



Railion Deutschland AG
Geschäftsbericht 2006

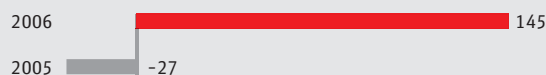
Entwicklung im Geschäftsjahr 2006

Verkehrsleistung in Mio. tkm¹⁾



2005 zu 2006: +8,2%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



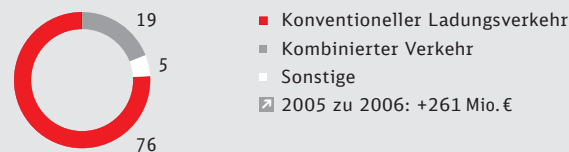
2005 zu 2006: +172 Mio. €

Umsatzerlöse in Mio. €



2005 zu 2006: +7,9%

Umsatzstruktur in %



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Umsatz	3.549	3.288	+7,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	145	-27	-
Bilanzsumme	2.363	2.493	-5,2
Anlagevermögen	2.182	2.273	-4,0
Eigenkapital	435	435	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	803	880	-8,8
Brutto-Investitionen	144	249	-42,2
Netto-Investitionen ³⁾	144	249	-42,2
Mitarbeiter per 31. 12.	20.188	20.851	-3,2

Leistungskennzahlen	2006	2005	Veränderung prozentual
Beförderte Güter in Mio. t ⁴⁾	271,1	262,2	+3,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm ^{1), 4)}	88.407	81.722	+8,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁵⁾	188,9	181,8	+3,9
Züge pro Tag	4.398	4.426	-0,6
Tonnen pro Zug ⁴⁾	468,0	449,4	+4,1

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Umstellung auf Bruttowerte im Berichtsjahr, Vorjahreszahl entsprechend angepasst

⁵⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge; Vorjahreszahl angepasst (inklusive Railion Intermodal Traction [RIT] GmbH)

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
5	Lagebericht
5	Überblick
5	Wirtschaftliches Umfeld
6	Entwicklung auf den relevanten Märkten
7	Geschäftsverlauf
8	Bilanzstruktur
9	Investitionen
9	Finanzierung
10	Mitarbeiter
10	Weitere Informationen
11	Risikobericht
14	Nachtragsbericht
14	Strategie
16	Ausblick
21	Jahresabschluss
21	Bilanz
22	Gewinn- und Verlustrechnung
23	Kapitalflussrechnung
24	Entwicklung des Anlagevermögens
26	Anhang
42	Bestätigungsvermerk
43	Wesentliche Beteiligungen
45	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Klaus Kremper
Vorsitzender des Vorstands
der Railion Deutschland AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2006 war für uns ausgesprochen erfolgreich. Bereits frühzeitig hatten wir mit Effizienzprogrammen und Investitionen die Grundlagen geschaffen, um unsere Position im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt weiter auszubauen. Mit rund 88 Milliarden Tonnenkilometern allein für die Railion Deutschland AG haben wir im Jahr 2006 ein Rekordergebnis erzielt und sind damit die größte Güterbahn in der Europäischen Union. Die Railion-Gruppe erreichte insgesamt 96 Milliarden Tonnenkilometer. Die Erweiterung der Europäischen Union im vergangenen Jahr und im Jahr 2007 stellt uns im Hinblick auf die zunehmende Wettbewerbsintensität vor große Herausforderungen. Mit dem Railion-Verbund und den zahlreichen Kooperationen mit ausländischen Bahnen sowie Beteiligungen haben wir bereits frühzeitig auf die Entwicklungen reagiert. So stehen die Chancen für unser weiteres Wachstum gut.

Im vergangenen Jahr konnten wir die Transportleistungen für unsere Kunden weiter steigern. Der Modal Split entwickelt sich seit mehreren Jahren positiv für die Schiene. Positive Impulse kamen hierbei aus einem weiteren Anstieg der durchschnittlichen Transportweiten und einer besseren Zugauslastung. Die Verkehrsleistung erreichte den höchsten Stand seit der Bahnreform im Jahr 1994. Sicherlich haben hierzu die positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beigetragen. Aber auch unsere konsequent umgesetzten Programme zur Effizienzsteigerung, die seit mehreren Jahren laufen, tragen erheblich hierzu bei. Des Weiteren haben wir das Produktionssystem »200X« für den Einzelwagenverkehr etabliert. Ziel ist die nachhaltige Steigerung der Leistungs-

fähigkeit und Flexibilität. Mit all diesen Maßnahmen haben wir im Jahr 2006 den Turn-around geschafft und gleichzeitig die Basis für ein profitables Wachstum gelegt.

Um nachhaltig erfolgreich zu sein, ist es wichtig, in leistungsstarkes und modernes Equipment zu investieren. Hierzu haben wir in den vergangenen Jahren über 1,3 Milliarden Euro in Triebfahrzeuge und Güterwagen sowie Servicestellen investiert.

Im Jahr 2007 ist die Liberalisierung im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr innerhalb der Europäischen Union eine der größten Herausforderungen – sie bietet aber auch große Chancen. So können verstärkt internationale Angebote für unsere Kunden entwickelt werden. Schon heute sind 60% aller Verkehre grenzüberschreitend. Wir werden dann noch mehr unsere Vorteile gegenüber dem LKW ausspielen können – gerade auf den langen Relationen.

Auch in der Osterweiterung der Europäischen Union sehen wir große Chancen. Gerade der großvolumige Warenaustausch nach Osten wird erheblich zunehmen und für die Schiene erhebliche Wachstumsraten bieten. Gleichzeitig wird die Konzentration auf dem Markt zunehmen, und wir erwarten weitere Kooperationen von Unternehmen. Natürlich werden wir als führender Anbieter bei diesen Entwicklungen eine entscheidende Rolle spielen.

Die Verbesserung der europäischen Transportleistung sichert das nationale Geschäft und ermöglicht weiteres Wachstum. In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld und unter neuen Marktbedingungen haben wir unseren Kurs halten und erheblich wachsen können. Die strategische Ausrichtung, als erste Güterbahn des Kontinents Aktivitäten außerhalb des eigenen Landes aufzubauen, hat sich als richtig erwiesen. Wir werden die Strategie fortsetzen, denn hier sehen wir die Chancen für weiteres Wachstum.

Unsere Kunden haben uns in der jährlichen Befragung wieder gute Bewertungen gegeben. Dies ist für uns Ansporn, die Kundenleistungen weiter zu verbessern. Ein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die rund um die Uhr für unsere Kunden im Einsatz sind. Mein besonderer Dank richtet sich an unsere Kunden, die unserem Unternehmen wieder Vertrauen entgegengebracht haben. Für uns ist das Herausforderung, diese Partnerschaften zu pflegen und zu intensivieren.

Wir müssen weiter an der Verbesserung der Leistungsqualität und Effizienz arbeiten. Dann haben wir gute Chancen, unsere Führungsposition auf der Schiene auszubauen und im Wettbewerb mit dem LKW zu bestehen.

Ihr



Dr. Klaus Kremper
Vorsitzender des Vorstands
der Railion Deutschland AG



Überblick

Die Railion Deutschland AG bildet zusammen mit ihren Schwestergesellschaften Railion Danmark A/S, 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 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. Vertriebsteams 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 Berichtsjahr wurde die Railion Intermodal Traction (RIT) GmbH, Mainz, auf die Railion Deutschland AG verschmolzen.

Die Entwicklung der Railion Deutschland AG verlief im Berichtsjahr insgesamt sehr positiv. Ein deutlicher Anstieg der Verkehrsleistung führte auch zu hohen Zuwächsen bei Umsatz und Ergebnis.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2006 stärker aus als im Vorjahr.

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich im Jahr 2006 erheblich verstärkt. Bei weiter kräftig wachsenden Exporten wurde er zunehmend von der Inlandsnachfrage bestimmt. Angesichts der anhaltend kraftvollen Expansion der Weltwirtschaft erreichte die Ausfuhr zweistellige Zuwachsraten. Die verbesserten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen und der Anstieg der Kapazitätsauslastung führten zu einem weiter beschleunigten Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten nach einem zehn Jahre währenden Rückgang zum ersten Mal wieder

zu. Der private Konsum erholte sich anfangs nur zögerlich, wurde aber in der zweiten Jahreshälfte durch Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 gestärkt. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank auf jahresdurchschnittlich 10,8%.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland insgesamt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Jahr 2006 sehr gut entwickelt. Die Wachstumsrate der Verkehrsleistung hat sich insgesamt mehr als verdoppelt. Die Umfeldimpulse für den Güterverkehr in Deutschland waren dabei insgesamt deutlich günstiger ausgeprägt als im Vorjahr. Gestützt wurde diese Entwicklung durch einen anhaltend kräftigen Außenhandel und eine anziehende Binnennachfrage. Die hohe Verkehrsnachfrage führte auch zu Laderaumengpässen, die sich insbesondere im LKW-Verkehr zeigten. Vor dem Hintergrund weiter gestiegener Energiekosten zeichneten sich zunehmend Preiserhöhungen ab – bei einer gleichzeitig anhaltend hohen Wettbewerbsintensität.

Im Vergleich der Verkehrsträger verzeichnete die Schiene insgesamt erneut die höchste Wachstumsrate. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs konnte entsprechend zum vierten Mal in Folge ausgebaut werden. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei insgesamt ein sehr starkes Wachstum auf hohem Niveau erzielen.

Unsere Verkehrsleistung stieg im Berichtsjahr um 8,2% auf 88.407 Mio. Tonnenkilometer (tkm). Das Gewicht der beförderten Güter stieg um 3,4% auf 271,1 Mio. Tonnen.

Auch die DB-konzernexternen Eisenbahnen verzeichneten erneut einen kräftigen Verkehrsleistungsanstieg. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr hat sich im Jahr 2006 weiter erhöht. Die Entwicklungsdynamik hat sich gegenüber dem Vorjahr jedoch abgeschwächt.

Auch im Straßengüterverkehr (deutsche LKW und ausländische LKW – ohne Kabotageverkehre in Deutschland) setzte sich der Anstieg der Verkehrsleistung auf einem leicht erhöhten Niveau fort. Positive Impulse für die deutschen LKW kamen vor allem aus der Belebung der Binnennachfrage und hier unter anderem aus der Erholung der Baubranche.

In der Binnenschifffahrt reichten die positiven Konjunkturimpulse nicht aus, die insbesondere zu Jahresbeginn aufgetretenen witterungsbedingten Rückgänge vollständig zu kompensieren. Im Jahr 2006 konnte auch das bereits schwache Vorjahresniveau nicht mehr erreicht werden. Leicht zugenommen hat hingegen die beförderte Tonnage. Hierbei waren die stärksten Zuwächse in den Bereichen Kohle und Steine/Erden zu verzeichnen.

Geschäftsverlauf

Starker Umsatzanstieg

Das günstige gesamtwirtschaftliche Umfeld in Deutschland im Jahr 2006 spiegelt sich auch in der Umsatzentwicklung der Railion Deutschland AG wider. So konnte der Umsatz vom Vorjahr um 261 Mio. € übertroffen werden und lag bei 3.549 Mio. €. Das entspricht einem Wachstum um 7,9%. Wichtige Wachstumsträger waren der Montan-sektor infolge des weltweiten Stahlbooms, der Baubereich sowie der Kombinierte Ladungsverkehr.

Vom Gesamtumsatz entfielen 698 Mio. € auf Gesellschaften des DB-Konzerns. Das entspricht einem Anteil von 19,7% und unterstreicht die strategische Ausrichtung, in einzelnen Marktsegmenten Umsätze mit DB-konzernexternen Kunden verstärkt über Gesellschaften des DB-Konzerns abzuwickeln.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung stieg infolge des deutlichen Umsatzanstiegs um 261 Mio. € auf 3.549 Mio. € (im Vorjahr: 3.288 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 42 Mio. € auf 154 Mio. € zurückgegangen. Insbesondere die Verschmelzung der RIT sowie die geringeren Schrotterlöse haben dazu beigetragen.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 63 Mio. € beziehungsweise 3,6% gestiegen und beläuft sich auf 1.805 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen zurückzuführen auf höhere Energiekosten und die Zunahme der Verkehrsleistung sowie von Transporten mit Frachtführerschaft, bei denen wir für Kunden die komplette Transportkette auf der Schiene durchführen und ausländische Transportleistungen einkaufen. Zugenommen haben zudem die Aufwendungen für die Instandhaltung. Rückläufig war dagegen der Aufwand für sonstige bezogene Leistungen, was im Wesentlichen auf die Verschmelzung der RIT zurückzuführen ist.

Der Personalaufwand ist leicht um 7 Mio. € auf 912 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte aus den zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit notwendigen Effizienzprogrammen sowie aus geringeren Abfindungsleistungen.

Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr leicht angestiegen und beliefen sich auf 200 Mio. € (im Vorjahr: 192 Mio. €). Die Steigerung beruhte zum Großteil auf der Anschaffung von Rangierfunk-Handys als geringwertige Wirtschaftsgüter.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 606 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 607 Mio. €). Einen Anstieg verzeichneten die Mieten für Schienenfahrzeuge, da aufgrund der konjunkturbedingt höheren Transportnachfrage sowie zur Qualitätssicherung zusätzliche Güterwagen und Lokomotiven angemietet wurden. Die Kostensteigerungen konnten durch einen rückläufigen Aufwand insbesondere für Entschädigungen aufgefangen werden.

Das Beteiligungsergebnis belief sich auf 16 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €). Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus der Einbeziehung der RBH Logistics GmbH sowie aus einer günstigeren Ergebnisentwicklung bei anderen Beteiligungen.

Das Zinsergebnis lag mit -52 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: -54 Mio. €).

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 145 Mio. € um 172 Mio. € über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Muttergesellschaft abgeführt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist zum 31. Dezember 2006 um 130 Mio. € beziehungsweise 5,2% auf 2.363 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte zum größten Teil aus dem Rückgang des Anlagevermögens, das mit 2.090 Mio. € um 89 Mio. € unter dem Stand zum 31. Dezember 2005 lag. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 92,4 % angestiegen (im Vorjahr: 91,2%).

Das Umlaufvermögen ging im Wesentlichen aufgrund geringerer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie gegenüber verbundenen Unternehmen um 39 Mio. € beziehungsweise 18% auf 180 Mio. € zurück.

Das Eigenkapital blieb aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags mit 435 Mio. € unverändert. Die Eigenkapitalquote stieg aufgrund der gesunkenen Bilanzsumme von 17,4% auf 18,4%.

Die Rückstellungen sind mit einem Anteil von 23,5% an der Bilanzsumme nahezu konstant, ebenso wie die Verbindlichkeiten mit einem Anteil von 58,0%. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten hat sich aufgrund der günstigen Ergebnisentwicklung auf 34,0% verringert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten an der Bilanzsumme einen Anteil von 51,3% (im Vorjahr: 49,5%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 30,3% (im Vorjahr: 33,1%). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 75,5% (im Vorjahr: 73,4%).

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Anlagevermögen	92,3	91,2
Umlaufvermögen	7,7	8,8
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Eigenkapital	18,4	17,4
Rückstellungen	23,5	24,0
Verbindlichkeiten	58,0	58,4
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(34,0)	(35,3)
Passiver RAP	0,1	0,2
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.363	2.493

Investitionen

Im Berichtsjahr betrugen die Brutto-Investitionen 144 Mio. € (im Vorjahr: 249 Mio. €). Schwerpunkte waren erneut die Investitionen für elektrische Lokomotiven im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms mit insgesamt 105 Mio. €, die markt-orientierte Modernisierung des Güterwagenparks mit 24 Mio. € sowie Investitionen in andere Anlagen (unter anderem Werkstätten, Container) mit 15 Mio. €.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die Railion Deutschland AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die Gesellschaft 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«. Das Rating von Moody's hat einen stabilen Ausblick. Ende August hat Standard & Poor's aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen auch der Gesellschaft Railion Deutschland AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Im Berichtsjahr konnten die Brutto-Investitionen aufgrund der günstigen Ergebnisentwicklung vollständig aus dem Cashflow finanziert werden. Es wurden keine ergänzenden 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 (VZP) ab. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Am 31. Dezember 2006 zählte die Railion Deutschland AG 20.188 Mitarbeiter und lag damit um 663 Mitarbeiter unter dem Vorjahreswert. Im Jahresdurchschnitt wurden 20.507 Mitarbeiter beschäftigt (im Vorjahr: 21.905).

Die Zahl der Auszubildenden betrug per 31. Dezember 2006 1.051 Auszubildende (im Vorjahr: 1.037 Auszubildende).

Weitere Informationen

Volvo setzt bei Automobil-Logistik auf die Schiene

Die Volvo Logistics Corporation im schwedischen Göteborg setzt bei der Logistik für ihre Kunden Volvo Car Corporation und Volvo Trucks vorwiegend auf die Schiene. Die aus mehreren Produktionsstätten des schwedischen Autobauers stammenden Karosserieteile und vorgefertigten Autoteile werden in einem ausgeklügelten Ringzugkonzept zum Produktionswerk für Neufahrzeuge im belgischen Gent transportiert. Täglich fahren zwei Ganzzüge an fünf Tagen in der Woche ab Älmhult in Südschweden über die Öresundbrücke durch Dänemark, Deutschland und die Niederlande bis nach Belgien.

Die enge Zusammenarbeit mit der schwedischen Green Cargo sichert einen reibungslosen Produktionsverlauf, wodurch für den Kunden eine sehr gute Pünktlichkeit erreicht werden konnte.

Porsche vertieft Zusammenarbeit mit der Bahn

Im Berichtsjahr haben wir die Zusammenarbeit mit der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart, vertieft. Nachdem das Unternehmen bisher bereits die für die wichtigsten Überseemärkte bestimmten Fahrzeuge der Baureihen 911, Boxster/Cayman und Cayenne per Bahn transportieren ließ, werden jetzt auch die Komponentenlieferungen zum finnischen Produktionspartner Valmet Automotive von der Straße auf die Schiene verlagert.

Porsche hatte bereits im Februar 2001 damit begonnen, ein Transport- und Logistik-konzept einzuführen, das sich stark auf die Bahn stützt. Sämtliche für die wichtigsten Überseemärkte bestimmten Fahrzeuge werden seither von einem eigenen Verlade-bahnhof in Kornwestheim aus in Spezialwaggons zum Nordseehafen Emden transportiert. Auf der Rückfahrt werden die Waggons in Emden mit Boxster- und Cayman-Modellen aus Finnland beladen, die für Abnehmer in Südeuropa vorgesehen sind.

Railion startet Fährbetrieb nach Baltijsk im Dezember

Im Berichtsjahr wurde die Aufnahme des direkten Eisenbahnfährbetriebs zwischen Sassnitz-Mukran auf Rügen und dem neuen russischen Fährhafen Baltijsk bei Kalinin-grad vereinbart.

Mit Aufnahme der neuen Fährlinie bieten die beteiligten Bahnen, Railion und die russische Eisenbahn RZDs, künftig eine weitere zuverlässige und leistungsfähige Eisenbahnfährverbindung über die Ostsee Richtung Osteuropa und schaffen die Voraussetzungen, um an dem zu erwartenden Wachstum für Warentransporte von und nach Russland direkt teilzuhaben.

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.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, von 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 2007 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 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.

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 Risiko-

bericht 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.

Nachtragsbericht

Übernahme der Brunner Railway Services GmbH

Die Railion Deutschland AG hat das Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen Brunner Railway Services GmbH (BRS) mit Sitz in Dietlikon erworben. Die BRS ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz tätig. Mit dem Erwerb wird Railion ihren Kunden ein umfassendes Leistungsspektrum im Schweiz-Verkehr anbieten können. Dabei wird künftig ein Schwerpunkt der BRS im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz liegen. Damit ergänzt sich BRS gut mit der erfolgreichen Kooperation im Ganzzugverkehr zwischen Railion und der BLS Cargo AG aus Bern.

Strategie

Ausgehend von unserer Position als Europas größter und leistungsstärkster Carrier haben wir unsere Strategie des profitablen Wachstums im Berichtsjahr erfolgreich fortgeführt. Hierzu haben wir

- unser internationales Netzwerk ausgebaut,
- die Sanierung unseres bestehenden Geschäfts vorangetrieben,
- unsere Vertriebsaktivitäten verstärkt,
- unser Produktionssystem im Einzelwagenverkehr neu aufgestellt,
- unsere Geschäftsmodelle für den Kombinierten Verkehr und Montanverkehre neu ausgestaltet.

Railion baut sein internationales Netzwerk aus

Durch die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts nimmt zusätzlich zum bestehenden nationalen auch der internationale Wettbewerb auf der Schiene deutlich zu. Railion ist hier bereits gut aufgestellt und bietet unter anderem auf der Nord-Süd-Achse von Skandinavien nach Italien durchgängige Transporte an. Erfolg versprechende Kooperationsprojekte, wie mit der schwedischen Green Cargo, sind genauso auf den Weg gebracht und werden in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt.

Sanierung im Heimatmarkt erfolgreich vorangetrieben

Um auf die Herausforderungen des steigenden Wettbewerbs in den Heimatmärkten des Schienengüterverkehrs sowie die gewachsenen Kundenanforderungen reagieren zu können, wurde 2005 ein Sanierungs- und Restrukturierungsprogramm etabliert. Das Programm zeigt – auch gestützt durch das gute konjunkturelle Umfeld – Erfolge. Neben der Ausgestaltung eines neuen Geschäftsmodells und der Weiterentwicklung der Produktions- und Vertriebskonzepte liegt ein Hauptaugenmerk auf einer besseren Betreuung der Großkunden.

Umsatzsteigerungen durch verstärkte Vertriebsaktivitäten

Die Großkundenbetreuung wird durch die Etablierung von Branchenteams deutlich verbessert. Feste Ansprechpartner betreuen zukünftig die Kunden umfassend aus einer Hand. Ziel ist es, von einer Kunden-Lieferanten-Beziehung zu einer langfristig angelegten strategischen Partnerschaft zu kommen, von der beide profitieren. In regelmäßigen Kundenworkshops werden Optimierungsansätze bei bestehenden Geschäften, aber auch die Ausweitung des bestehenden Geschäfts besprochen.

Die Auslastung des Einzelwagensystems wird durch den Flächenvertrieb deutlich gesteigert. Der regional aufgestellte Vertrieb wird als zusätzliche Säule Potenziale in der Fläche gezielt aktivieren und dabei vorrangig freie Ressourcen an die lokalen Kunden und Häfen vermarkten. Auch die Zusammenarbeit mit Schenker in der Fläche wird dadurch noch intensiver.

Zukunftsfähiges Produktionssystem im Einzelwagenverkehr

Mit der Einführung des neuen Produktionssystems 200X wird neben der höheren Effizienz eine Verbesserung der operativen Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig stabiler Zuverlässigkeit und Qualität im Einzelwagenverkehr erreicht. Durch eine erhöhte Frequenz der Züge zwischen den großen Zugbildungsanlagen werden die Abfuhrmöglichkeiten der Güterwagen verbessert. Die Anzahl der Güterverkehrsstellen ist konstant geblieben.

Organisatorische Weiterentwicklung für den Kombinierten Verkehr und Montanverkehre

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Europa ist das am stärksten wachsende Segment im Schienengüterverkehr. Mit Stinnes Intermodal ist der DB-Konzern der europaweit führende Anbieter von KV-Schienenleistungen. Um diese Position zu festigen, wird das Geschäftsfeld Intermodal zurzeit weiterentwickelt. Dies erfolgt unter anderem über eine stärkere Ausrichtung auf aufkommensstarke europäische Achsen. Weiterhin bietet das Wachstum der maritimen Seehafenhinterlandverkehre große Chancen. Um dieses zu erschließen und die aktuelle Marktführerschaft in Europa zu verteidigen, wird die Präsenz in den Seehäfen verbessert und die Wertschöpfungskette über den reinen Seehafenhinterlandtransport hinaus verlängert.

Insbesondere im Ganzzugverkehr hat der intramodale Wettbewerb in den letzten Jahren spürbar zugenommen. Die Montanbahn wird eine erhöhte Produktivität bei gleichzeitiger Flexibilität erzielen und damit die Wettbewerbsfähigkeit in diesem wichtigen Segment stärken. Die vertrieblichen und produktionsellen Prozesse werden zukünftig stärker zusammengeführt und sollen so den kundenspezifischen Qualitätsanspruch noch besser erfüllen. Auch nutzt die Montanbahn die Verbundvorteile von Railion insbesondere beim Einzelwagenverkehr und gewährleistet so seinen Kunden weiterhin den Zugang zu einem breiten Produktportfolio.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2007 leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Entwicklung im Jahr 2007 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um rund 1,5% zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausstattungsinvestitionen. Der private Konsum dürfte lediglich stagnieren, da die Realeinkommen durch die Maßnahmen der Finanzpolitik (Anhebung der Mehrwertsteuer, Senkung von Sparerfreibetrag und Entfernungspauschale) um rund einen Prozentpunkt belastet werden. Auch werden die in das Jahr 2006 vorgezogenen Käufe fehlen. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die schwächer steigende Binnennachfrage wird auch den Importanstieg dämpfen. Die Inflationsrate wird infolge der Mehrwertsteuererhöhung wieder anziehen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland voraussichtlich leicht eintrüben. Verantwortlich dafür ist in erster Linie die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 19%. Die erhöhten Lebenshaltungskosten führen zu real sinkenden Einkommen; der Konsum stagniert nahezu. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich auch im Jahr 2007 stärker steigen als die Lebenshaltungskosten.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die positiven Konjunkturimpulse im Jahr 2007 abschwächen. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden nicht mehr so stark wie im Vorjahr ausfallen. Auch der Zuwachs der Inlandsnachfrage wird sich abschwächen. Der Produktionszuwachs im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin deutlich stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Nach dem kräftigen Anstieg im Jahr 2006 wird die insbesondere für die Schiene bedeutende Rohstahlproduktion einen leichten Rückgang zu verzeichnen haben. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld erwarten wir für die Entwicklung des Güterverkehrs eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte Wachstumsdynamik.

Die konzernexternen Bahnen in Deutschland werden eine weiter wachsende Bedeutung haben. Entsprechend erwarten wir neben der intermodalen auch eine weiter zunehmende intramodale Wettbewerbsintensität.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2007 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der Railion Deutschland AG

Für das neue Geschäftsjahr gilt es, in einem anspruchsvollen Marktumfeld weiterhin unsere Kunden mit hoher Leistungsqualität zu überzeugen und Neuverkehre zu gewinnen. Die gestiegene Nachfrage und gleichzeitig hohe Wettbewerbsintensität erfordert von uns eine konsequente Optimierung der Prozesse und Kostenstrukturen im laufenden Geschäftsjahr. Dieses wird durch eine neue Führungsstruktur, die den Vertrieb und die Produktion enger verzahnt, erfolgen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2006	Erwartung 2007
Umsatzerlöse	3.549	↘ leichte konjunkturelle Wachstumsabschwächung erwartet
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	145	↘ voraussichtlich unter dem Niveau des Berichtsjahres

- **Umsatz:** Die Umsätze mit anderen Gesellschaften des DB-Konzerns werden strategiekonform weiter zunehmen. Insgesamt erwarten wir aber einen leichten Rückgang im Außenumsatz.
- **Ergebnis:** Das Ergebnis verringert sich leicht aufgrund der steigenden Energie- und Trassenpreise sowie der höheren Instandhaltungskosten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der 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.





Bilanz

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Anlagevermögen			
Sachanlagen	(2)	2.090	2.179
Finanzanlagen	(2)	92	94
		2.182	2.273
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	19	20
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	161	199
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	0
		180	219
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		2.363	2.493

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	179	179
		435	435
B. Rückstellungen			
	(7)	556	559
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.369	1.455
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(9)	3	4
		2.363	2.493

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Umsatzerlöse	(12)	3.549	3.288
Bestandsveränderungen		1	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
Gesamtleistung		3.550	3.288
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	154	196
Materialaufwand	(14)	-1.805	-1.742
Personalaufwand	(15)	-912	-919
Abschreibungen		-200	-192
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-606	-607
		181	24
Beteiligungsergebnis	(17)	16	3
Zinsergebnis	(18)	-52	-54
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		145	-27
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn			
(im Vorjahr: Erträge aus Verlustübernahme)	(26)	-145	27
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		145	-27
Abschreibungen auf Sachanlagen		200	192
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	5
Cashflow vor Steuern		351	170
Abschreibungen auf Finanzanlagen		0	1
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-49	-7
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-6	-2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		39	3
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-18	-30
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		317	135
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		39	4
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		2	0
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-146	-249
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		3	15
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-1	-41
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-103	-271
Ein-/Auszahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		27	-12
Aus-/Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-8	199
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-233	-59
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		0	3
Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit		-214	131
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	-5
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	0	5
Finanzmittelbestand am Jahresende		0	0

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2006	Zugänge	Um- buchungen
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	100	0	0
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0
	105	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	23	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.309	67	66
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	37	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39	7	0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	83	68	-66
	3.596	143	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	53	1	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	22	0	0
3. Beteiligungen	30	0	0
	105	1	0
Anlagevermögen insgesamt	3.701	144	0

Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen		Buchwert
Abgänge	Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005
0	100	-33	-3	0	0	-36	64	67
0	5	-1	0	0	0	-1	4	4
0	105	-34	-3	0	0	-37	68	71
0	23	-9	-1	0	0	-10	13	14
-54	3.388	-1.326	-184	0	22	-1.488	1.900	1.983
0	38	-26	-2	0	0	-28	10	11
-8	38	-22	-10	0	8	-24	14	17
0	85	0	0	0	0	0	85	83
-62	3.677	-1.417	-200	0	30	-1.587	2.090	2.179
-1	53	-2	0	0	0	-2	51	51
-2	20	0	0	0	0	0	20	22
-2	28	-9	0	0	2	-7	21	21
-5	101	-11	0	0	2	-9	92	94
-67	3.778	-1.428	-200	0	32	-1.596	2.182	2.273

Anhang

für das Geschäftsjahr 2006

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. Beim Vergleich der Umsatzerlöse, der sonstigen betrieblichen Erträge, des Materialaufwands und des Personalaufwands mit dem Vorjahr ist die Verschmelzung der Railion Intermodal Traktion (RIT) GmbH mit Wirkung zum 1. Januar 2006 zu berücksichtigen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5-50
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. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet.

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

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6% p.a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5% p.a. für Altersteilzeit- und Jubiläumrückstellungen.

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 für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Leistungsbeziehungen in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und 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. §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 2006 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) auf Sachanlagen (im Vorjahr: zusätzlich 1 Mio. € auf Finanzanlagen) vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 7 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) enthalten.

(3) Vorräte

in Mio. €	2006	2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18	20
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	0
Insgesamt	19	20

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2006	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	96	120
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	51	66
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	11
Sonstige Vermögensgegenstände	4	2
Insgesamt	161	199

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. € und Erstattungsanspruch aus Verlustausgleich 27 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 37 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €). Hierbei wurden 24 Mio. € mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet (im Vorjahr: 24 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €). Es wurden 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 10 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über ein Jahr hinaus.

(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. €	2006	2005
Rückstellungen für Pensionen	81	76
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	469	518
Insgesamt	556	599

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 9 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 8 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2006	2005
Verpflichtungen im Personalbereich	119	126
Restrukturierungsmaßnahmen	77	72
Ausstehende Eingangsrechnungen	95	99
Erlösschmälerungen	38	69
Unterlassene Instandhaltung	66	67
Rückkaufsverpflichtungen aus Leasingverträgen	41	35
Übrige Risiken	33	50
Insgesamt	469	518

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

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. €	2006	davon mit Restlaufzeit			2005
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3	3	-	-	3
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	228	7	41	180	235
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	78	78	-	-	88
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.040	252	338	450	1.111
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	18	13	2	3	16
davon aus Steuern	(5)				(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)				(10)
Insgesamt	1.369	355	381	633	1.455
davon zinspflichtig	(803)				(880)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 803 Mio. € (im Vorjahr: 810 Mio. €), die mit Forderungen aus Cash-Pooling in Höhe von 163 Mio. € (im Vorjahr: Verbindlichkeit 69 Mio. €) verrechnet wurden. In den Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen ist die Verpflichtung zur Ergebnisabführung in Höhe von 145 Mio. € (im Vorjahr: Erstattungsanspruch für Verlustausgleich 27 Mio. €) sowie Zinsverpflichtungen in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) und die Umsatzsteuer in Höhe von 49 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 179 Mio. € (im Vorjahr: 180 Mio. €). Es wurden 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verrechnet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

(9) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen für künftige Instandhaltungsleistungen.

(10) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2006	2005
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. €	2006	2005
Bestellobligo für Investitionen	367	381
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	498	447
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(236)	(264)
Insgesamt	865	828

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 2006 Leasingraten in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2006	2005
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	73	62
fällig 1 bis 5 Jahre	219	158
fällig über 5 Jahre	206	227
Insgesamt	498	447

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

in Mio. €	2006	2005
Konventioneller Ladungsverkehr nach Branchen		
Montan	1.019	928
Chemie und Öl	486	478
Automotive/Industriegüter	377	380
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	336	321
Baustoffe	287	264
Übrige	182	117
	2.687	2.488
Kombinierter Ladungsverkehr	670	582
Sonstige Umsatzerlöse	192	218
Insgesamt	3.549	3.288

(13) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2006	2005
Leistungen für Dritte	77	103
Material-/Energieverkäufe	13	22
Mieten und Pachten	5	6
Entschädigungen/Versicherungsleistungen für Schadensfälle	10	14
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	6	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	40	36
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	3
Übrige betriebliche Erträge	2	8
Insgesamt	154	196

(14) Materialaufwand

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	422	349
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.040	1.094
Aufwendungen für Instandhaltungen	343	299
Insgesamt	1.805	1.742

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. €	2006	2005
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	515	494
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	222	245
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	15	16
	752	755
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		
für Arbeitnehmer	109	111
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	51	53
	160	164
davon für Altersversorgung	(11)	(10)
Insgesamt	912	919

Die im Geschäftsjahr 2006 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 28 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) wurden gegen die Rückstellungen verrechnet.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2006	2005
Mieten und Pachten	313	268
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	238	237
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	3	3
Übrige betriebliche Aufwendungen	52	97
Insgesamt	606	607

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

(17) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen	3	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	13	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-1
Insgesamt	16	3

(18) Zinsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-56	-56
davon an verbundene Unternehmen	(41)	(40)
Insgesamt	-52	-54

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.

(19) 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-Pooling (per 31. Dezember 2005: 69 Mio. €) beziehungsweise Guthaben grundsätzlich (per 31. Dezember 2006: 163 Mio. €) nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

(20) 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.

(21) Konzernzugehörigkeit

Die Railion Deutschland AG wird in den Konzernabschluss der DB AG zum 31. Dezember 2006 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 Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht.

(22) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers veröffentlicht.

(23) Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005
Arbeitnehmer	13.403	13.218	14.366	13.673
Zugewiesene Beamte	7.104	6.970	7.539	7.178
Zwischensumme	20.507	20.188	21.905	20.851
Auszubildende	928	1.051	928	1.037
Insgesamt	21.435	21.239	22.833	21.888

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.

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).

(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2006 an:

Dr. Klaus Kremper

Vorsitzender des Vorstands, Mainz

- a) RBH Logistics GmbH¹⁾
- b) Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/ Dänemark¹⁾ (Vorsitz)

Lothar Beisler

Ressort Produktion I, Mainz

- a) NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH¹⁾
- b) BLS Cargo AG, Bern/Schweiz¹⁾
(Verwaltungsrat)
Rail Euro Concept SAS, Paris/Frank-
reich¹⁾ (Vorsitz)

Dr. Lutz Freytag

Ressort Finanzen und Controlling, Mainz

- b) Railion Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark¹⁾
RBH Logistics GmbH¹⁾

Eckart Fricke

Ressort Produktion II - Einzelwagen-

verkehr/Kombinierter Verkehr, Darmstadt

- a) DB JobService GmbH¹⁾
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
POLZUG Intermodal GmbH
Cux Port GmbH (Beirat)

Dr. Rudolf Müller

Ressort Personal, Bad Soden/Taunus

- b) DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG (Beirat)
Bahn-Betriebskrankenkasse
(Verwaltungsrat)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Dr. Norbert Bense

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

a) DB Fernverkehr AG¹⁾

DB Regio AG¹⁾

Schenker AG¹⁾ (Vorsitz)

Stinnes AG¹⁾ (Vorsitz)

DB Services Immobilien GmbH¹⁾

RBH Logistics GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G.

Partner für Berlin Holding Gesellschaft
für Hauptstadt-Marketing mbH
Praktiker Bau- und Heimwerker-
märkte AG

Praktiker Bau- und Heimwerker-
märkte Holding AG

Sparda-Bank Berlin eG

b) IAS Institut für Arbeits- und Sozial-
hygiene Stiftung (Beirat)

Wolfgang Zell

Stellvertretender 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

Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter Europäische
Angelegenheiten, Wettbewerb und
Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

a) DB Fernverkehr AG

Stinnes AG

Michael Harting

Ständiger Vertreter des Abteilungsleiters
Eisenbahnen im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

a) DB Fernverkehr AG

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G. (Beirat)

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

Bundvorsitzender der Verkehrs-
gewerkschaft GDBA, Frankfurt am Main

a) Deutsche Bahn AG

DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a.G.

DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G.

DEVK Pensionsfonds-AG

DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Jürgen Ketter

Leiter Angebotsmanagement und Trakti-
onsplanung der Railion Deutschland AG
(Arbeitnehmervertreter), Heidesheim

Günther Kinscher

Stellv. Bundesvorsitzender der GDL, Bebra
b) DBV-Winterthur Lebensversicherung
AG (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a.G.
(Beirat)
Sparda-Bank Hessen eG (Beirat)

Axel Marschall

Leiter Strategie Transport und Logistik
der Deutschen Bahn AG, Frankfurt am
Main
a) Schenker AG
Stinnes AG

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
a) DB Fernverkehr AG¹⁾ (Vorsitz)
DB Regio AG¹⁾ (Vorsitz)
Schenker AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G.

Matthias Reichel

Leiter Finanzen/Controlling im Vor-
standsressort Transport und Logistik der
Deutschen Bahn AG, Kleinmachnow
a) Schenker AG
DB Gastronomie GmbH
DB Services Nordost GmbH
DB Services Südwest GmbH
ecodasa AG
Scandlines AG
Scandlines Deutschland GmbH
b) Stinnes Corporation, Tarrytown/USA
Scandlines Danmark A/S, Kopenhagen/
Dänemark

Mario Reiß

Mitglied des Betriebsrats im Wahlbetrieb
C6 der Railion Deutschland AG, Süptitz

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der Deutschen
Bahn AG, Frankfurt am Main
a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB Services Immobilien GmbH¹⁾
(Vorsitz)
DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a.G.
gbo AG
b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH¹⁾ (Vorsitz)
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von
Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz¹⁾
(Verwaltungsrat)

Dr. Ulrich Teichmann

Referatsleiter im Bundesministerium
der Finanzen, Bonn

Knut Utermann

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der Railion Deutschland AG,
Hamburg

Steffen W. Wurst

Mitglied des Vorstands der Schenker AG,
Mitglied des Vorstands der Stinnes AG,
Dortmund
b) Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Bülent Yıldız

Angestellter der Railion Deutschland AG,
Karlsruhe

Dr. André Zeug

Generalbevollmächtigter
Technik/Beschaffung der Deutschen
Bahn AG, Berlin

a) DB Fernverkehr AG

DB Telematik GmbH

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft
für kombinierten Güterverkehr GmbH
& Co KG

¹⁾ DB-Konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bilden-
den Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und
ausländischen Kontrollgremien von Wirtschafts-
unternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2006 beziehungsweise auf den Zeit-
punkt des Ausscheidens.

in T €	2006	2005
Gesamtbezüge des Vorstands	701	1.260
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	83	85

Die Angaben zu den Vorstandsbezügen sind gegenüber dem Vorjahr nur eingeschränkt vergleichbar, da im Geschäftsjahr teilweise eine Umstellung der Arbeitsverträge auf Konzernarbeitsverträge mit der DB AG erfolgt ist. Die Umstellung erfolgte für die einzelnen Vorstandsmitglieder individuell und zu unterschiedlichen Terminen. Die entsprechenden Bezüge der Vorstandsmitglieder werden der Railion über Umlagen belastet und im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

(25) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(26) 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.

Mainz, den 28. Februar 2007

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 2006 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 Bilds 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 8. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Theiß)	(ppa. Neutz)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2006 in Mio. €	Mitarbeiter am 31. 12. 2006
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	98,0	191,9	922



Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Norbert Bensei

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Railion Deutschland AG

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.

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 7. April 2006 und 15. Dezember 2006 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 7. April 2006 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 15. Dezember 2006 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2007 befasst und die Budgetplanung 2007, die Mittelfristplanung 2007 bis 2011 sowie die langfristigen strategischen Ziele der Railion Deutschland AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat stimmte ferner der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der Railion Deutschland AG zu. Innerhalb des Vorstands der Railion Deutschland AG wurden die Geschäftsfeldausschüsse Rail Freight und Intermodal gebildet. Außerdem wurde der Vorstand um die Ressorts Intermodal, Vertrieb Rail Freight sowie Internationales und Netzmanagement erweitert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Railion Deutschland AG zum 31. Dezember 2006 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am 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 27. März 2007 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 2006 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 2006 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Die Herren Matthias Reichel und Steffen W. Wurst legten ihre Mandate als Aufsichtsratsmitglieder mit Wirkung zum 28. Februar 2007 beziehungsweise 16. Februar 2007 nieder.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 2. März 2007 wurden dafür die Herren Dr. Josef Blank und Ralf Peter Klein-Bölting als Mitglieder des Aufsichtsrats auf der Anteilseignerseite neu bestellt.

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

Herr Dr. Klaus Kremper wurde für die Zeit vom 1. Juli 2007 bis 30. Juni 2012 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der Railion Deutschland AG bestellt. Darüber hinaus wurde ihm für die Dauer seiner laufenden Bestellperiode in Personalunion die Leitung des Ressorts »Vertrieb Rail Freight (L.RS)« übertragen.

Herr Dr. Sebastian Jürgens wurde für die Zeit vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2009 zum Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG für das Ressort »Intermodal (L.K)« 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 2006 geleisteten Einsatz.

Mainz, im März 2007

Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Norbert Bense". The signature is written in a cursive, flowing style.

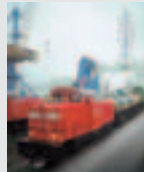
Dr. Norbert Bense
Vorsitzender





Titel

Diesellok der Baureihe 346 im Einsatz als Rangierlokomotive im Hafen Wismar, Mecklenburg-Vorpommern.



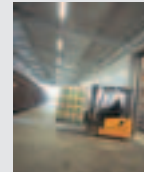
Seite 4

Entladung eines Güterzugs im Eisenbahnfährtahfen in Sassnitz-Mukran, Mecklenburg-Vorpommern.



Seite 12

Rangierlok der Baureihe 294 im Rangierbahnhof Mannheim.



Seite 19

Beladung eines Güterzugs im Verladezentrum von Henkel in Genthin, Sachsen-Anhalt.



Seite 20

Verladung von Sportwagen auf die Schiene im Verladebahnhof von Porsche in Kornwestheim, Baden-Württemberg.



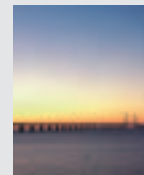
Seite 41

Transport von Containern im Freihafen Hamburg mit einer Rangierlok der Baureihe 363.



Seite 44

Im Werk Leipzig produzierte Porsche der Baureihe Cayenne werden in Schutzfolie gehüllt auf der Schiene weitertransportiert.



Seite 48

Die Öresundbrücke ist die weltweit längste Schrägseilbrücke für kombinierten Straßen- und Eisenbahnverkehr. Für die Volvo Logistics Corporation fahren wir in Kooperation mit der schwedischen Greencargo Züge von Älmhult in Südschweden über die Öresundbrücke durch Dänemark, Deutschland, die Niederlande bis nach Belgien.

Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz
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

Redaktion
Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61666
Telefax: 030 297-61959
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
DB AG/Lautenschläger
DB AG/Weber (Titel)
DB AG/Seyferth (S. 12)
DB AG/Warter (S. 20)
DB AG/Müller-Elsner (S. 41)
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (S. 44)



Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

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