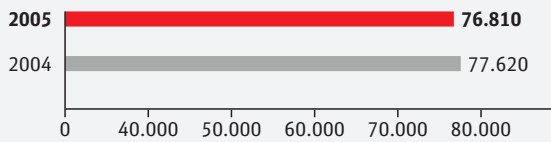




Railion Deutschland AG
Geschäftsbericht 2005

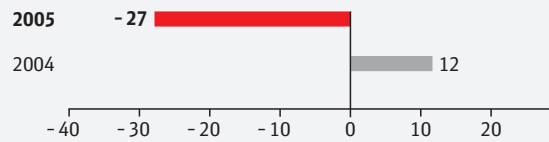
Entwicklung im Geschäftsjahr 2005

Transportleistung in Mio. tkm¹⁾



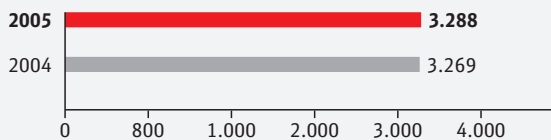
2004 zu 2005: -1,0 %

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



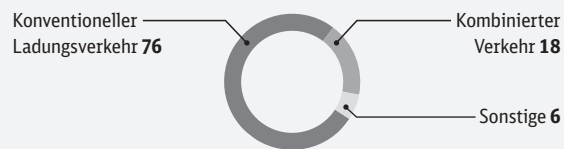
2004 zu 2005: -39 Mio. €

Umsatzerlöse in Mio. €



2004 zu 2005: +0,6 %

Umsatzstruktur in %



2004 zu 2005: +19 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €

	2005	2004	Veränderung
Umsatz	3.288	3.269	+0,6 %
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	-27	12	-
Bilanzsumme	2.493	2.394	+4,1 %
Anlagevermögen	2.273	2.193	+3,6 %
Eigenkapital	435	435	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	880	748	+17,6 %
Brutto-Investitionen	249	377	-34,0 %
Netto-Investitionen ³⁾	249	377	-34,0 %
Mitarbeiter per 31.12.	20.851	23.037	-9,5 %

Leistungskennzahlen

	2005	2004	Veränderung
Beförderte Güter in Mio. t	253,2	269,9	-6,2 %
Transportleistung in Mio. tkm ¹⁾	76.810	77.620	-1,0 %
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	164,8	179,9	-8,4 %
Züge pro Tag	4.426	4.716	-6,1 %
Tonnen pro Zug	466,1	431,5	+8,0 %

¹⁾ Tonnenkilometer = Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

²⁾ Die Railion Deutschland AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Railion GmbH

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	2
Lagebericht	4
Jahresabschluss	20
	21 Bilanz
	22 Gewinn- und Verlustrechnung
	23 Kapitalflussrechnung
	24 Entwicklung des Anlagevermögens
	26 Anhang
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	38
Wesentliche Beteiligungen	39
Organe der Railion Deutschland AG	41
Bericht des Aufsichtsrats	45



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2005 war für uns ebenso wie das vorangegangene Jahr wirtschaftlich sehr anspruchsvoll. Unser konjunkturelles Umfeld in der Europäischen Union entwickelte sich erneut nur verhalten positiv, und unser spezifischer Markt, der europäische Transport- und Logistiksektor, war erneut von einer zunehmenden Wettbewerbsintensität geprägt. Dies gilt für den Wettbewerb auf der Schiene ebenso wie hinsichtlich des Wettbewerbs durch den Straßengüterverkehr, der sich nach der EU-Osterweiterung nochmals deutlich verschärft hat. Erschwerend hinzu kamen steigende Einkaufspreise, insbesondere im Energiesektor, aber auch in anderen Bereichen. Gleichwohl konnten wir durch konsequent eingeleitete Gegensteuerungsmaßnahmen, weitere Produktivitätssteigerungen und die fortgesetzten Optimierungen unserer Leistungen das Geschäftsjahr deutlich besser gestalten, als ursprünglich anzunehmen war.

Bei den Transportleistungen für unsere Kunden konnten wir das im Vorjahr erreichte hohe Niveau weit gehend halten. Insbesondere der internationale Wechsel- und Transitverkehr nahm erneut eine positive Entwicklung. Dies spiegelte sich im abermaligen Anstieg der durchschnittlichen Transportweite auf nunmehr 303 Kilometer wider. Erfreulich entwickelte sich auch die Zugauslastung – als unsere wesentliche Produktivitätskennzahl – auf nunmehr 466 Tonnen pro Zug.

Diese Entwicklungen sind insbesondere vor einem herausfordernden intramodalen Wettbewerbsumfeld beachtenswert, in dem sich neue Marktteilnehmer vornehmlich auf auslastungsstarke, lang laufende Verkehre konzentrieren. Die Verkehrsleistung unserer Wettbewerber auf der Schiene in Deutschland hat dementsprechend abermals um 60 Prozent zugelegt. Damit kommt der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt auf eine Transportleistung von rund 91 Milliarden Tonnenkilometern. Dies ist der höchste Stand seit Beginn der Bahnreform 1994 und entspricht einer Zunahme von rund 25 Prozent gegenüber 1999 – ein eindrucksvoller Beweis für den funktionierenden Wettbewerb auf Deutschlands Schienen.

Aber auch wir haben uns in den letzten Jahren positiv weiterentwickelt und sind auf unserem Weg zu einer kundenorientierten europäischen Güterbahn ein gutes Stück vorangekommen. Wir sind inzwischen weit über unseren ursprünglichen geografischen Fokus Deutschland hinaus tätig und können zusammen mit den anderen Geschäftsfeldern des Ressorts Transport und Logistik des Deutsche Bahn Konzerns den Kunden komplette logistische Ketten anbieten. Unsere Kunden aus Industrie, Handel und der Logistikbranche haben diese Entwicklung deutlich wahrgenommen: So stieg der Index der jährlich durchgeführten Befragung unserer rund 400 wichtigsten Kunden auf den höchsten Wert seit Beginn der Umfrage im Jahr 1999. Dies ist sehr erfreulich, spornt uns aber gleichzeitig an, unsere Leistungen weiter auszubauen und zu verbessern.

Auf der strategischen Seite haben wir im Berichtsjahr abermals erfreuliche Fortschritte erzielt. Kostenführerschaft sowie hohe Qualität und Pünktlichkeit sind unsere Basis für weiteres Wachstum. Dabei bieten sich Wachstumschancen für Railion insbesondere bei großvolumigen internationalen Transportströmen. Deshalb zielen wir darauf, unser



Dr. Klaus Kremper
Vorsitzender des Vorstands
Railion Deutschland AG

europäisches Railion-Netzwerk weiter auszubauen – mit intensiven Kooperationen und eigenen Engagements. Ein wesentlicher Meilenstein war in diesem Zusammenhang der Start der Railion Italia im April 2005. Neben unserer Zusammenarbeit mit Trenitalia, Ferrovie Nord Cargo sowie der Rail Traction Company verfügen wir nun über ein eigenes Standbein im wirtschaftsstarke nordwestitalienischen Raum. Ein in diesem Zusammenhang wichtiger Baustein unserer Italien-Strategie ist das Railport-Konzept für Kunden ohne eigenen Gleisanschluss. Hier verfügen wir mittlerweile über vier logistische Zentren in Italien, von denen aus hochwertige Verbindungen auf der Schiene über die Alpen existieren.

Auch der Blick von Deutschland aus Richtung Norden birgt Neues für Railion: Im Berichtsjahr sind wir eine Kooperation mit der schwedischen Güterbahn Greencargo eingegangen. Vor dem Hintergrund jährlich steigender Transportmengen auf der Schiene Richtung Skandinavien eine logische Ergänzung der Aktivitäten von Railion Danmark und ein Ausweis für die sehr gute Zusammenarbeit mit unseren skandinavischen Nachbarn. Diese beiden Länder sind nur exemplarisch für unsere internationale Entwicklung: Wir waren in allen unseren europäischen Projekten mit Hochdruck unterwegs.

Eine weitere wichtige strategische Erweiterung des Geschäfts im Inland war für uns der Kauf der RAG Bahn und Hafen GmbH. Hierdurch haben wir zusätzliche logistische Kompetenzen im Montanbereich gewonnen.

Lassen Sie mich zusammenfassen: In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld konnten wir unseren strategischen Kurs der internationalen Expansion, Optimierung und Modernisierung des Schienengüterverkehrs halten und die Schlagzahl weiter erhöhen. Railion hat sich auch im Berichtsjahr nachhaltig als europäischer Marktführer im Schienengüterverkehr entwickelt – und darauf sind wir stolz. Mein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeitern, die viele betriebliche Herausforderungen, aber auch die Veränderungen des Unternehmens gut und aktiv bewältigt haben. Zudem möchte ich mich auch bei unseren Kunden bedanken, die uns abermals außerordentliches Vertrauen entgegengebracht und ihre Partnerschaften mit uns in vielfältiger Art und Weise intensiviert haben.

Auch im Jahr 2006 werden wir wieder ambitioniert unterwegs sein: mit einem grundlegend erneuerten Einzelwagensystem 200X, mit Verbesserungen und neuen Angeboten auf vielen nationalen und internationalen Transportachsen, aber auch mit einer Qualitäts-offensive. So haben wir uns vorgenommen, den Transport auf Europas Schienen wieder ein ganzes Stück attraktiver und effizienter zu machen!

Ihr



Dr. Klaus Kremper
Vorsitzender des Vorstands
Railion Deutschland AG



Inhalt

- 5 Überblick | Gesamtwirtschaftliche Lage
- 6 Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
- 7 Geschäftsverlauf
- 8 Bilanzstruktur
- 9 Investitionen | Finanzierung
- 10 Mitarbeiter | Weitere Informationen
- 12 Risikobericht
- 14 Strategie
- 17 Ausblick

Überblick

Die Railion Deutschland AG bildet zusammen mit ihren Schwestergesellschaften Railion Danmark A/S und Railion Nederland N.V. und ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Railion des Vorstandsressorts Transport und Logistik des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) unter Führung der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Railion Deutschland AG besteht aus einer Zentrale in Mainz, dem KundenServiceZentrum 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 deutschen Kundengleisanschlüsse und nehmen die Rangieraufgaben wahr. Sechs regionale Instandhaltungen sorgen für eine optimale Fahrzeugverfügbarkeit.

Im Geschäftsfeld Railion fahren wir für Geschäftskunden aus allen Branchen täglich rund 5.000 Güterzüge in den Transportbereichen Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und Kombiniertes Verkehr und bedienen dabei rund 4.300 Gleisanschlüsse und Terminals. Vertriebsteam des Geschäftsfelds Stinnes des DB Konzerns ergänzen mit hoher Branchenkompetenz im Kombinierten Verkehr (Stinnes Intermodal) und im Massengutverkehr (Stinnes Freight Logistics) unsere Transporte um logistische Zusatzleistungen und bieten diese unseren Kunden als maßgeschneiderte Paketlösungen an. Dabei greifen sie auf Europas größten Wagenpark von rund 100.000 Railion-Güterwagen zurück. Im Tagesgeschäft sorgt unser KundenServiceZentrum im Zusammenspiel mit den CargoLeitstellen für eine reibungslose Auftragsabwicklung und kontinuierliche Überwachung der Transporte sowie ein nachhaltiges Störungsmanagement.

Im Rahmen der Veränderungen des Beteiligungsportfolios haben wir im Berichtsjahr die Hangartner-Gruppe an die Schenker AG veräußert und die RAG Bahn und Hafen GmbH erworben.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Diese wies im Berichtsjahr nur einen verhaltenen Anstieg auf, der merklich hinter dem Zuwachs des Vorjahres zurückblieb. Während die Weltwirtschaft trotz des starken Anstiegs der Rohölpreise im Jahr 2005 erneut deutlich gewachsen ist (um rund 3%; im Vorjahr knapp 4%), lagen die konjunkturelle Expansion im Euro-Raum mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Anstieg von knapp 1,5% sowie die Wachstumsrate in Deutschland deutlich niedriger. Dabei nahm das reale BIP im Berichtsjahr um 0,9% zu (im Vorjahr: 1,6%). Gestützt wurde die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere von einem immer noch kräftigen Anstieg der Exporte und einer im Vergleich zum Vorjahr stärkeren Expansion der Ausrüstungsinvestitionen. Belastend wirkte hingegen der wieder beschleunigte Rückgang der Bauinvestitionen.

Nachdem die privaten Konsumausgaben im Vorjahr noch leicht gestiegen waren, stagnierten sie im Jahr 2005. Dazu trug bei, dass durch den weiteren Anstieg des Rohölpreises erneut ein größerer Teil des verfügbaren Einkommens für Energieausgaben aufgewendet werden musste und die Unsicherheit über den weiteren wirtschaftspolitischen Kurs anhielt. Nach bisher vorliegenden Daten dürfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr erneut nur schwach gestiegen sein.

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

Dynamisches Marktumfeld im Schienengüterverkehr

Die weiterhin positive Entwicklung der weltweiten Wirtschaft hat sich insgesamt positiv auf den deutschen Güterverkehrsmarkt ausgewirkt. Zwar hat sich die Wachstumsrate im Gesamtmarkt von überragenden 6,5% auf 3,5% fast halbiert, sie liegt aber immer noch über dem mehrjährigen Durchschnitt. Die Hauptursache für das gebremste Wachstum ist in der deutlich schwächeren Konjunktur im Inland zu sehen. Unverändert hoch blieb hingegen der Wettbewerbs- und Preisdruck.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt erwies sich in einem hart umkämpften Markt erneut als starker Verkehrsträger und verzeichnete im Vergleich zur Straße und zur Binnenschifffahrt die höchste Wachstumsrate. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs konnte entsprechend zum dritten Mal in Folge ausgebaut werden.

Innerhalb des Schienengüterverkehrs verzeichneten die anderen Eisenbahnen vor dem Hintergrund eines sich intensivierenden intramodalen Wettbewerbs in Deutschland erneut einen deutlichen Verkehrsleistungsanstieg. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr hat sich im Berichtsjahr auf knapp 15,5 % (im Vorjahr: 10,2 %) erhöht. Im Wesentlichen konnten diese Bahnen dabei Aufträge akquirieren, die zuvor von unserem Geschäftsfeld Railion gefahren wurden.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW – ohne Nahbereich – und ausländische LKW) setzte sich der Anstieg der Verkehrsleistung nur gebremst fort. Auch hier war der kräftige Außenhandel die treibende Kraft. Von dieser Entwicklung profitierten weiterhin insbesondere die die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen LKW, die kontinuierlich ihre Marktanteilsgewinne ausbauen. Basis sind die deutlich günstigeren Kostenstrukturen der aus Nachbarländern heraus operierenden LKW-Flotten. Gutartbezogen zeigte sich der mit Abstand kräftigste Anstieg im Bereich der Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der so genannten besonderen Transportgüter (vor allem Containerverkehre). Rückgänge waren unter anderem in den Güterabteilungen Steine/Erden sowie Eisen/Stahl zu verzeichnen.

Die Binnenschifffahrt kehrte nach durch das Niedrigwasser im Jahr 2003 und den Aufholeffekt im Jahr 2004 verzerrten Veränderungsraten der Vorjahre zu einem moderaten Wachstum zurück.

In diesem Kontext ist der nur leichte Rückgang unserer Verkehrsleistung auf 76,8 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ein positives Ergebnis. Maßgeblich waren vor allem die rückläufige deutsche Rohstahlproduktion und damit verbunden die schwache Entwicklung im Bereich Montan (insbesondere Steinkohle/-koks, Eisen/Stahl). Ein deutlicher Leistungsanstieg im Kombinierten Verkehr, bei den landwirtschaftlichen Produkten und im Bereich Baustoffe/Entsorgung sowie Zuwächse unter anderem bei den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen reichten nicht aus, die Rückgänge in den anderen Güterbereichen zu kompensieren. Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre nahm im Berichtsjahr weiter zu: Bereits heute überqueren auf Basis der Tonnenkilometer nahezu 60 % aller Transporte mindestens eine Landesgrenze, mit weiter steigender Tendenz.

Unsere Transportmenge erreichte im Berichtsjahr ein Volumen von 253,2 Mio. t, womit das Vorjahresniveau um 6,2 % unterschritten wurde. Die Verkehrsleistung blieb mit insgesamt 76,8 Mrd. tkm leicht unter dem Vorjahreswert (-1,0 %). Der im Vergleich zur Menge geringere Rückgang der Verkehrsleistungen beruht auf einer höheren durchschnittlichen Transportweite, die mit 303 km um 5,5 % über dem Vorjahreswert lag. Die Betriebsleistung ist aufgrund von Anpassungen an das geringere Transportaufkommen im Vorjahresvergleich um 8,4 % auf 164,8 Mio. Trassenkilometer (Trkm) zurückgegangen. Der im Vergleich zu den Verkehrsleistungen überproportionale Rückgang bei den Betriebsleistungen spiegelt unter anderem weitere Produktivitätsfortschritte mit einer insgesamt besseren Auslastung der Züge wider.

Geschäftsverlauf

Umsatz leicht über Vorjahr

Trotz der leicht rückläufigen Leistungsentwicklung lag der Umsatz im Berichtsjahr mit 3.288 Mio. € leicht über dem Vorjahreswert (+19 Mio. € oder +0,6 %). Der im Vorjahr zu verzeichnende stärkere Rückgang der spezifischen Erlöse konnte im Berichtsjahr gestoppt werden. Unter dem Einfluss von Güterstruktur- und Relationseffekten sowie Preiserhöhungen haben sich die spezifischen Erlöse insgesamt stabilisiert. Von dem Gesamtumsatz wurden 635 Mio. € oder 19,3 % mit Unternehmen des DB Konzerns erzielt. In der Struktur nehmen Umsätze mit anderen Gesellschaften des DB Konzerns zu, da strategiekonform Umsätze mit Drittkunden verstärkt über zum DB Konzern gehörende Speditionen abgewickelt werden.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung entsprach mit 3.288 Mio. € dem Umsatz, da die aktivierten Eigenleistungen sowie Bestandsveränderungen keine wesentliche Größenordnung und Veränderung aufweisen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um 48 Mio. € auf 196 Mio. € gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Erlöse aus der Verschrottung von Fahrzeugen, dem Verkauf von Anlagevermögen sowie aus Entschädigungsleistungen (Pönalen) zurückzuführen.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 38 Mio. € auf 1.742 Mio. € angestiegen. Die Zunahme ist im Wesentlichen durch den gestiegenen Anteil der Transporte mit Hauptfrachtführerschaft begründet, bei denen Railion für den Kunden die komplette Transportkette auf der Schiene unter Einkauf der ausländischen Transportleistung durchführt. Höhere Kosten entstanden zudem beim Bezug von Bahnstrom sowie bei Instandhaltungsleistungen.

Der Personalaufwand ist um 33 Mio. € auf 913 Mio. € zurückgegangen (bereinigt um Sondereffekte im Bereich der Personalarückstellungen). Neben der zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit notwendigen Umsetzung von Effizienzprogrammen und der hierdurch rückläufigen Mitarbeiterzahl wirkte sich der Tarifabschluss 2005 mit dem Ziel einer wettbewerbsorientierten Arbeitskostenentlastung positiv aus.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Abschreibungen wegen rückläufiger Investitionsstätigkeiten leicht auf 192 Mio. € gesunken (im Vorjahr: 197 Mio. €).

Mit einem Betrag von 607 Mio. € lagen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 11 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dies ist im Wesentlichen auf einen geringeren Mietaufwand für Schienenfahrzeuge, Einsparungen bei sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie eine restriktive Ausgabensteuerung für bestimmte Aufwandspositionen zurückzuführen.

Das Beteiligungsergebnis belief sich im Berichtsjahr auf 3 Mio. € und lag damit nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.

Im Zinsergebnis von -54 Mio. € (im Vorjahr: -40 Mio. €) spiegeln sich die im Jahresdurchschnitt höheren verzinslichen Verbindlichkeiten als Folge der Investitionstätigkeit wider.

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit -27 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 12 Mio. €. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der Muttergesellschaft ausgeglichen.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme stieg per 31. Dezember 2005 um 99 Mio. € auf 2.493 Mio. € (+4,1%). Der Zuwachs resultierte maßgeblich aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens um 55 Mio. € auf 2.179 Mio. €. Die Veränderung des Finanzanlagevermögens (+25 Mio. € auf 94 Mio. €) war durch den Erwerb der RAG Bahn und Hafen GmbH und durch die Veräußerung der Anteile an der Hangartner AG geprägt. Die Erhöhung des Umlaufvermögens um 19 Mio. € auf 219 Mio. € wurde vor allem durch eine Zunahme der Forderungen gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns verursacht. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen blieb mit 91,2% nahezu konstant (per 31. Dezember 2004: 91,6%).

Das Eigenkapital blieb aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags mit 435 Mio. € unverändert. Hingegen sank die Eigenkapitalquote aufgrund der erneut angestiegenen Bilanzsumme von 18,2% auf 17,4%. Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten an der Bilanzsumme einen Anteil von 52,3% (per 31. Dezember 2004: 47,8%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 30,3% (im Vorjahr: 34,0%). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 76,5% (per 31. Dezember 2004: 72,1%).

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Anlagevermögen	91,2	91,6
Umlaufvermögen	8,8	8,4
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Eigenkapital	17,4	18,2
Rückstellungen	24,0	25,1
Verbindlichkeiten	58,4	56,6
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	35,3	31,2
Passiver RAP	0,2	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.493	2.394

Investitionen

Im Berichtsjahr betrugen die Brutto-Investitionen 249 Mio. € (im Vorjahr: 377 Mio. €). Schwerpunkte waren erneut die Investitionen für elektrische Lokomotiven im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms mit insgesamt 177 Mio. €, die markt-orientierte Modernisierung des Güterwagenparks mit 67 Mio. € sowie Investitionen in andere Anlagen (unter anderem Werkstätten) mit 5 Mio. €.

Finanzierung

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 konzern-externen Finanzierung kommen der Railion Deutschland AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

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 stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf auf Vollzeitpersonen ab. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Die Zahl der Mitarbeiter am 31. Dezember 2005 lag mit 20.851 Mitarbeitern um 2.186 Mitarbeiter (-9,5 %) unter dem Vorjahresstand. Im Jahresdurchschnitt wurden 21.905 Mitarbeiter beschäftigt (-6,4 %). Zu berücksichtigen ist hierbei die im Zusammenhang mit dem Tarifabschluss 2005 erfolgte Neubewertung der Arbeitszeit pro Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter nach Köpfen ging infolgedessen um 1.408 Mitarbeiter auf 21.801 Mitarbeiter zurück (-6,1%).

Die Veränderungen konnten durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen umgesetzt werden. Die Zahl der Auszubildenden betrug per 31. Dezember 2005 1.037 (im Vorjahr: 1.025).

Weitere Informationen

Railion Italia aus der Taufe gehoben

Mit unserer in Railion Italia umfirmierten Tochtergesellschaft Strade Ferrate del Mediterraneo S.r.l., Messina/Italien, starten wir mit einer eigenen Landesgesellschaft auf dem wichtigen italienischen Transportmarkt. Italien ist für uns mit einem Transportvolumen von rund 20 Mio. t pro Jahr der zweitwichtigste Markt nach Deutschland. Neben den Railion-Partnern Trenitalia, Ferrovie Nord Cargo (FNC) und RailTraction Company (RTC) besitzen wir nun ein eigenes Standbein, um den Kunden auf der

Nord-Süd-Achse Richtung Italien Leistungen aus einer Hand und mit hoher Qualität anbieten zu können. Die Gesellschaft mit Sitz in Alessandria, im wirtschaftsstarken Raum um Mailand, Turin und Genua, verfügt derzeit über zwölf Diesellokomotiven und fährt rund 70 Züge pro Woche. Die Güterzüge werden in den italienischen Grenzbahnhöfen Luino, Domodossola und Chiasso an uns und unsere Partner zum Weitertransport über die Alpen bis nach Schweden und in die Niederlande übergeben. Die Anzahl der Züge wird 2006 planmäßig weiter ausgebaut.

Weitere Fortschritte beim Netzwerkausbau

Zusammen mit der BLS Cargo haben wir die Verkehre über den Gotthard ausgebaut, verbunden mit zuverlässigen Lokdurchläufen von Norddeutschland bis Norditalien. Zudem konnten wir durch den Erwerb der RAG Bahn und Hafen GmbH unsere Montanaktivitäten sichern und verstärken. Hierdurch bauen wir nicht nur unsere Position im europaweiten Massengutgeschäft aus, sondern vertiefen zudem das Verhältnis zu einem wichtigen Kunden.

Rail Euro Concept, das Joint Venture von Railion und Fret SNCF, weitete – verbunden mit einem Einsatz von Mehrsystemloks und zweisprachigen Lokführern – die schnittstellenlosen Verkehre auf die Achse Metz-Köln aus. So verkehren auf der Achse Deutschland-Frankreich nun täglich 100 Güterzüge nach diesem Prinzip. Die Pünktlichkeit auf dieser Achse hat sich signifikant verbessert. Ferner haben wir mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo eine engere Kooperation vereinbart, um den skandinavischen Raum mit seinen schienenaffinen Distanzen besser für die Kunden erschließen zu können.

Neue Projekte sichern Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

Ende 2005 haben wir im DB Konzern das bis Ende 2006 laufende Projekt RailPlus mit dem Ziel gestartet, den Schienengüterverkehr im sich rasch verändernden Umfeld nachhaltig wettbewerbsfähig zu gestalten und unsere Geschäftsaktivitäten zu erweitern. Das Projekt beinhaltet auch eine Weiterentwicklung der Organisation der Geschäftsfelder Railion und Stinnes mit einer Verzahnung von Leistungserstellung und Vertrieb, um eine noch effizientere Ressourcenauslastung des fixkostenintensiven Produktionssystems zu ermöglichen sowie durch optimierte Steuerung die Transportqualität weiter zu erhöhen. Montanaktivitäten sowie der Kombinierte Verkehr dienen in diesem Zusammenhang als Piloten.

Das Projekt 200X soll den Einzelwagenverkehr nachhaltig wettbewerbs- und leistungsfähiger machen. Ende 2006 soll dieses Produktionssystem auf das Shuttle-Prinzip umgestellt werden. Ähnlich dem InterCity im Personenverkehr sollen so die großen Rangierbahnhöfe mehrmals am Tag in taktähnlichen Verkehren miteinander vernetzt werden. Dadurch erfolgt eine Steigerung der Effizienz und Qualität unserer Transporte.

Russland und China als neue Märkte für den Schienengüterverkehr

Die Globalisierung bietet enorme Wachstumspotenziale für die Transport- und Logistikbranche. Gerade die mit Asien sowie Mittel- und Osteuropa ausgetauschten Handelsvolumina nehmen stark zu. Aufgrund höherer Transportentfernungen und gebündelter, großer Warenmengen können die ökonomischen und ökologischen Vorteile der Schiene sinnvoll genutzt werden. Es bestehen nach wie vor erhebliche produktions- und kaufmännische Hemmnisse wie unterschiedliche Strom- und Zugsicherungssysteme, unterschiedliche Frachtrechte und zum Teil auch verschiedene Spurbreiten. Wir untersuchen derzeit die Möglichkeiten, in Richtung Osten bis nach Asien für unsere Kunden neue Transportwege zu erschließen und den Marktanteil der Schienentransporte deutlich auszubauen.

Verkehre von Berlin nach Moskau

Eine engere Zusammenarbeit zwischen den vier beteiligten Bahnen DB, PKP (Polen), BC (Weißrussland) und RZD (Russland) auf dem paneuropäischen Korridor II von Berlin nach Moskau und darüber hinaus war das Ziel des so genannten Vierachsenprojekts. Im November des Berichtsjahres haben wir gemeinsam mit unseren Partnern eine erfolgreiche Testfahrt eines Güterzugs auf dem Korridor von Berlin nach Moskau durchgeführt. Noch 2006 sollen für die Kunden schnelle Güterzüge mit einer Fahrzeit von unter fünf Tagen statt heute bis zu zehn Tagen von Berlin nach Moskau eingeführt werden. Damit werden wir gegenüber dem LKW, der rund fünf Tage für die gleiche Strecke benötigt, deutlich konkurrenzfähiger.

Risikobericht

Mit jeder Geschäftsaktivität 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.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, aus denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden

Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2006 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die Railion Deutschland AG zählen:

■ **Marktrisiken** aus konjunkturellen und teilweise zyklischen Nachfrageentwicklungen: Die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien wirken im Güterverkehr als Leistungstreiber. Sie 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 operativen Gegenreaktionen.

■ **Betriebsrisiken:** Schienengüterverkehr ist ein vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung der Qualität unserer Prozesse sowie darauf aufgebauten Incentive-Systemen.

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem 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 kalkulierbare 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.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Strategie

Seit der Neupositionierung des Ressorts Transport und Logistik des DB Konzerns im Jahr 2003 verfügt das Geschäftsfeld Railion 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 Rechnung. Wir ergreifen für den Schienengüterverkehr aktiv die Chancen, die sich mit dieser Neupositionierung verbinden. Wir haben eine klare Ausrichtung als Europas größter und leistungsstärkster 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. Einem kurzfristigen, schnellen Wachstum in Europa steht 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. Gleichzeitig schreitet die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa nur langsam und ungleichmäßig voran. Während in Deutschland bereits über 200 Güterbahnen aktiv

sind, die einen Marktanteil von rund 16 % bei jährlichen Wachstumsraten von bis zu 60 % aufweisen, findet die Marktöffnung in vielen anderen europäischen Ländern nur zögerlich statt.

Wir versuchen, diese Hindernisse möglichst rasch zu überwinden, indem wir uns als europäischer Netzwerkanbieter und Systemintegrator für den Schienengüterverkehr über Ländergrenzen hinweg aufstellen. Mit dem Railion-Verbund in Deutschland, den Niederlanden, Dänemark und Italien haben wir den größten europäischen Systemintegrator geschaffen, der neben einem flächendeckenden Transportnetzwerk in den Railion-Gesellschaften über Beteiligungen und die Nutzung der Möglichkeiten des »Open Access« einerseits sowie unter Einsatz der klassischen Kooperationen mit nationalen Bahnen andererseits eine qualitativ hochwertige, europäische Dienstleistung anbieten kann. Railion hat bis dato 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 – je nach Marktkonstellation kooperativ mit Partnern oder mit eigenständigen Engagements. 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.

Hohe Qualität und Kostenführerschaft als Basis für Wachstum

Hohe Qualität steht im Fokus unserer Produktionsprozesse. Für weiteres Wachstum auf den europäischen Korridoren strebt Railion zudem die Kostenführerschaft bei Gütertransporten auf der Schiene an. Das notwendige Qualitätsniveau wird gemeinsam mit den Kunden definiert und muss auch und gerade in einem europäischen Produktionsnetzwerk gewährleistet werden. Die Erreichung dieser beiden Primärziele ist die Voraussetzung, um in puncto Verkehrsleistung, Umsatz und Ergebnis nachhaltig zu wachsen. Je nach Markterfordernissen bedienen wir uns alternativer Strategien, 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 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 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 das Kooperationsmodell nahe. Aufgrund der Kostenstrukturen, die für den wirtschaftlichen Betrieb eines Einzelwagensystems

eine hohe Basismenge erfordern, ist es unwahrscheinlich, dass sich parallel mehrere Einzelwagensysteme in einer Region wirtschaftlich betreiben lassen. Enge Kooperationen werden hier also in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen. Erfolgsentscheidend hierfür sind klare Ziele, eindeutige Verantwortlichkeiten, wettbewerbsgerechte Qualitätsstandards und Anreizmechanismen für das Verhalten der Kooperationspartner 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 im Wettbewerb, beispielsweise im Ganzzugverkehr. 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 produktionsellen 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 weiterentwickeln, 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 Mehrsystemlokomotiven, kundenspezifische Waggons und Informationstechnologie weiter fort, um Qualitäts- und weitere Kostensenkungspotenziale zügig zu erschließen.

Marktorientierte Produkte zur Steigerung der Qualität und Transparenz

Als erste europäische Güterbahn 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 die Basisprodukte »Plantrain«, »Variotrain« und »Flextrain«, die sich in ihrer Bestellflexibilität und dem Preis unterscheiden. Eine frühzeitige Planbarkeit der Verkehre unterstützt die Transparenz und die 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 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

Konjunkturelle Aussichten: Unveränderte Wachstumsdynamik

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im laufenden Jahr im Vergleich zum Berichtsjahr leicht verbessern. 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.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Jahr nahezu unverändert anhalten. Im Euro-Raum wird die Wachstumsdynamik des Bruttoinlandsprodukts in der Größenordnung von rund 0,5 Prozentpunkten zulegen können. Der private Konsum wird leicht anziehen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen bei gleichzeitig moderatem Lohnzuwachs. Die Investitionen werden, bei allenfalls leichtem Anstieg der langfristigen Zinsen, angesichts steigender Unternehmensgewinne merklich zulegen. Die insgesamt günstige Lage der Weltwirtschaft, die im Verlauf des Berichtsjahres erfolgte Abwertung des Euro sowie die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit werden den Export weiter stärken. Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wird hingegen leicht dämpfend wirken.

Die für Deutschland vorliegenden Prognosen für das laufende Jahr lassen ein gegenüber dem Vorjahr um etwa 0,5 Prozentpunkte stärkeres Wachstum erwarten. Angesichts des weiter günstigen internationalen Umfelds wird sich die Expansion der Exporte beschleunigen. Dies sowie die verbesserten Abschreibungsbedingungen werden zu einem deutlichen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen beitragen. Die Bauinvestitionen werden nicht weiter zurückgehen, gestützt unter anderem durch das zusätzliche Investitionsprogramm des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur. Auch der private Konsum wird sich voraussichtlich etwas beleben, in der zweiten Jahreshälfte gestärkt durch das Vorziehen von Käufen aufgrund der angekündigten Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007. In Teilbereichen der Gesamtwirtschaft dürfte es zu positiven Konjunkturreffekten durch die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ kommen.

Weiteres Wachstum des Güterverkehrsmarkts

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die konjunkturellen Impulse gegenüber dem Berichtsjahr leicht verstärken. Der Außenhandel wird höhere Wachstumsraten als im Berichtsjahr erreichen, und die Inlandsnachfrage wird sich leicht beleben. Der Produktionszuwachs im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin deutlich

stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Nach dem merklichen Rückgang im Berichtsjahr wird für die Rohstahlproduktion ein leichter Zuwachs erwartet. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld dürfte die Verkehrsmarktentwicklung eine etwas höhere Dynamik aufweisen als im Berichtsjahr.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2006 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Voraussichtliche Entwicklung der Railion Deutschland AG

In einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld gilt es die bisherigen Kunden durch eine hohe Leistungsqualität zu überzeugen und das Geschäftsvolumen mit diesen auszubauen sowie 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.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2005	Erwartung 2006
Umsatzerlöse	3.288	<ul style="list-style-type: none"> ▾ Nominaler Umsatzrückgang durch Verlagerungen im DB Konzern
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 27	<ul style="list-style-type: none"> ▾ Voraussichtlich unter dem Niveau des Berichtsjahres

■ **Umsatz:** Durch Verlagerung von Umsätzen zu anderen Konzerngesellschaften und Integration von Tochtergesellschaften erwarten wir einen leichten nominalen Rückgang des Umsatzes gegenüber dem Berichtsjahr.

■ **Ergebnis:** Unser Ergebnis wird voraussichtlich unter dem im Berichtsjahr erreichten Wert liegen. Dabei werden sich voraussichtlich insbesondere Energiepreissteigerungen belastend auswirken. Wir erwarten durch eine weiterhin bessere Ressourcenauslastung sowie eine verstärkte Umsetzung unserer Maßnahmenpakete zur operativen Verbesserung in überschaubarer Zukunft eine Rückkehr zu positiven Ergebnissen.

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

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





Inhalt

- 21 Bilanz
- 22 Gewinn- und Verlustrechnung
- 23 Kapitalflussrechnung
- 24 Entwicklung des Anlagevermögens
- 26 Anhang

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	2.179	2.124
Finanzanlagen	(2)	94	69
		2.273	2.193
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	20	19
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	199	176
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	5
		219	200
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		2.493	2.394

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	179	179
		435	435
B. Rückstellungen			
	(7)	599	601
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.455	1.355
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(9)	4	3
		2.493	2.394

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2005	2004
Umsatzerlöse	(12)	3.288	3.269
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
Gesamtleistung		3.288	3.269
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	196	244
Materialaufwand	(14)	-1.742	-1.704
Personalaufwand	(15)	-919	-946
Abschreibungen		-192	-197
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-607	-618
		24	48
Beteiligungsergebnis	(17)	3	4
Zinsergebnis	(18)	-54	-40
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-27	12
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Erträge aus Verlustübernahme (im Vorjahr: Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn)	(19)	27	-12
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		-27	12
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		192	197
Veränderung der Pensionsrückstellungen		5	6
Cashflow vor Steuern		170	215
Abschreibungen auf Finanzanlagen		1	2
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-7	-89
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-2	-5
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-7
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		3	95
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-30	-55
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		135	156
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		4	8
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-249	-377
Einzahlungen für den Abgang von Finanzanlagen		15	23
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-41	-38
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-271	-384
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-12	-186
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		199	249
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-59	232
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		3	0
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten		0	-63
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		131	232
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-5	4
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(20)	5	1
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	0	5

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften	Zugänge	Um- buchungen
Sachanlagen				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	17	0	0	0
	17	0	0	0
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	98	0	2	0
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0
	103	0	2	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	24	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.047	0	188	105
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	38	0	0	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	0	2	0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	131	0	57	-105
	3.381	0	249	0
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	24	0	41	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	25	0	0	0
3. Beteiligungen	29	0	0	0
	78	0	41	0
Anlagevermögen insgesamt	3.476	0	290	0

Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen		Buchwert
Abgänge	Stand am 31.12.2005	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004
-17	0	-17	0	0	0	17	0	0	0
-17	0	-17	0	0	0	17	0	0	0
0	100	-27	0	-6	0	0	-33	67	71
0	5	-1	0	0	0	0	-1	4	4
0	105	-28	0	-6	0	0	-34	71	75
0	24	-8	0	-2	0	0	-10	14	16
-31	3.309	-1.178	0	-177	0	29	-1.326	1.983	1.869
0	38	-25	0	-2	0	0	-27	11	13
-2	38	-18	0	-5	0	2	-21	17	20
0	83	0	0	0	0	0	0	83	131
-33	3.597	-1.257	0	-192	0	31	-1.418	2.179	2.124
-13	52	-1	0	0	0	1	0	52	23
-3	22	0	0	0	0	0	0	22	25
0	29	-8	0	-1	0	0	-9	20	21
-16	103	-9	0	-1	0	1	-9	94	69
-66	3.700	-1.283	0	-193	0	49	-1.427	2.273	2.193

Anhang

für das Geschäftsjahr 2005

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 geringerwertige 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
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. Bisher unter den Hilfs- und Betriebsstoffen erfasste Energiestoffe (zum Beispiel Heizöl, Kohle) werden ab dem Berichtsjahr sofort aufwandswirksam erfasst.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag (Anschaffungskosten) angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungswerts gebildet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss 2005 sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die erstmalige Anwendung der aktualisierten Richttafeln führte zu einer Ergebnisbelastung von 2 Mio. €. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6% p. a. ermittelt.

Analog den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels Gutachten der Heubeck AG gebildet; die Rückstellungen für Vorruhestand und Sterbegeld unter Verwendung eines Zinssatzes von 6% p. a., die Rückstellungen für Jubiläen und für Altersteilzeit unter Verwendung eines Zinssatzes von 5,5% p. a.

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 grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden – sofern sie gegenüber derselben Gesellschaft bestehen – miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG. Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Art. 2 § 12 ENeuOG. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen

Beamten erstattet die Railion Deutschland AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 24 – 25 dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2005 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) auf Sachanlagen – im Wesentlichen aufgrund der Stilllegung von Betriebsstätten sowie der Ausmusterung von Güterwagen und Lokomotiven – sowie 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) auf Finanzanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 1 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) enthalten.

3 Vorräte

in Mio. €	2005	2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20	19
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
Insgesamt	20	19

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. €	2005	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	120	1	133
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	66	0	31
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	0	9
Sonstige Vermögensgegenstände	2	0	3
Insgesamt	199	1	176

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ist die Forderung zum Verlustausgleich in Höhe von 27 Mio. € enthalten. Die restlichen 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 10 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €). Im laufenden Geschäftsjahr wurden Forderungen aus Insolvenzen in Höhe von 8 Mio. € sowie die dazugehörigen Einzelwertberichtigungen in Höhe von 7 Mio. € ausgebucht.

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. €	2005	2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	76	71
Steuerrückstellungen	5	1
Sonstige Rückstellungen	518	529
Insgesamt	599	601

In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) für Deferred Compensation enthalten.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2005	2004
Verpflichtungen im Personalbereich	126	143
Restrukturierungsmaßnahmen	72	96
Ausstehende Eingangsrechnungen	99	126
Erlösschmälerungen	69	45
Unterlassene Instandhaltung	67	72
Rückkaufverpflichtungen aus Leasingverträgen	35	29
Übrige Risiken	50	18
Insgesamt	518	529

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

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. €	2005	davon mit Restlaufzeit			2004
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3	3	0	0	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	235	7	36	192	244
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	88	80	8	0	108
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.111	308	353	450	979
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	0	0	8
Sonstige Verbindlichkeiten	16	16	0	0	16
davon aus Steuern	(5)	(5)	(0)	(0)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(10)	(10)	(0)	(0)	(11)
Insgesamt	1.455	416	397	642	1.355
davon zinspflichtig	(880)				(748)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung in Höhe von 880 Mio. € (im Vorjahr: 748 Mio. €), davon 803 Mio. € jederzeit rückzahlbare langfristige Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 611 Mio. €), enthalten. Im Vorjahr war zudem die Verpflichtung zur Ergebnisabführung in Höhe von 12 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. €	2005	2004
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	444	444
Insgesamt	444	444

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.

11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2005	2004
Bestellobligo für Investitionen	381	580
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	447	473
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(264)	(279)
Insgesamt	828	1.053

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 2005 Leasingraten in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2005	2004
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	62	69
fällig 1 bis 5 Jahre	158	169
fällig über 5 Jahre	227	235
Insgesamt	447	473

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2005	2004
Konventioneller Ladungsverkehr nach Branchen		
Montan	928	977
Chemie und Öl	478	497
Automotive/Industriegüter	380	386
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	321	306
Baustoffe	264	262
Übrige	117	51
	2.488	2.479
Kombinierter Ladungsverkehr	582	577
Sonstige	218	213
Insgesamt	3.288	3.269

13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2005	2004
Leistungen für Dritte	103	109
Material-/Energieverkäufe	22	32
Mieten und Pachten	6	5
Entschädigungen/Versicherungsleistungen für Schadensfälle	14	25
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4	16
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	36	37
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	8
Übrige betriebliche Erträge	8	12
Insgesamt	196	244

14 Materialaufwand

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	349	343
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.094	1.075
Aufwendungen für Instandhaltungen	299	286
Insgesamt	1.742	1.704

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. €	2005	2004
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	494	496
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	245	259
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	16	16
	755	771
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	111	116
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	53	59
	164	175
davon für Altersversorgung	(10)	(11)
Insgesamt	919	946

Die im Geschäftsjahr 2005 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 31 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €) wurden gegen die Rückstellungen verrechnet.

Im Gegensatz zum Vorjahr sind in dem Betrag für Altersversorgung die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung nicht mehr enthalten; der Vorjahresbetrag wurde entsprechend angepasst.

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2005	2004
Mieten und Pachten	268	292
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	102	102
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	63	70
Konzernumlage	72	74
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	3
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	3	4
Übrige	97	73
Insgesamt	607	618

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

17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	1	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(1)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(0)	(0)
Abschreibungen auf Beteiligung	-1	-2
Insgesamt	3	4

18 Zinsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-56	-43
davon an verbundene Unternehmen	(40)	(-28)
Insgesamt	-54	-40

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 von dieser ausgeglichen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der als Anlage beigefügten 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 Verbindlichkeiten im Rahmen des Konzern-Cash-Poolings (per 31. Dezember 2005: 69 Mio. €) (per 31. Dezember 2004: 137 Mio. €) beziehungsweise Guthaben 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 2005 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 Charlottenburg, Berlin, 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 HGB 7498 hinterlegt.

24 Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahres- ende 2005	im Jahres- durchschnitt 2004	am Jahres- ende 2004
Arbeitnehmer	14.366	13.673	15.045	14.898
Zugewiesene Beamte	7.539	7.178	8.353	8.139
Zwischensumme	21.905	20.851	23.398	23.037
Auszubildende	928	1.037	889	1.025
Insgesamt	22.833	21.888	24.287	24.062

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

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

in T €	2005	2004
Gesamtbezüge des Vorstands	873	460
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	0
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	85	84

Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 41 – 44 zu entnehmen.

26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind bisher nicht eingetreten.

Mainz, 9. März 2006

Railion Deutschland AG
Der Vorstand



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Railion Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 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 Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 9. März 2006

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Theiß)	(ppa. Marx)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2005 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2005
RAG Bahn und Hafen GmbH, Gladbeck	100	150,1	938
Railion Intermodal Traction (RIT) GmbH, Mainz	100	143,8	53



RAILION
DB Logistics

189 059-9

Organe der Railion Deutschland AG

Vorstand

Dr. Klaus Kremper

Vorsitzender des Vorstands,
Mainz

- b) Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark (Vorsitz)¹⁾

Lothar Beisler

Ressort Produktion I,
Mainz

- a) NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH¹⁾
b) Rail Euro Concept SAS, Paris/Frankreich
(Vorsitz)¹⁾

Dr. Lutz Freytag

Ressort Finanzen und Controlling,
Mainz

- b) RAG Bahn und Hafen GmbH¹⁾
Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark¹⁾

Eckart Fricke

Ressort Produktion II –
Einzelwagenverkehr/Kombinierter Verkehr,
Darmstadt

- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
POLZUG Intermodal GmbH

Dr. Rudolf Müller

Ressort Personal,
Bad Soden/Taunus

- seit 1. Juli 2005 –
b) Bahn-Betriebskrankenkasse
(Verwaltungsrat)

Steffen W. Wurst

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Dortmund

- bis 30. Juni 2005 –
b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

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 2005
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat

Dr. Norbert Bensele

Vorsitzender des Aufsichtsrats
– seit 10. Mai 2005 –,
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
 - Partner für Berlin Holding Gesellschaft
für Hauptstadt-Marketing mbH
 - Sparda-Bank Berlin eG
- b) IAS Institut für Arbeits- und
Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Dr. Bernd Malmström

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der Stinnes AG,
Berlin
– bis 28. April 2005 –

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

Wolfgang Zell*

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Bereichsvorstand Güterverkehr
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Berlin

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

Erika Albers*

Stellv. Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der Railion Deutschland AG,
Berlin

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

– bis 29. Juni 2005 –

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
(Vorsitz)¹⁾
 - DB JobService GmbH
 - 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, Wettbewerb und
Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG
Stinnes AG

Guntram Grasy*

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Fachbereich Güterverkehr,
Ulm

– vom 3. April bis 29. Juni 2005 –

Hans-Jörg Hager

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

– bis 29. Juni 2005 –

- b) Hangartner AG, Aarau/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
 - Schenker & Co AG, Wien/Österreich
(Vorsitz)¹⁾

Michael Harting

Stellv. Abteilungsleiter im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

– seit 30. Juni 2005 –

- a) DB Fernverkehr AG
Vivico Real Estate GmbH
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Dr. Thomas Held

Vorsitzender des Vorstands der Schenker AG,
Schermbek

– bis 29. Juni 2005 –

- a) Schenker Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
- b) BTL AB, Göteborg/Schweden¹⁾
 - Frachtcontor Junge & Co. GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland
(Vorsitz)¹⁾
 - Schenker & Co AG, Wien/Österreich
(Vorsitz)¹⁾
 - SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien
(Verwaltungsrat)¹⁾
 - 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/Großbritannien
(Verwaltungsrat)¹⁾

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Railion Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats
der Stinnes AG,
Hamm
a) Deutsche Bahn AG
Stinnes AG

Klaus-Dieter Hommel*

Bundesvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main
a) Deutsche Bahn AG
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
– bis 28. April 2005 –
a) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für
kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG
TRANSA Spedition GmbH

Jürgen Ketter*

Leiter Angebotsmanagement und
Traktionsplanung der Railion Deutschland AG,
Heidesheim
– seit 7. April 2005 –

Günther Kinscher*

Stellv. Bundesvorsitzender der GDL,
Bebra
– seit 30. Juni 2005 –
b) DBV-Winterthur Lebensversicherung AG
(Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)
Sparda-Bank Hessen eG (Beirat)

Axel Marschall

Leiter Strategie Transport und Logistik
der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
– seit 30. Juni 2005 –
a) Stinnes AG

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

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Weiterstadt
– seit 29. April 2005 –
a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Matthias Reichel

Leiter Finanzen/Controlling im
Vorstandressort Transport und Logistik
der Deutschen Bahn AG,
Kleinmachnow
– seit 30. Juni 2005 –
a) Schenker AG
Stinnes AG
DB Gastronomie GmbH
DB Services Nordost GmbH
DB Services Südwest GmbH
DB Services Technische Dienste GmbH
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH
(Vorsitz)
DB Bahnbau GmbH
Scandlines AG
Scandlines Deutschland GmbH
b) Scandlines Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark

Mario Reiß*

Mitglied des Betriebsrats im Wahlbetrieb C6
der Railion Deutschland AG,
Süptitz
– seit 30. Juni 2005 –

Wolfgang Reuter

Leiter Finanzen und Treasury der
Deutschen Bahn AG,
Berlin
– bis 29. Juni 2005 –
a) DB Energie GmbH
DB JobService GmbH
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

– bis 29. Juni 2005 –

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⁾

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,

Frankfurt am Main

– seit 29. April 2005 –

a) DB Fernverkehr AG¹⁾

DB Regio AG¹⁾

Schenker AG¹⁾

Stinnes AG¹⁾

DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾

DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G.

Frankfurter Versicherungs-AG

gbo AG

b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-

Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾

EUROFIMA Europäische Gesellschaft für

die Finanzierung von Eisenbahnmaterial,

Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾

Dr. Ulrich Teichmann

Referatsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,

Bonn

– seit 30. Juni 2005 –

Knut Utermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der

Railion Deutschland AG,

Hamburg

Manfred Weghaupt*

Mitglied des Betriebsrats C08 der

Railion Deutschland AG,

Offenburg

– bis 29. Juni 2005 –

Steffen W. Wurst

Mitglied des Vorstands der Schenker AG,

Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,

Dortmund

– seit 1. Juli 2005 –

b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Bülent Yildiz*

Angestellter der Railion Deutschland AG,

Karlsruhe

Dr. André Zeug

Generalbevollmächtigter

Technik/Beschaffung der

Deutschen Bahn AG,

Berlin

a) DB Fernverkehr AG

DB Services Technische Dienste GmbH

DB Telematik GmbH

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft

für kombinierten Güterverkehr GmbH

& Co KG

* 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 2005
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu drei 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.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen am 10. Mai 2005 und 23. November 2005 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 Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 10. Mai 2005 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 festgestellt sowie die Tagesordnung für die Hauptversammlung am 29. Juni 2005 verabschiedet.

In der konstituierenden Sitzung am 29. Juni 2005 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidiums und des Ausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gewählt. Darüber hinaus hat er aufgrund des zwischen der Stinnes AG und der Deutschen Bahn AG abgeschlossenen Geschäftsbesorgungsvertrags zur Führung der Schenker AG sowie der Railion GmbH durch die Deutsche Bahn AG Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand der Railion Deutschland AG beschlossen.

In seiner Sitzung am 23. November 2005 hat der Aufsichtsrat sich mit der Planung für das Geschäftsjahr 2006 befasst und die Budgetplanung 2006, die Mittelfristplanung 2006 bis 2010 sowie die langfristigen strategischen Ziele der Railion Deutschland AG zur Kenntnis genommen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Railion Deutschland AG zum 31. Dezember 2005 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.



Dr. Norbert Bense
Vorsitzender des
Aufsichtsrats
Railion Deutschland AG

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 7. April 2006 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 2005 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 2005 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der Besetzung des Aufsichtsrats gab es im Jahr 2005 folgende Änderungen:

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 die Herren Dr. Karl-Friedrich Rausch und Diethelm Sack mit Wirkung zum 29. April 2005 als Mitglieder des Aufsichtsrats auf Anteilseignerseite für die zum 28. April 2005 ausgeschiedenen Herren Dr. Bernd Malmström und Dr. Christoph Husmann neu bestellt.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2005 wurde auf der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats für die zu diesem Zeitpunkt ausgeschiedenen Herren Dr. Bücken, Hager, Dr. Held, Reuter und Dr. Ridder die Herren Harting, Marschall, Reichel, Dr. Teichmann und Wurst zu Aufsichtsratsmitgliedern der Railion Deutschland AG bestellt.

Die Herren Kinscher und Reiß wurden am 7. Juni 2005 durch Wahl der Arbeitnehmervertreter in der Delegiertenversammlung in Berlin zu neuen Aufsichtsratsmitgliedern der Railion Deutschland AG bestellt.

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

Im Vorstand der Railion Deutschland AG gab es im Jahr 2005 die folgende personelle Veränderung:

Herr Steffen W. Wurst legte mit Wirkung zum 30. Juni 2005 sein Mandat als Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG nieder.

Herr Dr. Rudolf Müller wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2005 als Nachfolger von Herrn Wurst zum Mitglied des Vorstands der Railion Deutschland AG bestellt.

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 2005 geleisteten Einsatz.

Mainz, im April 2006
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, reading "Norbert Bense". The signature is written in a cursive style with a large initial 'N' and 'B'.

Dr. Norbert Bense
Vorsitzender



Bahnhof Köln Eifeltor



HILGER

ANSDORGE LOGISTIK

LKW WALTER

weyand WERBELSKOPHEN

weyand WERBELSKOPHEN

Railion Deutschland AG

Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.railion.com
www.db.de/logistik

Die Railion Deutschland AG ist ein
Unternehmen des Deutsche Bahn
Konzerns.

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

www.railion.com
www.db.de/ir
www.db.de/presse

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

**Produktionskoordination/
Beratung**

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design, Mainz

DTP

LGS GmbH, Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie und Beratung

Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger
DB AG/Jazbec (Titel)
DB AG/Kranert (S. 19)
DB AG/Bedeschinski (S. 20)



Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.railion.com
www.db.de/logistik