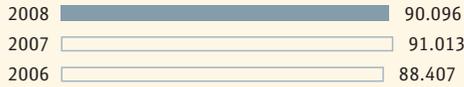




DB Schenker Rail  
Deutschland AG  
**Geschäftsbericht 2008**

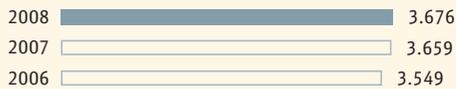
# ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2008

Transportleistung IN MIO. TKM<sup>1)</sup>



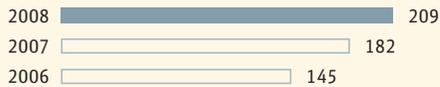
- ▣ 2007 zu 2008: -1,0%
- ▣ 2006 zu 2007: +2,9%

Umsatzerlöse IN MIO. €



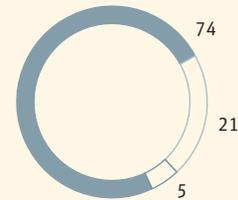
- ▣ 2007 zu 2008: +0,5%
- ▣ 2006 zu 2007: +3,1%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit IN MIO. €



- ▣ 2007 zu 2008: +14,8%
- ▣ 2006 zu 2007: +25,5%

Umsatzstruktur IN %



- ▣ Konventioneller Ladungsverkehr
  - ▣ Kombiniertes Verkehr
  - ▣ Sonstige
- ▣ 2007 zu 2008: +17 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	3.676	3.659	+0,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	209	182	+14,8
Bilanzsumme	2.438	2.555	-4,6
Anlagevermögen	2.199	2.145	+2,5
Eigenkapital	465	464	+0,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	764	788	-3,0
Brutto-Investitionen	225	135	+66,7
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	225	135	+66,7
Mitarbeiter per 31.12.	20.263	19.878	+1,9

Leistungskennzahlen	2008	2007	Veränderung in %
Beförderte Güter in Mio. t	267,3	273,3	-2,2
Transportleistung in Mio. tkm <sup>1)</sup>	90.096	91.013	-1,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	185,6	191,6	-3,1
Züge pro Tag	4.184	4.332	-3,4
Auslastung in t pro Zug	485,3	475,0	+2,2

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

<sup>2)</sup> Die DB Schenker Rail Deutschland AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Schenker Rail GmbH

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

<sup>4)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge



**DR. KLAUS KREMPER**

Vorsitzender des Vorstands der  
DB Schenker Rail Deutschland AG

## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*das Geschäftsjahr 2008 haben wir bei der DB Schenker Rail Deutschland AG insgesamt gut abgeschlossen und so erneut zum Umsatzwachstum des DB-Konzerns beitragen können. Wir haben unsere Position als Europas größter und leistungsstärkster Transporteur auf der Schiene weiter gefestigt und noch ausgebaut. Die europäische Perspektive bietet uns große Wachstumspotenziale – und wir nutzen sie. Bei weiten Distanzen und großen, bündelungsfähigen Warenströmen kann die Schiene ihre Vorteile besonders gut ausspielen. Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns haben wir uns darauf mit eigenen Unternehmen außerhalb Deutschlands sowie internationalen Kooperationspartnern eingestellt. Heute betreiben wir ein offenes Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen, erbringen Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Transporte und ausgewählte logistische Zusatzleistungen wie den Umschlag Straße/Schiene von Massengütern in Railports oder auch Instandhaltungsleistungen.*

*Unsere langjährige Strategie der europäischen Expansion entlang der Hauptachsen und wichtigsten Märkte hat nun in einer neuen europäischen Struktur unserer Organisation im Geschäftsfeld DB Schenker Rail des Deutsche Bahn Konzerns ihre Entsprechung gefunden. Um unsere führende Positionierung auf dem Nord-Süd-Korridor abzusichern und unsere Aktivitäten auf dem Kontinent nachhaltig zu konsolidieren, hat der Deutsche*

*Bahn Konzern im Nachgang zum Erwerb der DB Schenker Rail (UK) Ltd. (ehemals EWS), der größten Güterbahn in Großbritannien, von Transfesa in Spanien und der PCC Logistics in Polen die Organisation maßgeblich umgestaltet. Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail umfasst heute fünf Geschäftseinheiten, die unter einem Dach wirtschaften, aber für ihr Ergebnis selbst verantwortlich sind: die drei Regionen West, Central und East sowie Intermodal und Automotive. Intermodal und Automotive agieren als eigene Geschäftseinheiten, da Kunden und Verkehre stark international ausgerichtet sind. Flankiert wird das Geschäft durch einen starken Europavertrieb und ein europäisches Netzwerkmanagement.*

*Der Kombinierte Verkehr (KV) ist das am stärksten wachsende Segment im europäischen Schienengüterverkehr. Unser Angebot umfasst Schienentraktion, Terminalumschlag, Bereitstellung von Wagenmaterial und die Erbringung von Zusatzleistungen an Wiederverkäufer wie Operateure, Speditionen und Reedereien. Wir haben sowohl Zugang zu allen wichtigen Terminals in Deutschland als auch zu Seehafenterminals an Nord- und Ostsee und zu Terminals im Ausland. Unser KV-Netzwerk zusammen mit unseren Partneroperatoren reicht von den europäischen Überseehäfen bis weit ins Hinterland. Unseren Reedereikunden, Spediteuren und Transporteuren eröffnen wir schnelle Verbindungen in ganz Deutschland im maritimen und kontinentalen KV sowie optimale Anbindungen an das europäische Ganzzugnetz.*

*Seit dem vierten Quartal 2008 verzeichnen wir – analog zur allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung – einen spürbaren Rückgang der Transportaufträge. Gerade für die Schiene bedeutsame Branchen wie die Automobil-, Stahl- und Chemieindustrie reduzierten die Produktion erheblich. Da jedoch auch die anderen Verkehrsträger unter dem Konjunkturabschwung litten, konnte die Schiene 2008 im Vergleich dennoch zum fünften Mal in Folge Marktanteile gegenüber dem Lkw gewinnen. Auch im Kombinierten Verkehr konnten noch Steigerungen erzielt werden, die sich jedoch infolge der Konjunktorentwicklung schwächer als erwartet zeigten. Sowohl im Seehafenhinterlandverkehr als auch im kontinentalen Kombinierten Verkehr waren über alle Branchen hinweg dämpfende Effekte spürbar.*

*In diesem schwierigen Marktumfeld gelang es der DB Schenker Rail Deutschland AG, das hohe Vorjahresniveau in der Verkehrsleistung mit 90,1 Milliarden Tonnenkilometern fast wieder zu erreichen. Mit einem Prozent minus gegenüber dem Vorjahr ist das Unternehmen weiterhin die Nummer 1 in Europa.*

*Die neue europäische Ausrichtung soll die Aktivitäten des Schienengüterverkehrs des Deutsche Bahn Konzerns stärken. Eine schlagkräftige Vertriebsfunktion auf Europa-Ebene und ein übergreifendes Netzwerkmanagement sorgen dafür, dass europäisch agierende Großkunden auch zentral aus einer Hand betreut werden. Die neue Geschäftsfeldfunktion »Sales Management« übernimmt hierbei die übergeordnete strategische Ausrichtung und Weiterentwicklung aller Branchen.*

*Gleichzeitig streben wir den weiteren Ausbau unseres europäischen Netzwerks auf den verschiedenen Korridoren an. Auf der Nord-Süd-Achse über Deutschland-Schweiz-Italien haben wir durch die Anteilserhöhung von 20 auf 45 Prozent an der BLS Cargo die Zusammenarbeit im Alpentransit gestärkt. Darüber hinaus haben wir über unsere italienische Landesgesellschaft DB Schenker Rail Italia eine Beteiligung in Höhe von 49 Prozent an dem italienischen Schienengüterverkehrsunternehmen Nordcargo S.r.l., Mailand/Italien, erworben. Nordcargo ist vor allem im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse sowie in Nordwestitalien aktiv. Dies trägt weiterhin dazu bei, unsere Position auf der strategisch wichtigen Alpentransitachse zu stärken.*

*Die in der Geschäftseinheit Region West zusammengefassten Aktivitäten in Großbritannien (DB Schenker Rail (UK) Ltd.), Frankreich (ECR, Euro Cargo Rail) und Spanien (Transfesa, Transportes Ferroviarios Especiales, S. A.) sollen weiter ausgebaut werden, um mittelfristig den Marktanteil der Schiene und die Qualität des Angebots in Südwesteuropa zu erhöhen.*

*Auf der Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Mitteleuropa ging DB Schenker Rail Scandinavia – ein Joint Venture mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo – im Frühjahr 2008 mit dem Ziel einer durchgehenden Produktion an den Start. In Ergänzung zu unserer Zwei-Wege-Strategie nach Norden haben wir Ende des Jahres 2007 den russisch-deutschen Eisenbahnfahrverkehr über die Baltische See ab Sassnitz/Mukran aufgenommen.*

*Neben der vertrieblichen Neugestaltung gilt es auch, den Kundenanforderungen in der Produktion zu entsprechen. So ist es unser Ziel, die Produktion noch effizienter zu gestalten und die operative Leistung für unsere Kunden immer weiter zu verbessern. Konkret kann dies beispielsweise am Wegfall des grenzüblichen Lokwechsels zwischen Polen und Deutschland festgemacht werden. Seit Mitte des Jahres 2008 fahren DB Schenker Rail und die polnische PKP Cargo grenzüberschreitend mit modernen Triebfahrzeugen zwischen dem polnischen Poznan und der brandenburgischen Zugbildungsanlage Seddin.*

*Als de facto umweltfreundlichster Verkehrsträger haben wir unsere Umweltbilanz weiter verbessert. Allein seit 1990 sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schienengüterverkehr des Deutsche Bahn Konzerns um 44 Prozent gesunken. Unsere täglich rund 5.000 Güterzüge entlasten Europas Straßen jeden Tag um rund 100.000 Lkw-Fahrten und sparen somit rund 25.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Das ergibt eine jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund sechs Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Wesentliche Beiträge leisten vor allem eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger, neue und energieeffiziente Fahrzeuge, eine noch höhere Auslastung der Fahrzeuge sowie in Energie sparender Fahrweise geschulte Triebfahrzeugführer.*

*Unsere Kunden haben uns in der jährlichen Bewertung ein deutlich positives Zeugnis ausgestellt: Die Kundenzufriedenheit lag 2008 auf dem Höchststand seit 1997. Wir werden weiter daran arbeiten. Im Verbund mit dem Geschäftsfeld DB Schenker Logistics sind wir unseren Kunden ein starker Partner, eine Eisenbahn im Zusammenwirken mit den Bereichen Luft-, Seefracht, Landtransport und Kontraktlogistik, weltweit aktiv und ausgestattet mit Logistikkompetenz auf höchstem Niveau.*

*Wir werden im Jahr 2009 weiter an der Verbesserung der Leistungsqualität und Effizienz arbeiten. Gerade in Zeiten konjunktureller Abkühlung.*

*Ein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die rund um die Uhr für unsere Kunden im Einsatz sind. Besonders möchte ich mich bei unseren Kunden bedanken, die unserem Unternehmen Vertrauen entgegengebracht haben und mit denen wir gemeinsam diese Wirtschaftskrise meistern werden.*

*Ihr*



*Dr. Klaus Kremper  
Vorsitzender des Vorstands der  
DB Schenker Rail Deutschland AG*



## Überblick

Die DB Schenker Rail Deutschland AG (vormals Railion Deutschland AG) ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Schenker Rail GmbH (vormals Railion GmbH). Diese ist ein Tochterunternehmen der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Schenker Rail Deutschland AG dem Geschäftsfeld DB Schenker Rail zugeordnet.

Unter dem Dach der DB ML AG sind im Berichtsjahr die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen zusammengefasst worden.

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist die Möglichkeit geschaffen worden, private Investoren am Unternehmen zu beteiligen. Die verabschiedeten Eckpunkte sehen vor, dass bis zu 24,9% der Anteile an der DB ML AG an den Kapitalmarkt gebracht werden können und demzufolge mindestens 75,1% der Anteile an der DB ML AG von der DB AG gehalten werden. Diese hält auch weiterhin 100% der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

Das vorgesehene Privatisierungsmodell erhält den integrierten DB-Konzern und damit auch den einheitlichen DB-Konzernarbeitsmarkt.

Am 2. Juni 2008 sind die entsprechenden Übertragungen von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB ML AG mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2008 erfolgt. Einer Übertragung der Anteile an der DB Schenker Rail Deutschland AG auf die DB ML AG bedurfte es nicht, da diese über die DB Schenker Rail GmbH bereits an der DB Schenker Rail Deutschland AG beteiligt war.

Die DB Schenker Rail Deutschland AG besteht aus einer Zentrale in Mainz, dem KundenServiceZentrum in Duisburg sowie einer bundesweiten Flächenorganisation. Sieben regionale Transportmanagements sorgen für die Abwicklung und Zugbeförderung des nationalen und grenzüberschreitenden Ferngüterverkehrs. Zehn Cargo-Zentren organisieren die Nahbereichsbedienung zu den rund 3.500 deutschen Kundengleisanschlüssen, nehmen die Rangieraufgaben in den Zugbildungsanlagen wahr und stellen bundesweit den technischen Wagenuntersuchungsdienst bereit. 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 4.200 Gleisanschlüsse und Terminals in Deutschland, Dänemark, Italien, den Niederlanden und der Schweiz. Die Vertriebsteamer ergänzen mit hoher Branchenkompetenz im Massengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr die Transporte um logistische Zusatzleistungen und bieten diese unseren Kunden als maßgeschneiderte Paketlösungen an. Dabei greifen sie auf Europas größten Fahrzeugpark von rund 100.000 Güterwagen und

rund 2.800 Lokomotiven zurück. Im Tagesgeschäft sorgt unser KundenServiceZentrum im Zusammenspiel mit den Cargo-Leitstellen für eine reibungslose Auftragsabwicklung und kontinuierliche Überwachung der Transporte sowie für ein nachhaltiges Störungsmanagement.

Die Entwicklung der DB Schenker Rail Deutschland AG im Berichtsjahr verlief bis ins dritte Quartal insgesamt positiv, wurde jedoch im vierten Quartal von der konjunkturellen Entwicklung negativ beeinflusst. Wegen des vierten Quartals waren die Verkehrsleistungen gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig. Umsatz und Ergebnis sind im Vorjahresvergleich gestiegen.

## Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2008 merklich schwächer aus als im Jahr 2007.

Wenngleich in Deutschland das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2008 höher ausfiel als im Euroland-Durchschnitt, war auch hier eine Verlangsamung des Zuwachses um über einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft schwächten sich zwar sowohl die Zuwachsraten des Exports als auch der Investitionen ab, der Beschäftigungsaufbau setzte sich im Verlauf des Jahres 2008 aber noch fort. Insbesondere die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten legte deutlich zu. Der private Konsum stagnierte hingegen. Wachstumsbremsend wirkten sich dabei – getrieben vor allem von einer kräftigen Verteuerung von Energie und Lebensmitteln bis in den Herbst hinein – die seit 14 Jahren höchste Teuerungsrate der Verbraucherpreise und eine nochmalige Zunahme der Sparquote aus.

Auch die Konjunktur im Euro-Raum hat im Verlauf des Jahres 2008 spürbar an Fahrt verloren. Ursächlich hierfür war insbesondere eine Eintrübung der Exportkonjunktur im Euro-Raum infolge der nachlassenden Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft. Hier machten sich die Auswirkungen der Finanzkrise und die daraus resultierenden Turbulenzen an den Finanzmärkten deutlich bemerkbar. Gegenläufig wirkte die im Frühjahr einsetzende Euro-Abwertung gegenüber dem US-Dollar stabilisierend. Allerdings führten hier unter anderem eine kaum noch steigende Konsumnachfrage und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einer deutlichen Verringerung des gesamtwirtschaftlichen Zuwachses. Von dieser Entwicklung wurde auch die Konjunktur in den mittel- und osteuropäischen Ländern in Mitleidenschaft gezogen. Allerdings blieb die Wachstumsdynamik hier deutlich ausgeprägter als im Rest Europas.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### **SCHIENENGÜTERVERKEHR BEHAUPTET SICH IN EINEM SCHWIERIGEN UMFELD**

Das Wachstum des Güterverkehrsmarkts in Deutschland (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Vorjahresvergleich spürbar abgeschwächt. Während im ersten Halbjahr 2008 noch stabile Leistungszuwächse zu verzeichnen waren, verlor die Verkehrsleistungsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2008 infolge des deutlichen Konjunkturabschwungs spürbar an Dynamik. Darüber hinaus wirkten sich auch gestiegene Kostenbelastungen dämpfend aus. So verteuerte sich zum Beispiel Dieselkraftstoff im Vorjahresvergleich um rund 14%, auch wenn die bis zum Juli 2008 rasant angestiegenen Kraftstoffpreise in den Folgemonaten wieder deutlich nachließen. Getragen durch die Entwicklung in den ersten sechs Monaten stieg die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts im Jahr 2008 aber insgesamt weiter an. Dabei konnte die Schiene im Verkehrsträgervergleich erneut die höchste Wachstumsrate verzeichnen.

Die Entwicklung im Schienengüterverkehr hat im Berichtsjahr zwar deutlich an Dynamik verloren, der hohe Vorjahreswert konnte jedoch nochmals übertroffen werden. Der Marktanteil der Schiene ist nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten fünf Jahren im Jahr 2008 erneut leicht gestiegen. Nach einer sehr guten Entwicklung in der ersten Jahreshälfte hat sich die Wachstumsdynamik aufgrund der Abkühlung der weltweiten Konjunktur in den Folgemonaten spürbar abgeschwächt.

Wachstumsträger blieb der Kombinierte Verkehr (KV), der sich insgesamt im Berichtsjahr jedoch schwächer als erwartet zeigte. So waren sowohl im Seehafenhinterlandverkehr als auch im kontinentalen KV dämpfende Effekte zu verzeichnen. Auch von der positiven Entwicklung in den Bereichen Mineralölerzeugnisse und Montan ging eine stützende Wirkung aus, wenngleich die Montanindustrie im letzten Quartal 2008 durch die schwächere konjunkturelle Entwicklung spürbar belastet wurde. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei in einem schwierigen Marktumfeld ihr hohes Vorjahresniveau nicht ganz behaupten. Bei den DB-konzernexternen Bahnen setzte sich die positive Entwicklung der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr ebenfalls nur noch spürbar gebremst fort. Einem deutlichen Rückgang bei den Transitverkehren stand hierbei jedoch ein kräftiges Plus der leistungsstärkeren Binnen- und - vor allem infolge der anhaltenden Ausweitung der internationalen Geschäftsaktivitäten - der Im- und Exporttransporte gegenüber. Der geschätzte Anteil der DB-konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr stieg weiter an und lag im Jahr 2008 bei etwa 22%.

In diesem Marktumfeld hatte die DB Schenker Rail Deutschland AG bei der Verkehrsleistung mit 90.096 Mio. Tonnenkilometern (tkm) einen leichten Rückgang um 1,0% zu verzeichnen (im Vorjahr: 91.013 Mio. tkm). Das hohe Vorjahresniveau konnte damit nicht mehr ganz erreicht werden. Die beförderten Güter gingen um 2,2% auf 267,3 Mio. t zurück (im Vorjahr: 273,3 Mio. t).

## Ertragslage

### UMSATZENTWICKLUNG

Nach einem positiven Verlauf bis ins dritte Quartal 2008 hat sich die Umsatzentwicklung im vierten Quartal im Zuge des einsetzenden Konjunkturunbruchs deutlich abgeschwächt und verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Rückgang. Für die Schiene bedeutsame Branchen, wie die Stahl-, Automobil- und Chemieindustrie, schränkten ihre Produktion mit der Folge einer deutlich gesunkenen Transportnachfrage stark ein. Insgesamt war im Berichtsjahr mit 3.676 Mio. € nur noch ein leichter Anstieg um 17 Mio. € oder 0,5% zu verzeichnen. Hierbei hat der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, um 81 Mio. € oder 2,8% auf 3.006 Mio. € zugenommen.

Wichtige Wachstumsträger waren anfänglich bei noch günstiger Branchenkonjunktur der Montansektor und der Kombinierte Verkehr sowie durchgängig der Bereich der Mineralölprodukte (erhöhte Nachfrage bei Heizöl). Auch der Kohlebereich entwickelte sich positiv. Insgesamt wurde die Umsatzentwicklung zudem durch die Ausweitung des Einkaufs von Transportleistungen im Ausland begünstigt. Stark rückläufig tendierte hingegen bereits seit Frühjahr der Bereich der forstwirtschaftlichen Erzeugnisse nach Auslaufen der Windwurfholz-Transporte, die im Jahr 2007 zu einem hohen Anstieg im Holzbereich geführt hatten, und nach exportbedingten Rückgängen im Schnittholzbereich. Relativ schwach entwickelte sich der Baubereich. Gegen Jahresende zeigten nahezu alle bedeutsamen Märkte (insbesondere im Stahl-, Automobil- und Chemiebereich) einen massiven Nachfragerückgang.

Vom Gesamtumsatz entfielen 670 Mio. € auf Gesellschaften des DB-Konzerns, was einem Anteil am Gesamtumsatz von 18,2% (im Vorjahr: 20,1%) entspricht und die strategische Ausrichtung unterstreicht, in einzelnen Marktsegmenten Umsätze mit DB-konzernexternen Kunden über Gesellschaften des DB-Konzerns abzuwickeln. Gegenüber dem Vorjahr ist der Anteil vor allem wegen einer geringeren Nachfrage in den Bereichen Holz und Bahnbau gesunken.

### ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung stieg hauptsächlich wegen des leicht höheren Umsatzes um 14 Mio. € auf 3.683 Mio. € (im Vorjahr: 3.669 Mio. €). Die Bestandsveränderungen sind auf 2 Mio. € zurückgegangen (im Vorjahr: 10 Mio. €). Der hohe Vorjahreswert resultierte im Wesentlichen aus einer veränderten Abrechnung von Beförderungsleistungen für ausländische Bahnen (Triebfahrzeugleistungen). Die aktivierten Eigenleistungen (5 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €) umfassen Umbauarbeiten an Lokomotiven zum Einsatz in ausländischen Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Schenker Rail des DB-Konzerns.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 36 Mio. € auf 182 Mio. € gestiegen. Im Wesentlichen ist dies auf höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, dem veränderten Ausweis von Erträgen aus DB-konzerninternen Dienstleistungen (im Vorjahr Ausweis als Umsatzerlöse) sowie Zuschreibungen auf Sachanlagen und dem Verkauf von Fahrzeugen zurückzuführen.

Der Materialaufwand blieb mit 1.924 Mio. € gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Dem höheren Aufwand für eingekaufte Transportleistungen im Ausland zur Abwicklung kompletter Transportketten sowie für die inländische Trassennutzung standen geringere Aufwendungen für Instandhaltungsleistungen sowie für konzerninterne Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des DB-Konzerns (Abgeltung des Vertriebsaufwands) und verminderter Energieaufwand gegenüber.

Der Personalaufwand ist um 78 Mio. € auf 956 Mio. € gestiegen, was vor allem auf die Tarifierhöhung sowie die Integration von Mitarbeitern des Vertriebsbereichs im Rahmen der Umstrukturierung des DB-Konzerns zurückzuführen ist.

Die Abschreibungen sind infolge geringerer Abschreibungen bei Fahrzeugen leicht um 8 Mio. € auf 182 Mio. € zurückgegangen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 572 Mio. € um 57 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang beruht im Wesentlichen auf einem verringerten Aufwand für die konzerninterne Leistungs- und Umlagenverrechnung infolge der Neustrukturierung des DB-Konzerns sowie einem geringeren Aufwand für Entschädigungen. Zugenommen haben dagegen die Mieten für die Nutzung von Bahnanlagen.

Das Beteiligungsergebnis belief sich auf 28 Mio. € (im Vorjahr: 34 Mio. €). Die Abnahme resultierte hauptsächlich aus einem Ergebnisrückgang bei der RBH Logistics GmbH.

Das Zinsergebnis ist mit - 50 Mio. € gegenüber dem Vorjahr bei gesunkenen Zinserträgen leicht zurückgegangen (im Vorjahr: - 48 Mio. €).

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 209 Mio. € um 27 Mio. € über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB Schenker Rail GmbH abgeführt.

## Finanz- und Vermögenslage

### FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Schenker Rail Deutschland AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die anderen DB-Konzerngesellschaften sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Schenker Rail 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 (S&P) 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«, S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. S&P hatte die Ratings der DB AG im April 2008 auf »Credit Watch with negative implications« gesetzt. Nach einer erneuten Überprüfung hat S&P den negativen Credit Watch im Dezember 2008 aufgelöst und den Ausblick wieder auf »stable« gesetzt. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Schenker Rail Deutschland AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

### **INVESTITIONEN**

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 225 Mio. € (im Vorjahr: 135 Mio. €). Schwerpunkte waren erneut die Investitionen für Lokomotiven im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms mit insgesamt 114 Mio. €, die marktorientierte Modernisierung des Güterwagenparks mit 100 Mio. € sowie Investitionen in andere Anlagen (unter anderem Werkstätten, Spezialbehälter) mit 11 Mio. €.

Im Bereich der Finanzanlagen wurden im Berichtsjahr rund 20 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) investiert.

### **FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS**

Im Berichtsjahr konnten die Brutto-Investitionen aufgrund der Ergebnisentwicklung vollständig aus dem Cashflow finanziert werden. Es wurden keine ergänzenden Mittel aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung in Anspruch genommen.

### **BILANZSTRUKTUR**

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2008 um 117 Mio. € beziehungsweise 4,6 % auf 2.438 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte aus der Verringerung des Umlaufvermögens, das mit 239 Mio. € um 171 Mio. € unter dem Stand per 31. Dezember 2007 lag. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 9,8 % gesunken (per 31. Dezember 2007: 16,0 %).

Das Anlagevermögen hat sich hingegen mit 2.199 Mio. € per 31. Dezember 2008 im Vergleich zum Vorjahresende um 54 Mio. € erhöht. Innerhalb des Anlagevermögens stiegen die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau um 46 Mio. € sowie die Finanzanlagen um 14 Mio. €. Der Buchwert der Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr blieb mit 1.877 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 1.876 Mio. €) nahezu unverändert. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist von 20,7 % auf 19,7 % leicht gesunken, dagegen blieben die Verbindlichkeiten mit einem Anteil von 61,1 % an der Bilanzsumme und die zinspflichtigen Verbindlichkeiten mit einem Anteil an der Bilanzsumme von 31,3 % nahezu konstant.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2008 einen Anteil an der Bilanzsumme von 36,2% (per 31. Dezember 2007: 47,9%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 44,7% (per 31. Dezember 2007: 33,9%). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 61,3% (per 31. Dezember 2007: 78,7%).

Bilanzstruktur IN %	2008	2007
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	90,2	84,0
Umlaufvermögen	9,8	16,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	19,1	18,2
Rückstellungen	19,7	20,7
Verbindlichkeiten	61,1	61,0
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(31,3)	(30,8)
Passiver RAP	0,1	0,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Bilanzsumme in Mio. €	2.438	2.555

## Mitarbeiter

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

Am 31. Dezember 2008 zählte die DB Schenker Rail Deutschland AG 20.263 Mitarbeiter und lag damit um 385 Mitarbeiter über dem Vorjahreswert. Zu berücksichtigen ist hierbei die ab Juni 2008 wirkende Integration von 489 Mitarbeitern im Rahmen der Umstrukturierung des DB-Konzerns. Im Jahresdurchschnitt wurden 20.277 Mitarbeiter beschäftigt (im Vorjahr: 20.035 Mitarbeiter).

Die Zahl der Auszubildenden betrug am Jahresende 1.220 Auszubildende (im Vorjahr: 1.055 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- sowie Personal- und Sozialberichte wurden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter <http://www.deutschebahn.com/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.

## Strategie

Als Europas größtes und führendes Schienengüterverkehrsunternehmen haben wir unsere Strategie des profitablen Wachstums im Berichtsjahr trotz des einsetzenden weltweiten konjunkturellen Abschwungs erfolgreich fortgeführt. Hierzu haben wir

- /// unser internationales Netzwerk ausgebaut,
- /// unsere Vertriebskompetenz gestärkt,
- /// unsere Produktionskonzepte weiterentwickelt und europäischen Herausforderungen angepasst und
- /// Maßnahmen zur Qualitätssicherung durchgeführt.

### AUSBAU DES INTERNATIONALEN NETZWERKS

Auf der Nord-Süd-Achse Deutschland-Schweiz-Italien hat das Geschäftsfeld DB Schenker Rail des DB-Konzerns sein Engagement weiter verstärkt. Mit der BLS Cargo AG wurde der bestehende Kooperationsvertrag über die Zusammenarbeit im Alpentransit nach dem bisherigen Geschäftsmodell erneuert. Ergänzend dazu wurde der Anteil von DB Schenker Rail Deutschland AG an der BLS Cargo AG von 20 % auf 45 % erhöht. Darüber hinaus hat unsere Tochtergesellschaft DB Schenker Rail Italia S. r. l., Alessandria/Italien, (vormals Railion Italia S. r. l.) eine Beteiligung (49 %) an dem italienischen Schienengüterverkehrsunternehmen Nordcargo S. r. l., Mailand/Italien, vorbereitet. Nordcargo ist 2003 aus dem Mutterkonzern Ferrovienord S. P. A., Mailand/Italien, ausgegliedert worden und betreibt grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse Deutschland-Schweiz-Italien sowie in Nordwestitalien. Mit der Kooperation wird die Rolle des Geschäftsfelds DB Schenker Rail im italienischen Schienengüterverkehrsmarkt und auf der europäisch bedeutenden Alpentransitachse wesentlich gestärkt.

Nach der erfolgten Zustimmung der EU-Kommission wurde im Berichtsjahr auch die Übernahme der Mehrheit der Anteile an dem spanischen Unternehmen Transportes Ferroviarios Especiales, S. A. (Transfesa), Madrid/Spanien, durch die DB ML AG

abgeschlossen. Mit der Integration der DB Schenker Rail (UK) Ltd., London/Großbritannien, (vormals English Welsh & Scottish Railway Ltd.) und der Transfesa soll mittelfristig der Marktanteil der Schiene in Südwesteuropa spürbar erhöht und die Qualität des Angebots verbessert werden. Als Basis für weitere Aktivitäten auf der iberischen Halbinsel hat die DB Schenker Rail (UK) Ltd. im Berichtsjahr auch das Sicherheitszertifikat für Spanien erhalten.

Ergänzend zu unserem leistungsfähigen Angebot über Polen und Weißrussland wurde für Verkehre nach Russland im Berichtsjahr der Betrieb der Eisenbahnfahrverbindung zwischen Sassnitz-Mukran auf Rügen und Baltijsk (Kaliningrader Gebiet) aufgenommen. Die Entwicklung des russisch-deutschen Eisenbahnfahrverkehrs über die Ostsee ist Teil des Joint Ventures, das die russische Bahn RZD mit der DB AG geschlossen hat. Im Fokus dabei steht die Betriebsaufnahme einer regelmäßigen Eisenbahnfahrverbindung zwischen Sassnitz-Mukran und dem neuen russischen Fährhafen Ust-Luga im Finnischen Meerbusen.

#### **AUSBAU DER VERTRIEBSKOMPETENZ**

Im Rahmen der geplanten Neuorganisation des Geschäftsfelds DB Schenker Rail des DB-Konzerns ist vorgesehen, dass die Geschäftsfeldfunktion Sales-Management (Vertrieb) die übergeordnete strategische Ausrichtung und Weiterentwicklung aller Branchen übernehmen wird. Dazu gehört auch die Einführung von europäischen Key-Account-Managern, die sich auf internationaler Ebene um bestimmte Kunden kümmern.

Internationale Vertriebsaktivitäten wurden weiter ausgebaut und insbesondere durch die Erweiterung unserer internationalen Railport-Standorte in Italien und Südfrankreich gestärkt.

Das in Deutschland erfolgreiche Regionalvertriebsmodell wurde mittlerweile auch bei der DB Schenker Rail Nederland N.V., Utrecht/Niederlande, (vormals Railion Nederland N.V.) eingeführt, die damit als erste europäische Landesgesellschaft auf das bei der DB Schenker Rail Deutschland AG bereits bewährte Modell setzt. Die branchenorientierte Vertriebsstruktur der Marktbereiche mit dem Schwerpunkt beim Key-Account-Management wird nun auch in den Niederlanden um den wichtigen Aspekt der räumlich ausgerichteten Betreuung von Kunden mit kleinerer und mittlerer Transportleistung ergänzt.

#### **WEITERENTWICKLUNG UNSERER PRODUKTIONSKONZEPTE UND ANPASSUNG AN EUROPÄISCHE HERAUSFORDERUNGEN**

Im Berichtsjahr wurde mit der Umsetzung des Entwicklungsplans Produktion begonnen. Ziel des Projekts ist die Erhöhung der Effizienz und der operativen Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig hoher Qualität. Unter Beteiligung ausgewählter Produktionsbereiche wurden dabei neue Ansätze in der Planung und Durchführung der Güterzüge getestet mit dem Erfolg, dass die Planmäßigkeit im Güterverkehr weiter erhöht werden konnte. Insbesondere unsere Kunden profitieren von verbesserten Pünktlichkeitswerten, ohne dass die Wirtschaftlichkeit insgesamt verschlechtert wird.

Neben der grundlegenden Weiterentwicklung unseres Produktionssystems wurde auch an konkreten operativen Stellen das Produktionssystem optimiert. So wurde beispielsweise im Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen durch den Wegfall der bisher notwendigen Lokwechsel an der Grenze eine neue Ära eingeläutet. Die DB Schenker Rail Deutschland AG und die polnische PKP Cargo fahren grenzüberschreitend und ohne Lokwechsel mit modernsten Triebfahrzeugen zwischen dem polnischen Bahnhof Poznan und dem Bahnhof Seddin in Brandenburg. Durch solche und ähnliche Kooperationen und Initiativen erwarten wir eine Beschleunigung und eine deutliche Verbesserung in der Qualität und Pünktlichkeit.

#### **MASSNAHMEN ZUR QUALITÄTSSICHERUNG**

Ziel des Projekts X-Rail ist die Weiterentwicklung der bestehenden Leistungen insbesondere im Hinblick auf moderne, internationale Logistikleistungen, die Einhaltung der Liefertermine, einen zügigen Angebotsprozess sowie die lückenlose Überwachung des Transportlaufs im europäischen Eisenbahnnetz. In Zusammenarbeit mit SBB Cargo, Rail Cargo Austria, SNCF Fret, Green Cargo und B-Cargo wurde in dem Projekt X-Rail der Aufbau eines europaweiten Systems im Schienengüterverkehr entscheidend vorangetrieben. Auf ausgewählten Pilotstrecken wurden bereits erste Tests Erfolg versprechend durchgeführt und weitere organisatorische und betriebliche Voraussetzungen geschaffen.

Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen und -projekten zur Verbesserung der Produktionsqualität angestoßen und durchgeführt. Die Erfahrungen aus diesen Maßnahmen gilt es nun auf die gesamte Organisation zu übertragen und erfolgreich einzusetzen.

### **Weitere Informationen**

#### **AUFBAU EINES EUROPÄISCHEN CHAMPIONS IM SCHIENENGÜTERVERKEHR**

Der Aufbau und die Weiterentwicklung des Geschäftsfelds DB Schenker Rail des DB-Konzerns ist ein wichtiger Meilenstein, um die Marktposition als führende Güterbahn in Europa auszubauen. DB Schenker Rail reagiert damit auf das Wachstum der letzten Jahre durch Kooperationen und Übernahmen, indem die Struktur der Organisation und die Produktionsprozesse angepasst werden. Die zukünftige Organisation wird fünf ergebnisverantwortlich wirtschaftende Geschäftseinheiten umfassen: die Regionen West, Central und East sowie Intermodal und Automotive. Die Regionen West, Central und East besitzen eigene Triebfahrzeuge, Wagen und Instandhaltungen. Intermodal und Automotive werden als eigene Geschäftseinheiten agieren, da Kunden und Verkehre stark international ausgerichtet sind und eine regionale Zuteilung nicht zweckmäßig wäre. Die DB Schenker Rail sorgt damit für eine noch bessere Vernetzung der Verkehre, eine höhere Flexibilität zur Erfüllung der Kundenwünsche, attraktivere Angebote sowie einen effizienteren Einsatz ihrer Ressourcen. Alle Vorbereitungen für die zukünftige Umsetzung wurden nahezu abgeschlossen.

## **ERHÖHUNG DER TRANSPORTKAPAZITÄT IM SCHIENENGÜTERVERKEHR DURCH LÄNGERE GÜTERZÜGE**

Im Hinblick auf drohende Engpässe auf Deutschlands Schienenwegen arbeitet die DB Schenker Rail Deutschland AG zusammen mit der DB Systemtechnik GmbH und der DB Netz AG an der Erhöhung der Transportkapazitäten durch längere Güterzüge. Im Berichtsjahr wurden umfangreiche Erprobungsfahrten mit Güterzügen von mehr als 800 m Länge auf dem deutsch-dänischen Korridor zwischen dem Bahnhof Maschen bei Hamburg und dem dänischen Bahnhof Ringsted gefahren. Die Betriebserprobung ist Teil eines Vorprojekts zu dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Projekt GZ1000. Zudem wurde erstmals der Betrieb von 1.000 m langen Güterzügen auf der Strecke Oberhausen-Rotterdam erprobt. Der erfolgreich verlaufene Test war ein weiterer wegweisender Meilenstein auf dem Weg zur Erhöhung der Zugkapazitäten auf bestehenden Netzen und damit auch zu höherer Produktivität des Schienengüterverkehrs. Die Einführung längerer Güterzüge wird perspektivisch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs stärken und dazu beitragen, mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern.

## **TRANS-EURASIA LOGISTICS**

Der DB-Konzern hat gemeinsam mit der russischen Bahn RZD und den Partnern Polzug, Kombiverkehr und Transcontainer im Berichtsjahr die Gründung des Joint Ventures Trans-Eurasia Logistics vollzogen. Ziel der Gesellschaft ist es, Logistikleistungen im Containerverkehr zwischen Westeuropa und Russland aus einer Hand anzubieten und damit den Schienengüterverkehr auf dieser Achse deutlich zu vereinfachen.

Mit dem Joint Venture wird die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auf der hochattraktiven Verkehrsachse nach Russland weiter erhöht. Gleichzeitig wird eine sehr gute Basis zur Verlängerung der Verkehre nach China geschaffen. Hierzu planen wir gemeinsam mit unserem russischen Partner RZD ein trilaterales Joint Venture mit der chinesischen Eisenbahn.

Trans-Eurasia Logistics bietet über die Operateure Polzug und Kombiverkehr zunächst durchgehende Angebote von Deutschland nach Russland an. So werden Shuttlezüge aus den deutschen Wirtschaftszentren zu regelmäßig verkehrenden Ganzzügen nach Moskau gebündelt. Ladung aus Russland wird an die polnisch-weißrussische Grenze nach Brest gebracht und von dort in die Zugsysteme von Polzug und Kombiverkehr zu ihren westeuropäischen Bestimmungsorten eingespeist.

## **ERSCHLIESSUNG INTERNATIONALER MÄRKTE – TRANSPORTE NACH KALUGA/RUSSLAND**

Branchenspezifisch wurden neue internationale Märkte erschlossen. So folgt DB Schenker Volkswagen nach Russland und betreut die Planung, Koordination und Steuerung der Materialtransporte für das dort neu gegründete Volkswagen-Werk. Die Schenker Automotive RailNet GmbH (SAR) ist seit Eröffnung des neuen Volkswagen-Werks in Kaluga/Russland Generalunternehmer für den russischen Volkswagen-Standort,

ohne in der Anfangsphase des Projekts selbst Traktionsleistungen auf der Schiene zu erbringen. Die besondere Herausforderung für die Abwicklung der Transporte besteht dabei in der Koordination von 15 Partnern, die in fünf Sprachen kommunizieren. Die DB Schenker Rail beweist damit sein gesamtes logistisches Leistungsportfolio.

SAR betreut die Transporte von Škoda aus Tschechien und von Volkswagen aus der Slowakei in das rund 180 km südlich von Moskau gelegene Kaluga. Eingesetzt werden dabei mehrere Subdienstleister. Darunter sind die tschechische Eisenbahn CD Cargo, die slowakische Eisenbahn ZSSK Cargo, die polnische Eisenbahn PKP Cargo, die weißrussische Eisenbahn BC, die russische Eisenbahn RZD sowie die Operateure Argo Bohemia und Transcontainer. Mit der finalen Fertigstellung des Volkswagen-Werks in Kaluga ist geplant, auch die direkte Belieferung mit Fertigungsteilen aus Deutschland aufzunehmen, die dann von der DB Schenker Rail Deutschland AG übernommen werden könnte. Bereits heute werden die Transportsteuerung und die Fakturierung der erbrachten Leistungen im KundenServiceZentrum der DB Schenker Rail Deutschland AG in Duisburg durchgeführt.

#### **TARIFABSCHLUSS UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR**

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2007 mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden im März 2008 abgeschlossen. Zwei sogenannte Grundlagentarifverträge bilden die Basis für das neue Tarifvertragswerk und für ein widerspruchsfreies Tarifgefüge. Sie bestehen aus einem Basistarifvertrag und sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionsspezifischer Tarifvertrag ist der mit der GDL ausgehandelte eigenständige Lokführertarifvertrag (LfTV), in dem die Beschäftigungsbedingungen für die Lokführer geregelt sind. Der LfTV hat eine Laufzeit vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Januar 2009. Auf Basis der individuellen Eingruppierung nach Berufserfahrung ergaben sich individuelle Lohnsteigerungen zwischen 7% und 15%. Dabei wurden unter anderem die Entgelttabellen in zwei Schritten im März und September 2008 erhöht. Ab Februar 2009 wird sich zudem die wöchentliche Arbeitszeit der Triebfahrzeugführer um eine Stunde reduzieren.

Die anderen fünf funktionsspezifischen Tarifverträge wurden mit der TG geschlossen. Mit der TG wurde auch eine neue Entgeltstruktur vereinbart. Diese gilt seit dem 1. März 2008 und sieht 13 Entgeltgruppen und sechs Erfahrungsstufen vor. Basis für die erstmalige Eingruppierung der Mitarbeiter ist ihre Betriebszugehörigkeit. Das Volumen der neuen Entgeltstruktur beträgt durchschnittlich rund 9,6%.

Die mit der TG vereinbarte neue Entgeltstruktur bezieht sich auf alle nicht vom LfTV erfassten Mitarbeitergruppen.

## Risikobericht

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

### **CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN**

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen der Ergebnisse und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2009 wenn nur in sehr geringem Umfang zu erwarten.

### **WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG**

Zu den Risiken für die DB Schenker Rail Deutschland AG zählen:

- /// **MARKTRISIKEN AUS KONJUNKTURELLEN UND TEILWEISE ZYKLISCHEN NACHFRAGEENTWICKLUNGEN:** Im Güterverkehr wirken als Leistungstreiber die Transportnachfrage bei Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und im Kombinierten Verkehr. Diese unterliegen konjunkturellen und strukturellen Schwankungen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche intramodale wie auch verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Um in diesem Umfeld bestehen zu können, haben wir entsprechende Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung eingeleitet. Diese liegen sowohl in der Optimierung unseres Leistungsangebots als auch in der Entwicklung neuer Produkte.
- /// **BETRIEBSRISIKEN:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten 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 unserer Prozesse. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie Zollverstöße oder Diebstähle. Diesen Risiken begegnen wir durch die Einbindung von qualifizierten Zollkoordinatoren.

- /// 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 Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- /// ALLGEMEINE UMFELDRISIKEN: Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Dafür führen wir einen offenen Dialog zu allen relevanten Themen, um unsere Rahmenbedingungen positiv beeinflussen oder bestehende Nachteile abbauen zu können. 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 DB Schenker Rail Deutschland AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Schenker Rail 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 erkennbar.

## Nachtragsbericht

### **UMFIRMIERUNG IN DB SCHENKER RAIL DEUTSCHLAND AG**

Am 16. Februar 2009 wurde die Railion Deutschland AG in DB Schenker Rail Deutschland AG umbenannt. Im Rahmen einer weiteren Etablierung eines einheitlichen und umfassenden Markenauftritts wurden Mitte Februar folgende Gesellschaften aus dem Geschäftsfeld DB Schenker Rail des DB-Konzerns ebenfalls umbenannt – so bieten wir unseren Kunden unter dem gemeinsamen Namen DB Schenker Rail Transport- und Logistikleistungen aus einer Hand an:

- /// DB Schenker Rail Danmark Services A/S (vormals Railion Danmark Services A/S)
- /// DB Schenker Rail Italia S. r. l. (vormals Railion Italia S. r. l.)
- /// DB Schenker Rail Italia Services S. r. l. (vormals Railion Italia Services S. r. l.)
- /// DB Schenker Rail Nederland N.V. (vormals Railion Nederland N.V.)
- /// DB Schenker Rail Scandinavia A/S (vormals Railion Scandinavia A/S)
- /// DB Schenker Rail Schweiz GmbH (vormals Railion Schweiz GmbH)
- /// DB Schenker BTT GmbH (vormals BTT BahnTank Transport GmbH)
- /// DB Schenker Nieten GmbH (vormals Nieten Fracht Logistik GmbH)

### **KAUF DER GRÖSSTEN PRIVATEN EISENBAHN POLENS DURCH DIE DB ML AG**

Im Januar 2009 erfolgte der Kauf der Logistiksparte der Unternehmensgruppe PCC SE. Die PCC Logistics ist mit rund 5.800 Mitarbeitern, einem Umsatz von 350 Mio. € (2008) und rund 8 % Marktanteil das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen. PCC Logistics umfasst mehrere regional operierende Unternehmen, die sich vor allem auf Transporte von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen spezialisiert haben. Der Vollzug der Übernahme durch die DB ML AG erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Gremien und Kartellbehörden.

Die Übernahme ist ein weiterer konsequenter Schritt zum Aufbau eines leistungsfähigen europäischen Netzwerks. Ziel ist die Weiterentwicklung der PCC Logistics zu dem zentralen Standbein von DB Schenker Rail für Osteuropa. Dazu bietet Polen als zweitgrößter nationaler Eisenbahnmarkt innerhalb der EU ein großes Wachstumspotenzial für schienengebundene Logistikangebote und spielt auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Verkehren auf den transeuropäischen Schienenachsen.

### **TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN**

Mitte Januar 2009 haben die Gespräche mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Auftakt der Tarifrunde 2009 im DB-Konzern begonnen. Ende Januar konnte mit allen drei Gewerkschaften eine Einigung erzielt werden. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem feste Wochenendruhen, längere Ruhezeiten und eine bessere Planbarkeit der Schichten vereinbart worden. Zudem erhalten unsere Beschäftigten eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5 % ab dem 1. Februar 2009 und um 2,0 % ab dem 1. Januar 2010 sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 500 € im Dezember 2009. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 18 Monate.

### **CLOSING NORDCARGO S.R.L.**

Die im Berichtsjahr vorbereitete 49-prozentige Beteiligung unserer Tochtergesellschaft DB Schenker Rail Italia S. r. l. an dem italienischen Schienengüterverkehrsunternehmen Nordcargo S. r. l. wurde im Januar 2009 erfolgreich abgeschlossen.

## **Ausblick**

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der internationalen Finanzkrise in Deutschland im Jahr 2009 erheblich verschlechtern. Auch die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine merkliche Abkühlung der wirtschaftlichen Entwicklung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2009 Belastungen aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum. Wie sich die Finanzkrise aber konkret auswirken und welche Verwerfungen sie noch auslösen wird, ist derzeit nicht prognostizierbar. Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen insbesondere bezüglich der Dauer und Tiefe der Krise an den Finanzmärkten und ihrer Folgen für die Wirtschaft.

### **KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN**

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2009 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Folgen der Finanzkrise für die Wirtschaft. Sollten diese gravierender ausfallen als gegenwärtig angenommen, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen erwarten, dass das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Der Außenhandelsbeitrag wird sich im Vergleich zur Entwicklung im Jahr 2008 weiter verschlechtern, da der Export sein Vorjahresniveau voraussichtlich erheblich unterschreiten wird. Aufgrund der schwachen Auslandsnachfrage und der schwierigen Finanzierungsbedingungen werden die Anlageinvestitionen merklich sinken. Ein sich bereits Ende des Jahres 2008 abzeichnender Beschäftigungsabbau wird im Jahr 2009 spürbar werden und die Verunsicherung der Verbraucher verstärken sowie den privaten Verbrauch belasten. Insbesondere aufgrund der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 spürbar niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

Auch für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der Prognosen davon aus, dass das Vorjahresniveau des BIP leicht unterschritten wird. Dabei sind weder vom Außenhandel noch von der Inlandsnachfrage Wachstumsimpulse zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass die Anlageinvestitionen merklich hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben werden. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum verringern dürfte.

#### **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE**

Die zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland für das Jahr 2009 lassen für den Güterverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen.

Vor diesem Hintergrund gehen wir für das Jahr 2009 von einem schrumpfenden Güterverkehrsmarkt in Deutschland aus. Hiervon werden alle Verkehrsträger betroffen sein. Darüber hinaus werden infolge des anhaltenden Nachfragerückgangs und bestehender Laderaumüberkapazitäten die Wettbewerbsintensität und damit auch der Preisdruck auf die Unternehmen spürbar zunehmen. Vor dem Hintergrund schwieriger werdender Finanzierungsbedingungen ist von einem steigenden Insolvenzrisiko auszugehen. Die Marktkonsolidierung wird sich daher beschleunigt fortsetzen.

#### **ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN**

Im Geschäftsjahr 2009 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 DB SCHENKER RAIL DEUTSCHLAND AG**

Für das laufende Geschäftsjahr gilt es weiterhin, in einem anspruchsvollen Marktumfeld unsere Kunden mit anhaltend hoher Leistungsqualität zu überzeugen und neue Kunden hinzuzugewinnen. Die unsichere Marktentwicklung und gleichzeitig hohe Wettbewerbsintensität, sowohl auf der Schiene als auch zwischen den Verkehrsträgern, erfordert bei der DB Schenker Rail Deutschland AG weiterhin eine konsequente Optimierung der Prozesse und Kostenstrukturen im laufenden Geschäftsjahr.

Aufgrund der aktuell hohen Unsicherheiten und der reduzierten Prognosemöglichkeiten durch die gegenwärtige Konjunkturkrise kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich negative Auswirkungen auf die Ertragslage sowie die Finanz- und Liquiditätslage in den kommenden Jahren ergeben könnten. Diese Einschränkungen in Form von hohen Unsicherheiten und reduzierten Vorausschaubarkeiten tragen wir mit einer eingeschränkten Prognose Rechnung. So ist derzeit eine Quantifizierung unserer Erwartungen nicht möglich.

### **ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN**

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



< 2° 30'

11 75-



SCHENKER



## Bilanz

### AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Sachanlagen	(2)	2.094	2.054
Finanzanlagen	(2)	105	91
		<b>2.199</b>	<b>2.145</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	34	31
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	204	379
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1	0
		<b>239</b>	<b>410</b>
		<b>2.438</b>	<b>2.555</b>

### PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	209	208
		<b>465</b>	<b>464</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(7)	<b>480</b>	<b>530</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(8)	<b>1.491</b>	<b>1.559</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>2</b>	<b>2</b>
		<b>2.438</b>	<b>2.555</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Umsatzerlöse	(12)	3.676	3.659
Bestandsveränderungen		2	10
Andere aktivierte Eigenleistungen		5	0
<b>Gesamtleistung</b>		<b>3.683</b>	<b>3.669</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	182	146
Materialaufwand	(14)	- 1.924	- 1.922
Personalaufwand	(15)	- 956	- 878
Abschreibungen		- 182	- 190
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 572	- 629
		<b>231</b>	<b>196</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	28	34
Zinsergebnis	(18)	- 50	- 48
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>209</b>	<b>182</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(26)	- 209	- 182
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		209	182
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen		178	190
Veränderung der Pensionsrückstellungen		4	3
Cashflow vor Steuern		391	375
Abschreibungen auf Finanzanlagen		0	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 63	- 29
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		- 7	- 4
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		37	- 71
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 73	3
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>285</b>	<b>274</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		13	7
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		1	6
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 224	- 135
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		6	3
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 20	- 1
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 224</b>	<b>- 120</b>
Auszahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		- 182	- 145
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 24	- 15
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung aus der Übertragung des Teilbetriebs Vertrieb der DB ML AG		4	0
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		142	6
<b>Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 60</b>	<b>- 154</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		1	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	0	0
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(19)	<b>1</b>	<b>0</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens

IN MIO. €						Anschaffungs- und Her- stellungskosten
	Vortrag zum 1.1.2008	Übertragungen von/an Konzern- gesellschaften	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2008
<b>Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke	20	0	0	0	0	20
b) Geschäfts, Betriebs- und andere Bauten	114	- 6	1	0	0	109
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	0	5
	<b>139</b>	<b>- 6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>134</b>
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	23	- 6	1	0	0	18
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.534	0	134	35	- 10	3.693
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	39	0	2	0	- 1	40
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39	0	2	0	- 1	40
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	49	0	85	- 35	- 2	97
	<b>3.823</b>	<b>- 12</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>- 14</b>	<b>4.022</b>
<b>Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	53	0	5	0	0	58
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17	0	0	0	- 6	11
3. Beteiligungen	30	0	15	0	0	45
	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>114</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>3.923</b>	<b>- 12</b>	<b>245</b>	<b>0</b>	<b>- 20</b>	<b>4.136</b>

Abschreibungen								Buchwert	
Vortrag zum 1.1.2008	Übertragungen von/an Konzerngesellschaften	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2007	
-2	0	0	0	0	0	-2	18	18	
-41	3	-3	0	0	0	-41	68	73	
-1	0	0	0	0	0	-1	4	4	
<b>-44</b>	<b>3</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-44</b>	<b>90</b>	<b>95</b>	
-11	4	-1	0	0	0	-8	10	12	
-1.658	0	-170	0	8	4	-1.816	1.877	1.876	
-29	1	-2	0	1	0	-29	11	10	
-27	0	-4	0	2	0	-29	11	12	
0	0	-2	0	0	0	-2	95	49	
<b>-1.769</b>	<b>8</b>	<b>-182</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>-1.928</b>	<b>2.094</b>	<b>2.054</b>	
-2	0	0	0	0	0	-2	56	51	
0	0	0	0	0	0	0	11	17	
-7	0	0	0	0	0	-7	38	23	
<b>-9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>105</b>	<b>91</b>	
<b>-1.778</b>	<b>8</b>	<b>-182</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>-1.937</b>	<b>2.199</b>	<b>2.145</b>	

## Anhang

### FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

#### VORBEMERKUNGEN

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

Die Deutsche Bahn AG (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 DB Schenker Rail 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 Immobilienneuzuordnung hatte die DB Schenker Rail Deutschland AG zum 1. Januar 2007 Anlagevermögen in Höhe von 29 Mio. € und zum 1. Januar 2008 weiteres Anlagevermögen in Höhe von 1 Mio. € übernommen. Die DB AG hat ihre Forderung aus der Immobilienneuzuordnung mittelbar an die DB Schenker Rail GmbH (vormals Railion GmbH) übertragen, die DB Schenker Rail GmbH hat diese Forderung als Sacheinlage in die DB Schenker Rail Deutschland AG eingebracht. Der Kapitalrücklage wurden somit zum 1. Januar 2007 29 Mio. € und zum 1. Januar 2008 1 Mio. € zugeführt.

Zum 1. Juni 2008 hat die DB Schenker Rail Deutschland AG die Vertriebsfunktion für den Schienengüterverkehr im Wege der Einzelrechtsnachfolge von der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG; vormals Stinnes AG) übernommen. Im Rahmen dieser Übertragung hat die Gesellschaft zum 1. Juni 2008 596 Mitarbeiter übernommen. Es wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögensgegenstände (7 Mio. €), Rückstellungen für Pensionen (4 Mio. €), sonstige Rückstellungen (5 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten (2 Mio. €) auf die Gesellschaft übertragen. Zum Ausgleich wurden Cashpool-Guthaben (Forderungen aus der Konzernfinanzierung) in Höhe von 4 Mio. € übertragen.

(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 Nutzungsdauer der wesentlichen Gruppen ist 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 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 insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte 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 der 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 Jubiläumsrückstellungen.

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.

Erhaltene Anzahlungen sind zum Barwert angesetzt. Alle übrigen 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 i. S. d. § 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 DB Schenker Rail Deutschland AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf den Seiten 30 – 31 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) sind von den Anlagezugängen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten.

### (3) VORRÄTE

IN MIO. €	2008	2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22	21
Unfertige Leistungen	12	10
<b>Insgesamt</b>	<b>34</b>	<b>31</b>

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

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

Die unfertigen Leistungen betreffen mit 11 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) noch nicht abgerechnete Beförderungsleistungen (Triebfahrzeug- und Triebfahrzeugführerleistungen) für ausländische Bahnen.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN MIO. €	2008	2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	86	99
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	90	227
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	9
Sonstige Vermögensgegenstände	18	44
<b>Insgesamt</b>	<b>204</b>	<b>379</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aus dem Cashpooling in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 158 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) und Forderungen aus

Lieferungen und Leistungen in Höhe von 51 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €). Hierbei wurden 38 Mio. € mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet (im Vorjahr: 23 Mio. €). Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €). Es wurden 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 7 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) geleistete Anzahlungen für Lokomotiven, die vom Hersteller im Jahr 2009 ausgeliefert werden und die zum Bilanzstichtag von der DB Schenker Rail Deutschland AG bereits an die DB Schenker Rail GmbH und an die DB Schenker Rail Scandinavia A/S verkauft wurden. Steuererstattungsansprüche belaufen sich auf 6 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Bis auf sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) gehen die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen 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 DB Schenker Rail GmbH, Mainz, gehalten.

#### (6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 209 Mio. € (31. Dezember 2007: 208 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 (DBAG) 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 erfolgten zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zum 1. Januar 2007 und zum 1. Januar 2008 im Rahmen der Immobilienneuordnung Zuführungen zur Kapitalrücklage durch die DB Schenker Rail GmbH in Höhe von 29 Mio. € und 1 Mio. €.

#### (7) RÜCKSTELLUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	92	84
Steuerrückstellungen	3	7
Sonstige Rückstellungen	385	439
<b>Insgesamt</b>	<b>480</b>	<b>530</b>

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 8 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 7 Mio. €). Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2008	2007
Verpflichtungen im Personalbereich	115	118
Restrukturierungsmaßnahmen	29	54
Ausstehende Eingangsrechnungen	79	93
Erlösschmälerungen	23	25
Unterlassene Instandhaltung	50	64
Rückkaufverpflichtungen aus Leasingverträgen	52	47
Übrige Risiken	37	38
<b>Insgesamt</b>	<b>385</b>	<b>439</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehroleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit-, Vorruhestands- und Jubiläumsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 9 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) in Anspruch genommen, 25 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) wurden aufgelöst und 9 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) zugeführt.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

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

#### (8) VERBINDLICHKEITEN

IN MIO. €	2008	davon mit Restlaufzeit			2007
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7	-	-	6
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	213	10	51	152	221
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	59	55	4	-	93
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.191	741	-	450	1.221
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	3
Sonstige Verbindlichkeiten	17	10	3	4	15
davon aus Steuern	(6)				(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)				(0)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.491</b>	<b>827</b>	<b>58</b>	<b>606</b>	<b>1.559</b>
davon zinspflichtig	(764)	(314)	(0)	(450)	(788)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 764 Mio. € (im Vorjahr: 788 Mio. €). In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind die Verpflichtung zur Ergebnisabführung in Höhe von 209 Mio. € (im Vorjahr: 182 Mio. €) sowie Zinsverpflichtungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) und die Umsatzsteuer in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 157 Mio. € (im Vorjahr: 172 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

#### (9) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen für künftige Bereitstellungs- und Instandhaltungsleistungen.

#### (10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

IN MIO. €	2008 <sup>1)</sup>	2007
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	51	444

<sup>1)</sup>Nach Auslaufen der gesamtschuldnerischen Haftung bezieht sich die Besicherung nur noch auf den Restbuchwert der Fahrzeuge.

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 DB Schenker Rail Deutschland AG Fahrzeuge für den Güterverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet.

#### (11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Bestellobligo für Investitionen	932	456
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	916	750
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(663)	(356)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.848</b>	<b>1.206</b>

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Leasing hat für die Fremdfinanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2008 Leasingraten (ohne Finanzierungsleasing) in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) gezahlt.

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

IN MIO. €	2008	2007
<b>Fälligkeiten</b>		
fällig bis 1 Jahr	256	118
fällig 1 bis 5 Jahre	510	363
fällig über 5 Jahre	150	269
<b>Insgesamt</b>	<b>916</b>	<b>750</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (12) UMSATZERLÖSE

IN MIO. €	2008	2007
<b>Konventioneller Ladungsverkehr nach Branchen</b>		
Montan	1.094	1.055
Chemie und Öl	477	471
Automotive/Industriegüter	366	394
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	327	362
Baustoffe	280	298
Übrige	186	169
	<b>2.730</b>	<b>2.749</b>
Kombinierter Ladungsverkehr	772	735
Sonstige Umsatzerlöse	174	175
<b>Insgesamt</b>	<b>3.676</b>	<b>3.659</b>

Die Umsatzerlöse werden etwa je zur Hälfte im Binnenverkehr und im internationalen Verkehr erzielt.

### (13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

IN MIO. €	2008	2007
Leistungen für Dritte	86	80
Verkauf von Material und Energie	11	10
Mieten und Pachten	5	6
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	11	13
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	45	27
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	3
Übrige sonstige betriebliche Erträge	19	3
<b>Insgesamt</b>	<b>182</b>	<b>146</b>
davon periodenfremd	(50)	(34)

## (14) MATERIALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	412	418
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.158	1.119
Aufwendungen für Instandhaltungen	354	385
<b>Insgesamt</b>	<b>1.924</b>	<b>1.922</b>

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. €	2008	2007
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	542	491
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	231	217
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	16	19
<b>Gesamt</b>	<b>789</b>	<b>727</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	116	104
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	51	47
<b>Gesamt</b>	<b>167</b>	<b>151</b>
davon für Altersversorgung	(10)	(10)
<b>Insgesamt</b>	<b>956</b>	<b>878</b>

Die im Geschäftsjahr 2008 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 9 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

## (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Mieten und Pachten	330	321
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	183	234
Reise- und Repräsentationskosten	15	13
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	3	1
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	41	60
<b>Insgesamt</b>	<b>572</b>	<b>629</b>
davon periodenfremd	(2)	(13)
davon sonstige Steuern	(0)	(0)

#### (17) BETEILIGUNGSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Erträge aus Beteiligungen	6	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	22	30
<b>Insgesamt</b>	<b>28</b>	<b>34</b>

#### (18) ZINSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	6
davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(5)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 54	- 54
davon an verbundene Unternehmen	(- 40)	(- 40)
<b>Insgesamt</b>	<b>- 50</b>	<b>- 48</b>

### ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

#### (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 ML AG aus dem Cashpooling von 16 Mio. € (im Vorjahr: 158 Mio. € gegen die DB AG) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 7 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) nicht einbezogen.

### SONSTIGE ANGABEN

#### (20) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

Die DB Schenker Rail GmbH (vormals Railion GmbH) hat der DB Schenker Rail Deutschland AG am 2. Februar 2000 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

## (21) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Schenker Rail Deutschland AG ist ein Tochterunternehmen der DB Schenker Rail 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 § 315 a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Die DB Schenker Rail Deutschland AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB ML AG, für den der Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzernabschluss der DB ML AG wird nicht im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB wird für die DB Schenker Rail Deutschland AG 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	2008		2007	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	13.563	13.651	13.135	13.112
Zugewiesene Beamte	6.714	6.612	6.900	6.766
<b>Zwischensumme</b>	<b>20.277</b>	<b>20.263</b>	<b>20.035</b>	<b>19.878</b>
Auszubildende	1.003	1.220	930	1.055
<b>Insgesamt</b>	<b>21.280</b>	<b>21.483</b>	<b>20.965</b>	<b>20.933</b>

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 DB Schenker Rail Deutschland AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB Schenker Rail Deutschland AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

## (24) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2008 an:

### **Dr. Klaus Kremper**

Vorsitzender des Vorstands,  
Mainz

### **Michael Anslinger**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Limburg  
– seit 1. April 2008 –

- a) RBH Logistics GmbH<sup>1)</sup>
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft  
Schiene-Straße mbH (DUSS)  
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH  
(Beirat)<sup>1)</sup>

### **Eckart Fricke**

Ressort Einzelwagenverkehr,  
Darmstadt

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

### **Dr. Christian Kuhn**

Ressort Ganzzugverkehr,  
Berlin  
– bis 28. Februar 2009 –

- a) RBH Logistics GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
- b) DB Schenker Rail Scandinavia A/S,  
Taastrup/Dänemark  
Rail Euro Concept SAS, Paris/Frankreich  
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz (Beirat)

### **Dr. Rudolf Müller**

Ressort Personal,  
Bad Soden/Taunus

- a) RBH Logistics GmbH<sup>1)</sup>
- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG  
(Beirat)  
Bahn-Betriebskrankenkasse  
(Verwaltungsrat)  
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

### **Karsten Sachsenröder**

Ressort Vertrieb,  
Wiesbaden  
– seit 1. Juli 2008 –

- b) Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH  
(Beirat, Vorsitz)<sup>1)</sup>

### **Hans-Georg Werner**

Ressort Intermodal,  
Siefersheim  
– seit 1. Oktober 2008 –

- b) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft  
für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG  
METRANS a. s., Prag/Tschechien  
POLZUG Intermodal GmbH  
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH  
Transfracht Internationale Gesellschaft  
für kombinierten Verkehr mbH  
(Vorsitz)

### **Dr. Christoph Wolff**

Ressort Internationales und Netzmanagement,  
Bad Homburg v. d. H.

### **Dr. Lutz Freytag**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Mainz  
– bis 31. März 2008 –

- a) RBH Logistics GmbH<sup>1)</sup>  
Schenker Deutschland AG  
SCHENKER INTERNATIONAL AG (Vorsitz)  
Schenker North AB, Göteborg/Schweden
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft  
Schiene-Straße mbH (DUSS)  
Railion Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark  
Schenker International AB, Göteborg/Schweden  
(Chairman of the Board of Directors)  
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland  
Schenker S. A., Gennevilliers/Frankreich

### **Dr. Sebastian Jürgens**

Ressort Intermodal,  
Berlin  
– bis 30. September 2008 –

- a) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft  
für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG  
METRANS a. s., Prag/Tschechien  
POLZUG Intermodal GmbH  
TFG Verwaltungs GmbH (Vorsitz)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

**Dr. Norbert Bensele**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Mitglied des Vorstands  
der DB Mobility Logistics AG,  
Berlin

- a) DB Regio AG<sup>1)</sup>  
Schenker AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Services Immobilien GmbH<sup>1)</sup>  
Schenker Deutschland AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-  
Aktiengesellschaft  
Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte AG  
Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte  
Holding AG  
Sparda-Bank Berlin eG
- b) Schenker & Co AG, Wien/Österreich  
(Vorsitz)<sup>1)</sup>  
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG  
(Beirat)  
IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene  
Stiftung (Beirat)

**Wolfgang Zell\***

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

- a) DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG  
Sparda-Bank Berlin eG (Vorsitz)

**Erika Albers\***

Stellv. Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Mainz

**Dr. Josef Blank**

Leiter Konzernvorstandsbüro  
der Deutschen Bahn AG  
Berlin

- a) DB Mobility Logistics AG  
Schenker AG

**Dr. Lutz Bücken**

Generalbevollmächtigter Systemverbund Bahn  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin  
– seit 18. Februar 2008 –

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)  
DB Services Nordost GmbH (Vorsitz)  
DB Systel GmbH
- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG  
(Beirat)

**Joachim Fried**

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

- a) DB Mobility Logistics AG

**Michael Harting**

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

- a) DEGEG, Deutsche Einheit Fernstraßen-  
planungs- und -bau GmbH

**Jörg Hensel\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Hamm

- a) Deutsche Bahn AG  
DB Mobility Logistics AG
- b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

**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 Traktions-  
planung der DB Schenker Rail 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

- a) DB Regio AG  
Schenker AG  
b) AMEROPA-REISEN GmbH

**Axel Marschall**

Leiter Automotive Rail  
der DB Mobility Logistics AG,  
Frankfurt am Main

- a) Schenker AG  
b) Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.,  
Madrid/Spainien

**Volker Pretorius\***

Vorsitzender des Betriebsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Obermoschel

- a) DB Mobility Logistics AG

**Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Mitglied des Vorstands  
der DB Mobility Logistics AG,  
Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Regio AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
Schenker AG<sup>1)</sup>  
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG  
(Vorsitz)<sup>1)</sup>

**Mario Reiß\***

Mitglied des Betriebsrats im Wahlbetrieb C6  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Süptitz

**Diethelm Sack**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Mitglied des Vorstands  
der DB Mobility Logistics AG,  
Frankfurt am Main  
– bis 15. Dezember 2008 –

- a) Schenker AG<sup>1)</sup>  
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-  
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.  
gbo AG

**Dr. Ulrich Teichmann**

Referatsleiter im Bundesministerium  
der Finanzen,  
Bonn

**Knut Utermann\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Hamburg

**Bülent Yıldız\***

Angestellter der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Karlsruhe

—  
\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

<sup>1)</sup> 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 2008 beziehungsweise auf den  
Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2008. Bei  
einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2008  
wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

IN T€	2008	2007
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	69	75

Die Bezüge von acht Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB ML 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 erhielt seine Bezüge von der DB Schenker Rail 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 DB Schenker Rail GmbH, Mainz, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Mainz, den 4. März 2009

DB Schenker Rail 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 DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 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 5. März 2009

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Uwe Theiß  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Michael Neutz  
Wirtschaftsprüfer

## Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durchgerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	100,0	182	841



**DR. NORBERT BENSEL**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
DB Schenker Rail 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 DB Schenker Rail Deutschland AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung 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 3. April 2008 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2007 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 3. Dezember 2008 hat der Aufsichtsrat sich mit der Planung für das Geschäftsjahr 2009 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2009, der Mittelfristplanung für die Jahre 2010 – 2013 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Schenker Rail Deutschland AG zur Kenntnis genommen.

### **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Schenker Rail Deutschland AG zum 31. Dezember 2008 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 3. April 2009 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 DB Schenker Rail Deutschland AG für das Geschäftsjahr 2008 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der DB Schenker Rail GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Geschäftsjahr 2008 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Herr Dr. Markus Hunkel wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 26. Januar 2009 als Nachfolger von Herrn Diethelm Sack, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 15. Dezember 2008 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignersseite bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Sack seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Michael Anslinger wurde für die Zeit vom 1. April 2008 bis 31. März 2011 zum Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Ressort »Finanzen/Controlling« als Nachfolger von Herrn Dr. Lutz Freytag bestellt. Herr Dr. Freytag legte sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG mit Wirkung zum 31. März 2008 nieder.

Herr Hans-Georg Werner wurde für die Zeit vom 1. Oktober 2008 bis 30. September 2011 zum Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Ressort Intermodal als Nachfolger von Herrn Dr. Sebastian Jürgens bestellt. Herr Dr. Jürgens legte sein Mandat als Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 30. September 2008 nieder.

Herr Karsten Sachsenröder wurde für die Zeit vom 1. Juli 2008 bis 30. Juni 2011 zum Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Ressort Vertrieb als Nachfolger von Herrn Dr. Klaus Kremper in dessen Eigenschaft als Vertriebsvorstand bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreterinnen und -vertretern der DB Schenker Rail Deutschland AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2008 geleisteten Einsatz.

Mainz, im April 2009

Für den Aufsichtsrat



Dr. Norbert Bense  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
DB Schenker Rail Deutschland AG



## BILDÜBERSICHT



**TITEL**

Ein Güterzug von DB Schenker unterwegs zwischen Nürnberg und München.



**SEITE 25**

Der Drehgestell-Flachwagen der Gattung Samms transportiert Stahlbrammen.



**SEITE 52**

Ein Ganzgüterzug transportiert Neuwagen, die in einer weißen Transportschutzfolie verpackt sind. Der Zug fährt auf der Strecke Hannover-Ruhrgebiet bei Minden.

## IMPRESSUM

### **DB SCHENKER RAIL DEUTSCHLAND AG**

Rheinstraße 2  
55116 Mainz  
[www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com)

Die DB Schenker Rail Deutschland AG ist ein Unternehmen des DB Mobility Logistics Konzerns.

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:  
[www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)  
[www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

### **REDAKTION**

DB Mobility Logistics AG  
Investor Relations  
Telefon: 030 297-61676  
Telefax: 030 297-61983  
E-Mail: [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet:  
[www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)

### **BERATUNG UND PRODUKTIONS- KOORDINATION**

Mentor Werbeberatung,  
Kelkheim

### **GESTALTUNG**

Studio Delhi  
Konzept und Design,  
Mainz

### **DTP**

apu art&publishing frankfurt,  
Frankfurt am Main

### **LITHOGRAFIE**

Koch Lichtsatz und Scan,  
Wiesbaden

### **DRUCK**

ColorDruck Leimen,  
Leimen

### **LEKTORAT**

AdverTEXT,  
Düsseldorf

### **FOTOGRAFIE UND BERATUNG**

Max Lautenschläger,  
Berlin

### **BILDNACHWEIS**

Heiner Müller-Elsner (Titel)  
Claudia Kempf (S. 2)  
Wolfgang Klee (S. 25, 52)  
Marc Darchinger (S. 49)



---

**DB Schenker Rail Deutschland AG**  
Rheinstraße 2  
55116 Mainz

[www.deutschebahn.com/logistik](http://www.deutschebahn.com/logistik)  
[www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com)