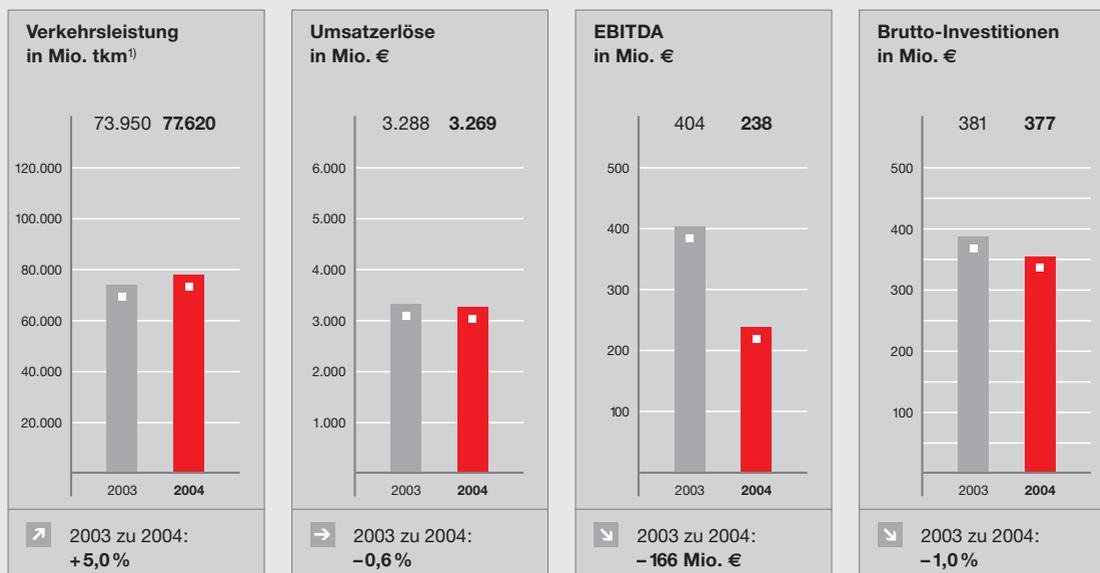


Railion Deutschland AG
Geschäftsbericht 2004

Entwicklung im Geschäftsjahr 2004



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2004	2003	Veränd. in %
Umsatz	3.269	3.288	- 0,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	12	186	- 93,5
EBITDA ³⁾	238	404	- 41,1
EBIT ⁴⁾	41	209	- 80,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	1	178	- 99,4
Return on Capital Employed	in % 2,4	15,1	-
Bilanzsumme	2.394	2.288	+ 4,6
Anlagevermögen	2.193	1.996	+ 9,9
Eigenkapital	435	435	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	748	321	+ 133,0
Cashflow vor Steuern	215	378	- 43,1
Brutto-Investitionen	377	381	- 1,0
Netto-Investitionen ⁶⁾	377	381	- 1,0
Mitarbeiter per 31.12.	23.037	23.733	- 2,9

Leistungskennzahlen		2004	2003	Veränd. in %
Beförderte Güter	Mio. t	270	268	+ 0,7
Verkehrsleistung	Mio. tkm ¹⁾	77.620	73.950	+ 5,0
Mittlere Transportweite	km	288	276	+ 4,3
Betriebsleistung	Mio. Trkm ⁷⁾	179,9	185,1	- 2,8

- 1) Tonnenkilometer = Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung
- 2) Die Railion Deutschland AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Railion GmbH
- 3) Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)
- 4) Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)
- 5) Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)
- 6) Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten
- 7) Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

30 Jahresabschluss

32 Bestätigungsvermerk

33 Bilanz

34 Gewinn-und-Verlustrechnung

35 Kapitalflussrechnung

38 Anhang

51 Organe

54 Bericht des Aufsichtsrats

58 Fahrzeuge



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

2004 war für uns – wirtschaftlich gesehen – ein ausgesprochen spannendes und anspruchsvolles Jahr. Auf der strategischen Seite konnten wir deutliche Fortschritte erzielen und unsere erfolgreiche europäische Unternehmensausrichtung weiterentwickeln. Zugleich war es das erste Geschäftsjahr, das die Railion Deutschland AG zusammen mit ihrer niederländischen und ihrer dänischen Schwestergesellschaft im Railion-Verbund in neutraler Aufstellung als europäisch ausgerichteter Rail Carrier des Deutsche Bahn Konzerns absolviert hat.

Ein gespaltenes Bild ergibt sich bei der Beurteilung unserer Verkehrsleistungs- und Ergebnisentwicklung. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland und der Europäischen Union ein weiteres Mal hinter den verhalten positiven Erwartungen zurückgeblieben ist. Gleichwohl hat verkehrsträgerübergreifend die Transportnachfrage in Deutschland im Berichtsjahr weiter zugelegt. Treiber war erneut die fortschreitende Internationalisierung der Volkswirtschaften. Daraus resultierten überproportionale Wachstumsraten bei grenzüberschreitenden und Transitverkehren. Mit einem Anstieg unserer Verkehrsleistung von fünf Prozent haben wir erfolgreich am Marktwachstum partizipiert – ein erfreuliches Indiz für die Akzeptanz der erzielten Fortschritte bei unseren Kunden aus Industrie, Handel und der Logistikbranche. Insbesondere Qualität und Pünktlichkeit unserer Leistungen konnten wir im Vergleich zum Vorjahr deutlich anheben. Zudem haben wir auch unsere Flotte weiter modernisiert. Einerseits durch neue, kundenspezifische Waggons und andererseits durch neue, zuverlässige und international einsetzbare Lokomotiven. Auch unsere umfangreichen Investitionen der letzten Jahre in vernetzte IT- und Kommunikationssysteme, wie zum Beispiel in unser KundenServiceZentrum in Duisburg oder in mobile Datentechnik auf den Rangierbahnhöfen, zeigen nun nachhaltige Wirkung – nicht zuletzt in einer kontinuierlich verbesserten Prozessqualität. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist unser Projekt „Prozess Redesign Produktion“, das wir im Berichtsjahr nach zweijähriger Laufzeit umsetzen konnten. Es beinhaltet eine neue, transparente Organisation, die Unternehmertum im Unternehmen fördert und eine eindeutige Kosten-, Ressourcen- und Auslastungsverantwortung in unserem fixkostenintensiven Unternehmen sicherstellt.

Allerdings spiegelt sich die positive Verkehrsleistungsentwicklung nicht in einer entsprechenden Ergebnisentwicklung wider. Sowohl Umsatz als auch Ergebnis erreichten nicht die Werte des Vorjahres. Zu berücksichtigen ist hierbei zwar, dass das Vorjahresergebnis durch Sondereffekte positiv beeinflusst war, allerdings mussten wir auch operativ einen deutlichen Ergebnisrückgang verzeichnen. Ursache für diese negative Entwicklung, die unserer Einschätzung nach auch 2005 anhalten wird, ist der seit Jahren stark zunehmende Wettbewerbs- und Preisdruck, der sich im Berichtsjahr durch die EU-Osterweiterung deutlich intensiviert hat. Wesentlicher Faktor



Dr. Klaus Krempner
Vorsitzender des Vorstands
Railion Deutschland AG

hierbei sind die länder- und verkehrsträgerbezogen ungleichmäßigen Rahmenbedingungen im europäischen Transportmarkt. Wir treten hier mit hohen Sozial-, Sicherheits- und Umweltstandards an, die in einem kostenorientierten Wettbewerbsumfeld nicht immer honoriert werden. Hier sind verkehrs- wie sozialpolitisch vernünftige Regelungen und Rahmenbedingungen gefragt. Auch der um eineinhalb Jahre verzögerte Mautstart hat den Preisdruck temporär verstärkt. Zusätzlich hat sich der intramodale Wettbewerb weiter intensiviert. Dabei attackieren unsere Wettbewerber vornehmlich die relativ einfach zu produzierenden, volumenstarken Ganzzüge, beteiligen sich jedoch weniger an der Entwicklung von neuen Verkehren auf der Schiene. Wir begrüßen den Wettbewerb auf der Schiene, weil er nachhaltig für mehr Dynamik im Schienengüterverkehr sorgt. Daher unterstützen wir auch die Politik in dem Bemühen um eine gleichmäßige Liberalisierung in Europa. Nur so können wir auch für uns die Wachstumschancen im europäischen Ausland nutzbar machen.

Die beschriebenen Entwicklungen haben für uns im Berichtsjahr zu einem durchschnittlichen Transportpreiserückgang von rund fünf Prozent geführt, bezogen auf den Tonnenkilometer. Auf der Aufwandsseite hatten wir daher seit Erkennbarwerden dieser Entwicklung im ersten Quartal des Berichtsjahres konsequent und unter Ausnutzung aller Potenziale gegengesteuert, um diese marktseitige Entwicklung so weit wie möglich zu kompensieren. Dabei konnten wir unsere ambitionierten Planungen zur Produktivitätssteigerung deutlich übertreffen, jedoch einen deutlichen operativen Ergebnisrückgang nicht vermeiden.

Lassen Sie mich abschließend auf unsere strategische, europäische Entwicklung eingehen, die im Berichtsjahr gut vorangekommen ist. Der Anteil der grenzüberschreitenden Transporte hat mittlerweile 56 Prozent erreicht. Unser Ziel ist es, den Kunden auf den europäischen Haupttransportachsen die vom Markt zunehmend geforderten grenzüberschreitenden Transporte aus einer Hand anbieten zu können und bei marktverträglichen Kostenstrukturen die Qualitätsführerschaft zu erreichen. Insbesondere auf der volumenstärksten europäischen Achse von den ARA-Häfen über das Ruhrgebiet bis nach Norditalien haben wir im Berichtsjahr marktwirksame Fortschritte gemacht. Unsere Tochtergesellschaft SFM, die im April 2005 zu Railion Italia umfirmiert worden ist, hat in Norditalien ihren kommerziellen Betrieb mit einem umfangreichen Angebot aufgenommen. Ferner haben wir als erste ausländische Güterbahn die Sicherheitsbescheinigung für die Schweizer Gotthardachse erhalten. So fahren wir seit Ende 2004 bereits 140 Züge pro Woche in durchgehender Verantwortung bis nach Italien. Diese Züge kommen nicht nur aus Deutschland, sondern auch von den Railion-Gesellschaften in den Niederlanden und Dänemark. Zusammen mit den wöchentlich 160 Zügen über die Lötschberg-Achse hat Railion nun im Schweiztransit einen Marktanteil von rund 40 Prozent. Ein eigenes Railion-Netzwerk in Mitteleuropa wird also zunehmend erkennbar. Aber wir setzen auch weiterhin auf Kooperation mit anderen Bahnen. Mit der SNCF Fret konnten wir unsere optimierten

Verkehre zwischen den deutschen und französischen Rangierbahnhöfen weiter ausbauen. Gemeinsam mit unseren Partnern werden wir im Projekt ZEUS die Verkehre Richtung Südosteuropa und Türkei weiterentwickeln, ebenso wie im „Vierachsenprojekt“ und mit einem bis Mitte 2005 zu gründenden Joint Venture mit der RZD den Korridor Richtung Polen, Russland und China.

Letztlich dienen alle unsere Maßnahmen nur einem Ziel: die Schiene für unsere Kunden in ganz Europa zu einer leistungsfähigen, zuverlässigen und umweltfreundlichen Transportalternative weiterzuentwickeln. Auf diesem Weg sind wir 2004 wiederum ein gutes Stück vorangekommen. Für das entgegengebrachte Vertrauen unserer Kunden bedanke ich mich an dieser Stelle sehr herzlich, ebenso wie ich das Engagement und die Flexibilität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausdrücklich hervorheben möchte.

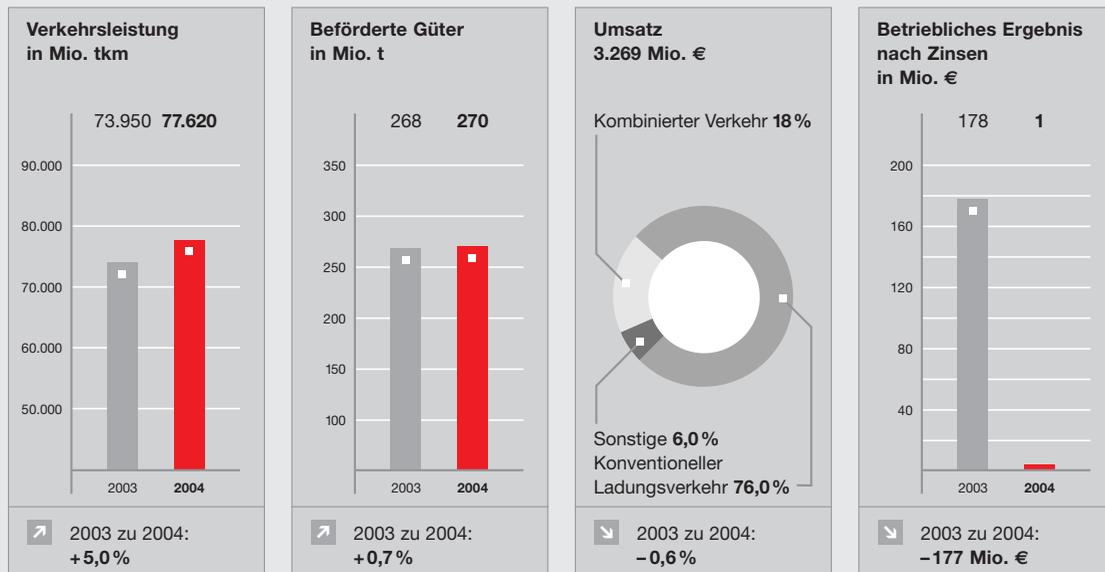
Wir werden 2005 gemeinsam alle Anstrengungen unternehmen, um unter den schwierigen Rahmenbedingungen des europäischen Transportmarkts als größte europäische Güterbahn unser wirtschaftliches Ergebnis positiv zu entwickeln und unseren Kunden im Ganzzugverkehr, im Einzelwagenverkehr sowie im Kombinierten Verkehr weiter optimierte Leistungen anbieten zu können.

Ihr



Dr. Klaus Kremper
Vorsitzender des Vorstands
Railion Deutschland AG





- Verkehrsleistung deutlich um 5% gesteigert
- Berichtsjahr geprägt von spürbarem Margendruck infolge verschärften Wettbewerbs
- Umsatz mit 3.269 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich gesunken, weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung initiiert



Weiterentwicklung im Geschäftsjahr

Der Unternehmensbereich Transport und Logistik des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) gliedert sich seit dem 1. August 2003 in vier Geschäftsfelder: Railion, Schenker, Intermodal und Freight Logistics. Diese werden von einer Dachgesellschaft, der Stinnes AG, geführt. Die Vertriebsaktivitäten für die Railion Deutschland AG werden dabei von der Stinnes AG auf Provisionsbasis wahrgenommen.

Die Railion Deutschland AG bildet zusammen mit ihren Schwestergesellschaften (Railion Danmark A/S und Railion Nederland N.V.) und ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Railion. Sie besteht aus einer Zentrale in Mainz, dem Kunden-

ServiceZentrum in Duisburg sowie einer bundesweiten Flächenorganisation. Sieben regionale Transportmanagements sorgen für die Abwicklung und Zugförderung des nationalen und grenzüberschreitenden Ferngüterzugverkehrs, 15 CargoZentren bedienen die rund 4.000 Kundengleisanschlüsse und nehmen die Rangieraufgaben wahr. Sechs regionale Instandhaltungen sorgen für eine optimale Fahrzeugverfügbarkeit. Das Kerngeschäft der Railion Deutschland AG ist das Erbringen von Schienengüterverkehrsleistungen.

Im Berichtsjahr hat sich die Railion Deutschland AG organisatorisch weiterentwickelt. Die Umsetzung des Projekts „Prozess Redesign Produktion“ (PRP) beinhaltete auch die Einführung einer neuen Unternehmensorganisation. Die neuen Transportbereiche Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr und Kombiniertes Verkehr arbeiten nun in eigenständigen Einheiten, die – soweit erforderlich – Leistungen untereinander beziehen. Der Bereich Fahrzeuge sorgt effizient für die Vorhaltung und Instandhaltung von Triebfahrzeugen und Güterwagen. Die neue Organisation fördert durch ihre Transparenz und die eindeutige Zuordnung von Ressourcen und Kosten unternehmerisches Handeln. Sie greift in ihrer Logik für das gesamte Geschäftsfeld Railion und ist für eine weitere europäische Expansion ausgelegt. Aus der veränderten internen Aufstellung ergeben sich verbesserte Perspektiven für die Umsetzung unserer Rationalisierungs- und Wachstumsziele.

Im Juni 2004 hat sich die Railion Deutschland AG mit 95 % an der privaten italienischen Eisenbahngesellschaft Strade Ferrate del Mediterraneo S.r.l. (SFM), Messina, Italien, beteiligt. Italien ist unser wichtigster Auslandsmarkt und weist dabei hohe Wachstumsraten auf. Die zunehmenden Kundenanforderungen nach internationalen Transporten aus einer Hand mit gleich bleibend hoher Qualität sowie der verstärkte Wettbewerb auf der wichtigen Achse Deutschland – Schweiz – Italien erforderten eine starke strategische Positionierung, um Marktanteile zu sichern und wettbewerbsfähiger zu werden. Durch die Übernahme der im April 2001 gegründeten SFM verfügen wir über eine eigene Produktionsgesellschaft in den Wirtschaftszentren in Nord-West-Italien. Die Gesellschaft hat ihre Aktivitäten Ende des Berichtsjahres mit der Inbetriebnahme ihrer ersten modernen Lokomotiven gestartet. Dieser strategische Schritt steht in Ergänzung zu den bestehenden Kooperationen mit der italienischen Staatsbahn Trenitalia und der Rail Traction Company (RTC), an der die Railion Deutschland AG mit 30 % beteiligt ist.

Im Rahmen der Bereinigung unseres Beteiligungsportfolios und unserer Ausrichtung auf die Schienen-Carrier-Funktion wurden mehrere Gesellschaften mit dem Schwerpunkt Kombiniertes Verkehr innerhalb des DB Konzerns umgehängt. Dabei handelt es sich unter anderem um den 50-prozentigen Anteil an der Kombiverkehr GmbH sowie die Anteile an verschiedenen Umschlagterminals. Darüber hinaus haben wir unseren zehnpromtigen Restanteil an der deutschen Sparte der ABX an die ABX Transport & Logistics GmbH verkauft. Ebenso wurde der 29-prozentige Anteil an der Transpetrol GmbH, Hamburg, veräußert. Käufer war die VTG Lehnkering AG.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Trotz der zunehmend europäischen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten war auch im Berichtsjahr eine hohe Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland gegeben. Diese war auch im Berichtsjahr nur verhalten, allerdings hat sich die Erholung der deutschen Wirtschaft im Berichtsjahr gefestigt.

■ **Weltkonjunktur:** Der sehr kräftige Aufschwung der Weltwirtschaft hat im Verlauf des Jahres 2004 infolge des starken Ölpreisanstiegs und einer Abschwächung wirtschaftspolitischer Impulse an Fahrt verloren. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 4 % aber eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+2,5 %). Die Zugmaschine der Weltwirtschaft blieben die USA mit einem Bruttoinlandsprodukt-(BIP-)Wachstum von 4,4 %. Die asiatischen Volkswirtschaften zeigten unverändert eine relativ hohe gesamtwirtschaftliche Dynamik. So nahm in China, dem zweiten Zentrum des weltwirtschaftlichen Aufschwungs, das BIP um fast 9,5 % zu. In Japan fiel das Wachstumstempo mit einem BIP-Zuwachs von knapp 3 % mehr als doppelt so hoch aus wie im Vorjahr.

■ **Europa:** Die Konjunktur im Euro-Raum erholte sich im Berichtsjahr spürbar, verlief aber mit einem BIP-Anstieg von knapp 2 % deutlich schwächer als in anderen Regionen der Welt und in den übrigen europäischen Ländern. Begünstigt wurde die konjunkturelle Erholung durch eine robuste weltwirtschaftliche Nachfrage, die die Effekte des Ölpreisanstiegs kompensierte. Demgegenüber nahm die Inlandsnachfrage bei annähernd neutraler Finanz- und weiterhin expansiv ausgerichteter Geldpolitik nur verhalten zu. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU-15 mit knapp 2,5 % leicht höher aus als im Euroraum. Deutlich positiv entwickelten sich auch die Länder in Mittel- und Osteuropa.

■ **Deutschland:** Nach ersten Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm in Deutschland das reale BIP in 2004 um 1,7 % zu (im Vorjahr: -0,1 %). Gestützt wurde die Wirtschaftsentwicklung insbesondere von einem Anstieg des Exportüberschusses, während die binnenwirtschaftliche Schwäche weiter anhielt. Trotz des hohen Euro-Kurses stieg der Export mit 8,2 % kräftig. Ausschlaggebend hierfür waren der weltwirtschaftliche Aufschwung und die damit verbundene höhere Nachfrage nach Investitionsgütern. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete hingegen im Inland sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Ausgelöst durch Export und Produktion zogen zwar die Ausrüstungsinvestitionen im Jahresverlauf an (+1,2 %), die Bauinvestitionen aber lagen erneut unter dem Vorjahresniveau (-2,5 %). Insgesamt verzeichneten die Anlageinvestitionen somit einen geringen Rückgang. Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einem leichten Rückgang der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr (-0,3 %). Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr (-1,7 %).

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

Deutlich positive Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld führten im Berichtsjahr – auf Basis vorläufiger Daten – zu einer kräftigen Zunahme der Verkehrsleistung im deutschen Gesamtmarkt (Schiene – Railion Deutschland AG und andere Bahnen –, Binnenschifffahrt und Straße – deutsche LKW ohne Nahbereich und ausländische LKW –). Mit einem Anstieg um rund 6 % hat sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahr (+1,7%) mehr als verdreifacht.

Trotz der Belastungen durch den negativen Basiseffekt aus den Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt infolge des Niedrigwassers in 2003 und eines anhaltend starken inter- und intramodalen Wettbewerbs konnte die Railion Deutschland AG ihre Verkehrsleistung deutlich steigern. Der Verkehrszuwachs um 5 % (im Vorjahr: +2,1%) auf 77,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ist vor allem auf die kräftigen Impulse aus der starken Rohstahlproduktion zurückzuführen. Neben den positiven Entwicklungen in den Bereichen „Eisen/Stahl“ und „Eisenerze“ war aber auch bei den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, den Mineralölprodukten sowie bei den Chemieverkehren ein deutliches Plus zu verzeichnen. Im Kombinierten Verkehr konnte der starke Zuwachs aus dem Vorjahr nicht wiederholt werden, die Entwicklung blieb jedoch positiv. Einen kräftigeren Rückgang gab es lediglich bei den landwirtschaftlichen Produkten, was auf die gegenüber dem Vorjahr ausgebliebenen Getreide-Exporte zurückzuführen ist.

Fortgesetzt hat sich wie in den Vorjahren der Trend eines zunehmenden Anteils der grenzüberschreitenden Verkehre. Ihr Anteil an unserer Verkehrsleistung beträgt mittlerweile 56 %.

Auch im Geschäftsfeld Railion des DB Konzerns (einschließlich unserer Schwestergesellschaften Railion Nederland N.V. und Railion Danmark A/S) konnten wir die Wachstumsrate des Vorjahres (2,4 %) mit einem Anstieg um 5,2 % auf 84 Mrd. tkm nochmals übertreffen.

Die anderen Eisenbahnen in Deutschland verzeichneten sowohl als Partner von Railion Deutschland als auch verstärkt im scharfen Wettbewerb erneut einen deutlichen Verkehrszuwachs und erreichten mit einem Zuwachs von rund 50 % annähernd die Wachstumsrate des Vorjahres (52,6 %). Ihr Marktanteil am Schienengüterverkehr hat sich damit weiter erhöht und liegt mittlerweile – verkehrsleistungsbezogen – bei über 10 %.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt konnte damit seine Verkehrsleistung nach der guten Entwicklung im Vorjahr (+4,7%) nochmals deutlich steigern und zeigte sich mit einem Anstieg um 8,2 % erneut als Wachstumsträger des Verkehrsmarkts. Der Marktanteil wurde somit auf rund 16,8 % weiter ausgebaut.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW ohne Nahbereich und ausländische LKW) zog die Verkehrsleistung um gut 5 % an (im Vorjahr: +3,1%). Mit hohen monatlichen Wachstumsraten im grenzüberschreitenden Verkehr wurde der Anstieg vor allem durch den kräftigen Außenhandel und die EU-Osterweiterung gestützt.

Von dieser Entwicklung profitierten insbesondere die ausländischen LKW. Negative Impulse gingen von einer anhaltend schwachen Situation im Baugewerbe aus, wengleich sich der Rückgang bereits verlangsamt hat. Gutartbezogen zeigte sich der kräftigste Anstieg im Bereich der Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der so genannten besonderen Transportgüter (vor allem Containerverkehre).

Nach einer schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr stieg die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte kräftig an. Die Ursache für dieses Wachstum ist vor allem in einem positiven Basiseffekt infolge des Niedrigwassers und der daraus resultierenden Transportausfälle im Vorjahr zu sehen. Die deutlichsten Zuwächse gab es in den Bereichen Kohle, Steine und Erden, Chemie sowie bei den anderen Halb- und Fertigerzeugnissen. Rückgänge waren lediglich bei den landwirtschaftlichen Produkten und den Mineralölerzeugnissen zu verzeichnen. Mit einem Anstieg der Verkehrsleistung im Gesamtjahr um voraussichtlich rund 9,5 % wurden die Vorjahresverluste jedoch nicht vollständig kompensiert.

Geschäftsverlauf

Umsatz auf Vorjahresniveau

Der Umsatz betrug im Berichtsjahr 3.269 Mio. €. Der Vorjahreswert wurde trotz gestiegener Mengen und Verkehrsleistungen damit nicht ganz erreicht (-19 Mio. € oder -0,6 %). Ursächlich für die rückläufige Entwicklung ist der hohe Preisdruck aufgrund des unverändert starken Wettbewerbs mit den Verkehrsträgern Straße und Schiff sowie der zunehmenden Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen. Im Berichtsjahr wurden 565 Mio. € oder 17,3 % (im Vorjahr: 16,0 %) des Umsatzes mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielt.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung entspricht mit 3.269 Mio. € dem Volumen des Umsatzes, da die aktivierten Eigenleistungen sowie Bestandsveränderungen marginal sind.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 244 Mio. € sind gegenüber dem Vorjahreswert (251 Mio. €) leicht gesunken.

Der Materialaufwand ist im Berichtsjahr trotz weiterer Produktivitätsfortschritte um 211 Mio. € auf 1.704 Mio. € angestiegen. Die Zunahme wurde verursacht durch den gestiegenen Anteil der Transporte mit Hauptfrachtführerschaft, bei denen Railion für den Kunden die komplette Transportkette auf der Schiene unter Einkauf der ausländischen Transportleistung durchführt. Ferner wirkten sich der Einkauf von Traktionsleistungen bei der Tochtergesellschaft Railion Intermodal Traction GmbH und die gestiegene Agenturprovision (wegen erstmalig ganzjähriger Abgeltung der Vertriebsleistungen für den im September 2003 zur Stinnes AG ausgegliederten Vertriebsbereich) erhöhend aus. Höhere Kosten entstanden zudem beim Bezug von Bahnstrom und den Trassenentgelten.

Der Personalaufwand reduzierte sich um 28 Mio. € auf 946 Mio. €. Positive Effekte resultierten dabei aus dem Übergang von Mitarbeitern des Vertriebsbereichs zur Stinnes AG. Gegenläufig stieg der Aufwand für sozialverträgliche Maßnahmen als Folge von Personalanpassungen (35 Mio. €). In den Vorjahren waren entsprechende Anpassungsmaßnahmen durch den Verbrauch von entsprechenden Rückstellungen ergebnisneutral.

Die Abschreibungen sind leicht auf 197 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 195 Mio. €). Die Zunahme fiel trotz eines weiterhin hohen Investitionsvolumens gering aus, weil im Vorjahr u. a. der Einbau zusätzlicher technischer Sicherungssysteme mit kurzen Nutzungsdauern erhöhte Abschreibungen verursacht hatte.

Der sonstige betriebliche Aufwand ist deutlich um 51 Mio. € auf 618 Mio. € gesunken. Einsparungen bei Mieten für Anlagen im Infrastrukturbereich sowie der im Juli 2004 verabschiedete qualifizierte Ausgabestopp im DB Konzern für bestimmte Aufwandspositionen hatten daran einen wesentlichen Anteil.

Das Beteiligungsergebnis lag im Berichtsjahr mit 4 Mio. € um 4 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang beruht im Wesentlichen auf dem Übergang von Beteiligungen an die Stinnes AG.

Im Zinsergebnis von –40 Mio. € (im Vorjahr: –31 Mio. €) spiegeln sich die im Jahresdurchschnitt höheren verzinslichen Verbindlichkeiten als Folge der Investitionstätigkeit wider.

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 12 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 186 Mio. €. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Muttergesellschaft abgeführt.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen

Zur Beurteilung des im operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren. 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. €	2004	2003	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	12	186	– 174
Korrektur des Beteiligungsergebnisses	– 4	– 8	+ 5
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	– 7	–	– 8
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	1	178	– 177

Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen der Railion Deutschland AG erreichte einen Wert in Höhe von 1 Mio. € und unterschreitet damit den Stand des Vorjahres deutlich um 177 Mio. €. Die Bereinigung um nicht operative Sondereffekte betrifft Rückstellungsveränderungen im Rahmen der im DB Konzern durchgeführten Reallokation von Restrukturierungsrückstellungen.

Eine wesentliche Größe für die Beurteilung unseres Geschäfts ist die Kenngröße EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen). Verglichen mit dem Spitzenwert des Vorjahres (404 Mio. €) nahm das EBITDA aufgrund der schwachen Ergebnisentwicklung um 166 Mio. € auf 238 Mio. € ab. Das für die Ermittlung des ROCE (Return on Capital Employed) verwendete EBIT (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern) verringerte sich um 168 Mio. € auf 41 Mio. €.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. €	2004	2003	Veränd.
EBITDA	238	404	- 166
Abschreibungen	- 197	- 195	- 2
EBIT	41	209	- 168
Zinsergebnis	- 40	- 31	- 9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	1	178	- 177

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung

Die Wertschöpfung hat sich nach dem hohen Anstieg im Vorjahr aufgrund der geringeren Unternehmensleistung und der Steigerung beim Materialaufwand um 189 Mio. € auf 994 Mio. € verringert.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Gesamtleistung	3.269	3.289	- 20
+ Sonstige betriebliche Erträge	244	251	- 7
Unternehmensleistung	3.513	3.540	- 27
- Materialaufwand	-1.704	-1.493	- 211
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 618	- 669	+ 51
- Abschreibungen (auf SAV ¹⁾ und IVG ²⁾)	- 197	- 195	- 2
Betriebliche Wertschöpfung	994	1.183	- 189

¹⁾ Sachanlagevermögen
²⁾ Immaterielle Vermögensgegenstände

Mit 95,2 % wurde im Berichtsjahr der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt (im Vorjahr: 82,3 %). Die auf die Kapitalgeber entfallenden Anteile der Wertschöpfung haben sich verringert.

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Mitarbeiter	946	974	- 28
Öffentliche Hand (Steuern) ¹⁾	0	0	
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	40	31	+ 9
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	8	178	- 170
Betriebliche Wertschöpfung	994	1.183	- 189
¹⁾ Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG			

Wertbeitrag

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung eingeführt. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Der ROCE wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed).

Auf Basis der schwachen EBIT-Entwicklung fiel der ROCE auf 2,4 %.

Return on Capital Employed in Mio. € bzw. in %	2004	2003	Veränd.
EBIT	41	209	- 168
Capital Employed	1.710	1.390	+ 320
ROCE	2,4%	15,1%	-

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	2.124	1.948	+ 176
- Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	-	-	-
Zwischensumme	2.124	1.948	+ 176
+ Vorräte	19	20	- 1
+ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	176	271	- 95
- Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig, bzw. Zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	- 607	- 845	+ 238
+ Aktiver RAP	1	0	+ 1
- Passiver RAP	- 3	- 4	+ 1
Netto-Umlaufvermögen	- 411	- 558	+ 147
Capital Employed	1.710	1.390	+ 320



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme stieg im Berichtsjahr um 106 Mio. € (+4,6 %) auf 2.394 Mio. €. Der Zuwachs resultierte maßgeblich aus dem mit unseren Investitionsprogrammen verbundenen Anstieg des Sachanlagevermögens (+177 Mio. € auf 2.124 Mio. €). Die Veränderung des Finanzanlagevermögens (+21 Mio. € auf 69 Mio. €) war einerseits im Wesentlichen durch Ausleihungen an verbundene Unternehmen (Railion Nederland N.V., Utrecht/Niederlande) sowie den Erwerb von neuen Beteiligungen (u. a. Strade Ferrate del Mediterraneo S.r.l., Messina/Italien), andererseits auch durch den Verkauf von Beteiligungen (u. a. Transpetrol) geprägt. Die Verminderung des Umlaufvermögens um 92 Mio. € auf 200 Mio. € wurde vor allem durch einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie von Forderungen gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns verursacht. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg auf 91,6 % (im Vorjahr: 87,3%).

Das Eigenkapital blieb mit 435 Mio. € unverändert, hingegen sank die Eigenkapitalquote aufgrund der erneut angestiegenen Bilanzsumme von 19,0 % auf 18,2 %. Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten an der Bilanzsumme einen Anteil von 47,8 % (im Vorjahr: 39,9 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 34,0 % (im Vorjahr: 41,1 %). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 72,1 % (im Vorjahr: 67,6 %).

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Anlagevermögen	91,6	87,3
Umlaufvermögen	8,4	12,7
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Eigenkapital	18,2	19,0
Rückstellungen	25,1	29,9
Verbindlichkeiten	56,6	50,9
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(31,2)	(14,0)
Passiver RAP	0,1	0,2
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.394	2.288

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 427 Mio. € auf 748 Mio. €, im Wesentlichen als Folge der Inanspruchnahme von Mitteln aus der Konzernfinanzierung zur anteiligen Finanzierung der Investitionen, davon 250 Mio. € im langfristigen Bereich.

Investitionen

Im Berichtsjahr blieben die Brutto-Investitionen mit 377 Mio. € nahezu auf dem hohen Niveau des Vorjahres (381 Mio. €).

Schwerpunkte waren erneut im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms mit insgesamt 248 Mio. € die Investitionen in elektrische Lokomotiven. Die Lokomotiven der Baureihen 185 und 189 sind grenzüberschreitend einsetzbar und unterstützen dadurch unsere europäische Wachstumsstrategie. Daneben haben wir umfangreich in kundenspezifische, innovative Güterwagen investiert.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die Railion Deutschland AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzern-treasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern sowie die Railion Deutschland AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB 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 der Railion Deutschland AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms in 2004

Im Berichtsjahr konnten die Brutto-Investitionen sowie die Zugänge im Finanzanlagevermögen, hauptsächlich aufgrund der schwachen Ergebnisentwicklung, nicht vollständig aus dem Cashflow finanziert werden. Ergänzend wurden Mittel aus der Konzernfinanzierung in Anspruch genommen.

Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter am 31. Dezember 2004 lag mit 23.037 Mitarbeitern um 696 Mitarbeiter (2,9 %) unter dem Vorjahresstand. Im Jahresdurchschnitt wurden 23.398 Mitarbeiter beschäftigt (6,8 % unter dem Vorjahreswert).

Der Rückgang beruhte auf intensiven Anstrengungen, unsere Prozesse und Produktivitäten kontinuierlich zu verbessern, sowie – bezogen auf den Durchschnittswert – auf dem im September 2003 erfolgten Betriebsübergang von Mitarbeitern

an die Stinnes AG. Andererseits haben wir zur Sicherung der Transportqualität die Zahl unserer Triebfahrzeugführer aufgestockt. Die Veränderungen konnten durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen umgesetzt werden. Im Berichtsjahr haben wir die Ausbildungsquote nochmals auf 4,4 % gesteigert (im Vorjahr: 4,1%).

Mitarbeiter per 31.12.	2004	2003	Veränd. in %
Mitarbeiter	23.037	23.733	- 2,9
Auszubildende	1.025	970	+ 5,7
Ausbildungsquote	4,4 %	4,1 %	-

Weitere Informationen

Kooperation mit SNCF Fret intensiviert

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember haben Railion und SNCF Fret die zweite Stufe der Kooperation mit dem Ziel der Qualitäts- und Angebotsoptimierung im deutsch-französischen Transportmarkt gestartet. Zusätzlich zum Grenzbahnhof Forbach/Saarbrücken – der seit April 2004 komplett ohne Grenzaufenthalt durchfahren wird – durchfahren unsere Ferngüterzüge auch alle übrigen Eisenbahn-Grenzübergänge zwischen Deutschland und Frankreich ohne Halt. Dabei kommen sowohl deutsche als auch ab Mitte 2005 französische Mehrsystemloks zum Einsatz, welche die Strom- und Signalsysteme beider Länder verarbeiten können. Als Ergebnis des 2002 gestarteten Projekts verkehren nun täglich 60 Züge über Forbach/Saarbrücken, 40 Züge über Apach/Perl (Mosel) sowie weitere 6 Züge über Strasbourg/Kehl und sparen bis zu 2 Stunden Warte- und Abfertigungszeit pro Zug ein. Für die Kunden werden unsere Transporte dadurch zuverlässiger und schneller, sowohl im Ganzzugverkehr als auch im Einzelwagenverkehr. Unser Ziel ist es, das Transportvolumen auf der Achse Deutschland–Frankreich mittelfristig um 30 % bis 50 % auszuweiten und den Marktanteil der Schiene deutlich zu steigern.

Instandhaltung durch neue Kombi-Werke weiter optimiert

In einer Bauzeit von eineinhalb Jahren wurde am wichtigen Standort Maschen bei Hamburg – dem größten Rangierbahnhof Europas – die bestehende Anlage der Güterwageninstandhaltung um eine neue Anlage für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an Lokomotiven zu einem Kombiwerk erweitert und im November 2004 fertig gestellt. Wir haben dafür rund 7 Mio. € investiert. Mit der Inbetriebnahme der neuen Anlage wurden die Arbeiten an Lokomotiven, die vorher in Maschen und Hamburg-Wilhelmsburg durchgeführt wurden, an einem Standort konzentriert. Durch die Kombination der Instandhaltung von Lokomotiven und Güterwagen an einer Stelle erzielen wir eine höhere Produktivität und Wirtschaftlichkeit durch

Synergieeffekte und Know-how-Bündelung. Die am Standort Maschen vorgesehenen planmäßigen Stillstandszeiten der elektrischen Lokomotiven können nun optimal für notwendige Reparatur- und Wartungsarbeiten genutzt werden. Dadurch wird eine schnellere und wirtschaftlichere Instandhaltung gewährleistet.

In Saarbrücken haben wir für den Ausbau der Servicestelle zu einem 5.100 Quadratmeter großen Kombi-Instandhaltungswerk weitere Investitionen getätigt. Dadurch tragen wir dem Trend hin zu zunehmenden grenzüberschreitenden Transporten Richtung Frankreich Rechnung.

Neue Fahrzeuge für eine höhere Transportqualität

Mit dem Kauf neuer Schiebewandwagen mit integriertem Ladungssicherungssystem sind wir seit März 2004 in der Lage, Papierrollen wirtschaftlicher zu transportieren. Um die großen, oft tonnenschweren Rollen zuverlässig und unbeschädigt zu befördern, verfügen die neuen Wagen über eine innovative Technik der Ladungssicherung. Der neue Schiebewandwagen ist ein europaweit einsetzbarer vierachsiger Großraumtransporter. Seitliche, bis zur Wagenmitte zu öffnende Schiebewände ermöglichen eine einfache, schnelle Be- und Entladung beispielsweise mit Gabelstaplern. Mit der Investition bauen wir unsere Position im wachsenden und wettbewerbsintensiven Papiersegment aus.

Rund 400 Güterwagen für den Transport von Stahl-Drahtrollen werden seit November 2004 im Fahrzeuginstandhaltungswerk des DB Konzerns in Eberswalde umgebaut. Dafür investieren wir rund 9 Mio. €. Bis Ende 2005 optimieren wir so 300 offene Flachwagen der Gattung Res und 100 Planhaubenwagen der Gattung Rilns in puncto Ladevolumen und Ladungssicherung, um den Kunden in diesem Marktsegment eine höhere Transportqualität bei gleichzeitig verbesserter Effizienz anbieten zu können.

Mit 160 Fahrzeugen für den Transport von Getreide, Zucker und Futtermitteln haben wir den Fahrzeugpark für Kunden im Agrarsektor verstärkt. Weitere 40 Fahrzeuge befinden sich im Zulauf. Die vierachsigen Wagen sind im Vergleich zum Vorgänger mit einem zehn Kubikmeter größeren Ladevolumen und einer rostfreien Edelstahlkonstruktion des Wagenkastens ausgerüstet. Damit kommt der Schüttgutwagen den hohen Qualitätsanforderungen der Lebensmittel- und Futterindustrie nach hygienisch einwandfreien Transporten entgegen. Weiterhin werden durch die Großvolumigkeit des Wagenkastens von 90 Kubikmetern eine Optimierung der Zuglänge und eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Verkehre erreicht. Die tief liegende Selbstentladevorrichtung gestattet mithilfe der Schwerkraft zudem eine effiziente Tiefbunker-Entladung.

Die neuen Waggons wurden mit modernen Verbundstoffklotzbremsen (K-Sohle) ausgestattet, um die Lärminderung im Schienengüterverkehr voranzutreiben. Damit kann im Vergleich zu Fahrzeugen ohne diese Technik eine Lärminderung um bis zu 50 % erreicht werden.

Mobile Datentechnik auf Rangierbahnhöfen eingeführt

Seit Frühjahr 2004 erledigen rund 6.000 Railion-Mitarbeiter auf Rangierbahnhöfen ihre Arbeit mit Unterstützung von 2.000 mobilen Datenerfassungsgeräten, die für die mobile Datenübertragung die GPRS-Technologie verwenden. Über die Endgeräte erhalten die Mitarbeiter direkt am Gleis wichtige Arbeitsinformationen und -aufträge, zum Beispiel zur Überprüfung der Wagenreihung oder zur Funktionsprüfung der Wagenbremsen. Nach Erledigung des Auftrags meldet der Mitarbeiter den aktuellen Status über Mobilfunk an die zentralen Rechnersysteme. Dort können sich beispielsweise Disponenten mit aktuellen Daten versorgen. Grundlage der Anwendung ist das von der DB Systems GmbH entwickelte System „Cargo Digitale Datenkommunikation“. Damit vereinfachen wir die Produktionsprozesse von täglich rund 5.000 Güterzügen und gestalten somit die Abläufe deutlich schneller und zuverlässiger. Auf der Strecke, vor Ort beim Kunden oder im Rangierbahnhof können Daten nun direkt erfasst und in Echtzeit bearbeitet werden.

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. Mit der Organisationsänderung im Rahmen des Projekts PRP wurde im Berichtsjahr die interne Prozessoptimierung weiter vorangetrieben. Zugleich können dadurch auch Kunden mit komplexen und internationalen Transport- und Logistikanforderungen besser bedient werden.

- **Betriebsrisiken:** Schienengüterverkehr ist ein vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, durch kontinuierliche Qualitätssicherung und -verbesserung unserer Prozesse sowie darauf aufgebaute Incentive-Systeme.
- **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 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.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt. 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 die Railion Deutschland AG und ihre 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 für effiziente Gegensteuerungsmaßnahmen.

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.

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.

Nachtragsbericht

Eingliederung der Logistik-Aktivitäten der RAG

Mit der RAG haben wir einen Vertrag über den Erwerb ihrer Tochtergesellschaft „RAG Bahn und Hafen GmbH“, Gladbeck (RBH) unterzeichnet. Der Vertrag tritt vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden rückwirkend zum 1. Januar 2005 in Kraft.

Die RBH beschäftigt rund 950 Mitarbeiter und verfügt über 110 eigene Loks und 2.300 eigene Waggons. Jährlich wird ein Volumen von rund 48 Millionen Tonnen Massengütern umgeschlagen, transportiert und zwischengelagert.

Mit dem Erwerb der RBH sind wir in der Lage, unsere Position in der europaweiten Massengutlogistik auszubauen und das Verhältnis zu einem wichtigen Kunden zu vertiefen.

Strategie

Seit der Neupositionierung der Transport- und Logistiksparte des Konzerns am 1. September 2003 verfügt der Schienengüterverkehr über eine deutlich verbesserte Zukunftsperspektive. Umfangreiche logistische Fähigkeiten unter Einbindung aller Verkehrsträger sowie ein weltweites Standort- und Vertriebsnetz mit europäischem Schwerpunkt tragen dem Markttrend hin zu logistischen Gesamtlösungen mit internationalem Charakter strategisch Rechnung. So ist der DB Konzern nicht mehr nur im europäischen Schienengüterverkehr Marktführer, sondern mit seinem Geschäftsfeld Schenker auch im europäischen Landverkehr sowie weltweit in der Luft- und Seefracht in der Spitzengruppe positioniert. Wir ergreifen für den Schienengüterverkehr aktiv die Chancen, die sich mit dieser Neupositionierung verbinden. Im Berichtsjahr konnten wir wesentliche Projekte und Maßnahmen in diesem Zusammenhang umsetzen. Wir haben eine klare Ausrichtung als Europas größter und leistungsstärkster Schienen-Carrier und beabsichtigen aus dieser Position heraus in den nächsten Jahren profitabel zu wachsen.

Railion als größter europäischer Systemanbieter unter den Güterbahnen

Weite Distanzen und großvolumige oder bündelungsfähige Warenströme sind aufgrund der Systemeigenschaften prädestiniert für den Schienengüterverkehr. Diese finden sich in Europa vorwiegend im grenzüberschreitenden Bereich. Hier liegen für uns die größten Wachstumspotenziale. Auch die Statistik spiegelt das wider: Allein zwischen 1994 und 2003 verdoppelte sich der Anteil internationaler Transporte und lag 2004 für die Railion Deutschland AG bei 56 %. Der im Berichtsjahr realisierte Zuwachs in der Verkehrsleistung von 5 % resultierte vor allem aus grenzüberschreitenden Transporten. Einem kurzfristigen schnellen Wachstum in Europa steht hingegen die nach wie vor stark nationale Ausrichtung im Bahnsektor entgegen: Unterschiedliche technische Systeme – Stromsysteme, Signalsysteme, Sicherungssysteme, Spurweiten und Lichtraumprofile – erschweren und verteuern die reibungslose technische Abwicklung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehren und lassen dem LKW einen Wettbewerbsvorsprung. Gleichzeitig schreitet die politische und wettbewerbliche Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa nur langsam und ungleichmäßig voran. Während in Deutschland bereits über 200 Güterbahnen aktiv sind, die einen Marktanteil von über 10 % bei jährlichen Wachstumsraten von 40 % bis 60 % aufweisen, findet die Marktöffnung in vielen anderen Ländern nur zögerlich statt. Wir haben uns dennoch zum Ziel gesetzt, diese technischen und politischen Wachstumshürden rasch zu überwinden, indem wir uns als europäischer Netzwerk-anbieter und Systemintegrator für den Schienengüterverkehr über Ländergrenzen hinweg aufstellen. Mit dem Railion-Verbund in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark ist bereits der Kern des größten europäischen Systemintegrators geschaffen, der neben einem flächendeckenden Transportnetzwerk in den Railion-Gesellschaften über Beteiligungen sowie die Nutzung der Möglichkeiten des „Open Access“ einerseits und unter Einsatz der klassischen Kooperationen mit nationalen Bahnen andererseits eine qualitativ hochwertige europäische Dienstleistung anbieten kann. Railion hat somit als Pionier im Markt den Wandel von einer national orientierten Staatsbahn hin zur ersten europäischen Güterbahn vollzogen. Diese Wachstumsstrategie werden wir in den nächsten Jahren weiter konsequent verfolgen. Von besonderer Bedeutung für die Umsetzung dieser Strategie sind die internationale Managementverantwortung für das grenzüberschreitende Angebot von Schienenlogistiklösungen für unsere Kunden, standardisierte Prozesse sowie einheitliche Kriterien zur Messung des wirtschaftlichen Erfolgs mit dem Ziel einer Kapitalrendite, die dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns Rechnung trägt.

Kostenführerschaft und hohe Qualität als Basis für Wachstum

Für weiteres Wachstum auf den europäischen Korridoren strebt Railion die Kostenführerschaft bei Gütertransporten auf der Schiene an. Das Qualitätsniveau wird gemeinsam mit den Kunden definiert und muss auch und gerade in einem europäischen Produktionsnetzwerk gewährleistet werden. Der Erfolg in diesen beiden Primärzielen ist die Voraussetzung, um in puncto Verkehrsleistung, Umsatz und

Ergebnis nachhaltig zu wachsen. Wir verfolgen mehrere Lösungsansätze, um diese Primärziele zu erreichen: Neben der Option des Beitritts weiterer Bahnen in den Railion-Verbund kommen je nach regionaler Situation drei weitere Strategieansätze zur Anwendung: Wenn dies zur Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen europäischen Dienstleistung notwendig wird und nach dem Grad der Liberalisierung sowie des Know-hows möglich ist, nutzen wir zunehmend auch die Möglichkeiten des Wettbewerbs (Modell Competition). Hierbei führen wir die Verkehre im Ausland selbstständig oder mit einer Mehrheitsbeteiligung durch. Bei guter Leistungsqualität und marktverträglichen Kostenstrukturen werden aber auch weiterhin strategische Partnerschaften und Allianzen gebildet (Modell Cooperation), um mit Blick auf Transportqualität und Produktivität gemeinsam Reserven zu erschließen. Insbesondere der Einzelwagenverkehr mit seinen Sammel- und Verteilnotwendigkeiten legt den Akteuren unverändert das Kooperationsmodell nahe. Denn aufgrund der Kostenstrukturen, die für den wirtschaftlichen Betrieb eines Einzelwagensystems eine hohe Basismenge erfordern, ist es unwahrscheinlich, dass sich parallel mehrere Einzelwagensysteme herausbilden. Kooperationen werden hier also auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Besonders wichtig sind für unsere Kooperationen klare Ziele, eindeutige Verantwortlichkeiten, wettbewerbsgerechte Qualitätsstandards und Anreizmechanismen für das Verhalten der Partner nach den Erfordernissen des Transportmarkts. Verstärkt wird in Zukunft eine Mischform als Marktmodell in Erscheinung treten (Modell Coopetition). Hier kooperieren wir einerseits mit einem Partner beispielsweise im Einzelwagenverkehr und stehen andererseits mit ihm beispielsweise im Ganzzugverkehr im Wettbewerb. Dieses Marktmodell ist in vielen Branchen üblich und wird auch im Schienengüterverkehr zunehmend auftreten. Im Ausbau des Auslandsengagements legen wir die Schwerpunkte prioritär auf folgende Achsen:

- Deutschland–Norditalien via Schweiz/Österreich,
- Deutschland–Benelux/ARA-Häfen,
- Deutschland–Polen/Tschechien–Russland–China,
- Deutschland–Österreich–Südosteuropa,
- Deutschland–Skandinavien sowie
- Deutschland–Frankreich–Spanien.

Im produktiven Bereich setzen wir auch in Zukunft auf die Systeme Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und Kombiniertes Verkehr. Wir werden diese Systeme durch gezielte Maßnahmen in ihrer Effizienz permanent weiter optimieren, um sie für nachhaltiges Wachstum aufnahmefähig zu machen. Ein entscheidender Stellhebel bleibt dabei die Erhöhung der Auslastung von Zügen, Instandhaltungsanlagen sowie Rangieranlagen unseres Knotenpunktsystems. Ferner führen wir das Investitions- und Modernisierungsprogramm im Mittelfristzeitraum mit den Schwerpunkten Mehrsystem-Lokomotiven, kundenspezifische Waggons und Informationstechnologie weiter fort, um Qualitäts- und weitere Kostensenkungspotenziale zügig zu erschließen.

Marktorientierte Produkte zur Steigerung der Qualität und Transparenz

Als erste Güterbahn Europas bietet Railion eine Produktarchitektur mit einem nach Produktmerkmalen und Preis differenzierten Leistungsangebot an. Je nach Transportbedürfnis können die Kunden im Einzelwagenverkehr zwischen den Basisprodukten „Classic“, „Quality“ und „Prime“ wählen. Diese Produkte unterscheiden sich hinsichtlich ihrer zugesagten Transportdauer und des Preises. Im Ganzzugverkehr offeriert Railion den Kunden die Basisprodukte „Plantrain“, „Variotrain“ und „Flextrain“, die sich in ihrer Bestellflexibilität und dem Preis unterscheiden. Eine frühzeitige Planbarkeit der Verkehre unterstützt die Transparenz und Prozesse in der Produktion. Dies rechnet sich für beide Seiten: Je planbarer der Transport für uns ist, desto einfacher können wir unseren Kunden eine hohe Zuverlässigkeit und die Versorgungssicherheit bieten.

Die Basisprodukte können auf Kundenwunsch durch verschiedene logistische Servicebausteine ergänzt werden. Unsere Produktarchitektur ermöglicht es uns, maßgeschneiderte Branchenprodukte anzubieten, die auf branchenspezifische Anforderungen spezieller Marktsegmente ausgerichtet sind.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2005

Konjunkturelle Aussichten: Nachlassende Wachstumsdynamik

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

■ **Weltwirtschaft:** Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Geschäftsjahr leicht nachlassen. In den USA werden anziehende Zinsen und eine leicht restriktiv wirkende Finanzpolitik dazu beitragen, dass sowohl der private Verbrauch als auch die Investitionen schwächer zulegen als noch im Jahr 2004. Deutlich verlangsamt wird das reale Bruttoinlandsprodukt Japans expandieren. Zum einen sind angesichts von Konsolidierungszwängen sinkende staatliche Anlageinvestitionen zu erwarten, zum anderen führen der starke Yen und die schwächere Auslandsnachfrage zu einem langsameren Anstieg der Exporte. Hierzu trägt auch die allmähliche konjunkturelle Abschwächung in den ostasiatischen Ländern bei. China, als Motor des wirtschaftlichen Wachstums in dieser Region, hat mittels anziehender Zinsen das Kreditwachstum gebremst und versucht so, einer wirtschaftlichen Überhitzung vorzubeugen. Ein zentraler Risikofaktor bleibt die Energiepreisentwicklung: So sind erhebliche Belastungen für die globale Konjunktur zu erwarten, wenn der Ölpreis auf dem gegenwärtig hohen Niveau verharrt.

■ **Europa:** Im Euro-Raum ist weiterhin keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und die wieder verbesserte Gewinnlage vieler Unternehmen stabilisierend auf den begonnenen Investitionsaufschwung auswirken. Belastend wirkt hingegen die schwächere Auslandsnachfrage, die zudem durch die Dollarschwäche gebremst wird. Diese vermag andererseits die Belastungen insbesondere der privaten Nachfrage zum Teil zu kompensieren. Dennoch wird der private Verbrauch aufgrund der anhaltenden Verunsicherung der Konsumenten durch weiter anstehende Reformen in vielen Mitgliedsländern, die konkreten Folgen bereits vollzogener Reformschritte und des weiterhin bestehenden Konsolidierungsdrucks für die öffentlichen Haushalte nur zögerlich expandieren. In den Ländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, allerdings trägt auch hier die notwendige Konsolidierung der Staatshaushalte zu einer Abschwächung bei.

■ **Deutschland:** Die für das Jahr 2005 vorliegenden Prognosen lassen nur ein gegenüber dem Vorjahr abgeschwächtes Wachstum erwarten. Der Export wird infolge der gebremsten weltwirtschaftlichen Entwicklung weniger dynamisch wachsen und bleibt durch den hohen Euro-Kurs belastet. Bei den Ausrüstungsinvestitionen wird sich der Erholungsprozess angesichts steigender Auslastungsgrade, günstigerer Renditeerwartungen, stagnierender Lohnstückkosten und nur mäßig steigender Kapitalmarktzinsen leicht verstärken. Infolge einer sich leicht aufhellenden Einkommensentwicklung sowie zunehmender Transparenz der Reformfolgen – und damit nachlassender Verunsicherung der Verbraucher – wird der private Konsum erstmals seit drei Jahren 2005 wieder etwas zulegen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2005 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. In der Verkehrspolitik 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. Weitere Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung mit dem Ziel eines hohen Standards – wie er beispielsweise in Deutschland bereits umgesetzt ist – 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 im laufenden Geschäftsjahr keine deutlich positiven Impulse. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Herausfordernde Marktperspektiven

Im deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die konjunkturellen Impulse gegenüber dem Berichtsjahr abschwächen. Der Außenhandel wird nicht mehr die hohen Wachstumsraten des Berichtsjahres erreichen und eine leichte Belebung der Inlandsnachfrage wird nicht ausreichen, um diese Abschwächung vollständig zu kompensieren. In Folge wird sich auch der Produktionszuwachs im verarbeitenden Gewerbe und beim Rohstahl nur gebremst fortsetzen. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld verliert auch die Verkehrsmarktentwicklung an Dynamik – bleibt jedoch mit einem prognostizierten Wachstum von 3 % deutlich positiv. Getragen wird diese Entwicklung in erster Linie vom Straßengüterverkehr. Unverändert nimmt der Wettbewerbsdruck durch ausländische Transporteure weiter zu und wirkt sich auch auf die anderen Verkehrsträger aus. Von der zum Jahresbeginn 2005 eingeführten LKW-Maut wird kein spürbarer Verlagerungseffekt erwartet. Die Binnenschifffahrt kehrt nach dem deutlichen Verlust infolge des Niedrigwassers in 2003 und der erfolgreichen Aufholjagd in 2004 voraussichtlich wieder auf einen moderaten Wachstumskurs zurück. Der Schienengüterverkehr wird nach zwei sehr erfolgreichen Jahren im laufenden Geschäftsjahr nur noch moderat zulegen können. Hier wird sich insbesondere der verringerte Zuwachs in der Rohstahlproduktion auswirken. Der intermodale Wettbewerbsdruck nimmt weiter zu, dies gilt ebenfalls für die intramodale Konkurrenz zwischen den einzelnen Anbietern im Schienengüterverkehr. Dabei wird für die Entwicklung der anderen Bahnen in Deutschland eine Fortsetzung des starken Wachstums im Berichtsjahr erwartet.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der Railion Deutschland AG

In einem absehbar erneut herausfordernden Marktumfeld gilt es, die bisherigen Kunden zu überzeugen sowie durch eine hohe Leistungsqualität neue Kunden zu gewinnen und dauerhaft zu binden. Die hohe Wettbewerbsintensität wird von uns auch im laufenden Jahr eine weitere Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen verlangen, für die wir uns mit umfangreichen Maßnahmenpaketen gut aufgestellt sehen. Im Rahmen unserer Mittelfristplanung streben wir mittelfristig zur Unterstützung der Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns eine Verbesserung der Ertragskraft an.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2004	Erwartung 2005
Umsatzerlöse	3.269	↘ Weiterhin steigender Wettbewerbsdruck erwartet
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	1	↘ Voraussichtlich unter dem Niveau des Berichtsjahres
Brutto-Investitionen	377	↘ Voraussichtlich unter dem Niveau des Berichtsjahres
Cashflow vor Steuern	215	↘ Voraussichtlich unter dem Niveau des Berichtsjahres

- **Umsatz:** In der Erwartung, dass der Wettbewerbsdruck durch den inter- und intramodalen Wettbewerb weiter ansteigt, gehen wir von einer Reduzierung des Umsatzes gegenüber dem Berichtsjahr aus.
- **Ergebnis:** Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen wird unter dem im Berichtsjahr ausgewiesenen Wert erwartet. Dabei werden sich voraussichtlich neben der Umsatzreduzierung insbesondere ein höherer Aufwand für die Restrukturierung sowie Energiepreisteigerungen belastend auswirken. Wir gehen von einer weiterhin besseren Ressourcenauslastung sowie einer verstärkten Umsetzung unserer Restrukturierungs- und Prozessoptimierungs-Programme zur operativen Verbesserung aus. In überschaubarer Zukunft erwarten wir wieder ein positives Ergebnis.
- **Investitionen und Finanzierung:** Die Brutto-Investitionen werden im laufenden Jahr unter dem Investitionsniveau des Berichtsjahres liegen. Für den Cash-flow ist die Ergebnisentwicklung maßgeblich. Wir werden zur Finanzierung des Investitionsprogramms zum Teil erneut die Konzernfinanzierung in Anspruch nehmen.

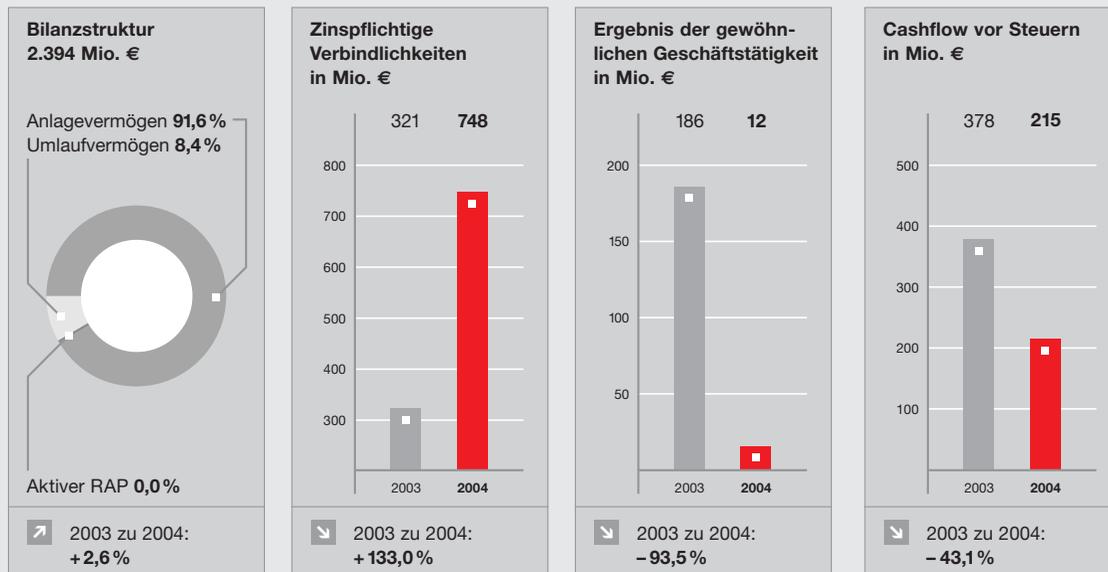
Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Railion Deutschland AG, ihrer Geschäftsfelder oder einzelne Gesellschaften 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 zu Grunde 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.





- Modernisierungsprogramm führt zu leichtem Ansteigen der Bilanzsumme
- Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stark rückläufig
- Cashflow vor Steuern durch Ergebnisentwicklung negativ beeinflusst



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 2004 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 4. April 2005

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Marx)
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

zum 31. Dezember 2004

Aktiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	1
Sachanlagen	(2)	2.124	1.947
Finanzanlagen	(2)	69	48
		2.193	1.996
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	19	20
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	176	271
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		5	1
		200	292
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	0
		2.394	2.288

Passiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	179	179
		435	435
B. Rückstellungen			
	(7)	601	684
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.355	1.165
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(9)	3	4
		2.394	2.288

Gewinn-und-Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(12)	3.269	3.288
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	1
Gesamtleistung		3.269	3.289
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	244	251
Materialaufwand	(14)	– 1.704	– 1.493
Personalaufwand	(15)	– 946	– 974
Abschreibungen		– 197	– 195
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	– 618	– 669
		48	209
Beteiligungsergebnis	(17)	4	8
Zinsergebnis	(18)	– 40	– 31
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		12	186
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	(19)	– 12	– 186
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		12	186
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		197	195
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	- 3
Cashflow vor Steuern		215	378
Abschreibungen auf Finanzanlagen		2	2
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 89	- 247
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 5	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 7	- 1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		95	- 28
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 55	54
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		156	158
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		8	6
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 377	- 381
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		23	38
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 38	- 19
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 384	- 356
Auszahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		- 186	- 16
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		249	0
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		232	121
Einzahlungen aus langfristigem Transportvertrag		0	37
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		0	56
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten		- 63	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		232	198
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		4	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(20)	1	1
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	5	1
¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände			

Entwicklung des Anlagevermögens Railion Deutschland AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2004	Zugänge	Um- buchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	17	0	0
	17	0	0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	90	4	4
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0
	95	4	4
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	22	0	2
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2.677	250	161
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	38	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	8	0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	185	114	– 167
	3.052	377	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	8	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	25	0
3. Beteiligungen	52	5	0
	68	38	0
Anlagevermögen gesamt	3.137	415	0

Abgänge	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12.2004	Vortrag zum 01.01.2004	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2003
0	17	- 16	- 1	0	0	- 17	0	1
0	17	- 16	- 1	0	0	- 17	0	1
0	98	- 23	- 4	0	0	- 27	71	67
0	5	- 1	0	0	0	- 1	4	4
0	103	- 24	- 4	0	0	- 28	75	71
0	24	- 7	- 1	0	0	- 8	16	15
- 41	3.047	- 1.036	- 180	0	38	- 1.178	1.869	1.641
- 1	38	- 23	- 3	0	1	- 25	13	15
- 5	38	- 15	- 8	0	5	- 18	20	20
- 1	131	0	0	0	0	0	131	185
- 48	3.381	- 1.105	- 196	0	44	- 1.257	2.124	1.947
0	24	- 1	0	0	0	- 1	23	15
0	25	0	0	0	0	0	25	0
- 28	29	- 19	- 2	0	13	- 8	21	33
- 28	78	- 20	- 2	0	13	- 9	69	48
- 76	3.476	- 1.141	- 199	0	57	- 1.283	2.193	1.996

Anhang

für das Geschäftsjahr 2004

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 Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen „pro rata temporis“. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
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 zu Grunde 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 sind den handelsrechtlichen Erfordernissen entsprechend mit den amtlichen Mittelkursen bewertet.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 36–37 dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2004 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Güterwagen und Lokomotiven – sowie 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) auf Finanzanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) enthalten.

3 Vorräte

in Mio. €	2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19	19
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	1
Insgesamt	19	20

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

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2004	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	133	0	198
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	31	0	53
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9	1	16
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	4
Insgesamt	176	1	271

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

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 18 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €). Im Berichtsjahr wurde der Prozentsatz für die Pauschalwertberichtigung auf Forderungen von 5 % auf 1 % reduziert (Ergebniswirkung: 5 Mio. €).

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 (DB AG) erbracht wurde, das Grundkapital übersteigt, abzüglich des im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf Euro entnommenen Betrags im Jahr 2001.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2004	2003
Rückstellungen für Pensionen	71	65
Steuerrückstellungen	1	7
Sonstige Rückstellungen	529	612
Insgesamt	601	684

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2004	2003
Verpflichtungen im Personalbereich	143	144
Restrukturierungsmaßnahmen	96	140
Ausstehende Eingangsrechnungen	126	125
Unterlassene Instandhaltung	72	108
Übrige Risiken	92	95
Insgesamt	529	612

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit-, Vorruhestands- und Jubiläumsverpflichtungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2004	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2003
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0	0	0	63
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	244	9	32	203	245
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	108	98	10	0	236
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	979	368	361	250	592
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	8	0	0	3
Sonstige Verbindlichkeiten	16	16	0	0	26
davon aus Steuern	(5)	(5)	(0)	(0)	(6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(0)	(0)	(11)
Insgesamt	1.355	499	403	453	1.165
davon zinspflichtig	(748)				(321)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung in Höhe von 748 Mio. € (im Vorjahr: 361 Mio. €), davon 611 Mio. € jederzeit rückzahlbare langfristige Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 361 Mio. €), enthalten. Im Vorjahr wurden jederzeit rückzahlbare langfristige Verbindlichkeiten sowie Verbindlichkeiten aus den laufenden Liefer- und Leistungsbeziehungen mit Forderungen der Railion Deutschland AG aus kurzfristigen Geldanlagen bei der DB AG in Höhe von 103 Mio. € verrechnet.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ist die Verpflichtung zur Ergebnisabführung in Höhe von 12 Mio. € (im Vorjahr: 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 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen für künftige Instandhaltungsleistungen.

10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2004	2003
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	444	444
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	0	126
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Insgesamt	444	570

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Für Kredite der EUROFIMA an die DB AG hat die Railion Deutschland AG Fahrzeuge für den Güterverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet.

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten war im Zuge der Ausgründung der Railion Deutschland AG aus der DB AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz hafteten die DB AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der DB AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung war begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig wurden.

11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2004	2003
Bestellobligo für Investitionen	580	847
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	473	539
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(279)	(333)
Insgesamt	1.053	1.386

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 2004 Leasingraten in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr 34 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2004	2003
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	69	69
fällig 1 bis 5 Jahre	169	194
fällig über 5 Jahre	235	276
Insgesamt	473	539

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2004	2003
Konventioneller Ladungsverkehr nach Marktbereichen		
Montan	977	961
Chemie und Öl	497	486
Industriegüter	386	395
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	306	307
Baustoffe	262	268
Übrige	51	114
	2.479	2.531
Kombinierter Ladungsverkehr	577	556
Sonstige	213	201
Insgesamt	3.269	3.288

13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2004	2003
Leistungen für Dritte	109	107
Material-/Energieverkäufe	32	12
Mieten und Pachten	5	4
Entschädigungen/Versicherungsleistungen für Schadensfälle	25	26
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	16	5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	37	72
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	8	4
Übrige betriebliche Erträge	12	21
Insgesamt	244	251

14 Materialaufwand

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	343	321
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.075	902
Aufwendungen für Instandhaltungen	286	270
Insgesamt	1.704	1.493

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

15 Personalaufwand

in Mio. €	2004	2003
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	496	496
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	259	281
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	16	17
	771	794
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	116	114
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	59	66
	175	180
davon für Altersversorgung	(85)	(83)
Insgesamt	946	974

Die im Geschäftsjahr 2004 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 30 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

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

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2004	2003
Mieten und Pachten	292	300
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	246	283
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	4
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	4	7
Übrige	73	75
Insgesamt	618	669

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind „sonstige Steuern“ in Höhe von 3 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 3 Mio. €).

17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen	4	9
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(5)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(0)	- 2
Abschreibungen auf Beteiligungen	- 2	- 2
Insgesamt	4	8

18 Zinsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	6
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(5)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 43	- 37
davon an verbundene Unternehmen	(- 28)	(- 21)
Insgesamt	- 40	- 31

19 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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 (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

In den Finanzmittelbestand werden Guthaben (per 31. Dezember 2003: 103 Mio. €) bzw. Verbindlichkeiten im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling (per 31. Dezember 2004: 137 Mio. €) grundsätzlich nicht einbezogen.

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 Konzernzugehörigkeit

Die Railion Deutschland AG wird in den Konzernabschluss der DB AG zum 31. Dezember 2004 einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB 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

	2004 im Jahres- durchschnitt	2004 am Jahresende	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende
Arbeitnehmer	15.045	14.898	16.092	15.151
Zugewiesene Beamte	8.353	8.139	9.023	8.582
Zwischensumme	23.398	23.037	25.115	23.733
Auszubildende	889	1.025	860	970
Insgesamt	24.287	24.062	25.975	24.703

Die Zahl der Mitarbeiter wird zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf in Vollzeit-Personen angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamte sind in der Regel mit Eintragung der 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).

25 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2004	2003
Gesamtbezüge des Vorstands	460	1.403
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	0
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	84	83

Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 51–53 zu entnehmen.

26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Mainz, den 22. März 2005

Railion Deutschland AG
Der Vorstand



railion

21
Gewichtsstang: WEL (a) WIL 0903

Beförderu
losen Run
hängende

Dr. Klaus Kremper

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands der
Stinnes AG,
Mainz
b) Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark
(Vorsitz)¹⁾

Lothar Beisler

Ressort Produktion I,
Mainz
– seit 1. Januar 2005 –
a) NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH¹⁾
b) Rail Euro Concept SAS,
Paris/Frankreich
(Vorsitz)¹⁾

Wilhelm Wegscheider

Ressort Finanzen und Controlling,
Rödermark
– bis 31. Dezember 2004 –
a) Schenker AG¹⁾
b) RAILION ITALIA Services S.r.l.,
Mailand/Italien
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
Railog GmbH¹⁾

Robert Etmans

Ressort Personal,
Eppstein/Taunus
– bis 31. März 2004 –
a) DB Vermittlung GmbH
b) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
(Beirat)

Steffen W. Wurst

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der
Stinnes AG,
Dortmund
– seit 1. April 2004 –
a) Schenker AG¹⁾
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
(Beirat)

Dr. Lutz Freytag

Ressort Finanzen und Controlling,
Hauset/Belgien
– seit 1. August 2004 –

Eckart Fricke

Ressort Produktion II –
Einzelwagenverkehr/Kombinierter Verkehr,
Darmstadt
– seit 1. Januar 2005 –

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2004
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

- a) Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
K+S Aktiengesellschaft
- b) DB Dienstleistungen GmbH
(Beirat)¹⁾
POLZUG GmbH¹⁾
Stinnes Corporation,
Tarrytown/USA (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)
HHLA Intermodal GmbH & Co. KG

Wolfgang Zell*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats,
Bereichsvorstand Güterverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Berlin

- a) ADLER Versicherung AG
Sparda-Bank Berlin eG (Vorsitz)

Erika Albers*

Stellv. Vorsitzende des
Gesamtbetriebsrats der
Railion Deutschland AG,
Berlin

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Station&Service AG¹⁾
DB Netz AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Personenverkehr GmbH¹⁾
DB Services Immobilien GmbH¹⁾
DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)¹⁾
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 Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)
IAS Institut für Arbeits- und
Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Stephan Bernhardt*

Justiziar der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main
– bis 29. März 2005 –

Dr. Lutz Bücken

Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Dienstleistungen GmbH,
Berlin

- a) DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
(Vorsitz)¹⁾
DB Services Nordost GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Services Technische Dienste GmbH
(Vorsitz)¹⁾
DB Systems GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Telematik GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) Bw FuhrparkService GmbH¹⁾
DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG (Beirat)

Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter Europäische
Angelegenheiten und Wettbewerb der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
Schenker AG

Hans-Jörg Hager

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Vorsitzender des Vorstands der
Schenker Deutschland AG,
Stuttgart

– seit 22. November 2004 –

- a) Schenker AG¹⁾
- b) Railog GmbH
(Gesellschafterausschuss, Vorsitz)¹⁾
Schenker & Co AG,
Wien/Österreich (Vorsitz)¹⁾

Dr. Thomas Held

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Vorsitzender des Vorstands der
Schenker AG,
Schermsbeck

- a) Schenker Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
SCHENKER INTERNATIONAL AG¹⁾
- b) BTL AB, Göteborg/Schweden¹⁾
Frachtcontor Junge & Co. GmbH
(Vorsitz)¹⁾
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland
(Vorsitz)¹⁾
Schenker & Co AG, Wien/Österreich¹⁾
Schenker North AB,
Göteborg/Schweden (Vorsitz)¹⁾
Schenker S.A., Gennevilliers/Frankreich
(Vorsitz)¹⁾
Schenker, Inc, Freeport/USA¹⁾
Stinnes S.A., Paris/Frankreich (Vorsitz)¹⁾
Stinnes UK Ltd., Derby,
Derbyshire/Großbritannien¹⁾

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
Railion Deutschland AG,
Hamm

- a) Deutsche Bahn AG
Stinnes AG

Klaus-Dieter Hommel*

Bundenvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

- a) Deutsche Bahn AG
DB Systems GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Dr. Christoph Husmann

Leiter Controlling der Stinnes AG,
Essen

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

Günther Kinscher*

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

- bis 29. Februar 2004 –
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Karl-Michael Mohnsen

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Seevetal

- bis 30. Juni 2004 –
- a) Schenker AG¹⁾
- b) EuroShuttle A/S,
Kopenhagen/Dänemark¹⁾
Frachtcontor Junge & Co. GmbH¹⁾
Hangartner AG, Aarau/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark¹⁾

Dr. Hans Walter Möller*

Qualitätsbeauftragter Marktbereich Montan
der Stinnes AG,
Iserlohn

- bis 31. März 2005 –
- 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

Wolfgang Reuter

Leiter Finanzen und Treasury der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

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

Dr. Klaus Ridder

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Düsseldorf

- a) Schenker AG¹⁾
GBV Gesellschaft für
Beteiligungsverwaltung AG (Vorsitz)¹⁾
SBV Schenker Beteiligungsverwaltungs
AG i. L.¹⁾
Gerling-Konzern Allgemeine
Versicherungs-AG
KBC Bank Deutschland AG
Rhein-Bergische Verlagsgesellschaft mbH
- b) BTL AB, Göteborg/Schweden¹⁾
Stinnes Corporation, Tarrytown/USA¹⁾

Knut Utermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
Railion Deutschland AG,
Hamburg

Manfred Weghaupt*

Mitglied des Betriebsrats C 08 der
Railion Deutschland AG,
Offenburg

- seit 1. März 2004 –

Bülent Yildiz*

Ersatzmitglied des Betriebsrats C 08 der
Railion Deutschland AG,
Karlsruhe

Dr. André Zeug

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Berlin

- a) Schenker AG¹⁾
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾
EuroShuttle A/S,
Kopenhagen/Dänemark¹⁾
Hangartner AG, Aarau/Schweiz¹⁾
INTERCONTAINER-INTERFRIGO SA,
Brüssel/Belgien¹⁾
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft
für kombinierten Güterverkehr
GmbH & Co KG¹⁾
Lokomotion Gesellschaft für
Schienentraction mbH¹⁾
METRANS a. s., Prag/Tschechien¹⁾
POLZUG GmbH¹⁾
Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark¹⁾
Transfracht Internationale Gesellschaft
für kombinierten Verkehr mbH¹⁾

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2004
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 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 drei 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 trat zu einer Sitzung zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember 2004 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. Norbert Bensele
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Railion Deutschland AG

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. Mai 2004 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2003 festgestellt sowie die Tagesordnung für die Hauptversammlung am 28. Juni 2004 verabschiedet.

In seiner Sitzung am 16. Dezember 2004 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2005 befasst und die Budgetplanung 2005, die Mittelfristplanung 2005–2009 sowie die langfristigen strategischen Ziele der Railion Deutschland AG zur Kenntnis genommen. Er hat außerdem Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand der Railion Deutschland AG beschlossen.

In den schriftlichen Verfahren wurden die Umsetzung des Projekts Prozess Redesign Produktion und zwei personelle Angelegenheiten beschlossen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Railion Deutschland AG zum 31. Dezember 2004 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 10. Mai 2005 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 2004 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 2004 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Bedingt durch die Weiterentwicklung des Unternehmensbereichs Transport und Logistik 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 22. November 2004 wurde auf der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats für den zu diesem Zeitpunkt ausgeschiedenen Herrn Mohnsen Herr Hager zum Aufsichtsratsmitglied der Railion Deutschland AG bestellt.

Für Herrn Günther Kinscher, der sein Mandat wegen seiner Beurlaubung zur GDL niedergelegt hat, wurde Herr Manfred Weghaupt gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt.

Für Herrn Dr. Möller, der zum 31. März 2005 in den Ruhestand getreten ist, wurde Herr Jürgen Ketter mit Wirkung zum 7. April 2005 gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Guntram Grasy wurde zum 3. April 2005 gerichtlich als Nachfolger für Herrn Stephan Bernhardt bestellt, der sein Mandat zum 29. März 2005 niedergelegt hat.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. April 2005 wurden als Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats die Herren Karl-Friedrich Rausch und Diethelm Sack für die zum 28. April 2005 ausgeschiedenen Herren Dr. Bernd Malmström und Dr. Christoph Husmann neu bestellt.

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

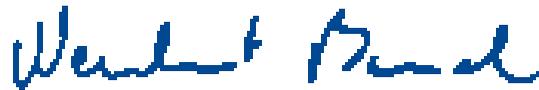
Herr Robert Etmans legte mit Wirkung zum 31. März 2004 sein Mandat im Vorstand der Railion Deutschland AG nieder. Herr Wegscheider schied zum 31. Dezember 2004 als Vorstandsmitglied Finanzen, Controlling aus. Der Aufsichtsrat dankt den Herren Etmans und Wegscheider für die von ihnen geleistete Arbeit.

Herr Steffen W. Wurst wurde mit Wirkung zum 1. April 2004 als Nachfolger von Herrn Etmans zum Mitglied des Vorstands der Railion Deutschland AG ernannt. Zum 1. August 2004 wurde Herr Dr. Lutz Freytag, zunächst als Vorstandsmitglied ohne Ressort, als Nachfolger von Herrn Wegscheider ernannt.

Aufgrund der Weiterentwicklung der Ressortstruktur des Geschäftsfelds Railion wurden die Ressorts Produktion I mit Herrn Lothar Beisler und Produktion II mit Herrn Eckart Fricke neu besetzt.

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 2004 geleisteten Einsatz.

Mainz, im Mai 2005
Für den Aufsichtsrat



Dr. Norbert Benschel
Vorsitzender



Fahrzeuge

BR 145 (Elektrolokomotive)



Die Baureihe (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
Mehrsystemfähigkeit	Nein
Anzahl 31.12.04	80

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
Mehrsystemfähigkeit	Nein
Anzahl 31.12.04	170

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 31.12.04	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 31.12.04	200

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.

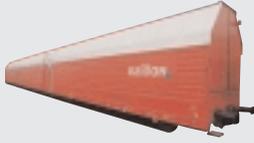
Hersteller	Siemens
Indienststellung	2003–2005
Leistung	4.200/6.000/6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Mehrsystemfähigkeit	Viersystem (AC: 15 kV / 16,7 Hz, 25 kV / 50 Hz; DC: 3 kV, 1,5 kV)
Anzahl 31.12.04	68

BR 290/294 (Rangierdiesellokomotive)



Die Tfz der BR 290/294 sind Rangierdiesellokomotiven für den schweren Rangierdienst. Seit 2000 werden die Tfz der BR 290/294 im Rahmen der Revision mit einem neuen Dieselmotor ausgerüstet. Mit dem neuen Dieselmotor entsprechen diese Tfz zeitgemäßen Umweltkriterien.

Hersteller	MaK, KHD, Henschel, Jung
Indienststellung	1964–1974
Leistung	810 kW
Höchstgeschwindigkeit	Streckengang: 80 km/h Rangiergang: 40 km/h
Anfahrzugkraft	Streckengang: 188 kN Rangiergang: 236 kN
Anzahl 31.12.04	401

<p>Hcceers 330 (Tube)</p> 	<p>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.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Länge über Puffer</td> <td>54 m</td> </tr> <tr> <td>Ladelänge unten/oben</td> <td>52,68 m/52,50 m</td> </tr> <tr> <td>Lastgrenze</td> <td>48 Tonnen</td> </tr> <tr> <td>Durchfahrhöhe unten</td> <td>1,70 m</td> </tr> <tr> <td>Durchfahrhöhe oben (Dach abgesenkt/ angehoben)</td> <td>1,96 m/2,36 m</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31.12.04</td> <td>78</td> </tr> </tbody> </table>	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 31.12.04	78
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 31.12.04	78													
<p>Habbiins 344</p> 	<p>Dieses großräumige Mehrzweckfahrzeug mit zweiseitigen Schiebewänden kann mit Flurförderfahrzeugen seitlich be- und entladen werden. Die Bauart eignet sich besonders für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz und palettierter Ware. Die Wagen sind ausgelegt für den Einbau von 6–8 verschieb- und verriegelbaren Trennwänden. Zur Landungssicherung von liegend verladenen Papierrollen sind die Wagen mit Metallkeilen ausgerüstet. Die besonders belastbaren hochfesten Schiebewände erfüllen auch die Anforderungen zur Ladungssicherung stehender Papierrollen.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Volumen</td> <td>170 m³</td> </tr> <tr> <td>Ladebreite</td> <td>2,82 m</td> </tr> <tr> <td>Ladehöhe</td> <td>2,80 m bis Unterkante Dachgurt</td> </tr> <tr> <td>Fläche</td> <td>63,8 m²</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31.12.04</td> <td>230</td> </tr> </tbody> </table>	Volumen	170 m ³	Ladebreite	2,82 m	Ladehöhe	2,80 m bis Unterkante Dachgurt	Fläche	63,8 m ²	Anzahl 31.12.04	230		
Volumen	170 m ³													
Ladebreite	2,82 m													
Ladehöhe	2,80 m bis Unterkante Dachgurt													
Fläche	63,8 m ²													
Anzahl 31.12.04	230													
<p>Hbbins-tt 309</p> 	<p>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.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Volumen</td> <td>115 m³</td> </tr> <tr> <td>Ladebreite</td> <td>2,58 m</td> </tr> <tr> <td>Höhe</td> <td>3,05 m</td> </tr> <tr> <td>Fläche</td> <td>37,7 m²</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31.12.04</td> <td>248</td> </tr> </tbody> </table>	Volumen	115 m ³	Ladebreite	2,58 m	Höhe	3,05 m	Fläche	37,7 m ²	Anzahl 31.12.04	248		
Volumen	115 m ³													
Ladebreite	2,58 m													
Höhe	3,05 m													
Fläche	37,7 m ²													
Anzahl 31.12.04	248													
<p>Hirrs-tt 325</p> 	<p>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.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Volumen</td> <td>2x100,5 m³</td> </tr> <tr> <td>Ladebreite</td> <td>2,58 m</td> </tr> <tr> <td>Höhe</td> <td>3,05 m</td> </tr> <tr> <td>Fläche</td> <td>2x33,0 m²</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31.12.04</td> <td>284</td> </tr> </tbody> </table>	Volumen	2x100,5 m ³	Ladebreite	2,58 m	Höhe	3,05 m	Fläche	2x33,0 m ²	Anzahl 31.12.04	284		
Volumen	2x100,5 m ³													
Ladebreite	2,58 m													
Höhe	3,05 m													
Fläche	2x33,0 m ²													
Anzahl 31.12.04	284													
<p>Tagnoos 898</p> 	<p>Der Tagnoos 898 ist ein großvolumiger Mittelselbstentladewagen mit öffnungsfähigem Schwenkdach und vier Ausläufen für die Entladung. Er wird für Transporte von Getreideprodukten und Futtermittel eingesetzt. Der Wagenkasten aus rostfreiem Edelstahl erfüllt höchste Ansprüche von Transportqualität und Hygiene.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Ladevolumen</td> <td>90 m³</td> </tr> <tr> <td>Max. Ladungsgewicht</td> <td>66 t</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31.12.04</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table>	Ladevolumen	90 m ³	Max. Ladungsgewicht	66 t	Anzahl 31.12.04	160						
Ladevolumen	90 m ³													
Max. Ladungsgewicht	66 t													
Anzahl 31.12.04	160													
<p>Sns 727</p> 	<p>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.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Ladebreite</td> <td>2,85 m</td> </tr> <tr> <td>Rungenhöhe über Ladeebene</td> <td>1,98 m</td> </tr> <tr> <td>Fläche</td> <td>54,4 m²</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31.12.04</td> <td>209</td> </tr> </tbody> </table>	Ladebreite	2,85 m	Rungenhöhe über Ladeebene	1,98 m	Fläche	54,4 m ²	Anzahl 31.12.04	209				
Ladebreite	2,85 m													
Rungenhöhe über Ladeebene	1,98 m													
Fläche	54,4 m ²													
Anzahl 31.12.04	209													



Railion Deutschland AG

Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.railion.com

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

www.db.de/ir
www.db.de/presse

Copyright © 2005
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

LGS GmbH,
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck

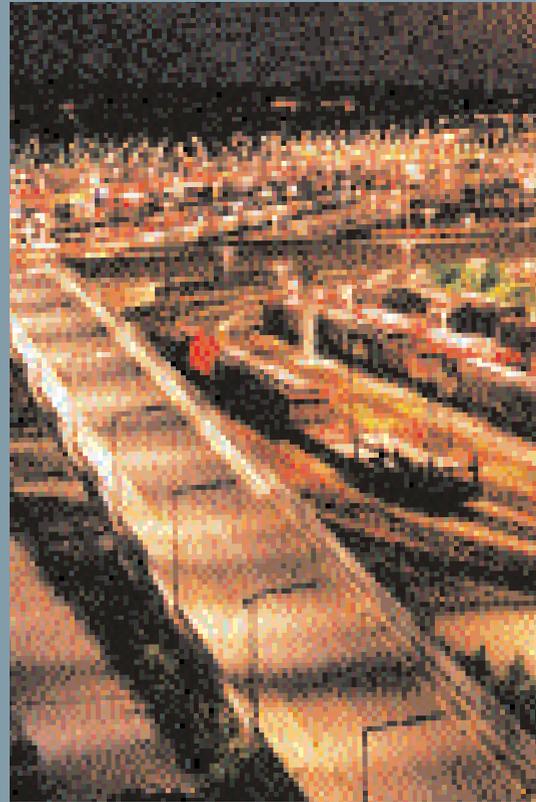
Color-Druck, Leimen

Fotografie

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger

DB AG/Neuhaus
(Titel, S. 15)

DB AG/Seyferth (S. 7)
DB AG/Altmann (S. 29)
DB AG/Klee (S. 50)



Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.railion.com