

DB Schenker Rail  
Deutschland AG  
**Geschäftsbericht 2009**

# Entwicklung im Geschäftsjahr 2009

## TRANSPORTLEISTUNG IN MIO. TKM<sup>1)</sup>



↘ 2008 zu 2009: **-21,0%**

↗ 2007 zu 2008: **-1,0%**

## UMSATZERLÖSE IN MIO. €



↘ 2008 zu 2009: **-20,4%**

↗ 2007 zu 2008: **+0,5%**

## ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN

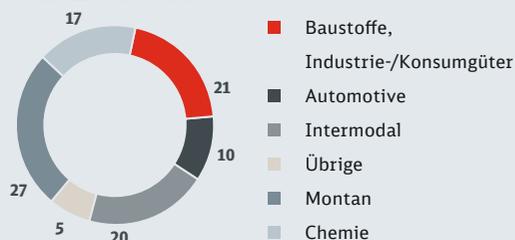
### GESCHÄFTSTÄTIGKEIT IN MIO. €



↘ 2008 zu 2009: **-522 Mio. €**

↗ 2007 zu 2008: **+27 Mio. €**

## UMSATZSTRUKTUR IN %



- Baustoffe, Industrie-/Konsumgüter
- Automotive
- Intermodal
- Übrige
- Montan
- Chemie

↘ 2008 zu 2009: **-749 Mio. €**

Finanzkennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	2.927	3.676	-20,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	-313	209	-
Bilanzsumme	2.768	2.438	+13,5
Anlagevermögen	2.227	2.199	+1,3
Eigenkapital	465	465	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	1.265	764	+65,6
Brutto-Investitionen	194	225	-13,8
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	194	225	-13,8
Mitarbeiter per 31.12.	19.157	20.263	-5,5

Leistungskennzahlen	2009	2008	Veränderung in %
Beförderte Güter in Mio. t	209,4	267,3	-21,7
Transportleistung in Mio. tkm <sup>1)</sup>	71.190	90.096	-21,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	147,7	185,6	-20,4
Züge pro Tag	4.739	4.184	+13,3
Auslastung in t pro Zug	482,1	485,3	-0,7

<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; Vorjahreszahl angepasst (inklusive Railion Intermodal Traction (RIT) GmbH)

# INHALT

002 ..... VORWORT DES  
VORSTANDSVORSITZENDEN

006 ..... LAGEBERICHT

007 ÜBERBLICK  
008 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD  
009 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN  
011 ERTRAGSLAGE  
013 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE  
015 MITARBEITER  
015 NACHHALTIGKEIT  
016 STRATEGIE  
017 WEITERE INFORMATIONEN  
018 RISIKOBERICHT  
021 NACHTRAGSBERICHT  
022 AUSBLICK

024 ..... JAHRESABSCHLUSS

025 BILANZ  
026 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG  
027 KAPITALFLUSSRECHNUNG  
028 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS  
030 ANHANG  
047 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS  
048 WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

049 ..... BERICHT DES AUFSICHTSRATS

## Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



**DR. ALEXANDER HEDDERICH**

Vorsitzender des Vorstands  
der DB Schenker Rail Deutschland AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2009 war eines der schwierigsten in der Geschichte von DB Schenker Rail. Nach Jahren des Wachstums führte die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise zu einem nie da gewesenen Einbruch in der Wirtschaft und im Export und damit auch in der Transport- und Logistikbranche. Der Schienengüterverkehr in Deutschland verlor gegenüber dem Vorjahr um 17,1 Prozent in der Verkehrsleistung. Bei DB Schenker Rail Deutschland mussten wir einen Rückgang um 21,0 Prozent verzeichnen. Insbesondere die Produktionseinbrüche in der Montanbranche, bei den Automobilherstellern und in der Chemieindustrie führten dazu, dass aufgrund der fehlenden Transportaufträge aus diesen Branchen unser Umsatz um 20,4 Prozent sank. Für 2009 muss DB Schenker Rail einen hohen operativen Verlust ausweisen.

Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds konnte DB Schenker Rail seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen und im Vergleich mit anderen großen Staatsbahnen im Ergebnis besser auf die Auswirkungen der Krise reagieren. Dank konsequenter Gegensteuerungsmaßnahmen, eines stringenten Kostenmanagements, der Einführung von Kurzarbeit und einer zum Jahresende hin leichten konjunkturellen Erholung gelang es, das Geschäft auf abgesenktem Niveau zu stabilisieren.

Mit einer konsequenten Kostenoptimierung in unserem Maßnahmenprogramm ProRail Plus haben wir einen signifikanten Beitrag zur Ergebnisverbesserung erreicht und gleichzeitig die Weichen für eine effiziente und wettbewerbsfähige Güterbahn in Europa gestellt. Dazu haben wir insbesondere in der Produktion Konzepte weiterentwickelt, die den Verbundgedanken und damit die Verzahnung von Ganzzug- und Einzelwagenverkehr in Form einer Netzbahn weiter vorantreiben. Ein eindeutiges Bekenntnis geben wir zum Einzelwagenverkehr ab. Er ist und bleibt das Rückgrat in unserem Produktionsprozess. Die europäische Allianz Xrail, in der wir uns gemeinsam mit sechs anderen Güterbahnen aktiv engagieren, wird den internationalen Einzelwagenverkehr deutlich stärken.

Unsere Wachstumspotenziale liegen in Europa – und wir nutzen sie. Wir haben 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.

An dieser Wachstumsstrategie halten wir fest. Wir haben unser internationales Netzwerk weiter ausgebaut und die Konsolidierung der europäischen Güterbahn DB Schenker Rail im Deutsche Bahn Konzern weiter vorangetrieben, um damit Nutzen für unsere Kunden und wirtschaftlichen Erfolg zu generieren. Zum Geschäftsfeld DB Schenker Rail gehören unter anderem die DB Schenker Rail UK, Euro Cargo Rail (ECR) France, Transfesa in Spanien und – als jüngstes Mitglied – DB Schenker Rail Polska. Wir operieren mittlerweile in 14 Ländern Europas.

Mit der Gründung der deutsch-belgischen Produktionsgesellschaft COBRA gemeinsam mit der SNCB haben wir den Grundstein für einen effizienteren deutsch-belgischen Schienengüterverkehr gelegt. Züge von DB Schenker Rail Deutschland, DB Schenker Rail Nederland und der SNCB fahren durchgängig grenzüberschreitend im Dreiländereck und sparen damit Transportzeit und Kosten ein.

Weiterhin im Fokus steht der Ausbau der Nord-Süd-Achse nach Italien. Gut ein Jahr nach der Übernahme einer Beteiligung von 49 Prozent an der italienischen Güterbahn Nordcargo hat DB Schenker Rail Anfang 2010 seinen Anteil auf 60 Prozent aufgestockt. Mit 180 Mitarbeitern fährt Nordcargo internationale Güterzüge auf der Nord-Süd-Achse und nationale Verteilerverkehre in Norditalien.

Der Kombinierte Verkehr (KV) war vor der Krise 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. Der Einbruch im globalen Handel und der Wettbewerb mit dem Straßenverkehr haben den Kombinierten Verkehr besonders stark betroffen. Wir erwarten allerdings ein erneutes Einschwenken auf einen Wachstumskurs.

2009 haben wir die Organisationsstruktur von DB Schenker Rail den Erfordernissen des Marktes angepasst. DB Schenker Rail umfasst heute drei regionale Geschäftseinheiten, die Regionen West, Deutschland/Central und East, sowie vier europäisch geführte Geschäftsfeldfunktionen: Vertrieb, Produktion, Personal und Finanzen. Den Kombinierten Verkehr (Intermodal) und Automotive haben wir in die europäische und deutsche Vertriebsorganisation eingegliedert. Außerdem haben wir unsere europäische Organisation in der Führungsstruktur gestrafft und die Ergebnisverantwortung im Unternehmen klar zugewiesen. In diesem Zusammenhang habe ich neben dem Vorsitz der europäischen Gesellschaft DB Schenker Rail GmbH im Januar 2010 auch den Vorstandsvorsitz der DB Schenker Rail Deutschland AG übernommen.

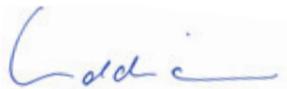
Zur stetigen Verbesserung unserer Umweltbilanz setzen wir innovative Ideen um. Als eine der ersten Güterbahnen bieten wir unseren Kunden erstmalig auf Wunsch CO<sub>2</sub>-freie Gütertransporte auf der Schiene an. Der für einen Transport benötigte Strom wird regenerativ erzeugt.

Weitere wesentliche Beiträge zur CO<sub>2</sub>-Einsparung leisten wir vor allem durch eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger, neue und energieeffiziente Fahrzeuge, eine noch höhere Auslastung der Fahrzeuge sowie in energiesparender Fahrweise geschulte Triebfahrzeugführer. Unter dem Stichwort »Green Consulting« berechnet DB Schenker den »Carbon Footprint« und ermöglicht somit den Kunden einen Einblick in den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Land-, Luft- und Seeverkehre.

Im laufenden Geschäftsjahr unternehmen wir alles, um unser Unternehmen wieder auf einen wirtschaftlich erfolgreichen Kurs zu bringen. Erste Signale für eine Erholung der Wirtschaft stimmen uns zuversichtlich. Allerdings werden wir lange benötigen, um die Verkehrsleistung wieder auf das Niveau der Wachstumsjahre zu bringen. Unser internationales Netzwerk auf der Schiene und der Verbund mit den weltweit operierenden Kollegen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics machen uns stark und wettbewerbsfähig für die Zukunft.

Besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, mit deren Unterstützung wir dieses schwierige Jahr gemeistert haben. Gegenüber unseren Kunden möchte ich mich dafür bedanken, dass sie unserem Unternehmen weiterhin ihr Vertrauen entgegengebracht haben. Ich freue mich auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit.

Ihr



Dr. Alexander Hedderich  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Schenker Rail Deutschland AG



# LAGEBERICHT

007	.....	ÜBERBLICK
008	.....	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
009	.....	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
011	.....	ERTRAGSLAGE
013	.....	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
015	.....	MITARBEITER
015	.....	NACHHALTIGKEIT
016	.....	STRATEGIE
017	.....	WEITERE INFORMATIONEN
018	.....	RISIKOBERICHT
021	.....	NACHTRAGSBERICHT
022	.....	AUSBLICK

## ÜBERBLICK

Die DB Schenker Rail Deutschland AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Schenker Rail GmbH. Diese ist eine Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Schenker Rail Deutschland AG dem Geschäftsfeld DB Schenker Rail zugeordnet. Nach der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG im DB-Konzern die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB ML AG, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

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 CargoZentren 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 europäischen Schienengüterverkehr fahren wir für Geschäftskunden aus allen Branchen täglich rund 5.000 Güterzüge in den Transportbereichen Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und Kombiniertes Verkehr und bedienen dabei im DB Schenker Rail-Verbund rund 4.200 Gleisanschlüsse und Terminals in Deutschland, Dänemark, Italien, den Niederlanden und der Schweiz. Die Vertriebssteams ergänzen mit hoher Branchenkompetenz im konventionellen und im Kombinierten Verkehr die Transporte um logistische Zusatzleistungen und bieten diese unseren Kunden als maßgeschneiderte Paketlösungen an. Dabei greifen sie auf Europas größten Schienenfahrzeugpark von rund 100.000 Güterwagen und rund 2.800 Lokomotiven zurück. Im Tagesgeschäft sorgt unser KundenServiceZentrum im Zusammenspiel mit den CargoLeitstellen für eine reibungslose Auftragsabwicklung und kontinuierliche Überwachung der Transporte sowie für ein nachhaltiges Störungsmanagement.

Die positive Entwicklung der DB Schenker Rail Deutschland AG aus den Vorjahren konnte aufgrund der negativen konjunkturellen Entwicklung im Berichtsjahr nicht fortgesetzt werden. Es mussten deutliche Rückgänge bei den Verkehrsleistungen, dem Umsatz und dem Ergebnis hingenommen werden.

## WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Infolge der Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte das makroökonomische Umfeld im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung spürbar.

In Deutschland ging das Bruttoinlandsprodukt (BIP) infolge der starken Exportausrichtung mit 5,0% stärker zurück als im Euro-Raum-Durchschnitt. Außenhandel und Investitionen in Ausrüstungen sowie sonstige Anlagen blieben deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die öffentlichen Bauinvestitionen hingegen gingen nur moderat zurück, da die Investitionsprogramme des Staates mehr und mehr umgesetzt wurden. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe verzeichnete aufgrund der kräftigen Einbrüche in den ersten sechs Monaten im Gesamtjahr zweistellige Produktionsrückgänge. Das leichte Plus beim privaten Konsum ist maßgeblich auf vermehrte Kraftfahrzeugkäufe privater Haushalte infolge der Abwrackprämie zurückzuführen. Weitere Maßnahmen des Konjunkturpakets (Steuerentlastungen, Kinderbonus, Rentenanhebung) wirkten ebenfalls positiv. Der Arbeitsmarkt wurde durch die starke Inanspruchnahme der Kurzarbeiterregelung stabilisiert. Dadurch ging die Beschäftigung im Jahresdurchschnitt vergleichsweise gering um 0,5% zurück. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gesunkene Preise für Mineralölprodukte, nur geringfügig über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück.

Im Euro-Raum wurde bis zur Jahresmitte 2009 die konjunkturelle Talsohle erreicht. Hier stützten vor allem die Auswirkungen der Konjunkturprogramme die wirtschaftliche Erholung. Allerdings führten unter anderem ein kaum noch steigender Konsum und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts im Euro-Raum um 3,9% im Jahr 2009.

### **ENERGIEPREISE IM JAHRESVERLAUF WIEDER GESTIEGEN**

Seit Mitte Februar 2009 haben die Preise für Energie wieder deutlich zugelegt.

Die Preise für Rohöl wurden im Jahr 2009 weniger von den Fundamentaldaten bestimmt als vielmehr von der allgemeinen Stimmung an den Kapitalmärkten. Hatte zu Anfang des Jahres 2009 noch eine stark negative Stimmung geherrscht, so schwand diese ab Mitte Februar und wurde von der Hoffnung abgelöst, dass das Schlimmste überstanden sei. Auch die immense Liquidität, die von den Zentralbanken bereitgestellt wurde, dürfte ihren Beitrag zum deutlichen Preisanstieg geleistet haben. Die gegenläufigen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum Dollar konnten für den Euro-Raum den Preisanstieg allerdings abschwächen. Handelte die Nordseesorte Brent im ersten Quartal noch in einem Bereich von 40 – 50 USD/bbl, so lag das Handelsband im letzten Quartal bei 70 – 80 USD/bbl und damit wieder oberhalb des Mittelwerts der letzten fünf Jahre (66 USD/bbl). Die niedrigen Kurse zu Beginn des Jahres drückten den Jahresmittelwert für 2009 auf 62 USD/bbl.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom setzten bis zum März 2009 den Rückgang fort und erreichten bei knapp 43 €/MWh für das Folgejahr ihren Jahrestiefststand. Dies ist ein Niveau, das zuletzt im Jahr 2005 erreicht wurde. Der darauf folgende Anstieg auf 55 €/MWh hielt allerdings nur bis Mitte des Jahres, dann erfolgte ein neuer Rückgang. Im Dezember handelte der Kontrakt wieder unter 45 €/MWh. Auch im Jahresdurchschnitt lagen die Terminpreise für Grundlaststrom (Baseload Frontjahr) im Jahr 2009 unter denen der letzten drei. Auch die Spotpreise für Strom hielten sich im gesamten Jahresverlauf auf einem niedrigen Niveau: Der EEX-Tagesindex für Grundlaststrom lag in über 80% der Fälle unter 50 €/MWh (im Vorjahr: 8%).

## ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

### VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDER EINBRUCH IM DEUTSCHEN GÜTERVERKEHRSMARKT

Der bereits in den letzten Monaten des Vorjahres begonnene Nachfragerückgang auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen) hat sich infolge der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 verstärkt fortgesetzt und zu einem bisher nicht gekannten verkehrsträgerübergreifenden Einbruch der Verkehrsleistung geführt. Vor dem Hintergrund der sehr schwachen Außenhandelsentwicklung waren hierbei die internationalen Transporte überdurchschnittlich stark betroffen. Der im Durchschnitt der letzten Jahre am stärksten gewachsene Schienengüterverkehr blieb am deutlichsten hinter dem Leistungsniveau aus dem Vorjahr zurück (-17,3%) und büßte entsprechend Marktanteile ein (-1,1 Prozentpunkte). Gekennzeichnet war der Markt durch eine im Vorjahresvergleich deutlich gestiegene inter- und intramodale Wettbewerbsintensität. Verstärkt durch die mit dem Nachfrageeinbruch entstandenen Überkapazitäten kam es – obwohl verkehrsträgerübergreifend in hohem Maße Laderaum vom Markt genommen wurde – zu einem aggressiven Preiswettbewerb, der wiederum einen massiven Frachtratenverfall verursachte und auch zu Verkehrsverlagerungen führte. Erst gegen Ende des Jahres zeigte sich infolge der leichten konjunkturellen Erholung eine Stabilisierung des Gesamtmarkts auf niedrigem Niveau.

Nachdem der Schienengüterverkehr in Deutschland bereits in den letzten Monaten des Vorjahres ein deutliches Minus verzeichnen musste, brach die Verkehrsleistung im Jahr 2009 regelrecht ein. Nach hohen Rückgängen von bis zu rund 30% bis in den Spätsommer hinein verbesserte sich die Entwicklung zum Jahresende hin. Insgesamt aber blieb die Verkehrsleistung im Jahr 2009 um fast ein Fünftel unter dem Vorjahresniveau (-17,3%). Hierbei machten sich vor allem die starken Rückgänge in Schlüsselbereichen wie der Montan-, Automobil- und Chemiebranche bemerkbar. Aber auch die Containerverkehre, die in den Vorjahren durch kräftige Steigerungsraten das Wachstum mitgetragen haben, verzeichneten hohe Einbußen. Weniger schwach zeigte sich die Entwicklung bei den Mineralölprodukten, den Nahrungs- und Futtermitteln sowie in der durch die Konjunkturprogramme gestützten Baubranche. Mit einem kräftigen Leistungsplus konnten lediglich die Transporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse deutlich zulegen, wobei diese im Vorjahr stark zurückgegangen waren.

Neben den konjunkturbedingten Einbrüchen waren aber auch intermodale Verkehrsverlagerungen aufgrund des schärferen Preiswettbewerbs zu verzeichnen. Frei gewordene LKW-Laderaumkapazitäten – auch aus dem Ausland – kamen mit teils hohen zweistelligen Preisnachlässen auf den Markt und sorgten für entsprechende Verwerfungen. Dies wirkte sich auch auf den unmittelbar im Wettbewerb mit dem LKW stehenden Einzelwagenverkehr belastend aus.

Die Aktivitäten des DB-Konzerns in Deutschland hatten mit knapp 21% einen deutlich höheren Rückgang in der Verkehrsleistung zu verzeichnen als die DB-konzernexternen Güterbahnen mit knapp 5%. Dies ist vor allem auf eine andere Güterstruktur, einen höheren Anteil internationaler Verkehre sowie die Wettbewerbsverschärfung im Einzelwagenverkehr durch den LKW zurückzuführen. Insbesondere mit Blick auf den Ganzzugverkehr ist festzustellen, dass sich die intramodale Wettbewerbsintensität auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt im Berichtsjahr spürbar erhöht hat. Der damit einhergehende stärkere Druck auf die Frachtraten ist nicht zuletzt auch auf die deutlich stärker gewordenen Aktivitäten ausländischer Staatsbahnen beziehungsweise ihrer Beteiligungen mit teils aggressiven Preismaßnahmen zurückzuführen. Hierdurch kam es auch zu Verkehrs-

verlagerungen zulasten der Gesellschaften des DB-Konzerns. Infolge des insgesamt deutlich schwächeren Rückgangs konnten die DB-konzernexternen Bahnen ihren Anteil am Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2009 um gut 3 Prozentpunkte auf über 24 % steigern. Bei ausschließlicher Betrachtung des Binnenverkehrs fiel der Zugewinn sogar noch stärker aus.

Auch im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische LKW – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) haben die Auswirkungen der Wirtschaftskrise tiefe Spuren hinterlassen. Insgesamt entwickelte sich die Verkehrsleistung im Berichtsjahr aber erneut oberhalb des Gesamtmarkts. Während die ausländischen LKW in den Vorjahren aufgrund des kräftigen Außenhandels und ihrer dominierenden Stellung bei den grenzüberschreitenden Verkehren stärker wachsen konnten als ihre Wettbewerber aus Deutschland, kehrte sich die Situation im Jahr 2009 infolge der Einbrüche bei den Ex- und Importen um. Durch den so entstandenen hohen Laderaumüberhang erhöhte sich die Wettbewerbsintensität auf der Straße nochmals deutlich und der Preisdruck verschärfte sich. Bis in den Herbst hinein war ein massiver Verfall der Frachtraten zu verzeichnen, der sich insbesondere auf dem in der Krise zunehmend an Bedeutung gewinnenden Spotmarkt niederschlug. Nach Beobachtungen des Bundesamtes für Güterverkehr erhöhte sich das Laderaumangebot für die kurzfristig zu vergebenden Aufträge vor allem durch Transportunternehmen aus der von der Krise stark betroffenen Automobil-, Metall- und Chemiebranche sowie dem Bereich der Containerbeförderungen. Um 30 % unter dem Vorjahresniveau liegende Frachtpreise stellten dabei keine Ausnahme dar. Verstärkt wurde die Wettbewerbsintensität darüber hinaus durch die im Berichtsjahr festzustellende Abnahme der Sendungsgrößen, die selbst klassische Schienenverkehre für den LKW interessant machte. Der relativ geringe Verkehrsleistungsrückgang ist neben der preisbedingten Verlagerung von Verkehren vor allem auf die unterschiedliche Güterstruktur zurückzuführen. Eine vergleichsweise geringe Abhängigkeit von der Montanindustrie, die stabile Entwicklung im für den LKW bedeutenden Nahrungsmittelbereich und die positiven Effekte aus den Konjunkturprogrammen im Bausektor wirkten sich dabei dämpfend auf den Rückgang aus. Vor diesem Hintergrund konnte der Straßengüterverkehr seine Marktposition im Jahr 2009 verbessern.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2009 ein Minus von 16,2% und fiel mit einer Verkehrsleistung von rund 54 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) auf das Niveau von vor etwa 20 Jahren zurück. Der bereits seit 2005 anhaltende Rückgang des Marktanteils setzte sich entsprechend fort und lag im Berichtsjahr bei nur noch gut 9 %. Verstärkt wurde der krisenbedingte Einbruch durch witterungsbedingte Einschränkungen zu Jahresbeginn infolge des strengen Winters und der Niedrigwassersituation im Herbst. Mit Blick auf das Gesamtergebnis gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass seitens des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2009 die Berechnungsmethodik zur Ermittlung der Transportweiten in der Binnenschifffahrt überarbeitet wurde, sodass das Ergebnis im Vorjahresvergleich zu relativieren ist. Ohne diesen statistischen Sondereffekt wäre der Rückgang voraussichtlich etwas höher ausgefallen. Wie bei den anderen Verkehrsträgern war die Entwicklung auf den deutschen Wasserstraßen im Krisenjahr geprägt von einem hohen Laderaumüberhang, einer deutlich gestiegenen Wettbewerbsintensität und folglich einem starken Preisverfall. Auf einigen Relationen waren zeitweise Rückgänge der Grundfrachten im Vorjahresvergleich bis zu 50 % zu verzeichnen.

Sowohl der kontinentale als auch der maritime Kombinierte Verkehr (KV) waren von der Wirtschaftskrise ebenfalls stark betroffen und fielen im Jahr 2009 deutlich unter das Vorjahresniveau. Nicht zuletzt die enge Verknüpfung mit den vom Rückgang des Welthandels stark betroffenen Seehäfen führte zu einer Umkehrung der in den letzten Jahren erfolgreichen Entwicklung der Hinterlandverkehre. Kräftige Rückgänge beim Seegüterumschlag ließen auch die Transportnachfrage entsprechend sinken. Verstärkt wurde diese Negativentwicklung durch die infolge des insbesondere gegenüber dem LKW-Verkehr gestiegenen Wettbewerbs- und Preisdrucks zu verzeichnenden Verkehrsverlagerungen.

In diesem Marktumfeld hatte die DB Schenker Rail Deutschland AG bei der Verkehrsleistung mit 71.190 Mio. tkm einen deutlichen Rückgang von 21% zu verzeichnen (im Vorjahr: 90.096 Mio. tkm). Das Vorjahresniveau konnte infolge der Wirtschaftskrise und der damit verbundenen Transportrückgänge nicht erreicht werden. Die beförderten Güter gingen um 21,7% auf 209,4 Mio. t zurück (im Vorjahr: 267,3 Mio. t).

## ERTRAGSLAGE

### UMSATZENTWICKLUNG

Nach dem Konjunkturereinbruch ab dem vierten Quartal 2008 hat sich die Umsatzentwicklung zu Beginn des Berichtsjahres weiter dramatisch verschlechtert. 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 2.927 Mio. € ein Umsatzrückgang von 749 Mio. € oder 20,4% zu verzeichnen. Hierbei hat der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, um 623 Mio. € oder 20,7% auf 2.383 Mio. € abgenommen.

Von den gravierenden Umsatzverlusten waren mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Produkte alle Branchen betroffen. Insbesondere der Bereich Montan (Steinkohle, Eisen und Stahl) verzeichnete deutliche Rückgänge. Auch der Kombinierte Verkehr sowie die Bereiche Düngemittel und forstwirtschaftliche Erzeugnisse hatten deutliche Umsatzeinbußen zu verkraften. Im Bereich Fahrzeuge (Automobile) wurde der zu Jahresbeginn dramatische Produktionsrückgang von Maßnahmen wie Kurzarbeit in den Werken begleitet. Durch die Konjunkturmaßnahme der Bundesregierung (Abwrackprämie) konnten zumindest die inländischen Neuzulassungen gesteigert werden. Der wichtigere Exportmarkt hingegen zeigte sich schwach.

Vom Gesamtumsatz entfielen 544 Mio. € auf Gesellschaften des DB-Konzerns, was einem Anteil am Gesamtumsatz von 18,6% (im Vorjahr: 18,2%) entspricht. Trotz der widrigen Wirtschaftslage konnte eine geringfügige prozentuale Anteilssteigerung gegenüber dem Vorjahr erreicht werden.

## ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung ging aufgrund des Umsatzeinbruchs um 758 Mio. € auf 2.925 Mio. € zurück (im Vorjahr: 3.683 Mio. €). Die Bestandsveränderungen sind mit -2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) relativ stabil. Zum 31. Dezember 2009 werden Bestände für unfertige Leistungen in Höhe von 10 Mio. € ausgewiesen. Aktivierte Eigenleistungen in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) sind im Berichtsjahr nur geringfügig angefallen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind konjunkturell bedingt sowie aufgrund geringerer Rückstellungsaufösungen im Vergleich zum Vorjahr um 68 Mio. € auf 114 Mio. € zurückgegangen.

Der Materialaufwand ist mit 1.779 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 145 Mio. € zurückgegangen. Der Rückgang ist bei gesunkenen Transportleistungen und Maßnahmen zur Kostensenkung im Wesentlichen auf einen geringeren Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Instandhaltung, eingekaufte Leistungen und sonstige bezogene Leistungen zurückzuführen. Der Aufwand für die Nutzung der Trassen ist entsprechend der gesunkenen Transportleistung ebenfalls rückläufig. Dem steht ein aufwandserhöhender Effekt aus der Umgliederung der Aufwendungen für die Anmietung von Bahnanlagen gegenüber (149 Mio. € Umgliederung aus dem sonstigen Aufwand in den Materialaufwand).

Der Personalaufwand ist mit 948 Mio. € gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (im Vorjahr: 956 Mio. €). Den negativen Effekten aus der Tarifierhöhung stehen aufwandsmindernde Effekte aus Gegensteuerungsmaßnahmen wie ein geringerer Personalbestand, die Einführung von Kurzarbeit und der Abbau von Urlaub und Arbeitsmehrleistungen gegenüber.

Die Abschreibungen sind infolge der Neubeschaffung von Loks und Güterwagen sowie Sonderabschreibungen gegenüber dem Vorjahr um 21 Mio. € auf 203 Mio. € gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 383 Mio. € um 189 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang beruht im Wesentlichen auf Mieten (Umgliederung der Aufwendungen für die Anmietung von Bahnanlagen vom sonstigen Aufwand in den Materialaufwand) und konjunkturbedingt geringeren Fahrzeugmieten.

Das Beteiligungsergebnis belief sich auf 18 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €). Die rückläufigen Beteiligungsergebnisse sind hauptsächlich auf konjunkturbedingte Transportrückgänge zurückzuführen.

Das Zinsergebnis hat sich mit -57 Mio. € bei gesunkenen Zinserträgen (-3 Mio. €) und gestiegenem Zinsaufwand (+4 Mio. €) verschlechtert (im Vorjahr: -50 Mio. €).

Insgesamt lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit -313 Mio. € um 522 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Der Verlust wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB Schenker Rail GmbH übernommen.

## 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 Moody's, Standard & Poor's (S&P) und seit dem Jahr 2009 auch von Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben Moody's und S&P im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews ihre hervorragenden Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable« und S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Fitch hat im Berichtsjahr mit einem langfristigen Emittentenausfall-Rating (Long-term Issuer Default Rating) von »AA« und einem kurzfristigen Emittentenausfall-Rating (Short-term Issuer Default Rating) von »F1+« ebenfalls sehr gute Bonitätsbeurteilungen der DB AG veröffentlicht. Der Ausblick der Rating-Einstufungen der DB AG aller drei Agenturen ist »stabil«. 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 194 Mio. € (im Vorjahr: 225 Mio. €). Schwerpunkte waren erneut die Investitionen für Lokomotiven im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms mit insgesamt 80 Mio. €, die marktorientierte Modernisierung des Güterwagenparks mit 109 Mio. € sowie Investitionen in andere Anlagen (unter anderem Werkstätten, Spezialbehälter) mit 5 Mio. €.

Im Bereich der Finanzanlagen wurden im Berichtsjahr rund 3 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) investiert.

### FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Im Berichtsjahr wurden die Brutto-Investitionen mit Mitteln aus der DB-Konzernfinanzierung finanziert.

**BILANZSTRUKTUR**

Bilanzstruktur IN % DER BILANZSUMME	31.12. 2009	31.12. 2008
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	80,5	90,2
Umlaufvermögen	19,5	9,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	16,8	19,1
Rückstellungen	18,3	19,7
Verbindlichkeiten	64,9	61,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(45,7)	(31,3)
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Bilanzsumme in Mio. €	2.768	2.438

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2009 um 330 Mio. € beziehungsweise 13,5% auf 2.768 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultierte aus der Erhöhung des Umlaufvermögens, das mit 541 Mio. € um 302 Mio. € über dem Stand per 31. Dezember 2008 lag. Innerhalb des Umlaufvermögens erhöhten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 90 Mio. € auf 378 Mio. €. Dieser deutliche Anstieg beruht auf dem Verlustausgleichsanspruch in Höhe von 313 Mio. €, der zum 31. Dezember 2009 bestand. Per 31. Dezember 2008 hatte hingegen eine Ergebnisabführungsverpflichtung in Höhe von 209 Mio. € bestanden. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 19,5% gestiegen (per 31. Dezember 2008: 9,8%).

Das Anlagevermögen hat sich mit 2.227 Mio. € per 31. Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresende um 28 Mio. € geringfügig erhöht. Innerhalb des Anlagevermögens stieg der Buchwert der Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr um 48 Mio. €. Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau reduzierten sich um 14 Mio. €. Der Anteil des Eigenkapitals und der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist jeweils leicht gesunken, dagegen stieg der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme leicht, der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten deutlich.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2009 einen Anteil an der Bilanzsumme von 47,4% (per 31. Dezember 2008: 36,2%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 35,8% (per 31. Dezember 2008: 44,7%). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 79,8% (per 31. Dezember 2008: 61,3%).

## MITARBEITER

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet.

Am 31. Dezember 2009 zählte die DB Schenker Rail Deutschland AG 19.157 Mitarbeiter und lag damit um 1.106 Mitarbeiter unter dem Vorjahreswert. Dabei wurden 1.043 VZP unbefristet oder befristet zu anderen Konzerngesellschaften versetzt. Zu berücksichtigen ist hierbei auch der ab März 2009 wirkende Übergang von 218 Mitarbeitern auf die DB Schenker Rail GmbH. Im Jahresdurchschnitt wurden 19.739 Mitarbeiter beschäftigt (im Vorjahr: 20.277 Mitarbeiter), von denen sich aufgrund der negativen konjunkturellen Entwicklung rund 1.050 Mitarbeiter (umgerechnet auf Jahressicht und VZP-Äquivalente) in Kurzarbeit befanden.

Die Zahl der Auszubildenden betrug am Jahresende 1.257 Auszubildende (im Vorjahr: 1.220 Auszubildende).

## NACHHALTIGKEIT

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Klimaschutzziele des DB-Konzerns schließen daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Der DB-Konzern entwickelt Dienstleistungsangebote, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen dafür, dass wir trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen Themen der Nachhaltigkeit. Ausführliche Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentiert der DB-Konzern in seinem Nachhaltigkeitsbericht, der im Jahr 2009 zuletzt erschienen ist und alle zwei Jahre neu herauskommt. Er stellt umfassend dar, welche Beiträge der DB-Konzern zu einer nachhaltigen Gesellschaft als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

## STRATEGIE

Als Europas größtes und führendes Schienengüterverkehrsunternehmen haben wir unsere Wachstumsstrategie im Geschäftsfeld DB Schenker Rail trotz des weltweiten konjunkturellen Abschwungs konsequent fortgesetzt. Hierzu haben wir

- unser internationales Netzwerk ausgebaut,
- unsere Organisationsstruktur europäisch ausgerichtet,
- unsere Produktionskonzepte weiterentwickelt und
- Maßnahmen zur Qualitätssicherung durchgeführt.

### AUSBAU DES INTERNATIONALEN NETZWERKS

Der DB-Konzern hat im Berichtsjahr die PCC Logistics-Gruppe übernommen. PCC Logistics ist mit rund 5.800 Mitarbeitern und einem Umsatz von 350 Mio. € (2008) das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen. PCC Logistics umfasst mehrere regional operierende Unternehmen, die sich vor allem auf Transporte von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen sowie die Bedienung von Anschlussgleisen spezialisiert haben. Gemeinsam werden nun Angebote und Service für unsere Kunden in Polen und auf den internationalen Korridoren weiterentwickelt. Die ersten gemeinsamen Verkehre laufen bereits zwischen Polen und Deutschland sowie zwischen Polen und Rumänien. An der Realisierung eines neuen Ganzzugkonzepts sowie weiterer schienengebundener Logistikkösungen wird mit Hochdruck gearbeitet. Polen spielt eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Verkehren auf den transeuropäischen Schienenachsen. Innerhalb der EU ist Polen der zweitgrößte nationale Eisenbahnmarkt. Außerdem bietet das Land ein großes Wachstumspotenzial für schienengebundene Logistikangebote für polnische und internationale Kunden. Mit der Umbenennung in DB Schenker Rail Polska S. A. im November 2009 ist ein weiterer entscheidender Schritt zur Integration der Unternehmen unter dem Dach der DB getan.

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mittels einer eng verzahnten Produktion auf dem deutsch-belgischen Korridor haben DB Schenker Rail und die Güterbahn der SNCB im Dezember 2009 Verträge zur Gründung einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft unterzeichnet. Ziel der Gesellschaft ist es, den deutsch-belgischen Schienengüterverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger zu gestalten. Nach Freigabe durch die zuständige Wettbewerbsbehörde werden Züge der DB Schenker Rail Deutschland, der DB Schenker Rail Nederland und der SNCB durchgängig grenzüberschreitend fahren. So lassen sich Transportzeit und Kosten reduzieren. Damit soll der grenzüberschreitende Güterzugverkehr insgesamt im Wettbewerb mit Lastkraftwagen und Binnenschiff gestärkt werden. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Brüssel und trägt den Namen COBRA (Corridor Operations Belgium Rail).

## **WEITERENTWICKLUNG UNSERER PRODUKTIONSKONZEPTE UND MASSNAHMEN ZUR QUALITÄTSSICHERUNG**

Um weiteres profitables Wachstum zu ermöglichen, wurde an der Weiterentwicklung des Produktionssystems gearbeitet. Ziel ist die Zusammenführung der Vorstandsressorts Einzelwagen- und Ganzzugverkehr zu einem integrierten Bereich. Neben der Erschließung von Synergieeffekten wird damit die Basis geschaffen, zukünftig Einzelwagen und Ganzzüge in einer Netzwerkbahn effizient zu verzahnen. 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**

### **TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN**

Mitte Januar 2009 hatten 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 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.

### **VOLKSWAGEN GROUP AWARD 2009 AN DB SCHENKER**

DB Schenker gehört als Premium-Lieferant zu den Preisträgern des »Group Award 2009« des Volkswagen-Konzerns. Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB Mobility Logistics AG, hat in Wolfsburg den renommierten Preis entgegengenommen. Der »Volkswagen Group Award« wird jährlich als Auszeichnung für die unternehmerische Gesamtleistung von Lieferanten verliehen. Schenker Automotive Railnet (SAR), eine Gesellschaft der Geschäftseinheit DB Schenker Rail Automotive, erhielt die Auszeichnung für das herausragende Engagement bei der Planung und Umsetzung der Logistikkonzepte zur Versorgung des neuen Volkswagen-/Skoda-Werks in Kaluga, 150 km südlich von Moskau. Zu den ausgezeichneten Logistikpartnern des Automobilkonzerns gehört auch die OJSC TransContainer, eine Tochtergesellschaft der russischen Eisenbahn RZD, mit der DB Schenker in dem Projekt eng zusammenarbeitet. DB Schenker ist Generalunternehmer und steuert seit 2008 sechs Güterbahnen, diverse Operateure sowie weitere Subunternehmen zwischen Mitteleuropa und dem russischen VW-Standort.

## 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**

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich auch spürbar auf den DB-Konzern ausgewirkt. Der DB-Konzern hat daher mit der Einführung des DB-konzernweiten Programms reACT auf die Folgen der aktuellen Krise reagiert. Mit den 13 Projekten des Programms reACT sollen die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den DB-Konzern und somit auch auf die DB Schenker Rail Deutschland AG abgemildert und zugleich die eigene Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Maßnahmen langfristig gestärkt werden. Kurzfristig stehen dabei Maßnahmen für mehr Produktivität und Kostensenkungen im Vordergrund. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten darin, uns als führender Anbieter auch in schwierigen Zeiten im Wettbewerb behaupten und Marktkonsolidierungen aktiv gestalten zu können.

Unsere strategische Ausrichtung mit unseren führenden Marktpositionen und die eingeleiteten Maßnahmen zur Abmilderung der Folgen der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise eröffnen uns zudem Chancen, mittelfristig von einer konjunkturellen Belebung zu profitieren.

Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2010 nur im geringen Umfang zu erwarten.

## WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

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

- *Gesamtwirtschaftliche und Umfeldrisiken:* Die Nachfrage nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Ereignisse wie zum Beispiel die derzeitige Wirtschafts- und Finanzkrise können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

Im Rahmen der Redimensionierung der Einzelwagensysteme in Italien und Frankreich besteht weiterhin das Risiko einer Schließung von Güterverkehrsstellen. Diesem Risiko begegnen wir durch die Entwicklung und den Ausbau von Railports in der Nähe von Streckenstilllegungen sowie die Entwicklung von Alternativkonzepten mit unseren Kunden.

- *Marktrisiken:* Im Schienengüterverkehr besteht neben der immer stärker zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten und könnte sich in Zukunft durch die Anhebung der Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr weiter verschärfen. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.
- *Betriebsrisiken:* Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) basiert auf einem vernetzten, komplexen 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 sowie darauf aufgebauten Incentive-Systemen. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport (zum Beispiel Zollverstöße oder Diebstähle) ergeben. 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.

- *Beschaffungsrisiken:* Durch die DB-konzernweite Bündelung des Einkaufs versucht der DB-Konzern übergreifend Beschaffungsrisiken so gut wie möglich zu mildern. Insbesondere Erhöhungen der Energiepreise haben Auswirkungen auf unsere Aktivitäten. Je nach Marktkonstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko übergreifend durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.
- *Regulatorische Risiken:* Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich.

Für uns als EVU besteht in diesem Bereich das Risiko der technischen Beanstandung von Fahrzeugen. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen beziehungsweise Wagengattungen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel Absenkungen der Radsatzlast oder kürzere Wartungsintervalle – eingesetzt werden dürfen. Daraus resultieren dann sowohl Störungen im Betriebsablauf, höhere Kosten als auch etwaige Umsatzverluste. Um diesen Risiken zu begegnen, hat der DB-Konzern die entsprechenden Aktivitäten gebündelt und führt einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden

- *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 regelmäßig 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.

## NACHTRAGSBERICHT

### **DB SCHENKER RAIL ERWIRBT MEHRHEIT AN ITALIENISCHER NORDCARGO – EINBRINGUNG DER AKTIVITÄTEN DER DB SCHENKER RAIL ITALIA**

DB Schenker Rail hat seine Anteile an der italienischen Güterbahn NordCargo s.r.l., Mailand/Italien, um weitere 11% erhöht. Bereits im Januar 2009 erwarb die DB Schenker Rail Italia s.r.l. mit Sitz in Alessandria/Italien 49% an NordCargo und hält nunmehr mit 60% der Anteile die Mehrheit an der Gesellschaft. Italien ist für DB Schenker Rail einer der wichtigsten Auslandsmärkte. Rund ein Viertel des internationalen Umsatzes wurde 2008 mit Verkehren von und nach Italien erwirtschaftet. Schon seit mehreren Jahren arbeitet DB Schenker Rail in Italien mit NordCargo erfolgreich zusammen. Anfang Januar 2010 wurden die operativen Geschäfte der DB Schenker Rail Italia s.r.l. in die NordCargo eingebracht, sodass die Aktivitäten beider Firmen unter dem Dach der NordCargo zusammengeführt wurden. Durch die Integration der Aktivitäten von DB Schenker Rail Italia und NordCargo entsteht ein Unternehmen mit rund 300 Mitarbeitern.

### **STRAFFUNG DER FÜHRUNGSSTRUKTUR**

Die aktuelle wirtschaftliche Situation erfordert eine schlanke Organisation mit klarer, eindeutig zugewiesener Ergebnisverantwortung und kurzen Entscheidungswegen. Die zahlreichen Aktivitäten unseres Unternehmens in Europa müssen zu einem echten Netzwerk verknüpft werden, um Nutzen für unsere Kunden und wirtschaftlichen Erfolg zu schaffen.

Die bisherige Organisationslogik von DB Schenker Rail soll dabei im Grundsatz bestehen bleiben, jedoch auf Geschäftsfeldebene vereinfacht werden. Danach setzt sich das Geschäftsfeld aus den drei regionalen Geschäftseinheiten »Deutschland/Region Central«, »Region West« und »Region East« sowie den vier europäisch geführten Geschäftsfeldfunktionen Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personal zusammen. Neu wird sein, dass die bisherigen Geschäftseinheiten Automotive und Intermodal in die europäische und deutsche Vertriebsorganisation eingegliedert werden. Die Entwicklung einer eigenen KV-Bahn bei Intermodal wird nicht mehr verfolgt. Die Ergebnisverantwortung liegt in den jeweiligen Gesellschaften, die den Regionen zugeordnet sind. Die Umsetzung erfolgte zum 1. Januar 2010.

### **DB SCHENKER RAIL ENGAGIERT SICH IN ALLIANZ XRAIL**

Ende Februar 2010 haben sieben europäische Güterbahnen eine engere Kooperation im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr vereinbart. Neben unserer bereits europäisch aufgestellten DB Schenker Rail sind weitere Partner in diesem Bündnis SNCB Logistics (Belgien), CD Cargo (Tschechische Republik), CFL Cargo (Luxemburg), Green Cargo (Schweden), Rail Cargo Austria (Österreich) und SBB Cargo (Schweiz). Ziel des Bündnisses Xrail ist es, den internationalen Einzelwagenverkehr auf der Schiene in Europa deutlich zuverlässiger, kundenorientierter und wettbewerbsfähiger gegenüber dem Straßen-transport zu gestalten. Bereits im Jahr 2010 sollen rund 200 strategisch und kundenseitig bedeutende Relationen auf den wichtigsten Korridoren durch Europa angeboten werden. Das Netzwerk von Xrail umfasst zunächst Wirtschaftsräume in Skandinavien, in Deutschland, der Schweiz und Belgien sowie Regionen in Österreich.

## AUSBLICK

Die aus der Finanz- und Wirtschaftskrise resultierenden Unsicherheiten sind noch nicht beseitigt. Prognosen stehen immer noch unter dem starken Vorbehalt der Einschränkungen in Form von hohen Unsicherheiten und reduzierter Vorausschaubarkeit. Die Ausführungen im Folgenden stehen unter besonderen Vorbehalten, insbesondere was die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung betrifft.

### KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2010 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Die Erfahrungen aus früheren wirtschaftlichen Schwächephasen zeigen, dass Rezessionen, die mit Banken- und Immobilienkrisen einhergingen, zumeist nur langsam überwunden wurden. Insgesamt dürfte die konjunkturelle Dynamik daher eher mäßig ausfallen. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Stabilität und Intensität des erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs, sodass auch ein deutlich langsames Wachstum beziehungsweise ein Rückfall in die Rezession möglich sein könnte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen einen leichten Anstieg des BIP erwarten. Infolge der Belebung des Welthandels dürften die Impulse aus dem Ausland für die deutsche Wirtschaft stärker ausfallen und den Außenhandel beleben. Die Investitionen dürften in den nächsten Jahren durch die wachsende Nachfrage insbesondere aus dem Ausland wieder ausgeweitet werden. Im Zuge der Krise ist die Eigenkapitalbasis der Banken deutlich geschrumpft und wird sich wohl aufgrund noch zu erwartender Unternehmensinsolvenzen weiter verringern. Dies wird die Kreditvergabe der Banken an die Unternehmen beeinträchtigen. Von einer ausgesprochenen Kreditklemme wird gegenwärtig nicht ausgegangen; sie ist aber nicht auszuschließen. Das Wachstumstempo der Investitionen wird moderat ausfallen. Besonders ein schwächerer Staatskonsum und ein infolge höherer Beschäftigungsrückgänge und einer schwächeren Einkommensentwicklung nur wenig wachsender privater Konsum beeinflussen die Inlandsnachfrage negativ. Zudem kehren sich die günstigen Einflüsse der Energiepreisentwicklung auf Konsum und Unternehmensgewinne in den Industrieländern infolge steigender Rohölpreise im Jahr 2010 voraussichtlich um.

Für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der aktuellen Prognosen von einer Fortsetzung der konjunkturellen Erholung auf niedrigem Niveau aus. Ganz wesentlich hierfür wird die Wiederbelebung des Welthandels sein.

### VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für 2010 nach dem starken Leistungsrückgang im Vorjahr wieder von einem Wachstum auszugehen. Auch wenn die Auswirkungen der Krise noch weiterhin zu spüren sein werden und von einer eher moderaten Erholung der Wirtschaft auszugehen ist, werden die Konjunkturreffekte voraussichtlich wieder positiv ausfallen und für eine entsprechende Transportnachfrage sorgen. Hiervon werden alle Verkehrsträger profitieren können. Aufgrund der schwachen Vorjahresentwicklung wird auch ein positiver Basiseffekt das Wachstum stützen. Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr, der im Jahr 2009 den stärksten Rückgang verzeichnen musste. Bis die einzelnen Verkehrsträger das Leistungsniveau aus der Zeit vor der Krise wieder erreichen, werden vermutlich jedoch noch einige Jahre vergehen. Die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck auf dem Markt werden weiter hoch bleiben.

## **ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN**

Im Geschäftsjahr 2010 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**

Im Geschäftsjahr 2010 wollen wir nach den im Berichtsjahr durch die Wirtschaftskrise erlittenen Transportverlusten unsere Leistungen auf Basis der sich langsam wieder verbessernden konjunkturellen Entwicklung wieder ausbauen. Dabei gilt es, in einem anspruchsvollen Marktumfeld unsere Kunden mit hoher Leistungsqualität zu überzeugen und neue Kunden zu akquirieren beziehungsweise Bestandskunden zu halten. Die zögerliche Marktentwicklung bei gleichzeitig hoher 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.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat den Schienengüterverkehr europaweit hart getroffen. Für das Jahr 2010 gehen wir unter den dargestellten Rahmenbedingungen von einer moderaten Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr aus. Dabei wird die Entwicklung in den einzelnen Branchen sehr unterschiedlich eingeschätzt. Im Montanbereich (Eisen und Stahl beziehungsweise Steinkohle) wird dabei (nach den stärksten Einbußen 2009) mit den größten Steigerungsraten gerechnet. Nach den deutlichen Rückgängen im Berichtsjahr wird im Jahr 2010 mit langsam steigenden Umsatzerlösen und einer damit einhergehenden Ergebnisverbesserung vor Verlustübernahme gerechnet.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

### **Zukunftsbezogene Aussagen**

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

# JAHRESABSCHLUSS

025	.....	BILANZ
026	.....	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
027	.....	KAPITALFLUSSRECHNUNG
028	.....	ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
030	.....	ANHANG
047	.....	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
048	.....	WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

## BILANZ

### AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
Sachanlagen	(2)	2.123	2.094
Finanzanlagen	(2)	104	105
		<b>2.227</b>	<b>2.199</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	31	34
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	510	204
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(19)	0	1
		<b>541</b>	<b>239</b>
		<b>2.768</b>	<b>2.438</b>

### PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	209	209
		<b>465</b>	<b>465</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>			
	(7)	<b>505</b>	<b>480</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>			
	(8)	<b>1.797</b>	<b>1.491</b>
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>			
	(9)	<b>1</b>	<b>2</b>
		<b>2.768</b>	<b>2.438</b>

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(12)	2.927	3.676
Bestandsveränderungen		-2	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	5
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.925</b>	<b>3.683</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	114	182
Materialaufwand	(14)	-1.779	-1.924
Personalaufwand	(15)	-948	-956
Abschreibungen		-203	-182
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-383	-572
		<b>-274</b>	<b>231</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	18	28
Zinsergebnis	(18)	-57	-50
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-313</b>	<b>209</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Erträge aus Verlustübernahme (im Vorjahr: Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn)	(26)	313	-209
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		-313	209
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen		203	178
Veränderung der Pensionsrückstellungen		1	4
Cashflow vor Steuern		-109	391
Abschreibungen auf Finanzanlagen		2	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		29	-63
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-2	-7
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-6	37
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		13	-73
<b>Mittelabfluss/-zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>-73</b>	<b>285</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		12	13
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4	1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-246	-224
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1	6
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-2	-20
<b>Mittelfabfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-231</b>	<b>-224</b>
Auszahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		-209	-182
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		101	-24
Aus-/Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung aus der Übertragung von Teilbetrieben		-5	4
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		416	142
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>303</b>	<b>-60</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-1	1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	1	0
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(19)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

IN MIO. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag zum 01.01.2009	Übertragung von/an Kon- zerngesell- schaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2009
<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	109	0	1	0	0	110
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	0	5
	<b>134</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>135</b>
2. Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungsanlagen	18	0	0	0	0	18
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	3.693	68	137	63	-9	3.952
4. Maschinen und maschinelle An- lagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	40	0	1	1	0	42
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40	1	1	0	-2	40
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	97	0	50	-64	-2	81
	<b>4.022</b>	<b>69</b>	<b>190</b>	<b>0</b>	<b>-13</b>	<b>4.268</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	58	0	2	0	0	60
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	11	0	0	0	-1	10
3. Beteiligungen	45	0	0	0	0	45
	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>115</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>4.136</b>	<b>69</b>	<b>192</b>	<b>0</b>	<b>-14</b>	<b>4.383</b>

<sup>1)</sup> Hierin ist der Kauf von Fahrzeugen von einer nicht zum DB-Konzern gehörigen Leasinggesellschaft enthalten, die die Fahrzeuge zuvor an eine Konzerngesellschaft langfristig vermietet hatte.

	Vortrag zum 01.01.2009	Übertragung von/an Kon- zerngesell- schaften <sup>1)</sup>	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert	
						Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008	
	-2	0	0	0	0	-2	18	18	
	-41	0	-4	0	0	-45	65	68	
	-1	0	0	0	0	-1	4	4	
	<b>-44</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-48</b>	<b>87</b>	<b>90</b>	
	-8	0	-1	0	0	-9	9	10	
	-1.816	-25	-193	0	7	-2.027	1.925	1.877	
	-29	0	-2	0	0	-31	11	11	
	-29	0	-3	0	2	-30	10	11	
	-2	0	0	0	2	0	81	95	
	<b>-1.928</b>	<b>-25</b>	<b>-203</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>-2.145</b>	<b>2.123</b>	<b>2.094</b>	
	-2	0	0	0	0	-2	58	56	
	0	0	0	0	0	0	10	11	
	-7	0	-2	0	0	-9	36	38	
	<b>-9</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11</b>	<b>104</b>	<b>105</b>	
	<b>-1.937</b>	<b>-25</b>	<b>-205</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>-2.156</b>	<b>2.227</b>	<b>2.199</b>	

## ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

### VORBEMERKUNGEN

Der Jahresabschluss der DB Schenker Rail Deutschland AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzes vom 3. April 2009 (BilMoG) 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. Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, weil diese Angaben im Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG (DB AG) enthalten sind.

Bei den Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) wurde von der Möglichkeit der freiwilligen vorzeitigen Anwendung der erstmals ab dem 1. Januar 2010 beziehungsweise auf Abschlüsse für das nach dem 31. Dezember 2009 beginnende Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendenden HGB-Vorschriften in der Fassung des BilMoG kein Gebrauch gemacht.

Zum 1. März 2009 hat die DB Schenker Rail Deutschland AG im Zusammenhang mit der organisatorischen Neuausrichtung des Geschäftsfelds DB Schenker Rail übergreifende Funktionen im Wege der Einzelrechtsnachfolge auf die DB Schenker Rail GmbH übertragen. Im Rahmen dieser Übertragung hat die DB Schenker Rail Deutschland AG zum 1. März 2009 218 Mitarbeiter übertragen. Darüber hinaus wurden Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 2 Mio. € und sonstige Rückstellungen in Höhe von 3 Mio. € von der DB Schenker Rail Deutschland AG übertragen. Zum Ausgleich erhielt die DB Schenker Rail GmbH von der DB Schenker Rail Deutschland AG Cashpool-Guthaben (Forderungen aus der Konzernfinanzierung) in Höhe von 5 Mio. €.

#### *(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden*

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	10 - 50
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Lokomotiven, Güterwagen	15 - 30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 13

Geringerwertige 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.

Bankguthaben und Schecks sind zu Anschaffungskosten bewertet.

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

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

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Berichtsjahr 5 % p. a. (im Vorjahr: 5,75 % p. a.). Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. 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 sowie Bankguthaben in Fremdwährung werden mit dem Euro-Referenzkurs beziehungsweise dem Devisenkurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden bei Bestehen einer Aufrechnungslage im Sinne des § 387 BGB miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Art. 2 § 12 ENeuOG. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die 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 28 - 29 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sind von den Anlagezugängen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) auf Sachanlagen vorgenommen.

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

### (3) Vorräte

IN MIO. €	2009	2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21	22
Unfertige Leistungen	10	12
<b>Insgesamt</b>	<b>31</b>	<b>34</b>

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

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 0,6 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) verschrottet.

Die unfertigen Leistungen betreffen mit 7 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) noch nicht abgerechnete Beförderungsleistungen (Triebfahrzeug- und Triebfahrzeugführerleistungen) für ausländische Bahnen.

### (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

IN MIO. €	2009	2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	97	86
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	378	90
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	10
Sonstige Vermögensgegenstände	27	18
<b>Insgesamt</b>	<b>510</b>	<b>204</b>

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich in Höhe von 313 Mio. €, Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 46 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €). Hierbei wurden 35 Mio. € mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet (im Vorjahr: 38 Mio. €). Im Vorjahr waren zudem Forderungen aus dem Cashpooling in Höhe von 16 Mio. € enthalten. Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €). Es wurden 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verrechnet.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 9 Mio. € drei zur Veräußerung vorgesehene Lokomotiven. Der Vorjahresausweis betraf mit 7 Mio. € geleistete Anzahlungen für diese Lokomotiven. Steuererstattungsansprüche belaufen sich auf 10 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

Bis auf sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 2 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. € (im Vorjahr: 209 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 DB AG erbracht wurde, das Grundkapital übersteigt, abzüglich des im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf Euro entnommenen Betrags im Jahr 2001. Darüber hinaus erfolgten durch die DB Schenker Rail GmbH Zuführungen zur Kapitalrücklage zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zum 1. Januar 2007 in Höhe von 29 Mio. € und zum 1. Januar 2008 im Rahmen der Immobilienneuordnung in Höhe von 1 Mio. €.

*(7) Rückstellungen*

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	91	92
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	410	385
<b>Insgesamt</b>	<b>505</b>	<b>480</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 6 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 8 Mio. €). Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2009	2008
Verpflichtungen im Personalbereich	113	115
Restrukturierungsmaßnahmen	24	29
Ausstehende Eingangsrechnungen	69	79
Erlösschmälerungen	21	23
Verpflichtung aus Auflagen Dritter	72	21
Unterlassene Instandhaltung	18	29
Rückkaufverpflichtungen aus Leasingverträgen	58	52
Übrige Risiken	35	37
<b>Insgesamt</b>	<b>410</b>	<b>385</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit-, Vorruhestands- und Jubiläumsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 13 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) in Anspruch genommen und 8 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) zugeführt. Im Vorjahr wurden 25 Mio. € aufgelöst.

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. €	2009	davon mit Restlaufzeit			2008
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5	5	-	-	7
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	203	11	57	135	213
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	70	66	4	-	59
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.497	632	250	615	1.191
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	4
Sonstige Verbindlichkeiten	18	12	3	3	17
davon aus Steuern	(7)				(6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)				(0)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.797</b>	<b>730</b>	<b>314</b>	<b>753</b>	<b>1.491</b>
davon zinspflichtig	(1.265)	(400)	(250)	(615)	(764)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 865 Mio. € (im Vorjahr: 764 Mio. €) sowie kurzfristige Cashpool-Verbindlichkeiten in Höhe von 400 Mio. €. Darüber hinaus sind Zinsverpflichtungen in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) und die Umsatzsteuer in Höhe von 55 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 164 Mio. € (im Vorjahr: 157 Mio. €). Im Vorjahr wurde zudem die Verbindlichkeit zur Ergebnisabführung in Höhe von 209 Mio. € ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

*(9) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten*

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

*(10) Haftungsverhältnisse*

IN MIO. €	2009	2008
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	9	51

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), 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. €	2009	2008
Bestellobligo für Investitionen	587	932
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.030	916
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(823)	(663)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.617</b>	<b>1.848</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 2009 Leasingraten (ohne Finanzierungsleasing) in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) gezahlt.

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

IN MIO. €	2009	2008
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	254	256
fällig 1 bis 5 Jahre	541	510
fällig über 5 Jahre	235	150
<b>Insgesamt</b>	<b>1.030</b>	<b>916</b>

**ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG***(12) Umsatzerlöse*

IN MIO. €	2009	2008
<b>MARKTBEREICH<sup>1)</sup></b>		
Montan	798	1.129
Chemie	485	563
Baustoffe, Industrie-/Konsumgüter	605	691
Automotive	292	367
Intermodal	587	745
Übrige	11	7
	<b>2.778</b>	<b>3.502</b>
Sonstige Umsatzerlöse	149	174
<b>Insgesamt</b>	<b>2.927</b>	<b>3.676</b>

<sup>1)</sup> Die Aufteilung erfolgt nach Ergebnisverantwortung, im Vorjahr erfolgte die Aufteilung nach Güterbereichen.

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

*(13) Sonstige betriebliche Erträge*

IN MIO. €	2009	2008
Leistungen für Dritte	69	86
Verkauf von Material und Energie	9	11
Mieten und Pachten	5	5
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	12	11
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	8	45
Übrige sonstige betriebliche Erträge	9	21
<b>Insgesamt</b>	<b>114</b>	<b>182</b>
davon periodenfremd	(11)	(50)

*(14) Materialaufwand*

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	353	412
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.163	1.158
Aufwendungen für Instandhaltungen	263	354
<b>Insgesamt</b>	<b>1.779</b>	<b>1.924</b>

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

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betreffen im Berichtsjahr mit 149 Mio. € die Anmietung von örtlicher Infrastruktur (Serviceeinrichtungen) bei der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Diese Aufwendungen wurden im Vorjahr mit 145 Mio. € im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst.

*(15) Personalaufwand*

IN MIO. €	2009	2008
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
für Arbeitnehmer	543	542
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	220	231
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	20	16
<b>Gesamt</b>	<b>783</b>	<b>789</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG UND FÜR UNTERSTÜTZUNG</b>		
für Arbeitnehmer	116	116
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	49	51
<b>Gesamt</b>	<b>165</b>	<b>167</b>
davon für Altersversorgung	(10)	(10)
<b>Insgesamt</b>	<b>948</b>	<b>956</b>

Die im Geschäftsjahr 2009 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 13 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

*(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen*

IN MIO. €	2009	2008
Mieten und Pachten	160	330
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	170	183
Reise- und Repräsentationskosten	12	15
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	40	41
<b>Insgesamt</b>	<b>383</b>	<b>572</b>
davon periodenfremd	(1)	(2)
davon sonstige Steuern	(0)	(0)

*(17) Beteiligungsergebnis*

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	1	6
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	19	22
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2	0
<b>Insgesamt</b>	<b>18</b>	<b>28</b>

*(18) Zinsergebnis*

IN MIO. €	2009	2008
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(3)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-58	-54
davon an verbundene Unternehmen	(-45)	(-40)
<b>Insgesamt</b>	<b>-57</b>	<b>-50</b>

## **ERLÄUTERUNG 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 Verbindlichkeiten gegen die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) aus dem Cashpooling von 400 Mio. € (im Vorjahr Forderungen aus Cashpooling: 16 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 5 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) nicht einbezogen.

## **SONSTIGE ANGABEN**

### *(20) Mitteilung nach § 20 AktG*

Die DB Schenker Rail 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 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 § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Die DB Schenker Rail Deutschland AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzern 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 und ist unter [www.ebundesanzeiger.de](http://www.ebundesanzeiger.de) erhältlich.

*(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, sie ist Bestandteil des Anhangs und ist diesem beigelegt.

Grundlage für die in der Aufstellung des Anteilsbesitzes enthaltenen Angaben zu Eigenkapital und Jahresergebnis sind zum 31. Dezember 2009 erstmals die nach den einheitlichen IFRS-Bilanzierungsgrundsätzen des DB-Konzerns aufgestellten Jahresabschlüsse der Beteiligungsunternehmen.

*(23) Beschäftigte*

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	12.945	13.651	13.316	13.563
Zugewiesene Beamte	6.212	6.612	6.423	6.714
<b>Zwischensumme</b>	<b>19.157</b>	<b>20.263</b>	<b>19.739</b>	<b>20.277</b>
Auszubildende	1.257	1.220	1.125	1.003
<b>Insgesamt</b>	<b>20.414</b>	<b>21.483</b>	<b>20.864</b>	<b>21.280</b>

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen (VZP) angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in VZP 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 BEV.

*(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats*

*Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2009 und danach an:*



**Dr. Alexander Hedderich**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

– seit 1. Januar 2010 –



**Dr. Klaus Kremper**

Vorsitzender des Vorstands,  
Mainz

– bis 31. August 2009 –



**Michael Anslinger**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Limburg-Offheim

- a) RBH Logistics GmbH<sup>1)</sup>
- b) Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>  
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft  
für kombinierten Verkehr mbH & Co. KG<sup>1)</sup>



**Eckart Fricke**

Ressort Produktion,  
Darmstadt

– bis 31. Dezember 2009 –

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



**Dr. Christian Kuhn**

Ressort Produktion,  
Berlin

– bis 28. Februar 2009 und seit 1. Januar 2010 –

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



**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)



**Otto G. Niederhofer**

Ressort Produktionsgesellschaften Region Central,  
Bonn

– seit 1. März 2010 –

- b) DB Schenker Tabor S.A.



**Karsten Sachsenröder**

Ressort Sales Management,  
Wiesbaden

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



**Edmund Schlummer**

Ressort Region Central,  
Zierenberg

– vom 1. Juni bis 31. Dezember 2009 –

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
- b) BLS Cargo AG, Bern/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>  
DB Schenker Rail Scandinavia A/S,  
Taastrup/Dänemark<sup>1)</sup>

**Hans-Georg Werner**

Ressort Intermodal,  
Siefersheim

– bis 31. Dezember 2009 –

- b) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft  
für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co. KG  
(Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>  
METRANS a. s., Prag/Tschechien<sup>1)</sup>  
POLZUG Intermodal GmbH<sup>1)</sup>  
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft  
für kombinierten Verkehr mbH & Co. KG<sup>1)</sup>  
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH

*Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:*

**Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 29. Juni 2009),  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Weiterstadt

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

**Dr. Norbert Bensel**

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

– bis 31. Mai 2009 –

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

**Dr. Christoph Wolff**

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

– bis 20. Mai 2009 –

- b) BLS Cargo AG, Bern/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>  
DB Schenker Rail Scandinavia A/S,  
Taastrup/Dänemark<sup>1)</sup>  
Rail Euro Concept SAS, Paris/Frankreich (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
Rail Traction Company S.p.A., Bozen/Italien  
(Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>  
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.,  
Madrid/Spanien

**Wolfgang Zell\***

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

- a) DB Mobility Logistics AG  
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Vorsitz)  
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG  
Sparda-Bank Berlin eG (Vorsitz)

**Erika Albers\***

Stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Mainz

**Gerd Becht**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Bad Homburg

– seit 1. September 2009 –

- a) DB International GmbH<sup>1)</sup>  
DB Sicherheit GmbH<sup>1)</sup>
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
(Beirat)



**Dr. Josef Blank**

Leiter Vorstandsbüro Corporate Secretary  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

- a) DB Mobility Logistics AG  
Schenker AG  
DB International GmbH



**Dr. Lutz Bücken**

Angestellter der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

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



**Joachim Fried**

Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der  
Deutschen Bahn AG,  
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG



**Thomas Gelling\***

Geschäftsführer der Tarifabteilung der GDL  
Gewerkschaft der Lokomotivführer,  
Mühlheim am Main  
– seit 1. Juli 2009 –



**Michael Harting**

Ministerialdirigent Landverkehr im Bundesministerium  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,  
Bornheim

- a) DB Fernverkehr AG
- b) DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH



**Jörg Hensel\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats  
der DB Mobility Logistics AG,  
Hamm

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



**Ulrich Homburg**

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Glashütten  
– seit 14. Juli 2009 –

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Regio AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG



**Klaus-Dieter Hommel\***

Bundesvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA,  
Frankfurt am Main

- a) Deutsche Bahn AG  
DEVK Pensionsfonds-AG  
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn



**Dr. Markus Hunkel**

Leiter Strategie Transport und Logistik  
der DB Mobility Logistics AG,  
Dietzenbach

- seit 26. Januar 2009 –  
a) Schenker AG



**Jürgen Ketter\***

Leiter Angebotsmanagement und Traktionsplanung  
Ganzzug der DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Heidesheim

**Günther Kinscher\***

Stellvertretender Bundesvorsitzender der GDL,  
Bebra

– bis 1. Juli 2009 –

- b) DBV-Winterthur Lebensversicherung AG (Beirat)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
  - Lebensversicherungsverein a. G.
  - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
  - Sparda-Bank Hessen eG (Beirat)

**Ralf Klein-Bötting**

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing und  
Kommunikation der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

– bis 31. Juli 2009 –

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

**Axel Marschall**

Vorsitzender Automotive bei der  
DB Schenker Rail GmbH,  
Frankfurt am Main

– bis 17. November 2009 –

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

**Volker Pretorius\***

Vorsitzender des Betriebsrats der  
DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Obermoschel

**Mario Reiß\***

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

**Dr. Ulrich Teichmann**

Referatsleiter im Bundesministerium der Finanzen,  
Bonn

**Knut Utermann\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Hamburg

**Ulrich Weber**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Krefeld

– seit 18. November 2009 –

- a) DB Regio AG<sup>1)</sup>
  - Schenker AG<sup>1)</sup>
  - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DB JobService GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
  - HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>
  - DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
  - Lebensversicherungsverein a. G.
  - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
  - Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
  - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - RAG BILDUNG GmbH (Beirat, Vorsitz)

**Bülent Yildiz\***

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 2009 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2009 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

IN T €	2009	2008
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	50	69

Die Bezüge aller Vorstandsmitglieder 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.

*(25) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag*

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht erläutert.

*(26) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*

Der ansonsten auszuweisende Jahresfehlbetrag wird aufgrund eines mit der DB Schenker Rail GmbH, Mainz, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen.

Mainz, den 2. März 2010

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 Aktiengesellschaft, Mainz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 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 3. März 2010

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Uwe Theiß  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Michael Neutz  
Wirtschaftsprüfer

## WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	98,0	138	832

## Bericht des Aufsichtsrats



**DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Schenker Rail AG

### **SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS**

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der 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 zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

### **ARBEITSSCHWERPUNKTE**

In seiner Sitzung am 3. April 2009 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 27. November 2009 hat der Aufsichtsrat sich mit der Planung für das Geschäftsjahr 2010 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2010, der Mittelfristplanung 2011–2014 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 2009 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 22. April 2010 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 2009 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der DB Schenker Rail GmbH (ehemals Railion GmbH) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Geschäftsjahr 2009 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND**

Aufseiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich folgende personelle Veränderungen ergeben:

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 Anteilseignerseite bestellt.

Aufseiten der Arbeitnehmervertreter legte Herr Günther Kinscher sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied mit Wirkung zum 31. Juni 2009 nieder. Dafür wurde Herr Thomas Gelling mit Wirkung zum 1. Juli 2009 bestellt.

Der Aufsichtsrat wählte Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch im Wege eines schriftlichen Umlaufverfahrens mit Wirkung zum 2. Juli 2009 zum Aufsichtsratsvorsitzenden.

Herr Ulrich Homburg wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 14. Juli 2009 mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Dr. Norbert Bensel, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Mai 2009 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignerseite bestellt.

Herr Gerd Becht wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 1. September 2009 mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Ralf Klein-Bölting, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Juli 2009 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignerseite bestellt.

Herr Ulrich Weber wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 18. November 2009 mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Axel Marschall, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 17. November 2009 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignerseite bestellt.

Aufseiten des Vorstands haben sich folgende Änderungen ergeben:

Herr Dr. Christian Kuhn legte sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG mit Wirkung zum 1. März 2009 nieder. Das Vorstandsressort »Produktion Ganzzugverkehr/KV«, das Herr Dr. Kuhn bisher verantwortete, wurde mit Wirkung zum 3. April 2009 bis 31. Dezember 2010 Herrn Eckart Fricke in Personalunion zum Vorstandsressort »Produktion Einzelwagenverkehr« übertragen. In der Aufsichtsratssitzung am 20. Mai 2009 beschloss der Aufsichtsrat, dass die beiden Ressorts »Produktion Ganzzugverkehr/KV« und »Produktion Einzelwagenverkehr« in einem neuen Ressort »Produktion« zusammengeführt werden. Herrn Fricke wurde mit Wirkung zum 20. Mai 2009 bis 31. Dezember 2010 die Leitung dieses Vorstandsressorts übertragen. Herr Fricke legte sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG mit Wirkung zum 1. Januar 2010 nieder.

Herr Edmund Schlummer wurde für die Zeit vom 1. Juni 2009 bis 31. März 2012 zum Mitglied des Vorstands der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Ressort »Region Central« bestellt. Er legte sein Mandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2009 nieder.

Die Herren Dr. Klaus Krempfer und Dr. Christoph Wolf legten mit Wirkung zum 20. Mai 2009 ihre Mandate als Vorstandsmitglieder der DB Schenker Rail Deutschland AG nieder.

Herr Hans-Georg Werner hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2009 sein Vorstandsmandat niedergelegt.

Herr Dr. Alexander Hedderich wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2010 bis 31. August 2012 zum Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Ressort »Vorstandsvorsitzender Deutschland/Region Central« bestellt.

Herr Dr. Christian Kuhn wurde in der Aufsichtsratssitzung vom 27. November 2009 zum Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Deutschland AG für das Ressort »Produktion Deutschland« für die Dauer von drei Jahren bestellt. Zur Beseitigung von Eintragungshindernissen wurde in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 2. März 2010 der Beschluss zur Bestellung für die Zeit vom 3. März 2010 bis 2. März 2013 erneut gefasst.

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

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 2009 geleisteten Einsatz.

Berlin, im April 2010

Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Schenker Rail Deutschland AG



# Bildübersicht



## TITEL

Sensible Schwergewichte – DB Schenker Rail transportiert Papierrollen europaweit mit branchenindividuellem Equipment.



## SEITE 5

DB Schenker Rail transportiert Röhrensegmente zuverlässig und umweltfreundlich nach Sassnitz auf Rügen.



## SEITE 52

DB Schenker Rail transportiert die Karosserien für den Porsche Panamera von Hannover zur Endmontage nach Leipzig. Ein Ganzzug-Güterwaggon transportiert bis zu 24 Wagen.

## 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: 030.297-64031, TELEFAX: 030.297-64036  
E-MAIL: [IR@DEUTSCHEBAHN.COM](mailto:IR@DEUTSCHEBAHN.COM)  
INTERNET: [WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR](http://WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR)

### BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM

GESTALTUNG STUDIO DELHI, MAINZ

DTP APU ART&PUBLISHING FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

FOTOGRAFIE UND BERATUNG MAX LAUTENSCHLÄGER, BERLIN

BILDNACHWEIS MARC DARCHINGER (S.2),

STEFAN KLINK (S.5)



---

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

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