



Railion Deutschland AG

Geschäftsbericht 2007

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2007

Transportleistung
in Mio. tkm¹⁾



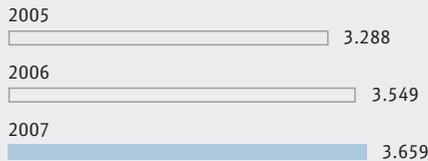
- 2005 zu 2006: +8,2%
- 2006 zu 2007: +2,9%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
in Mio. €



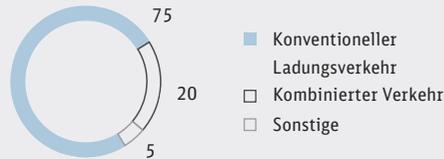
- 2005 zu 2006: +172 Mio. €
- 2006 zu 2007: +37 Mio. €

Umsatzerlöse
in Mio. €



- 2005 zu 2006: +7,9%
- 2006 zu 2007: +3,1%

Umsatzstruktur
in %



- 2006 zu 2007: +110 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2007		2006		Veränderung in %
	2007	2006	2007	2006	
Umsatz	3.659	3.549	3.549	3.549	+3,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	182	145	145	145	+25,5
Bilanzsumme	2.555	2.363	2.363	2.363	+8,1
Anlagevermögen	2.145	2.182	2.182	2.182	-1,7
Eigenkapital	464	435	435	435	+6,7
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	788	803	803	803	-1,9
Brutto-Investitionen	135	144	144	144	-6,3
Netto-Investitionen ³⁾	135	144	144	144	-6,3
Mitarbeiter per 31. 12.	19.878	20.188	20.188	20.188	-1,5

Leistungskennzahlen	2007		2006		Veränderung in %
	2007	2006	2007	2006	
Beförderte Güter in Mio. t	273,3	271,1	271,1	271,1	+0,8
Transportleistung in Mio. tkm ¹⁾	91.013	88.407	88.407	88.407	+2,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	191,6	188,9	188,9	188,9	+1,4
Züge pro Tag	4.296	4.398	4.398	4.398	-2,3
Auslastung in Tonnen pro Zug	475	468	468	468	+1,5

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

INHALT

2 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

7 LAGEBERICHT

- 7 Überblick
- 7 Wirtschaftliches Umfeld
- 8 Entwicklung auf den relevanten Märkten
- 9 Geschäftsverlauf
- 11 Bilanzstruktur
- 12 Investitionen
- 12 Finanzierung
- 13 Mitarbeiter
- 13 Nachhaltigkeit
- 14 Weitere Informationen
- 17 Risikobericht
- 19 Nachtragsbericht
- 20 Strategie
- 21 Ausblick

25 JAHRESABSCHLUSS

- 25 Bilanz
- 26 Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Kapitalflussrechnung
- 28 Entwicklung des Anlagevermögens
- 30 Anhang
- 46 Bestätigungsvermerk
- 47 Wesentliche Beteiligungen

48 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

DR. KLAUS KREMPER
Vorsitzender des Vorstands
der Railion Deutschland AG



VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Dynamik im Schienengüterverkehr setzte sich auch im Jahr 2007 weiter fort. Wir blicken somit erneut auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück, in dem wir unsere Leistungen trotz der Streikauswirkungen und des zunehmenden Wettbewerbs auf der Schiene steigern konnten. Zum wiederholten Male erzielten wir ein positives Jahresergebnis.

Wie im Vorjahr konnten wir auch im Geschäftsjahr 2007 die Transportleistungen für unsere Kunden weiter steigern. Zwar gingen die Zuwachsraten im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück, unter dem Strich können wir aber weiterhin sagen: Die Renaissance der Schiene hält weiter an. Im Vergleich der Verkehrsträger konnte die Schiene zum vierten Mal in Folge ihre Wachstumsraten signifikant steigern und Marktanteile gegenüber der Straße gewinnen. Mit einer Verkehrsleistung von nunmehr über 90 Milliarden Tonnenkilometern sind und bleiben wir weiterhin Europas Güterbahn Nummer 1, was uns in unserem eingeschlagenen Kurs bestärkt und unsere Perspektive für die Zukunft festigt. Unser primäres Leitmotiv schlägt mit Erfolg zu Buche: den Kunden heute bereits europaweit und perspektivisch bis nach Asien zu folgen. Die internationale Ausrichtung im Schienengüterverkehr und die nachhaltige Entwicklung unseres europäischen Netzwerks sind weiterhin Kernpunkte unserer Strategie.

Dieses Netzwerk ist auch die Basis sowie zugleich ein entscheidender Wettbewerbsvorteil, um unseren Kunden eine marktgerechte Qualität anzubieten, mit unseren Kunden gemeinsam zu wachsen und gleichzeitig unsere eigene Effizienz zu erhöhen. Darüber hinaus steigern wir unsere Kundenbindung und erschließen sukzessiv neue Märkte. So haben wir auch im vergangenen Jahr mehrere internationale Projekte umgesetzt und eingeleitet. Die Präsenz in Westeuropa inklusive Großbritannien wurde beispielsweise durch den Kauf der EWS und der Transfesa wesentlich verstärkt. Aber auch Richtung Ost- und Nordeuropa wurden mit der Gründung der polnischen East West Railways und dem vereinbarten Joint Venture Railion Skandinavia entscheidende Schritte eingeleitet. Mit diesem Joint Venture betreuen wir zum Beispiel den wichtigen Nord-Süd-Korridor produktionsell aus einer Hand und erwarten gemeinsam mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo starke Zuwachsraten auf dieser Achse.

Insgesamt zeigt sich das Ergebnis unserer Bemühungen eindeutig: Die Profitabilität hat im Geschäftsjahr 2007 mit einem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 182 Mio. € weiter zugenommen. Die Öffnung der Märkte im Jahr 2007 und die damit vollzogene Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa bestätigt unsere Strategie der internationalen Ausrichtung und zeigt deutlich, dass wir im europäischen Schienengüterverkehr hervorragend positioniert sind. Diese Position als größte und profitabelste Güterbahn in Europa gilt es aber weiter zu verfestigen.

Dabei bieten übergreifende Trends dem Schienengüterverkehr hervorragende Perspektiven: Dazu gehören unter anderem die zunehmende Energieeffizienz und gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs. Die gestiegenen logistischen Anforderungen der Kunden erfordern eine kontinuierliche Optimierung unserer Fahrzeugflotte. Diesbezüglich sieht unsere aktuelle Investitionsplanung eine gegenüber den Vorjahren wesentlich höhere Investition in Güterwagen vor, wodurch wir mittelfristig die Verjüngung unseres Wagenparks bezwecken. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr auch die Ausschreibungen von Strecken- und Rangierdiesellokomotiven gestartet und in die Auslandseinsatzfähigkeit weiterer Triebfahrzeuge investiert. Die Umsetzung dieser nachhaltigen und stetigen Investitionsstrategie sichert die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens und schafft die Voraussetzungen für weiteres Wachstum.

Auch der zunehmende Containerboom in den europäischen Seehäfen spielt in unseren strategischen Überlegungen eine große Rolle. In den großen nord- und westeuropäischen Häfen sind jährlich zweistellige Wachstumsraten zu erwarten. Mit dieser Entwicklung wurden alle Prognosen übertroffen. Die Zunahme des Containerwachstums in den Häfen spiegelt die rasante Globalisierung wider und zeigt ihre Wirkung auch an Land, denn die Warenströme zwischen Häfen und Binnenland müssen gemeistert werden. Allein in Hamburg, dem größten deutschen Seehafen, dürfte sich das Schienengüterverkehrsaufkommen bis 2015 verdoppeln. Für uns bedeutet das

eine Steigerung des Verkehrsvolumens von heute 200 Zügen auf 400 Züge täglich. Gemeinsam mit der DB Netz AG haben wir uns auf diese Entwicklung frühzeitig eingestellt und im Rahmen eines Gesamtkonzepts Planungen, Konzepte, Investitionen in den Fuhrpark und notwendige Infrastrukturbaumaßnahmen aufgezeigt. Diesen »Masterplan Schiene Seehafenhinterlandverkehr« haben wir mit großem Erfolg in allen großen und mittleren deutschen See- und Binnenhäfen Vertretern aus Politik und Industrie vorgestellt. Wir müssen unsere Chance hier aktiv ergreifen, denn vor dem Hintergrund steigender Transportentfernungen wird der Bahntransport immer attraktiver: Bündelungsfähige Warenströme auf langen Distanzen sind prädestiniert für die Schiene, die sich in puncto Kosten, Transportdauer und Zuverlässigkeit auszeichnet.

Die im Jahr 2007 vollzogene Liberalisierung der Eisenbahnmärkte bot uns weitere Möglichkeiten, unser internationales Angebot weiter auszubauen. Sie stellt eine große Chance für uns dar, denn der Anteil unserer internationalen Transporte hat auch im Jahr 2007 wieder stark zugenommen. Fast 60 Prozent unserer Verkehre sind grenzüberschreitend, sodass wir unser nationales Geschäft durch eine stetig verbesserte europäische Transportleistung nachhaltig sichern. Es hat sich als richtig erwiesen, dass wir als erste Güterbahn in Europa begonnen haben, über die Landesgrenzen hinweg Kooperationen, Landesgesellschaften und Allianzen zu gründen.

Auch in der Osterweiterung der Europäischen Union sehen wir weiterhin große Chancen. Gerade der großvolumige Warenaustausch Richtung Russland und weiter bis nach China nimmt erheblich zu und bietet für die Schiene signifikante Wachstumsraten. Neben Verbesserungen der Achse über Polen, Weißrussland und Russland haben wir eine weitere Wegestrategie über die Ostsee ausgebaut, die sich speziell für den Transport außergewöhnlicher Gutarten eignet. Die Entwicklung des neu gestarteten Fährverkehrs von Sassnitz/Mukran über die Ostsee direkt in den russischen Hafen Baltijsk zeigt Erfolg versprechende Wachstumsraten. Ein weiterer Ausbau der Fährverkehre in Richtung des russischen Hafens Ust-Luga ist angedacht.

All diese Anstrengungen haben uns unsere Kunden in der jährlichen Bewertung mit einem deutlich positiven Zeugnis attestiert: Die Kundenzufriedenheit lag im Jahr 2007 auf dem Höchststand seit dem Jahr 1998, was uns besonders vor dem Hintergrund der Tarifaueinandersetzung und der harten Probe unseres Kundenvertrauens sehr freut. Mit vereinten Kräften arbeiten wir weiter daran, mit unserer Leistung zu überzeugen. Dies im Jahr 2008 umso mehr unter dem neuen Markennamen DB Schenker, denn dieser Name ist Sinnbild für den Anspruch unserer Kunden: Sie wollen einen weltweit starken Partner, eine Eisenbahn im Zusammenwirken mit den Bereichen Seefracht, Luftfracht, Landtransport und Kontraktlogistik, weltweit aktiv und ausgestattet mit Logistikkompetenz auf höchstem Niveau. Unsere Eigenständigkeit als Aktiengesellschaft werden wir überdies behalten.

Ein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die rund um die Uhr für unsere Kunden im Einsatz sind. Mein besonderer Dank richtet sich auch an unsere Kunden, die unserem Unternehmen Vertrauen entgegengebracht haben. Wir verbinden damit die Hoffnung, die gravierenden Folgen des Tarifkonflikts durch unsere Leistungen zu kompensieren.

Gute Leistungen sind für uns Ansporn, noch besser zu werden. Wir müssen weiter an der Verbesserung der Leistungsqualität und Effizienz arbeiten. Dann haben wir gute Chancen, unsere Führungsposition auf der Schiene weiter auszubauen und im Wettbewerb insbesondere mit dem LKW zu bestehen.

Ihr



Dr. Klaus Kremper
Vorsitzender des Vorstands
der Railion Deutschland AG



LAGEBERICHT

Überblick

Die Railion Deutschland AG ist Teil des Geschäftsfelds Schienengüterverkehr innerhalb des Vorstandsressorts Transport & Logistik des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) unter der 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 3.500 deutschen Kundengleisanschlüsse und nehmen Rangieraufgaben wahr. Sechs regionale Instandhaltungen sorgen für eine optimale Fahrzeugverfügbarkeit.

Im Schienengüterverkehr fahren wir europaweit für Geschäftskunden aus allen Branchen täglich rund 5.000 Güterzüge in den Transportbereichen Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und Kombiniertes Verkehr und bedienen dabei rund 6.000 Gleisanschlüsse und Terminals. Die Vertriebsteamer ergänzen mit hoher Branchenkompetenz im Kombinierten Verkehr und im Massengüterverkehr die Transporte um logistische Zusatzleistungen und bieten diese unseren Kunden als maßgeschneiderte Paketlösungen an. Dabei greifen sie auf Europas größten Wagenpark von rund 100.000 Güterwagen zurück. Im Tagesgeschäft sorgt unser KundenServiceZentrum im Zusammenspiel mit den CargoLeitstellen für eine reibungslose Auftragsabwicklung und kontinuierliche Überwachung der Transporte sowie für ein nachhaltiges Störungsmanagement.

Die Entwicklung der Railion Deutschland AG verlief im Berichtsjahr insgesamt sehr positiv. Verkehrsleistung, Umsatz sowie Ergebnis konnten im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessert werden.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier waren die Wachstumsimpulse im Jahr 2007 anhaltend positiv, aber nicht mehr so stark wie im Vorjahr.

Nachdem die Steuererhöhung zu Beginn des Jahres 2007 die gesamtwirtschaftliche Dynamik erheblich gedämpft hatte, expandierte die deutsche Wirtschaft im weiteren Jahresverlauf wieder kräftiger. Allerdings blieb sowohl die Zuwachsrate der Inlandsnachfrage als auch die des Exports hinter der des Vorjahres zurück. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft und der Euro-Aufwertung verlangsamte sich der Exportanstieg, blieb aber auf hohem Niveau. Die weiterhin guten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen sowie die hohe Kapazitätsauslastung stärkten die Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten – wenn auch verlangsamt – weiter zu. Der private Konsum ging vor allem aufgrund der Steuererhöhung, der

Inflation und einer Zunahme der Sparquote leicht zurück. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank infolgedessen merklich.

Die Konjunktur im Euro-Raum hat im Verlauf des Jahres 2007 an Fahrt verloren. Neben den Turbulenzen an den Finanzmärkten trugen hierzu insbesondere die schwache US-Konjunktur und die Aufwertung des Euro bei. Wesentliche Impulse kamen weiterhin von der Binnennachfrage, da insbesondere die Anlageinvestitionen kräftig ausgebaut wurden.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

WEITERHIN STARKES WACHSTUM IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland insgesamt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) ist im Jahr 2007 weiter kräftig gewachsen. Die hohe Dynamik des Vorjahres hat sich ungebremst fortgesetzt. Ein anhaltend kräftiger Außenhandel und eine weiter positive Investitionsentwicklung hielten den Produktionszuwachs auf einem hohen Niveau und steigerten die Verkehrsnachfrage. Dämpfende Effekte gingen von dem starken Euro-Kurs und den kräftig gestiegenen Rohöl-/Energiepreisen aus. Darüber hinaus belasteten zeitweise auch weiterhin verkehrsträgerübergreifend aufgetretene Kapazitätsengpässe das Geschäft.

Das Wachstum der Güterbahnen in Deutschland hat sich leicht abgeschwächt, aber auch weiterhin auf hohem Niveau fortgesetzt. Die nationalen, aber vor allem die internationalen Transporte konnten hierbei deutlich zulegen. Der Marktanteil der Schiene konnte nach dem starken Vorjahresanstieg um 0,8 Prozentpunkte im Jahr 2007 behauptet werden.

Wachstumsträger im Schienenverkehr blieb der Kombinierte Verkehr. Aber auch in den Bereichen »landwirtschaftliche Erzeugnisse«, »chemische Produkte«, »Steine, Erden« und »Eisen, Nichteisenmetalle (NE-Metalle)« konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei ihre positive Entwicklung weiter fortsetzen. Gedämpft wurde der Anstieg durch die im letzten Quartal 2007 nachlassenden Impulse aus der Rohstahlproduktion und die Folgen der Streikmaßnahmen. Bei den DB-konzernexternen Eisenbahnen setzte sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahr beschleunigt fort. Neben einem kräftigen Plus der Binnenverkehre stiegen infolge der anhaltenden Ausweitung der internationalen Geschäftsaktivitäten vor allem die grenzüberschreitenden Transporte stark an. Der Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr hat im Jahr 2007 die 20%-Marke erreicht.

Im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische LKW – inklusive Kabotageverkehre in Deutschland) konnte die Entwicklung der Verkehrsleistung weiter an Dynamik gewinnen. Die die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen LKW konnten hierbei erneut stärker zulegen als ihre deutschen Wettbewerber.

Ihr Anteil an der Gesamtleistung auf der Straße liegt bei rund einem Drittel. Während die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld über einen anhaltend kräftigen Außenhandel und eine anziehende Binnennachfrage positiv wirkten, wurde die Entwicklung durch deutlich gestiegene Kosten (vor allem höhere Dieselpreise und Personalkosten infolge der Neuregelung der Lenk- und Ruhezeiten) belastet. Darüber hinaus wurden auch die durchschnittlichen LKW-Mautsätze um rund 1 ct je Fahrzeugkilometer erhöht.

Nach zwei schwächeren Jahren konnte die Binnenschifffahrt im Jahr 2007 wieder ein moderates Wachstum der Verkehrsleistung verzeichnen. Nach einem infolge starker Vorjahresrückgänge kräftigen Jahresstart schwächte sich die Entwicklung im Jahresverlauf ab. Den positiven Konjunkturimpulsen wirkten hierbei negative Folgen aus der starken Witterungsabhängigkeit (Wasserstände) entgegen.

Im Kombinierten Verkehr (KV) hat das Transportvolumen in Deutschland gegenüber dem Vorjahr weiter deutlich zugenommen. Wachstumsimpulse lieferten sowohl die steigenden Containerverkehre von und zu den deutschen Seehäfen, die für die Entwicklung im KV von zentraler Bedeutung sind, als auch die zunehmenden Transportaktivitäten im europäischen Binnenmarkt.

In diesem Marktumfeld konnte die Railion Deutschland AG ihre Verkehrsleistung um 2,9% auf 91.013 Mio. Tonnenkilometer (tkm) steigern (im Vorjahr: 88.407 Mio. tkm). Das Gewicht der beförderten Güter stieg um 0,8% auf 273,3 Mio. t (im Vorjahr: 271,1 Mio. t).

Geschäftsverlauf

WEITERER UMSATZANSTIEG

Die im Berichtsjahr weiterhin günstige konjunkturelle Entwicklung, insbesondere in den für die Schiene bedeutsamen Branchen, spiegelt sich auch in der Umsatzentwicklung der Railion Deutschland AG wider. Der Umsatz konnte im Vergleich zum Vorjahr um 110 Mio. € oder 3,1% auf 3.659 Mio. € gesteigert werden. Wichtige Wachstumsträger waren der Montansektor infolge des anhaltenden weltweiten Stahlbooms, der Bau- und Forstbereich, der Fahrzeugbereich sowie der Kombinierte Ladungsverkehr. Dämpfende Effekte gingen hingegen von der Nachfrageschwäche auf dem inländischen Mineralölproduktmarkt aus. Einbußen resultierten zudem aus der Tarifauseinandersetzung.

Vom Gesamtumsatz entfielen 735 Mio. € auf Gesellschaften des DB-Konzerns. Das entspricht einem Anteil von 20,1% 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 hauptsächlich wegen des höheren Umsatzes um 119 Mio. € auf 3.669 Mio. € (im Vorjahr: 3.550 Mio. €). Bei den Bestandsveränderungen in Höhe von 10 Mio. € wurden im Berichtsjahr noch nicht abgerechnete Beförderungsleistungen (Triebfahrzeug- und Triebfahrzeugführerleistungen) für ausländische Bahnen ausgewiesen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 8 Mio. € auf 146 Mio. € zurückgegangen. Maßgeblich waren geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 117 Mio. € auf 1.922 Mio. € gestiegen. Dies beruht im Wesentlichen auf Preissteigerungen bei den Einsatzfaktoren, der Zunahme der Verkehrs- und Betriebsleistung 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.

Der Personalaufwand ist um 34 Mio. € auf 878 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus geringeren Rückstellungszuführungen für Restrukturierungsleistungen sowie einem insgesamt leicht gesunkenen Personalbestand. Dem stand ein höherer Aufwand aus dem Tarifabschluss mit einer in diesem Jahr gestiegenen Mitarbeiterbeteiligung gegenüber.

Die Abschreibungen sind um 10 Mio. € auf 190 Mio. € zurückgegangen. Neben geringeren Abschreibungen auf Sachanlagen beruht der Rückgang auf einem gesunkenen Aufwand für geringwertige Wirtschaftsgüter. Im Vorjahr wurden in größerem Umfang Rangierfunkhandys beschafft.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 629 Mio. € um 23 Mio. € über dem Niveau des Vorjahres. Die Steigerung ist zum Großteil auf eine Zunahme des Aufwands für Entschädigungen zurückzuführen. Dies betrifft im Wesentlichen Rückstellungsbildungen für Zoll, Stromsteuer und Unfallschäden. Daneben verzeichneten die Mieten für Schienenfahrzeuge einen Anstieg, da zusätzliche Güterwagen und Lokomotiven aufgrund der hohen Transportnachfrage sowie zur Qualitätssicherung angemietet wurden.

Das Beteiligungsergebnis belief sich auf 34 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €). Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus einer deutlichen Ergebnissteigerung der RBH Logistics GmbH sowie aus einer günstigeren Ergebnisentwicklung bei anderen Beteiligungen.

Das Zinsergebnis lag mit - 48 Mio. € bei einer günstigeren Ergebnisentwicklung unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: - 52 Mio. €).

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 182 Mio. € um 37 Mio. € über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Railion GmbH abgeführt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2007 um 192 Mio. € beziehungsweise 8,1% auf 2.555 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultierte aus der Erhöhung des Umlaufvermögens, das mit 410 Mio. € um 230 Mio. € über dem Stand per 31. Dezember 2006 lag. Ursächlich hierfür ist, dass die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cash-Pooling nicht mehr mit Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG saldiert wurden. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 16,0% angestiegen (per 31. Dezember 2006: 7,6%).

Das Anlagevermögen ist hingegen mit 2.145 Mio. € per 31. Dezember 2007 im Vergleich zum Vorjahresende um 37 Mio. € zurückgegangen. Innerhalb des Anlagevermögens ist der Anteil der Immobilien angestiegen, da aufgrund der Neuordnung von Immobilien innerhalb des DB-Konzerns von der DB AG einzelne Grundstücke und Gebäude auf die Railion Deutschland AG übertragen wurden. Der Anteil Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr verringerte sich per 31. Dezember 2007 um 23 Mio. € auf 1.876 Mio. €.

Im Zusammenhang mit der Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns erfolgte eine Zuführung zur Kapitalrücklage von 29 Mio. €. Darüber hinaus blieb das Eigenkapital wegen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags unverändert. Die Eigenkapitalquote verringerte sich per 31. Dezember 2007 geringfügig von 18,4% auf 18,2% aufgrund der höheren Bilanzsumme.

Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist von 23,5% auf 20,7% gesunken, dagegen stiegen die Verbindlichkeiten mit einem Anteil von 61,0% an der Bilanzsumme an. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten hat sich aufgrund der günstigen Ergebnisentwicklung weiter auf nunmehr 30,8% verringert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2007 einen Anteil an der Bilanzsumme von 47,9% (per 31. Dezember 2006: 51,3%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 33,9% (per 31. Dezember 2006: 30,3%). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 78,7% (per 31. Dezember 2006: 75,5%).

Bilanzstruktur in %	2007	2006
Anlagevermögen	84,0	92,3
Umlaufvermögen	16,0	7,7
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2007	2006
Eigenkapital	18,2	18,4
Rückstellungen	20,7	23,5
Verbindlichkeiten	61,0	58,0
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(30,8)	(34,0)
Passiver RAP	0,1	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.555	2.363

Investitionen

Im Berichtsjahr betrugen die Brutto-Investitionen 135 Mio. € (im Vorjahr: 144 Mio. €). Schwerpunkte waren erneut die Investitionen für elektrische Lokomotiven im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms mit insgesamt 102 Mio. €, die markt-orientierte Modernisierung des Güterwagenparks mit 24 Mio. € sowie Investitionen in andere Anlagen (unter anderem Werkstätten, Container) mit 9 Mio. €.

Finanzierung

FINANZPOLITIK

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die Railion Deutschland AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-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. Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, Standard & Poor's »AA/negative«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Das Rating von Moody's hat einen stabilen Ausblick. Ende August 2006 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 der 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 DB-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.

Per 31. Dezember 2007 zählte die Railion Deutschland AG 19.878 Mitarbeiter und lag damit um 310 Mitarbeiter unter dem Vorjahreswert. Im Jahresdurchschnitt wurden 20.035 Mitarbeiter beschäftigt (im Vorjahr: 20.507 Mitarbeiter).

Die Zahl der Auszubildenden betrug per 31. Dezember 2007 1.055 Auszubildende (im Vorjahr: 1.051 Auszubildende).

Nachhaltigkeit

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

Mit dem DB-konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns im DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- und Personal- und Sozialberichte werden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter www.db.de/nachhaltigkeitsbericht.

Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht abgesehen, da hierzu ausführlich im Konzernlagebericht des DB-Konzerns Stellung genommen wird.

Weitere Informationen

TARIFABSCHLUSS 2007 UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) konnte am 9. Juli 2007 ein Tarifabschluss erzielt werden. Dieser beinhaltet eine Entgelterhöhung zum 1. Januar 2008 um 4,5% bei einer Laufzeit von 19 Monaten und eine zusätzliche Erfolgsbeteiligung in Höhe von 600 € für das Jahr 2007.

Die Führung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hatte es abgelehnt, an den Tarifverhandlungen teilzunehmen. Sie hatte stattdessen ihre Forderungen zur Einstiegsvoraussetzung in Verhandlungen erklärt und mit Arbeitskampfmaßnahmen durchzusetzen versucht. Um eine Verhandlungslösung in diesem schwersten Tarifkonflikt des DB-Konzerns zu finden, wurde im August 2007 ein Moderationsverfahren eingeleitet, an dem sich der DB-Konzern und alle drei Gewerkschaften beteiligten.

Parallel zu den Verhandlungen mit der GDL wurden am 29. November 2007 Eckpunkte einer neuen Tarifstruktur mit der TG festgelegt. Die Verhandlungen waren während der Verhandlungen zur Entgeltrunde ausgesetzt worden. Zukünftig können Kriterien wie Qualifikation, Verantwortung, Berufserfahrung und individuelle Leistung noch stärker berücksichtigt werden.

Das neue Tarifvertragswerk wird aus einem Basistarifvertrag und voraussichtlich sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen bestehen. Der Basistarifvertrag fasst die für alle Beschäftigtengruppen geltenden Regelungen zusammen. Innerhalb der funktionsspezifischen Tarifverträge sollen jeweils Entgelt- und Arbeitszeitbedingungen für Tätigkeiten beziehungsweise Tätigkeitsgruppen geregelt werden, die hinsichtlich ihrer Beschäftigungsbedingungen vergleichbar sind. Die Details der neuen Tarifstruktur werden in weiteren Verhandlungen festgelegt.

Am 30. Januar 2008 konnten auch die Verhandlungen mit der GDL über einen Tarifvertrag für Lokführer abgeschlossen werden. Weitere Details finden Sie im Nachtragsbericht.

KAUF DER BRUNNER RAILWAY SERVICES ERWEITERT NETZWERK IN DER SCHWEIZ

Mit dem Erwerb des Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmens Brunner Railway Services GmbH (BRS) kann Railion nun einen weiteren Baustein im internationalen Netzwerk hinzufügen. Dem Kunden wird im Schweizverkehr ein umfassendes Leistungsspektrum gerade im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz angeboten. Die in »Railion Schweiz« umbenannte Gesellschaft ergänzt damit die erfolgreiche Kooperation im Ganzzugverkehr zwischen Railion und der BLS Cargo AG aus Bern. Damit erweitern wir die Leistungspalette und erhöhen deutlich die Wettbewerbsfähigkeit bei den Schweizverkehren.

MASTERPLAN SCHIENE SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR ENTWICKELT

Die starke Entwicklung im Welthandel und der Boom in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben den deutschen Seehäfen in den vergangenen Jahren einen rasanten Aufschwung beschert. Nach zweistelligen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren gehen alle Prognosen von einer weiteren Verdoppelung des Transportaufkommens in den Häfen bis 2015 aus. Jeder dritte Container, der heute beispielsweise in Hamburg ankommt, wird mit dem Zug abgefahren. Angesichts des starken Wachstums sind die Hauptabfuhrstrecken der Seehäfen allerdings nahe an ihrer Kapazitätsgrenze. Damit sie nicht Flaschenhals der wirtschaftlichen Entwicklung werden, wurde gemeinsam mit der DB AG und den Häfen diesbezüglich ein »Masterplan Schiene Seehafenhinterlandverkehr« aufgestellt, der in den Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingehen soll. Dieser zeigt ein Gesamtkonzept für alle wichtigen deutschen Häfen auf, das auf lange Sicht den Herausforderungen gerecht wird.

AUSBAU DES NETZWERKS IN POLEN: GRÜNDUNG DER EAST WEST RAILWAYS

Im Berichtsjahr haben wir gemeinsam mit der polnischen PCC Rail SA, einer Tochtergesellschaft der Duisburger PCC SE, unter dem Namen »East West Railways Sp. z o. o.« ein gemeinsames Eisenbahnunternehmen für den Güterverkehr mit Sitz in Wrocław/Polen angemeldet, die behördliche Zustimmung ist noch ausstehend. East West Railways wird mit der erforderlichen Lizenz- und Sicherheitsbescheinigung für Polen ausgestattet und im nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehr nach Deutschland tätig sein. Ergänzend zu der guten Zusammenarbeit mit der polnischen Staatsbahn PKP wird das neue Unternehmen durch flexible und qualitativ hochwertige Leistungsangebote neue Marktpotenziale erschließen. Gleichzeitig sollen Verkehre für die Schiene gesichert und ausgebaut werden, die ansonsten auf andere Verkehrsträger abzuwandern drohen. Bis zum Jahresende wurde das Unternehmen mit Diesellokomotiven der Baureihe 232 ausgestattet, die speziell an die Erfordernisse des polnischen Eisenbahnstreckennetzes angepasst werden.

RAILION STARTET BETRIEB AUF BETUWE-ROUTE – NEUE ÄRA IM SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR

Am 9. Dezember startete Railion den ersten Güterzug auf der im Sommer 2007 fertig gestellten niederländischen Schienengüterverkehrsstrecke von Rotterdam ins europäische Hinterland. Die so genannte Betuwe-Route verbindet als reine Güterverkehrsstrecke den größten Hafen Europas, Rotterdam, über Emmerich mit den deutschen und europäischen Wirtschaftsmetropolen. Auf der Betuwe-Route werden neben Massengütern hauptsächlich Container aus dem Hafen Rotterdam mit einer Fahrzeitverkürzung von rund 90 Minuten transportiert. Im Rahmen der Internationalisierung wird Railion deutsche wie auch niederländische Lokführer grenzüberschreitend einsetzen. Die moderne technische Ausstattung der Strecke mit dem europäischen Zug- sicherungssystem ETCS (European Train Control System) erforderte eine Anpassung

des Fahrzeugparks bei Railion. Insgesamt 26 Mehrstromlokomotiven der Baureihe 189 sind mit ETCS ausgestattet, weitere 22 Loks der Baureihe 6400 werden umgerüstet. Da noch zwei Teilstrecken mit Gleichstrom 1500 Volt und der niederländischen Zug-sicherungstechnik ausgestattet sind, müssen die Fahrzeuge zusätzlich diese Systeme integrieren.

RAILION UND GREEN CARGO BILDEN GEMEINSAME GESELLSCHAFT FÜR SKANDINAVIEN

Rund 80% des Schienengüterverkehrs aus Schweden rollt heute nach beziehungsweise über Deutschland. Um den Schienengüterverkehr zwischen Skandinavien und Mitteleuropa effizienter und leistungsfähiger zu machen, indem die Züge durchgehend grenzüberschreitend fahren, wollen wir gemeinsam mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo eine Produktionsgesellschaft für Skandinavien bilden. Die erforderliche Genehmigung hierfür ist noch ausstehend. Das Joint Venture wird unter dem Namen Railion Scandinavia A/S firmieren und über einen gemeinsamen Triebfahrzeugpark verfügen. Railion und Green Cargo investieren gemeinsam in 23 Mehrfrequenzlokomotiven. Die Lokomotiven sind mit Zugsicherungssystemen und Sicherheitsbescheinigungen für Deutschland, Dänemark und Schweden ausgerüstet. Das reduziert die Anzahl der Lokwechsel an den Grenzen beträchtlich. In hoher Frequenz wird Railion Scandinavia zukünftig den Einzelwagenverkehr zwischen den Drehscheiben Malmö und Hamburg-Maschen betreiben. Das Joint Venture bietet Leistungen im Wagenladungs- und im Kombinierten Verkehr im Auftrag beider Güterbahnen mit direkten Verbindungen zwischen Terminals und Rangierbahnhöfen in Deutschland und Schweden. Auch Schienengüterverkehre von, nach sowie innerhalb Dänemarks laufen unter Verantwortung der Railion Scandinavia.

ANPASSUNGEN BEI DER IMMOBILIENZUORDNUNG INNERHALB DES DB-KONZERNES

Die DB AG und die Bundesrepublik Deutschland (Bund) haben vereinbart, das Immobilienvermögen des DB-Konzerns gemäß der betrieblichen Nutzung auf die entsprechenden DB-konzerninternen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zu übertragen. Nicht betrieblich genutzte Immobilien wurden der DB Netz AG zugeordnet. Die Zuordnung der jeweiligen Grundstücke beziehungsweise Grundstücksanteile mit insgesamt rund 211 Millionen Quadratmetern Fläche sowie der damit verbundenen Rechte und Pflichten zu den DB-Konzerngesellschaften DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, Railion Deutschland AG, DB Fahrzeug-instandhaltung GmbH und DB Netz AG wurde in Abstimmung mit den betroffenen Gesellschaften unter Einbindung des Bundeseisenbahnvermögens regional durchgeführt und mit dem Abschluss eines Ausgliederungs- und Übernahmevertrags wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2007 umgesetzt.

Die mit dem Bund vereinbarte Schaffung der grundbuchlichen Vollzugsvoraussetzungen wird innerhalb eines dreijährigen Zeitraums durch ein DB-konzernübergreifendes Projekt gewährleistet, das vom Corporate Real Estate Management des DB-Konzerns geführt wird.

MARKENARCHITEKTUR IM DB-KONZERN NEU GEORDNET

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern seine Markenarchitektur neu geordnet. Seit Dezember steht »DB Schenker« weltweit für die Transport- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns.

Der neue Marktauftritt unterstützt die auf Internationalisierung und Vernetzung ausgerichtete DB-Konzernstrategie. Er sichert eine einfache, klare und einheitliche Außendarstellung. Der Marktauftritt baut auf der erfolgreichen Positionierung der bisherigen DB-Konzernmarken auf. Die DB-Konzernmarke ist zukünftig eine Kombination aus dem bekannten DB-Symbol und dem Schriftzusatz »Mobility, Networks, Logistics«. Ein eigenständiger Marktauftritt stärkt die Bedeutung der jeweiligen Bereiche. Schenker und Railion operieren zukünftig als »DB Schenker«. Diese Marke verknüpft die Kompetenz eines weltweit erfolgreichen Dienstleisters für integrierte Logistik mit dem Erfolg des größten europäischen Schienengüterverkehrsanbieters.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement ab. 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 erwarten hieraus Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktconsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können.

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 bestehen sowohl in der Optimierung unseres Leistungsangebots als auch in der Entwicklung neuer Produkte.
- **BETRIEBSRISIKEN:** Der Schienengüterverkehr ist ein vernetztes Produktionssystem, in dem es aufgrund von Störungen im Betriebsablauf zu Transportunpünktlichkeiten kommen kann und somit zu einer Verschlechterung der Qualität der Leistungserstellung. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung der Qualität unserer Prozesse sowie mit darauf aufgebauten Incentive-Systemen. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben wie Zollverstöße oder Diebstähle. Diesen Risiken begegnen wir durch die Einbindung von qualifizierten Zollkoordinatoren sowie einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.
- **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 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.

Nachtragsbericht

LOKFÜHRERTARIFVERTRAG MIT DER GDL VEREINBART

Die Tarifverhandlungen zwischen der DB AG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) über einen Lokführertarifvertrag wurden Ende Januar abgeschlossen. Der Tarifvertrag mit der GDL soll zum 1. März 2008 in Kraft treten. Der Tarifvertrag für Lokführer sieht Folgendes vor: 800 € Einmalzahlung für den Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum 29. Februar 2008, eine Erhöhung des Entgeltvolumens um 8% ab März 2008 und eine weitere Erhöhung um 3% ab 1. September 2008. Ab März 2008 wird zudem die neue Entgeltstruktur für Lokomotivführer eingeführt. Ab 1. Februar 2009 reduziert sich darüber hinaus die wöchentliche Arbeitszeit für Lokomotivführer um 1 Stunde auf 40 Stunden. Die Laufzeit beginnt rückwirkend am 1. Juli 2007 und endet am 31. Januar 2009.

Voraussetzung für das Inkrafttreten des Lokführertarifvertrags ist ein weiterer Tarifvertrag, der langfristig die Eigenständigkeit einerseits und die Widerspruchs- und Konfliktfreiheit andererseits festschreibt. Außerdem müssen alle drei Bahngewerkschaften eine Kooperationsvereinbarung abschließen, in der ihre Zusammenarbeit bei künftigen Tarifverhandlungen geregelt ist.

Strategie

Als Europas größtes Schienengüterverkehrsunternehmen haben wir unsere Strategie des profitablen Wachstums im Berichtsjahr erfolgreich fortgeführt. Hierzu haben wir

- unser internationales Netzwerk ausgebaut,
- unsere Vertriebskompetenz gestärkt,
- die Grundlagen für eine zukunftsfähige Produktion gelegt,
- eine umfassende Modernisierung durch umfangreiche Investitionsplanung eingeleitet,
- Maßnahmen zur Qualitätssicherung durchgeführt.

AUSBAU DES INTERNATIONALEN NETZWERKS

Im Berichtsjahr hat der Schienengüterverkehr des DB-Konzerns sein internationales Netzwerk weiter ausgebaut. So wurde die Präsenz in Westeuropa durch den Erwerb der English Welsh & Scottish Railway Holdings Limited (EWS), London/Großbritannien, und – vorbehaltlich der behördlichen Zustimmung – der Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa), Barcelona/Spanien, wesentlich verstärkt. Aber auch Richtung Ost- und Nordeuropa wurden mit der Gründung der East West Railways und dem vereinbarten Joint Venture Railion Scandinavia entscheidende Schritte eingeleitet.

Im Hinblick auf eine marktgerechte Qualität unserer internationalen Angebote als entscheidender Wettbewerbsvorteil haben wir im Jahr 2007 weitere Kooperationsprojekte mit unseren Partnern angestoßen. Ziel ist es, diese in den nächsten Jahren sukzessive umzusetzen und unseren Kunden dadurch europaweit Transporte aus einer Hand anbieten zu können.

STÄRKUNG UNSERER VERTRIEBSKOMPETENZ

Eine aktive und konzentrierte Kundenbetreuung in Branchenteams und der weitere Aufbau internationaler Vertriebsaktivitäten auch in Verbindung mit Railports sind entscheidende Hebel zum Ausbau unserer Frachterlöse und für die Sicherung der Marktführerschaft in wesentlichen Branchen.

Der regionale Vertrieb wurde im Berichtsjahr ins Leben gerufen und hat sich bereits in der Anlaufphase bewährt. Die verstärkte Präsenz in der Fläche und die damit verbundene Möglichkeit, insbesondere freie Ressourcen an die lokalen Kunden und Häfen zu vermarkten, erhöht die Auslastung des Einzelwagensystems und ist gleichzeitig ein wichtiger Bestandteil unserer Wachstumsstrategie.

GRUNDLAGEN FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE PRODUKTION

Im Berichtsjahr hat sich das im Vorjahr neu eingeführte Produktionssystem 2ooX voll bewährt und durch eine grundlegende Neustrukturierung der Produktionsstruktur wesentlich dazu beigetragen, die Pünktlichkeit zu erhöhen und die Störanfälligkeit zu verringern. Gleichzeitig konnte das Marktwachstum aufgefangen und die Auslastung erhöht werden.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr mit der Erarbeitung eines Entwicklungsplans Produktion begonnen. Dieser beinhaltet eine grundlegende Überprüfung und Neuausrichtung unserer Produktionssysteme und -prozesse mit dem Ziel, die Produktion zukunftssicher zu machen und auf dieser Basis die Chancen aus dem europäischen Produktionsnetzwerk zu erschließen. Die Umsetzung wird im Jahr 2008 starten und neben höherer Effizienz eine Verbesserung der operativen Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig hoher Qualität bewirken.

UMFASSENDE MODERNISIERUNG DURCH EINE UMFANGREICHE INVESTITIONSPLANUNG

Die gestiegenen logistischen Anforderungen der Kunden erfordern eine kontinuierliche Optimierung der Fahrzeugflotte. Diesbezüglich sieht unsere aktuelle Investitionsplanung eine gegenüber den Vorjahren wesentlich höhere Investition in Güterwagen vor, wodurch mittelfristig die Verjüngung des Wagenparks erreicht wird. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr auch die Ausschreibungen von Strecken- und Rangierdiesellokomotiven gestartet und es wurde in die Auslandseinsatzfähigkeit weiterer Triebfahrzeuge investiert. Die Umsetzung dieser nachhaltigen und stetigen Investitionsstrategie sichert die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens und schafft die Voraussetzungen für weiteres Wachstum.

MASSNAHMEN ZUR QUALITÄTSSICHERUNG

Mit ausgewählten internationalen Partnern haben wir im Rahmen des UIC-Projekts XRail die Basis für eine internationale Neuausrichtung des Einzelwagenverkehrs gelegt. Der internationale Einzelwagenverkehr soll unsere Kunden künftig durch hohe Qualitätsstandards und Effizienz überzeugen und so zur Absicherung unseres Geschäfts beitragen.

Darüber hinaus wurde die Produktionsqualität durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen und -projekten verbessert. Die Erfahrungen aus diesen Maßnahmen gilt es nun auf die gesamte Organisation auszurollen und einzusetzen.

Ausblick

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2008 weiterhin positiv sein, wenn auch im Vergleich zum Jahr 2007 leicht abgeschwächt. Die Wachstumsprognosen für die Industrieländer entsprechen den Erwartungen für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Deutlich kräftiger wird das Wachstum in den Schwellenländern ausfallen. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Konjunktur im Jahr 2008 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2008 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt weiter zunehmen. Wesentliche Triebkraft dabei wird der private Konsum sein. Hier wirken sich voraussichtlich nach dem schwachen Vorjahr das steigende Arbeitsvolumen, anziehende Effektivlöhne und eine wieder zunehmende Anschaffungsneigung positiv aus. Schwächer fallen hingegen die Wachstumsbeiträge in nahezu allen anderen Sektoren aus. Ausrüstungs- und Bauinvestitionen werden schwächer expandieren als im Vorjahr. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die steigende Binnennachfrage im Konsumbereich wird hingegen die Importe stützen. Die Inflationsrate wird 2008 auf dem Vorjahresniveau bleiben.

Im Euro-Raum wird die wirtschaftliche Expansion kräftig bleiben, sich jedoch aufgrund nachlassender Dynamik der Weltwirtschaft und eines starken Euro etwas verlangsamen. Im Jahr 2008 wird die Wachstumsdynamik des realen BIP voraussichtlich leicht zurückgehen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland gehen wir von weiteren positiven Impulsen aus dem konjunkturellen Umfeld im Jahr 2008 aus, auch wenn diese in ihrer Intensität etwas nachlassen werden. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden nicht mehr so stark wie im Vorjahr ausfallen. Der Produktionsanstieg im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Andererseits wird die insbesondere für den Schienengüterverkehr bedeutende Rohstahlproduktion nach den kräftigen Wachstumsraten der beiden Vorjahre nicht weiter zulegen können. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte Wachstumsdynamik. Infolge vor allem deutlich gestiegener Personal- und Kraftstoff-/Energiekosten wird das Transportpreisniveau trotz anhaltend hoher Wettbewerbsintensität spürbar anziehen.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Geschäftsjahr 2008 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

Für das neue Geschäftsjahr gilt es weiterhin in einem anspruchsvollen Marktumfeld 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.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2007		Erwartung für 2008
Umsatzerlöse	3.659	↗	weiteres Wachstum, aber geringerer Anstieg als im Vorjahr
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	182	↗	voraussichtlich über Niveau des Berichtsjahres

- **UMSATZ:** Der Umsatz wird im Jahr 2008 weiter zunehmen, wobei der Anstieg bei leichter konjunktureller Wachstumsabschwächung aber geringer ausfallen dürfte.
- **ERGEBNIS:** Das Ergebnis wird bei steigenden Erträgen sowie Maßnahmen zur Begrenzung des Kostenanstiegs voraussichtlich über dem Vorjahresniveau liegen.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Railion Deutschland AG 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 Railion Deutschland AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
A. Anlagevermögen			
Sachanlagen	(2)	2.054	2.090
Finanzanlagen	(2)	91	92
		2.145	2.182
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	31	19
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	379	161
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	0
		410	180
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0	1
		2.555	2.363

PASSIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	208	179
		464	435
B. Rückstellungen	(7)	530	556
C. Verbindlichkeiten	(8)	1.559	1.369
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	2	3
		2.555	2.363

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	(12)	3.659	3.549
Bestandsveränderungen	(3)	10	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
Gesamtleistung		3.669	3.550
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	146	154
Materialaufwand	(14)	-1.922	-1.805
Personalaufwand	(15)	-878	-912
Abschreibungen		-190	-200
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-629	-606
		196	181
Beteiligungsergebnis	(17)	34	16
Zinsergebnis	(18)	-48	-52
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		182	145
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(26)	-182	-145
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		182	145
Abschreibungen auf Sachanlagen		190	200
Veränderung der Pensionsrückstellungen		3	6
Cashflow vor Steuern		375	351
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-29	-49
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-4	-6
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-71	39
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		3	-18
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		274	317
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		7	39
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		6	2
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-135	-146
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		3	3
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-1	-1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-120	-103
Aus-/Einzahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		-145	27
Auszahlung aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-15	-8
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		6	-233
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit		-154	-214
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	0	0

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2007	Immobilien- neuzuordnung	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2007	
Sachanlagen							
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken							
a) Grundstücke	0	20	0	0	0	20	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	100	14	1	0	-1	114	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	0	5	
	105	34	1	0	-1	139	
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	23	0	0	0	0	23	
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.388	0	87	72	-13	3.534	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	38	0	2	0	-1	39	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	0	3	0	-2	39	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	85	0	36	-72	0	49	
	3.677	34	129	0	-17	3.823	
Finanzanlagen							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	53	0	1	-1	0	53	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	20	0	0	0	-3	17	
3. Beteiligungen	28	0	1	1	0	30	
	101	0	2	0	-3	100	
Anlagevermögen insgesamt	3.778	34	131	0	-20	3.923	

Anschaffungs- und Her- stellungskosten						Abschreibungen		Buchwert
	Vortrag zum 01.01.2007	Immobilien- neuzuordnung	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2006
	0	-2	0	0	0	-2	18	0
	-36	-3	-4	0	2	-41	73	64
	-1	0	0	0	0	-1	4	4
	-37	-5	-4	0	2	-44	95	68
	-10	0	-1	0	0	-11	12	13
	-1.488	0	-178	0	8	-1.658	1.876	1.900
	-28	0	-2	0	1	-29	10	10
	-24	0	-5	0	2	-27	12	14
	0	0	0	0	0	0	49	85
	-1.587	-5	-190	0	13	-1.769	2.054	2.090
	-2	0	0	0	0	-2	51	51
	0	0	0	0	0	0	17	20
	-7	0	0	0	0	-7	23	21
	-9	0	0	0	0	-9	91	92
	-1.596	-5	-190	0	13	-1.778	2.145	2.182

Anhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2007

VORBEMERKUNGEN

Der Jahresabschluss der Railion Deutschland AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie nach 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.

Die DB AG hat, im Sinne einer abschließenden Umsetzung der §§ 2 Abs. 1, 25 DBGrG, mit Ausgliederungs- und Übernahmevertrag vom 28. August 2007 ihre im Eigentum stehenden Immobilien sowie die damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Forderungen, Verpflichtungen, Vertragsverhältnisse und sonstigen Rechtsverhältnisse auf die DB Netz AG, die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG, die Railion Deutschland AG und die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH übertragen. Die Übertragungen erfolgten im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG unter Fortbestand der DB AG mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2007 (Ausgliederungstichtag). Der die übertragenden Vermögenswerte abzüglich der zugehörigen Verpflichtungen übersteigende Wert wurde bei den jeweils übernehmenden Rechtsträgern nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB (andere Zuzahlungen) in die Kapitalrücklage eingestellt.

Im Rahmen dieser Immobilienneuordnung (INZ) hat die Railion Deutschland AG zum 1. Januar 2007 Anlagevermögen in Höhe von 29 Mio. € übernommen. Die DB AG hat ihre Forderung aus der INZ mittelbar an die Railion GmbH übertragen, die Railion GmbH hat diese Forderung als Sacheinlage in die Railion Deutschland AG eingebracht. Der Kapitalrücklage wurden somit 29 Mio. € zugeführt.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten 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	10-50
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Lokomotiven, Güterwagen	15-30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8-15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-13

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 im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder aus 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- beziehungsweise pauschalisierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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 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.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Kurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden bei Bestehen einer Aufrechnungslage im Sinne des § 387 BGB 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 Tarifikraft 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 tabellarisch dargestellt.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) sind von den Anlagenzugängen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 2 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) enthalten.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	2007	2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21	18
Unfertige Leistungen	10	1
Insgesamt	31	19

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

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

Die unfertigen Leistungen betreffen mit 8 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) noch nicht abgerechnete Beförderungsleistungen (Triebfahrzeug- und Triebfahrzeugführerleistungen) für ausländische Bahnen.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	2007	2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	99	96
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	227	51
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9	10
Sonstige Vermögensgegenstände	44	4
Insgesamt	379	161

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aus dem Cash-Pooling in Höhe von 158 Mio. €, Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 31 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 38 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €). Hierbei wurden 23 Mio. € mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet (im Vorjahr: 24 Mio. €). Im Vorjahr wurden Forderungen aus dem Cash-Pooling in Höhe von 163 Mio. € mit Verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung verrechnet.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €). Es wurden 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 37 Mio. € geleistete Anzahlungen für Lokomotiven, die vom Hersteller im Jahr 2008 ausgeliefert werden und die zum Bilanzstichtag von der Railion Deutschland AG bereits an die Railion GmbH und an die Railion Danmark A/S verkauft wurden.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über ein Jahr hinaus.

(5) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital beträgt 256 Mio. €. Das Grundkapital 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 208 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 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. Darüber hinaus erfolgte zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zum 1. Januar 2007 im Rahmen der Immobilienneuordnung eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die Railion GmbH in Höhe von 29 Mio. €.

(7) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	84	81
Steuerrückstellungen	7	6
Sonstige Rückstellungen	439	469
Insgesamt	530	556

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 7 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 9 Mio. €). Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Aufgrund des im April 2007 verabschiedeten Altersgrenzenanpassungsgesetzes ergibt sich in diesem Jahresabschluss die Anhebung der frühestmöglichen Altersrente vom Alter 65 auf eine Altersgrenze bis maximal 67 Jahre (in Abhängigkeit vom Jahrgang). Darüber hinaus wurde die Altersgrenze für den vorzeitigen Bezug für Jahrgänge ab 1947 (Männer) und 1951 (Frauen) von 62 auf 63 Jahre angehoben. Diese Anhebung der Altersgrenzen wurde bei der Bewertung erstmals berücksichtigt. Für die Railion Deutschland AG ergibt sich dadurch ein ergebnissteigernder Effekt in Höhe von 1 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2007	2006
Verpflichtungen im Personalbereich	118	119
Restrukturierungsmaßnahmen	54	77
Ausstehende Eingangsrechnungen	93	95
Erlösschmälerungen	25	38
Unterlassene Instandhaltung	64	66
Rückkaufverpflichtungen aus Leasingverträgen	47	41
Übrige Risiken	38	33
Insgesamt	439	469

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit-, Vorruhestands- und Jubiläumsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Verpflichtungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 26 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €) in Anspruch genommen, und 3 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) wurden zugeführt.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG wurde zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

(8) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	2007	davon mit Restlaufzeit			2006
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6	6	-	-	3
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	221	8	46	167	228
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	93	93	-	-	78
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.221	457	314	450	1.040
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	15	11	1	3	18
davon aus Steuern	(5)				(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)				(0)
Insgesamt	1.559	578	361	620	1.369
davon zinspflichtig	(788)	24	314	450	(803)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 788 Mio. € (im Vorjahr: 803 Mio. €). Im Vorjahr wurden diese mit Forderungen aus Cash-Pooling in Höhe von 163 Mio. € verrechnet. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind die Verpflichtungen zur Ergebnisabführung in Höhe von 182 Mio. € (im Vorjahr: 145 Mio. €) sowie Zinsverpflichtungen in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) und die Umsatzsteuer in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 172 Mio. € (im Vorjahr: 179 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

(9) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen für künftige Instandhaltungsleistungen.

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	2007	2006
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. €	2007	2006
Bestellobligo für Investitionen	456	367
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	750	498
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(356)	(236)
Insgesamt	1.206	865

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 2007 Leasingraten in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2007	2006
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	118	73
fällig 1 bis 5 Jahre	363	219
fällig über 5 Jahre	269	206
Insgesamt	750	498

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2007	2006
Konventioneller Ladungsverkehr nach Branchen		
Montan	1.055	1.019
Chemie und Öl	471	486
Automotive/Industriegüter	394	377
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	362	336
Baustoffe	298	287
Übrige	169	182
Gesamt	2.749	2.687
Kombinierter Ladungsverkehr	735	670
Sonstige Umsatzerlöse	175	192
Insgesamt	3.659	3.549

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2007	2006
Leistungen für Dritte	80	77
Verkauf von Material und Energie	10	13
Mieten und Pachten	6	5
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	13	10
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4	6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	27	40
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	1
Übrige sonstige betriebliche Erträge	3	2
Insgesamt	146	154
davon periodenfremde Erträge	(34)	(47)

(14) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2007	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	418	422
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.119	1.040
Aufwendungen für Instandhaltungen	385	343
Insgesamt	1.922	1.805

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. €	2007	2006
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	491	515
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	217	222
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	19	15
	727	752
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	104	109
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	47	51
	151	160
davon für Altersversorgung	(10)	(11)
Insgesamt	878	912

Die im Geschäftsjahr 2007 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 26 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €) wurden gegen die Rückstellungen verrechnet.

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Mieten und Pachten	321	313
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	234	238
Reise- und Repräsentationskosten	13	13
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	60	39
Insgesamt	629	606
davon periodenfremde Aufwendungen	(13)	(0)

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres betreffen 3 Mio. € sonstige Steuern.

(17) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2007	2006
Erträge aus Beteiligungen	4	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	30	13
Insgesamt	34	16

(18) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2007	2006
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(5)	(3)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-54	-56
davon an verbundene Unternehmen	(-40)	(-41)
Insgesamt	-48	-52

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 sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 158 Mio. € (im Vorjahr: 163 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) nicht einbezogen.

Sonstige Angaben**(20) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG**

Die Railion GmbH hat der Railion Deutschland AG am 2. Februar 2000 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(21) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die Railion Deutschland AG ist Tochterunternehmen der Railion GmbH, Mainz, und wird in den Konzernabschluss der DB AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(22) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB durch Einreichung beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht.

(23) BESCHÄFTIGTE

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	im Jahres- durchschnitt 2007	am Jahresende 2007	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006
Arbeitnehmer	13.135	13.112	13.403	13.218
Zugewiesene Beamte	6.900	6.766	7.104	6.970
Zwischensumme	20.035	19.878	20.507	20.188
Auszubildende	930	1.055	928	1.051
Insgesamt	20.965	20.933	21.435	21.239

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen 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 GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2007 AN:

Dr. Klaus Kremper

Vorsitzender des Vorstands, Mainz

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

Lothar Beisler

Ressort Produktion I/Ganzzugverkehr,
Mainz

- bis 31. Dezember 2007 -

- b) BLS Cargo AG, Bern/Schweiz
(Verwaltungsrat)

Dr. Lutz Freytag

Ressort Finanzen und Controlling, Mainz

- a) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
RBH Logistics GmbH¹⁾

- b) Railion Danmark A/S, Kopenhagen/
Dänemark¹⁾

Eckart Fricke

Ressort Produktion II - Einzelwagen-
verkehr/Kombinierter Verkehr, Darmstadt

- a) DB JobService GmbH
b) POLZUG Intermodal GmbH
Cux Port GmbH (Beirat)
Fährhafen Sassnitz GmbH (Beirat)

Dr. Sebastian Jürgens

Ressort Intermodal, Berlin

- seit 1. Januar 2007 -

- b) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft
für kombinierten Güterverkehr mbH
& Co KG
TFG Verwaltungs GmbH (Vorsitz)
METRANS a. s., Prag/Tschechien
POLZUG Intermodal GmbH
Railion Danmark A/S, Kopenhagen/
Dänemark¹⁾

Dr. Christian Kuhn

Ressort Produktion I/Ganzzugverkehr,
Berlin

- seit 1. Oktober 2007 -

- a) RBH Logistics GmbH (Vorsitz)¹⁾
b) BLS Cargo AG, Bern/Schweiz

Dr. Rudolf Müller

Ressort Personal, Bad Soden/Taunus

- a) RBH Logistics GmbH¹⁾
b) DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG (Beirat)
Bahn-Betriebskrankenkasse
(Verwaltungsrat)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Dr. Christoph Wolff

Ressort Internationales und Netz-
management, Bad Homburg v. d. H.

- seit 1. März 2007 -

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:

Dr. Norbert Bensel

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
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 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) BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

(Beirat)

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

Wolfgang Zell*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats, Bereichsvorstand Güter-
verkehr der TRANSNET Gewerkschaft
GdED, Berlin

a) ADLER Versicherung AG

Sparda-Bank Berlin eG (Vorsitz)

Stinnes AG

Erika Albers*

Stellv. Vorsitzende des Gesamtbetriebs-
rats der Railion Deutschland AG, Berlin

a) Stinnes AG

Dr. Josef Blank

Leiter Konzernvorstandsbüro
der Deutschen Bahn AG, Berlin

– seit 2. März 2007 –

a) Schenker AG

Stinnes AG

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

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

Jürgen Ketter*

Leiter Angebotsmanagement und Traktionsplanung der Railion Deutschland AG, Heidesheim

Günther Kinscher*

Stellv. Bundesvorsitzender der GDL, Bebra

b) DBV-Winterthur Lebensversicherung AG (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.

(Beirat)

Sparda-Bank Hessen eG (Beirat)

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing und Kommunikation der Deutschen Bahn AG, Berlin

- seit 2. März 2007 -

a) DB Fernverkehr AG

DB Regio AG

Schenker AG

Stinnes AG

b) AMEROPA-REISEN GmbH

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 AG (Vorsitz)¹⁾

DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾

Schenker AG¹⁾

Stinnes 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

Vorstandsressort Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG, Kleinmachnow

- bis 28. Februar 2007 -

a) Schenker AG¹⁾

DB Gastronomie GmbH

DB Services Nordost GmbH

DB Services Südwest GmbH

ecodasa AG

Scandlines AG

Scandlines Deutschland GmbH

b) Stinnes Corporation, Tarrytown/USA¹⁾

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) Schenker AG¹⁾

Stinnes AG¹⁾

DB Services Immobilien GmbH

(Vorsitz)¹⁾

DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherungs
Lebensversicherungsverein a. G.
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

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

– bis 16. Februar 2007 –

b) Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Bülent Yildiz*

Angestellter der Railion Deutschland AG,
Karlsruhe

Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG, Berlin

a) DB Fernverkehr AG

Stinnes AG

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft
für kombinierten Güterverkehr mbH
& Co KG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeit-
nehmer

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 2007 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im
Jahr 2007. Bei einem Eintritt nach dem
31. Dezember 2007 wird auf den Zeitpunkt
des Eintritts abgestellt.

in T€	2007	2006
Gesamtbezüge des Vorstands	-	701
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	75	83

Die Bezüge von sieben Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB. Ein Mitglied des Vorstands erhält seine Bezüge von der Railion Deutschland AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

(25) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(26) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund eines mit der Railion GmbH, Mainz, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Mainz, den 3. März 2008

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 2007 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 4. März 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Uwe Theiß) (ppa. Michael Neutz)
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2007 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2007
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	100,0	195	864

DR. NORBERT BENSEL
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Railion Deutschland AG



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

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 über 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 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 27. März 2007 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2006 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 30. November 2007 hat der Aufsichtsrat sich mit der Planung für das Geschäftsjahr 2008 befasst und die Budgetplanung 2008, die Mittelfristplanung 2009 – 2012 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 2007 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 3. April 2008 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 2007 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 2007 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 die Herren Dr. Josef Blank und Ralf Klein-Bölting als Mitglieder des Aufsichtsrats auf der Anteilseignerseite neu bestellt.

Herr Dr. Lutz Bücken wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 18. Februar 2008 als Nachfolger von Herrn Dr. André Zeug, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2007 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignerseite bestellt.

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

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.

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 Eckart Fricke wurde für die Zeit vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2012 erneut zum Mitglied des Vorstands der Railion Deutschland AG für das Ressort »Einzelwagenverkehr (L.RE)« bestellt.

Herr Dr. Rudolf Müller wurde für die Zeit vom 1. Juli 2008 bis 30. Juni 2013 erneut zum Mitglied des Vorstands der Railion Deutschland AG für das Ressort »Personal (L.W)« bestellt.

Herr Dr. Christian Kuhn wurde für die Zeit vom 1. Oktober 2007 bis 30. September 2009 zum Mitglied des Vorstands der Railion Deutschland AG für das Ressort »Ganzzugverkehr (L.RB)« bestellt. Darüber hinaus wurde ihm die Leitung des Bereichs »Produktion (L.KB)« im Geschäftsfeld Intermodal übertragen.

Die Bestellung von Herrn Lothar Beisler als Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG endete mit Ablauf des 31. Dezember 2007.

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 2007 geleisteten Einsatz.

Mainz, im April 2008

Für den Aufsichtsrat



Dr. Norbert Bense
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Railion Deutschland AG







TITEL

Fahrzeugtransport im Rangierbahnhof Mannheim. Wir bringen Autoteile just in time ans Band und Neuwagen zu den Händlern. Europaweite Transportsysteme sorgen für reibungslose Materialflüsse zwischen den Werken und für den Transport der Fahrzeuge zu Händlern, Distributoren und Seehäfen.



SEITE 6

Güterwagen im Rangierbahnhof Mannheim. Über 50 Mio. t Stahl transportiert Railion Montan jährlich, ein Drittel davon grenzüberschreitend.



SEITE 24

Güterzug im Bahnhof des Container Terminals Burchardkai im Hamburger Hafen. Dort werden täglich bis zu 1.000 Güterwagen be- und entladen.



SEITE 51

Kohlezug im Europees Massagood Overslagbedrijf (EMO), dem größten Trockenmassengüterterminal in Europa. Dieser Zug ist für den Verkehr zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet über die so genannte Betuwe-route bestimmt.



SEITE 52

Im Rangierbahnhof Saarbrücken werden noch warme gewalzte Drähte auf Spezialwaggons verladen.

IMPRESSUM

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: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61959
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

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

LEKTORAT
AdverTEXT, Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG
Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS
DB AG/Lautenschläger
DB AG/Eichhorn (S. 2)



Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

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