaft Railion Intermodal Traction GmbH (RIT) als flexibles Bahnunternehmen für den Containerverkehr den Betrieb auf. Das Unternehmen zeichnet sich durch eine schlanke Organisation mit hoher Flexibilität aus und profitiert dabei vom Know-how und den Vorteilen des Konzernverbundes. Diese Erfolgsfaktoren sollen es RIT ermöglichen, den Marktanteil im Wettbewerb zu steigern. Wir sehen hierin Chancen für den Ausbau unserer Position im bedeutenden Wachstumsmarkt des Kombinierten Verkehrs, und zwar auch für den internationalen Bereich. In einem ersten Schritt wurde das Unternehmen mit der Durchführung der Albatros- und der nationalen Kombiverkehr-Relationen beauftragt. RIT startete mit 50 angemieteten Lokomotiven.

### **398 schwere Rangierlokomotiven erhalten umweltfreundliche**

#### **Dieselmotoren**

Mit einem groß angelegten Remotorisierungsprogramm werden wir unsere Vorreiterrolle als umweltfreundlichster Verkehrsträger im Güterverkehr weiter ausbauen. Bis zum Jahr 2009 werden bis zu 398 schwere Dieselmotoren der Baureihe 290 mit einem neuen Viertakt-Dieselmotor ausgerüstet, der bei höherem Leistungsvermögen und optimiertem Kraftstoffverbrauch ein deutlich verbessertes Abgasverhalten aufweist. Die 80 Tonnen schweren Lokomotiven werden bundesweit in großen Rangieranlagen zum Rangieren und Überführen von Zügen oder Zugeinheiten eingesetzt. Der Einbau der Motoren in die Fahrzeuge der Baureihe 290 findet sukzessive im Fahrzeuginstandhaltungswerk Cottbus im Rahmen von Regelinspektionen statt.

### **Neue Produkte auch im Einzelwagensystem**

Bereits im Vorjahr hatten wir erfolgreich eine Produktoffensive im Ganzzugsbereich gestartet – mit den klar definierten Produkten „Plantrain“, „Variotrain“ sowie „Flextrain“; die Unterschiede liegen in der Regelmäßigkeit der Verkehre und der Bestellflexibilität. Zusammengeführt wurden damit die Wünsche der Kunden nach maßgeschneiderten Lösungen und die Notwendigkeit einer Produktion nach standardisierten, planbaren Prozessen. Wir haben das Produktportfolio ab September 2003 im Einzelwagenverkehr komplettiert und unterstreichen damit zugleich dessen Zukunftsfähigkeit. Die zwei neuen Produkte im Einzelwagenverkehr, „Classic“ und „Quality“, ermöglichen dem Kunden, zwischen verschiedenen Leistungsniveaus wählen zu können. „Classic“ bietet die gewohnte Regeltransportzeit im nationalen Einzelwagenverkehr. Zusätzlich bietet es höchste Flexibilität hinsichtlich Transport, Mengen und Relationen: Ohne Reservierungspflicht kann der Transportauftrag bis zu 2 Stunden vor Abholung erteilt werden. Auch eine entgeltfreie Stornierung des Transportes bei abweichenden Plänen ist möglich. „Quality“ zeichnet sich durch

eine hohe Zuverlässigkeit und verbindliche Transportdauerzusage aus. Wir bieten dieses Produkt zunächst auf ausgewählten Relationen im nationalen Netz an. Es wird speziell überwacht und im System priorisiert behandelt, damit die Zusage eingehalten wird. Damit schaffen wir nicht nur Transparenz im Leistungsangebot, sondern versprechen den Kunden auch größere Zuverlässigkeit, einfachere Auftragsabwicklung und bessere Planbarkeit. Mit den neuen Produkten, die sich nach dem Baukastenprinzip aus verschiedenen Elementen zusammensetzen, können die Kunden zukünftig wählen, mit welchen Leistungsmerkmalen und zusätzlichen Serviceleistungen ihr Produkt ausgestattet sein soll.

#### **Joint-Venture „MarCo“ beendet**

Unser Joint-Venture MarCo Maritime Container Services S.p.A. mit der Contship Italia haben wir zum 31. Dezember 2003 aufgelöst. Dieses Joint-Venture hatte zum Ziel, intermodale Transportketten nach Zentraleuropa über die Südhäfen zu entwickeln. Da das Angebot vom Markt nicht wie erwartet angenommen wurde, haben wir uns gemeinsam mit unserem Partner entschieden, das Unternehmen aufzulösen und die Gesellschaft zu liquidieren.

### **Risikobericht**

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die Railion Deutschland AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und unmittelbar aus den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) abgeleitet ist. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

#### **Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung**

Zu den Risiken für die Railion Deutschland AG zählen:

■ **Marktrisiken** aus konjunkturellen und teilweise zyklischen Nachfrageentwicklungen. Im Güterverkehr wirken als Leistungstreiber die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen konjunkturellen und strukturellen Schwankungen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche intramodale wie auch verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Die eingeleiteten Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung sind neben der Optimierung unseres Leistungsangebots und der Entwicklung neuer Produkte die operative Gegenreaktion. Im Berichtsjahr wurde nach der Vollendung

der Angebotsoptimierung im Güterverkehr („MORA C“) die interne Prozessoptimierung mit dem Projekt „PRP“ (Projekt Redesign Produktion) nochmals in den Vordergrund gerückt.

- **Betriebsrisiken:** Schienengüterverkehr ist ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, durch kontinuierliche Qualitätssicherung und -verbesserung unserer Prozesse sowie darauf aufgebauten Incentive-Systemen.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem zentralen Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Im Jahr 2003 haben wir das Risikomanagement erneut verfeinert und die Verankerung in unseren Regelprozessen vorangetrieben. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken zu begrenzen.

### **Umfassendes Risikomanagementsystem**

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB Konzerns vorgegeben und durch uns und unsere Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Railion Deutschland AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzern-Controlling der DB AG fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern, der Bereich Controlling der Railion Deutschland AG als Risikomanagement-Koordinationsstelle für die Railion Deutschland AG und deren Tochtergesellschaften. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

### **Bewertung der derzeitigen Risikoposition**

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

### **Strategie**

Mit den bereits eingangs geschilderten Veränderungen des DB Konzerns haben wir eine neue, deutlich verbesserte strategische Perspektive erhalten. Damit ist die konzernweite Strategie „Offensive Bahn“ des DB Konzerns mit den drei Kernpunkten „Sanieren, Leisten, Wachsen“ im Transport- und Logistikbereich ein erhebliches Stück vorangekommen. In dieser neuen Gesamtaufstellung haben wir als Carrier eine klare Ausrichtung und beabsichtigen, unsere führende Position in den nächsten Jahren auszubauen.

### **Ausrichtung als neutraler Carrier vollzogen**

Im Gesamtkontext des Unternehmensbereichs Transport und Logistik nehmen wir im Geschäftsfeld Railion die Position eines neutralen Carriers ein, der seine Transportleistungen auf der Schiene den Vertriebsgeschäftsfeldern von Stinnes anbietet, aber gleichermaßen auch Speditionen zur Verfügung steht, die einen eigenen, direkten Zugang zum Wagenladungsverkehr wünschen. Diese bewusst neutrale Aufstellung ist die Voraussetzung, auch künftig alle Marktpotenziale bedienen zu können. Nicht zum DB Konzern zugehörige Speditionen werden auch in der Zukunft ihre hohe Bedeutung haben oder ausbauen können. Erste Erfahrungen lassen den Schluss zu, dass externe Speditionen und Logistikdienstleister weiterhin unsere Angebote nutzen, weil wir unsere neutrale Unternehmensaufstellung glaubhaft leben. Ein Beispiel hierfür ist der Ende 2003 unterzeichnete Rahmenvertrag zwischen Stinnes und dem Logistikunternehmen Hellmann, der ein eigenständiges Zugsystem des Kombinierten Verkehrs beinhaltet, welches seit Januar 2004 durch Railion gefahren wird.

### **Erweiterte Chancen aus der Zusammenarbeit im Stinnes-Verbund**

Zugleich besteht der Kernnutzen der Unternehmensbereichsstruktur für Railion darin, dass die Vertriebsgeschäftsfelder der Stinnes AG in der Lage sind, den Kunden komplette Logistikpakete zu offerieren – fokussiert auf den Massengutsektor (Freight Logistics), auf verpackte Ware (Schenker) sowie auf den Kombinierten Verkehr (Intermodal). Diese Aufstellung korrespondiert mit dem Trend zum teilweisen oder vollständigen Outsourcing der Transport- und Logistikfunktionen in Produktions- oder Handelsunternehmen. Hieran können wir durch Stinnes und Schenker

stärker partizipieren sowie dadurch perspektivisch Wachstum erzielen. In der Entwicklungsperspektive kommt uns für die notwendige Internationalisierung das dichte Standort- und Vertriebsnetz von Schenker in Europa zugute. Dieses werden wir gemeinsam auch für eine optimale Vermarktung von Transporten auf der Schiene – und für die verstärkte Akquise von Rückladungen – nutzen. Gerade mit Blick auf eine internationale Vertriebsposition waren wir zuvor wie andere europäische Bahnen nur sehr begrenzt angebotsfähig. Die breitere Vertriebspräsenz bietet große Chancen, den Railion-Verbund erfolgreich weiter ausdehnen und an der Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs überdurchschnittlich partizipieren zu können. Hierfür vermitteln wir aktuell der Schenker-Organisation das notwendige Wissen zum Thema „Transporte auf der Schiene“ und ermöglichen so optimierte Gesamtangebote. Die ersten Maßnahmen hierzu – wie beispielsweise eine Incentivierung der Schenker-Vertriebsmitarbeiter für den Verkauf von Bahntransporten – sind im Berichtsjahr erfolgreich angelaufen.

### **Internationalisierung des Schienengüterverkehrs als Schlüsselherausforderung**

Schienengüterverkehr ist aufgrund seiner Systemeigenschaften prädestiniert für weite Distanzen. Diese finden sich in Europa vorwiegend im grenzüberschreitenden Bereich. Die Statistik spiegelt die Zunahme der internationalen Verkehre wider: Zwischen 1993 und 2002 verdoppelte sich der Anteil grenzüberschreitender Bahntransporte und lag im Berichtsjahr für die Railion Deutschland AG bei rund 55 %. Gleichwohl ist der Bahnsektor in Europa nach wie vor national ausgerichtet. Unterschiedliche technische Systeme – Stromsysteme, Signalsysteme, Sicherungssysteme, Lichtraumprofile und Spurweiten – sowie aufwändige Grenzprozesse und die Einbindung einer Vielzahl von Unternehmen und Behörden in die Transportketten bremsen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs. Wir verfolgen deshalb als wichtiges strategisches Ziel, durch eine Aufstellung als europäischer Netzwerk-Carrier und damit die horizontale Integration von Schienengüterverkehrsunternehmen über Ländergrenzen hinweg diese Wachstumshürden zu überwinden. Der Railion-Verbund hat hier eine gute Startposition auf dem Weg als erste europäisch ausgerichtete Güterbahn, die aktuell in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark ein flächendeckendes Transportnetzwerk betreibt und in den anderen europäischen Staaten – insbesondere auf den wichtigen Achsen – durch Beteiligungen und Kooperationen präsent ist. Ziel im Sinne nahtloser, kundenorientierter Transportketten ist es, den Railion-Verbund durch Beitritte anderer Güterbahnen, Beteiligungen, enge Kooperationen sowie – dort wo es erforderlich ist – eigenes produktionselles Engagement weiter auszudehnen. Dabei spielen für uns vereinheitlichte zentrale Prozesse, einheitliche Kriterien zur Messung des wirtschaftlichen Erfolgs sowie definierte Qualitäts- und Leistungsstandards eine wesentliche Rolle. Gleichzeitig beinhaltet die Struktur im Geschäftsfeld Railion eine starke regionale Identität. Zugleich realisieren wir Synergien durch Know-how-Pooling und abgestimmte Produktionsprozesse.

Von besonderem Interesse in den nächsten Jahren sind die Transportkorridore Richtung Ost- und Südosteuropa, die aufgrund der EU-Osterweiterung besondere Perspektiven bieten. Hier gilt es, die sich bietenden Chancen gemeinsam mit verlässlichen und aktionsfähigen Partnern zu nutzen. Ferner spielt für uns der Alpen-transit Richtung Italien traditionell eine wesentliche Rolle mit weiterhin guten Wachstumsaussichten. Auf der Brenner-Achse gelang durch die Beteiligung an der RailTractionCompany S.p.A., die zum Januar 2004 wirksam wurde, ein wesentlicher Fortschritt. Ferner fahren wir seit Dezember 2003 wöchentlich 80 Zugpaare Deutschland–Italien gemeinsam mit unserem Produktionspartner BLS Cargo über die Gotthard-Strecke.

Erhebliches Wachstumspotenzial bietet der Transportmarkt Richtung Frankreich und Spanien, wo der Schienengüterverkehr bisher nur deutlich unterproportionale Marktanteile hat. Diesen Markt wollen wir über Leistungsverbesserungen erschließen. Im SNCF-Railion-Joint-Venture RailEuro-Concept konnten wir im Berichtsjahr gemeinsam bereits einen Teil der angekündigten Verbesserungen umsetzen. So fahren seit Dezember 2003 die Züge zwischen Mannheim und Metz ohne Lokwechsel an der Grenze sowie ab April 2004 ohne Lokführerwechsel und sparen damit rund zwei Stunden Transportzeit ein. Wir planen, dieses Modell auch für alle anderen Grenzübergänge zwischen Deutschland und Frankreich einzuführen.

Interessante Perspektiven bieten sich bedingt durch die hohen Transportdistanzen ferner auf der Achse nach Skandinavien. Bereits heute fahren wir hier durchgehende Zugläufe, ausgehend von der Drehscheibe Maschen bei Hamburg bis nach Schweden, und wollen die Zusammenarbeit der beteiligten Partner weiter intensivieren.

### **Wettbewerbsorientierte Ausrichtung und Partnerschaften**

Im Wettbewerbsverhalten der einzelnen Schienengüterverkehrsanbieter sehen wir heute und zukünftig sowohl scharfen Wettbewerb als auch zielführende Kooperationen. Wir sind der Überzeugung, dass es wesentliche Segmente im europäischen Schienengüterverkehrssektor gibt – wie beispielsweise das im harten Wettbewerb zum LKW stehende Einzelwagensystem, aber auch wesentliche Teile des Ganzzug-geschäfts –, die sich durch „economies of scale“ sowie wechselseitige Abhängigkeiten auszeichnen und daher die Kooperation der Marktteilnehmer nahe legen. Dabei sind in Zukunft Modelle unter den beteiligten Partnern zu entwickeln, die es ihnen auf einfache Art und Weise erlauben, Leistungen wechselseitig und vergütungsgerecht zu beziehen. Ein weiteres Feld der Kooperation liegt vielfach in der Nahbereichsbedienug. So kooperieren wir heute schon mit vielen – teils angestammten, teils neu entstandenen – regionalen Bahnen in der Flächenbedienug.

Einen scharfen Wettbewerb zu anderen Bahnen gibt es hingegen verstärkt bei margenstarken, einfach zu produzierenden Shuttle-Verkehren im Ganzzugsbereich und im Kombinierten Verkehr. Hier konnten unsere Wettbewerber in Deutschland bis dato jährliche Zuwachsraten von 40 bis 60 % – weniger mit Neuverkehren,

sondern vielmehr mit ehemaligen DB Cargo-Verkehren – erzielen. Wir rechnen mit einer Abschwächung dieses Wachstums sowie einem Konsolidierungsprozess unter den neuen Anbietern in den nächsten Jahren.

**Prozessorientierte Organisation im Railion-Verbund –  
für eine qualitativ hochwertige, kundenorientierte, kostengünstige  
und innovative Leistungserstellung**

Zu unseren strategischen Ausrichtungen zählt es, Ergebnisverantwortung und Unternehmertum nachhaltig in unserer Organisation zu verankern. Ferner geht es darum, Schnittstellen in den Prozessketten präziser als bisher zu gestalten und die Organisation für das internationale Wachstum von Railion vorzubereiten. Aus diesen Beweggründen werden wir im laufenden Geschäftsjahr eine Veränderung der internen Strukturen umsetzen. Wir arbeiten seit nunmehr zwei Jahren am Projekt „PRP“ und werden die daraus folgende neue Unternehmensaufstellung voraussichtlich zur Jahresmitte 2004 umsetzen. Damit verbunden ist eine neue zweistufige Organisationsstruktur (bisher dreistufig) und die Bildung dreier Transportbereiche für den Einzelwagenverkehr, für Ganzzüge sowie für den Kombinierten Verkehr. Begleitend dazu haben wir ein Veränderungsmanagement aufgesetzt, welches die Mitarbeiter frühzeitig und motivierend in die Veränderungen einbezieht.

**Fortführung des ambitionierten Investitionsplans**

Zur vorgenannten strategischen Ausrichtung gehört auch die Fortsetzung unseres Investitions- und Modernisierungsprogramms auf hohem Niveau. Im Mittelfristzeitraum bis 2008 werden wir voraussichtlich über 2 Mrd. € investieren, der deutliche Schwerpunkt liegt hier im Fahrzeugbereich. Im Bereich der Güterwagen gilt es, den immer spezifischer werdenden Kundenanforderungen voll gerecht zu werden. Zudem sind erhebliche Investitionen auch weiterhin für neue Lokomotiven vorgesehen, unter anderem in Form neuer Dieselstreckenloks. Zudem sollen perspektivisch bis 2008 etwa 40 Prozent der Elektroloks international einsetzbar sein.

**Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2004**

**Konjunkturelle Aussichten: Nur leichte Erholung im Jahresverlauf**

Nach den zurzeit vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2004 verbessern. Dabei sind die Prognosen für das internationale Umfeld unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt hat sich die Prognoseunsicherheit durch die wieder stabilisierte weltpolitische Situation verringert. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen Entwicklung.

- **Weltwirtschaft:** Die Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Geschäftsjahr – im Vergleich zu den infolge der Belastungen durch Terror, Kriegsängste und SARS vergangenen schwachen Jahren – weiter beleben.
- **Europa:** Im Euro-Raum ist noch keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und eine Belebung der Auslandsnachfrage positiv, die aufgrund der Konsolidierungsmaßnahmen der öffentlichen Haushalte restriktive Finanzpolitik eher abschwächend auswirken. Positive Effekte einer stärkeren Auslandsnachfrage werden durch einen weiterhin hohen Euro-Kurs gedämpft werden. Für das Gesamtjahr 2004 gehen wir deshalb von einem leichten Anstieg des BIP aus. Hingegen sollte die gesamtwirtschaftliche Produktion in den EU-Beitrittsländern weiterhin stärker wachsen als im EU-Durchschnitt.
- **Deutschland:** Für das Jahr 2004 lassen die vorliegenden Prognosen nur geringe Wachstumsraten erwarten. Der Export wird infolge der – wenn auch nur moderaten – weltwirtschaftlichen Erholung dynamischer wachsen als im Vorjahr, bleibt aber durch den hohen Euro-Kurs weiterhin belastet. Infolge der fortgesetzt schwachen Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung wird der private Konsum bestenfalls stagnieren. Der reale Einzelhandelsumsatz dürfte das Vorjahresniveau knapp verfehlen.

Für unsere unternehmerischen Entscheidungen halten wir bei teilweise differierenden Prognosen eine Ausrichtung an mittleren oder konservativen Einschätzungen für angeraten.

#### **Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2004 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. In der verkehrspolitischen Debatte erwarten wir insbesondere auf europäischer Ebene eine Fortsetzung der Liberalisierungsdiskussion mit Blick auf die unterschiedliche Öffnungsgeschwindigkeit der nationalen Schienenverkehrsmärkte. Deutschland nimmt bezüglich der Liberalisierung hier bereits eine führende Position ein. Alle Fortschritte einer übergreifenden Angleichung in Richtung des national bereits etablierten offenen Zugangs wären zu begrüßen. Kurzfristige Erfolge werden diesbezüglich jedoch nicht erwartet. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe ist die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Allerdings erwarten wir hier bei der Frage vergleichbarer Steuergesetzgebungen bzw. Anlastung von Kosten der Infrastrukturnutzung in 2004 keine positiven Impulse. Wir werden uns daher auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

### **Herausfordernde Marktperspektiven für den Güterverkehr**

Mit einer leichten Erholung der Weltkonjunktur werden sich im Geschäftsjahr 2004 die internationalen Transport- und Logistik-Märkte weiter positiv entwickeln. Auch im deutschen Güterverkehrsmarkt wird sich der Verkehrsleistungszuwachs bei einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität leicht verstärken. Eine anziehende Produktion im verarbeitenden Gewerbe, ein stabiler privater Verbrauch und ein dynamischer Außenhandel werden das Ergebnis stützen.

Im Straßengüterverkehr (ohne Nahbereich) wird sich der Verkehrsleistungsanstieg in 2004 nochmals leicht beschleunigen. Die ausländischen LKW werden auch in 2004 wieder am stärksten profitieren, zumal die von ihnen dominierten grenzüberschreitenden Verkehre das größte Wachstumspotenzial aufweisen und sie nach wie vor eine politisch in Kauf genommene günstigere Kostensituation haben. Auch die EU-Osterweiterung wird sich leistungssteigernd auswirken. Ein erwarteter Bremseneffekt über die LKW-Maut wird im laufenden Jahr ausbleiben.

Für die Binnenschifffahrt ist in 2004 von einem kräftigen Anstieg der Verkehrsleistung auszugehen. Auch wenn die positiven Impulse aus dem Umfeld nur leicht zunehmen, so wird allein der Basiseffekt aus dem Einbruch in 2003 infolge des Niedrigwassers das Wachstum stützen. Die Binnenschifffahrt wird im laufenden Jahr zwar am stärksten zulegen, aber dennoch deutlich hinter ihrem Leistungsniveau von 2002 zurückbleiben.

Der Schienengüterverkehr wird im laufenden Jahr leichte Wachstumsimpulse durch die Zunahme des Außenhandels und der Produktion im verarbeitenden Gewerbe erfahren. Zudem werden sich die Bremseffekte aus der anhaltend negativen Baukonjunktur abschwächen. Der Sondereffekt aus dem Einbruch der Binnenschifffahrt im Vorjahr wird im zweiten Halbjahr zu einem deutlich negativen Basiseffekt führen. Auch ein sich weiter verschärfender inter- und intramodaler Wettbewerb wirkt sich belastend aus. Insgesamt wird die Leistung des Schienengüterverkehrs in 2004 auf etwa dem gleichen Niveau wie 2003 verharren.

### **Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der Railion Deutschland AG**

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr den bereits 2001 mit der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen liegt der unternehmerische Fokus verstärkt auf der Verbesserung der Leistungsqualität und der konsequenten Wahrnehmung von Wachstumschancen. Wir gehen davon aus, dass wir mit den bereits abgeschlossenen und in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im Geschäftsjahr 2004 am Marktwachstum partizipieren können. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung

der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns ist für unsere Gesellschaft – bereinigt um Sondereffekte des Berichtsjahres – die Stabilisierung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen im Geschäftsjahr 2004 verbunden mit der Erwartung weiterer Ergebnissteigerungen in den Folgejahren. Angesichts der vorgenannten Prognosen und Erwartungen bezüglich der Markt-, Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen setzen wir hierfür auch im laufenden Geschäftsjahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2003	Erwartung 2004
Umsatzerlöse	3.288	↗ Mit konjunktureller Verbesserung positive Entwicklung erwartet
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	178	↘ Voraussichtlich unter Niveau des Berichtsjahres
Brutto-Investitionen	381	→ Etwa Stabilisierung auf dem vorhandenen Niveau
Cashflow	378	↘ Voraussichtlich unter Niveau des Berichtsjahres

- **Umsatz:** In der Erwartung, dass die über Monate hin positive Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung sich in einer tatsächlichen konjunkturellen Erholung niederschlägt, gehen wir von einer leichten Verbesserung des Umsatzes gegenüber dem Geschäftsjahr 2003 aus.
- **Ergebnis:** Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen wird unter dem im Berichtsjahr ausgewiesenen Wert erwartet. Ohne die Sondereffekte des Berichtsjahres wird von der erwarteten besseren Ressourcenauslastung und der anhaltenden Wirkung der bereits in den Vorjahren umgesetzten Restrukturierungs- und Prozessverbesserungs-Programmen eine operative Verbesserung erwartet.
- **Investitionen und Finanzierung:** Die Brutto-Investitionen werden im laufenden Jahr voraussichtlich sogar leicht über dem Investitionsniveau des Berichtsjahres liegen. Für den Cashflow ist die Ergebnisentwicklung maßgeblich. Wir werden zur Finanzierung des Investitionsprogramms zum Teil erneut die Konzernfinanzierung in Anspruch nehmen.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

#### Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Railion Deutschland AG, ihrer Geschäftsfelder oder Tochtergesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



# Jahresabschluss



- 31 Bilanz
- 32 Gewinn- und Verlustrechnung
- 33 Kapitalflussrechnung
- 34 Anhang
- 48 Bestätigungsvermerk

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2003

**Aktiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	1	4
Sachanlagen	(2)	1.947	1.764
Finanzanlagen	(2)	48	68
		<b>1.996</b>	<b>1.836</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	20	20
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	271	243
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1	1
		<b>292</b>	<b>264</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		0	0
		<b>2.288</b>	<b>2.100</b>

**Passiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	179	179
		<b>435</b>	<b>435</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(7)	<b>684</b>	<b>934</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(8)	<b>1.165</b>	<b>726</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>4</b>	<b>5</b>
		<b>2.288</b>	<b>2.100</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Umsatzerlöse	(12)	3.288	3.259
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	1
<b>Gesamtleistung</b>		<b>3.289</b>	<b>3.260</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	251	211
Materialaufwand	(14)	- 1.493	- 1.551
Personalaufwand	(15)	- 974	- 1.020
Abschreibungen		- 195	- 154
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 669	- 725
		<b>209</b>	<b>21</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	8	10
Zinsergebnis	(18)	- 31	- 15
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>186</b>	<b>16</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abzuführender Gewinn	(19)	- 186	- 16
<b>Bilanzverlust</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
<b>Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung</b>		<b>186</b>	<b>16</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		195	154
Veränderung der Pensionsrückstellungen		-3	6
<b>Cashflow vor Steuern</b>		<b>378</b>	<b>176</b>
Abschreibungen auf Finanzanlagen		2	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 247	- 97
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		0	2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 1	- 2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 28	- 26
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		54	2
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>158</b>	<b>55</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		6	9
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 381	- 355
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		38	5
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 19	- 31
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 356</b>	<b>- 372</b>
Auszahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		- 16	- 10
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		0	- 15
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		121	147
Einzahlungen aus langfristigem Transportvertrag		37	208
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		56	0
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-) Krediten		0	- 13
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>198</b>	<b>317</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(20)	1	1
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(20)	<b>1</b>	<b>1</b>

<sup>1)</sup> einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

## Entwicklung des Anlagevermögens Railion Deutschland AG

<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>			
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2003	Zugänge	Um- buchungen
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	17	0	0
	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	90	1	2
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0
	<b>95</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2.343	202	165
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	38	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28	13	0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	191	163	- 168
	<b>2.716</b>	<b>381</b>	<b>0</b>
<b>Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	38	15	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6	0	0
3. Beteiligungen	52	4	0
	<b>96</b>	<b>19</b>	<b>0</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>2.829</b>	<b>400</b>	<b>0</b>

Abgänge	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12. 2003	Vortrag zum 01.01. 2003	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2003	Stand am 31.12. 2003	Stand am 31.12. 2002
0	17	- 13	- 3	0	0	- 16	1	4
<b>0</b>	<b>17</b>	<b>- 13</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 16</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
- 3	90	- 22	- 3	0	2	- 23	67	68
0	5	- 1	0	0	0	- 1	4	4
<b>- 3</b>	<b>95</b>	<b>- 23</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>- 24</b>	<b>71</b>	<b>72</b>
- 1	22	- 6	- 1	0	0	- 7	15	15
- 33	2.677	- 888	- 177	0	29	- 1.036	1.641	1.455
- 1	38	- 22	- 3	0	2	- 23	15	16
- 6	35	- 13	- 8	0	6	- 15	20	15
- 1	185	0	0	0	0	0	185	191
<b>- 45</b>	<b>3.052</b>	<b>- 952</b>	<b>- 192</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>- 1.105</b>	<b>1.947</b>	<b>1.764</b>
- 37	16	- 5	0	0	4	- 1	15	33
- 6	0	- 6	0	0	6	0	0	0
- 4	52	- 17	- 2	0	0	- 19	33	35
<b>- 47</b>	<b>68</b>	<b>- 28</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>- 20</b>	<b>48</b>	<b>68</b>
<b>- 92</b>	<b>3.137</b>	<b>- 993</b>	<b>- 197</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>- 1.141</b>	<b>1.996</b>	<b>1.836</b>

## **Anhang**

für das Geschäftsjahr 2003

Die Railion Deutschland AG ist durch Umfirmierung mit Beschlussdatum der Hauptversammlung vom 1. Juli 2003 aus der DB Cargo AG, Mainz, entstanden. Die Änderung des Handelsregistereintrags erfolgte am 1. September 2003. Die Railion Deutschland AG ist im Handelsregister des Amtsgerichts Mainz unter der HRB-Nummer 7498 eingetragen.

Der Jahresabschluss der Railion Deutschland AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### **1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Abs. 2 EStR wurde bis zum 31. Dezember 2002 angewandt. Ab dem Geschäftsjahr 2003 wird die Abschreibung „pro rata temporis“ vorgenommen. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	<b>Jahre</b>
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Lokomotiven, Güterwagen	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 10

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Geld- bzw. Briefkurs des Entstehungstags umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 34–35 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Güterwagen und Lokomotiven – sowie 2 Mio. € auf Finanzanlagen vorgenommen.

Der Verzicht auf die Anwendung der Vereinfachungsregel nach § 44 Abs. 2 EStG für Zugänge ab 1. Januar 2003 hatte im Berichtsjahr keine wesentlichen Auswirkungen.

### 3 Vorräte

in Mio. €	2003	2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19	19
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
<b>Insgesamt</b>	<b>20</b>	<b>20</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 5 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) gebildet.

### 4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2003	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	198	0	200
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	53	14	31
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	16	1	11
Sonstige Vermögensgegenstände	4	0	1
<b>Insgesamt</b>	<b>271</b>	<b>15</b>	<b>243</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 26 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €).

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren überwiegend aus Lieferungen und Leistungen.

## 5 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 256 Mio. € und ist eingeteilt in 51.200.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Railion GmbH, Mainz, gehalten.

## 6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 179 Mio. € setzt sich zusammen aus dem Betrag, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der Deutschen Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital übersteigt, abzüglich des im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf Euro entnommenen Betrags.

## 7 Rückstellungen

in Mio. €	2003	2002
Rückstellungen für Pensionen	65	68
Steuerrückstellungen	7	6
Sonstige Rückstellungen	612	860
<b>Insgesamt</b>	<b>684</b>	<b>934</b>

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002
Verpflichtungen im Personalbereich	144	122
Restrukturierungsmaßnahmen	140	270
Ausstehende Eingangsrechnungen	125	157
Unterlassene Instandhaltung	108	191
Übrige Risiken	95	120
<b>Insgesamt</b>	<b>612</b>	<b>860</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubs- und Mehrarbeitsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

## 8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2003	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2002
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	63	63	0	0	7
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	245	5	28	212	208
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	236	232	4	0	95
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	592	262	16	314	395
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	0	0	3
Sonstige Verbindlichkeiten	26	26	0	0	18
davon aus Steuern	(6)	(6)	(0)	(0)	(6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(0)	(0)	(11)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.165</b>	<b>591</b>	<b>48</b>	<b>526</b>	<b>726</b>
davon zinspflichtig	321				143

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind jederzeit rückzahlbare langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 361 Mio. € (Vorjahr: 362 Mio. €) enthalten. Diese und Verbindlichkeiten aus den laufenden Lieferungs- und Leistungsbeziehungen gegenüber der DB AG in Höhe von 72 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €) sind mit den Forderungen der Railion Deutschland AG aus kurzfristigen Geldanlagen bei der DB AG in Höhe von 103 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €) verrechnet. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ist die Verpflichtung zur Ergebnisabführung (186 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren ausschließlich aus Lieferungen und Leistungen.

## 9 Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen für künftige Instandhaltungsleistungen.

## 10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2003	2002
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	444	444
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	126	422
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(42)
<b>Insgesamt</b>	<b>570</b>	<b>866</b>

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Kredite der EUROFIMA an die Deutsche Bahn AG wurden durch Sicherungsübertragung von Fahrzeugen der Railion Deutschland AG gesichert.

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der Railion Deutschland AG aus der Deutschen Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i.V.m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten umfasst die bis zum 31. Dezember 2003 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen sind oder bei der Deutschen Bahn AG verblieben sind.

## 11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2003	2002
Bestellobligo für Investitionen	847	1.040
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	539	588
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(333)	(383)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.386</b>	<b>1.628</b>

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Leasing hat für die Fremdfinanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2003 Leasingraten in Höhe von 34 Mio. € (Vorjahr: 42 Mio. €) gezahlt.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2003	2002
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	69	73
fällig 1 bis 5 Jahre	194	219
fällig über 5 Jahre	276	296
<b>Insgesamt</b>	<b>539</b>	<b>588</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2003	2002
Konventioneller Ladungsverkehr nach Marktbereichen		
Montan	961	951
Baustoffe	268	266
Chemie und Öl	486	528
Industriegüter	395	384
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	307	307
Übrige	114	54
	<b>2.531</b>	<b>2.490</b>
Kombinierter Ladungsverkehr	556	547
Sonstige	201	222
<b>Insgesamt</b>	<b>3.288</b>	<b>3.259</b>

Die Umsätze werden überwiegend im Inland erzielt.

### 13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2003	2002
Leistungen für Dritte	107	101
Material-/Energieverkäufe	12	30
Mieten und Pachten	4	6
Entschädigungen/Versicherungsleistungen für Schadensfälle	26	17
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	5	6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	72	26
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	3
Übrige betriebliche Erträge	21	22
<b>Insgesamt</b>	<b>251</b>	<b>211</b>

## 14 Materialaufwand

in Mio. €	2003	2002
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	321	345
Aufwendungen für bezogene Leistungen	902	843
Aufwendungen für Instandhaltungen	270	364
<b>Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)</b>	<b>1.493</b>	<b>1.552</b>
Zuwendungen des Bundes	(0)	- 1
<b>Insgesamt</b>	<b>1.493</b>	<b>1.551</b>

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

Die Zuwendungen des Bundes wurden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trug der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbauzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

## 15 Personalaufwand

in Mio. €	2003	2002
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	496	550
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	281	303
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	17	18
	<b>794</b>	<b>871</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	114	119
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	66	70
	<b>180</b>	<b>189</b>
davon für Altersversorgung	(83)	(91)
<b>Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)</b>	<b>974</b>	<b>1.060</b>
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	(0)	- 40
<b>Insgesamt</b>	<b>974</b>	<b>1.020</b>

Die im Jahr 2003 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 38 Mio. € (Vorjahr: 46 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

In den Löhnen und Gehältern sind 2 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierung enthalten.

In dem Betrag für Altersversorgung sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

Die Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) wurden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr.1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit wurden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstanden. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzierten sich die Zuwendungen jährlich und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

## 16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2003	2002
Mieten und Pachten	300	319
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	283	307
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4	6
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	7	6
Übrige betriebliche Aufwendungen	75	87
davon aus Steuern	(3)	(3)
<b>Insgesamt</b>	<b>669</b>	<b>725</b>

## 17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen	9	7
davon aus verbundenen Unternehmen	(5)	(6)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 2	-
Abschreibungen auf Beteiligungen	- 2	-
<b>Insgesamt</b>	<b>8</b>	<b>10</b>

## 18 Zinsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	10
davon aus verbundenen Unternehmen	(5)	(9)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 37	- 25
davon an verbundene Unternehmen	(- 21)	(- 22)
<b>Insgesamt</b>	<b>- 31</b>	<b>- 15</b>

## 19 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne

Das Ergebnis nach Steuern vom Einkommen und vom Ertrag wird aufgrund eines mit der Railion GmbH, Mainz, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

## 20 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Daneben bestehen bei der Konzernobergesellschaft Deutsche Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 103 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

## Sonstige Angaben

### 21 Mitteilung nach § 20 AktG

Die Railion GmbH hat der Railion Deutschland AG am 2. Februar 2002 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

### 22 Konzernverhältnisse

Die Railion Deutschland AG wird in den Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der HRB-Nummer 50000 hinterlegt.

### 23 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Amtsgericht Mainz unter der Nummer HRB 7498 hinterlegt.

### 24 Beschäftigte

	<b>2003</b> im Jahres- durchschnitt	<b>2003</b> am Jahresende	<b>2002</b> im Jahres- durchschnitt	<b>2002</b> am Jahresende
Arbeitnehmer	16.092	15.151	17.420	16.668
Zugewiesene Beamte	9.023	8.582	10.100	9.487
<b>Zwischensumme</b>	<b>25.115</b>	<b>23.733</b>	<b>27.520</b>	<b>26.155</b>
Auszubildende	860	970	865	963
<b>Insgesamt</b>	<b>25.975</b>	<b>24.703</b>	<b>28.385</b>	<b>27.118</b>

Beamte sind in der Regel mit Eintragung der DB Cargo AG, jetzt Railion Deutschland AG, dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die Railion Deutschland AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

Zum 1. September 2003 wurden 555 Mitarbeiter auf die Stinnes AG, Berlin, übergeleitet.

## 25 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2003	2002
Gesamtbezüge des Vorstands	1.403	1.434
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	64
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	83	88

Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 51–54 zu entnehmen.

## 26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Mainz, den 19. März 2004

Railion Deutschland AG  
Der Vorstand

## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Jahresabschluss wurde mit dem folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Railion Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 19. März 2004

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Marx)  
Wirtschaftsprüfer



---

## Dr. Klaus Kremper

Vorsitzender des Vorstands,  
Mainz

– seit 1. September 2003 –

- a) DB Telematik GmbH<sup>1)</sup>
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>
  - Rail Euro Concept SAS, Paris/Frankreich (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - Railion Danmark A/S,  
Kopenhagen/Dänemark (Vorsitz)<sup>1)</sup>

---

## Dr. Bernd Malmström

Vorsitzender des Vorstands,  
Mitglied des Vorstands  
der Deutschen Bahn AG,  
Vorsitzender des Vorstands  
der Stinnes AG,  
Berlin

– bis 31. August 2003 –

- a) Schenker AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - BRENNTAG AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - Stinnes Interfer AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - K+S Aktiengesellschaft
  - ThyssenKrupp Serv AG
- b) Hansa Rail GmbH<sup>1)</sup>
  - POLZUG GmbH<sup>1)</sup>
  - Stinnes Corporation, Tarrytown/USA (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (Beirat)
  - DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (Beirat)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung a.G. (Beirat)

---

## Robert Etmans

Ressort Personal,  
Eppstein/Taunus

- a) DB Vermittlung GmbH<sup>1)</sup>
- b) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

---

## Karl-Michael Mohsen

Ressort Wagenladungsverkehr,  
Seevetal

– bis 31. August 2003 –

- b) EuroShuttle A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>
  - Hangartner AG, Aarau/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>
  - NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH<sup>1)</sup>
  - Railion Danmark A/S,  
Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>

---

## Wilhelm Wegscheider

Ressort Finanzen und Controlling,  
Rödermark

- a) Schenker AG<sup>1)</sup>
  - DB Energie GmbH<sup>1)</sup>
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>
  - DB Systems GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>
  - DBFuhrparkService GmbH<sup>1)</sup>
  - RAILION ITALIA Services S.r.l.,  
Mailand/Italien (Verwaltungsrat, Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - Railog GmbH<sup>1)</sup>
  - Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Verkehr mbH<sup>1)</sup>

---

## Dr. André Zeug

Ressort Kombierter Verkehr,  
Berlin

– bis 31. August 2003 –

- b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)<sup>1)</sup>
  - EuroShuttle A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>
  - Hangartner AG, Aarau/Schweiz<sup>1)</sup>
  - INTERCONTAINER-INTERFRIGO SA,  
Brüssel/Belgien<sup>1)</sup>
  - Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG<sup>1)</sup>
  - Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH<sup>1)</sup>
  - MarCo Maritime Container Services S.p.A. i.L., Mailand/Italien<sup>1)</sup>
  - METRANS a. s., Prag/Tschechien<sup>1)</sup>
  - POLZUG GmbH<sup>1)</sup>
  - Railion Danmark A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>
  - Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Verkehr mbH<sup>1)</sup>

---

<sup>1)</sup> konzerninternes Mandat

a) Mitglied in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

---

## Dr. Bernd Malmström

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG, Vorsitzender des  
Vorstands der Stinnes AG,  
Berlin

– seit 26. November 2003 –

- a) Schenker AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
BRENTAG AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
Stinnes Interfer AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
K+S Aktiengesellschaft  
ThyssenKrupp Serv AG
- b) Hansa Rail GmbH<sup>1)</sup>  
POLZUG GmbH<sup>1)</sup>  
Stinnes Corporation, Tarrytown/USA  
(Vorsitz)<sup>1)</sup>  
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG  
(Beirat)  
DAL Deutsche Afrika-Linien  
GmbH & Co. KG (Beirat)  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
a. G. (Beirat)

---

## Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Vorsitzender des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG,  
Berlin

– bis 15. November 2003 –

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Regio AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Station & Service AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Netz AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
Stinnes AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Sach- und  
HUK-Versicherungsverein a. G.  
Dresdner Bank AG  
SAP AG  
Vattenfall Europe AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Akademie GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>  
Projektgesellschaft METRORAPID mbH<sup>1)</sup>  
Railog GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>  
Allianz Versicherungs-AG (Beirat)  
Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG  
(Beirat)  
COMMERZBANK AG (Landesbeirat Berlin)  
Deutsche Bank AG (Beirat Ost)

---

## Wolfgang Zell\*

Stellvertretender Vorsitzender  
des Aufsichtsrats  
– seit 26. November 2003 –  
Bereichsvorstand Güterverkehr TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Berlin

- a) S-Bahn Berlin GmbH  
Sparda-Bank Berlin eG

---

## Norbert Hansen\*

Stellvertretender Vorsitzender  
des Aufsichtsrats,  
Vorsitzender der TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Hamburg

– bis 31. August 2003 –

- a) Deutsche Bahn AG  
DB Fernverkehr AG  
DB Regio AG  
DB Station & Service AG  
DB Netz AG  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G. (Vorsitz)  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
(Vorsitz)  
DEVK Vermögensvorsorge-  
und Beteiligungs-AG

---

## Erika Albers\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
Railion Deutschland AG,  
Berlin

---

## Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG,  
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG<sup>1)</sup>  
DB Regio AG<sup>1)</sup>  
DB Station & Service AG<sup>1)</sup>  
DB Netz AG<sup>1)</sup>  
Stinnes AG<sup>1)</sup>  
Schenker AG<sup>1)</sup>  
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Partner für Berlin – Gesellschaft für  
Hauptstadt-Marketing GmbH
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>  
DB Dienstleistungen GmbH  
(Beirat, Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung a. G. (Beirat)

---

## Stephan Bernhardt\*

Leiter Rechtssekretariat der TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Frankfurt am Main

– seit 30. September 2003 –

---

## Dr. Lutz Bücken

Vorsitzender der Geschäftsführung der  
DB Dienstleistungen GmbH,  
Römerberg

– seit 16. November 2003 –

- a) DB Energie GmbH (Vorsitz)  
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)  
DB Systems GmbH (Vorsitz)
- b) Bw FuhrparkService GmbH  
DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)  
DEVK Allgemeine Lebens-  
versicherungs-AG (Beirat)

### Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG, Wetzlar

– bis 15. November 2003 –

- a) DB Fernverkehr AG<sup>1)</sup>
  - DB Regio AG<sup>1)</sup>
  - DB Station & Service AG<sup>1)</sup>
  - DB Netz AG<sup>1)</sup>
  - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DE-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH<sup>1)</sup>
  - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

### Rob den Besten

Ehem. Vorstandsvorsitzender der N.V. Nederlandse Spoorwegen, Bosch en Duin

– bis 15. November 2003 –

- b) Network Rail Ltd., London/Großbritannien
  - NH Hotels Netherlands (Vorsitz)
  - Stena Line BV
  - Strukton Groep nv, Utrecht/Niederlande
  - Telfort B.V., Amsterdam/Niederlande

### Dr. Malte Ehrig

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Finanzen,

Sankt Augustin

– bis 31. Oktober 2003 –

- b) Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH
  - Bundesanzeiger
  - Verlagsgesellschaft mbH
  - Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)
  - Projektplanungs-Gesellschaft mbH

### Joachim Fried

Leiter Zentrale Stäbe der Deutschen Bahn AG, Berlin

– seit 16. November 2003 –

- a) Schenker AG

### Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Vorsitzender des Vorstands der

DB Netz AG,

Idstein

– bis 15. November 2003 –

- a) DB Fernverkehr AG<sup>1)</sup>
  - DB Regio AG<sup>1)</sup>
  - DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup>
  - DB Systems GmbH<sup>1)</sup>
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung a.G. (Beirat)

### Dr. Thomas Held

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,

Vorsitzender des Vorstands der

Schenker AG,

Schermbeck

– seit 16. November 2003 –

- a) Schenker Deutschland AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - SCHENKER INTERNATIONAL AG<sup>1)</sup>
- b) BTL AB, Göteborg/Schweden<sup>1)</sup>
  - DB Akademie GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>
  - Frachtcontor Junge & Co. GmbH<sup>1)</sup>
  - Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland<sup>1)</sup>
  - Schenker & Co AG, Wien/Österreich<sup>1)</sup>
  - Schenker North AB, Göteborg/Schweden<sup>1)</sup>
  - Schenker S.A., Gennevilliers/Frankreich<sup>1)</sup>
  - Schenker, Inc., Freeport/USA<sup>1)</sup>
  - Stinnes S.A., Paris/Frankreich<sup>1)</sup>
  - Stinnes UK Ltd., Derby,
  - Derbyshire/Großbritannien<sup>1)</sup>

### Jörg Hensel\*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der

Railion Deutschland AG,

Hamm

- a) Deutsche Bahn AG
  - Stinnes AG

### Klaus Dieter Hommel\*

Bundvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA,

Königstein/Ts.

- a) Deutsche Bahn AG
  - DB Systems GmbH
  - DEVK Pensionsfonds-AG
  - DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

### Dr. Christoph Husmann

Leiter Controlling der Stinnes AG, Essen

– seit 16. November 2003 –

- a) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG

### Günther Kinscher\*

Vorsitzender des Betriebsrats Niederlassung Frankfurt am Main der Railion Deutschland AG,

Bebra

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

### Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,

Bonn

– bis 15. November 2003 –

- a) DB Regio AG
  - DB Netz AG

### Karl-Michael Mohnsen

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG, Seevetal

– seit 16. November 2003 –

- a) Schenker AG<sup>1)</sup>
- b) EuroShuttle A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>
  - Hangartner AG, Aarau/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>
  - NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH<sup>1)</sup>
  - Railion Danmark A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

<sup>1)</sup> konzerninternes Mandat

a) Mitglied in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003

bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

---

## Dr. Hans Walter Möller\*

Qualitätsbeauftragter Marktbereich Montan der Stinnes AG,

Iserlohn

- a) Sparda-Bank Münster eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

---

## Volker Pretorius\*

Vorsitzender des Betriebsrats der Railion Deutschland AG,

Obermoschel

- a) Stinnes AG

---

## Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Weiterstadt

– bis 15. November 2003 –

- a) DB Fernverkehr AG<sup>1)</sup>
  - DB Regio AG<sup>1)</sup>
  - DB Systems GmbH<sup>1)</sup>
- b) Bayerische Magnetbahn-vorbereitungsgesellschaft mbH<sup>1)</sup>
  - MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH<sup>1)</sup>
  - Projektgesellschaft METRORAPID mbH<sup>1)</sup>
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

---

## Wolfgang Reuter

Leiter Finanzen und Treasury der Deutschen Bahn AG, Berlin

– seit 16. November 2003 –

- a) DEVK Pensionsfonds-AG
- b) DBFuhrparkService GmbH
  - EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)
  - Dresdner Bank AG (Beirat Ost)

---

## Dr. Klaus Ridder

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG, Düsseldorf

– seit 16. November 2003 –

- a) Schenker AG<sup>1)</sup>
  - BRENNTAG AG<sup>1)</sup>
  - GBV Gesellschaft für Beteiligungsverwaltung AG<sup>1)</sup>
  - SBV Schenker Beteiligungsverwaltungs AG i. L.<sup>1)</sup>
  - SCHENKER INTERNATIONAL AG<sup>1)</sup>
  - Stinnes Interfer AG<sup>1)</sup>
  - Gerling-Konzern Allgemeine Versicherungs-AG
  - KBC Bank Deutschland AG
  - Rhein-Bergische Verlagsgesellschaft mbH
- b) BTL AB, Göteborg/Schweden<sup>1)</sup>
  - Stinnes Corporation, Tarrytown/USA<sup>1)</sup>

---

## Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Frankfurt am Main

– bis 15. November 2003 –

- a) DB Fernverkehr AG<sup>1)</sup>
  - DB Regio AG<sup>1)</sup>
  - DB Station&Service AG<sup>1)</sup>
  - DB Netz AG<sup>1)</sup>
  - Stinnes AG<sup>1)</sup>
  - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>
  - Dresdner Bank Luxembourg S.A., Luxemburg

---

## Dr. Friedemann Tetsch

Referatsleiter im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit,

Meckenheim

– bis 15. November 2003 –

---

## Knut Utermann\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Railion Deutschland AG,

Hamburg

---

## Bülent Yildiz\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats Niederlassung Mannheim der Railion Deutschland AG,

Karlsruhe

---

## Dr. André Zeug

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,

Berlin

– seit 16. November 2003 –

- a) Schenker AG<sup>1)</sup>
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)<sup>1)</sup>
  - EuroShuttle A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>
  - Hangartner AG, Aarau/Schweiz<sup>1)</sup>
  - INTERCONTAINER-INTERFRIGO SA, Brüssel/Belgien<sup>1)</sup>
  - Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG<sup>1)</sup>
  - Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH<sup>1)</sup>
  - MarCo Maritime Container Services S.p.A. i.L., Mailand/Italien<sup>1)</sup>
  - METRANS a. s., Prag/Tschechien<sup>1)</sup>
  - POLZUG GmbH<sup>1)</sup>
  - Railion Danmark A/S, Kopenhagen/Dänemark<sup>1)</sup>
  - Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Verkehr mbH<sup>1)</sup>

---

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

<sup>1)</sup> konzerninternes Mandat

a) Mitglied in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

## Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Railion Deutschland AG<sup>1)</sup> und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. Er führte zwei Beschlussfassungen im schriftlichen Verfahren durch.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats führte eine Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren durch und trat zu einer Sitzung zusammen. In der Sitzung wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzung am 6. Mai 2003 vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.



Dr. Bernd Malmström  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. Mai 2003 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2002 und die Gründung der Railion Intermodal Traction GmbH zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 26. November 2003 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Bernd Malmström zum neuen Vorsitzenden und Herrn Wolfgang Zell zum stellvertretenden Vorsitzenden sowie ein neues Mitglied des Ausschusses gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und des Präsidiums gewählt. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2004 befasst und die Budgetplanung 2004, die Mittelfristplanung 2004–2008 sowie die langfristigen strategischen Ziele der Railion Deutschland AG zur Kenntnis genommen. Er hat außerdem die im Zuge der organisatorischen Integration der Stinnes AG in den DB Konzern und der Neustrukturierung des Unternehmensbereichs Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG notwendig gewordenen Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand der Railion Deutschland AG beschlossen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2003 intensiv mit der Integration der Railion-Gruppe in den Unternehmensbereich Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG und in das neue Geschäftsmodell der Stinnes AG. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat über die Ergebnisse des Projekts MORA C und den Umsetzungsstand des Projekts PRP berichten. Weiter wurde der Aufsichtsrat kontinuierlich und ausführlich zu den Maßnahmen der Aufwandssteuerung, der

<sup>1)</sup> bis 31. August 2003 DB Cargo AG

Qualitätssicherung sowie den internationalen Aktivitäten und Beteiligungsangelegenheiten der Railion Deutschland AG informiert.

In den schriftlichen Verfahren wurden die Ergänzung der Tagesordnung zur Hauptversammlung um den Beschlussvorschlag zur Umfirmierung der DB Cargo AG in Railion Deutschland AG und eine personelle Angelegenheit beschlossen.

### **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Railion Deutschland AG zum 31. Dezember 2003 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 6. Mai 2004 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Railion Deutschland AG für das Geschäftsjahr 2003 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Railion GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der Railion Deutschland AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Bedingt durch die Integration der Stinnes AG in den DB Konzern und die Neustrukturierung des Unternehmensbereichs Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG gab es sowohl in der Besetzung des Aufsichtsrats als auch in der Besetzung des Vorstands der Railion Deutschland AG Veränderungen. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 5. November 2003 wurden die Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats mit Ausnahme von Herrn Dr. Norbert Bensele neu bestellt. Für die ausgeschiedenen Herren Rob den Besten, Klaus Daubertshäuser, Dr. Malte Ehrig (bereits am 31. Oktober 2003), Roland Heinisch, Thomas Kohl, Hartmut Mehdorn, Dr. Karl-Friedrich Rausch, Diethelm Sack und Dr. Friedemann Tetsch wurden die Herren Dr. Lutz Bücken, Joachim Fried, Dr. Thomas Held, Dr. Christoph Husmann, Dr. Bernd Malmström, Karl-Michael Mohnsen, Wolfgang Reuter, Dr. Klaus Ridder und Dr. André Zeug zu Aufsichtsratsmitgliedern der Railion Deutschland AG bestellt.

Für Herrn Norbert Hansen, der sein Mandat zum 31. August 2003 niedergelegt hat, wurde Herr Stephan Bernhardt gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Dr. Malmström legte mit Wirkung zum 31. August 2003 sein Mandat im Vorstand der Railion Deutschland AG und den Vorsitz des Vorstands der Railion Deutschland AG nieder. Zum gleichen Zeitpunkt legten die Herren Mohnsen und Dr. Zeug ihre Mandate im Vorstand der Railion Deutschland AG nieder. Der Aufsichtsrat dankt den Herren Dr. Malmström, Mohnsen und Dr. Zeug für die von ihnen geleistete Arbeit. Herr Dr. Klaus Kremper wurde mit Wirkung zum 1. September 2003 zum Vorsitzenden des Vorstands der Railion Deutschland AG ernannt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreterinnen und -vertretern der Railion Deutschland AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2003 geleisteten Einsatz.

Mainz, im Mai 2004

Für den Aufsichtsrat



Dr. Bernd Malmström

Vorsitzender

## Fahrzeuge

### BR 145 (Elektrolokomotive)



Die BR 145 gehört zur neuen Generation der Drehstromlokomotiven im Bestand des Güterverkehrs. Sie ist flexibel einsetzbar und hat ihre Leistungsfähigkeit auch im Personennahverkehr unter Beweis gestellt. Dank ihrer Leistung kann sie nicht nur die BR 140 ersetzen, sondern teilweise in die Leistungsbereiche der schweren sechsachsigen E-Loks vordringen.

Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1998 – 2000
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31.12.03	80

### BR 182 (Elektrolokomotive)



Die BR 182 wurde in einer Zahl von 25 Maschinen beschafft. Es handelt sich um Zweifrequenz-Loks, die auch im benachbarten Ausland einsetzbar sind. Ihre Leistung und Höchstgeschwindigkeit erlaubt Einsätze im hochwertigen Verkehr, z. B. auch vor Parcel Intercity-Zügen. Ein Haupteinsatzgebiet dieser BR sind grenzüberschreitende Verkehre nach Österreich.

Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Mehrsystemfähigkeit	Zweifrequenz (AC: 15 kV / 16,7 Hz, 25 kV / 50 Hz)
Anzahl 31.12.03	25

### BR 185 (Elektrolokomotive)



Die BR 185 ist eine Weiterentwicklung der BR 145. Als Einlösung einer Option bei der Industrie läuft derzeit ein Beschaffungsprogramm für 400 Fahrzeuge der BR 185. Die Gestaltung und Auslegung der Maschine gestattet bei Ausrüstung mit den landestypischen Zugsicherungs- und Zugfunksystemen den Einsatz im In- und Ausland.

Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2008
Leistung	5.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Mehrsystemfähigkeit	Zweifrequenz (AC: 15 kV / 16,7 Hz, 25 kV / 50 Hz)
Anzahl 31.12.03	147

### BR 189 (Elektrolokomotive)



Unter Einlösung einer Option zur BR 152 läuft ein Beschaffungsprogramm von 100 Triebfahrzeugen (Tfz) der BR 189. Mit der BR 189 verfügen wir über ein Fahrzeug, das strategisch auf den gesamteuropäischen Verkehrsmarkt ausgerichtet ist. Für den grenzüberschreitenden Verkehr sind neben den jeweiligen Zugfunk- und Zugsicherungseinrichtungen auch die länderspezifischen Zulassungen Grundvoraussetzung. Diese Voraussetzungen werden unter Beachtung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren geschaffen.

Hersteller	Siemens
Indienststellung	2003 – 2005
Leistung	4.200/6.000/6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Mehrsystemfähigkeit	Viersystem (AC: 15 kV / 16,7 Hz, 25 kV / 50 Hz; DC: 3 kV, 1,5 kV)
Anzahl 31.12.03	27

### BR 233 (Diesellokomotive)



In den Jahren 2002 – 2003 wurden im Werk Cottbus 64 Tfz der BR 232 in die BR 233 umgebaut. Schwerpunkt des Umbaus war der Einbau eines neuen Dieselmotors. Die Tfz der BR 233 sind, wie die BR 232 und deren Derivate (BR 234, BR 241), dieselelektrische Lokomotiven. Haupteinsatzgebiet ist der schwere Güterverkehr im nicht elektrifizierten Netz. Die Lok entspricht mit dem neuen Motor zeitgemäßen Umweltkriterien.

Hersteller	Lokomotivfabrik in der UdSSR
Indienststellung	1973 – 1982
Leistung	2.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anfahrzugkraft	290 kN
Anzahl 31.12.03	64

### BR 152 (Elektrolokomotive)



Als Ersatz für die schweren E-Loks der BR 150 und für Einsatzgebiete der BR 151/155 wurde die BR 152 beschafft. Die 170 Maschinen sind vielfach in Langläufen anzutreffen. Diese BR spielt ihre Fähigkeiten im schweren Güterverkehr aus.

Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31.12.03	170

**Hcceerr3 330 (Tube)**


Der geschlossene Autotransportwagen ist eine Neuentwicklung für den geschützten Kraftfahrzeug-Transport. Durch stabile Seitenwände und verschließbare Stirntüren werden die PKWs optimal gegen Witterungseinflüsse, Diebstahl und Vandalismus geschützt. Die vier zu einer Wageneinheit verbundenen Einzelwagen verfügen über ein elektrisch angetriebenes Hydrauliksystem, mit dem die Antriebe für Dach, Türen und Überfahrklappen gesteuert werden.

Länge über Puffer	54 m
Ladelänge unten/oben	52,68 m/52,50 m
Lastgrenze	48 Tonnen
Durchfahrhöhe unten	1,70 m
Durchfahrhöhe oben (Dach abgesenkt/angehoben)	1,96 m/2,36 m
Anzahl 31.12.03	68

**Hbbins 306**


Der großräumige Hbbins ist mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Der Zugang zur gesamten Ladefläche ist beidseitig möglich. Dies ermöglicht eine Be- und Entladung von einer Rampe wie auch von ebener Erde aus.

Volumen	105 m <sup>3</sup>
Ladebreite	2,90 m
Höhe	2,40 m
Fläche	41,3 m <sup>2</sup>
Anzahl 31.12.03	1.844

**Hbbins-tt 309**


Der Wagen Hbbins-tt 309 ist für die Beförderung von Autoteilen in Transportbehältern konzipiert. Zur Ladegutsicherung besitzt der Wagen an einem Wagenende eine verriegelbare Trennwand, die bis zu 2 m von der Stirnwand verschoben und verriegelt werden kann.

Volumen	115 m <sup>3</sup>
Ladebreite	2,58 m
Höhe	3,05 m
Fläche	37,7 m <sup>2</sup>
Anzahl 31.12.03	248

**Hirrs-tt 325**


Die Wageneinheit Hirrs-tt 325, bestehend aus zwei festgekuppelten Hbis-tt 293, ist für den Transport von nässeempfindlichen Gütern, insbesondere von Autoteilen in Ladegestellen, vorgesehen. Der Wagen besitzt ein auf Rollen geführtes Schiebewandensystem. Zur Ladegutsicherung besitzt jedes Element der Wageneinheit eine verriegelbare Trennwand. An den Längsseiten des Fußbodens sind Anschlagleisten zur Zentrierung der Ladung vorhanden.

Volumen	2x100,5 m <sup>3</sup>
Ladebreite	2,58 m
Höhe	3,05 m
Fläche	2x33,0 m <sup>2</sup>
Anzahl 31.12.03	285

**Slps-u 725**


Der Flachwagen Slps-u 725 wurde insbesondere für den Transport von Großblechen beschafft. Die Be- und Entladung der Großbleche erfolgt vorteilhaft in waagerechter Lage. Zur optimalen Ausnutzung der Begrenzungen beim Transport werden die Großbleche mittels des hydraulisch schwenkbaren Ladegerüsts in unterschiedliche Schrägstellungen gebracht. Das Ladegerüst kann in Stufen von 20 mm auf Ladegüter mit einer Breite von 2,85 m bis 5,50 m eingestellt werden.

Ladebreite	2,85 m bis 5,50 m
Ladelänge	19,00 m
Ladehöhe	2,21 m
Anzahl 31.12.03	150

**Sns 727**


Der Wagen Sns 727 ist insbesondere zur Beförderung von Rohren vorgesehen. Zur Aufnahme und Abstützung der Ladung sind Seitenrungen mit integrierter Niederbindeeinrichtung und auf dem Wagenboden Ladeschwellen angebracht. Die Spanngurte sind zur Schonung des Ladeguts mit einem elastischen Werkstoff ummantelt. Die Länge des Gurts ist so ausgelegt, dass auch Ladung im G2-Profil niedergebunden werden kann.

Ladebreite	2,85 m
Rungenhöhe über Ladeebene	1,98 m
Fläche	54,4 m <sup>2</sup>
Anzahl 31.12.03	209



**Railion Deutschland AG**

Rheinstraße 2  
55116 Mainz

[www.railion.com](http://www.railion.com)

**Der Geschäftsbericht sowie  
aktuelle Informationen sind  
auch im Internet abrufbar:**

[www.bahn.de/ir](http://www.bahn.de/ir)  
[www.bahn.de/presse](http://www.bahn.de/presse)

Copyright © 2004  
Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations  
Alle Rechte sowie technische  
Änderungen vorbehalten.

**Redaktion/Text**

Railion Deutschland AG,  
Ressort Finanzen und  
Controlling

Kommunikation  
Railion

Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations

**Beratung und  
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung  
H.-J. Dietz, Kelkheim

**Gestaltung**

Studio Delhi  
Konzept und Design  
Mainz

**DTP**

medienhaus:frankfurt  
Frankfurt am Main

**Lithografie**

Koch Lichtsatz & Scan  
Wiesbaden

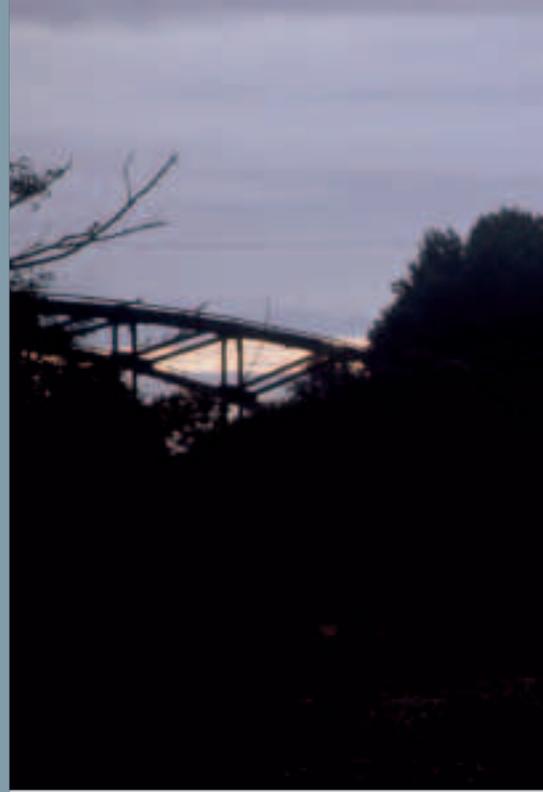
**Druck**

Color-Druck, Leimen

**Fotografie**

Deutsche Bahn

DB AG/Seyferth (Titel)  
DB AG/Neuhaus  
(S. 6, S. 29, S. 50)  
DB AG/Spielhofen (S. 30)  
DB AG/Klee (S. 60)



---

**Railion Deutschland AG**  
Rheinstraße 2  
55116 Mainz

[www.railion.com](http://www.railion.com)