

Geschäftsbericht 2004

Spezialanbieter auf Erfolgsspur



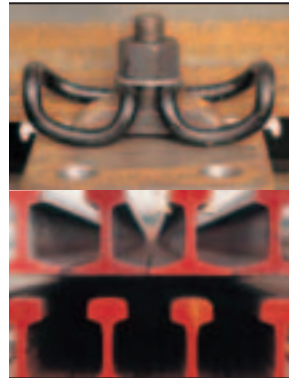
Das Geschäftsjahr auf einen Blick

Konzern			
		2004	2003
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung			
Umsatz	Mio. €	922,2	912,5
davon: Rail Infrastructure	Mio. €	514,1	515,8
Motive Power	Mio. €	345,4	336,6
Information Technologies	Mio. €	64,6	61,0
EBIT	Mio. €	105,8	100,9
Zinsergebnis	Mio. €	-16,2	-14,7
EBT	Mio. €	89,6	86,2
Konzernüberschuss	Mio. €	57,2	55,5
je Aktie	€	3,91	3,90
Umsatzrendite vor Zinsen und Ertragsteuern	%	11,5	11,1
Eigenkapitalrendite vor Ertragsteuern	%	27,1	29,0
Return on Capital Employed	%	15,3	16,3
Aus der Bilanz			
Anlagevermögen	Mio. €	387,0	377,7
Investitionen ¹	Mio. €	39,4	30,5
Abschreibungen ¹	Mio. €	26,0	24,4
Working Capital	Mio. €	303,2	242,7
Working-Capital-Intensität	%	32,9	26,6
Capital Employed	Mio. €	690,2	620,4
Eigenkapital	Mio. €	331,1	297,6
davon: Anteile Konzernfremder	Mio. €	5,8	5,6
Nettofinanzschuld	Mio. €	171,1	183,1
Net Gearing	%	51,7	61,5
Bilanzsumme	Mio. €	1.021,3	880,3
Eigenkapitalquote	%	32,4	33,8
Aus der Kapitalflussrechnung			
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	Mio. €	32,9	16,1
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	Mio. €	-27,5	22,4
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	Mio. €	110,5	-51,0
Liquiditätsveränderung	Mio. €	115,9	-12,5
Mitarbeiter			
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.540	4.422
davon: Deutschland	Anzahl	1.574	1.558
Ausland	Anzahl	2.966	2.864
davon: Rail Infrastructure	Anzahl	3.050	2.941
Motive Power	Anzahl	1.175	1.175
Information Technologies	Anzahl	283	276
Vossloh AG	Anzahl	32	30
Personalintensität	%	66,3	66,9
Personalaufwand	Mio. €	218,9	213,9
Personalaufwand je Mitarbeiter	T€	48,2	48,4
Vossloh AG			
		2004	2003
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	37,4	37,4
Dividende pro Aktie	€	1,30 ²	1,30
Börsenkurs am 31.12.	€	36,35	44,80
Börsenkapitalisierung am 31.12.	Mio. €	530,9	654,2

Ab 2003 nach IFRS

¹ Ohne Finanzanlagen

² Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung



Rail Infrastructure

- Weichensysteme
- Schienenbefestigungssysteme
- Services



Motive Power

- Lokomotiven
- Elektrische Systeme
- Services



Information Technologies

- Betriebsleittechnik
- Fahrgastinformation
- Signaltechnik
- Simulation/Planungssysteme

Schienenbefestigungen von Vossloh sorgen weltweit in mehr als 65 Ländern für Sicherheit und Effizienz. Im technologisch anspruchsvollen Weichengeschäft nimmt das Unternehmen ebenfalls eine international führende Position ein. Und auch mit dem Neubau von Gleisstrecken und bei der Instandhaltung von Gleisen ist Vossloh klar auf Erfolgskurs.



Hochmoderne Diesellokomotiven von Vossloh fahren seit Jahren in ganz Europa vorneweg. Wirtschaftlichkeit, Flexibilität, intelligente Finanzierungsmodelle – so lautet der Erfolgsfahrplan des Marktführers. Schlüsseltechnologien für Straßenbahnen und Trolleybusse erweitern das Produkt- und Leistungsspektrum.



Systemtechnik aus dem Hause Vossloh sorgt für ein wirtschaftliches und kundenfreundliches Betriebsmanagement von Verkehrsunternehmen. Außerdem gehört Vossloh zu den führenden Anbietern von Fahrgastinformationssystemen in Zügen sowie auf Bahnhöfen und Flughäfen. Sicherungstechnik und elektronische Stellwerke sind weitere Spezialmärkte mit hohem Wachstumspotenzial.





Vossloh ist Spezialist für angewandte Verkehrstechnologie.

Produkte der Marke Vossloh sind in vielen Teilen der Welt erste Wahl. Das Unternehmen konzentriert sich auf ausgewählte Marktsegmente der angewandten Verkehrstechnologie: Schienenbefestigungen, Weichen und Weichensysteme, Gleisbau und Gleisstandhaltung, Diesellokomotiven, elektrische Systeme in Straßenbahnen und Trolleybussen, Leit- und Sicherungstechnik für Bahnstrecken sowie Fahrgastinformationssysteme. Als Spezialist verfügt Vossloh über ein tiefes fachliches Know-how und eine besondere Nähe zum Kunden. Als Technologie- und Marktführer hat Vossloh optimale Voraussetzungen, um nachhaltig von der Öffnung der Märkte in Mittel- und Osteuropa, im Nahen Osten und in Asien zu profitieren. Mit einer Initiative zur Förderung der Public Private Partnership (PPP) trägt das Unternehmen dazu bei, Investitionen ins System Bahn trotz knapper Kassen zu stimulieren.

12 Bahnmärkte in Bewegung

Wandel in der Bahnindustrie: Die internationalen Schienenverkehrsmärkte verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Angesichts derzeit klammer Kassen ist das Tempo des Aufbruchs in vielen Ländern zwar nicht ganz so rasant, wie zunächst angenommen. Doch die grundlegende Perspektive hat sich nicht verändert: Der Bahnmarkt bleibt attraktiv – global gesehen und bei mittel- bis langfristiger Orientierung. Regionale Vorreiter sind die Boomländer Asiens und die wirtschaftsstarke neuen EU-Mitglieder in Osteuropa. Für Investoren interessant ist vor allem der grenzüberschreitende Güterverkehr.



24 Erfolgsstrategie Spezialanbieter

Global aufgestellt, fokussiert auf ausgewählte Marktsegmente mit bemerkenswertem Wachstumspotenzial, gestärkt durch gezielte Akquisitionen rund um den Erdball: Als Spezialist für angewandte Verkehrstechnologie fährt Vossloh weiter auf der Erfolgsspur.

36 Highlights 2004

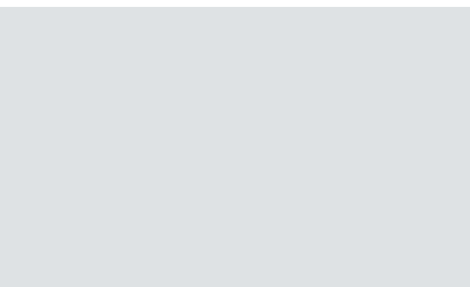
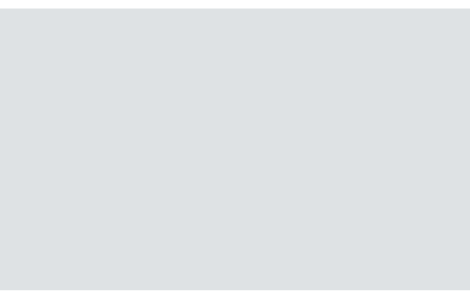
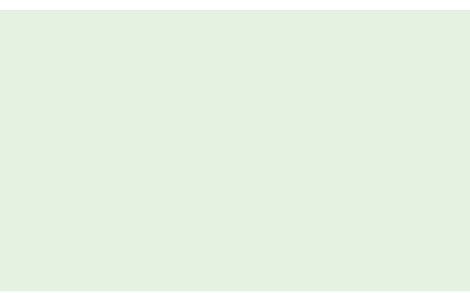
Attraktive Großaufträge mit nachhaltiger Wirkung für die kommenden Jahre, erfolgreiche Unternehmenserwerbe bzw. -beteiligungen zur konsequenten Erweiterung des Produkt- und Kundenportfolios, eine Verkehrskonferenz, die zahlreiche neue Impulse setzte: Unterm Strich war 2004 für Vossloh ein erfolgreiches Jahr, trotz der schwierigen Branchenlage.

38 Lagebericht

Viele gute Gründe für einen optimistischen Blick in die Zukunft: Mit einem Konzernüberschuss von 57,2 Mio. € erzielte Vossloh 2004 zum dritten Mal in Folge einen Rekordwert. Auch das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erreichte mit 105,8 Mio. € eine neue Rekordmarke. Die Bilanzsumme des Konzerns überschritt erstmals die Grenze von 1 Mrd. €. Das Unternehmen plant weitere Produktivitätssteigerungen.

82 Konzernabschluss

Beeindruckende Kennwerte trotz der sehr schwierigen Gesamtsituation der Bahnindustrie: Vossloh weist für 2004 ein Return on Capital Employed (ROCE) von 15,3 %, eine Eigenkapitalrendite von 27,1 % und ein Ergebnis je Aktie von 3,91 € aus. Das Net Gearing sank auf 51,7 % – der niedrigste Wert in der Unternehmensbilanz seit 1998, trotz Finanzierung zahlreicher Akquisitionen.



4 Vorwort

- 12 Bahnmärkte in Bewegung**
- 24 Erfolgsstrategie Spezialanbieter**
- 36 Highlights 2004**

38 Lagebericht

- 40 Geschäftsverlauf und Lage
- 41 – Analyse des Konzernabschlusses
- 46 – Geschäftsbereich Rail Infrastructure
- 50 – Geschäftsbereich Motive Power
- 54 – Geschäftsbereich Information Technologies
- 57 – Analyse des Jahresabschlusses der Vossloh AG
- 58 Mitarbeiter
- 62 Forschung & Entwicklung
- 64 Umweltschutz
- 65 Risikomanagement
- 68 Die Vossloh-Aktie
- 71 Ausblick

74 Corporate Governance

79 Bericht des Aufsichtsrats

82 Konzernabschluss der Vossloh AG

- 84 Gewinn- und Verlustrechnung
- 85 Kapitalflussrechnung
- 86 Bilanz
- 88 Eigenkapitalveränderungsrechnung
- 90 Anhang

121 Jahresabschluss der Vossloh AG (Einzelabschluss)

- 121 Gewinn- und Verlustrechnung
- 122 Bilanz
- 124 Anhang

- Umschlag Kennzahlen über zehn Jahre
- 131 Stichwortverzeichnis
- Umschlag innen Termine
- Umschlag Glossar

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Burkhard Schuchmann (links)

Vorsitzender, geboren 1942,
Eintritt bei Vossloh 1986

Vorstandsmitglied seit 1990
Bestellt bis zum 31.12.2006

Verantwortlich für die Zentralbereiche
Unternehmensentwicklung und
strategische Planung,
Internal Auditing, Public Relations,
Unternehmenskommunikation

Milagros Caiña-Lindemann

Geboren 1962,
Eintritt bei Vossloh 1982

Vorstandsmitglied seit 1999
Bestellt bis zum 31.01.2007

Verantwortlich für die Zentralbereiche
Human Resources Management /
Development, Organisation,
Versicherungen

Werner Andree (rechts)

Geboren 1951,
Eintritt bei Vossloh 2001

Vorstandsmitglied seit 2001
Bestellt bis zum 31.08.2009

Verantwortlich für die Zentralbereiche
Finanzen, Investor Relations,
Controlling, Konzernrechnungswesen,
Steuern

Vossloh hat das Geschäftsjahr 2004 trotz der sehr schwierigen Gesamtsituation der Bahnindustrie erfolgreich abgeschlossen. Nicht zuletzt dank der starken Internationalisierung ist es uns gelungen, bei rückläufigen Umsätzen in einigen Märkten zusätzliche Aufträge in anderen Märkten zu akquirieren und damit einen entsprechenden Ausgleich zu schaffen. So konnten wir trotz der extrem rückläufigen Branchenentwicklung die im Sommer 2004 in Aussicht gestellten Umsatz- und Ergebnisziele erreichen und sogar das höchste Ergebnis in unserer mehr als 130-jährigen Geschichte erzielen. Dazu beigetragen haben u.a. auch ein deutlich günstigerer Produkt-Mix sowie Kosteneinsparungen, mit denen wir flexibel auf rückläufige Entwicklungen in Teilmärkten reagieren.

Die schwieriger gewordene Marktsituation spürt Vossloh besonders stark bei den ausbleibenden Lokausschreibungen. Deshalb müssen wir uns am Standort Kiel auf eine Halbierung des derzeitigen Lokvolumens einstellen. Entsprechende Restrukturierungsmaßnahmen sind in die Wege geleitet und sollen bis Ende 2005 abgeschlossen werden. Unser Ziel ist ein flexibler und effizienter Standort, der sich auch bei zunehmend volatiler Nachfrage nach Diesellokomotiven erfolgreich behaupten kann.

Vossloh lässt sich durch den aktuellen Einbruch in der Bahnindustrie nicht beirren. Denn an unserer grundsätzlichen Einschätzung, dass diese Branche europa- und auch weltweit eine Wachstumsbranche ist, ändert sich nichts.



Dies machen auch die nachfolgenden Beiträge in diesem Geschäftsbericht deutlich.

Gegen Ende des Geschäftsjahres berichteten wir über die Vertragsunterzeichnung zum Erwerb des Alstom-Lokwerks bei Valencia. Während in Kiel dieselhydraulische Lokomotiven produziert werden, sind es hier dieselektrische Fahrzeuge. Damit deckt Vossloh technologisch den gesamten Diesellok-Markt ab. Es handelt sich also um eine strategisch wichtige Akquisition. In Schweden haben wir 2004 den Weichenhersteller Swedish Rail Systems AB erworben und damit unsere Aktivitäten auf dem skandinavischen Markt gestärkt.

Unsere Wachstumsvorhaben gehen jedoch weit über Europa hinaus. Dabei galt unser Hauptaugenmerk Indien. Das indische Eisenbahnnetz zählt zu den größten weltweit und spielt bei der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes eine zentrale Rolle. Hier haben wir die Mehrheiten an einem Weichenhersteller und einer Gießerei für Manganherzen erworben, die im Weichenbau verwendet werden. Des Weiteren sind wir mit dem Erwerb der Schienenbefestigungs-Aktivitäten der Delkor-Gruppe zum Partner des mittel- und langfristig interessanten Marktes Australien geworden.

Im Zuge seines ertragsorientierten Wachstums wird Vossloh auch im Jahr 2005 auf Akquisitionen setzen. Wir sind zuversichtlich, unser Produktportfolio durch weitere Unternehmenserwerbe oder -beteiligungen abzurunden und

damit den Konzern auf eine weiterhin erfolgreiche wachstumsorientierte Zukunft auszurichten.

Im Hinblick auf geplante Akquisitionen haben wir die Konzernfinanzierung neu geordnet. So stellten Investoren im Rahmen eines US Private Placements sehr langfristiges Fremdkapital in Höhe von rund 200 Millionen Euro zur Verfügung. Das große Interesse von US-Finanzanlegern an Vossloh zeigt das starke Vertrauen, das unserem Unternehmen auch im Ausland entgegengebracht wird.

2005 wird Vossloh den Boden bereiten für erfolgreiche Folgejahre mit deutlich steigenden Erträgen. 2004 haben wir trotz der unerfreulichen Entwicklung unserer Branche gezeigt wie stark wir sind. Dabei waren das tatkräftige Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihrer Vertretungen und das Vertrauen unserer Kunden und Geschäftspartner entscheidende Grundlagen für unseren Erfolg. Für dieses partnerschaftliche Miteinander gilt ihnen unser besonderer Dank. Im Bewusstsein, auch im Jahr 2005 darauf bauen zu können, blicken wir mit begründetem Optimismus nach vorne.

Vossloh Aktiengesellschaft
Der Vorstandsvorsitzende



Burkhard Schuchmann

Aufsichtsrat

Dipl.-Kfm. Dr. Hans Vossloh,
Ehrevorsitzender, Geschäftsführer i.R.,
Werdohl

Dipl.-Volksw. Dr. rer. pol.
Karl Josef Neukirchen,
Vorsitzender, ehemaliger Vorsitzender
des Vorstands der mg technologies ag,
Bad Homburg

Dipl.-Kfm. Dr. Jürgen Blume,
stellv. Vorsitzender, Wirtschaftsprüfer
und Steuerberater, Bad Bentheim

Wolfgang Klein, Galvaniseur, Werdohl

Wilfried Köpke, Konstrukteur, Kiel

Peter Langenbach,
Rechtsanwalt, Wuppertal

Dr. Anselm Raddatz,
Rechtsanwalt, Düsseldorf

Unternehmensbeirat

Dipl.-Kfm. Dr. Hans Vossloh,
Vorsitzender, Geschäftsführer i.R.,
Werdohl

Dr. Gerd Weber,
stellv. Vorsitzender, Rechtsanwalt,
Wuppertal

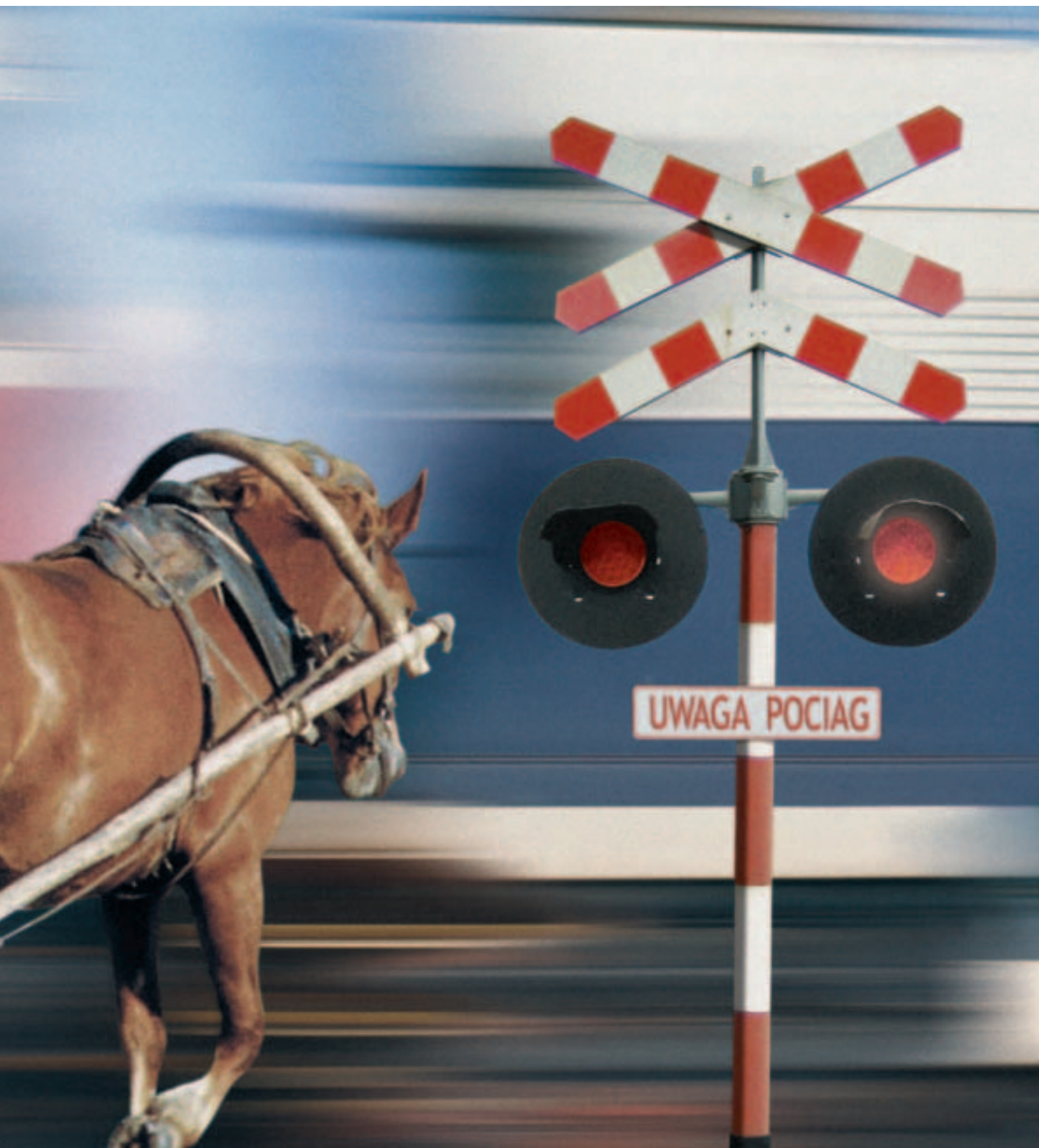
Ernst Schimke,
Unternehmensberater, Gummersbach

Bahnmärkte in Bewegung:

Handeln, wenn sich Chancen bieten

Das Tempo der Veränderung nimmt zu: Liberalisierung und Privatisierung einerseits, ehrgeizige politische Vorgaben andererseits bringen die internationalen Schienenverkehrsmärkte zunehmend in Fahrt. Die Öffnung bietet unternehmerische Chancen, birgt aber auch Risiken. Mit entscheidend für den Erfolg: flexibles und zielgerichtetes Handeln auf der Basis umfassender Kenntnisse der Märkte.









Global aufgestellt:

Da sein, wo das Wachstum ist

Wer dabei sein will, muss rechtzeitig einsteigen: Nur Global Player können die Chancen, die sich weltweit bieten, konsequent nutzen. Als Wachstumsmärkte des Bahnsektors erweisen sich derzeit vor allem die Boomregionen Asiens. Den rasanten Aufwärtstrend der Schiene treibt ein zunehmender Mangel an Transportkapazitäten im Güter- wie im Personenverkehr. Hier kann das System Bahn seine Stärken ausspielen: hohe Massenfähigkeit, enormes Bündelungspotenzial, gute Energiebilanz.



Spezialisten gewinnen:

Vorn sein in attraktiven Märkten

Ausgewählte Marktsegmente mit überdurchschnittlichem Entwicklungspotenzial: Wer dort Markt- und Technologieführer ist, hat die Nase vorn. Denn er kann profitabel wachsen – auch gegen den allgemeinen Trend. Das wissen Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter gleichermaßen zu schätzen. Die Vossloh-Gesellschaften kennen in ihren spezialisierten Märkten die weltweiten Trends ebenso gut wie die regionalen Herausforderungen. Der Konzern gehört zu den Schrittmachern, die den Wandel aktiv mitgestalten.

Bahnmärkte in Bewegung

Der Bahnmarkt ist ein Wachstumsmarkt – global gesehen und bei mittel- bis langfristiger Orientierung. Die aktuellen Herausforderungen, die sich für Unternehmen wie Vossloh aus den temporären Einschränkungen der Investitionen der Bahnen vor allem in Europa ergeben, verdeutlichen einmal mehr, wie unangebracht kurzfristiges Denken in diesem Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist. Und sie zeigen, welche Chancen eine Unternehmensstrategie bietet, die sich auf attraktive Marktsegmente konzentriert und deren wechselnde Anforderungen weltweit flexibel bedienen kann.

In die internationalen Schienenverkehrsmärkte ist kräftig Bewegung gekommen: Rund um den Globus stellen immer mehr Regierungen die Weichen, um den Bahnsektor zu liberalisieren und zu privatisieren. Neue Anbieter spezialisierter Dienstleistungen entstehen, etablierte Unternehmen positionieren sich neu. Den Gegebenheiten der globalisierten Wirtschaft folgend, engagieren sich immer mehr Bahnbetreiber im Ausland oder setzen – vor allem in Europa – auf grenzüberschreitende Kooperationen wie Railion, Thalys oder Elipsos. Auch die Bahnindustrie steckt mitten im Wandel: Die Öffnung der Märkte bietet Chancen, birgt aber auch Risiken.

Das Tempo der Veränderung bestimmen wesentlich politische Vorgaben. Die Osterweiterung der Europäischen Union beispielsweise

war und ist begleitet von hohen Investitionen der EU in die Schieneninfrastruktur ihrer neuen Mitgliedstaaten, um eine möglichst rasche Annäherung an die Standards der „alten“ EU zu erreichen. Allein das noch bis 2006 laufende ISPA-Programm (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) umfasst 7,3 Mrd. € für Verkehrs- und Umweltprojekte, viele davon im Bahnsektor. Verbunden sind die „Heranführungshilfen“ mit der Aufforderung, auch die organisatorischen Strukturen des Systems Bahn zu modernisieren. Die so in Gang gesetzte Entwicklung machte an den Grenzen der „jungen“ EU-Staaten nicht Halt, sondern hat längst übergegriffen auf die weiteren Beitrittskandidaten Bulgarien, Rumänien und Türkei sowie die Staaten der ehemaligen Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS).



Veränderung durch Liberalisierung und Privatisierung: Die Bahnmärkte weltweit sind in Bewegung.

Stottert allerdings, wie 2004 in einigen EU-Staaten, der Konjunktur-Motor, verlieren auch Bahnreformen an Fahrt – und die mit ihnen verbundene Investitionstätigkeit. Bestes Beispiel ist die Bundesrepublik Deutschland: Die Kette der Negativ-Meldungen für den Bahnsektor schien 2004 kein Ende nehmen zu wollen. Die öffentlichen Kassen sind leer, „Vater Staat“ kürzte auch die Zuwendungen für die Bahnen. Die Folge: Beschaffungen wurden storniert oder erst gar nicht ausgeschrieben, Aus- und Neubauprojekte zeitlich gestreckt oder in die Zukunft verschoben, manches Großvorhaben gleich ganz gestrichen. Das Bremsmanöver hinterließ tiefe Spuren in den Auftragsbüchern der Unternehmen der Bahnindustrie. Der einst langfristig planbare deutsche Bahnmarkt weist mittlerweile eine Volatilität auf, die unflexiblen Akteuren schnell zum Nachteil gereicht. Wer allerdings die Herausforderungen zu meistern im Stande ist, besitzt eine Option auf die Zukunft. Denn aus der Verschiebung notwendiger Investitionen entsteht ein Nachholbedarf, der zu gegebener Zeit gedeckt werden muss.

Europa bleibt bedeutendster Markt

Und allen aktuellen Engpässen zum Trotz sprechen die Zahlen eine klare Sprache: Europa bleibt auch in Zukunft der bedeutendste Markt für Produkte der bahntechnischen Industrie – mit positiven Perspektiven. So kommt die Studie „Europäische Schieneninfrastruktur 2004/2005“ von SCI Verkehr zum Ergebnis, dass der Markt für dieses Segment von derzeit knapp 13 Mrd. € um 10 % auf gut 14 Mrd. € im Jahr 2008 wachsen wird. Ein großer Teil davon entfällt auf die großen Flächenstaaten der „alten“ EU.

Deutschland, prognostizieren die Experten, bleibt auf Grund seiner umfangreichen Infrastrukturnetze bedeutendster europäischer Bahnmarkt vor Frankreich. Das Nachbarland will in den kommenden acht Jahren rund 15 Mrd. € in den Ausbau der Schienenverkehre stecken – der Löwenanteil eines 20 Mrd. € schweren Programms zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur, das das Internationale Komitee für die Ausstattung und Entwicklung des Territoriums (CIADT) beschlossen hat.

Für Spanien und Portugal erwarten die Fachleute bis 2008 ein deutliches Marktwachstum.

Investitionen in die Schieneninfrastruktur: Prognosen zufolge soll dieses Marktsegment in Europa in den kommenden Jahren um 10 % auf gut 14 Mrd. € wachsen, vor allem in den westeuropäischen Flächenstaaten.



„Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern hängt schief. Die Kostenanlastung muss dem Verursacherprinzip folgen.“

Dr. Johannes Ludewig,
Executive Director der Community of European Railway and
Infrastructure Companies (CER)



Zum 1. Januar 2007 wird es einen einheitlichen europäischen Schienengüterverkehrsmarkt geben. Bis dahin ist aber noch viel zu tun. Was ist aus Sicht der CER das drängendste Problem, das gelöst werden muss?

Das gegenwärtig wichtigste Problem sind die Preise, genauer gesagt: die Faktoren, die in die Ermittlung der Transportkosten einfließen – oder eben nicht. Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern hängt schief, vor allem der zwischen Straße und Schiene. Es geht insbesondere um die bei der Straße fehlende Anlastung der so genannten externen Kosten, das heißt: Umweltschäden, Lärm, Staukosten und Ähnliches. Von daher ist der Preis für den Transport von Gütern auf der Straße zu niedrig, denn der Lastwagen trägt nicht die gesamten Kosten, die er verursacht. Im Vergleich dazu ist der Schienentransport zu teuer. Wir sind der Meinung, dass das so nicht richtig ist. Die Kostenanlastung muss dem Verursacherprinzip entsprechen, das ist bei allen Gipfeltreffen der EU immer wieder betont worden. Es stimmt uns zuversichtlich, dass das auch Jacques Barrot, der neue EU-Kommissar für Verkehrsfragen, so sieht, und dass er dieses Thema sehr engagiert nach vorn bringt.

Damit die Bahnen endlich konkurrenzfähiger werden?

Wir leben in einer Marktwirtschaft, und da spielen Preise eine zentrale Rolle. Der Preis entscheidet über die Reaktion der Kunden – und damit letztendlich auch über das Finanzierungspotenzial für den gesamten Sektor. Die Schweiz zeigt, wie es gehen kann. Weil die Preise dort verursachergerecht gestaltet werden, haben sich die Marktanteile der Verkehrsträger zugunsten der Bahn verschoben. Und deshalb steht dort auch mehr Geld für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung. Sehen Sie: Die Bahn hat ihre Stärken dort, wo es darum geht, große Mengen über weite Strecken zu befördern. Da kann sie ihre Vorteile ausspielen, da ist die Schiene der Straße überlegen – wenn man die entstehenden Kosten beiden Systemen in gleicher Weise anlastet. Was die Ökobilanz angeht, hat die Bahn in diesem Bereich eh einen klaren Vorsprung.

Stichwort lange Strecken:

Da gibt es auch in der EU immer noch die nationalen Grenzen...

Richtig, aber wir arbeiten hart daran. Das gilt für die Politik wie für die Privatwirtschaft gleichermaßen. Die Zahl der länderübergreifenden Bahnkooperationen gerade im Güterverkehr wächst; Beispiele wie Railion und

SBB Cargo zeigen, dass wir mit dieser Art, den Bahnverkehr grenzüberschreitend auszurichten, auf dem richtigen Weg sind. Gütertransport ist überwiegend ein internationales Geschäft – ganz im Gegenteil übrigens zur Personenbeförderung, die sich zum größten Teil in nationalen und regionalen Zusammenhängen bewegt. Die Unterschiede zwischen den Bahnsystemen einzelner Länder spielen heute dank technischer Entwicklungen wie beispielsweise Mehrsystemlokomotiven nur eine begrenzte Rolle; das Sicherheits- und Leitsystem ETCS wird uns hier noch einen wichtigen Schritt weiterbringen. Und mit dem einheitlichen Markt für Schienengüterverkehr in der EU ab 2007 werden wir ein ganz neues Kapitel in der europäischen Bahngeschichte aufschlagen. Diese politische Weichenstellung ist ein entscheidender Punkt.

Und die Perspektive?

In Sachen Schieneninfrastruktur brauchen wir eine klare politische Strategie und eine konsequente Umsetzung über 15 bis 20 Jahre hinweg. In diesem Zeitraum werden wir eine auf Nachhaltigkeit angelegte und langfristig tragfähige Veränderung des Zusammenspiels der Verkehrsträger erreichen können. Der Bahn kommt dabei ganz sicher eine zentrale Position zu.

Die Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) ist ein europaweiter Zusammenschluss von 44 Eisenbahngesellschaften. Wichtigstes Ziel ist der Aufbau eines nachhaltigen Transportsystems auf der Schiene, das (wirtschaftliche und organisatorische) Effizienz und Umweltfreundlichkeit verbindet.



Soll europaweit die Abwicklung des Verkehrs auch auf der Schiene revolutionieren: das satellitengestützte Navigationssystem Galileo.

In Spanien erreichten die Investitionen ins Eisenbahnnetz bereits 2004 mit 6,36 Mrd. € eine neue Rekordmarke. Über die Hälfte dieser Summe gab das Königreich für den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken aus. Der Ende 2004 veröffentlichte ehrgeizige Infrastrukturplan PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte) reicht bis ins Jahr 2020 und beinhaltet Projekte für rund 100 Mrd. €.

In Griechenland bleibt das Thema Eisenbahn auch nach den Olympischen Spielen auf der Agenda. Die Staatsbahn OSE modernisiert seit 2003 Schritt für Schritt ältere Strecken und baut neue Abschnitte. Ihr Investitionsprogramm bis 2007 umfasst 9,5 Mrd. €. Priorität hat dabei der Ausbau der Bahnlinie zwischen den beiden größten Städten des Landes, Athen und Thessaloniki. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Strecke Athen – Patras; hinzu kommen Verbindungen zwischen den Seehäfen und dem Landesinnern.

Wesentliche Akzente für den gesamteuropäischen Bahnmarkt wird in den kommenden Jahren das Bestreben setzen, die „neue“ EU zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum zu gestalten. Allein durch die EU-Osterweiterung, errechnete das deutsche Verkehrsministerium, werde in der Bundesrepublik auf Grund ihrer zentralen geografischen Lage der Güterverkehr bis 2015 um 64 % und der Personenverkehr um über 20 % zunehmen. Die EU-Kommission hat zur Schaffung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) von 2007 bis 2013 ein Budget von mehr als 20 Mrd. € vorgeschlagen. Zu den prioritären Vorhaben gehören Eisenbahnverbindungen wie die Strecken Berlin – Neapel – Palermo oder Athen – Dresden sowie das satellitengestützte Navigationssystem Galileo, das auch den Transport auf der Schiene revolutionieren soll. Die EU-Kommission beschloss zudem, das Programm „Marco Polo“ zur Förderung des kombinierten und intermodalen



Nachgefragt



Daniel Nordmann
Leiter SBB Cargo AG
Mitglied der Geschäftsleitung SBB AG

Der europäische Eisenbahngüterverkehr befindet sich in einem rasanten Wandel. Die Kunden wünschen sich vermehrt Eisenbahnunternehmen, welche für die gesamte Transportstrecke und grenzüberschreitend die alleinige Verantwortung übernehmen und zu einer besseren Qualität bei möglichst tiefen Preisen produzieren. So wurden die ehemals nationalen Monopole für neue Bahnanbieter geöffnet und der Wettbewerb ist bereits in vollem Gange. SBB Cargo hat sich als eine der ersten Bahnen auf diese neuen Marktbedingungen eingestellt und hat mit dem Aufbau ihrer Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien die dazu notwendigen Grundlagen geschaffen. So ist SBB Cargo die einzige Güterbahn, welche durchgehende Transportleistungen von Deutschland nach Norditalien anbietet: in eigener Verantwortung, mit eigenen Ressourcen und zentral in Basel geplant. Dank diesem Geschäftsmodell kann die Qualität angeboten werden, welche die Kunden wünschen. So hat SBB Cargo die Ausschreibungen von Hupac mehrheitlich und von ICF ganz gewonnen. Der Produktivitätssprung durch die grenzüberschreitende Produktion verhilft dem kombinierten Güterverkehr zu weiterem Schwung und verstärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße.

Verkehrs zu verlängern und für den Zeitraum von 2007 bis 2013 mit rund 740 Mio. € auszustatten. Weiteren Antrieb dürften die Maßnahmen schaffen, die das EU-Parlament mit dem so genannten Zweiten Eisenbahnpaket verabschiedete. Kernpunkt: Schon ab 2007 – und damit ein Jahr früher als bisher geplant – wird der innerstaatliche Schienengüterverkehr in der EU für den Wettbewerb geöffnet.

Kompatibles europaweites Netz wächst

Europa wächst zusammen: Gerade im Eisenbahnwesen, in dem bis in die 1990er Jahre noch ausschließlich in nationalen Grenzen gedacht und gehandelt wurde, sind dabei noch manche Hürden zu überwinden. Von der Breite der Gleise bis hin zu den Leit- und Sicherungssystemen, von den Zulassungsvorschriften bis zu den Zollrichtlinien: Noch herrscht Vielfalt vor auf den Schienen des Kontinents. Noch ist es nicht die Regel, dass beispielsweise – wie bei Vossloh – Diesellokomotiven für die Steuerungssysteme gleich mehrerer Länder

konzipiert sind. Noch sind Nahverkehrszüge für Zweistromsysteme wie die Straßen- und S-Bahn in Karlsruhe eher die Ausnahme.

Doch der politische Druck zum beschleunigten Aufbau europaweit kompatibler Netze wächst. Er ist vor allem wirtschaftlich motiviert: Der grenzenlose Güterverkehr bildet eine Grundvoraussetzung für einen starken Binnenmarkt – und die Bahn spielt im Gesamtsystem Verkehr eine tragende Rolle für den zuverlässigen Massentransport von Waren über längere Strecken. Das bedingt eine hochwertige Schieneninfrastruktur ebenso wie eine moderne und schlagkräftige Organisation des Bahnwesens.

Damit rücken die neuen EU-Staaten in den Blickpunkt. „Neben dem Wirtschaftswachstum und der veränderten Wirtschaftsstruktur gehen auch von der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs positive Impulse aus“, heißt es in der Studie „Markt- und Investitionsvolumina in der Bahntechnik in Mittel- und Osteuropa“,

die Vossloh 2004 erstellen ließ. Und: „Neben der reinen Steigerung des Marktvolumens hat vor allem die Erhöhung der Angebotsqualität zahlreiche Investitionen zur Folge.“ Das Gesamtvolumen des Marktes für Bahntechnik in Mittel- und Osteuropa schätzt die Studie für 2004 bis 2006 auf rund 13,2 Mrd. €. Die größte Wachstumsregion bilden Polen, die Slowakei, Tschechien, Slowenien und Ungarn. Die Studie: „Sie investieren zwar nach wie vor sehr stark in den Ausbau ihrer Schieneninfrastruktur, insgesamt ist jedoch eine Heterogenisierung der Produktnachfrage zu beobachten.“

In der Beförderung von Gütern auf der Schiene sieht die Vossloh-Studie für ganz Osteuropa das höchste Wachstumspotenzial, der Personenverkehr werde dagegen wohl nur auf niedrigem Niveau wachsen. „Einen wesentlichen Grund stellen die noch immer sehr angespannten Staatsbudgets dar. Vor diesem Hintergrund erfolgen Investitionen vor allem dort, wo ein schneller Return on Invest zu erwarten ist.“

Gütertransportmengen wachsen wieder

In fast allen mittel- und osteuropäischen Ländern war in den 1980er und 1990er Jahren das Transportaufkommen auf der Schiene, gerade im Güterverkehr, dramatisch eingebrochen. Mit steigendem Wirtschaftswachstum seit der Öffnung des „Eisernen Vorhangs“ und vor allem im Zuge ihrer Vorbereitung auf den EU-Beitritt haben mittlerweile jedoch die meisten neuen EU-Mitglieder die Trendwende geschafft. Slowenien, das Land mit der positivsten ökonomischen Entwicklung, durchschritt die Talsohle bereits 1993; als eines der letzten Länder konnte Polen seine Transportleistung im Schienengüterverkehr 2003 erstmals wieder deutlich steigern.

Mit einem Volumen von aktuell 550 Mio. € bildet Polen schon heute den größten Bahninfrastrukturmarkt in Osteuropa – Tendenz steigend. Mit dem bevölkerungsreichsten EU-Neumitglied, das zudem über eine lange Bahntradition verfügt,

verbindet die Branche die meisten Zukunftshoffnungen. Und auch wenn die Entwicklung nicht so rasant verläuft, wie von manchen Optimisten vorhergesehen: Der polnische Bahnmarkt gewinnt langsam an Fahrt. Über den so genannten SOPT-Plan etwa, ein Programm zur Belebung der Verkehrswirtschaft, will das Infrastrukturministerium mit starker finanzieller Unterstützung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF) bis 2006 knapp 400 Mio. € in die Modernisierung von gut 550 Kilometer Gleisstrecke stecken.

Mit der Europäischen Investitionsbank EIB verhandelt Polen zudem über einen Kredit in Höhe von 760 Mio. €, der zu rund 40 % verwendet werden soll, um etwa 700 Kilometer der Transversalen E20 (von Posen über Warschau Richtung Weißrussland), E30 (von der Neiße über Krakau Richtung Ukraine) und E65 (von Danzig über Warschau und Kattowitz Richtung Tschechien und Slowakei) auf den Stand der Technik zu bringen.

Ähnlich wie in Polen profitiert die Schiene in Ungarn von ihrer starken Position im Zusammenspiel der Verkehrssysteme: Beide Länder verfügen nur über jeweils knapp 400 Kilometer Autobahn. Ungarn etabliert sich zudem immer stärker als Tor nach Südosteuropa: Der Ausbau der Bahnverbindung zum slowenischen Hafen Koper unterstützt diese Entwicklung.

Aber auch die kleineren Neu-EU-Staaten im Norden nutzen die Unterstützung aus Brüssel, sich für die Anforderungen des modernen Bahnverkehrs zu wappnen. Litauen etwa bot die EU finanzielle Hilfen in Höhe von 4 Mio. € für die Modernisierung seiner Schienenstrecken in den kommenden Jahren an. Die Regierung will insbesondere die Linie von Kowno über Wilno zur weißrussischen Grenze auf Vordermann bringen und dafür sorgen, dass die Züge im Land bis zu 160 Stundenkilometer schnell fahren können. Eine ähnlich aufstrebende Entwicklung wie in den benachbarten EU-Ländern erhoffen sich die

Vorfahrt für Züge

Metros in Madrid, Barcelona und Valencia, moderne Straßenbahnen in Alicante und Bilbao: Gleise sind wichtige Lebensadern der spanischen Großstädte. Die Hauptstadt hat seit 2004 eine Großbaustelle mehr: Das Metro-netz wird um über 70 Kilometer erweitert, knapp die Hälfte dieser Strecke mit 81 neuen Haltepunkten verläuft oberirdisch. Metrofieber auch auf den Balearen: Palma de Mallorca erhält eine 7,3 Kilometer lange Linie mit neun Haltestellen.



Ein Kontinent entdeckt das Gleis

Sydney, Melbourne, Adelaide, Perth: Australiens Metropolen setzen beim Personentransport auf die Schiene. Sydney plant die Erweiterung der zu den Olympischen Spielen 2000 eingerichteten Light Railway; der Baubeginn wird für 2005/2006 erwartet. Perth ist bekannt für die historische Tram von 1899. Weil immer mehr Menschen immer weiter ins Umland pendeln, baut die Stadt eine 70 Kilometer lange doppelgleisige Bahnstrecke zur Anbindung der Vororte im Süden.

Millionen warten auf die Schiene »

Hanoi im Norden ebenso wie Ho-Chi-Minh-City im Süden: Beide vietnamesischen Städte boomen – und ersticken im Verkehr. Bahnen sollen die Situation entspannen. Hanoi hatte erst 1991 das innerstädtische Bahnnetz abgebaut und durch Busverbindungen ersetzt. Jetzt beginnt die Stadt mit dem Bau einer S-Bahn, die 2010 ihren Betrieb aufnehmen und bis zu 100.000 Passagiere pro Tag befördern soll. Ho-Chi-Minh-City plant noch größer: Das künftige Metronetz, dessen erste Linien seit 2004 im Bau sind, soll bis 2020 über 195 Kilometer Strecke umfassen und in einem zweiten Schritt auch ins Umland hinaus ausgeweitet werden.



Bahnboom sogar im Autoland

Das Autoland schlechthin entdeckt die Bahn – zumindest in den Städten: In den USA wurden 2004 neue Stadtbahnssysteme in Houston, Camden und Trenton eröffnet. Aus vielen großen US-Städten ist die Straßenbahn seit langem nicht mehr wegzudenken. Das Netz von New Orleans beispielsweise besteht seit 1835, der erste Cable Car in St. Francisco fuhr 1873.



» Metropolen setzen auf öffentlichen Nahverkehr

Ciudad de México, Guadalajara und Monterrey: In Mexiko gibt es drei Stadtbahnnetze. Die West-Ost-Verbindung in Monterrey verläuft ober-, die Nord-Süd-Verbindung unterirdisch. Die Hauptstadt verfügt neben dem Tren Ligero mit einer historischen Straßenbahn im kolonialen Stadtteil Coyoacán über eine Touristenattraktion – und mit insgesamt 450 Kilometer Strecke über eines der größten Trolleybus-Netze der Welt. Auf den 15 Linien hängen mehr als 400 Busse am Fahrdraht.



Entlastung für die Überlandstraßen: Auch die Türkei setzt für die Zukunft verstärkt auf die Schiene.

Beitrittskandidaten Bulgarien und Rumänien. Beide Regierungen haben die Restrukturierung der Bahnen angeschoben. Und auch die noch immer von den Kriegsfolgen gezeichneten Länder des westlichen Balkan setzen wieder auf die Eisenbahn: Das in einem „Memorandum of Understanding“ mit der EU-Kommission skizzierte Infrastrukturprogramm für Kroatien, Serbien und Montenegro, Mazedonien, Bosnien-Herzegowina und Albanien mit einem geschätzten Volumen von rund 16 Mio. € enthält auch die Instandsetzung von rund 4.300 Kilometer Schienenwegen.

Sonderkonjunktur in der Türkei, großes Potenzial in Russland

Eine Sonderkonjunktur sehen alle Fachleute für den Bahnmarkt in der Türkei voraus. In die Schiene war am Bosphorus seit den 1950er Jahren kaum noch investiert worden, entsprechend fuhren die Bahnen zuletzt Millionenverluste ein. Das soll sich nun grundlegend ändern: Die türkische Bahn will einen Teil ihres Schienennetzes auf modernen Standard bringen, auch, um Entlastung für die Überlandstraßen zu schaffen. Auf Grund der angespannten finanziellen Lage konzentriert sich das Staatsunternehmen zunächst auf den Aus- und Umbau der wichtigen Strecke Istanbul – Ankara. Allein in die erste Hälfte der Strecke von der Hauptstadt bis nach Eskisehir, die bis Dezember 2005 fertiggestellt werden soll, investiert die Türkei 13,2 Mrd. €.

Mit einem geschätzten Volumen von rund 6,3 Mrd. € für 2004 bis 2006 verfügt Russland

über den mit Abstand umfangreichsten Bahnmarkt in Mittel- und Osteuropa. Bedarf besteht vor allem bei der Instandhaltung der Infrastruktur: Das russische Bahnnetz ist mit über 140.000 Kilometern das längste in der Region. Und: In vielen Gegenden bildet die Schiene das Rückgrat der verkehrlichen Erschließung; rund 37.000 Siedlungen sind über die Straße gar nicht zu erreichen. Die im Zuge der Reform umgestaltete und jetzt als Aktiengesellschaft geführte Russische Bahn RZD erzielte in den vergangenen Jahren beachtliche Erfolge, vor allem im rasch expandierenden und zunehmend profitablen Gütertransport. Allein im ersten Halbjahr 2004 realisierte die RZD – unter Einrechnung des nach wie vor defizitären Personenverkehrs – einen Gewinn von rund 140 Mio. €.

Auf Grund des extrem großen Netzes bildet Russland den größten Markt für Fahrwegkomponenten in Osteuropa; ein Großteil der in stand zu haltenden Strecken liegt östlich des Ural. Entsprechend hoch sind die Investitionen, die die RZD plant: Das strategische Konzept zur Entwicklung und Rekonstruktion der Eisenbahnobjekte bis 2010 umfasst knapp 37 Mrd. €. Im selben Zeitraum will das Unternehmen die Güterbeförderung auf 2,0 Mrd. Tonnenkilometer (2004: 1,4 Mrd.) und die Zahl der beförderten Personen auf 1,8 Mrd. (2004: 1,3 Mrd.) steigern. Wichtigste Projekte sind der Ausbau der Transsibirischen Eisenbahn und der Baikamur-Magistrale (BAM) zur Steigerung des Containerverkehrs sowohl in Richtung Westeuropa als auch nach China.

Die Verantwortlichen denken längst über die Grenzen von „Mütterchen Russland“ hinaus. Gemeinsam mit den Nachbarstaaten planen sie eine neue Eisenbahnlinie von Kazvin (Iran) nach Astará (Aserbeidschan). Gelingt das Projekt, entsteht eine attraktive Konkurrenz zur Fährverbindung auf dem Kaspischen Meer, die derzeit noch von der Unterbrechung des Bahnverkehrs zwischen Russland und Iran vor 14 Jahren profitiert: Der Zeitgewinn gegenüber dem Schiffsweg soll zwischen fünf und 14 Tagen betragen.

China braucht mehr Transportkapazität

Auch im Dialog mit dem großen Nachbarn China geht es um Schienenprojekte, um den immer intensiveren Güteraustausch – die derzeitige jährliche Frachtmenge von rund 30 Mio. Tonnen soll sich bis 2010 verdoppeln – verkraf-

ten zu können. Umgerechnet rund 340 Mio. € investiert Russland beispielsweise in die Modernisierung der 365 Kilometer langen Strecke von Karimskaja in Sibirien zur Grenzstadt Sabaikalsk; 3,8 Mrd. € soll der Bau einer Parallelstrecke kosten. Ebenfalls in gemeinsamer Planung: eine Eisenbahnstrecke zwischen Kamyshowaja im Rayon Chassan und der chinesischen Stadt Hunchun – ein wichtiges Bindeglied für den internationalen Transportkorridor Primorje 2, der die Nordprovinzen Chinas mit Japan, den USA und den asiatisch-pazifischen Anrainerstaaten verbinden soll.

Der chinesische Wirtschaftsboom brachte auch einen kräftigen Aufschwung für den Bahnmarkt im „Reich der Mitte“: Der gigantische Rohstoffbedarf der verarbeitenden Industrie löste eine riesige Nachfrage im Transportwesen

aus. Ein Beispiel verdeutlicht die Dimensionen: Um im Sommer 2004 einen drohenden Stromengpass abzuwenden, musste die chinesische Eisenbahn innerhalb weniger Wochen 6 Mio. Tonnen Kohle zusätzlich transportieren – rund 6.800 Waggons täglich. Amtlichen Angaben zufolge beförderte die Bahn allein im ersten Halbjahr 2004 481 Mio. Tonnen Kohle.

Noch im Jahr 2004 fiel in der Volksrepublik der Startschuss für das erste der drei großen Zukunftsprojekte auf der Schiene: der Bau einer 1.500 Kilometer langen Strecke zwischen Shanghai und Hongkong. Daneben sind im Südosten Verbindungen von Kunming (Yunnan) nach Vietnam, Myanmar und Thailand geplant, die an die jeweiligen nationalen Netze anschließen sollen. Und im Westen plant China eine Verbindung von Kashi (Kashgar) nach Peshawar

Tägliches Transportmittel für Millionen Menschen in der „Boom Town“: Die U-Bahn von Shanghai zählt zu den modernsten der Welt.





Wachsender Bedarf für einen leistungsfähigeren Schienenverkehr: Indien verfügt über eines der größten Bahnnetze der Welt. Zahlreiche Modernisierungsprojekte sind im Gang; die Regierung fördert zudem private Investitionen in die Schiene.

an der pakistanisch-afghanischen Grenze. Um das starke Wachstum zu finanzieren, gab die chinesische Regierung das staatliche Eisenbahnmonopol auf und öffnete das Netz für internationale Investoren.

Das indische Bahnnetz wird Schritt für Schritt modernisiert

Liberalisierung des Bahnmarktes lautet auch die Devise in Indien, dessen Wirtschaft seit Anfang der 1990er Jahre beständig jährliche Wachstumsraten von 6 bis 7 % aufweist. Seit einiger Zeit fördert die Regierung Joint Ventures der staatlichen Eisenbahngesellschaft, etwa mit Hafentreibern oder Bundesstaaten, um die Investitionen in die Schiene anzukurbeln. 2002 verabschiedete das zuständige Ministerium Richtlinien für die Beteiligung privater Unternehmen am Eisenbahnverkehr und bietet seither gezielt sechs verschiedene Modelle der Public Private Partnership (PPP) an. Der Sub-

kontinent ist geprägt durch schroffe Gegensätze, auch was sein Eisenbahnnetz – in über 150-jährigem Bestehen zum zweitgrößten der Welt gewachsen – anbetrifft. Während auf einigen Strecken noch Dampflokotiven verkehren, plant Indian Railways für das so genannte „Golden Quadrilateral“ zwischen den Millionenstädten Delhi, Mumbai, Kalkutta und Chennai bereits Hochgeschwindigkeitszüge und probt den Einstieg in den Ticketverkauf per Handy. An allen Ecken und Enden des Bahnnetzes wird gebaut: 2004 waren mehr als 240 große Projekte im Gang. Das indische Kabinett verabschiedete 2004 neun weitere Vorhaben im Wert von rund 510 Mio. € für die kommenden Jahre. Das Paket enthält den Bau sechs neuer Verbindungen, die Umspurung zweier Strecken sowie den zweigleisigen Ausbau von 1.100 Kilometer Bahnlinie. Die Asiatische Entwicklungsbank ADB gewährte Indien einen Kredit über fast 250 Mio. €, um eine Reihe kleinerer Aus-



Nachgefragt



Shri R.K. Singh
Präsident des Railway Board
im Eisenbahnministerium der
Republik Indien

Unsere staatliche Eisenbahngesellschaft Indian Railways betreibt eines der größten Schienennetze der Welt. Es umfasst mehr als 63.000 Kilometer Gleiswege; landesweit gibt es rund 7.000 Bahnstationen. Indian Railways beschäftigt über 1,6 Millionen Menschen. Mit einem Transportvolumen von durchschnittlich elf Millionen Fahrgästen und 110 Millionen Tonnen Gütern pro Tag stellen Züge in Indien einen wesentlichen Teil der Mobilität sicher. Das Schienennetz bildet einen elementaren Pfeiler für das weitere wirtschaftliche Wachstum unseres Landes. Wir unternehmen deshalb enorme Anstrengungen, um die Leistungsfähigkeit und die Effizienz unserer Bahnen zu verbessern. Die bereits beschlossenen Modernisierungsprogramme sehen Investitionen in Höhe von umgerechnet rund 5 Mrd. € vor. Sie beinhalten Verbesserungen der Infrastruktur (Gleise, Brücken, rollendes Material etc.) ebenso wie organisatorische Veränderungen. Einen der ersten und wichtigsten Schritte bildet die Umsetzung des Sicherheitspakets von Indian Railways, um einen unfall- und störungsfreien Verkehr auf der Schiene zu verwirklichen. Unser Ziel ist ein modernes, attraktives und zuverlässiges Bahnsystem, das einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen ökonomischen Entwicklung Indiens leisten kann.

bau- und Elektrifizierungsprojekte im Bahnnetz zu finanzieren. Seit 1992 arbeiten die südostasiatischen Nachbarstaaten Kambodscha, Laos, Myanmar, Thailand und Vietnam sowie die chinesische Provinz Yunnan im Staatenbund „Greater Mekong Subregion“ (GMS) zusammen, um sich gegenseitig in der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung zu unterstützen. In einem „Cross Border Transport Agreement“ bekräftigten die Regierungen Ende 2003 erneut ihren Willen, die Grenzen für den Waren- und den Personenverkehr zu öffnen – auch auf der Schiene. Das Paradestück unter den Großvorhaben: eine durchgängige Zugverbindung von Singapur durch Malaysia, Thailand, Kambodscha und Vietnam nach Kunming in Südchina, mehr als 5.500 Kilometer lang und nach früheren Schätzungen zwischen umgerechnet 1,8 und 2,0 Mrd. € teuer. Für erste Teilstrecken allerdings sind die Planungen bereits weit fortgeschritten.

Vor allem die so genannten „Tigerstaaten“ wollen ihrem Namen Ehre machen und eröffnen damit der bahntechnischen Industrie neue Potenziale. Die Flutkatastrophe vom Dezember 2004 wird diese Entwicklung nach Meinung von Wirtschaftsexperten zwar verzögern, aber nicht stoppen.

Positive Signale für die Bahnindustrie kommen seit kurzem sogar aus Afrika. Im Süden des Kontinents beispielsweise lockt die südafrikanische Staatsbahn private Investoren und engagiert sich zunehmend außerhalb der Heimat, etwa in Kenia, Tansania oder Ghana. Im Norden bauen unter anderem Libyen und Tunesien neue Strecken. Und selbst im bürgerkriegszerrissenen Sudan wurde 2004 mit der Reaktivierung von Bahnverbindungen begonnen.

Global gesehen und bei mittel- bis langfristiger Orientierung: Der Bahnmarkt bleibt ein Wachstumsmarkt.



**Portfolio erweitert**

Mit Akquisitionen baut Vossloh sein internationales Engagement aus.

Moderner Bahnverkehr

Vossloh erarbeitet Lösungen für den Bahnverkehr der Zukunft.

PPP – ein Weg zu Investitionen

Mit einer Studie zu Finanzierungsmöglichkeiten setzt Vossloh Impulse.

Highlights 2004

Trotz des schwierigen Umfelds war Vossloh 2004 erfolgreich.

Erfolgsstrategie Spezialanbieter

Die Bahnmärkte verändern sich – und eröffnen Chancen. Mit der Neuausrichtung hat Vossloh die Weichen gestellt, den Umbruch erfolgreich zu nutzen und weiter zu wachsen. Konsequenter international ausgerichtet, fokussiert auf attraktive Spezialmärkte und in vielen Bereichen Markt- und Technologieführer, agieren die Geschäftseinheiten des Konzerns wie unabhängige mittelständische Gesellschaften. Mit Initiativen wie der Studie zum Thema Public Private Partnership arbeitet das Unternehmen zudem daran mit, das Umfeld für mehr Investitionen im Bahnbereich zu verbessern.



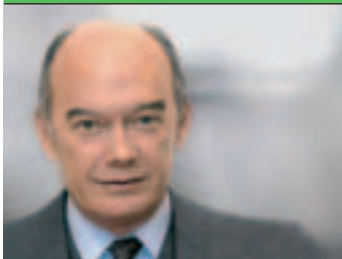
Auch im Jahr 2004 baute Vossloh sein internationales Engagement zielstrebig weiter aus. Die Aktivitäten zielen darauf ab, dem globalen Spezialisten aus Werdohl vielversprechende neue Märkte zu eröffnen. So ist die Akquisition des Lokomotivenwerks Albuixech von Alstom in der Nähe von Valencia/Spanien (weitere Informationen dazu auf Seite 37) verbunden mit der zukunftssträchtigen Erweiterung des Produktprogramms um dieselelektrische Fahrzeuge.

Mit dem Erwerb der Schienenbefestigungsaktivitäten der weltweit tätigen Delkor-Gruppe verschaffte sich Vossloh nicht nur eine gute Ausgangsposition auf dem zwar kleinen, aber mittel- und langfristig durchaus interessanten australischen Markt. Das Unternehmen auf dem fünften Kontinent bietet Vossloh auch neue Möglichkeiten im gesamten asiatisch-pazifischen Raum – eine der wichtigsten Wachstumsregionen für die Bahn. Sie besticht durch immense Potenziale sowohl im Schienengüterverkehr der wirtschaftlich boomenden Länder als auch im Personentransport, weil in den rasant wachsenden Metropolen ebenso wie über weite Strecken

hinweg immer mehr Menschen „auf Achse“ sind. Und: Die hoch spezialisierten Delkor-Produkte bieten auch Lösungen für Herausforderungen auf dem europäischen Markt, wenn es beispielsweise um die vielfach anstehende Lärmsanierung von Bahngleisen auf Brücken geht.

Durch Mehrheitsbeteiligungen an JS Industries Private Ltd. mit Sitz in Hyderabad und an Beekay Engineering & Casting Ltd. in der „Stahlstadt“ Bhilai besitzt Vossloh Cogifer seit kurzem Marktpräsenz in Indien. Mit Vossloh-Unterstützung wird der Weichenhersteller JS verstärkt in elektronisch gesteuerte Produktionsverfahren und die weitere Verbreiterung seines Produktportfolios investieren; die Gießerei Beekay ist der größte indische Produzent von Manganherzstücken und hat sich mit einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis aussichtsreich im internationalen Wettbewerb positioniert. Auch auf dem Subkontinent selbst dürfte es auf Grund des ehrgeizigen Modernisierungsprogramms der indischen Eisenbahnen zu einer deutlich höheren Nachfrage nach Produkten und Technologien kommen: Das indische Eisenbahnnetz zählt zu den größten weltweit.

Nachgefragt



Antonio Monfort Bernat
Generalsekretär für Infrastruktur
im Verkehrsministerium
des Königreichs Spanien

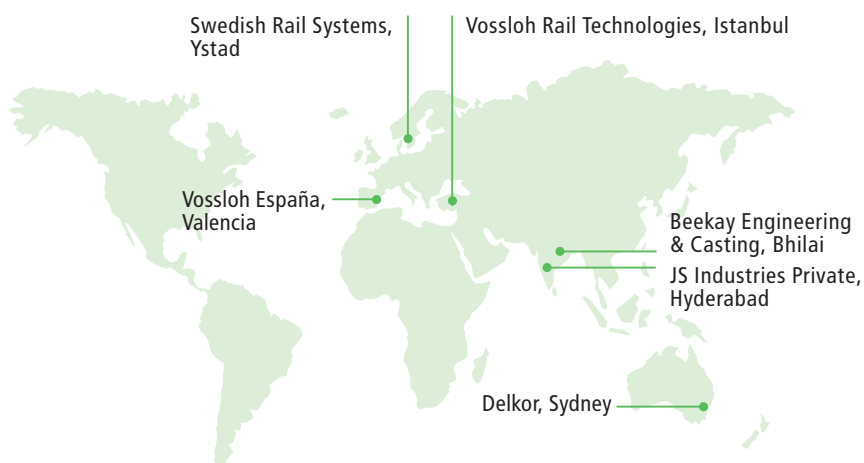
Spanien setzt auf die Schiene. Unser Land hat in den vergangenen Jahren hohe Summen in den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken wie in die Modernisierung von Strecken des bestehenden Netzes investiert. Allein im Jahr 2004 flossen mehr als 6 Mrd. € in das Eisenbahnsystem, ein großer Teil davon in neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, die künftig unsere Metropolen immer enger verbinden. Diese Strecken sind gleichzeitig wichtige Teile des geplanten Transeuropäischen Bahnnetzes. Gemeinsam mit der Europäischen Union denken wir zudem darüber nach, eine Bahnverbindung auf den afrikanischen Kontinent zu schaffen.

Mit der Übernahme des Lokomotivenwerks in Albuixech bei Valencia ist der Vossloh-Konzern jetzt nicht mehr nur mit Produkten, sondern auch mit einer wichtigen Fertigungslinie in Spanien präsent. Wir freuen uns, dass Vossloh sich für unser Land entschieden hat, um seine Produktionskapazitäten deutlich auszuweiten. Wir sind sicher, dass dieses Projekt erfolgreich verlaufen und die Erwartungen aller Beteiligten erfüllen wird.



Eine Sonderkonjunktur für die Bahn erwarten alle Experten in den kommenden Jahren in der Türkei, wo Vossloh 2004 die Tochtergesellschaft Vossloh Rail Technologies Ltd. gegründet hat – übrigens in Anwesenheit des türkischen Ministerpräsidenten Recep Tayyip Erdogan und von Bundeskanzler Gerhard Schröder. Vossloh unterstützt die türkische Bahn TCDD aktiv auf ihrem Privatisierungsweg. So bereitet das Unternehmen mit türkischen und anderen europäischen Partnern interessante Geschäftsmodelle für verschiedene Infrastrukturvorhaben vor.

2004 verstärkte der Vossloh-Konzern zudem seine Aktivitäten in Skandinavien. Vossloh Cogifer erwarb von der HeidelbergCement AG deren Tochtergesellschaft Swedish Rail Systems AB (SRS) mit Sitz in Ystad. Das südschwedische Unternehmen produziert Weichen und handelt mit Gleisbaumaterial. Mit SRS gewann Vossloh weitere Kunden auf dem skandinavischen Markt und kann zugleich operative Synergien mit den bisherigen Unternehmensaktivitäten in dieser Region realisieren.



Nicht zuletzt für die rasche und erfolgreiche Integration neuer Tochterunternehmen in die Prozesswelt des Gesamtunternehmens erhielt Vossloh die Auszeichnung „Best Practice 2004“ des Instituts für Produktivität und Qualität (IPQ). Der Preis wird jährlich an ein Unternehmen vergeben, das seinen Erfolg wesentlich der Effektivität seiner Geschäftsprozesse sowie seiner Praxis der laufenden, zeitnahen, unternehmens- und marktspezifischen Optimierung verdankt und damit den Unternehmenswert sichtbar erhöht hat.

Akquisitionen, Tochtergesellschaften, Joint Ventures: Vossloh erweitert gezielt sein Unternehmensportfolio.



Mit neuen Produkten auf neue Märkte: Mit dem Erwerb des Lokomotivenwerks in Albuixech bei Valencia gelang Vossloh der Einstieg ins Segment der dieselelektrischen Loks.

Vossloh erarbeitet Lösungen für den Bahnverkehr der Zukunft

Mehr Sicherheit, mehr Effizienz, mehr Wirtschaftlichkeit, mehr Komfort, mehr Umweltschutz, mehr frühzeitige Ausrichtung auf die künftige Nachfrage: Der moderne Bahnverkehr sieht sich mit einer Vielzahl von Anforderungen konfrontiert, wenn das Rad-Schiene-System seine wichtige Stellung im Zusammenspiel der Verkehrsträger ausbauen will. Mit marktorientierten Neu- und Weiterentwicklungen setzt Vossloh als Spezialanbieter wichtige Impulse für die Zukunftsfähigkeit der Bahnen.

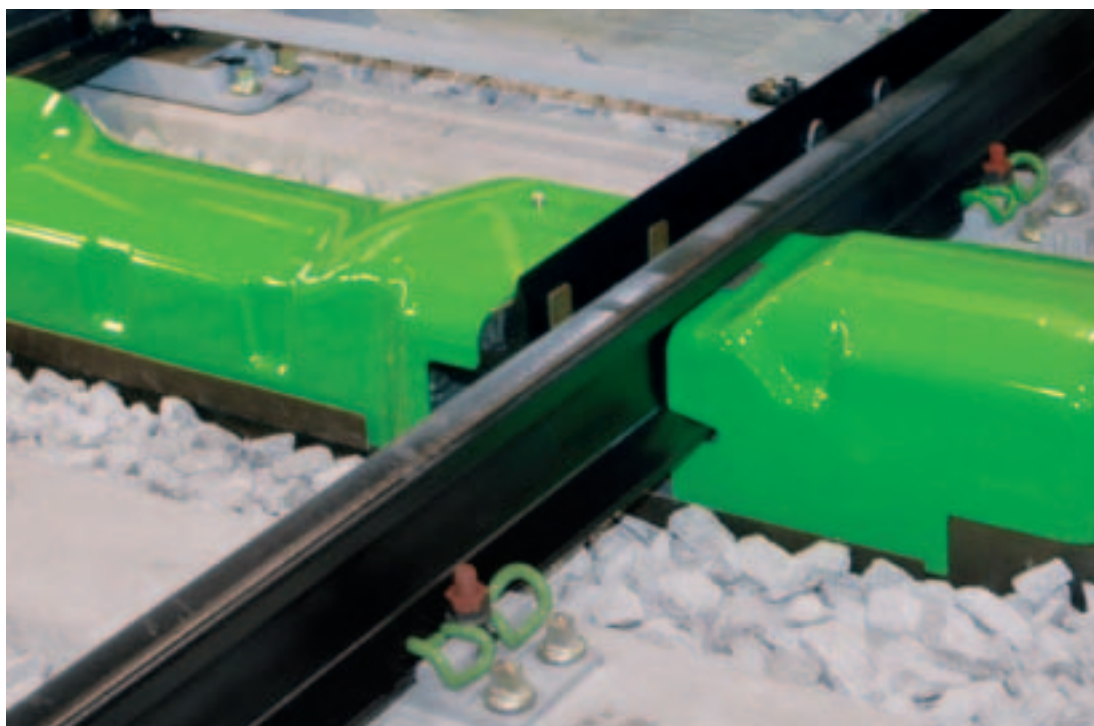
Bestes Beispiel: das innovative Schienenbefestigungssystem W 25, von Vossloh Fastening Systems bei der InnoTrans 2004 in Berlin, der weltgrößten Bahnfachmesse, als Prototyp vorgestellt und 2005 in der Betriebserprobung im Netz der Deutschen Bahn AG. Die exzellenten technischen Eigenschaften von W 25 resultieren aus geometrischen Neugestaltungen der Hauptkomponenten Spannklemme und Winkel führungsplatte. Sie ermöglichen eine neuartige Abtragung der bei Überfahrt auf die Schiene wirkenden Kräfte. Weil die Befestigung größere vertikale Schwingungen „abfedert“, kann die Schiene elastischer gelagert werden, ohne dass es zu Problemen mit der Spurnauigkeit kommt. Im Betrieb bietet diese höhere Elastizität erheb-

liche Vorteile: Sie reduziert die Belastung und somit den Verschleiß des Schotters, verursacht weniger Lärm und erhöht den Fahrkomfort. W 25 ist vor allem für den Einsatz im Hochgeschwindigkeitsverkehr konzipiert und wurde von Vossloh zum Patent angemeldet.

Noch mehr Schalldämmungseffekte lassen sich erreichen, wenn das neue Schienenbefestigungssystem aus Werdohl in Kombination mit den hochelastischen Schienenlagerungen von Delkor verbaut wird. Die Ingenieure der jungen australischen Vossloh-Tochter sind spezialisiert auf die Minimierung von Vibrationen und Schall. Und mit der Skl 24 stellt Vossloh erstmals auch eine Spannklemme für den Rippenplatten-Oberbau zur Verfügung, die den Einsatz von so genannten weichen Zwischenlagern in diesem Gleissegment erlaubt. So verschleißt die Schiene weniger schnell – und die Überfahrt verursacht weniger Lärm.

Mehr Sicherheit bei weniger Wartungsaufwand verbindet die neue Generation von Steuerungs- und Zustandsüberwachungseinrichtungen, die Vossloh Switch Systems auf der InnoTrans 2004 präsentierte. Hinter der Bezeichnung Easyswitch verbirgt sich eine ohne großen Aufwand direkt ins Gleis integrierbare Weichensteuerung. Sie ist modular aus drei so genannten Plug-and-Play-Einheiten – Antrieb, Sicherung und Positionser-

Modernste Technik für hohe Effizienz bei geringem Wartungsaufwand: Zustandsüberwachungseinrichtungen von Vossloh lassen sich direkt ins Gleis integrieren.





Lösungen für den Schienenverkehr von morgen: Auch bei der Weiterentwicklung der Schienenbefestigungssysteme setzt Vossloh Impulse für die Zukunftsfähigkeit der Bahn.



kennung – aufgebaut, die sich innerhalb kürzester Zeit austauschen lassen. Bei Survaig NG handelt es sich um ein Ferndiagnosesystem zur Wartungsunterstützung; spezielle Analysen ermöglichen es, Leistungsverluste bei Weichen und Schienenkreuzungen frühzeitig zu erkennen. Beide Innovationen tragen zu einem effizienteren Bahnbetrieb bei und haben bereits erfolgreich den Praxistest bei der französischen Staatsbahn bestanden.

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien bilden eine wesentliche Grundlage für den leistungsfähigen Bahnbetrieb der Zukunft. Höhere Pünktlichkeit, schnellere Abwicklung des Zugverkehrs, gesteigerte Streckenkapazität, optimierter Personaleinsatz, minimierte Betriebskosten: Das sind die Vorteile des neuen Betriebszentralenkonzepts für das Netz der Deutschen Bahn (nähere Informationen dazu

auf Seite 36). Bei diesem weltweit größten und wichtigsten Automatisierungsvorhaben im Eisenbahnverkehr, das 2004 abgeschlossen wurde, hatte Vossloh Information Technologies die Federführung des Entwicklungskonsortiums inne. Die Vossloh-Gesellschaft präsentierte bei der InnoTrans 2004 noch weitere Neuheiten. So kann die Adaption des Betriebsleitsystems Alister für Regional- und Nahverkehrsnetze deren Wirtschaftlichkeit deutlich verbessern. Ein infrastrukturunabhängiges GPS-basiertes Dispositionssystem für Züge übermittelt und überwacht gleichzeitig betriebs- und wartungsrelevante Daten.

Moderne IT schafft auch mehr Reisekomfort. So lassen sich mit Hilfe eines UIC-Datenzugbusses von Vossloh nicht nur die Klimaanlage von Zügen energiesparender betreiben. Über die zugweite Automatisierung sind auch die

Mehr Komfort für Bahnreisende: Fahrgastinformationssysteme mit „elektronischer Tinte“ gehen 2005 bei Vossloh in die Serienproduktion.



elektronische Platzreservierung und die seiten-selektive Türfreigabe bequem zu steuern. Und die Fahrgastinformationssysteme mit „elektronischer Tinte“, die Mitte 2005 bei Vossloh in Serienproduktion gehen, verbinden hervorragende Lesbarkeit mit äußerst geringem Energieverbrauch, geringer Einbautiefe und niedrigem Gewicht. Deshalb wird unter anderem der künftige Berliner Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof mit den Vossloh-Modulen ausgestattet.

In der Folge der fortschreitenden Liberalisierung der Bahnmärkte erst im Entstehen begriffen ist ein völlig neues Betätigungsfeld, für das Vossloh Information Technologies 2004 bereits eine erste Lösung vorlegte: AccessPlan ist die Online-Abwicklung des „Bid-and-Offer“-Prozesses zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Verhandlung um den Zugriff auf eine Trasse. Das Tool sichert eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, um die vorhandenen Netze optimal zu nutzen und die zukünftige Infrastruktur effizient zu planen. Will bei weiter „deregulierten Bahnen“ ein Verkehrsunternehmen einen Zug von A nach B fahren lassen, muss es eine Trasse beim Infrastrukturbetreiber bestellen. Dieser kann die Anfrage annehmen oder ablehnen, eventuell auch ein Gegenangebot unterbreiten. AccessPlan standardisiert dieses „Verhandlungsverfahren“ und wickelt es auf elektronischem Weg teilautomatisch ab – und spart so erhebliche Zeit und Kosten für beide Seiten.

Dass sich Leistung und Umweltverträglichkeit nicht ausschließen, beweisen die Entwicklungen bei Vossloh Locomotives. Publikumswirksam wurde bei der InnoTrans 2004 das erste Exemplar der neuen Streckenlokomotive MaK 2000-4 BB auf den Namen „Boreas“ getauft. Die mit 2.700 kW stärkste vierachsige einmotorige dieselhydraulische Lok der Welt verfügt über ein in dieser Leistungsklasse (noch) ungewöhnliches Innenleben: Ein Filtersystem aus porösen Keramikelementen befreit die Motorenabgase von mehr als 99 % der Rußpartikel – ohne jegliche Einbußen bei der Zug- und Schubkraft. Die „grüne Lok“ von Vossloh, geeignet vor allem für den schweren Güterzugdienst, unterschreitet damit bereits heute Abgasgrenzwerte, die nach Ansicht von Fachleuten in fünf bis zehn Jahren als Standard zu erwarten sind.

Im Hinblick auf die Luftreinhaltung hatte die Schweizer SBB Cargo 2004 insgesamt 59 Dieselloks des Typs Am 843 mit speziellen Rußpar-



tikelfiltern bei Vossloh in Auftrag gegeben, 36 Fahrzeuge wurden bereits 2004 geliefert. Und auch die Deutsche Bahn AG erklärte mittlerweile, künftig nur noch Diesellokomotiven mit Partikelfiltern anschaffen zu wollen, damit die Schiene nicht auf mittlere Sicht ihren Umweltvorsprung vor dem Pkw- und Lkw-Verkehr verliere.

Schiene statt Straße: Auf dieses umweltfreundliche Modell setzen weltweit immer mehr Städte, um ihre Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Ob beruflich bedingt oder auf Grund einer immer raumgreifenderen Freizeitgestaltung: Die Mobilität der Menschen wächst. Vor allem in Ballungsgebieten ist deshalb eine Renaissance des öffentlichen Personennahverkehrs zu beobachten. Vossloh ging 2004 so häufig wie noch nie in der Unternehmensgeschichte als Sieger aus Ausschreibungen für Straßenbahnprojekte hervor: in Paris, Nizza und Marseille ebenso wie in Athen und Amsterdam, in Berlin und Brüssel, in Warschau, Posen, Danzig und Krakau, in Zürich, Mailand und Ostrau – und nicht zuletzt in Isfahan und Täbris.

„Made by Vossloh“ sind beispielsweise die neuen Straßenbahnstrecken in Valenciennes/ Frankreich: Vossloh Infrastructure Services und Vossloh Cogifer zeichnen für die gesamte Trasse, die Oberleitung und die Signaltechnik verantwortlich. Die erste Linie, mehr als neun Kilometer

Sauber und kraftvoll:
In der „grünen Lok“ von Vossloh reinigt ein Rußpartikelfilter die Abgase – ohne Einbußen beim Leistungsvermögen.



Wenn immer mehr Menschen auf Achse sind: Vor allem Ballungsgebiete erleben eine Renaissance des öffentlichen Nahverkehrs.

lang und mit 19 Haltestellen, soll im Juni 2006 eingeweiht werden. Insgesamt 25 Gleiskreuzungen, Abzweige und Ausfahrten: Die Straßenbahngesellschaft in Genf / Schweiz setzt bei der Verlängerung ihrer Linie 17 nach Acacia auf hochwertige Produkte der Vossloh-Gesellschaft Kihn; sie ist auch Lieferant beim aktuellen Ausbau der Verbindung nach Grand Lancy.

In Turin schließlich realisiert Vossloh Infrastructure Services wesentliche Teile des neuen vollautomatischen Metrosystems der Stadt, das einmal bis zu 15.000 Menschen pro Stunde transportieren soll. Die Vossloh-Spezialisten bringen ihre umfassenden Erfahrungen aus der Realisierung ähnlicher Projekte, etwa in Lille, Orly, Toulouse und Rennes, ein. Das erste Teilstück in Turin – knapp zehn Kilometer lang und mit 15 Haltestellen – wird zu den Olympischen Winterspielen 2006 in Betrieb gehen.

Die Signale stehen weiterhin auf Wachstum

Da Vossloh trotz des wirtschaftlich schwierigen Umfelds nicht von seinen Ergebniszielen ab-

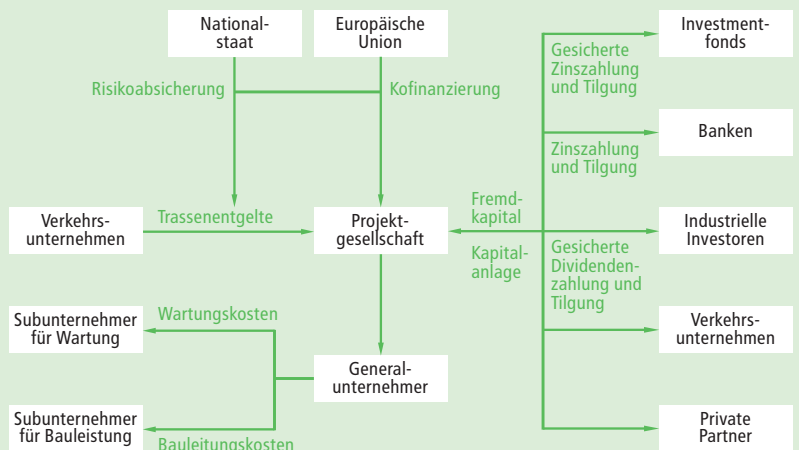
rücken muss, bleibt die Option des weiteren Wachstums uneingeschränkt bestehen – auch über weitere Akquisitionen hinaus. Denn Vossloh sucht aktiv nach Wegen, vor allem die Länder Mittel- und Osteuropas dabei zu unterstützen, ihre Bahnen zu modernisieren. Das Dilemma: Der Markt für Produkte der Bahntechnik ist in Mittel- und Osteuropa mit rund 13,2 Mrd. € für 2004 bis 2006 zwar sehr attraktiv, die Wachstumserwartung positiv. Angesichts der prekären Staatsfinanzen stehen jedoch viele Investitionsvorhaben im Stau, oft können selbst zugesagte Zuschüsse der Europäischen Union nicht abgerufen werden, weil die nationale Anschlussfinanzierung nicht gesichert ist.

Vor diesem Hintergrund ließ Vossloh 2004 in einer Grundlagenstudie die Möglichkeiten der Stimulierung von Investitionen im Rahmen privater Finanzierungsmodelle, so genannter Public Private Partnerships (PPP), prüfen. Ergebnis: Vossloh sieht gute Chancen für PPP-Projekte, wenn die Partner ein gemeinsames Interesse an der erfolgreichen Realisierung haben und eine für jede Seite faire Aufteilung



Public Private Partnership: ein vielschichtiges Beziehungsgeflecht

Projekte in Public Private Partnership (PPP) bieten wesentliche Effizienz- und Zeitvorteile gegenüber herkömmlichen Bau-, Finanzierungs- und Betriebsmodellen. Sie stellen aber auch hohe Anforderungen an die Beteiligten auf privater wie auf öffentlicher Seite. Denn es gilt, eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen unter einen Hut zu bekommen. Oft wird in Diskussionen einseitig auf den Vorzug der privaten Kofinanzierung abgehoben. Berücksichtigt werden müssen jedoch auch die Absicherung der Risiken, etwa die gesicherte Refinanzierung der Investition über Nutzungsentgelte.



der Chancen und Risiken stattfindet. Insbesondere in Wachstumsregionen wie den neuen EU-Mitgliedsstaaten, der Türkei und Asien kann PPP ein Schlüssel sein, um die notwendige Eisenbahninfrastruktur zu realisieren.

Noch hält sich selbst in Westeuropa die Zahl der PPP-Projekte im Bahnsektor in Grenzen. Wichtigste aktuelle Infrastrukturmaßnahme: der 2001 begonnene Bau der rund 100 Kilometer langen High Speed Rail Line (HSL) Zuid von Antwerpen/Belgien nach Amsterdam/Niederlande. Die Strecke von der holländischen Hauptstadt bis zur belgischen Grenze wird über ein PPP-Modell finanziert. Private Investoren übernehmen die Kosten des Baus und der Unterhaltung bis 2030. Die niederländische Regierung bleibt im Besitz der Strecke, zahlt den Investoren jedoch eine jährliche Nutzungsgebühr. Beim Bau der Betuwe-Linie, einer doppelgleisigen Güterschnellverkehrsstrecke vom Hafen Rotterdam zur deutschen Grenze bei Emmerich, konzentriert sich das private Engagement auf die Planung und den Bau verschiedener Tunnel und Brücken.

Erste Erfahrungen liegen vor

Über Erfahrungen mit innovativen Finanzierungsmodellen verfügt Vossloh – wenn auch in kleinerem Rahmen – sogar im eigenen Haus. Partner Angel Trains baute den ersten privat finanzierten Leasing-Lokomotiven-Pool auf und gilt mit Investitionen in rollendes Material von bislang 3,8 Mrd. € als erfolgreichster Anbieter in Europa. Angel Trains Cargo hat mehr als 90 dieselhydraulische Vossloh-Lokomotiven im Leih-Portfolio – Tendenz steigend. Denn das Unternehmen rechnet in den kommenden drei bis fünf Jahren mit einem durchschnittlichen Wachstum von 20 % beim Umsatz und bei der Anzahl der Fahrzeuge.

Zweites Beispiel: Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat für die Marschbahn von Hamburg nach Westerland Vossloh-Lokomotiven im Wege des „Traktions-Providings“ angemietet. Es beinhaltet die tägliche Bereitstellung voll gewarteter und betankter Dieselloks für die Wendezüge; vereinbart ist die zehnjährige Vorhaltung der Lokomotiven.

PPP als Aufgabe für Spezialisten

Die Vossloh-Studie zu Public Private Partnership richtet das Augenmerk vor allem auf „die große Lücke zwischen theoretischem Bedarf und verfügbaren Haushaltsmitteln für Investitionen in die Schieneninfrastruktur und das Rollmaterial“ in Mittel- und Osteuropa. Und: „Neben den finanziellen Einschränkungen besteht in einigen Ländern auch ein operatives Defizit an Planungs-, Finanzierungs- und Projektrealisierungskompetenz der öffentlichen Hand.“ PPP-Projekte könnten „über den gesamten Lebenszyklus der Infrastruktur von der Planung bis zum Betrieb unternehmerische Kompetenz und Kreativität zur Optimierung der Gesamtleistung“ nutzen. Neben Effizienzgewinnen sieht die Studie den besonderen Wert von PPP-Lösungen in der früheren Realisierung notwendiger öffentlicher Investitionen, da innovative Finanzierungsmodelle zusätzliche private Mittel mobilisieren. „PPP-Modelle können folglich einen klassischen Teufelskreis volkswirtschaftlicher Entwicklungshemmnisse durchbrechen.“

Allerdings: „PPP im Bahnsektor ist eine Aufgabe für Spezialisten“, stellt die Studie klar. Denn es gelte, die Risiken schon bei Projektbeginn richtig zu bewerten und eine höchst effiziente Umsetzung auf allen Projektebenen – Planung, Bau, Finanzierung, Instandhaltung und schließlich Betrieb – zu finden. Daneben seien Erfahrungen in der verantwortlichen Projektsteuerung ebenso zwingend wie Erfahrungen im Umgang mit der öffentlichen Administration. Die zentralen Anforderungen leistungsstarker mittelständischer Partner an PPP-Projekte konzentrieren sich deshalb auf ein überschaubares Verlustrisiko, eine akzeptable Renditeerwartung und eine akzeptable Fremdkapitalbelastung.

Erforderlich, bilanziert die Vossloh-Studie, sind auf die spezifischen Bedingungen des Bahnbereichs zugeschnittene Instrumente und Lösungen. Eine Möglichkeit: auf Industriekomponenten begrenzte PPP-Projekte. Ein anderer Weg: kompensatorische PPP-Modelle, bei denen projektfremde Leistungen, Rechte oder Assets zur Refinanzierung des Neu- und Ausbaus eingebracht werden.

„Go East“ lautet die Parole bei Vossloh. Das Jahr 2004 hat gezeigt, dass das Unternehmen gut vorbereitet ist auf die neuen Herausforderungen.





Das Vossloh-Prinzip: Orientierung am Kunden

Flache Hierarchien und kurze Entscheidungswege kennzeichnen das mittelständische Unternehmer-Unternehmen Vossloh, das mittlerweile in mehr als 70 Ländern der Erde präsent ist. Die Geschäftseinheiten bearbeiten ihre Märkte selbstständig und in eigener Verantwortung; so können neu erworbene Gesellschaften rasch in die Vossloh-„Familie“ integriert werden. Dabei schafft die Strategie gezielter Akquisitionen zur Stärkung bzw. Ergänzung der internationalen Marktpositionen zunehmend Synergien durch unternehmensinterne Partnerschaften und gegenseitige Unterstützung. So bündeln beispielsweise Vossloh Kiepe und Vossloh Information Technologies ihr Know-how in Sachen Fahrzeugausrüstung – und können Straßenbahn-Kunden jetzt Komplettlösungen anbieten, die am Markt bereits auf großes Interesse stoßen. Vossloh Locomotives erhält in Asien kompetente Unterstützung durch die Vossloh-Partner vor Ort, um auf den dortigen Märkten stärker Fuß zu fassen.

Durchgängig und konsequent setzen alle Gesellschaften unter dem Vossloh-Dach ein entscheidendes Unternehmensprinzip um: die Orientierung an den Wünschen der Kunden. Die Geschäftseinheiten reagieren nicht nur schnell auf Veränderungen der Nachfrage, sondern können auf Grund ihrer tiefen Marktkenntnisse viele Entwicklungen bereits antizipieren. Schon früh stellte sich Vossloh zum Beispiel auf eine Konsequenz der fortschreitenden Liberalisierung und Privatisierung des Bahnsektors ein: Auf dem Lokomotivenmarkt gibt es immer weniger Großaufträge von Staatsbahnen, dafür immer mehr kleinere Projekte privater Betreiber – über den Partner Angel Trains können sie sogar einzelne Vossloh-Lokomotiven für einen begrenzten Zeitraum mieten.

Die Erfolgsgeschichte aus Werdohl wird längst auch von der Politik aufmerksam verfolgt. Als „industriellen Champion“ bezeichnete etwa Bundeskanzler Gerhard Schröder Vossloh in seiner Rede zur Eröffnung der Konferenz „Weltmarkt Bahn“ Ende September 2004 in Berlin. Der Regierungschef machte unternehmerischen Weitblick, Innovationskraft, Fleiß und Kreativität als wichtigste treibende Kräfte aus – und sicherte dem Unternehmen volle politische Unterstützung zu.

Highlights 2004

Positive Bilanz: Trotz der sehr schwierigen Gesamtsituation in der Bahnbranche konnte der Vossloh-Konzern das Jahr 2004 erfolgreich abschließen. Die Fokussierung auf Verkehrstechnologie erwies sich als richtig; die Strategie des ertragsorientierten Wachstums durch Akquisitionen trug bereits Früchte. Das Unternehmen will den eingeschlagenen Weg konsequent weiter gehen und blickt mit begründetem Optimismus in die Zukunft.



Geschäftsbereich Rail Infrastructure: Seite 46
Geschäftsbereich Motive Power: Seite 50
Geschäftsbereich Information Technologies: Seite 54

Betriebszentralen erhöhen Zuverlässigkeit

Nummer 8 ging bei der S-Bahn Berlin in Betrieb: Seit November 2004 ist in allen Betriebszentralen der Deutschen Bahn AG ein wesentlich von Vossloh mitentwickeltes Betriebssystem im Einsatz. 30 Hochleistungsrechner in Berlin, Hannover, Duisburg, Karlsruhe, Leipzig, Frankfurt und München bündeln und automatisieren alle Prozesse der Betriebsführung und Koordination des 40.000 Kilometer umfassenden Streckennetzes mit täglich 70.000 Zugfahrten in Leistungszentren – und erhöhen damit die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Eisenbahnbetriebes deutlich. Das System erkennt Konflikte im Zugverkehr automatisch und ermittelt ebenso automatisch Lösungen, wodurch ein weitgehend störungsfreier Betrieb erreicht wird.





« Mit Deselektrik auf neue Märkte

Rund 100 Mio. € Jahresumsatz, etwa 400 Mitarbeiter: Vossloh erwarb 2004 den Fertigungsbetrieb Albuixech von Alstom. In der Nähe von Valencia in Spanien werden dieselelektrische Lokomotiven für den Personen- und Güterverkehr sowie den Rangierbetrieb entwickelt und produziert. Ein Schwerpunkt liegt auf sechsachsigen Loks der oberen Leistungsklassen. Die Akquisition verschafft Vossloh Zugang zu einem weiteren interessanten Spezialmarkt mit hohem Potenzial und festigt seine Position als führender Hersteller von Diesel-lokomotiven in Europa.



Vossloh setzte neue Impulse

Bundeskanzler Gerhard Schröder als Redner, mehr als 300 Gäste aus aller Welt: Die zweite Konferenz „Weltmarkt Bahn“ der Vossloh AG im September 2004 in Berlin war ein voller Erfolg. Vossloh stellte seine neue Studie zu Markt- und Investitionsvolumina in der Bahntechnik in Mittel- und Osteuropa vor. Im Zentrum der Diskussionen stand dabei das Thema Public Private Partnership (PPP) – eine Möglichkeit, um angesichts leerer Staatskassen neue Wachstumsimpulse zu schaffen.

Trolleybusse für Olympia

Vancouver setzt noch stärker auf Trolleybusse: Für die Olympischen Winterspiele 2010 in der kanadischen Metropole rüstet Vossloh 228 neue Fahrzeuge aus. Im Sommer 2004 verlagerte bereits Athen den Olympiaverkehr wesentlich auf umweltverträgliche Niederflurfahrzeuge; auch Innsbruck, Lausanne und Mexico City machten gute Olympia-Erfahrungen mit Trolleybussen. Mit einer Fahrdrahlänge von mehr als 300 Kilometern ist das Netz in Vancouver eines der größten in Nordamerika. Die ersten neuen Fahrzeuge sollen Mitte 2005 in Betrieb gehen – sicherlich unter aufmerksamer Beobachtung. Denn auch in anderen Städten mit Trolleybusssystemen wie Philadelphia, San Francisco oder Seattle stehen Neubeschaffungen an.





Der Lagebericht

Geschäftsverlauf und Lage	40
Analyse des Konzernabschlusses	41
Geschäftsbereich Rail Infrastructure	46
Geschäftsbereich Motive Power	50
Geschäftsbereich Information Technologies	54
Analyse des Jahresabschlusses der Vossloh AG	57
Mitarbeiter	58
Forschung & Entwicklung	62
Umweltschutz	64
Risikomanagement	65
Die Vossloh-Aktie	68
Ausblick	71

Geschäftsverlauf und Lage

Weltwirtschaft: dynamische Entwicklung

Die Weltwirtschaft entwickelte sich in 2004 so dynamisch wie seit fast drei Jahrzehnten nicht mehr. Die globale Produktion wuchs um 5 %, das Welthandelsvolumen nahm um rund 9 % zu. Obwohl in den USA finanzpolitische Impulse in der zweiten Jahreshälfte ausliefen und China administrative Maßnahmen zur Dämpfung der überschäumenden Konjunktur ergriff, wurde die weltwirtschaftliche Entwicklung auch 2004 getragen vom weiterhin niedrigen Realzinsniveau und der reichlich verfügbaren globalen Liquidität.

In den USA wuchs das reale Bruttoinlandsprodukt im Berichtsjahr um 4,4 % nach 3,0 % in 2003. Daneben erwiesen sich die südostasiatischen Volkswirtschaften und vor allem China mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von rund 9 % als Motoren des globalen Aufschwungs. Die Importdynamik in China führte weltweit zu einem starken Anstieg der Rohstoffpreise, am deutlichsten sichtbar bei Rohöl und Stahl.

Europa: gefestigte Nachfrage

In Europa festigte sich die konjunkturelle Erholung auf Grund der robusten weltwirtschaftlichen Nachfrage ebenfalls. Allerdings blieb das Wachstum von rund 2 % wegen der insgesamt noch schwachen Binnennachfrage deutlich hinter dem in anderen Regionen zurück. Die wirtschaftliche Erholung schlug sich 2004 nicht in einer entsprechenden Verbesserung der Lage der öffentlichen Haushalte nieder. Deren Ausgaben stiegen wiederum stärker an als die Einnahmen, obwohl zahlreiche europäische Länder versuchten, mit Sparmaßnahmen zur Konsolidierung ihrer öffentlichen Haushalte beizutragen.

Deutschland: Ende der Stagnation

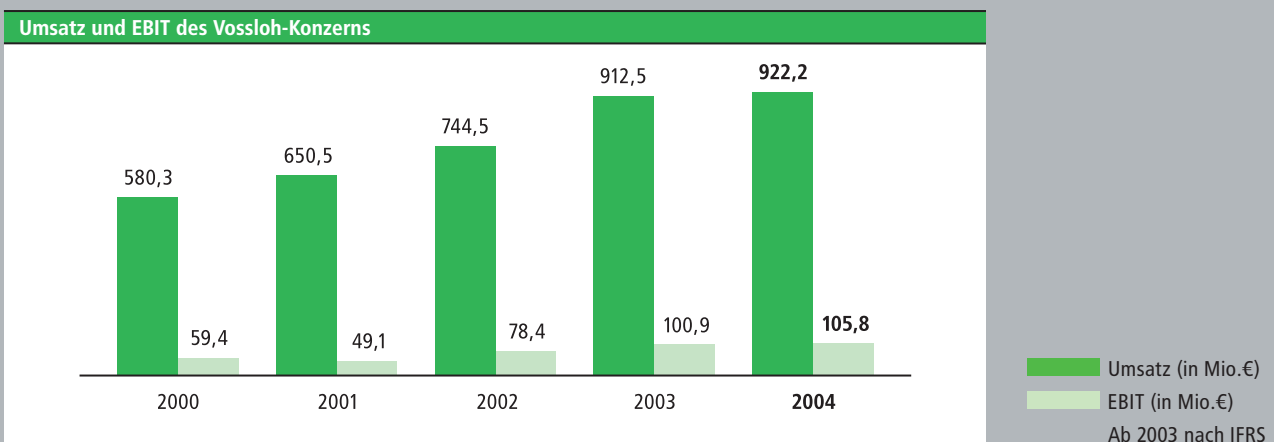
In Deutschland setzte sich die sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2003 abzeichnende konjunkturelle Belebung fort. Mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 1,6 % wurde 2004 eine dreijährige Stagnationsphase beendet. Allerdings wurde dieses Wachstum ausschließlich vom Export getragen. Die Binnennachfrage war nach wie vor kraftlos.

Analyse des Konzernabschlusses

Mit Beginn des Jahres 2004 wurde die Rechnungslegung des Vossloh-Konzerns von den bisher angewandten US Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP) auf die Vorschriften der International Financial Reporting Standards (IFRS) umgestellt. Damit kommt Vossloh bereits jetzt der Verpflichtung nach, die Konzernrechnungslegung bis spätestens 2005 auf IFRS umzustellen. Der Vorjahresabschluss wurde entsprechend angepasst, so dass eine Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2004 mit dem Vorjahresabschluss gewährleistet ist.

In 2004 erzielte der Vossloh-Konzern Umsatzerlöse von 922,2 Mio.€. Damit wurde der Rekordumsatz des Vorjahres von 912,5 Mio.€ nochmals um rund 10 Mio.€ oder gut 1 % übertroffen.

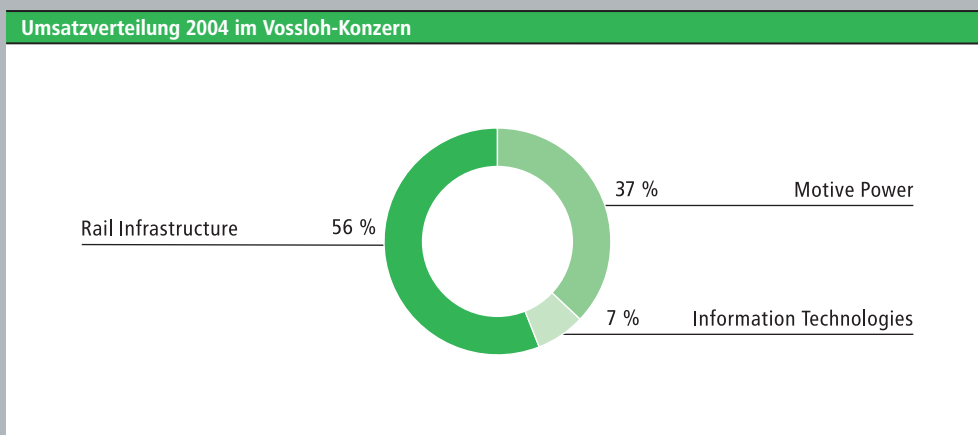
Umsatzsteigerungen waren in den Geschäftsbereichen Motive Power und Information Technologies zu verzeichnen. Gestiegene Umsätze bei Vossloh Locomotives in Folge hoher Anarbeiten im Rahmen der auftragsbezogenen Fertigung führten zu einem Umsatzanstieg im Geschäftsbereich Motive Power um knapp 9 Mio.€ von 336,6 Mio.€ in 2003 auf jetzt 345,4 Mio.€. Der Geschäftsbereich Information Technologies steigerte die Erlöse um fast 6 % auf jetzt 64,6 Mio.€ (2003: 61,0 Mio.€). Der umsatzstärkste Bereich Rail Infrastructure erreichte in 2004 mit Erlösen in Höhe von 514,1 Mio.€ fast das hohe Umsatzniveau des Vorjahres (515,8 Mio.€).



Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) hat im Berichtsjahr mit 105,8 Mio.€ das EBIT des Vorjahres von 100,9 Mio.€ deutlich übertroffen. Diese erfreuliche Entwicklung ist zurückzuführen auf ein deutlich günstigeres Produkt-Mix sowie auf Kosteneinsparungsmaßnahmen als Reaktion auf rückläufige Entwicklungen in einzelnen Teilmärkten.

Auch der Konzernüberschuss lag im Berichtsjahr mit 57,2 Mio.€ nochmals deutlich über dem hohen Niveau des Vorjahres von 55,5 Mio.€ – und das trotz eines um 1,5 Mio.€ höheren Netto-Zinsaufwands und des Anstiegs der Steuerquote um 2 Prozentpunkte auf 35,5 % wegen rückläufiger steuerfreier Erträge.

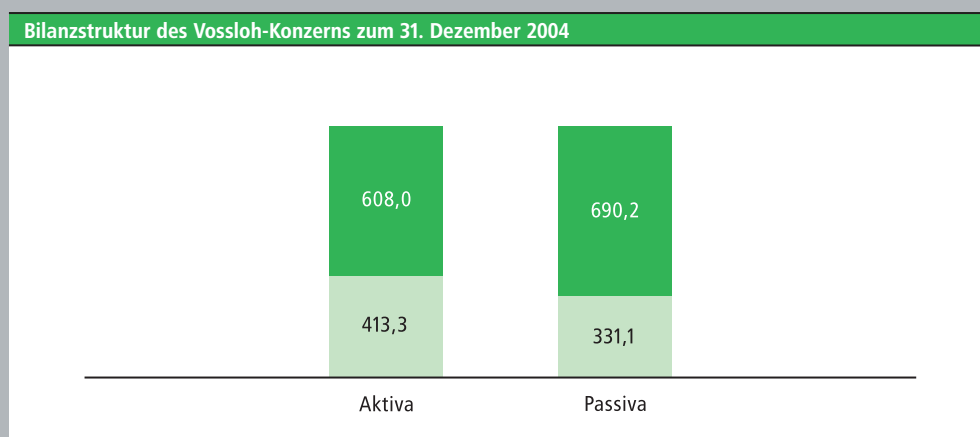
Vossloh-Konzern – Umsatz und Ergebnis			
		2004	2003
Umsatz	Mio.€	922,2	912,5
EBITDA	Mio.€	131,8	125,3
EBIT	Mio.€	105,8	100,9
EBIT-Marge	%	11,5	11,1
EBT	Mio.€	89,6	86,2
Konzernüberschuss	Mio.€	57,2	55,5



Die Gesamtleistung des Vossloh-Konzerns stieg von 920,0 Mio.€ in 2003 auf 950,0 Mio.€ in 2004. Die Netto-Wertschöpfung lag im Berichtsjahr mit 330,1 Mio.€ um rund 10 Mio.€ über dem Vorjahreswert (319,7 Mio.€). Die Wertschöpfungsquote blieb mit 34,8 % gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Vossloh-Konzern – Wertschöpfung				
	Mio.€	%	Mio.€	%
	2004		2003	
Entstehung				
Umsatz	922,2	97,1	912,5	99,2
Bestandsveränderungen/ aktivierte Eigenleistungen	27,8	2,9	7,5	0,8
Gesamtleistung	950,0	100,0	920,0	100,0
– Vorleistungen	593,9	62,5	575,9	62,6
– Abschreibungen	26,0	2,7	24,4	2,6
Wertschöpfung	330,1	34,8	319,7	34,8
Verteilung				
Mitarbeiter	218,9	66,3	213,9	66,9
Kreditgeber	16,2	4,9	14,7	4,6
Gesellschafter	19,0	5,8	19,0	5,9
Öffentliche Hand	37,2	11,3	33,8	10,6
Im Konzern verbleibend	38,8	11,7	38,3	12,0
Wertschöpfung	330,1	100,0	319,7	100,0

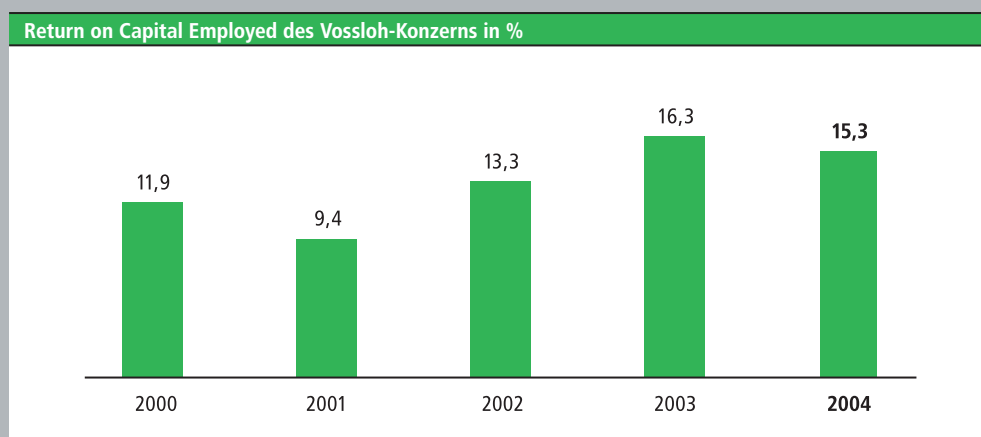
Bezüglich der anteiligen Verteilung der Netto-Wertschöpfung ergaben sich gegenüber 2003 nur geringe Veränderungen. So entfielen in 2004 auf Löhne und Gehälter 66,3 % der Netto-Wertschöpfung nach 66,9 % in 2003. Der Anteil der Kreditgeber stieg wegen des im Vorjahresvergleich höheren Zinsniveaus auf 4,9 % (2003: 4,6 %).



Auf Grund deutlich geringerer steuerfreier Gewinne aus Beteiligungsveräußerungen erhöhte sich auch der Anteil der öffentlichen Hand an der Wertschöpfung von 10,6 % auf 11,3 %. Auf Basis des vorliegenden Dividendenvorschlags, der eine unveränderte Dividende von 1,30 € je Aktie vorsieht, erhalten die Aktionäre 5,8 % der Netto-Wertschöpfung (2003: 5,9 %).

In 2004 hat der Vossloh-Konzern im US-Kapitalmarkt im Wege eines Private Placements Fremdmittel in Höhe von 240 Mio.US \$ – entsprechend rund 200 Mio.€ – aufgenommen. Die Mittel sind in Höhe von 140 Mio.US \$ nach 10 Jahren und in Höhe von 100 Mio.US \$ nach 12 Jahren endfällig rückzahlbar. Die Kapitalzahlungs- und Zinsströme wurden vollständig in Euro gesichert. Mit den erhaltenen Mitteln wurden zum einen rückzahlbare Bankverbindlichkeiten abgelöst, zum anderen dient das Private Placement der Finanzierung zukünftiger Akquisitionen.

Durch diese Finanzierungsmaßnahme hat sich die Bilanz- und Finanzierungsstruktur des Vossloh-Konzerns signifikant geändert. Der im Vorjahresvergleich deutliche Anstieg der Konzern-Bilanzsumme ist insbesondere auf diese Maßnahme zurückzuführen. Lag die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2003 noch bei 880,3 Mio.€ hat sie sich im Jahresvergleich um 141,0 Mio.€ auf 1.021,3 Mio.€ erhöht. Die deutliche Verlängerung der Bilanz ergab sich insbesondere daraus, dass die Fremdmittel nur zum Teil zur Rückführung bestehender Darlehen genutzt wurden. Im Ergebnis stiegen die Finanzverbindlichkeiten von 209,0 Mio.€ am 31. Dezember 2003 auf 311,8 Mio.€ zum Jahresende 2004, während sich die liquiden Mittel um 115,9 Mio.€ auf 140,0 Mio.€ zum 31. Dezember 2004 erhöhten. Die Netto-Finanzverbindlichkeiten konnten gegenüber dem 31. Dezember 2003 von 183,1 Mio.€ auf 171,1 Mio.€ reduziert werden. Da das Konzern-Eigenkapital im gleichen Zeitraum von 297,6 Mio.€ auf 331,1 Mio.€ anstieg, ergibt sich eine deutliche Verbesserung des Net Gearing von 61,5 % auf jetzt 51,7 %. Damit hat das Net Gearing den niedrigsten Wert seit 1998 erreicht, und das trotz der Finanzierung zahlreicher Akquisitionen in den letzten Jahren.



Ab 2003 nach IFRS

Das Working Capital belief sich zum Jahresende 2004 auf 303,2 Mio.€. Insbesondere durch den deutlichen Rückgang der Kundenanzahlungen für auftragsbezogene Fertigung um 39 Mio.€ und den Anstieg der Vorräte um fast 11 Mio.€ lag es um 60,5 Mio.€ über dem Vergleichswert zum 31. Dezember 2003 von 242,7 Mio.€.

Neben dem deutlichen Anstieg des Working Capitals führte die Ausweitung des Anlagevermögens um mehr als 9 Mio.€ zu einer Erhöhung des Capital Employed, das mit 690,2 Mio.€ zum 31. Dezember 2004 deutlich über dem Vorjahreswert (620,4 Mio.€) lag. Der starke Anstieg des Capital Employed führte zu einer Verringerung des Return on Capital Employed (ROCE) um einen Prozentpunkt von 16,3 % in 2003 auf 15,3 % im Berichtsjahr. Damit lag der ROCE allerdings nach wie vor über der konzerninternen Zielgröße von 15 %.

Vossloh-Konzern			
		2004	2003
Bilanzsumme	Mio.€	1.021,3	880,3
Eigenkapital	Mio.€	331,1	297,6
Eigenkapitalquote	%	32,4	33,8
Working Capital	Mio.€	303,2	242,7
Working-Capital-Intensität	%	32,9	26,6
Capital Employed	Mio.€	690,2	620,4
Anlagevermögen	Mio.€	387,0	377,7
Investitionen*	Mio.€	39,4	30,5
Abschreibungen*	Mio.€	26,0	24,4
ROCE	%	15,3	16,3
Eigenkapitalrendite	%	27,1	29,0
Nettofinanzschuld	Mio.€	171,1	183,1
Net Gearing	%	51,7	61,5

* ohne Finanzanlagen

Deutlich erhöht haben sich in 2004 die Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit. Trotz hoher Mittelbindung im Working Capital waren im Berichtsjahr Mittelzuflüsse von 32,9 Mio.€ zu verzeichnen, gegenüber 16,1 Mio.€ in 2003. Aus der Investitionstätigkeit ergaben sich in 2004 Mittelabflüsse von 27,5 Mio.€, nachdem insbesondere Einzahlungen aus Beteiligungsveräußerungen im Vorjahr noch zu einer Mittelfreisetzung von 22,4 Mio.€ führten. Zudem lagen die Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen mit 45,7 Mio.€ in 2004 deutlich über denen des Jahres 2003 (34,7 Mio.€). Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich in 2004 im Saldo ein Mittelzufluss von 110,5 Mio.€, nachdem im Vorjahr ein Mittelabfluss von 51,0 Mio.€ zu verzeichnen war. Einzahlungen von knapp 200 Mio.€ aus dem US Private Placement standen im Berichtsjahr Auszahlungen für die Rückführung von Darlehen sowie Dividendenzahlungen gegenüber. Zum 31. Dezember 2004 verfügte der Vossloh-Konzern über liquide Mittel von 140,0 Mio.€ nach 24,1 Mio.€ zum Jahresende 2003.

Trotz des Anstiegs des Konzernüberschusses von 55,5 Mio.€ in 2003 auf 57,2 Mio.€ im Berichtsjahr stieg das Ergebnis je Aktie nur leicht von 3,90 € auf 3,91 € in 2004, da sich gleichzeitig die Zahl der zu berücksichtigenden Aktien erhöhte. Durch die Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Aktienoptionsprogramme und durch die Verringerung der eigenen Anteile im Laufe des Jahres 2003 stieg die Anzahl der zu berücksichtigenden Aktien von 14,2 Mio. in 2003 auf 14,6 Mio. in 2004.





Im Geschäftsbereich Rail Infrastructure bietet Vossloh ein umfassendes Spektrum an Schieneninfrastruktur-Produkten und Dienstleistungen an. Wichtigste Bestandteile sind Schienenbefestigungen und Weichen. Das Unternehmen ist weltweit führender Hersteller der Kernkomponenten des Fahrwegs für Bahnen.

Geschäftsbereich Rail Infrastructure

Im Berichtsjahr 2004 erzielte der Geschäftsbereich Umsatzerlöse in Höhe von 514,1 Mio.€. Damit lagen die Umsätze in etwa auf dem Niveau des Jahres 2003 (515,8 Mio.€).

Zum Gesamtumsatz 2004 trug Vossloh Fastening Systems 150,2 Mio.€ bei (2003: 160,4 Mio.€); die Geschäftsfelder Switch Systems und Infrastructure Services erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 227,0 Mio.€ (2003: 208,9 Mio.€) bzw. 150,4 Mio.€ (2003: 156,1 Mio.€).

Das Ergebnis des Geschäftsbereiches vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag in 2004 mit 90,7 Mio.€ rund 8,6 % über dem Niveau des Jahres 2003 (83,5 Mio.€). Die EBIT-Marge verbesserte sich deutlich von 16,2 % auf 17,6 % in 2004.

Das Working Capital belief sich am 31. Dezember 2004 auf 164,6 Mio.€ und lag damit um rund 24 % über dem Vergleichswert zum Vorjahr (132,9 Mio.€). Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die Bevorratung von Stahlerzeugnissen in den Geschäftsfeldern Fastening Systems und Switch Systems zurückzuführen, die in Anbetracht der signifikanten Preiserhöhungen im Stahlbereich geboten schien. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch im Anstieg des Capital Employed um fast 10 % auf 459,5 Mio.€ wider (2003: 418,6 Mio.€).

Mit einem ROCE von 19,7 % (2003: 20,0 %) übertraf der Geschäftsbereich den generellen Rentabilitätsanspruch des Vossloh-Konzerns von 15 % auch in 2004 deutlich.

Rail Infrastructure			
		2004	2003
Umsatz	Mio.€	514,1	515,8
EBITDA	Mio.€	103,8	96,1
EBIT	Mio.€	90,7	83,5
EBIT-Marge	%	17,6	16,2
Working Capital	Mio.€	164,6	132,9
Working-Capital-Intensität	%	32,0	25,8
Anlagevermögen	Mio.€	294,9	285,7
Investitionen*	Mio.€	19,6	19,6
Abschreibungen*	Mio.€	13,1	12,6
Capital Employed	Mio.€	459,5	418,6
ROCE	%	19,7	20,0

* ohne Finanzanlagen

Erwartungsgemäß konnte das Geschäftsfeld Fastening Systems in 2004 den Rekordumsatz des Jahres 2003 (160,4 Mio.€) nicht erreichen. Dennoch übertraf der Umsatz des Berichtsjahres mit 150,2 Mio.€ die Planung um fast 13 %.

**Geschäftsfeld
Fastening Systems**

Auf der Produktseite bilden nach wie vor das bewährte Schienenbefestigungssystem W 14 und das System 300 für Feste Fahrbahnen die Basis des Geschäfts. In der regionalen Verteilung liegen die Tätigkeitsschwerpunkte unverändert in Europa und Asien.

Der Inlandsumsatz 2004 betrug 57,3 Mio.€. Gegenüber 2003 ist dies ein Rückgang um 20 % oder 14,4 Mio.€. Im Bereich des Streckenneubaus erfolgten 2004 im Inland wesentliche Lieferungen von Schienenbefestigungssystemen für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Ingolstadt. Der Exportumsatz lag 2004 bei 92,9 Mio.€. Damit konnte die hohe Vorgabe des Vorjahres von 88,7 Mio.€ nochmals um gut 5 % übertroffen werden. Im Berichtsjahr investierten insbesondere die Niederlande in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes.

Im Mittelpunkt standen dabei die Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam – Antwerpen und die Schwerlaststrecke „Betuweline“. Griechenland entwickelte sich nicht zuletzt durch die Investitionen in das griechische Schienennetz im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen 2004 zu einem wesentlichen Einzelmarkt für das Geschäftsfeld Fastening Systems. In Italien lieferte Vossloh 2004 die Befestigungen für die Neubaustrecke Turin – Novara. In der Türkei deckte Vossloh Fastening Systems den Jahresbedarf der dortigen Staatsbahn (ca. 8,3 Mio.€). Für Folgejahre konnte im Rahmen einer Bietergemeinschaft mit der spanischen Schwesterfirma Amurrio (Vossloh Switch Systems) ein Auftrag für die Strecke Ankara – Istanbul gewonnen werden; erste Lieferungen werden in 2005 erfolgen.

Außerhalb Europas sind drei Projekte aus der gemeinsamen Vertriebstätigkeit mit Vossloh Switch Systems hervorzuheben. So wurden in enger Zusammenarbeit mit Vossloh Cogifer Schienenbefestigungssysteme für die Metro in Santiago de Chile geliefert (Umsatz: rund 5,3 Mio.€). Ebenfalls unter Beteiligung der Vossloh Cogifer wurden Befestigungssysteme für das Hochgeschwindigkeitsprojekt Taipei – Kaohsiung in Taiwan geliefert. Mit der pakistanischen Staatsbahn konnte nach der erfolgreichen Einführung des W 14 Befestigungssystems für Betonschwellen ein Anschlussvertrag geschlossen werden; den Zuschlag erhielt Vossloh gegen chinesische Wettbewerber. Der Großteil der Lieferungen ist für 2005 geplant.

Mitte 2004 erwarb Vossloh die Schienenbefestigungsaktivitäten der Delkor Pty Limited in Australien. Der Umsatz des Delkor-Bereichs lag im Gesamtjahr 2004 bei etwa 2,5 Mio.€.

Angesichts der rasanten Preisentwicklung auf dem Stahlmarkt mussten bei der Beschaffung der Rohstoffe deutliche Kostensteigerungen verkraftet werden, die nur teilweise an Kunden weitergegeben werden konnten. Um die Fertigung weiter zu optimieren, konzentrierte Vossloh die Produktion im Laufe des Jahres 2004 im Wesentlichen auf die Standorte Werdohl und Nowe Skalmierzyce (Polen). Die Produktion in Delitzsch wurde nach Nowe Skalmierzyce verlagert.

Geschäftsfeld Switch Systems

Als weltweit zweitgrößter Lieferant von Weichen erzielte das Geschäftsfeld Vossloh Switch Systems in 2004 Umsatzerlöse in Höhe von 227,0 Mio.€ (2003: 208,9 Mio.€). Den größten regionalen Einzelmarkt stellte Frankreich mit Umsätzen von 53,0 Mio.€ dar. So lieferte Vossloh beispielsweise der französischen Staatsbahn SNCF die Hochgeschwindigkeitsweichen für den Bau der Strecke TGV-Ost, die die Fahrzeit zwischen Paris und Straßburg auf 2 Stunden und 20 Minuten verkürzen soll. Erstmals wird dabei der TGV eine Reisegeschwindigkeit von 320 – 330 km/h (bisher ca. 300 km/h) erreichen. Der Bau der Strecke in 2005 wird zum Teil durch die Vossloh Infrastructure Services erfolgen.

Sowohl das Berichts- als auch das kommende Jahr stehen für Vossloh Switch Systems im Zeichen bedeutender Straßenbahnprojekte in Frankreich. Nicht weniger als zehn verschiedene Projekte befinden sich in der Vorbereitung, im Bau oder kurz vor der Fertigstellung. Ein Teil der Projekte wird in enger Zusammenarbeit mit Vossloh Infrastructure Services abgewickelt, etwa der Bau der Straßenbahn in Valenciennes. Hier liefert Vossloh Switch Systems 2005 die Weichen und Kreuzungen, Vossloh Infrastructure Services übernimmt die Streckenverlegung einschließlich der Installation der Weichen und der Signaltechnik.

Nahverkehrsunternehmen vertrauen nicht nur in Frankreich auf Weichensysteme von Vossloh. So konnte sich das Unternehmen 2004 im Bereich Stadtbahnen unter anderem mit der Ausstattung der U-Bahn in Mexiko City positionieren. Wegen der starken Belastung des Fahrwegs durch das hohe Fahrgastaufkommen von 1,2 Millionen Passagieren pro Tag mussten dort die vorhandenen Weichen aus den frühen 1970er Jahren durch moderne Weichen von Vossloh Cogifer ersetzt werden. Für die Metro in Santiago de Chile lieferte Vossloh neben Weichen auch die Schienenbefestigungssysteme.

Mit Hochgeschwindigkeitsweichen aus dem Hause Vossloh wurde 2004 auch die Strecke Turin – Mailand ausgerüstet. Hier übernahm Vossloh Switch Systems außerdem die technische Unterstützung beim Einbau der Weichen. Schon in den Vorjahren hatte Vossloh Cogifer nach Italien Weichen für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rom – Neapel geliefert.

2004 erwarb Vossloh 100 % der Swedish Rail Systems AB (SRS). Das Unternehmen mit Sitz im südschwedischen Ystad produziert Weichen und handelt mit Gleisbaumaterial. 2004 erzielte SRS Umsätze in Höhe von rund 13,3 Mio.€. Mit dem Erwerb dieser Gesellschaft konnte Vossloh Switch Systems weitere Kunden auf dem skandinavischen Markt gewinnen und die Aktivitäten der in Schweden bereits erfolgreich operierenden Vossloh Cogifer Nordic ergänzen.

Auch Vossloh Switch Systems war vom starken Anstieg der Stahlpreise betroffen.

Zum 31. Dezember 2004 verfügte das Geschäftsfeld über einen Auftragsbestand von etwa 167 Mio.€, rund 50 Mio.€ mehr als zum Vorjahresstichtag. Wesentlich sind die für 2005 budgetierten Hochgeschwindigkeitsprojekte in Frankreich und Italien, die Lieferungen für ein Großprojekt in Taiwan, das gemeinsam mit Fastening Systems durchgeführt wird, sowie diverse Straßenbahnprojekte in Frankreich.

Mit dem Geschäftsfeld Infrastructure Services ist Vossloh auch im Gleisbau tätig; den Schwerpunkt der Aktivitäten bildet die Instandhaltung von Gleisanlagen. Der Umsatz 2004 von Vossloh Infrastructure Services belief sich auf 150,4 Mio.€ (2003: 156,1 Mio.€). Da sich bei verschiedenen Metro- und Straßenbahnprojekten der Baubeginn verzögert hat, konnte die für 2004 erwartete Umsatzsteigerung nicht realisiert werden. Im Wesentlichen wurden die Umsatzerlöse in Frankreich, Belgien und Luxemburg erzielt, wo Vossloh Marktführer bei Gleisbau und -instandhaltung ist. Daneben resultierten wesentliche Erlöse aus der Instandhaltung des Eurotunnel-Gleisnetzes und aus einzelnen Metro-Großprojekten, insbesondere in Mexiko, der Schweiz und in Italien.

Geschäftsfeld Infrastructure Services

Der regionale Schwerpunkt von Vossloh Infrastructure Services liegt nach wie vor in Frankreich. In 2004 entwickelte sich gerade dieses Geschäft sehr positiv: Gegenüber dem Vorjahr konnten die Umsätze dort um rund 6 % auf etwa 120 Mio.€ gesteigert werden. Hiervon resultieren rund 51 Mio.€ aus Gleisinstandhaltungsarbeiten für die Staatsbahn SNCF. Mit einer Umsatzsteigerung von mehr als 50 % auf fast 14 Mio.€ entwickelte sich der Bereich Oberleitungsbau überdurchschnittlich. Das Industriekundengeschäft konnte sich auf Vorjahresniveau behaupten. Da einige Metroprojekte ins Jahr 2005 verschoben wurden, konnte im Bereich Großprojekte der Vorjahresumsatz nicht erreicht werden.

Von wesentlicher Bedeutung außerhalb Frankreichs waren 2004 Nahverkehrsprojekte in Mexiko City, Turin und Genf. In Luxemburg und Belgien konnte in einem schwierigen Marktumfeld das Vorjahresniveau nicht gehalten werden. Restrukturierungen der nationalen Bahngesellschaften in diesen Ländern führten zu Reduzierungen der Investitionsbudgets.

Der Auftragsbestand des Geschäftsfeldes belief sich per 31. Dezember 2004 auf rund 180 Mio.€ (Vorjahr: rund 165 Mio.€). Er beinhaltet unter anderem den Neubau der TGV-Strecke von Paris nach Straßburg sowie mehrere Straßenbahnprojekte in Frankreich, etwa in Straßburg, Valenciennes, Montpellier und St. Etienne.



Im Geschäftsbereich Motive Power ist Vossloh führender Hersteller von Diesellokomotiven in Europa. Auch elektrische Komplettausrüstungen für Straßenbahnen gehören zum Angebot; bei elektrischen Systemen für Trolleybusse nimmt Vossloh eine marktführende Stellung ein.

Geschäftsbereich Motive Power

Vossloh konnte sich 2004 – trotz eines schwieriger werdenden Marktumfeldes – als führender Hersteller von Diesellokomotiven in Europa behaupten. Mit 126 Lokomotiven wurden im Berichtsjahr acht Loks weniger verkauft als im Rekordjahr 2003 (134 Lokomotiven). Auf Grund sehr hoher Anarbeitungen im Rahmen der auftragsbezogenen Fertigung (die Bilanzierung erfolgt nach der „Percentage of Completion Method“) stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Vossloh Locomotives dennoch um 8 % auf 257,6 Mio.€.

Das in 2002 akquirierte Geschäftsfeld Electrical Systems, das sich mit der Entwicklung und Herstellung von elektrischen Systemen für Straßenbahnen und Trolleybusse beschäftigt, erzielte 2004 Umsatzerlöse in Höhe von 83,4 Mio.€. Durch den Wegfall eines Großauftrages auf Grund technischer Probleme des für den Fahrzeugbau zuständigen Partners konnte der Vorjahresumsatz von 94,2 Mio.€ nicht erreicht werden.

Das Geschäftsfeld Services erzielte 2004 einen Umsatz von 4,6 Mio.€ (2003: 3,9 Mio.€).

Motive Power			
		2004	2003
Umsatz	Mio.€	345,4	336,6
EBITDA	Mio.€	29,1	24,2
EBIT	Mio.€	18,8	15,3
EBIT-Marge	%	5,4	4,5
Working Capital	Mio.€	121,6	100,2
Working-Capital-Intensität	%	35,2	29,8
Anlagevermögen	Mio.€	64,0	62,7
Investitionen*	Mio.€	14,4	8,9
Abschreibungen*	Mio.€	10,3	8,9
Capital Employed	Mio.€	185,6	162,9
ROCE	%	10,1	9,4

* ohne Finanzanlagen

Durch den deutlichen Mehrumsatz im Geschäftsfeld Locomotives erhöhte sich 2004 der Gesamtumsatz des Bereiches Motive Power um 2,6 % auf 345,4 Mio.€ (Vorjahr: 336,6 Mio.€). Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich deutlich von 15,3 Mio.€ in 2003 auf 18,8 Mio.€ im Berichtsjahr.

**Gesamtumsatz
deutlich erhöht**

Das Working Capital lag mit 121,6 Mio.€ zum Jahresende 2004 rund 21 % über dem Vorjahreswert (2003: 100,2 Mio.€). Verursacht wurde dies vor allem durch den Rückgang der Kundenanzahlungen im Geschäftsfeld Locomotives um fast 39 Mio.€. Dies konnte durch ein niedrigeres Working Capital im Geschäftsfeld Electrical Systems nur teilweise ausgeglichen werden. Die Working-Capital-Intensität erhöhte sich damit von 29,8 % auf 35,2 % in 2004.

Trotz einer höheren Kapitalbindung im Working Capital und der daraus resultierenden Zunahme des Capital Employed von 162,9 Mio.€ Ende 2003 auf 185,6 Mio.€ zum Geschäftsjahresende 2004 verbesserte sich der ROCE von 9,4 % in 2003 auf nunmehr 10,1 %.

Geschäftsfeld Locomotives

Obwohl die Zahl der im Berichtsjahr ausgelieferten Lokomotiven mit 126 Fahrzeugen den Vorjahreswert von 134 Fahrzeugen nicht erreichte, stiegen die Umsatzerlöse auf Grund höherer Anarbeitung im Rahmen auftragsbezogener Fertigungen um 19,0 Mio.€ auf 257,6 Mio.€.

Wesentliche Erlöse erzielte Vossloh 2004 aus der Abwicklung der Aufträge für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die Belgische Staatsbahn (SNCB) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Serienproduktion der mit einem umweltschonenden Partikelabgasfilter ausgerüsteten SBB-Loks wurde termingerecht aufgenommen; im Laufe des Jahres konnten insgesamt 36 Loks an den Kunden übergeben werden.

Der Auftragseingang blieb in 2004 deutlich hinter den Erwartungen zurück, da sowohl Staatsbahnen in Europa als auch inländische Privatbahnen größere Vergaben verschoben. Auftragseingänge konnten in 2004 insbesondere für die MaK, das Spitzenprodukt der Standardlokfamilie, verzeichnet werden. So wurden aus Italien und der Schweiz insgesamt neun dieser Loks bestellt. Unter dem Strich aber reduzierte sich der Auftragsbestand im Geschäftsfeld Locomotives deutlich von 291,4 Mio.€ Ende 2003 auf 183,9 Mio.€ zum 31. Dezember 2004.

Geschäftsfeld Electrical Systems

Im Berichtsjahr erzielte das Geschäftsfeld Electrical Systems Umsatzerlöse in Höhe von 83,4 Mio.€ (Vorjahr: 94,2 Mio.€). Ursache für den Rückgang war im Wesentlichen der Wegfall eines Großauftrages über die elektrische Ausrüstung von 40 Straßenbahnfahrzeugen für die Budapester Verkehrsbetriebe BKV Rt., bedingt durch technische Probleme des für den Fahrzeugbau zuständigen Konsortialpartners. In der Planung für 2004 war dieser Auftrag mit einem Umsatzvolumen von rund 28 Mio.€ enthalten.

Fast 37 % des Umsatzes von Electrical Systems entfielen 2004 auf elektrische Ausrüstungen für Straßen- und Stadtbahnen in Köln, Bremen und Düsseldorf. Elektrische Ausrüstungen für Trolleybusse erreichten 2004 einen Umsatzanteil von rund 26 %. Termingerecht abgeschlossen wurde im Berichtsjahr das Projekt zur Ausrüstung von insgesamt 140 Fahrzeugen für die Stadt Athen. Alle Fahrzeuge standen den Besuchern der Olympischen Spiele rechtzeitig zur Verfügung.

Daneben war das Geschäft mit Ausrüstungen für Trolleybusse in 2004 geprägt von einer intensiven, internationalen Akquisitionstätigkeit mit Schwerpunkten in Nordamerika, der Schweiz und Italien. Im Januar konnte ein Auftrag für die Ausrüstung von 188 Solo- und 40 Gelenktrolleybussen für die Stadt Vancouver im Gesamtwert von 70 Mio.€ unterzeichnet werden. Daneben gewann das Geschäftsfeld eine Ausschreibung zur Lieferung von elektrischen Systemen für 30 Niederflur-Gelenktrolleybusse und zehn Niederflur-Doppelgelenktrolleybusse für die Stadt Genf. Wesentliche Auftragseingänge verzeichnete auch die österreichische Tochtergesellschaft, die auf Heizungs-, Klima- und Lüftungssysteme spezialisiert ist.

Zum Ende des Jahres 2004 betrug der Auftragsbestand 201,1 Mio.€ gegenüber 198,2 Mio.€ zum 31. Dezember 2003.

Das Geschäftsfeld Services erzielte mit Fahrzeuginstandhaltung Umsatzerlöse von 4,6 Mio.€ (2003: 3,9 Mio.€). Mit dem Verkauf der EuroTrac GmbH am 3. Februar 2005 hat sich Vossloh von der Instandhaltung von Nahverkehrszügen getrennt.

Geschäftsfeld Services



Im Geschäftsbereich Information Technologies baut Vossloh sein Produkt- und Leistungsspektrum stetig weiter aus. Technologie für Prozessautomatisierung und -optimierung aus dem Hause Vossloh bewegt den Schienenverkehr.

Geschäftsbereich Information Technologies

Vossloh Information Technologies ist Spezialist für Prozessautomatisierung im Schienenverkehr mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn zu verbessern. Der Geschäftsbereich bietet dafür mit seinem Produktspektrum von Fahrgastinformations- und Betriebsleitsystemen über Planungs- und Simulationssysteme bis hin zu elektronischen Stellwerken leistungsfähige Lösungen.

In 2004 erzielte der Geschäftsbereich Umsatzerlöse von 64,6 Mio.€ (Vorjahr: 61,0 Mio.€).

Information Technologies			
		2004	2003
Umsatz	Mio.€	64,6	61,0
EBITDA	Mio.€	8,9	7,2
EBIT	Mio.€	7,6	5,9
EBIT-Marge	%	11,8	9,6
Working Capital	Mio.€	16,6	10,9
Working-Capital-Intensität	%	25,7	17,8
Anlagevermögen	Mio.€	15,9	13,0
Investitionen*	Mio.€	4,3	1,3
Abschreibungen*	Mio.€	1,3	1,3
Capital Employed	Mio.€	32,5	23,9
ROCE	%	23,4	24,6

* ohne Finanzanlagen

Hervorzuheben ist die erfolgreiche Realisierung der zweiten Entwicklungsstufe der Betriebszentralen für die Deutsche Bahn AG in 2004. Im Konsortium mit Siemens und Alcatel wurde dieses Projekt 1997 gestartet. Aus sieben Betriebszentralen (BZ) heraus wird der Zugverkehr deutschlandweit disponiert und gesteuert – das wohl innovativste Betriebsführungssystem in Europa. In 2005 soll die letzte Ausbaustufe in Betrieb gehen.

Das elektronische Stellwerk Alister, zusammen mit der schwedischen Bahn entwickelt und mit offenen, standardisierten Industriekomponenten realisiert, stößt in Europa auf großes Interesse. Erste Aufträge konnten bereits 2004 realisiert werden. So erneuern Vossloh Information Technologies und Vossloh Switch Systems gemeinsam die Leit- und Steuerungstechnik der korsischen Eisenbahn. Die Bündelung der Kompetenzen gab den Ausschlag für die Vergabe des Auftrages an Vossloh.

Einen wesentlichen Beitrag zum Umsatz des Geschäftsbereiches leistete auch 2004 der Bereich der mobilen Fahrgastinformationssysteme mit dem Projekt UIC Zugbus. Die Ausrüstung von 1.200 Intercity-Wagen und 145 Lokomotiven der Deutsche Bahn AG mit neuer Informations- und Kommunikationstechnologie wurde 2004 erfolgreich abgeschlossen. Um neue Aufträge zu gewinnen, arbeiten Vossloh Information Technologies und Vossloh Electrical Systems intensiver zusammen. So wird zukünftig bei Straßenbahn- und Trolleybusprojekten auch die mobile Fahrgastinformation der Vossloh Information Technologies angeboten.

Vossloh Information Technologies steigerte mit 7,6 Mio.€ das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) gegenüber dem Rekordvorjahr nochmals um fast 30 % (2003: 5,9 Mio.€). Der ROCE verminderte sich leicht von 24,6 % in 2003 auf 23,4 % in 2004, da sich das Capital Employed um 8,6 Mio.€ erhöhte.

Im Berichtszeitraum verzeichnete Vossloh Information Technologies einen Auftragseingang von etwa 37,4 Mio.€ (2003: 47,3 Mio.€). Von besonderer Bedeutung sind die ersten Aufträge für das elektronische Stellwerk Alister. Im Bereich der Fahrgastinformationssysteme wurde die Ausschreibung der Ausrüstung von rund 150 Bahnhöfen der S-Bahn München gewonnen. Der Auftragsbestand betrug zum Jahresende 2004 rund 41,6 Mio.€ (2003: 75,0 Mio.€).

Analyse des Jahresabschlusses der Vossloh AG

Als Management- und Finanzholding steht die Vossloh AG an der Spitze des Vossloh-Konzerns. Neben der Bestimmung der Konzernstrategie übernimmt sie Aufgaben der Personalpolitik, der Personalentwicklung und der Betreuung der obersten Führungsebenen des Konzerns. Daneben steuert sie die Konzernrechnungslegung, das Konzern-Controlling, das konzernweite Treasury, das Risikomanagement, die interne Revision sowie die Bereiche Investor Relations und Öffentlichkeitsarbeit. Sie legt zudem die Corporate Identity, das Corporate Design und die IT-Systeme im Konzern fest.

Als nicht operativ tätige Holding erzielte die Vossloh AG in 2004 Umsatzerlöse in Höhe von 1,9 Mio.€ (2003: 1,8 Mio.€). Neben Verwaltungskosten berücksichtigt der Jahresüberschuss von 36,0 Mio.€ (2003: 19,1 Mio.€) insbesondere das sonstige Ergebnis, das Finanzergebnis sowie Ertragsteuern. Das sonstige Ergebnis betrug im Berichtsjahr 17,2 Mio.€ (2003: 19,0 Mio.€) und beinhaltete Erträge aus der Veräußerung von Sach- und Finanzanlagen sowie der Zuschreibung zu Finanzanlagen, aus Konzernumlagen und aus der Auflösung nicht in Anspruch genomener Rückstellungen. Der deutliche Anstieg des Finanzergebnisses von 15,7 Mio.€ in 2003 auf 42,5 Mio.€ in 2004 resultierte insbesondere aus dem im Berichtsjahr mit der Vossloh Rail Technology GmbH (VRT) abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrag. Die hieraus vereinnahmten Gewinne betragen 34,2 Mio.€. In 2003 wurde von der VRT eine Dividende in Höhe von 6,0 Mio.€ an die Vossloh AG ausgeschüttet. Das Zinsergebnis einschließlich der Berücksichtigung von Erträgen aus langfristigen Ausleihungen lag in 2004 mit 8,1 Mio.€ leicht unter dem Vorjahr (8,7 Mio.€). Aus der seit 2004 bestehenden steuerlichen Organschaft mit der VRT resultierte ein Ertragsteueraufwand von 7,2 Mio.€, nachdem für 2003 keine Ertragsteuern angefallen waren.

Aus dem Jahresüberschuss soll für das Geschäftsjahr 2004 eine im Vergleich zu 2003 unveränderte Dividende von 1,30 € je Aktie und somit insgesamt 19,0 Mio.€ ausgeschüttet werden. Der verbleibende Bilanzgewinn von 17,0 Mio.€ soll in die Gewinnrücklage eingestellt beziehungsweise auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Das Eigenkapital der Vossloh AG hat sich zum 31. Dezember 2004 gegenüber dem Jahresende 2003 um 17,0 Mio.€ auf 487,6 Mio.€ erhöht. Es beträgt damit 55,5 % der Bilanzsumme von 879,1 Mio.€. Der Rückgang der Eigenkapitalquote (2003: 64,6 %) ist dabei auf den deutlichen Anstieg der Bilanzsumme im Zusammenhang mit der in 2004 erfolgten Änderung der Konzernfinanzierung durch ein US Private Placement zurückzuführen. Die hieraus resultierenden Verbindlichkeiten von 203,9 Mio.€ führten zu einem deutlichen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten von 2,4 Mio.€ zum 31. Dezember 2003 auf 214,9 Mio.€ zum Jahresende 2004. Da diese Mittelzuflüsse zunächst für die Rückführung vorhandener Darlehen und zur kurzfristigen Geldanlage eingesetzt wurden, verringerten sich gleichzeitig die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 82,3 Mio.€ auf 105,0 Mio.€ und erhöhten sich die Guthaben bei Kreditinstituten um 119,8 Mio.€.



Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2004 beschäftigte der Vossloh-Konzern 4.481 Mitarbeiter und damit 4,3 % oder 186 Personen mehr als Ende 2003 (4.295 Mitarbeiter). Der höhere Personalstand resultierte im Wesentlichen aus der Aufnahme von Vossloh Min Skretnice und Swedish Rail System in den Konsolidierungskreis des Konzerns.

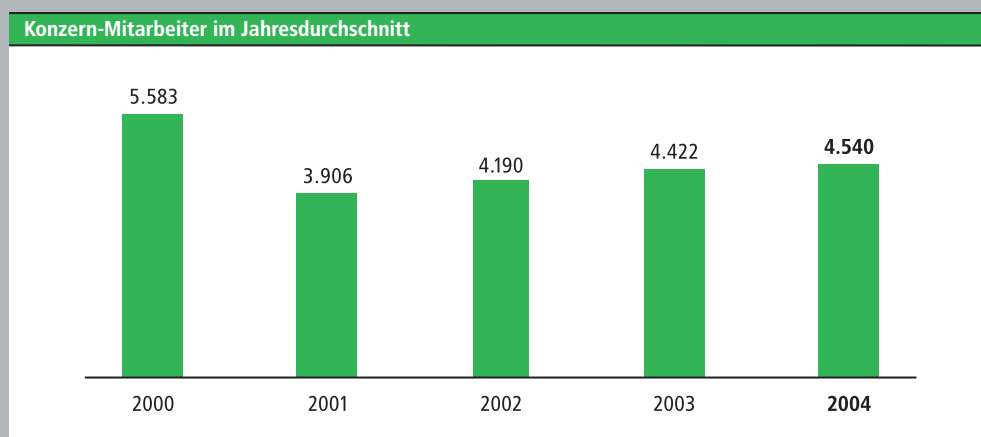
Durch die erstmalige Berücksichtigung dieser beiden Gesellschaften und auf Grund von Tarifierhöhungen stieg der Personalaufwand im Berichtsjahr gegenüber 2003 um 2,3 % von 213,9 Mio.€ auf 218,9 Mio.€. Der durchschnittliche Personalaufwand nahm in 2004 gegenüber dem Vorjahr (48,4 T €) mit jetzt 48,2 T € leicht ab. Grund: der gestiegene Anteil von Beschäftigten in Niedriglohnländern unter den Vossloh-Mitarbeitern. Der Pro-Kopf-Umsatz im Konzern blieb in 2004 mit 203,1 T € um 1,6 % unter dem Vorjahreswert (206,4 T €), da dieser Wert bei der neu konsolidierten Vossloh Min Skretnice deutlich unter dem sonstigen Konzerndurchschnitt liegt.

**Personalintensität
weiter verbessert**

Die Personalintensität, die das Verhältnis von Personalaufwand und Wertschöpfung widerspiegelt, hat sich in 2004 mit 66,3 % gegenüber dem Vorjahr (66,9 %) weiter verbessert.

Der Personalstand im Geschäftsbereich Rail Infrastructure erhöhte sich durch die Berücksichtigung der Vossloh Min Skretnice und Swedish Rail System um 6,4 % – von 2.825 Mitarbeiter im Vorjahr auf 3.005 Mitarbeiter zum Bilanzstichtag 2004.

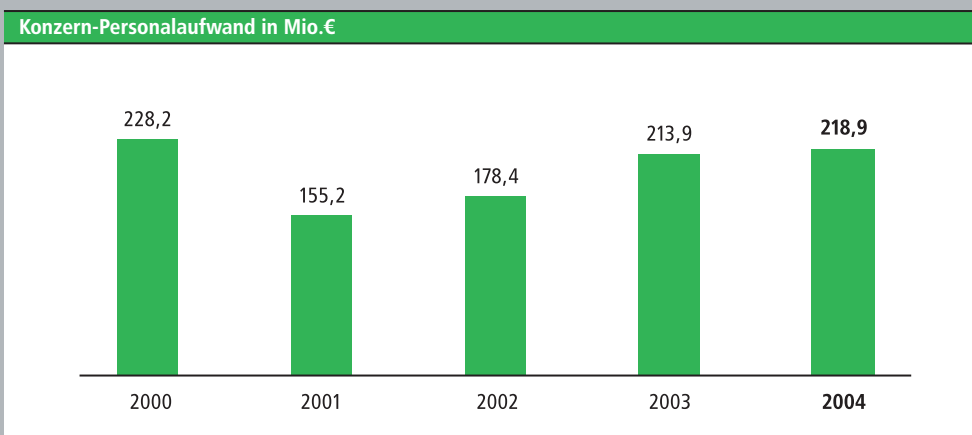
Die Erstkonsolidierungen führten zu einer Reduzierung des Umsatzes pro Mitarbeiter um 3,9 % von 175,4 T € in 2003 auf 168,6 T € in 2004.



Zum anderen wurden die Tariferhöhungen überkompensiert, so dass der durchschnittliche Personalaufwand um 1,2 % auf 41,0 T € (Vorjahr: 41,5 T €) zurück ging. Die Personalintensität des Geschäftsbereichs Rail Infrastructure lag mit 56,6 % um 1,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau. Diese Verbesserung resultiert aus dem starken Anstieg der Wertschöpfung um 5,1 % auf 221,1 Mio.€ (2003: 210,3 Mio.€) bei einem gleichzeitigen Anstieg des Personalaufwands um 2,6 % auf 125,1 Mio.€ (2003: 121,9 Mio.€).

Die Zahl der Mitarbeiter im Geschäftsbereich Motive Power blieb mit 1.159 Beschäftigten zum 31. Dezember 2004 gegenüber dem Ende des Vorjahres (1.169 Mitarbeiter) fast konstant. Der Umsatz pro Mitarbeiter wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 % auf 293,9 T €. Durch Tariferhöhungen stiegen die durchschnittlichen Kosten pro Mitarbeiter im Berichtsjahr um 1,9 % auf 57,7 T € (Vorjahr: 56,6 T €). Gleichzeitig nahm die Wertschöpfung um 5,9 % auf 86,7 Mio.€ (2003: 81,9 Mio.€) zu. Durch diese gegenüber den Personalkosten überproportionale Steigerung der Wertschöpfung konnte die Personalintensität deutlich um 3,1 Prozentpunkte verbessert werden und lag in 2004 bei 78,2 % (Vorjahr: 81,3 %).

Im Geschäftsbereich Information Technologies erhöhte sich der Umsatz pro Mitarbeiter um 3,4 % von 220,9 T € in 2003 auf 228,4 T € in 2004. Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl lag im Berichtsjahr bei 283 Mitarbeitern und damit um 2,5 % bzw. 7 Mitarbeiter über dem Vorjahresniveau. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter sank gegenüber dem Vorjahr von 69,4 T € auf 67,9 T €. Gleichzeitig konnte 2004 die Wertschöpfung pro Mitarbeiter um 4,5 % auf 94,8 T € verbessert werden (Vorjahr: 90,7 T €). Als Folge dieser Entwicklung verbesserte sich die Personalintensität deutlich um 4,9 Prozentpunkte von 76,5 % in 2003 auf 71,6 % in 2004.



Ab 2003 nach IFRS

Mitarbeiterbezogene Kennzahlen						
		2004	2003 ¹	2002	2001	2000
Personalaufwand pro Mitarbeiter	T €	48,2	48,4	42,6	39,7	40,9
Umsatz pro Mitarbeiter	T €	203,1	206,4	177,7	166,5	153,0
Personalintensität	%	66,3	66,9	69,0	76,0	74,2
Wertschöpfung pro Mitarbeiter	T €	72,7	72,3	61,7	52,3	55,1

¹ Abweichungen in 2003 gegenüber vergangenen Berichten resultieren aus der Umstellung von US-GAAP auf IFRS.

Personalaufwand			
Mio.€	2004	2003 ¹	Veränderung in %
Entgelte	169,3	166,8	1,5
Sozialabgaben	48,1	45,5	5,6
Aufwand für Altersversorgung	1,5	1,6	-5,1
Gesamt Personalaufwand	218,9	213,9	2,3

¹ Abweichungen in 2003 gegenüber vergangenen Berichten resultieren aus der Umstellung von US-GAAP auf IFRS.

Mitarbeiter 2004	Jahresdurchschnitt			Jahresende		
	Inland	Ausland	Gesamt	Inland	Ausland	Gesamt
Rail Technology	1.542	2.966	4.508	1.512	2.937	4.449
Vossloh AG	32	–	32	32	–	32
Gesamt	1.574	2.966	4.540	1.544	2.937	4.481

Angabe der Mitarbeiterzahl erfolgt als Vollzeitäquivalente (1 Vollzeitäquivalent = 1 Vollzeitstelle).

**Leistungskultur fördern
und weiterentwickeln**

Unser Ziel ist es, kontinuierlich besser zu werden. Dafür müssen wir qualifizierte und leistungsbereite Mitarbeiter zunächst finden und für Vossloh begeistern und sie dann an das Unternehmen binden. Das beginnt mit unserem traditionell starken Engagement in der Berufsausbildung, setzt sich fort in der systematischen Identifikation und Förderung junger Talente und mündet in die Weiterentwicklung unserer Führungskräfte.

Im Berichtsjahr bildete Vossloh in Deutschland im Jahresdurchschnitt 61 Jugendliche aus. Des Weiteren führte Vossloh in Zusammenarbeit mit den Schulen Berufsorientierungsseminare für Schülerinnen und Schüler der Abschlussklassen in den von uns angebotenen Ausbildungsberufen sowie Bewerbertrainings durch. Damit wollen wir jungen Menschen bei der beruflichen Orientierung helfen und sie gleichzeitig für uns gewinnen.

Im Rahmen unseres Programms „Vocus on talents“ führten wir 2004 mehrere Potenzialanalyse-Workshops als Grundlage für die bedarfsgerechte Entwicklung der Nachwuchskräfte durch. Im Anschluss wurden bei ausführlichen Feedbackgesprächen Veränderungsbedarfe aufgezeigt und unterstützende Maßnahmen vereinbart.

Die Führungskräfteentwicklung basiert auf internen und externen Einschätzungen anhand des Vossloh-Anforderungsprofils. Ausgewählte Teilnehmer werden jährlich zu Entwicklungsgesprächen eingeladen. Die sich hieraus ergebenden Entwicklungsfelder und Karriereperspektiven dienen der zielgerichteten Förderung. Um ihre Führungskompetenz zu steigern und die interdisziplinäre Zusammenarbeit im Unternehmen zu unterstützen, durchlaufen die Teilnehmer das Vossloh-Leadership-Curriculum. Diese Maßnahme wird durch spezifische Seminare und Coaching ergänzt.

Die Vossloh-Leistungskultur schlägt sich auch in einer laufenden Verbesserung der Produktivität nieder. Um eine integrierte konzerneinheitliche Messung der Produktivitätskennzahlen sicherzustellen, die auch Vergleiche zwischen den unterschiedlichen Geschäftsfeldern ermöglicht, wurde im Berichtsjahr ein neues Personalcontrollingsystem eingeführt. Es verknüpft gleichzeitig die Produktivitätskennzahlen mit den bei Vossloh relevanten finanzwirtschaftlichen Steuerungsgrößen.

Die Aktienoptionsprogramme für das Management (Long-Term-Incentiveprogramm) und für die Mitarbeiter (Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm) haben sich seit der Erstauflage in 1998 bewährt. Im Rahmen der Vergütungspolitik für Führungskräfte bildet das Long-Term-Incentiveprogramm ein am Wertzuwachs des Unternehmens orientiertes Element. Die Mitarbeiter profitieren ebenfalls vom Erfolg des Unternehmens. Da das bisherige in 1998 genehmigte Kapital nach der Auflage der dritten Tranche beider Programme nahezu ausgeschöpft war, bewilligte die Hauptversammlung 2004 jeweils ein neues Aktienoptionsprogramm für das Management und die Mitarbeiter. Beide Programme sind im Anhang ab Seite 100 detailliert beschrieben.

Wir fühlen uns als Arbeitgeber nicht nur unseren Mitarbeitern verpflichtet, sondern auch den jeweiligen Regionen, in denen wir mit Tochtergesellschaften ansässig sind. Vor diesem Hintergrund hat Vossloh auch im Berichtsjahr sein gesellschaftliches Engagement fortgesetzt. Das Unternehmen unterstützt seit Jahren Schulen, Kindergärten, Jugend-Sportvereine sowie karitative und kulturelle Einrichtungen.

Wir danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz, ihre Flexibilität und ihre Leistungen. Ein besonderer Dank geht auch an die Interessenvertreter für die konstruktive Zusammenarbeit.

**Hauptversammlung
genehmigte neue
Aktienoptionsprogramme**

**Gesellschaftliches
Engagement**

Dank an die Mitarbeiter



Geschätzter Arbeitgeber:

Engagierte und leistungsbereite Mitarbeiter sind ein Faktor für den Erfolg von Vossloh. Viele Beschäftigte halten dem Unternehmen schon seit Jahren die Treue – Indiz für ein positives Betriebsklima.

Forschung & Entwicklung

Die Vossloh-Gesellschaften sind Technologieführer in wachstumsstarken Spezialmärkten der Verkehrstechnologie. Sie investieren permanent in die Entwicklung zukunftsweisender Produkte und Dienstleistungen. Bei der Entwicklung innovativer Lösungen kooperieren die Gesellschaften konzernintern, arbeiten aber auch partnerschaftlich mit Kunden wie mit erfahrenen Fachleuten aus der Branche zusammen. Aus dem regelmäßigen Dialog resultiert ein fundiertes Verständnis der Märkte – Basis für die Entwicklung maßgeschneiderter Produkte und Dienstleistungen für hoch spezialisierte technische Anforderungen.

Vossloh-Gesellschaften forschen gemeinsam

Im Bereich Forschung & Entwicklung arbeiten die verschiedenen Geschäftsbereiche des Vossloh-Konzerns eng zusammen. Das Ziel: Know-how und Technologien aus den einzelnen Bereichen möglichst auch auf andere Anwendungsgebiete und Verkehrsträger zu übertragen.

Im gemeinsamen Projekt „Track-Monitoring-and-Diagnosis-System“ untersuchten Vossloh Fastening Systems und Vossloh Switch Systems in 2004 zunächst die technisch-wirtschaftliche Machbarkeit einer autarken Messeinheit zur kontinuierlichen Aufnahme von Gleisdaten. Danach wurde der Bau eines ersten Prototyps in Auftrag gegeben, der ab 2005 im Schienennetz der Deutsche Bahn AG insbesondere an Teststrecken erprobt werden soll.

Vossloh Fastening Systems und Vossloh Locomotives nehmen im Rahmen des deutschen Forschungsverbunds „Leiser Verkehr“ am Programm „Leise Züge und Trassen“ teil. Mittelfristig sollen lärmindernde Produkte für den Oberbau des Rad-Schiene-Systems entwickelt werden. Dabei werden innovative Radsätze und Drehgestelle ebenso in Betracht gezogen wie hochelastische Schienenbefestigungssysteme, die beispielsweise Schlupfwellen reduzieren.

Neuentwicklungen bei der Schienenbefestigung

Vossloh Fastening Systems entwickelte 2004 das klassische W-System zum neuen Schienenbefestigungssystem W 25 weiter (siehe dazu auch Seite 28). Die erste Resonanz von Kunden zeigte, dass sie dieses für alle Betriebsbedingungen – von Vollbahn bis Straßenbahn im Neubau, aber auch für Umrüstungsmaßnahmen – im Einsatz sehen. Um den Anwendungsbereich des neuen hochelastischen Systems 300 W für Weichen auf Fester Fahrbahn zu erweitern, wurde es 2004 für Weichen mit engen Radien konzipiert. Das Eisenbahnbundesamt hat das System 300 W inzwischen auch für Weichen im Schotteroberbau zugelassen. Die für eine Stahlschwelle mit bis zu 30 Tonnen Achslast entwickelte Schienenbefestigung wurde entsprechend den Erfahrungen aus ersten Testeinbauten in England umfangreich modifiziert. Sie bestand eine Reihe neuer Zulassungsprüfungen.

Vossloh Switch Systems entwickelte gemeinsam mit einem Kooperationspartner einen neuen Betonträger speziell für Straßenbahn-Weichen. Mehrere Weichenbestandteile wurden vom Design her optimiert; die Tests erfolgten auf den neuen Anlagen von Vossloh Cogifer.

Vossloh Infrastructure Services setzte die Arbeit an zukunftsweisenden Angeboten fort. Unter anderem soll 2005 ein neues automatisches Zugwarnsystem auf den Markt gebracht werden.

Programmergänzungen bei Lokomotiven

Vossloh Locomotives entwickelte 2004 ergänzende Modelle zum Lokomotiven-Standardprogramm. Die Zulassung der Fahrzeuge in weiteren europäischen Ländern wurde vorangetrieben. Hierzu gehören Lokomotiven in der Leistungsklasse von 1.100 kW für den Einsatz in Frankreich und Italien, eine Modifikation für die Applikation von Bauzuglokomotiven in Frankreich sowie die Entwicklung, Fertigung und Inbetriebsetzung einer Lok mit Breitspurdrehgestellen in Spanien.

Die Loktype MaK 2000 ist inzwischen in Deutschland, Holland und Italien zugelassen. Die Zulassung in Belgien, Polen und Skandinavien wurde eingeleitet. Für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Skandinavien entsteht mit einer leistungsgesteigerten MaK 2000 die weltweit stärkste vierachsige dieselhydraulische Streckenlokomotive. 2004 wurde zudem ein Rußpartikelfilter in die MaK 2000-4 integriert (siehe dazu auch Seite 31).

Darüber hinaus entwickelte Vossloh Locomotives das System zur Fahrzeugdiagnose weiter. Es ermöglicht die Erfassung wichtiger Betriebsdaten für die Instandhaltung und Überwachung einer Lok sowie deren Fernübertragung zur VSMS-Datenbank in Kiel.

Die F&E-Aktivitäten von Vossloh Electrical Systems betrafen die Weiterentwicklung von Antriebskonzepten für zukünftige Standard-Niederflurbusse und Busbahnen, insbesondere die Einzelradantriebstechnologie und die Erprobung alternativer Energiespeicher. Die Entwicklung einer neuen Hardware für die Steuergeräteplattform bis zur Serienreife wurde fortgesetzt. Im Rahmen der Erweiterung des Produktspektrums für Zweisystemfahrzeuge ging der in den Vorjahren entwickelte Netzstromrichter für Wechselspannungsnetze (4QS) in die Felderprobung; in einem Pilotprojekt entstand ein Antriebsumrichter für 1.500V Fahrdrachtspannungssysteme.

Vossloh Information Technologies arbeitete bei der Weiterentwicklung der innovativen Anzeigertechnologie mit elektronischer Tinte eng mit dem Fraunhofer-Institut in Berlin zusammen (siehe dazu auch Seite 31). 2004 wurde ein erster Pilotanzeiger im Reisenden-Informationszentrum in Berlin in Betrieb genommen. Vossloh wird noch im ersten Halbjahr 2005 marktreife Produkte anbieten.

„Elektronische Tinte“
kurz vor der Marktreife



Geht 2005 in Serie:

Die neue Anzeigergeneration von Vossloh Information Technologies verwendet so genannte elektronische Tinte auf einem speziellen Folienträgermaterial (im Bild). Die Anzeiger bieten hervorragende Lesbarkeit, verbrauchen äußerst wenig Energie und sind aufgrund der geringen Einbautiefe und des geringen Gewichts besonders einfach in bestehende wie neue Fahrgastinformationssysteme zu integrieren.

Umweltschutz

Vossloh engagiert sich im Umweltschutz. Der Verkehrstechnologie-Konzern achtet in seiner Produktion auf umweltverträgliche Verfahren und Prozesse und investiert in die Entwicklung umweltfreundlicher Produkte und Komponenten.

Vossloh Fastening Systems, seit Sommer 2002 gemäß ISO 14001 zertifiziert, hat einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP) zum schonenden Umgang mit Ressourcen aufgesetzt: Mehrere Soll/Ist-Vergleiche übers Jahr hinweg und ein jährlicher Umweltmanagement-Review prüfen den Grad der Zielerreichung.

Vossloh Switch Systems begann 2004 mit systematischen Messungen der Abluft in den beiden Produktionsbetrieben in Frankreich. Im Fokus stehen Manganoxide sowie Partikel von Holz und Teeröl. Bislang wurden keine Überschreitungen von Grenzwerten festgestellt.

Vossloh Locomotives setzte 2004 die Umstellung der Decklackierung auf lösemittelarme Farben fort und wird so den gesetzlichen Vorgaben zur Verringerung von VOC-Emissionen gerecht. Die Umstellung wird mit der Lieferung der letzten Lok für die belgische Staatsbahn im Sommer 2005 abgeschlossen.

Maßstäbe setzte der Lokomotivenhersteller auch 2004 mit dem ersten internationalen Serieneinbau von Rußpartikelfilter in Diesellokomotiven mit einer Leistung von mehr als 2.000 PS. Mit sauberen Abgasen glänzten beispielsweise die Fahrzeuge des Typs Am 843 für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aus der Baureihe G 1206/G 1700. Aber auch die derzeit stärkste vierachsige einmotorige dieselhydraulische Lok der Welt, die MaK-4 BB, verfügt serienmäßig über ein Filtersystem. Es befreit die Abgase des 2.700 kW starken Motors von mehr als 99 % der Rußpartikel – ohne Einschränkung der Leistung oder des Betriebs. Die Vossloh-Lokomotiven unterschreiten damit die geltenden Abgaswerte bei weitem.

Saubere Abgase:

Die Vossloh-Lokomotiven des Typs Am 843 für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verfügen serienmäßig über einen Rußpartikelfilter.



Risikomanagement

Das im Vossloh-Konzern eingerichtete aktive und systematische Risikomanagement leistet einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltig erfolgreichen und wertschaffenden Geschäftsentwicklung. Die Integration des Risikomanagements in die betrieblichen Abläufe stellt die frühzeitige Identifizierung, Analyse, Bewertung und Kommunikation von Risiken und Chancen sicher und ermöglicht so deren aktive Steuerung zur Vermeidung oder Minimierung von Schäden und zur Wahrnehmung und Optimierung der sich bietenden Chancen.

Organisation des Risikomanagements

Vossloh zählt auf ausgewählten Spezialmärkten der Bahnindustrie zu den führenden Anbietern. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt dabei in Westeuropa, wo mehr als 85 % des Konzernumsatzes erzielt werden. Die für Vossloh relevanten Märkte lassen sich durch oligopolistische Strukturen auf der Nachfrage – als auch auf der Angebotsseite – beschreiben. Als Nachfrager treten dabei insbesondere die in der Regel noch in öffentlicher Hand befindlichen Bahn- und Netzbetreiber auf. Aus dieser Konstellation ergeben sich zum einen Abhängigkeiten vom Ausgabeverhalten öffentlicher Haushalte, zum anderen ist die Zahl potenzieller Kunden begrenzt.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Branchenrisiken

Der Abhängigkeit von der Haushaltslage einzelner Länder und von einzelnen Kunden begegnet Vossloh mit einer gezielten und konsequenten Ausweitung der internationalen Aktivitäten des Konzerns. Hierbei bilden die Beitrittsländer der Europäischen Union und Asien den Schwerpunkt. Durch diese Internationalisierungsstrategie ist es Vossloh in den letzten Jahren gelungen, die Abhängigkeit von einzelnen nationalen Bahnmärkten deutlich zu verringern.

Zu den operativen Risiken zählen solche aus den betrieblichen Aufgabenbereichen, beispielsweise aus der Beschaffung, der Produktion und der Auftragsabwicklung.

Operative Risiken

Für den Vossloh-Konzern können sich operative Risiken insbesondere aus der Preisentwicklung wesentlicher Rohstoffe, insbesondere der Entwicklung der Stahlpreise, ergeben. Auch wenn diese Risiken durch langfristige Beschaffungsverträge oder durch die Vereinbarung von Preisgleitklauseln mit Kunden begrenzt werden können – vollständig eliminieren lassen sie sich nicht.

Darüber hinaus besteht die Mehrzahl der Kundenaufträge aus komplexen Projekten. Zu den wesentlichen Risiken solcher Projekte gehören unerwartete technische Schwierigkeiten, unvorhersehbare Entwicklungen an den Projektstandorten und Probleme bei Partner- oder Subunternehmern mit den daraus resultierenden Störungen der Logistik. Schwierigkeiten in der Auftragsabwicklung können das kalkulierte Projektergebnis erheblich beeinträchtigen, da ungeplante Mehrkosten entstehen und die Nichteinhaltung von Fertigstellungsterminen bei Projektgeschäften üblicherweise mit Vertragsstrafen belegt ist. Durch entsprechende Vertragsgestaltungen, ein umfassendes Projekt- und Qualitätsmanagement lassen sich diese Risiken zwar verringern, aber nicht vollständig ausschließen. Darüber hinaus bestehen bei langfristigen Projekten Risiken durch Verschiebung der Abnahme- und Abrechnungszeitpunkte. In 2004 konnten solche Verschiebungen frühzeitig identifiziert und durch Realisierung anderer Projekte teilweise kompensiert werden.

Innerhalb des Wertschöpfungsprozesses sind die Konzernunternehmen der Gefahr von Betriebsunterbrechungen, Qualitätsproblemen sowie Arbeitssicherheits- und Umweltrisiken ausgesetzt. Durch umfassende Richtlinien- und Verfahrensanweisungen zu Projekt- und Qualitätsmanagement, Produkt- und Arbeitssicherheit sowie zum Umweltschutz werden diese Risiken vermieden oder reduziert.

Finanzielle Risiken

Die Überwachung und Steuerung finanzieller Risiken und die Optimierung der Konzernfinanzierung leistet das Treasury des Konzerns. Ziele, Grundsätze, Aufgaben und Kompetenzen sind in Richtlinien festgelegt. Währungs- und Zinssicherungsinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung konkreter Risiken aus bestehenden oder absehbaren Grundgeschäften eingesetzt.

Vossloh orientiert sich bei der Steuerung der Kapitalstruktur an der Einhaltung von Finanzkennzahlen eines Unternehmens mit Investment-Grade-Rating. Durch ausreichende Kreditlinien bestanden in 2004 weder Finanzierungs- noch Liquiditätsempässe. Die Liquiditätssicherung unter Berücksichtigung von Reserven für potenzielle Sonderfaktoren ist Bestandteil der kontinuierlichen Liquiditätssteuerung. Mit dem Ziel einer langfristigen Sicherung des aktuell niedrigen Zinsniveaus wurde die Konzern-Finanzierung im Berichtsjahr neu strukturiert. Durch ein US Private Placement wurden langfristige Fremdmittel in Höhe von insgesamt 240 Mio. US \$ – entsprechend rund 200 Mio. € – mit Laufzeiten von 10 bzw. 12 Jahren aufgenommen. Im Sinne eines aktiven Risikomanagements wurden die Zins- und Kapitalzahlungsströme vollständig in Euro gesichert. Durch die in diesem Zusammenhang erfolgte Ablösung rückzahlbarer Bankverbindlichkeiten wurden bilaterale Kreditlinien für künftige Inanspruchnahmen frei. Abhängigkeiten von einzelnen Kreditinstituten bestanden und bestehen nicht.

Insgesamt gab es im Jahre 2004 keine wesentliche Beeinflussung des Konzernergebnisses durch finanzielle Risiken.

Rechtliche Risiken

Rechtliche Risiken ergeben sich im Wesentlichen aus Reklamationen, Garantieansprüchen, Schadensersatzforderungen und Rechtsstreitigkeiten. Erkennbare rechtliche Risiken werden entweder durch Versicherungen gedeckt oder durch ausreichende Rückstellungen in der Bilanz berücksichtigt.

In 2004 haben sich keine wesentlichen Ergebniseinflüsse aus rechtlichen Risiken ergeben.

Zu den sonstigen Risiken gehören insbesondere IT-Risiken und Risiken, die sich aus einer inadäquaten personellen Ausstattung ergeben können.

Sonstige Risiken

Sicherheitsrisiken auf Grund mangelnder EDV-Ausstattung oder fehlerhaften Datenbestands sind zur Zeit nicht erkennbar.

Möglichen Risiken durch nicht adäquate personelle Ausstattung begegnet Vossloh durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die geeignet sind, das Unternehmen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren und Mitarbeiter langfristig zu binden.

Sonstige Risiken hatten im vergangenen Jahr keinen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis.

Sämtliche Risiken, denen der Vossloh-Konzern ausgesetzt ist, unterliegen hinsichtlich möglicher Einflüsse auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage einer permanenten Kontrolle und Steuerung. Potenzielle Schäden werden – soweit hinreichend konkretisiert – in den aktuellen Jahresprognosen berücksichtigt. Aus heutiger Sicht ergibt sich weder aus einzelnen Risiken noch aus der Gesamtheit aller derzeit bekannten Risiken unter Substanz- und Liquiditätsaspekten eine Bestandsgefährdung des Vossloh-Konzerns oder einzelner Teilkonzerne. Das vorhandene Konzerneigenkapital liegt deutlich über dem Risk Adjusted Capital, das denjenigen Eigenkapitalanteil darstellt, der zur Deckung potenzieller Risiken mindestens vorgehalten werden muss.

Gesamtrisiko



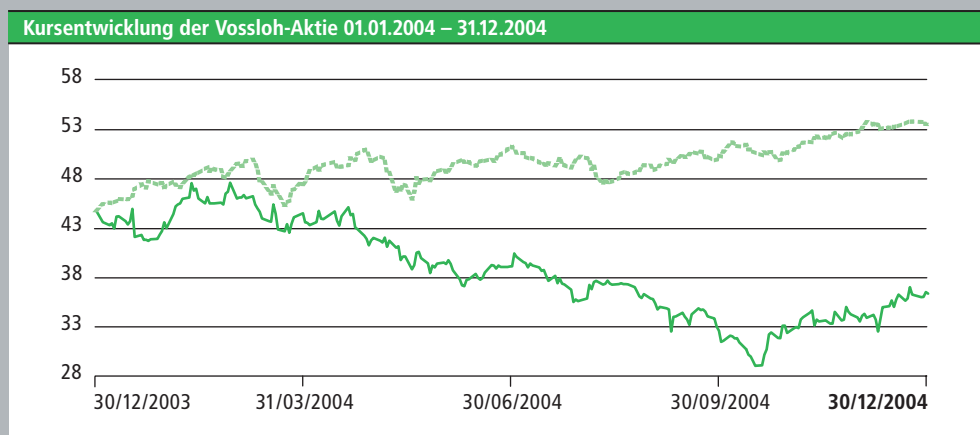
Die Vossloh-Aktie

Positive Entwicklung der deutschen Aktienmärkte

Getragen durch boomende Exporte, wuchs die deutsche Wirtschaft 2004 nach drei Jahren Stagnation erstmals wieder spürbar. Das reale, um Preissteigerungen bereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 1,6 %. Im internationalen Vergleich blieb Deutschland damit jedoch unter dem durchschnittlichen Wachstum der 25 EU-Länder von 2,4 %. Der MDAX, der Aktienindex für mittelgroße Werte, dem Vossloh angehört, begann das Jahr 2004 mit 4.472 Punkten – zugleich der Jahrestiefststand. Nach einem stetigen Anstieg um rund 11 % in den ersten Monaten fiel der Index nach den Anschlägen von Madrid am 11. März 2004 durch die wieder aufkommenden Terrorängste auf sein Jahresanfangsniveau zurück. Gute Unternehmenszahlen und positive Ausblicke beflügelten anschließend den Aktienmarkt, bis Anfang Mai der stark anziehende Ölpreis zu kurzfristigen Kursrückgängen führte. Nach einer Seitwärtsbewegung setzte ab Herbst eine kontinuierliche Erholung ein. Sie endete mit dem Jahreshöchststand des MDAX bei 5.376 Punkten am 30. Dezember 2004. Im Gesamtjahr 2004 verzeichnete der Index damit eine Steigerung von 20,3 %.

Gewinnmitnahmen und Unsicherheiten belasteten die Vossloh-Aktie

Die Vossloh-Aktie konnte 2004 mit der Entwicklung des Gesamtmarktes nicht Schritt halten. Nach einer Verdreifachung des Kurses von 2001 bis 2003 startete sie mit 44,80 € ins Jahr 2004. Die positive Entwicklung setzte sich zunächst noch fort: Im Tagesverlauf des 27. Februar 2004 erreichte die Notierung mit 47,68 € sogar einen neuen Allzeit-Höchstkurs. Die nachfolgenden Gewinnmitnahmen führten zu Kursrückgängen. Zunehmende Unsicherheiten über das Investitionsverhalten der westeuropäischen Staatsbahnen belasteten die Aktie im weiteren Verlauf. Am 18. Oktober 2004 verzeichnete sie mit 27,45 € den Tiefstkurs des Jahres. Anschließend setzte eine Erholung ein, das Niveau vom Jahresbeginn konnte aber bis zum Jahresende nicht wieder erreicht werden. Am Jahresende notierte die Vossloh-Aktie bei 36,35 € (XETRA) und verlor damit im Vergleich zum Schlusskurs des Vorjahres 18,9 %.



■ Vossloh-Aktienkurs in €
■ MDAX (umbasiert)

Obwohl die Gesamtrendite einer Anlage in Vossloh-Aktien im Jahr 2004 bei -16,1 % lag, stellt sich bei langfristiger Betrachtung ein Investment in die Vossloh-Aktie als äußerst attraktiv dar: Vor fünf Jahren gekauft, erzielte sie eine Rendite von 24,0 % p.a., über den Zehn-Jahres-Zeitraum eine Rendite von 13,4 % p.a. Zum Vergleich: Die MDAX-Renditen betragen 5,4 % p.a. in fünf Jahren und 8,0 % p.a. in zehn Jahren.

**Die Vossloh-Aktie:
ein rentables Investment**

Auch am Kurs-Gewinn-Verhältnis lässt sich noch weiteres Potenzial erkennen. Ausgehend von der Notierung der Vossloh-Aktie zum 31. Dezember 2004 in Höhe von 36,35 €, errechnet sich, bezogen auf die Ergebniserwartung für 2005, ein Kurs-Gewinn-Verhältnis von 11,2. Damit notiert die Aktie immer noch unter dem durchschnittlichen KGV des MDAX von 12,9 zum Jahresende 2004.

Das Handelsvolumen in Vossloh-Aktien erhöhte sich im Berichtsjahr mit rund 10,8 Mio. gehandelten Aktien um rund 23 % (2003: 8,8 Mio. gehandelte Aktien). Dies entspricht einem durchschnittlichen Handelsvolumen von etwa 42.000 Stück pro Handelstag. Etwa 85 % des Gesamtvolumens wurden dabei über das elektronische Handelssystem XETRA abgewickelt.

**Aktienumsatz auf
Rekordhoch**

Kennzahlen der Vossloh-Aktie			
		2004	2003
Dividende	€	1,30 ¹	1,30
Konzernüberschuss je Aktie	€	3,91	3,90
Eigenkapital je Aktie (ohne Anteile Konzernfremder)	€	22,28	19,99
Anzahl der Aktien ²	Tsd. Stück	14.605	14.239
Börsenkurs ³	€	36,35	44,80
Marktkapitalisierung ³	Mio.€	530,9	654,2
Ausschüttungssumme	Mio.€	19,0	19,0
Kurs-Gewinn-Verhältnis		9,3	11,5

¹ Dividendenvorschlag.

² Im Geschäftsjahr 2004 waren durchschnittlich 14.604.813 Aktien, zum Jahresende 14.605.574 Aktien ausgegeben.

³ Zum Jahresende.

Vorstand und Aufsichtsrat der Vossloh AG werden der Hauptversammlung vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2004 eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Bardividende von 1,30 € je Aktie zu beschließen. Bezogen auf den Jahresendkurs der Vossloh-Aktie von 36,35 € errechnet sich damit eine Dividendenrendite von 3,6 %. Der Anteil der Ausschüttung am Konzernüberschuss beträgt somit rund 33 % (2003: rund 35 %). Mit diesem Vorschlag bestätigen Vorstand und Aufsichtsrat eine auf Kontinuität aufbauende Dividendenpolitik.

Dividende bleibt stabil

Aufgrund der am 25. Juni 1998 von der Hauptversammlung der Vossloh AG beschlossenen bedingten Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft wurden im Geschäftsjahr 2004 im Umtausch durch Ausübung entsprechender Bezugsrechte 1.887 Stück neue auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem rechnerischen Anteil in Höhe von 4.824,04 € am Nennbetrag des Grundkapitals ausgegeben. Dadurch erhöhte sich das Grundkapital auf nunmehr 37.427.135,80 €, eingeteilt in 14.640.223 Inhaberstückaktien.

Grundkapital

Eigene Aktien: Bestand unverändert

Die Hauptversammlung vom 3. Juni 2004 verlängerte die Ermächtigung der Vossloh AG zum Erwerb eigener Aktien. Damit kann die Vossloh AG bis zum 2. Dezember 2005 bis zu 10 % der ausgegebenen Aktien erwerben und diese anschließend einziehen oder veräußern. Unverändert zum 31. Dezember 2003 befanden sich zum Jahresende 2004 34.649 Aktien, entsprechend 0,2 % des gezeichneten Kapitals, im Eigenbesitz.

Aktionärsstruktur

Die Familie Vossloh hielt Ende 2004 unverändert rund 33 % des gezeichneten Aktienkapitals der Vossloh AG. Der Freefloat lag damit unverändert bei 67 %. Der Streubesitz verteilt sich etwa knapp zur Hälfte auf institutionelle Anleger mit einem regionalen Schwerpunkt in Deutschland, England und den USA. Die andere Hälfte des Streubesitzes halten private Anleger.

Investor Relations

Der regelmäßige Dialog mit Privatanlegern, institutionellen Investoren und Finanzanalysten bildet die Basis der Investor Relations-Arbeit. Auf Analystenkonferenzen sowie bei zahlreichen Präsentationen und Roadshows im In- und Ausland informierte der Vossloh-Vorstand über aktuelle Entwicklungen. Bei einer Umfrage des Anlegermagazins „Börse Online“ unter Privatanlegern erreichte Vossloh 2004 den ersten Platz in der 80 Unternehmen umfassenden Kategorie Mid Caps und landete im Gesamtranking über alle Kategorien auf Platz 2. Als überdurchschnittlich wurden insbesondere die allgemeine Güte und Verständlichkeit der Investor Relations-Arbeit sowie die Qualität des Geschäftsberichts eingestuft. Das Wirtschaftsmagazin „Capital“ befragt jährlich gemeinsam mit der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management (DVFA) rund 300 Analysten zur Qualität der Kommunikation von Unternehmen mit den Finanzmärkten. Im 50 Unternehmen umfassenden MDAX belegte Vossloh im Berichtsjahr den hervorragenden zweiten Platz.

Alle Geschäfts- und Zwischenberichte, Pressemitteilungen sowie Präsentationen anlässlich der Analystenkonferenzen sind Interessierten im Internet unter www.vossloh.com zugänglich. Einblicke in aktuelle Themen gibt die vierteljährlich erscheinende Firmenzeitschrift „Inside“.

Research-Berichte als Entscheidungshilfe

Berichte der Aktienanalysten, die Investments aus neutraler Warte bewerten, bieten eine weitere Möglichkeit, sich über das Potenzial der Vossloh-Aktie zu informieren. Die Aktie wird derzeit von 13 Instituten regelmäßig beobachtet und bewertet. Auf Basis der fundamentalen Daten, vorgestellt auf der Analystenkonferenz im Dezember 2004, gab es neun Kaufempfehlungen und drei Empfehlungen zum Halten der Aktie. Dabei sahen die Analysten das Kursziel zwischen 35 € und 50 €. Eine jeweils aktuelle Übersicht der Analystenmeinungen sowie weitere Informationen rund um die Vossloh-Aktie sind ebenfalls im Internet unter www.vossloh.com abrufbar.



Ausblick

Basierend auf Experteneinschätzungen sowie eigener und externer Marktanalysen geht Vossloh für den Weltmarkt für Bahntechnologie unverändert von einer mittleren jährlichen Wachstumsrate von etwa 4 % in den nächsten Jahren aus. Hierbei wird es auch zukünftig Jahre mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten geben, ebenso wie Phasen mit reduzierter Investitionstätigkeit. Auch regional ist nicht von einer einheitlichen Entwicklung auszugehen.

Bemühungen einiger – insbesondere westeuropäischer – Länder zur Konsolidierung ihrer Haushalte werden auch in den kommenden Jahren zu Reduzierungen oder Verschiebungen von Investitionen in die Bahninfrastruktur führen. Derzeit sind insbesondere Deutschland und Frankreich von entsprechenden Maßnahmen betroffen. Anders die Situation in vielen Ländern Osteuropas und Asiens. So stehen in den in 2004 der EU beigetretenen Ländern in den kommenden Jahren große, bereits finanzierte Investitionen gerade in die Infrastruktur an. Auch in vielen asiatischen Ländern erfordert ein nach wie vor hohes Bevölkerungswachstum gerade in den Ballungsräumen den Ausbau auch der Schieneninfrastruktur.

Natürlich ist auch der Vossloh-Konzern betroffen, wenn für die Bahnindustrie wesentliche staatliche und kommunale Auftraggeber ihr geplantes Investitionsvolumen reduzieren oder strecken. Allerdings gelingt es Vossloh durch seine starke Internationalisierung nach wie vor, bei rückläufigen Umsätzen in einigen Märkten zusätzliches Volumen in anderen Märkten zu akquirieren und damit einen entsprechenden Ausgleich zu schaffen. Dennoch sind diese Möglichkeiten begrenzt. Die Investitionszurückhaltung der Deutschen Bahn im Lokbereich führt deshalb auch zu nicht unerheblichen Konsequenzen bei Vossloh Locomotives in Kiel. Erschwerend wirkt die drastische Entwicklung der Stahlpreise, die in diesem extremen Ausmaß wohl von niemandem erwartet worden war. Je nach Produkt lagen die Stahlpreiserhöhungen in 2004 zwischen 40 und 100 %. Diese Erhöhungen können auf Grund der vertraglichen Vereinbarungen nicht in jedem Fall an die Kunden weitergegeben werden.

Die schwieriger gewordene Marktsituation der Bahnindustrie, die drastisch gestiegenen Stahlpreise und besonders auch ausgebliebene Diesellokzuschreibungen sowie auf Vossloh übergreifende Probleme im Straßenbahngeschäft haben den Vossloh-Vorstand veranlasst, ein konzernweites Programm zur Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung zu starten. Am deutlichsten machen sich die marktseitigen Probleme bei Vossloh Locomotives in Kiel bemerkbar, wo eine Halbierung des Lokbauvolumens zu erwarten ist, mit der Folge, dass neben dem weitgehenden Abbau der bislang beschäftigten Leiharbeiter auch ein Abbau von eigenen Mitarbeitern notwendig wird. Weitere Produktionsverlagerungen aus den Hochlohn-Standorten in Niedriglohnländer sind vorgesehen. Mit all den geplanten Maßnahmen soll der Vossloh-Konzern flexibler auf die stärker gewordenen Nachfrageschwankungen reagieren können.

Im November 2004 hat die Vossloh AG einen Vertrag zum Erwerb des Diesellokomotiven-Werks von Alstom in Valencia (Spanien) abgeschlossen. Mit dem Kauf dieses Werks festigt Vossloh seine führende Rolle als Hersteller von Diesellokomotiven in Europa. Vossloh Locomotives, Kiel, entwickelt und produziert zwei- und vierachsige dieselhydraulische Lokomotiven niedriger und mittlerer Leistungsklassen. In Valencia werden dieselektrische Lokomotiven für den Personen- und Güterverkehr sowie für den Rangierbetrieb hergestellt. Ein Produktschwerpunkt liegt auf sechsachsigen Diesellokomotiven oberer Leistungsklassen. Die Kapazitäten in Valencia sind für die kommenden Jahre vollständig ausgelastet.

Umsatz- und Ergebnisprognose für 2005

Der nachfolgende Umsatz- und Ergebnisausblick basiert auf dem derzeitigen Kenntnisstand von Entwicklungen in den für Vossloh relevanten Märkten und bezieht sich auf den Vossloh-Konzern in seiner heutigen Struktur unter Berücksichtigung des Erwerbs des Diesellokomotiven-Werks von Alstom in Valencia (künftig Vossloh España). Mögliche weitere Akquisitionen wurden in dem folgenden Ausblick nicht berücksichtigt.

Der Konzernumsatz soll nach heutiger Einschätzung in 2005 auf knapp 1,1 Mrd. € steigen. Davon entfallen rund 138 Mio.€ auf Vossloh España. Damit würden die Umsatzerlöse gegenüber 2004 (922,2 Mio.€) um etwa 19 % steigen, ohne Berücksichtigung der Akquisition in Valencia um knapp 5 %. Aufgrund des konzernweiten Spar- und Verbesserungsprogramms sowie der in einigen Bereichen anstehenden Restrukturierungen wird es in 2005 zu nicht unerheblichen Einmalkosten kommen. Trotz dieser zunächst kostenintensiven Maßnahmen, die es aber ermöglichen sollen, in Zukunft aus deutlichen Produktivitätssteigerungen und einem nachhaltig gesunkenen Break-even flexibler auf Marktschwankungen zu reagieren, und der drastisch gestiegenen Stahlpreise gehen wir nach heutigem Kenntnisstand davon aus, in 2005 ein EBIT von 93,4 Mio.€ und damit eine EBIT-Marge von 8,5 % erreichen zu können. Der Konzernüberschuss soll 47,4 Mio.€ betragen; das Ergebnis je dividendenberechtigter Aktie entsprechend bei 3,25 Euro liegen.

Das Capital Employed soll mit rund 645 Mio.€ zum Jahresende 2005 gegenüber dem 31. Dezember 2004 (690,2 Mio.€) um mehr als 45 Mio.€ reduziert werden. Mit 14,5 % wird der ROCE nach heutiger Einschätzung trotz der genannten Belastungen die konzerninterne Vorgabe von 15 % annähernd erreichen.

Deutliche Zunahme der Beschäftigtenzahl

Die Zahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Mitarbeiter wird sich in 2005 mit rund 5.160 deutlich gegenüber 2004 (4.540 Mitarbeiter) erhöhen. Der starke Mitarbeiteraufbau resultiert neben der Akquisition des Diesellokwerks in Valencia aus dem geplanten starken Wachstum im Geschäftsfeld Infrastructure Services. Der erhöhte Personalbedarf in diesem Geschäftsfeld ist projektbezogen und befristet. Personalreduzierungen in einzelnen Bereichen im Zusammenhang mit Restrukturierungen und Kosteneinsparungen werden sich dagegen in der Durchschnittsbetrachtung in 2005 nur geringfügig auswirken.

Investitionsplanung 2005

Nach den mit rund 40 Mio.€ atypisch hohen Investitionen in 2004 sollen die Investitionen in 2005 mit 28,7 Mio.€ wieder ein für Vossloh durchschnittliches Volumen annehmen. Die Abschreibungen sollen in 2005 mit 26,3 Mio.€ das Niveau des Jahres 2004 erreichen.

Entwicklung der Geschäftsbereiche in 2005

Im Geschäftsbereich Rail Infrastructure mit den Geschäftsfeldern Fastening Systems, Switch Systems und Infrastructure Services wird aus heutiger Sicht für das laufende Jahr eine Steigerung der Umsatzerlöse von 514,1 Mio.€ in 2004 auf 591,3 Mio.€ erwartet. Mit einer Erhöhung von 150,4 Mio.€ auf 208,0 Mio.€ in 2005 dürfte hierbei der größte Umsatzzuwachs im Geschäftsfeld Infrastructure Services anfallen; damit allerdings bei der margenschwächsten Aktivität in diesem Geschäftsbereich. Auch Switch Systems sollte mit 251,1 Mio.€ höhere Umsätze als im Berichtsjahr (227,0 Mio.€) erreichen. Steigerungen resultieren vor allem aus High-Speed-Projekten in UK/Irland und Italien, aber auch aus steigenden Aufträgen von Kommunen. Bei Fastening Systems wird sich in 2005 insbesondere der Rückgang des DB-Bedarfs bemerkbar machen, der nur zum Teil durch höhere Exporte kompensiert werden kann. Der Umsatz soll in 2005 mit 139,7 Mio.€ um rund 7 % unter dem des Berichtsjahres (150,2 Mio.€) liegen.

Erwartete weitere Steigerungen des Stahlpreises, die nur zum Teil an Kunden weitergegeben werden können, werden in 2005 zusätzlich das Ergebnis des Geschäftsbereiches belasten.

Das EBIT im Bereich Rail Infrastructure, das in 2004 bei 90,7 Mio.€ lag, wird sich in 2005 voraussichtlich auf 81,7 Mio.€ reduzieren. Der ROCE soll mit 17,9 % die Konzernvorgabe weiterhin deutlich übertreffen.

Für den Geschäftsbereich Motive Power wird in 2005 ein deutlicher Umsatzanstieg auf 442,0 Mio.€ nach 345,4 Mio.€ in 2004 erwartet. Dieses Wachstum ist fast ausschließlich auf den Erwerb von Vossloh España zurückzuführen. Der Lokabsatz des Diesellokwerkes in Kiel dürfte von 126 Loks in diesem Jahr auf 82 Fahrzeuge in 2005 sinken. Der Planumsatz bei Electrical Systems ist noch negativ beeinflusst durch den Wegfall des Projekts Budapest in 2004 und sollte bei 95,2 Mio.€ liegen. Insgesamt erwartet der Geschäftsbereich für 2005 ein EBIT von 19,1 Mio.€ nach 18,8 Mio.€ in 2004.

Der Geschäftsbereich Information Technologies geht für 2005 von nahezu unveränderten Umsätzen aus. Sie sollten aus heutiger Sicht im laufenden Jahr bei 65,6 Mio.€ nach 64,6 Mio.€ in 2004 liegen. Hier wirken sich der Vergabestopp der Deutschen Bahn AG und die damit unter den Erwartungen liegenden Auftragseingänge aus 2004 auf 2005 aus. Das geplante EBIT dürfte sich auf 7,9 Mio.€ nach 7,6 Mio.€ in 2004 belaufen.

Zum 31. Dezember 2005 sollte die Eigenkapitalquote mit 35,2 % deutlich über der zum Jahresende 2004 von 32,4 % liegen.

Finanzplanung 2005

Die Nettofinanzschuld soll von 171,1 Mio.€ zum Jahresende 2004 auf 131,6 Mio.€ zum 31. Dezember 2005 zurückgeführt werden. Das Net Gearing wird sich dementsprechend von 51,7 % in 2004 auf 36,7 % im laufenden Jahr verringern.

Mit Ausnahme der zukünftigen Einbeziehung der Vossloh España sind grundsätzliche Änderungen der jetzigen Struktur des Vossloh-Konzerns derzeit nicht abzusehen.

Konzernstruktur

Mit Verkaufsvertrag vom 3. Februar 2005 hat sich Vossloh von seiner Beteiligung an der EuroTrac GmbH Verkehrstechnik, Kiel, getrennt. Im Geschäftsjahr 2004 trug diese Gesellschaft 4,6 Mio.€ zum Konzernumsatz und 0,2 Mio.€ zum Konzern-EBIT bei.

Besondere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Weitere besondere Ereignisse sind bis zur Fertigstellung dieses Berichts (28. Februar 2005) nicht eingetreten.

Corporate Governance

Eine gute und verantwortungsvolle Corporate Governance trägt dazu bei, das Vertrauen von gegenwärtigen und künftigen Aktionären, Fremdkapitalgebern, Mitarbeitern und Geschäftspartnern zu fördern und zu vertiefen.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex wurde von der im September 2001 von der Bundesministerin für Justiz eingesetzten Regierungskommission am 26. Februar 2002 verabschiedet. Er enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortlicher Unternehmensführung. Mindestens einmal jährlich prüft die Regierungskommission, ob der Kodex vor dem Hintergrund der Corporate Governance-Entwicklung in Gesetzgebung und Praxis angepasst werden soll. Insoweit wurden zuletzt auf der Plenarsitzung der Regierungskommission am 21. Mai 2003 Änderungen des Kodex beschlossen, die am 4. Juli 2003 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurden. Im vergangenen Jahr wurden demgegenüber keine Änderungen am Kodex vorgenommen. Vossloh betrachtet den Kodex als einen wichtigen Schritt zur Weiterentwicklung der Standards der Unternehmensführung und -kontrolle in Deutschland. Außerdem vermittelt der Kodex vor allem ausländischen Investoren ein Bild von der Corporate Governance börsennotierter deutscher Unternehmen und stärkt so durch Transparenz das Vertrauen in die Führung deutscher Aktiengesellschaften und in den deutschen Kapitalmarkt.

Die Governance-Struktur von Vossloh

Deutsche Aktiengesellschaften zeichnen sich mit den beiden Verwaltungsorganen Vorstand und Aufsichtsrat, die dem Unternehmensinteresse verpflichtet sind, durch eine zweigeteilte Leitungs- und Überwachungsstruktur aus. Die Hauptversammlung, das zwingend vorgeschriebene Organ der Aktionäre, ist für wesentliche Grundsatzentscheidungen in der Aktiengesellschaft zuständig.

Vorstand

Der Vorstand der Vossloh Aktiengesellschaft ist das Leitungsorgan des Vossloh-Konzerns. Er besteht gegenwärtig aus drei Mitgliedern. Der Vorstand ist für die strategische Führung von Vossloh zuständig. Dazu gehören insbesondere die Bestimmung der Ziele und Strategie der gesamten Vossloh-Gruppe, der Kauf bzw. Verkauf von Unternehmensbeteiligungen, die Entscheidung über Schwerpunkte von Forschung und Entwicklung, die Entscheidung über wesentliche Fragen des Personalwesens, der Öffentlichkeitsarbeit, der Corporate Identity und der Information Technology, soweit sie für die Vossloh-Gruppe insgesamt von Bedeutung sind. Der Vorstand orientiert sich dabei an einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes und arbeitet eng mit dem Aufsichtsrat zusammen. Bestimmte wesentliche Maßnahmen des Vorstands, die in der Geschäftsordnung für den Vorstand genau umschrieben sind, bedürfen der Zustimmung durch den Aufsichtsrat. Ein Geschäftsverteilungsplan verteilt die Geschäftsbereiche auf die einzelnen Vorstandsmitglieder. Die Vorstandsmitglieder arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. In bestimmten Fällen entscheidet der gesamte Vorstand.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Vossloh Aktiengesellschaft besteht gemäß § 10 Ziffer 1 Satz 1 der Satzung aus sechs Mitgliedern (vgl. Seite 5). Der Aufsichtsrat ist nach den Bestimmungen des Drittelbeteiligungsgesetzes und des Aktiengesetzes zusammengesetzt. Er besteht zu einem Drittel aus Arbeitnehmer- und zu zwei Dritteln aus Anteilseignervertretern. Die Vertreter der Anteilseigner werden von der Hauptversammlung, die Vertreter der Arbeitnehmer von den Arbeitnehmern gewählt. Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn mindestens drei Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Soweit nicht das Gesetz etwas anderes bestimmt, fasst der Aufsichtsrat seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei Stimmengleichheit kann jedes Aufsichtsratsmitglied sofort eine erneute Abstimmung über denselben Gegenstand verlangen. Ergibt sich auch bei dieser Abstimmung Stimmengleichheit, zählt die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden doppelt.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. Bestimmte wesentliche, in der Geschäftsordnung für den Vorstand geregelte Maßnahmen des Vorstands erfordern die Zustimmung durch den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat erörtert mit dem Vorstand in regelmäßigen Abständen die Geschäftsentwicklung sowie die Planung, die Strategie und deren Umsetzung. Er verabschiedet die Jahresplanung sowie den Jahresabschluss der Vossloh Aktiengesellschaft und des Vossloh-Konzerns unter Berücksichtigung der schriftlichen Prüfungsberichte und der mündlichen Berichterstattung des Abschlussprüfers. Der Aufsichtsrat ist darüber hinaus für die Bestellung und Abberufung der Vorstandsmitglieder zuständig.

Der Aufsichtsrat der Vossloh Aktiengesellschaft verfügt derzeit über einen Ausschuss, den Personal- und Prüfungsausschuss, der aus drei Mitgliedern besteht (vgl. hierzu auch Seite 129 des Geschäftsberichts). Er ist unter anderem für Vorstandsangelegenheiten zuständig und erfüllt gleichzeitig die Aufgaben eines Audit Committee, indem er sich mit Fragen der Rechnungslegung, der Abschlussprüfung, des Risikomanagements und der Überwachung der Geschäftsführung befasst. Der Aufsichtsratsvorsitzende ist zugleich Vorsitzender des Personal- und Prüfungsausschusses. Der Aufsichtsrat kann bei Bedarf weitere Ausschüsse bilden.

Hauptversammlung

Die Hauptversammlung ist das Organ der Aktionäre. Sie ist zuständig für die grundlegenden Entscheidungen der Vossloh Aktiengesellschaft. Jährlich hat eine ordentliche Hauptversammlung innerhalb der ersten acht Monate eines Geschäftsjahres stattzufinden. Die Hauptversammlung beschließt in allen ihr durch Gesetz zugewiesenen Angelegenheiten mit verbindlicher Wirkung für die Gesellschaft und die Aktionäre, insbesondere über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, die Wahl des Abschlussprüfers, aber auch über Unternehmensverträge sowie Kapitalmaßnahmen und sonstige Satzungsänderungen. In der Hauptversammlung gewährt jede Vossloh-Stammaktie eine Stimme. Der Vorstand erleichtert den Vossloh-Aktionären die Teilnahme an der Hauptversammlung durch die Bestellung eines Stimmrechtsvertreters, der für die weisungsgebundene Ausübung des Stimmrechts der Aktionäre sorgt. Der Aufsichtsratsvorsitzende führt den Vorsitz in der Hauptversammlung.

Beirat

Der Beirat der Vossloh Aktiengesellschaft besteht aus drei Mitgliedern, die vom Vorstand der Vossloh Aktiengesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestellt werden. Der Beirat hat die Aufgabe, den Vorstand auf dessen Verlangen in allen Angelegenheiten der Vossloh Aktiengesellschaft und der mit ihr verbundenen Unternehmen zu beraten. Informationen über die Beiratsmitglieder finden sich auf Seite 5 dieses Geschäftsberichts.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Im Jahr 2004 wurde die Rechnungslegung des Vossloh-Konzerns auf die International Financial Reporting Standards (IFRS) umgestellt. Der Abschluss der Vossloh Aktiengesellschaft wird hingegen nach dem HGB erstellt, wie es gesetzlich vorgeschrieben ist. Sowohl der Konzernabschluss nach IFRS als auch der Einzelabschluss nach HGB wurden nach den deutschen Vorschriften und unter Beachtung der vom Institut für Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung von der BDO Deutsche Waren-treuhand Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, geprüft, die auf Vorschlag des Aufsichtsrats von der Hauptversammlung gewählt wurde. Der Prüfungsauftrag wurde durch den Personal- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats gemäß den Empfehlungen des Deutscher Corporate Governance Kodex erteilt. Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, dass kein Zweifel an der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers bestehen kann. Es wurde mit dem Abschlussprüfer vereinbart, dass dieser über alle etwaigen für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse unverzüglich an den Aufsichtsratsvorsitzenden berichtet, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben, sowie den Aufsichtsrat über alle Tatsachen informiert, die eine Unrichtigkeit der vom Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum Kodex ergeben. Bei der Prüfung 2004 haben sich Hinweise auf solche Tatsachen jedoch nicht ergeben.

Information der Aktionäre

Transparente und zeitnahe, effiziente sowie gleichmäßige Information der Aktionäre haben für Vossloh einen hohen Stellenwert. Aus diesem Grund werden alle von Vossloh veröffentlichten Informationen über das Unternehmen auch über das Internet auf der Firmenwebseite unter www.vossloh.com zugänglich gemacht. Das gilt insbesondere für die vierteljährlichen Quartalsberichte, die jährlichen Geschäftsberichte, Einladungen und sonstige Informationen zu Hauptversammlungen, Pressemitteilungen sowie für den Finanzkalender mit den Terminen der wesentlichen wiederkehrenden Veröffentlichungen. Der Konzernabschluss ist binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, Quartalsberichte sind binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder enthält einen fixen und einen variablen Bestandteil. Zusätzlich zur Tantieme beziehen die Vorstandsmitglieder Optionsrechte nach dem Long-Term-Incentiveprogramm (LTIP) der Gesellschaft; diese Optionsrechte werden in Tranchen gewährt. Bislang wurden entsprechende Tranchen in den Jahren 1998, 2000 und 2002 aufgelegt. Aus den beiden Tranchen der Jahre 1998 und 2000 bestehen keine Optionsrechte mehr, so dass in 2004 keine Optionen durch den Vorstand ausgeübt wurden. Aus der dritten Tranche des LTIP (2002) hält der Vorstand 48.220 Optionsrechte; der für diese Tranche maßgebliche Basispreis beträgt 24,01 € . Im Berichtsjahr erfolgte weder aus dem LTIP von 1998 noch aus dem im Rahmen der von der Hauptversammlung am 3. Juni 2004 beschlossenen Neuaufgabe des Long Term Incentiveprogramms („LTIP 2004“) eine Ausgabe von Optionsrechten an Mitglieder des Vorstands.

Wegen weiterer Einzelheiten des LTIP wird auf den Konzernanhang auf Seite 100 des Geschäftsberichts verwiesen.

Kriterien für die Angemessenheit der Vergütung sind neben den Aufgaben und Leistungen des Vorstandsmitglieds insbesondere die wirtschaftliche Lage und der nachhaltige Erfolg des Unternehmens unter Berücksichtigung seines Vergleichsumfeldes.

Für das Geschäftsjahr 2004 betrug die Barvergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands insgesamt 3.348.798 €. Davon entfielen 812.310 € auf das Fixum und 2.536.488 € auf die Tantieme.

Zusätzlich erhielten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge in Höhe von 49.782 € aus dem nach steuerlichen Richtlinien anzusetzenden Wert der Dienstwagennutzung. Diese Sachbezüge sind vom Vorstandsmitglied zu versteuern.

Im Geschäftsjahr 2004 wurden Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern keine Kredite oder Vorschüsse gewährt.

Die Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstands und Mitglieder der Geschäftsführung und deren Angehörigen beliefen sich auf 237.099 €. Für diesen Personenkreis sind Pensionsrückstellungen in Höhe von 2.212.824 € gebildet.

Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten satzungsgemäß eine Vergütung in Höhe von insgesamt 342.901 €. Davon entfielen 87.671 € auf die feste und 255.230 € auf die erfolgsorientierte Vergütung.

Aus Sicht von Vorstand und Aufsichtsrat bestand auch vor dem Hintergrund, dass im Geschäftsjahr 2004 keine Kodexänderung beschlossen wurde, kein Anpassungsbedarf hinsichtlich der im Unternehmen Vossloh praktizierten Corporate Governance. Diese entsprach im Geschäftsjahr 2004 bis auf vier Ausnahmen, die in der nachfolgend abgedruckten Entsprechenserklärung erläutert werden, voll den Empfehlungen des Kodex.

Gemäß § 161 AktG müssen Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Aktiengesellschaft jährlich erklären, inwieweit den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird. Die erste Entsprechenserklärung wurde gemäß § 15 EGAktG i. V. m. § 161 AktG im Dezember 2002 abgegeben. Im Dezember 2003 haben Vorstand und Aufsichtsrat die zweite, im Dezember 2004 die dritte Entsprechenserklärung auf der Webseite der Gesellschaft im Internet veröffentlicht:

**Umsetzung der Empfehlungen
des Deutscher Corporate
Governance Kodex im
Geschäftsjahr 2004**

**Entsprechenserklärung
gemäß § 161 AktG**

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Vossloh Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 AktG

Den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ wurde und wird mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen, die – ganz oder teilweise – nicht angewendet wurden und werden, in vollem Umfang entsprochen:

Nach Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 4 soll der Aufsichtsrat für außerordentliche, nicht vorhergesehene Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) u.a. für Aktienoptionen vereinbaren. Diese Empfehlung wurde am 21. Mai 2003 in den Corporate Governance Kodex aufgenommen und konnte daher bei den bisherigen Aktienoptionsprogrammen der Vossloh Aktiengesellschaft noch nicht berücksichtigt werden. Weil diese laufenden Programme auf mehrere Jahre angelegt sind, wird die Vossloh Aktiengesellschaft für diese auslaufenden Programme auch in Zukunft nicht entsprechend dieser Empfehlung verfahren. Aus diesem Grund haben sich Vorstand und Aufsichtsrat entschlossen, der Empfehlung der Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 4 nicht zu folgen. Im Hinblick auf neue Aktienoptionsprogramme, die auf der Grundlage der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 3. Juni 2004 aufgelegt werden, wird jedoch eine entsprechende Begrenzungsmöglichkeit (Cap) vorgesehen werden, so dass insoweit der Empfehlung der Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 4 entsprochen wird.

Nach Ziffer 4.2.4 sollen die Angaben zur Vergütung der Vorstandsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses individualisiert erfolgen. Vor dem Hintergrund, dass der Vorstand der Vossloh Aktiengesellschaft aus nur drei Personen besteht, kann nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat die

Offenlegung der individuellen Vergütungen keine nennenswerte zusätzliche Transparenz schaffen. Daher haben sich Vorstand und Aufsichtsrat dazu entschlossen, der Empfehlung der Ziffer 5.4.5 Abs. 3 Satz 1 nicht Folge zu leisten.

Gemäß der Empfehlung in Ziffer 5.4.5 Abs. 3 Satz 1 soll die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses individualisiert und aufgegliedert nach Bestandteilen ausgewiesen werden. Nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat können diese Angaben auch hier keine nennenswerte zusätzliche Transparenz schaffen. Daher haben sich Vorstand und Aufsichtsrat dazu entschlossen, der Empfehlung der Ziffer 5.4.5 Abs. 3 Satz 1 nicht Folge zu leisten.

Nach Ziffer 6.6 Abs. 2 Satz 3 soll, wenn der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder 1 % der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien übersteigt, der Gesamtbesitz getrennt nach Vorstand und Aufsichtsrat angegeben werden. Ein Teil der Vossloh-Aktien ist in einem Familienpool gebunden. Um das Persönlichkeitsrecht der Mitglieder dieses Familienpools zu schützen, sollen Aktienbestände, die Rückschlüsse auf die Zuordnung zum Familienpool erlauben, nicht veröffentlicht werden. Im Hinblick darauf haben sich Vorstand und Aufsichtsrat der Vossloh Aktiengesellschaft entschlossen, der oben genannten Empfehlung in Ziffer 6.6 Abs. 2 Satz 3 des Kodex nicht zu folgen.

Werdohl, im Dezember 2004

Der Vorstand und der Aufsichtsrat

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Vossloh AG nahm im Geschäftsjahr 2004 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr. Er überwachte und beriet die Geschäftsführung. Regelmäßig, zeitnah und umfassend ließ er sich schriftlich und mündlich über die Geschäftsentwicklung der Vossloh AG und der Konzerngesellschaften, über die strategische Ausrichtung des Unternehmens sowie geplante Akquisitionen und den Stand der Strategieumsetzung berichten. Vorstand und Aufsichtsrat standen in einem intensiven und kontinuierlichen Dialog. In vier ordentlichen Sitzungen am 23. März, 3. Juni, 1. Oktober und 8. Dezember 2004 diskutierte der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand die Entwicklung der laufenden Geschäfte, die strategischen Konzepte, die kurz- und mittelfristigen Unternehmensplanungen, die Investitionsplanungen, die Entwicklung von Erträgen und Liquidität, die Risikolage und das Risikomanagement sowie wesentliche organisatorische und personelle Veränderungen und Fragen der Corporate Governance von Vossloh.

Über Vorhaben, die von großer Bedeutung oder eilbedürftig waren, wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen informiert. Außerdem hielt der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand, und hier insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, regelmäßig Kontakt und beriet mit ihm strategische Überlegungen, die Geschäftsentwicklung, wesentliche personelle Fragen und das Risikomanagement. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde über außergewöhnliche Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und der Entwicklung des Vossloh-Konzerns von wesentlicher Bedeutung waren, vom Vorsitzenden des Vorstands stets unverzüglich informiert. Sämtliche zustimmungspflichtigen Vorgänge wurden dem Aufsichtsrat vorgelegt und von diesem gebilligt. Der Aufsichtsrat befasste sich außerdem mit den kontinuierlichen Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung sowie mit den Konzepten und deren Umsetzung zum weiteren Ausbau der einzelnen Geschäftsbereiche.

Thematisch wurde die Arbeit des Aufsichtsrats im vergangenen Jahr nicht zuletzt durch den Erwerb der Betriebsstätte in Albuixech (Valencia, Spanien) von Alstom Transporte, S.A., Madrid, mitgeprägt.

Dr. Karl Josef Neukirchen
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Vossloh AG



Der Aufsichtsrat der Vossloh Aktiengesellschaft hat einen Ausschuss, den Personal- und Prüfungsausschuss, der aus drei Ausschussmitgliedern besteht. Vorsitzender des Personal- und Prüfungsausschusses ist der Vorsitzende des Aufsichtsrats. Der Personal- und Prüfungsausschuss bereitet unter anderem Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. Darüber hinaus sind ihm in bestimmten Fällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats übertragen, so zum Beispiel der Abschluss, die Änderung und Beendigung der Dienstverträge mit den Mitgliedern des Vorstands, ausgenommen deren Bestellung und Abberufung, die dem Gesamtaufwichtsrat vorbehalten sind. Die Zusammensetzung des Personal- und Prüfungsausschusses ist Seite 129 des Geschäftsberichts zu entnehmen. Der Personal- und Prüfungsausschuss tagte am 22. März und am 1. Oktober 2004.

Die personelle Besetzung des Vorstands, des Aufsichtsrats sowie des Personal- und Prüfungsausschusses blieb im Geschäftsjahr 2004 unverändert. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, Herrn Werner Andree für die Dauer von fünf Jahren, und zwar für die Zeit vom 1. September 2004 bis zum 31. August 2009, erneut zum Mitglied des Vorstands der Vossloh AG zu bestellen.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss für die Vossloh AG, der Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht für die Aktiengesellschaft und den Konzern für das Geschäftsjahr 2004 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die Hauptversammlung am 3. Juni 2004 als Abschlussprüfer gewählten BDO Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Essen, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dabei stellte der Abschlussprüfer auch fest, dass die Risiken der künftigen Entwicklung in den Einzelgesellschaften und im Konzern durch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG erkannt und zutreffend im zusammengefassten Lagebericht dargestellt sind und dass Vorstand und Aufsichtsrat der Vossloh Aktiengesellschaft im Hinblick auf die Empfehlungen des Deutscher Corporate Governance Kodex ihre Pflicht zur Abgabe einer Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG in vollem Umfang erfüllt haben.

Der Auftrag zur Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2004 wurde durch Beschluss des insoweit zuständigen Personal- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 1. Oktober 2004 gemäß den Empfehlungen des Deutscher Corporate Governance Kodex erteilt. Der Jahresabschluss, der Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht für die Vossloh AG und den Konzern, der Geschäftsbericht, der Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns und die Prüfungsberichte der Abschlussprüfer wurden jedem Aufsichtsratsmitglied rechtzeitig vor der bilanzfeststellenden Sitzung ausgehändigt.

In Gegenwart der Wirtschaftsprüfer wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 17. März 2005 alle in Zusammenhang mit diesen Unterlagen auftretenden Fragen eingehend erörtert. Die Wirtschaftsprüfer berichteten in dieser Sitzung über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Dabei haben die Wirtschaftsprüfer auch über das Risikomanagementsystem im Vossloh-Konzern berichtet. Tatsachen, die auf eine Unrichtigkeit in der von Vorstand und Aufsichtsrat im vergangenen Jahr abgegebenen Erklärung zum Kodex hindeuten könnten, hat die Prüfung nicht ergeben.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Vossloh AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2004 sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns seinerseits ebenfalls geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat stimmte daher dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 gebilligt. Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2004 ist damit festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns, der die Ausschüttung einer Dividende von 1,30 € je Stückaktie beinhaltet, hat sich der Aufsichtsrat angeschlossen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Geschäftsführungen, den Betriebsräten sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Beiträge zur erfolgreichen Entwicklung des Vossloh-Konzerns.

Werdohl, den 17. März 2005

Der Aufsichtsrat
Dr. Karl Josef Neukirchen
Vorsitzender



Konzernabschluss und Jahresabschluss 2004

Konzernabschluss der Vossloh AG	84
Gewinn- und Verlustrechnung	84
Kapitalflussrechnung	85
Bilanz	86
Eigenkapitalveränderungsrechnung	88
Konzernanhang	90
Jahresabschluss der Vossloh AG (Einzelabschluss)	121
Gewinn- und Verlustrechnung	121
Bilanz	122
Anhang	124

Konzernabschluss der Vossloh AG zum 31. Dezember 2004

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

Mio. €	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(1)	922,2	912,5
Herstellungskosten	(2.1)	731,9	722,4
Vertriebs- und Verwaltungskosten	(2.2)	109,7	105,6
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.3)	8,6	7,4
Sonstiges Ergebnis	(3)	30,7	23,7
Betriebsergebnis		102,7	100,8
Beteiligungsergebnis aus at-equity bewerteten Unternehmen	(4)	1,1	0,0
Übriges Beteiligungsergebnis	(4)	0,5	3,1
Erträge aus Wertpapieren und Finanzanlagen		0,1	1,0
Übriges Finanzergebnis	(5)	1,4	-4,0
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT)		105,8	100,9
Zinsergebnis	(6)	-16,2	-14,7
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		89,6	86,2
Ertragsteuern	(7)	31,8	28,9
Ergebnis aus laufender Geschäftstätigkeit		57,8	57,3
Anteile Konzernfremder	(8)	-0,6	-1,8
Konzernüberschuss		57,2	55,5
Ergebnis je Aktie			
Unverwässertes Ergebnis je Aktie* (in €)	(9)	3,91	3,90
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	(9)	3,91	3,87

* Während des Geschäftsjahres 2003 waren durchschnittlich 14.238.612 und während des Geschäftsjahres 2004 durchschnittlich 14.604.813 nennwertlose Stückaktien ausgegeben.

Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

Mio. €	2004		2003	
Mittelzufluss aus der Geschäftstätigkeit*				
Konzernüberschuss		57,2		55,5
Anpassungen zur Überleitung vom Konzernüberschuss zum Mittelzufluss/-abfluss aus der Geschäftstätigkeit				
Anteile Konzernfremder am Jahresüberschuss	0,6		1,8	
Abschreibungen abzüglich Zuschreibungen	24,6		28,4	
Veränderung der latenten Steuern	10,4		6,1	
Buchgewinne/-verluste (saldiert) aus dem Abgang von Anlagevermögen	-6,7		-21,0	
Nicht ausgeschüttete Gewinne assoziierter Unternehmen	-0,5		0,0	
Veränderung passiver Rechnungsabgrenzungsposten	-0,7		0,6	
Veränderung Forderungen	0,8		-16,2	
Veränderung Vorräte	-5,6		-19,6	
Veränderung aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,9		0,4	
Veränderung Verbindlichkeiten und Rückstellungen	-48,1		-19,9	
Summe der Anpassungen		-24,3		-39,4
Netto-Mittelzufluss aus der Geschäftstätigkeit		32,9		16,1
Mittelabfluss/-zufluss aus der Investitionstätigkeit*				
Mittel aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	6,4		3,6	
Mittel aus dem Abgang von Finanzanlagen	2,7		3,0	
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-37,3		-27,4	
Investitionen in Finanzanlagen (zuzüglich liquider Mittel erworbener Beteiligungen)	-8,4		-7,3	
Mittelzufluss aus der Veräußerung kurzfristiger Wertpapiere	1,1		1,0	
Mittelzufluss aus der Veräußerung von Beteiligungen	8,0		49,5	
Netto-Mittelabfluss/-zufluss aus der Investitionstätigkeit		-27,5		22,4
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit*				
Zufüsse aus Kapitalerhöhungen	0,2		4,5	
Nettokreditaufnahme durch Wechselfinanzierungen	4,2		4,0	
Nettofinanzierung aus kurzfristigen Krediten	44,9		-58,1	
Nettofinanzierung aus mittel- und langfristigen Krediten	81,1		-2,5	
Veränderung eigener Anteile	-		18,8	
Dividendenzahlungen	-19,0		-17,2	
Veränderung Anteile Dritter auf Grund von Dividendenzahlungen	-0,9		-0,5	
Netto-Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit		110,5		-51,0
Netto-Mittelzufluss/-abfluss		115,9		-12,5
Zugang liquider Mittel aus Erstkonsolidierung		0,0		0,8
Liquide Mittel am Periodenanfang		24,1		35,8
Liquide Mittel am Periodenende		140,0		24,1

* Positive Beträge entsprechen einem Mittelzufluss, Beträge mit negativem Vorzeichen einem Mittelabfluss.

Zins- und Steuerzahlungen werden unter den Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung angeführt.

Bilanz

Aktiva

Mio. €	Anhang	31.12.2004	31.12.2003
Langfristige Vermögenswerte		413,3	401,0
Immaterielle Vermögenswerte	(10)	276,0	272,8
Sachanlagen	(11)	97,4	87,9
Nicht betrieblich genutzte Grundstücke	(12)	6,9	7,1
Finanzanlagen	(13)	6,7	9,9
Anteile an verbundenen Unternehmen		3,6	1,1
At-equity Beteiligungen		1,4	0,9
Übrige Beteiligungen und Wertpapiere		1,6	5,5
Ausleihungen		0,1	2,4
Anlagevermögen		387,0	377,7
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(14)	5,5	5,6
Latente Steuern	(15)	20,8	17,7
Kurzfristige Vermögenswerte		608,0	479,3
Vorräte	(16)	169,0	158,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(17)	250,9	257,8
Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	(18)	3,8	3,3
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(19)	43,6	34,2
Kurzfristige Wertpapiere	(20)	0,7	1,8
Liquide Mittel	(21)	140,0	24,1
		1.021,3	880,3

Passiva

Mio. €	Anhang	31.12.2004	31.12.2003
Konzern-Eigenkapital	(22)	331,1	297,6
Gezeichnetes Kapital	(22.1)	37,4	37,4
Kapitalrücklagen	(22.2)	37,8	37,8
Eigene Anteile	(22.3)	-1,1	-1,1
Gewinnrücklagen	(22.4)	203,2	167,6
Konzerngewinnvortrag		0,1	0,0
Konzernüberschuss		57,2	55,5
Sonstige Eigenkapitalpositionen	(22.5)	-9,3	-5,2
Anteile im Fremdbesitz	(22.6)	5,8	5,6
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		309,9	214,2
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(23.1)	191,4	138,2
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(23.2)	44,4	6,4
Pensionsrückstellungen	(24)	20,2	19,8
Sonstige langfristige Rückstellungen	(25)	36,6	41,3
Latente Steuern	(15)	17,3	8,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		380,3	368,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(23.1)	120,4	70,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(23.3)	101,3	152,2
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		4,3	3,0
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	(23.2)	96,1	83,0
Kurzfristige Rückstellungen	(25)	58,2	59,5
		1.021,3	880,3

Eigenkapitalveränderungsrechnung

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Eigene Anteile	Gewinnrücklagen	Konzerngewinnvortrag	Konzernüberschuss	Sonstige Eigenkapitalpositionen	Anteile im Fremdbesitz	Gesamt
Stand 01.01.2003	36,8	29,5	-15,5	131,8	0,3	52,4	-4,1	4,8	236,0
Nicht eigentümerbezogene Eigenkapitalveränderungen:									
Vortrag auf neue Rechnung					52,4	-52,4			0,0
Einstellung in die Gewinnrücklagen				35,5	-35,5				0,0
Veränderung durch Erstkonsolidierungen				0,3					0,3
Verkauf eigener Anteile		4,4	14,4						18,8
Jahresüberschuss 2003						55,5		1,8	
Erfolgsneutrale Anpassung der sonstigen Eigenkapitalpositionen									
aus Währungsdifferenzen							-1,4	-0,5	
aus Zeitbewertung von Finanzinstrumenten							0,3		
Gesamtgewinn						55,5	-1,1		54,4
Anteile im Fremdbesitz								1,3	1,3
Eigentümerbezogene Eigenkapitalveränderungen:									
Kapitalerhöhungen aus den Aktienoptionsprogrammen	0,6	3,9							4,5
Dividendenzahlung					-17,2			-0,5	-17,7
Stand 31.12.2003	37,4	37,8	-1,1	167,6	0,0	55,5	-5,2	5,6	297,6
Nicht eigentümerbezogene Eigenkapitalveränderungen:									
Vortrag auf neue Rechnung					55,5	-55,5			0,0
Einstellung in die Gewinnrücklagen				36,4	-36,4				0,0
Veränderung durch Erstkonsolidierung				-0,2				-0,2	-0,4
Übrige Veränderungen				-0,6				0,0	-0,6
Jahresüberschuss 2004						57,2		0,6	
Erfolgsneutrale Anpassung der sonstigen Eigenkapitalpositionen									
aus Währungsdifferenzen							1,7	0,5	
aus Zeitbewertung von Finanzinstrumenten							-5,8		
Gesamtgewinn						57,2	-4,1		53,1
Anteile im Fremdbesitz								1,1	1,1
Eigentümerbezogene Eigenkapitalveränderungen:									
Kapitalerhöhungen									
aus den Aktienoptionsprogrammen	0,0	0,0							0,0
Sonstige								0,2	0,2
Dividendenzahlung					-19,0			-0,9	-19,9
Stand 31.12.2004	37,4	37,8	-1,1	203,2	0,1	57,2	-9,3	5,8	331,1

Segmentinformationen nach Geschäftsbereichen

		Rail Infrastructure	Motive Power	Information Technologies	Zwischen- holding/ Konsolidierung	Rail Technology	Unternehmens- zentrale/ Konsolidierung	Konzern
Außenumsatzerlöse								
2004	Mio. €	507,7	341,4	64,2	1,9	915,2	0,3	915,5
2003	Mio. €	511,2	334,9	60,7	0,0	906,8	0,3	907,1
Innenumsatzerlöse								
2004	Mio. €	6,4	4,0	0,4	-4,1	6,7	0,0	6,7
2003	Mio. €	4,6	1,7	0,3	-1,2	5,4	0,0	5,4
Abschreibungen¹								
2004	Mio. €	13,1	10,3	1,3	0,0	24,7	1,3	26,0
2003	Mio. €	12,6	8,9	1,3	0,1	22,9	1,5	24,4
Zinsergebnis								
2004	Mio. €	-7,4	-5,4	-0,7	-10,6	-24,1	7,9	-16,2
2003	Mio. €	-9,7	-4,5	-0,6	-8,2	-23,0	8,3	-14,7
EBIT								
2004	Mio. €	90,7	18,8	7,6	0,4	117,5	-11,7	105,8
2003	Mio. €	83,5	15,3	5,9	-2,0	102,7	-1,8	100,9
EBT								
2004	Mio. €	83,4	13,4	6,9	-10,3	93,4	-3,8	89,6
2003	Mio. €	73,8	10,8	5,3	-10,2	79,7	6,5	86,2
Jahresergebnis²								
2004	Mio. €	52,8	7,2	4,0	-4,9	59,1	-1,9	57,2
2003	Mio. €	44,0	8,8	2,9	-7,4	48,3	7,2	55,5
Periodengewinn aus at-equity bewerteten Anteilen an Unternehmen								
2004	Mio. €	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	1,1
2003	Mio. €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andere wesentliche zahlungsunwirksame Segmentaufwendungen								
2004	Mio. €	16,1	21,1	4,9	0,9	43,0	5,3	48,3
2003	Mio. €	23,9	29,0	4,0	1,2	58,2	9,4	67,6
Sachinvestitionen								
2004	Mio. €	19,6	14,4	4,3	-0,6	37,7	1,7	39,4
2003	Mio. €	22,9	9,1	1,6	-0,5	33,1	0,7	33,8
Operatives Segmentvermögen								
2004	Mio. €	539,2	228,3	37,2	0,5	805,2	9,5	814,7
2003	Mio. €	490,4	255,7	45,4	-0,4	791,0	7,3	798,3
Operative Segmentsschulden								
2004	Mio. €	145,5	95,1	13,9	3,2	257,7	64,4	322,1
2003	Mio. €	141,4	137,1	28,9	2,5	309,9	26,7	336,6
Anteile an at-equity bewerteten Unternehmen								
2004	Mio. €	1,4	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	1,4
2003	Mio. €	0,9	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
Capital Employed								
2004	Mio. €	459,5	185,6	32,5	244,4	922,0	-231,8	690,2
2003	Mio. €	418,6	162,9	23,9	243,6	849,0	-228,6	620,4
Gesamtvermögen								
2004	Mio. €	601,0	270,8	39,0	252,5	1.163,3	-142,0	1.021,3
2003	Mio. €	575,2	276,9	47,6	241,7	1.141,4	-261,1	880,3

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen

² Vor Ergebnisabführungen

Konzernanhang der Vossloh AG zum 31. Dezember 2004

Allgemeine Grundlagen

Grundlagen des Konzernabschlusses

Die Vossloh AG, Werdohl, und ihre Tochtergesellschaften entwickeln, produzieren und vertreiben Produkte und Dienstleistungen der Verkehrstechnologie.

Der Konzernabschluss ist nach den Vorschriften der am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt worden. Ausnahmen sind IAS 1 (Presentation of financial Statements) und IFRS 3 (Business Combinations), die schon für die Geschäftsjahre 2003 und 2004 in der ab 1. Januar 2005 verpflichtenden Form angewandt wurden. Der Konzernabschluss steht in Einklang mit der 4. und 7. EG-Richtlinie in der Auslegung des Deutschen Standardisierungsrates (DSR) und wurde auf der Grundlage der Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) Nr. 1 sowie der Ergänzung Nr. 1a erstellt. Er erfüllt damit die Voraussetzungen des § 292a HGB für die Befreiung von der Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschen Rechnungslegungsgrundsätzen.

Eine Erläuterung der wesentlichen Abweichungen hinsichtlich der Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden zwischen den IFRS und deutschen Rechnungslegungsgrundsätzen sowie der Überleitung gemäß IFRS 1 zwischen US-GAAP und IFRS erfolgt unter den sonstigen Angaben.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der Gesellschaften werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden auf den Stichtag 31. Dezember aufgestellt. Die einbezogenen Abschlüsse wurden durch unabhängige Wirtschaftsprüfer geprüft. Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Umsatzkostenverfahren erstellt worden.

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfordert von Seiten des Managements eine Reihe von Annahmen und Schätzungen. Hierdurch kann es zu Abweichungen zwischen den im Jahresabschluss ausgewiesenen Beträgen und den tatsächlichen Werten kommen.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode. Hierbei werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden neu bewerteten anteiligen Eigenkapital verrechnet. Die Vermögenswerte und Schulden des erworbenen Tochterunternehmens werden dabei mit ihren jeweiligen Zeitwerten angesetzt. Verbleibende aktive Unterschiedsbeträge werden nach IFRS 3 aktiviert und einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen. Negative Unterschiedsbeträge werden unmittelbar ertragswirksam erfasst.

Soweit in Einzelabschlüssen Wertberichtigungen auf Anteile einbezogener Gesellschaften oder konzerninterne Forderungen gebildet wurden, werden diese im Rahmen der Konsolidierung zurückgenommen.

Zwischenergebnisse, Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den einbezogenen Unternehmen werden unter Berücksichtigung hieraus resultierender Steuerlatenzen eliminiert.

Für die anteilig einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen gelten die gleichen Konsolidierungsgrundsätze. Die erforderlichen Konsolidierungen werden beteiligungsproportional vorgenommen.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss gehen die Abschlüsse der Vossloh AG sowie grundsätzlich aller verbundener Unternehmen ein. Tochtergesellschaften, die die Vossloh AG auf Grund einer mittelbaren oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit beherrscht, werden grundsätzlich im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen. Wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns wurden 24 (Vorjahr 21) Gesellschaften, an denen die Vossloh AG zum Abschlussstichtag mittelbar oder unmittelbar die Stimmrechtsmehrheit hielt, nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Unternehmen, an denen Vossloh zwischen 20 und 50 % beteiligt ist und einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik ausüben kann („assoziierte Unternehmen“), werden at-equity bewertet. Dies betrifft die BV Oberflächentechnik GmbH & Co. KG, Werdohl.

Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen („joint ventures“) werden auf Grund ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Vossloh-Konzerns anteilmäßig konsolidiert. In den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 wurden insgesamt 28 Gesellschaften und Arbeitsgemeinschaften anteilmäßig einbezogen.

Die übrigen Beteiligungen und die Beteiligungen, an denen Vossloh weniger als 20 % der Stimmrechte zustehen, werden zu Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips unter den Finanzanlagen ausgewiesen.

Der Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen entwickelte sich im Geschäftsjahr wie folgt:

Vollkonsolidierte Unternehmen		
	2004	2003
1. Januar	41	39
Erstkonsolidierung	3	3
Konzerninterne Verschmelzung	0	-1
Entkonsolidierung	0	0
31. Dezember	44	41

Die Erstkonsolidierungen resultieren aus dem Erwerb aller Anteile an der Swedish Rail Systems A.B., Schweden, der Gründung der Vossloh España S.A. in Spanien sowie der Erstkonsolidierung der im letzten Geschäftsjahr erworbenen Vossloh Min Skretnice in Serbien, deren Anteile zu 90,61 % durch den Vossloh-Konzern gehalten werden.

Die wesentlichen Posten der Bilanzen der erworbenen Unternehmen, die der Erstkonsolidierung zu Grunde lagen, sind nachfolgend aufgeführt:

Mio. €	
Anlagevermögen	2,9
+ Umlaufvermögen einschließlich flüssiger Mittel	9,6
- Verbindlichkeiten	5,4
- Rückstellungen	0,5
= Gesamtkaufpreis	6,6
- Zahlungsmittel der erworbenen Unternehmen	1,3
= Auszahlungen durch den Erwerb der Tochtergesellschaften	5,3

Die drei Gesellschaften wurden zum 1. Januar (Vossloh Min Skretnice), 1. Mai (Swedish Rail Systems) bzw. 1. Dezember 2004 (Vossloh España S.A.) erstmals in den Konzernabschluss einbezogen.

Währungsumrechnung

Die in fremder Währung erstellten Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften werden entsprechend dem Konzept der funktionalen Währung umgerechnet. Da es sich bei den Tochtergesellschaften um wirtschaftlich selbstständige Einheiten handelt, entspricht die funktionale Währung der Tochtergesellschaft ihrer jeweiligen lokalen Währung. Dabei wird für die Posten der Bilanz der Mittelkurs am Bilanzstichtag verwendet, während die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Jahresdurchschnittskurs umgerechnet werden. Unterschiede bei der Währungsumrechnung bei den Vermögenswerten und Schulden gegenüber der Umrechnung des Vorjahres sowie Umrechnungsdifferenzen zwischen Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz werden ergebnisneutral innerhalb des Eigenkapitals in dem Posten „Sonstige Eigenkapitalpositionen“ gesondert ausgewiesen.

In den Einzelabschlüssen werden Geschäftsvorfälle in fremder Währung mit dem Kurs zum Zeitpunkt der erstmaligen Buchung des Geschäftsvorfalles bewertet. Bis zum Bilanzstichtag eingetretene Kursgewinne und -verluste aus der Bewertung von monetären Aktiva und Passiva werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Die Fremdwahrungskurse der Länder, die nicht Mitglied des Euroraumes sind und in denen Vossloh mit konsolidierten Tochterunternehmen in größerem Umfang tätig ist, sind nachfolgend aufgeführt:

Währungskurse						
Land	Währung	€	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
			2004	2003	2004	2003
Großbritannien	GBP	1 €	0,71	0,71	0,68	0,69
Mexiko	MXN	1 €	15,24	14,15	14,03	12,21
Norwegen	NOK	1 €	8,24	8,42	8,37	7,99
Polen	PLN	1 €	4,09	4,73	4,54	4,41
Schweden	SEK	1 €	9,02	9,07	9,13	9,12
Serbien	CSD	1 €	78,65	72,75	72,54	66,00
Thailand	THB	1 €	53,08	49,94	50,06	46,93

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Umsätze werden abzüglich Erlosstmalerungen und Preisnachlässen wie Rabatte, Boni, Skonti und zuruckgewahrte Entgelte bzw. Retouren erfasst. Grundsätzlich erfolgt der Ausweis gemäß IAS 18 mit erfolgter Lieferung bzw. erbrachter Leistung, wenn der Preis feststeht oder bestimmbar ist und die Realisierung der damit verbundenen Forderung wahrscheinlich ist. Bei im Voraus vereinbarter Teilabrechnung erfolgt die Umsatzrealisierung nach verbindlicher Abnahme der Teilleistungen durch den Kunden.

Die Umsätze aus kundenspezifischer Fertigung werden gemäß IAS 11 nach der „Percentage of Completion Method“ (PoC) entsprechend dem Fertigstellungsgrad der Aufträge erfasst. Dabei ergibt sich der Fertigstellungsgrad der Aufträge aus dem Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zu den geschätzten Gesamtkosten des Auftrages („Cost to cost Method“). Die entsprechend dieser Methode erfassten PoC-Umsätze entsprechen den Herstellungskosten der Aufträge zuzüglich eines anteiligen Gewinns entsprechend des zum Bilanzstichtag erreichten Fertigstellungsgrades. Anteilige Gewinne aus der PoC-Methode werden nur für solche Fertigungsaufträge realisiert, deren Ergebnis verlässlich ermittelt werden kann.

Umsatzerlöse		
Mio. €	2004	2003
Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Produkten und Dienstleistungen	715,8	697,7
Erlöse aus kundenspezifischer Fertigung	206,4	214,8
Summe	922,2	912,5

Die auf den Seiten 89 und 107 dargestellte Segmentberichterstattung enthält eine Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftsbereichen und Regionen.

Im Rahmen der Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung in Form des Umsatzkostenverfahrens erfolgt die Zuordnung der Aufwendungen nach Funktionsbereichen. In den Herstellungs-, Vertriebs-, Verwaltungs-, und Forschungs- und Entwicklungskosten waren die nachstehend aufgeführten Kostenarten wie folgt enthalten:

(2) Kosten der Funktionsbereiche

Kostenarten		
Mio. €	2004	2003
Materialaufwand	474,6	450,0
Personalaufwand	218,9	213,9
Abschreibungen	26,0	24,4

Die Kosten der Funktionsbereiche enthalten Aufwendungen aus Operating Leasing in Höhe von 4,6 Mio. € (Vorjahr: 1,2 Mio. €).

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte der Vossloh Konzern 4.600 (Vorjahr: 4.476) Mitarbeiter.

Die Herstellungskosten enthalten die Kosten der in der jeweiligen Periode abgesetzten Erzeugnisse und Dienstleistungen. Neben den direkt zurechenbaren Einzelkosten wie Material-, Personal- und Energiekosten enthalten sie auch Gemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Die Herstellungskosten enthalten auch die in der jeweiligen Periode vorgenommenen Abwertungen auf Vorräte.

(2.1) Herstellungskosten

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten setzen sich aus Vertriebskosten in Höhe von 44,0 Mio. € (Vorjahr: 42,0 Mio. €) und Verwaltungskosten in Höhe von 65,7 Mio. € (Vorjahr: 63,6 Mio. €) zusammen.

(2.2) Vertriebs- und Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten enthalten neben den Personalkosten im Wesentlichen Ausgangsfrachten und Provisionen. Der Posten enthält auch den überwiegenden Teil der Abwertungen auf Liefer- und Leistungsforderungen. Im Berichtsjahr betrug der Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Vermögenswerte 0,3 Mio. € (Vorjahr: 0,8 Mio. €).

Die Verwaltungskosten umfassen die Personal- und Sachkosten der Verwaltung einschließlich Abschreibungen.

Gemäß IAS 38 werden sämtliche Forschungskosten unter diesem Posten unmittelbar im Aufwand erfasst. Die Kosten aus der Entwicklung eines marktreifen Produktes werden aktiviert soweit sie die Kriterien für die Aktivierung von Entwicklungskosten erfüllen. Die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sind unter diesem Posten ausgewiesen. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand vor aktivierten Eigenleistungen betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 15,1 Mio. € (2003: 11,0 Mio. €).

(2.3) Forschungs- und Entwicklungskosten

(3) Sonstiges Ergebnis

Das sonstige Ergebnis umfasst die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen. Die wesentlichen Posten sind nachfolgend aufgliedert:

Sonstiges Ergebnis		
Mio. €	2004	2003
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	7,0	23,3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	16,4	8,0
Versicherungsentschädigungen	1,9	2,4
Mieteinnahmen	0,6	0,7
Währungsgewinne	1,1	1,8
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	-0,4	-2,1
Währungsverluste	-1,3	-1,6
Übriger Ertrag	6,9	3,6
Übriger Aufwand	-1,5	-12,4
	30,7	23,7

(4) Beteiligungsergebnis

Die Erträge aus at-equity bewerteten Unternehmen enthalten den auf die Vossloh Gruppe entfallenden Anteil am Ergebnis der assoziierten Unternehmen. Der Beteiligungsertrag des Geschäftsjahres 2004 in Höhe von 1,1 Mio. € resultiert aus der Beteiligung an der BV Oberflächentechnik GmbH & Co. KG, Werdohl.

Das übrige Beteiligungsergebnis umfasst die Erträge aus Beteiligungen an denen die Vossloh Gruppe zu weniger als einem Fünftel der Stimmrechte beteiligt ist und kein maßgeblicher Einfluss vorliegt sowie die Erträge der nicht konsolidierten Tochterunternehmen.

(5) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet Abwertungen auf Finanzanlagen in Höhe von 0,6 Mio. € (Vorjahr: 4,0 Mio. €) sowie Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 2,0 Mio. € (Vorjahr: 0,0 Mio. €).

(6) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis in Höhe von -16,2 Mio. € (Vorjahr: -14,7 Mio. €) setzt sich aus Zinsen und ähnlichen Erträgen in Höhe von 1,7 Mio. € (Vorjahr: 0,7 Mio. €) sowie Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von 17,9 Mio. € (Vorjahr: 15,4 Mio. €) zusammen.

(7) Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen die von den einzelnen Konzerngesellschaften gezahlten und geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuerabgrenzungen. Die Ertragsteuern setzen sich wie folgt zusammen:

Ertragsteuern		
Mio. €	2004	2003
Laufende Ertragsteuern	21,4	22,8
Latente Steuern	10,4	6,1
	31,8	28,9

Der tatsächliche Steueraufwand im Vossloh-Konzern von 31,8 Mio. € (Vorjahr 28,9 Mio. €) liegt um 4,0 Mio. € (Vorjahr 5,6 Mio. €) unter dem theoretischen Steueraufwand der sich aus der Anwendung eines konzerneinheitlichen Steuersatzes von 40 % auf das Ergebnis vor Steuern ergibt. Der Ertragsteuersatz von 40 % umfasst sowohl die Körperschaft- als auch die Gewerbesteuerbelastung. Der Steuersatz ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Die Überleitung des theoretisch erwarteten Steueraufwandes auf den tatsächlich in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Steueraufwand ist nachfolgend dargestellt:

Ertragsteuern			
		2004	2003
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	89,6	86,2
Ertragsteuersatz inkl. Gewerbesteuer	%	40,0	40,0
Erwarteter Ertragsteueraufwand bei einheitlicher Steuerbelastung	Mio. €	35,8	34,5
Steuerminderung auf Grund niedrigerer Steuerbelastungen im Ausland	Mio. €	-2,8	-2,9
Steuereffekte aus der Ab- und Zuschreibung latenter Steuern	Mio. €	-0,4	1,7
Steuerminderung auf Grund steuerfreier Beteiligungserträge und steuerfrei veräußerter Beteiligungen	Mio. €	-3,0	-7,8
Steuererhöhung aus steuerlich nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben	Mio. €	0,9	2,8
Steuern für Vorjahre	Mio. €	1,1	0,6
Sonstige Abweichungen	Mio. €	0,2	0,0
Ausgewiesene Ertragsteuerbelastung	Mio. €	31,8	28,9
Effektiver Ertragsteuersatz	%	35,5	33,5

Im Ergebnis nach Ertragsteuern sind auf andere Gesellschafter entfallende Gewinnanteile in Höhe von 1,0 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €) sowie Verlustanteile in Höhe von 0,4 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) enthalten.

(8) Anteile Konzernfremder

Das Ergebnis je Aktie errechnet sich wie folgt:

(9) Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie			
		2004	2003
Gewogener Durchschnitt der Stammaktien	Anzahl	14.639.462	14.468.719
Zurückgekaufte Aktien (gewichtet)	Anzahl	34.649	230.107
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	Anzahl	14.604.813	14.238.612
Verwässerungseffekte aus Bezugsrechten der Mitarbeiter und Führungskräfte	Anzahl	34.580	85.514
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien (verwässert)	Anzahl	14.639.393	14.324.126
Konzernüberschuss	Mio.€	57,2	55,5
Basis-Ergebnis je Aktie	€	3,91	3,90
Verwässertes Ergebnis je Aktie	€	3,91	3,87

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderung der Zahlungsmittel im Vossloh-Konzern. Die Zahlungsmittel entsprechen der Definition der liquiden Mittel, die unter den Erläuterungen zur Bilanz wiedergegeben ist. Die Kapitalflussrechnung wurde in Übereinstimmung mit IAS 7 erstellt und gliedert die Veränderungen der liquiden Mittel nach den Zahlungsströmen aus Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit. Die Darstellung des Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Steuerzahlungen, Zinszahlungen sowie erhaltene Dividendenzahlungen werden in voller Höhe als Mittelab- bzw. -zuflüsse aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit sind erhaltene Zinszahlungen von 1,7 Mio. € (Vorjahr: 0,7 Mio. €) sowie gezahlte Zinsen von 17,8 Mio. € (Vorjahr 14,6 Mio. €), erhaltene Dividenden in Höhe von 1,2 Mio. € (Vorjahr: 3,1 Mio. €) sowie gezahlte Steuern vom Einkommen und Ertrag abzüglich erhaltener Steuererstattungen von 26,3 Mio. € (Vorjahr 19,4 Mio. €) enthalten.

Erläuterungen zur Bilanz

Die Bilanz ist in Anwendung von IAS 1 nach lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden gegliedert. Als kurzfristig werden solche Vermögenswerte und Schulden angesehen, die innerhalb eines Jahres fällig sind. Unabhängig von ihrer Fälligkeit werden Vorräte sowie Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auch dann als kurzfristig angesehen, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres, jedoch innerhalb des normalen Verlaufs des Geschäftszyklus verkauft, verbraucht oder fällig werden. Entsprechend IAS 12 werden die latenten Steuern als langfristige Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen.

Die Entwicklung des Anlagevermögens als Teil der langfristigen Vermögenswerte ist auf den Seiten 116 und 117 dargestellt.

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte umfassen Software, Konzessionen, Lizenzen, Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Firmenwerte und aktivierte Entwicklungskosten einschließlich der auf solche Rechte und Werte geleisteten Anzahlungen.

Die immateriellen Vermögenswerte werden mit ihren fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Dabei werden Konzessionen, Lizenzen, Schutzrechte und Software in der Regel linear über einen Zeitraum von 3 bis 5 Jahren abgeschrieben.

Geschäfts- und Firmenwerte aus Unternehmenserwerben werden gemäß IFRS 3 in Verbindung mit IAS 36 (2004) sowie IAS 38 (2004) nicht planmäßig abgeschrieben. Stattdessen wird die Werthaltigkeit der Firmenwerte jährlich überprüft. Dabei werden den Nettobuchwerten der Firmenwerte die entsprechend der Mittelfristplanung der jeweiligen Einheiten erwarteten, diskontierten Zahlungsströme gegenübergestellt. Hierbei kam ein Diskontierungssatz von 7,8 % zur Anwendung. Da die diskontierten Zahlungsströme die Buchwertansätze der Firmenwerte übersteigen, waren keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Firmenwerte vorzunehmen.

Entwicklungskosten werden zu Herstellungskosten aktiviert soweit eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist, die technische Realisierbarkeit und zukünftige Vermarktung sichergestellt ist und die Entwicklungstätigkeit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu zukünftigen Mittelzuflüssen

führt. Die Herstellungskosten umfassen die direkt und indirekt dem Entwicklungsprozess zuzurechnenden Kosten. Aktivierter Entwicklungskosten werden mit Nutzungsdauern von 2 bis 7 Jahren linear abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten aktiviert und planmäßig linear über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Den planmäßigen Abschreibungen liegen im Wesentlichen die folgenden Nutzungsdauern zugrunde:

(11) Sachanlagen

Nutzungsdauer Sachanlagen	
Gebäude	20 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 21 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	3 bis 20 Jahre

Soweit Vermögenswerte des Sachanlagevermögens voraussichtlich in ihrem Wert gemindert sind, wurde dies durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,1 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) erfasst.

Es handelt sich um teilweise fremdvermietete, nicht betrieblich genutzte Grundstücke und Gebäude. Gemäß IAS 40 „Investment Properties“ wurden die „nicht betrieblich genutzten Grundstücke“ mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die den planmäßigen, linearen Abschreibungen zugrunde liegenden Nutzungsdauern liegen zwischen 10 und 50 Jahren. Die Mieteinnahmen des Berichtsjahres betragen 0,4 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €). Auf vermietete Objekte entfielen einschließlich Abschreibungen, Instandhaltung und Nebenkosten Aufwendungen in Höhe von 0,2 Mio. € (Vorjahr: 0,5 Mio. €), auf unvermietete Objekte entfielen Aufwendungen in Höhe von 0,3 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €). Der Zeitwert der „nicht betrieblich genutzten Grundstücke“ beträgt 7,2 Mio. €.

(12) Nicht betrieblich genutzte Grundstücke

Anteile an nicht konsolidierten, verbundenen Unternehmen sowie die übrigen Beteiligungen werden zu Anschaffungskosten bilanziert. Die Anteile an assoziierten Unternehmen auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird, werden mit ihrem anteiligen Eigenkapital gemäß der Equity-Methode bilanziert. Die Ausleihungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Wertpapiere des Anlagevermögens wurden gemäß IAS 39 in Höhe von 0,2 Mio. € als „bis zur Endfälligkeit zu halten“ und in Höhe von 0,7 Mio. € als „zur Veräußerung verfügbar“ klassifiziert. In Abhängigkeit von dieser Klassifizierung erfolgt die Bewertung grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. zum Zeitwert. Da die Zeitwerte der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere um lediglich 17 T € (Vorjahr: 9 T €) über den Buchwerten lagen, wird die Bewertung zu Anschaffungskosten beibehalten. Soweit Anzeichen für eine dauerhafte Wertminderung vorliegen wird ein Impairmenttest durchgeführt und die Wertminderung gegebenenfalls durch eine außerplanmäßige Abschreibung berücksichtigt. Bei Fortfall der Gründe für eine außerplanmäßige Abschreibung werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen. Die Aufwendungen aus außerplanmäßigen Abschreibungen und die Erträge aus Zuschreibungen auf Finanzanlagen werden im „übrigen Finanzergebnis“ ausgewiesen.

(13) Finanzanlagen

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 0,6 Mio. € (Vorjahr: 1,7 Mio. €) sowie langfristige sonstige Vermögenswerte in Höhe von 4,9 Mio. € (Vorjahr: 3,9 Mio. €). Die Bilanzierung der sonstigen langfristigen Vermögenswerte erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

(14) Sonstige langfristige Vermögenswerte

(15) Latente Steuern

Latente Steuern werden entsprechend IAS 12 auf temporäre Unterschiede zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und den entsprechenden Ansätzen in der Bilanz nach IFRS sowie auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen gebildet. Für die Ermittlung der latenten Steuern wurden diejenigen Steuersätze angewandt, die nach Lage der am Bilanzstichtag gültigen gesetzlichen Regelungen zum Realisationszeitpunkt erwartet werden.

Steuerlatenzen aufgrund von Bewertungsunterschieden entstanden bei den folgenden Bilanzposten:

Latente Steuern				
	aktive latente Steuern	passive latente Steuern	aktive latente Steuern	passive latente Steuern
Mio. €	2004		2003	
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	0,3	4,3	1,1	3,1
Forderungen	1,2	8,7	0,3	2,8
Vorräte	2,2	0,6	3,7	0,0
Sonstige Aktiva	0,0	0,1	0,0	0,1
Verbindlichkeiten	6,3	0,4	1,9	0,0
Pensionsrückstellungen	2,0	0,0	2,0	0,0
Sonstige Rückstellungen	6,0	2,1	6,9	2,5
Sonstige Passiva	0,1	1,1	0,8	0,0
	18,1	17,3	16,7	8,5
Verlustvorträge	2,7	–	1,0	–
Bruttobetrag	20,8	17,3	17,7	8,5

Aktive latente Steuern werden wertberichtigt soweit die zukünftige Realisierung der entsprechenden Steuervorteile unwahrscheinlich ist. In Höhe von 1,5 Mio. € (Vorjahr: 1,7 Mio. €) wurden latente Steuern wertberichtigt. Den latenten Steuern auf Verlustvorträge vor Wertberichtigungen lagen Verlustvorträge in Höhe von 10,0 Mio. € (Vorjahr: 8,3 Mio. €) zu Grunde. Die Verlustvorträge sind zeitlich unbegrenzt nutzbar.

(16) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Vorräte		
Mio. €	2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	72,8	85,3
Unfertige Erzeugnisse	64,2	51,4
Handelswaren	5,2	4,3
Fertigerzeugnisse	16,5	9,3
Geleistete Anzahlungen	10,3	7,8
Gesamt	169,0	158,1

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten beziehungsweise zu niedrigeren Nettoveräußerungswerten angesetzt. Die Herstellungskosten umfassen alle produktionsbezogenen Vollkosten. Dazu zählen die direkt zurechenbaren Einzelkosten, die Sondereinzelkosten der Fertigung und alle im Rahmen der Fertigung systematisch zurechenbaren fixen und variablen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Soweit die Vorräte einer Gruppenbewertung unterliegen, kommt die Durchschnittsmethode zur Anwendung. Die Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer oder einer verminderten Verwertbarkeit ergeben, werden durch entsprechende Abwertungen berücksichtigt. Die Abwertungen auf

Vorratsbestände betragen im Berichtsjahr 22,6 Mio. € (Vorjahr: 20,0 Mio. €). Der Buchwert der zum Nettoveräußerungswert angesetzten Vorräte betrug 32,2 Mio. € (Vorjahr: 26,3 Mio. €). Da die Gründe für eine außerplanmäßige Abschreibung entfallen sind, wurden Zuschreibungen auf Vorräte in Höhe von 0,1 Mio. € (Vorjahr: 0,9 Mio. €) vorgenommen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

(17) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Mio. €	2004	2003
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	41,2	20,1
Übrige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	209,7	237,7
	250,9	257,8

Die übrigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind zu Nennwerten bilanziert. Einzelrisiken werden durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Ausfallrisiko wird mittels einer Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Zum Bilanzstichtag enthielten die übrigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Wertberichtigungen in Höhe von 6,0 Mio. € (Vorjahr: 6,3 Mio. €).

Die Forderungen aus Fertigungsaufträgen resultieren aus der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen nach der „Percentage of Completion“-Methode. Dabei werden die angefallenen Auftragskosten einschließlich eines dem Fertigstellungsgrades entsprechenden Gewinnanteils als kumulierte Leistung aus Fertigungsaufträgen aktiviert. Der Ausweis der Fertigungsaufträge erfolgt aktivisch als Forderung aus Fertigungsaufträgen, soweit die kumulierte Leistung die vom Kunden erhaltene Anzahlung übersteigt. Im umgekehrten Fall werden die kumulierten Leistungen nach Verrechnung mit den Anzahlungen als Verbindlichkeiten aus Fertigungsaufträgen auf der Passivseite der Bilanz unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Fertigungsaufträgen						
Mio. €	aktivisch ausgewiesen	passivisch ausgewiesen	Summe	aktivisch ausgewiesen	passivisch ausgewiesen	Summe
	2004			2003		
Kumulierte Leistung aus Fertigungsaufträgen	85,6	37,1	122,7	52,2	27,5	79,7
Erhaltene Anzahlungen auf Fertigungsaufträge	-44,4	-52,3	-96,7	-32,1	-103,7	-135,8
Forderungen aus Fertigungsaufträgen laut Bilanz	41,2		41,2	20,1		20,1
Verbindlichkeiten aus Fertigungsaufträgen laut Bilanz		15,2	15,2		76,2	76,2

Die kumulierte Leistung aus Fertigungsaufträgen in Höhe von 122,7 Mio. € (Vorjahr: 79,7 Mio. €) enthält bis zum Bilanzstichtag angefallene Auftragskosten in Höhe von 99,1 Mio. € (Vorjahr: 70,8 Mio. €) sowie auf diese Auftragskosten entfallende Gewinne in Höhe von 24,1 Mio. € (Vorjahr: 9,3 Mio. €) und Verluste in Höhe von 0,5 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €).

Die Forderungen sind zu Nennwerten bilanziert. Es handelt sich um Forderungen gegenüber verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen in Höhe von 3,6 Mio. € (Vorjahr: 3,1 Mio. €) sowie Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 0,2 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €).

(18) Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

Konzernanhang

- (19) Sonstige kurzfristige Vermögenswerte** Die sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte umfassen im Wesentlichen Forderungen aus Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 27,8 Mio. € (Vorjahr: 18,2 Mio. €), debitorische Kreditoren in Höhe von 1,8 Mio. € (Vorjahr: 2,8 Mio. €) sowie aktive Rechnungsabgrenzungen von 1,5 Mio. € (Vorjahr: 2,5 Mio. €).
- Die sonstigen Forderungen sind zu Nennwerten beziehungsweise fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dauerhafte Wertminderungen werden durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt. Die Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen betragen 0,1 Mio. € (Vorjahr: 1,0 Mio. €).
- (20) Kurzfristige Wertpapiere** Es handelt sich um kurzfristige zinstragende Geldanlagen. Der Buchwert der bilanzierten Wertpapiere entspricht ihrem Marktwert. Wesentliche Unterschiede zwischen den ursprünglichen Anschaffungskosten und dem Marktwert der Papiere bestanden auf Grund ihrer kurzfristigen Natur nicht. Bei den Papieren handelt es sich um als handelbar klassifizierte Instrumente.
- (21) Liquide Mittel** Die liquiden Mittel umfassen Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. Bankguthaben werden ausschließlich bei Banken mit unzweifelhafter Bonität unterhalten. Die Guthaben werden marktüblich verzinst.
- (22) Eigenkapital** Die Entwicklung des Eigenkapitals ist auf Seite 88 dargestellt.
- (22.1) Gezeichnetes Kapital** Das gezeichnete Kapital der Vossloh AG beträgt 37.427.135,80 € (Vorjahr 37.422.311,76 €) und ist in 14.640.223 (Vorjahr: 14.638.336) auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien eingeteilt. Es sind ausschließlich Stammaktien ausgegeben.
- Zum 31. Dezember 2004 bestand ein genehmigtes Kapital in Höhe von 18.406.507,72 € .

Aktienoptionsprogramme

Der Vossloh Konzern hat in den Jahren 1998, 2000 und 2002 Aktienoptionspläne eingeführt, nach denen zum einen bestimmte Führungskräfte von Konzerngesellschaften („Long-Term-Incentive-programm“, LTIP), zum anderen Mitarbeiter der inländischen Konzerngesellschaften („Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm“, MABP) Bezugsrechte zum Erwerb von Aktien der Vossloh AG erhalten. Voraussetzung für die Gewährung der Optionsrechte war der Erwerb von Vossloh-Aktien aus dem Privatvermögen zum Zeitpunkt der Auflegung der jeweiligen Tranche. Je erworbener Aktie wurden im Rahmen des LTIP zehn, im Rahmen des MABP drei Bezugsrechte auf neue Vossloh-Aktien gewährt. Sowohl der Basispreis als auch die jeweilige Anzahl an Optionen wurden jeweils zu Beginn der Pläne festgelegt. Der Basispreis entspricht dem Mittelwert der Einheitskurse der Vossloh AG an der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten fünf Handelstage vor Ausgabe der Optionsrechte. Die Laufzeit der Aktienoptionspläne beträgt jeweils fünf Jahre, so dass die in 1998 ausgegebenen Bezugsrechte letztmalig in 2003 ausgeübt werden konnten. Die Teilnehmer erhielten mit dem Erwerb von Vossloh-Aktien Gratis-Optionen, die es ihnen ermöglichen, nach Ablauf der Sperrfrist von drei Jahren Aktien der Vossloh AG zum Marktpreis bei Programmbeginn (Basispreis) zu erwerben. Die Ausübung der Bezugsrechte ist nur in so genannten Handelsfenstern zulässig, vor denen Vossloh über die aktuelle Entwicklung des Konzerns unterrichtet hat, und ist an die Erreichung von Erfolgszielen geknüpft. So muss beim Long-Term-Incentiveprogramm die Kursentwicklung der Vossloh-Aktie besser als die des MDAX verlaufen sein und zusätzlich der Vossloh-Aktienkurs je nach Teilnehmergruppe um mindestens 15 % bzw. 30 % gegenüber

dem Basispreis gestiegen sein. Zur Ausübung der im Rahmen des Mitarbeiter-Beteiligungsprogramms gewährten Bezugsrechte muss der Aktienkurs um mindestens 5 % gegenüber dem Basispreis gestiegen sein beziehungsweise muss alternativ die Aktienkursentwicklung mindestens derjenigen des MDAX entsprechen.

Beim Long-Term-Incentiveprogramm liegt das Eigeninvestment der Führungskräfte je nach Gruppenzugehörigkeit zwischen 5 T € und 50 T €, beim Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm beträgt das Eigeninvestment gut 0,5 T €.

Die Anzahl der ausgegebenen Bezugsrechte entwickelte sich wie folgt:

Entwicklung der Aktienoptionen		
	Anzahl der Optionen	Durchschnittlicher Ausübungspreis
01.01.2003	386.934	20,87
Optionen ausgeübt	-238.336	18,73
verfallen	-47.074	25,28
31.12.2003	101.524	23,79
davon ausübbar	2.698	15,81
Optionen ausgeübt	1.887	15,81
verfallen	3.129	23,67
31.12.2004	96.508	23,95
davon ausübbar	683	15,81

Die folgende Aufstellung gibt eine Übersicht über die am 31. Dezember 2004 ausstehenden Optionen:

Ausstehende Optionen				
	Basispreis pro Option (in €)	Anzahl nicht ausgeübter Optionen zum 31.12.2004	Durchschnittliche Restlaufzeit zur Optionsausübung (Jahre)	Anzahl ausübbarer Optionen zum 31.12.2004
Tranche 2000	15,81	683	0,4	683
Tranche 2002	24,01	95.825	2,3	0

Die Bewertung der gewährten Aktienoptionen erfolgt mit dem inneren Wert der Optionen zum Zeitpunkt der Gewährung. Da der Basispreis anhand aktueller Kurswerte zum Zeitpunkt der Auflegung der jeweiligen Programme bestimmt worden war, ergibt sich für alle Programme modellbedingt ein innerer Wert von null. Aus diesem Grund erfolgt die Bilanzierung der Aktienoptionsprogramme erfolgsneutral. Auswirkungen auf das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklagen ergeben sich nur bei Ausübung der Optionen aus der Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit der Ausgabe neuer Aktien.

Da alle aufgelegten Aktienoptionsprogramme vor dem 8. November 2002 zugesagt worden sind, wurde IFRS 2 nicht angewendet. Aus der Bewertung der Aktienoptionen gemäß IFRS 2 hätte sich im Berichtsjahr nur ein unwesentlicher Einfluss auf das Ergebnis ergeben.

Zur Bedienung der Aktienoptionsprogramme wurde das Grundkapital in der Hauptversammlung vom 25. Juni 1998 in Höhe von insgesamt 2.223.245,37 € durch Ausgabe von maximal 869.658 auf den Inhaber lautende Stammaktien bedingt erhöht. Bis zum Bilanzstichtag wurden 240.223 Aktien an Mitarbeiter und Führungskräfte ausgegeben, wodurch sich das gezeichnete Kapital um insgesamt 614.120,35 € erhöhte.

In Vorbereitung einer Neuauflage beider Aktienoptionsprogramme (LTIP und MABP) wurde der Vorstand in der Hauptversammlung vom 3. Juni 2004 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Mitarbeitern und Führungskräften Bezugsrechte zu gewähren, die zum Bezug von wiederum insgesamt 869.658 Aktien berechtigen. Eine entsprechende bedingte Kapitalerhöhung um 2.223.245,37 € war Teil der Beschlussfassung. Das aus den vorhergehenden Aktienoptionsprogrammen noch vorhandene bedingte Kapital wurde aufgehoben.

Wie die zuvor aufgelegten Programme sehen die Aktienoptionsprogramme 2005 die Gewährung von drei (MABP) beziehungsweise zehn (LTIP) Bezugsrechten je aus dem Privatvermögen erworbener Vossloh-Aktien vor. Das erforderliche Eigeninvestment liegt zwischen 0,5 T € und 1 T € (MABP) beziehungsweise zwischen 5,1 T € und 51 T € (LTIP). Der Basispreis wird bei Gewährung der Bezugsrechte aus dem Durchschnittswert der Börsenkurse der Vossloh-Aktien in der Schlussauktion des XETRA Handels an den letzten 5 Handelstagen vor Gewährung der Rechte ermittelt. Die Programmlaufzeit beträgt 5 Jahre, die erstmalige Ausübung der Bezugsrechte ist nach Ablauf von zwei Jahren möglich. Die Ausübung ist an absolute und relative Erfolgsziele geknüpft. Die Ausübung von Bezugsrechten aus dem MABP setzt eine Entwicklung des Kurses der Vossloh-Aktie entsprechend derjenigen des MDAX oder eine Aktienkurssteigerung gegenüber dem Basispreis von 4 % voraus. Je nach Gruppenzugehörigkeit erfordert die Ausübung von Bezugsrechten im Rahmen des LTIP eine Steigerung des Aktienkurses zwischen 12,5 % und 25 % (Vorstand) und eine Entwicklung des Kurses der Vossloh-Aktie entsprechend des Kursverlaufs des MDAX. Weiterhin hat sich der Aufsichtsrat für außerordentliche nicht vorhergesehene Entwicklungen das Recht vorbehalten, den Basispreis der Bezugsrechte des Vorstands durch Aufsichtsratsbeschluss anzuheben bzw. die Ausübung der Bezugsrechte des Vorstands zu beschränken.

(22.2) Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten das Aufgeld aus der Ausgabe von Aktien durch die Vossloh AG.

(22.3) Eigene Anteile

In der Hauptversammlung vom 3. Juni 2004 wurde die Gesellschaft gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, nach Ablauf der bestehenden, bis zum 26. November 2004 befristeten Ermächtigung bis zum 2. Dezember 2005 eigene Aktien bis zu zehn vom Hundert des Grundkapitals zu erwerben.

Am 31. Dezember 2004 waren gegenüber dem Vorjahr unverändert 34.649 Aktien und damit 88.578,76 € beziehungsweise 0,24 % des Grundkapitals in eigenem Bestand.

(22.4) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht aus Konzernsicht ausgeschüttet wurden. Ebenfalls hier enthalten sind die in der IFRS Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2003 auf Grund der erstmaligen Anwendung der IFRS erfolgsneutral vorgenommenen Anpassungen. Eine Erläuterung und Aufgliederung dieser Anpassungen befindet sich in den sonstigen Angaben unter dem Punkt „Erstmalige Anwendung der IFRS“.

(22.5) Sonstige Eigenkapitalpositionen

Die sonstigen Eigenkapitalpositionen beinhalten die erfolgsneutralen Eigenkapitalveränderungen aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen sowie aus der Bewertung von Derivaten im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften (Cashflow Hedges) sowie aus der Bewertung von available for sale Instrumenten.

(22.6) Anteile im Fremdbesitz

Die Anteile resultieren im Wesentlichen aus Anteilsbesitz konzernfremder Gesellschafter an Gesellschaften des Geschäftsfeldes Vossloh Switch Systems.

Die Finanzverbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Finanzverbindlichkeiten, die als gesichertes Grundgeschäft in einen „Fair Value Hedge“ einbezogen sind, werden in Bezug auf das gesicherte Risiko zum Marktwert bilanziert. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing-Verträgen werden in Höhe des Barwerts der Leasingraten passiviert. Die übrigen Verbindlichkeiten werden zum Nennwert beziehungsweise zum Rückzahlungsbetrag passiviert.

(23) Verbindlichkeiten

Entsprechend ihrer Restlaufzeit lassen sich die Verbindlichkeiten folgendermaßen gliedern:

Verbindlichkeiten								
Mio. €	Fälligkeiten						Gesamtbetrag	
	≤ 1 Jahr		> 1–5 Jahre		> 5 Jahre			
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Finanzverbindlichkeiten	120,4	70,8	16,4	137,6	175,0	0,6	311,8	209,0
Sonstige Verbindlichkeiten	96,1	83,0	13,0	3,3	31,4	3,1	140,5	89,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	101,3	152,2	–	0,0	–	0,0	101,3	152,2
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1,6	1,2	–	–	–	–	1,6	1,2
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,7	1,8	–	–	–	–	2,7	1,8
Gesamt	322,1	309,0	29,4	140,9	206,4	3,7	557,9	453,6

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

(23.1) Finanzverbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten		
Mio. €	2004	2003
Schuldscheindarlehen	105,0	105,0
US Private Placement	175,1	0,0
Übrige Bankverbindlichkeiten	16,4	93,3
Wechselverbindlichkeiten	13,4	9,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1,9	1,7
	311,8	209,0

In Höhe eines Teilbetrages von 85 Mio. € sind die Schuldscheindarlehen innerhalb des nächsten Geschäftsjahres endfällig zurückzuzahlen. In Höhe von 20 Mio. € werden die Darlehen ab Mitte 2005 in vier Raten bis Mitte 2008 zurückgeführt. Die Schuldscheindarlehen werden mit Zinssätzen zwischen 3,06 % und 5,93 % verzinst.

Im Rahmen eines US Private Placements wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr Fremdmittel im Gesamtumfang von 240 Mio. USD am amerikanischen Kapitalmarkt aufgenommen. Das US Private Placement umfasst einen Teilbetrag von 140 Mio. \$ mit einer Laufzeit von 10 Jahren und einen weiteren Betrag von 100 Mio. USD mit einer Laufzeit von 12 Jahren. Beide Teilbeträge sind endfällig rückzahlbar. Die Kapitalzahlungs- und Zinsströme wurden vollständig mit Zins- und Währungsswaps in Euro gesichert. Dadurch werden die beiden Tranchen mit EUR-Festzinssätzen von 5,325 % beziehungsweise 5,455 % verzinst. Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen 175,1 Mio. € entsprechen der zum Bilanzstichtagskurs umgerechneten USD-Verbindlichkeit. Unter Berücksichtigung der unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Währungssicherung von 28,0 Mio. € sowie von über die Restlaufzeit zu amortisierenden Kosten von 0,8 Mio. € ergibt sich ein gesicherter Rückzahlungsbetrag von 203,9 Mio. €. Aus der Absicherung von zukünftigen Zinszahlungen resultiert zum Bilanzstichtag ein ebenfalls unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesener negativer Marktwert von 10,4 Mio. €.

Die übrigen Bankverbindlichkeiten betreffen überwiegend kurzfristige, variabel verzinsten Kredite.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen Leasingverträge über Investitionsgüter im Geschäftsbereich Rail Infrastructure. Der Nettobuchwert der im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Vermögenswerte betrug 1,8 Mio. € (Vorjahr: 1,8 Mio. €). Die Mindestleasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen haben folgende Fälligkeiten:

Finanzierungsleasing						
Mio. €	Nominalwert	Abzinsungs- betrag	Barwert	Nominalwert	Abzinsungs- betrag	Barwert
	31.12.2004			31.12.2003		
Fällig bis 1 Jahr	0,7	0,1	0,6	0,7	0,1	0,6
Fällig in > 1-5 Jahren	1,4	0,1	1,3	1,2	0,1	1,1
Fällig in über 5 Jahren	–	–	–	–	–	–
	2,1	0,2	1,9	1,9	0,2	1,7

(23.2) Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen nicht auf Fertigungsaufträge entfallende erhaltene Anzahlungen in Höhe von 16,1 Mio. € (Vorjahr: 22,6 Mio. €), Steuerverbindlichkeiten in Höhe von 29,1 Mio. € (Vorjahr: 18,9 Mio. €), Sozialversicherungs- und Krankenkassenbeiträge in Höhe von 7,4 Mio. € (Vorjahr 6,9 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 9,6 Mio. € (Vorjahr: 11,2 Mio. €).

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten umfassen als größten einzelnen Posten in Höhe von 41,9 Mio. € (Vorjahr: 4,4 Mio. €) die zum Marktwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente, die im Rahmen von Sicherungsbeziehungen zur Währungs- und Zinssicherung eingesetzt werden.

Ebenfalls hier ausgewiesen sind passive Rechnungsabgrenzungen aus Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand in Höhe von 1,2 Mio. € (Vorjahr: 0,5 Mio. €), die proportional zu den Abschreibungen auf die bezuschussten Vermögenswerte aufgelöst werden.

(23.3) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfassen Verbindlichkeiten aus der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen nach der PoC-Methode von 15,2 Mio. € (Vorjahr: 76,2 Mio. €) sowie übrige Verbindlichkeiten in Höhe von 86,1 Mio. € (Vorjahr: 76,0 Mio. €). Zu den PoC-Verbindlichkeiten siehe auch die Erläuterungen zu den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

(24) Pensionsrückstellungen

Die Vossloh AG sowie einige Tochterunternehmen sind Pensionsverpflichtungen gegenüber Beschäftigten eingegangen. Die Altersversorgungsleistungen variieren dabei je nach den wirtschaftlichen Gegebenheiten und basieren in der Regel auf der Beschäftigungsdauer, dem Entgelt und der im Unternehmen eingenommenen Stellung. Die Verpflichtung zur zukünftigen Zahlung der Pensionen liegt bei den betroffenen Tochtergesellschaften (defined benefit plan).

Die Pensionsrückstellungen werden entsprechend IAS 19 auf der Basis der Anwartschaftsbewertungsmethode („Projected Unit Credit Method“) gebildet. Hierbei werden aktuelle Kapitalmarktzinssätze sowie zukünftige wahrscheinliche Gehalts- und Pensionssteigerungen berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erst erfolgswirksam verrechnet, wenn sie außerhalb einer Bandbreite von zehn Prozent des Verpflichtungsumfangs zum Periodenbeginn („defined benefit obligation“) liegen. In einem solchen Fall werden die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste über die durchschnittliche Restdienstzeit der Anwartschaftsberechtigten erfolgswirksam verrechnet. Den ausgewiesenen Pensionsrückstellungen liegen versicherungsmathematische Gutachten von unabhängigen Aktuarien zugrunde.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

%	2004	2003
Diskontierungssatz	5,5	5,5
Erwartete Steigerung der Pensionszahlungen	2,0	2,0
Erwartete Steigerung der Lohn- und Gehaltszahlungen	2,0	2,0
Erwartete Steigerung der Lebenshaltungskosten	2,0	2,0
Fluktuationswahrscheinlichkeit	6,0	6,0

Die bilanzierte Pensionsrückstellung leitet sich wie folgt ab:

Mio. €	2004	2003
Barwert der nicht durch Fonds finanzierten leistungsorientierten Verpflichtung	19,6	19,9
Saldo der nicht erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste	0,6	-0,1
Bilanzierte Pensionsrückstellung	20,2	19,8

Die Pensionsrückstellung entwickelte sich in den Geschäftsjahren 2003 und 2004 wie folgt:

Mio. €	2004	2003
Anfangsbestand zum 01.01.	19,8	18,7
Inanspruchnahme	-1,1	-0,9
Zuführungen	1,5	2,0
Endbestand zum 31.12.	20,2	19,8

Der Aufwand aus Versorgungszusagen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2004	2003
Laufende Dienstzeitaufwendungen	0,5	0,6
Zinsaufwand	1,0	1,4
	1,5	2,0

Die laufenden Dienstzeitaufwendungen sind Teil des Personalaufwands, der in die Funktionskosten eingeht. Der Zinsaufwand ist Teil des Zinsergebnisses.

(25) Kurzfristige und sonstige langfristige Rückstellungen

Die kurzfristigen und sonstigen langfristigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2004	2003
Langfristige Steuerrückstellungen	0,3	0,3
Langfristige sonstige Rückstellungen	36,3	41,0
Sonstige langfristige Rückstellungen gemäß Bilanz	36,6	41,3
Kurzfristige Steuerrückstellungen	5,2	6,4
Kurzfristige sonstige Rückstellungen	53,0	53,1
Kurzfristige Rückstellungen gemäß Bilanz	58,2	59,5

Alle als kurzfristig ausgewiesenen Rückstellungen weisen Fälligkeiten innerhalb eines Jahres aus, alle als langfristig ausgewiesenen Rückstellungen weisen Restlaufzeiten von über einem Jahr aus.

Die Steuer- und sonstigen Rückstellungen berücksichtigen sämtliche am Bilanzstichtag erkennbaren Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen und deren Höhe oder Fälligkeit unsicher ist. Rückstellungen werden nur gebildet, wenn ihnen eine rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten zugrunde liegt. Die Rückstellungen wurden in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt. Das maximale Risiko bezüglich der bilanzierten Rückstellungen liegt um 11,6 Mio. € über dem Bilanzansatz. Darüber hinaus bestehen nicht bilanzierte Risiken in Höhe von 5,5 Mio. € aus Sachverhalten mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 %.

Die Entwicklung der Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen im abgelaufenen Geschäftsjahr ist nachfolgend wiedergegeben:

Entwicklung der Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen							
Mio. €	Steuerrückstellungen	Personalbezogene Rückstellungen	Verpflichtungen aus erhaltenen Lieferungen und Leistungen	Garantiepflichtungen und Nachlaufkosten	Prozessrisiken und Drohverluste	Übrige sonstige Rückstellungen	Gesamt
Anfangsbestand zum 01.01.2004	6,7	23,9	6,2	32,7	8,9	22,4	100,8
Inanspruchnahme	2,9	10,4	5,8	10,8	1,6	6,4	37,9
Auflösung	0,1	0,8	0,3	7,3	2,9	5,1	16,5
Zuführung	1,8	12,8	3,8	16,9	3,5	9,6	48,4
Endbestand zum 31.12.2004	5,5	25,5	3,9	31,5	7,9	20,5	94,8

Die personalbezogenen Rückstellungen umfassen Tantiemeverpflichtungen, Urlaubsgelder, Jubiläumsverpflichtungen sowie Verpflichtungen aus Altersteilzeit. Die Verpflichtungen aus erhaltenen Lieferungen und Leistungen resultieren aus ausstehenden Abrechnungen für bezogene Lieferungen und Dienste. Die Garantiepflichtungen beinhalten sowohl die für einzelne Garantiefälle zurückgestellten Beträge als auch auf Grund von Erfahrungswerten gebildete Rückstellungen in Höhe der erwarteten Garantiefälle aus getätigten Umsätzen. Die Prozessrisiken und Drohverluste berücksichtigen Verpflichtungen aus Rechtsstreitigkeiten sowie Risikovorsorgen für Verluste aus schwebenden Geschäften. Für drohende Verluste aus Abnahmeverpflichtungen besteht am Bilanzstichtag eine Rückstellung in Höhe von 1,0 Mio. €.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Das primäre Berichtsformat der Segmentberichterstattung orientiert sich an der Struktur der internen Berichterstattung im Vossloh-Konzern. Diese unterscheidet drei Geschäftsbereiche und die Holding.

Im Geschäftsbereich Rail Infrastructure sind die Schieneninfrastrukturprodukte und -dienstleistungen des Konzerns zusammengefasst. Der Geschäftsbereich setzt sich aus den Geschäftsfeldern Switch Systems, Fastening Systems und Infrastructure Services zusammen.

Die Geschäftsfelder Locomotives (Herstellung von Diesellokomotiven), Electrical Systems (Erstellung von elektrischen Ausrüstungen für Straßenbahnen und Trolleybusse) und Services bilden den Geschäftsbereich Motive Power.

Die Entwicklung und der Vertrieb von Betriebsleittechnik, Fahrgastinformations- und Planungssystemen sowie Signaltechnik stellen den Geschäftsbereich Information Technologies dar.

Soweit zwischen den einzelnen Segmenten Innenbeziehungen bestehen, werden diese zu marktüblichen Konditionen abgewickelt. Die Rechnungslegungsmethoden sind für alle Segmente identisch. Die für die einzelnen Segmente dargestellten Informationen verstehen sich vor Konsolidierung.

Die wesentlichen zahlungsunwirksamen Segmentaufwendungen beinhalten die Zuführungen zu den Rückstellungen.

Die primären Segmentinformationen für die Geschäftsbereiche sind auf Seite 89 dargestellt. Die zusätzlichen Segmentinformationen nach Regionen sind nachfolgend aufgeführt. Dabei sind die dargestellten Umsatzerlöse den Regionen auf Basis des Kundenstandortes zugeordnet.

Segmentinformationen nach Regionen								
		Deutschland	Euroraum ohne Deutschland	Übriges Europa	Amerika	Asien	Übrige	Gesamt
Aussenumsatzerlöse								
2004	Mio. €	295,0	361,7	198,1	18,7	33,7	8,3	915,5
2003	Mio. €	326,9	396,3	102,2	12,0	42,2	27,5	907,1
Operatives Segmentvermögen								
2004	Mio. €	296,8	467,4	50,3	0,2	0,0	0,0	814,7
2003	Mio. €	337,1	423,9	37,1	0,2	0,0	0,0	798,3
Segmentinvestitionen								
2004	Mio. €	16,7	19,9	2,8	0,0	0,0	0,0	39,4
2003	Mio. €	12,8	12,1	8,9	0,0	0,0	0,0	33,8

Die Überleitung des operativen Segmentvermögens und der operativen Segmentschulden auf die Summe der Aktiva und Passiva gemäß Bilanz ist nachfolgend dargestellt.

Überleitung des Segmentvermögens auf die Summe aller Aktiva gemäß Bilanz		
Mio. €	2004	2003
Immaterielle Vermögenswerte	276,0	272,8
Sachanlagen	97,4	87,9
Vorräte	169,0	158,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	251,5	259,5
Sonstige Vermögenswerte abzüglich Steuerforderungen	19,2	17,5
Rechnungsabgrenzungen	1,6	2,5
Operatives Segmentvermögen	814,7	798,3
Nicht operatives Vermögen	206,6	82,0
Summe Aktiva	1.021,3	880,3

Überleitung der Segmentschulden auf die Summe aller Passiva gemäß Bilanz		
Mio. €	2004	2003
Erhaltene Anzahlungen	16,1	22,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	101,3	152,3
Pensionsrückstellungen	20,2	19,8
Sonstige Rückstellungen	89,3	94,1
Sonstige Verbindlichkeiten abzüglich Steuerverbindlichkeiten	90,2	42,1
Rechnungsabgrenzungen	5,0	5,7
Operative Segmentschulden	322,1	336,6
Eigenkapital	331,1	297,6
Nicht operative Verbindlichkeiten	368,1	246,1
Summe Passiva	1.021,3	880,3

Sonstige Angaben

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Haftungsverhältnisse zum 31. Dezember 2004 betragen insgesamt 5,1 Mio. € (Vorjahr 9,0 Mio. €). Der Konzern haftet aus Bürgschaftsverhältnissen in Höhe von 2,8 Mio. € (Vorjahr: 6,8 Mio. €) sowie aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 2,3 Mio. € (Vorjahr: 2,3 Mio. €).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen		
Mio. €	2004	2003
mit Fälligkeiten ≤ 1 Jahr:		
Operating Leasing	5,0	4,6
Mieten und Pachten	4,5	4,2
	9,5	8,8
mit Fälligkeiten > 1–5 Jahre:		
Operating Leasing	8,4	9,9
Mieten und Pachten	13,9	11,1
	22,3	21,0
mit Fälligkeiten > 5 Jahre:		
Operating Leasing	2,1	3,1
Mieten und Pachten	3,5	6,1
	5,6	9,2
Bestellobligo	168,9	234,6

Die Verpflichtungen aus Operating Leasing betreffen überwiegend Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Management finanzieller Risiken

Der Vossloh-Konzern ist im Rahmen seiner operativen Tätigkeit finanziellen Risiken ausgesetzt. In erster Linie handelt es sich um Liquiditäts-, Währungskursänderungs- und Zinsänderungsrisiken. Die konzernweite Steuerung und Begrenzung dieser Risiken erfolgt durch das Treasury-Management.

Die Liquidität wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung und ein zentrales Cash-Management sichergestellt. Hierzu gehören insbesondere Aufnahmen und Anlagen bei Banken sowie Anlagen in festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Das Adressenausfallrisiko wird durch die Beschränkung auf Kontrahenten mit erstklassiger Bonität minimiert.

Zur Begrenzung von Zins- und Währungsrisiken werden im Rahmen des Risikomanagements auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Der Einsatz dieser Instrumente erfolgt ausschließlich zu Sicherungszwecken. Die Marktwerte der jeweils eingesetzten derivativen Finanzinstrumente werden unter den sonstigen Vermögenswerten (positiver Marktwert) beziehungsweise den sonstigen Verbindlichkeiten (negativer Marktwert) ausgewiesen.

Zinsänderungsrisiken resultieren im Wesentlichen aus den im Rahmen der Konzernfinanzierung aufgenommenen Darlehen und Krediten. Dem Risiko, dass sich zukünftige Zinszahlungen auf Grund von Änderungen des Zinsniveaus ungünstig entwickeln, wird durch den Abschluss von Zinsswaps und Zinsoptionen entgegengewirkt. Im Rahmen des Hedge Accounting werden diese Zinssicherungsgeschäfte als Cashflow Hedges bilanziert. Dabei werden Marktwertveränderungen der Sicherungsgeschäfte erfolgsneutral in den sonstigen Eigenkapitalpositionen erfasst.

Zur Absicherung von Währungsrisiken, die aus Schwankungen der in Fremdwährung lautenden Forderungen und Verbindlichkeiten sowie aus antizipierten Transaktionen in Fremdwährung resultieren, werden Devisentermingeschäfte sowie Cross Currency Swaps eingesetzt. Soweit die Devisentermingeschäfte der Sicherung bilanzierter Forderungen und Verbindlichkeiten dienen, werden Wertänderungen der abgeschlossenen Sicherungen erfolgswirksam erfasst. Dienen die Devisentermingeschäfte der Absicherung zukünftiger Transaktionen, so werden Wertänderungen nach den Regeln des Cashflow Hedges erfolgsneutral in den sonstigen Eigenkapitalpositionen ausgewiesen.

Zum Bilanzstichtag wiesen die in der Vossloh Gruppe eingesetzten derivativen Finanzinstrumente die folgenden Marktwerte auf. Die ausgewiesenen Nominalwerte zeigen die unsaldierte Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge.

Derivative Finanzinstrumente					
		Marktwert	Nominalwert	Marktwert	Nominalwert
Mio. €		2004		2003	
Zinsswaps					
Restlaufzeit	bis 1 Jahr	-0,6	25,5	0,0	0,0
	> 1 bis 5 Jahre	0,0	0,0	-1,3	25,5
	über 5 Jahre	-3,5	25,6	-3,1	25,6
		-4,1	51,1	-4,4	51,1
Cross Currency Swaps (US-PP)					
Restlaufzeit	bis 1 Jahr	0,0	0,0	0,0	0,0
	> 1 bis 5 Jahre	0,0	0,0	0,0	0,0
	über 5 Jahre	-38,4	203,9	0,0	0,0
		-38,4	203,9	0,0	0,0
Zinsscaps					
Restlaufzeit	bis 1 Jahr	0,0	0,0	0,0	0,0
	> 1 bis 5 Jahre	0,2	76,7	0,2	51,1
	über 5 Jahre	0,0	0,0	0,4	25,6
		0,2	76,7	0,6	76,7
Devisentermingeschäfte					
Restlaufzeit	bis 1 Jahr	0,3	13,8	1,5	25,4
	> 1 bis 5 Jahre	0,0	1,1	0,0	0,0
	über 5 Jahre	0,0	0,0	0,0	0,0
		0,3	14,9	1,5	25,4
		-42,0	346,6	-2,3	153,2

Besondere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Vertrag vom 3. Februar 2005 ist die EuroTrac GmbH Verkehrstechnik mit Sitz in Kiel mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2005 an einen konzernfremden Investor veräußert worden. Die Aktivitäten der EuroTrac wurden innerhalb des Geschäftsbereiches Motive Power in einem eigenen Geschäftsfeld Services geführt.

Gemäß IAS 35 werden nachfolgend die finanziellen Eckdaten des angegebenen Geschäftsfeldes dargestellt:

Geschäftsfeld Vossloh Services		
Mio. €	2004	2003
Vermögenswerte	9,0	12,9
Schulden	8,9	12,0
Umsatzerlöse	4,6	3,9
Übrige Erträge	2,3	2,1
Aufwendungen	6,9	8,5
EBT	0,0	-2,4
Ertragsteuern	0,0	-1,6
Ergebnis nach Ertragsteuern vor Ergebnisabführung	0,0	-0,8
Cashflow aus Geschäftstätigkeit	3,0	1,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-0,1	0,1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-3,0	-1,2

Gemeinschaftlich geführte Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften

Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung des Vossloh-Konzerns enthalten die nachfolgend aufgeführten anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie Aufwendungen und Erträge aus der quotalen Konsolidierung gemeinschaftlich geführter Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften.

Mio. €	2004	2003
Kurzfristiges Vermögen	35,1	30,4
Langfristiges Vermögen	7,1	5,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten	28,0	20,9
Langfristige Verbindlichkeiten	0,1	0,2
Erträge	45,7	52,0
Aufwendungen	41,7	45,9

Besondere Erläuterungen nach § 292a HGB

Die nach den IFRS angewandten Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden weichen im Wesentlichen in den folgenden Punkten von den deutschen Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) ab:

Nach IFRS 3 werden die Geschäfts- und Firmenwerte der Vossloh Gruppe nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Stattdessen erfolgt eine regelmäßige Prüfung ihrer Werthaltigkeit. Nach den Vorschriften des HGB sind Geschäfts- oder Firmenwerte planmäßig abzuschreiben oder mit den Rücklagen zu verrechnen.

Geschäfts- und Firmenwerte

Entwicklungskosten werden nach IAS 38 aktiviert, sofern die Voraussetzungen des IAS 38 erfüllt sind. Nach HGB besteht für selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände ein generelles Aktivierungsverbot. Alle Entwicklungskosten werden direkt als Aufwand erfasst.

Entwicklungskosten

Konzernanhang

Wertpapiere	Nach IFRS werden Wertpapiere der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“ sowie „Handelswerte“ mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Veränderungen des Zeitwertes von „zur Veräußerung verfügbaren“ Wertpapieren werden erfolgsneutral unter den sonstigen Eigenkapitalpositionen ausgewiesen. Mit Realisation wird die Veränderung des beizulegenden Zeitwertes erfolgswirksam aus den sonstigen Eigenkapitalpositionen ausgebucht. Die Veränderung des Zeitwertes von „handelbaren Instrumenten“ wird erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nach HGB werden die Wertpapiere mit ihren Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.
Kundenspezifische Fertigungsaufträge	Nach IAS 11 ist bei kundenspezifischen Fertigungsaufträgen nach der Percentage of Completion Methode eine anteilige Gewinnrealisierung vorzunehmen. Nach HGB darf grundsätzlich nur nach Lieferung und Abnahme des Gesamtauftrages oder definierter Teillieferung eine Gewinnrealisierung erfolgen.
Latente Steuern	Nach IAS 12 sind auf alle temporären Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Konzernbilanz und denjenigen der Steuerbilanz latente Steuern zu ermitteln. Im Unterschied zu den Vorschriften des HGB umfasst dies die Einbeziehung quasi permanenter Differenzen und steuerlicher Verlustvorträge. Im Unterschied zu den IFRS orientiert sich die Berechnung im HGB lediglich an den zeitlich begrenzten Ergebnisunterschieden.
Pensionsrückstellungen	Gemäß IFRS werden Pensionsrückstellungen nach dem Barwert-Ansammlungsverfahren (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Dabei werden im Unterschied zu dem in der Rechnungslegung nach HGB üblicherweise angewandten steuerlichen Teilwertverfahren auch zukünftig zu erwartende Steigerungen von Renten und Gehältern berücksichtigt. Statt des im deutschen Steuerrecht vorgesehenen Rechnungszinsfußes von 6 % erfolgt die Diskontierung im Rahmen des Anwartschaft Ansammlungsverfahren mit marktüblichen langfristigen Kapitalmarktzinssätzen.
Sonstige Rückstellungen	Rückstellungen sind nach IAS 37 zu bilden, wenn eine externe Verpflichtung besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und die Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Bei der Bewertung der Rückstellung ist der wahrscheinlichste Wert anzusetzen. Nach HGB erfolgt die Bewertung von Rückstellungen nach kaufmännischen Grundsätzen unter Beachtung des Vorsichtsprinzips. Der Ansatz von Aufwandsrückstellungen nach HGB, bei denen eine Drittverpflichtung nicht vorliegt, ist nach den Regeln des IAS 37 unzulässig.
Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten	Nach IFRS sind Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten zum Bilanzstichtagskurs umzurechnen. Unrealisierte Kursgewinne werden hierbei erfolgswirksam vereinnahmt. Nach HGB sind diese Posten zum Anschaffungskurs oder dem ungünstigeren Stichtagskurs zu bewerten.
Derivate	Derivative Finanzinstrumente werden nach IAS 39 mit ihrem Marktwert bilanziert. Dies gilt auch in solchen Fällen, in denen der Marktwert die Anschaffungskosten übersteigt. Dienen die Derivate, der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme (Cashflow Hedge), so werden Veränderungen des Marktwertes dieser Finanzinstrumente über die sonstigen Eigenkapitalpositionen erfolgsneutral abgegrenzt. Mit Fälligkeit des Grundgeschäftes werden die abgegrenzten Beträge ergebniswirksam vereinnahmt. Im Unterschied dazu wird die Veränderung des Marktwertes von Derivaten die der Absicherung von Bilanzposten dienen (Fair Value Hedge), unmittelbar im Ergebnis erfasst. Nach HGB gibt es keine verbindliche Vorgabe zur Bilanzierung und Bewertung derivativer Finanzinstrumente, sodass die Bewertung unter Berücksichtigung des Anschaffungskosten-, Realisations- und Imparitätsprinzips erfolgt.

Erstmalige Anwendung der IFRS

Die erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards führt aufgrund der Anpassung der Vorjahresvergleichswerte zu Abweichungen zwischen dem für die Vergleichsperiode nach IFRS dargestellten Konzerneigenkapital und Konzernüberschuss und den entsprechenden, bisher nach US-GAAP für diese Periode ausgewiesenen Werten.

Dabei wurden die Vergleichswerte so ermittelt, als ob die IFRS schon immer angewandt wurden. Die sich ergebenden Unterschiedsbeträge zwischen den Bilanzwerten des zum 31. Dezember 2002 aufgestellten Konzernabschlusses nach US-GAAP und der zum 1. Januar 2003 aufgestellten IFRS Eröffnungsbilanz wurden erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen berücksichtigt.

Gemäß IFRS 1 (First Time Adoption of International Financial Reporting Standards) wird nachfolgend das Konzerneigenkapital nach US-GAAP auf das Konzerneigenkapital nach IFRS übergeleitet:

Mio. €	Anmerkung	31.12.2003	01.01.2003
Eigenkapital einschließlich Anteile Fremder nach US-GAAP		297,9	238,6
Aktivierung Entwicklungskosten	a)	0,4	0,0
Zuschreibung Sachanlagen	b)	0,8	1,5
Bilanzierung von Fertigungsaufträgen nach der PoC-Methode	c)	6,2	8,4
Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer	d)	-0,7	-2,1
Unternehmenserwerbe	e)	-3,4	-4,1
Übrige Anpassungen		-1,7	-2,1
Steuerwirkung der Anpassungen	f)	-1,9	-4,2
Eigenkapital nach IFRS		297,6	236,0

Die Auswirkungen der Anpassungen auf die IFRS auf den Konzerngewinn ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	Anmerkung	01.01.-31.12.2003
Konzernüberschuss nach US-GAAP		55,0
Aktivierung Entwicklungskosten	a)	0,4
Zuschreibung Sachanlagen	b)	-0,7
Bilanzierung von Fertigungsaufträgen nach der PoC-Methode	c)	-2,2
Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer	d)	0,5
Unternehmenserwerbe	e)	0,0
Übrige Anpassungen		0,0
Steuerwirkung der Anpassungen	f)	2,5
Konzernüberschuss nach IFRS		55,5

Gegenüber den zum 31. Dezember 2003 im US-GAAP Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ergeben sich durch die Anwendung der IFRS insbesondere Unterschiede in der Bilanzierung folgender Sachverhalte:

Nicht auftragsbezogene Entwicklungskosten wurden nach US-GAAP bisher gemäß FAS 2 grundsätzlich als Aufwand der laufenden Periode gezeigt. Nach IAS 38 werden Entwicklungskosten grundsätzlich, sowie die Voraussetzungen erfüllt sind, aktiviert. Aus der Aktivierung und planmäßigen Abschreibung der Entwicklungskosten resultiert eine zeitlich andere Verteilung des Entwicklungsaufwandes.

(a) Entwicklungskosten

Konzernanhang

- (b) Zuschreibungen auf das Sachanlagevermögen** Nach US-GAAP waren Zuschreibungen auf das Sachanlagevermögen bei Wegfall des Grundes, die vorherige außerplanmäßige Abschreibungen kompensieren, nicht erlaubt. Nach IAS 36 sind Wertaufholungszuschreibungen auf den fortgeführten Buchwert vor außerplanmäßigen Abschreibungen zwingend vorzunehmen. Die Berücksichtigung der Zuschreibung in der Eröffnungsbilanz zieht höhere Abschreibungen in der Folgeperiode nach sich.
- (c) Fertigungsaufträge** Lediglich langfristige Fertigungsaufträge, bei denen sich die Auftragsabwicklung über einen Zeitraum von mehr als ein Jahr erstreckte, wurden unter US-GAAP nach der Percentage of Completion Methode (PoC-Methode) abgebildet. Nach IAS 11 sind nunmehr alle Aufträge, die eine kunden-spezifische Fertigung zum Gegenstand haben (Fertigungsaufträge), unabhängig von der Dauer der Auftragsabwicklung nach der PoC-Methode zu bilanzieren. Die Anwendung der PoC-Methode auf Fertigungsaufträge, die nach US-GAAP nicht nach dieser Methode bilanziert wurden, führt zu einer zeitlichen Vorverlagerung von Umsatzerlösen und Gewinnen. Aus angearbeiteten Fertigungsaufträgen resultieren erfolgsneutral in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2003 berücksichtigte Teilgewinne von 8,4 Mio. € vor Steuern. Für das Gesamtjahr 2003 bedeutet die zeitlich verschobene Gewinnrealisierung eine Gewinnminderung vor Steuern von 2,2 Mio. € gegenüber der Bilanzierung nach US-GAAP. In diesen Beträgen sind Auswirkungen auf die Zwischengewinneliminierung und umsatzabhängig gebildete Rückstellungen enthalten.
- (d) Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer** IFRS 1 („First Time Adoption of International Financial Reporting Standards“) ermöglicht im Zeitpunkt des Übergangs auf die IFRS trotz einer späteren Anwendung der Korridor Methode die Pensionsrückstellungen auf den vollen Verpflichtungsumfang („Defined Benefit Obligation“) aufzustocken. Dieses Wahlrecht wurde in Anspruch genommen. In der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2003 sind somit im Unterschied zur Bilanzierung nach US-GAAP keine ungetilgten versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste vorhanden, die bilanzierten Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer entsprechen dem vollen Verpflichtungsumfang. Die erfolgsneutrale Aufstockung der Pensionsrückstellungen auf den vollen Verpflichtungsumfang in der IFRS Eröffnungsbilanz, führt zu einem Wegfall der Amortisation der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste und damit zu niedrigeren Aufwendungen aus Altersversorgung in der Folgezeit.
- (e) Unternehmenserwerbe** Unterschiede zwischen den nach US-GAAP ausgewiesenen Firmenwerten und den Firmenwerten nach IFRS ergeben sich aus Auswirkungen der IFRS Anpassungen auf das Eigenkapital der erworbenen Unternehmen im Erwerbszeitpunkt.
- Aus der Kapitalkonsolidierung der Ende 2002 erworbenen Kiepe-Gruppe ergibt sich im Eigenkapital der IFRS Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2003 ein Unterschiedsbetrag zu US-GAAP von insgesamt 4,1 Mio. €. Der Betrag resultiert im Wesentlichen aus einem im Erwerbszeitpunkt veränderten Eigenkapital der erworbenen Unternehmen aus der Anwendung der PoC-Methode und eines entsprechend veränderten Firmenwertes (siehe auch Erläuterungen zur PoC-Methode unter c).
- Nach FAS 141 sehen die US-GAAP die Absetzung negativer Firmenwerte vom Wertansatz bestimmter erworbener langfristiger Vermögenswerte des Anlagevermögens vor. Gemäß IFRS 3 sind negative Firmenwerte ertragswirksam zu vereinnahmen.
- (f) Steuerwirkung** Der Posten enthält alle Steuerwirkungen aus obigen Anpassungen an die IFRS. Für die Berechnung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wurde ein Steuersatz von 40 % herangezogen. Im Ausland wurde der jeweils maßgebliche nationale Steuersatz berücksichtigt. Ebenfalls hier ausgewiesen ist die Anpassung der Abwertung latenter Steuern.

Organbezüge

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates betragen im Geschäftsjahr 343 T € (Vorjahr 487 T €). Sie beinhalten neben einem Fixum in Höhe von 88 T € (Vorjahr: 117 T €) eine variable Vergütung in Höhe von 255 T € (Vorjahr: 370 T €). Die Beiratsvergütungen für das Geschäftsjahr beliefen sich auf 20 T € (Vorjahr: 20 T €).

Barvergütungen und Sachbezüge der Mitglieder des Vorstands der Vossloh AG betragen zusammen 3.398 T € (Vorjahr: 3.088 T €) und beinhalten neben einem festen Anteil in Höhe von 862 T € (Vorjahr: 733 T €) eine variable Tantieme von 2.536 T € (Vorjahr: 2.355 T €). Die Mitglieder des Vorstands übten im Rahmen des Long-Term-Incentiveprogramms in 2004 keine Optionsrechte aus. Mitglieder des Vorstands hielten zum Ende des Jahres 2004 48.220 Aktienoptionen (Vorjahr: 48.220).

Die Pensionsverpflichtungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und Mitglieder der Geschäftsführung und deren Angehörige beliefen sich auf 2.213 T € (Vorjahr: 2.244 T €). Für diese Verpflichtungen wurden in voller Höhe Rückstellungen gebildet. Die laufenden Bezüge dieses Personenkreises betragen 237 T € (Vorjahr: 236 T €).

Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Die konsolidierten Unternehmen des Vossloh-Konzerns stehen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit mit nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen, gemeinschaftlich geführten Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften sowie assoziierten Unternehmen in Beziehung. Sämtliche Geschäfte mit diesen Unternehmen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt. Nahe stehende Unternehmen, die vom Vossloh-Konzern beherrscht werden oder auf die der Vossloh-Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausübt, sind in der Anteilsbesitzliste aufgeführt.

Neben den Bezügen des Vorstands und des Aufsichtsrats existieren keine wesentlichen Beziehungen zu nahe stehenden Personen.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Im Dezember 2004 haben Vorstand und Aufsichtsrat die aktualisierte Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Webseite des Konzerns dauerhaft zugänglich gemacht.

Befreiungen nach § 264 Abs. 3 und 264b HGB

Tochterunternehmen, die die Befreiung nach § 264 Abs. 3 oder § 264b HGB in Anspruch nehmen, sind in der Aufstellung des Anteilsbesitzes der Vossloh AG, der auf den Seiten 118 bis 119 abgedruckt ist, entsprechend gekennzeichnet.

Gewinnverwendungsvorschlag

Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung vor, auf das dividendenberechtigte Grundkapital der Vossloh AG in Höhe von 37,4 Mio. € eine Dividende von 1,30 € je Stammaktie, somit insgesamt 19,0 Mio. €, zu zahlen sowie 17,0 Mio. € den Gewinnrücklagen zuzuführen.

Werdohl, den 28. Februar 2005

Vossloh AG
Der Vorstand

Schuchmann, Andree, Caiña-Lindemann

Entwicklung des Anlagevermögens

Konzern							
	Anschaffungskosten						
Mio. €	Stand 01.01.2004	Veränderungen aus Erstkon- solidierung	Zugänge/dfd. Investitionen	Abgänge	Veränderungen aus Entkon- solidierung	Umbuchung	
Immaterielle Vermögenswerte							
Entwicklungskosten	12,6	–	5,3	0,3	–	–0,4	
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten	21,5	–	1,6	0,8	–	0,6	
Firmenwerte	262,4	–	2,1	–	–	–	
Anzahlungen	–	–	1,6	–	–	–	
	296,5	–	10,6	1,1	–	0,2	
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	66,0	5,4	3,3	4,5	–	0,1	
Technische Anlagen und Maschinen	135,8	2,3	10,6	3,6	–	5,0	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	43,6	0,3	5,3	2,9	–	–1,6	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3,3	–	9,6	0,0	–	–3,7	
	248,7	8,0	28,8	11,0	–	–0,2	
Nicht betrieblich genutzte Grundstücke	18,3	–	–	0,0	–	0,0	
Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	4,4	0,0	0,9	0,1	0,1	–	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1,4	–	1,1	1,1	–	–	
Sonstige Beteiligungen	6,2	–	0,0	5,2	–	–	
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,3	–	0,1	2,4	–	–	
Wertpapiere des Anlagevermögens	1,2	0,0	0,0	0,3	–	–	
Sonstige Ausleihungen	0,1	–	0,0	0,0	–	–	
	15,6	0,0	2,1	9,1	0,1	–	
Gesamt	579,1	8,0	41,5	21,2	0,1	–	

		Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	Buchwerte
	Währungs- differenzen	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2004	Abschreibungen Geschäftsjahr	Zugänge aus Erstkonsolidierung	Zuschreibung	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003
	0,0	17,2	9,2	5,6	–	–	8,0	8,4
	0,0	22,9	19,2	1,9	–	–	3,7	3,8
	–	264,5	1,8	–	–	–	262,7	260,6
	–	1,6	–	–	–	–	1,6	–
	0,0	306,2	30,2	7,5	–	–	276,0	272,8
	–0,1	70,2	33,4	2,8	3,0	–	36,8	36,6
	0,5	150,6	109,5	11,1	1,9	–	41,1	38,7
	0,0	44,7	34,4	4,3	0,2	–	10,3	9,3
	0,0	9,2	–	–	–	–	9,2	3,3
	0,4	274,7	177,3	18,2	5,1	–	97,4	87,9
	0,1	18,4	11,5	0,3	–	–	6,9	7,1
	0,0	5,3	1,7	0,6	–0,1	2,0	3,6	1,1
	–	1,4	–	–	–	–	1,4	0,9
	–	1,0	0,3	–	–	–	0,7	4,4
	–	–	–	–	–	–	–	2,3
	0,0	0,9	0,0	–	–	–	0,9	1,1
	–	0,1	–	–	–	–	0,1	0,1
	0,0	8,7	2,0	0,6	–0,1	2,0	6,7	9,9
	0,5	608,0	221,0	26,6	5,0	2,0	387,0	377,7

Aufstellung Anteilsbesitz

Mio. €	Fußnote	Beteiligungen % bei ()		Konsolidierung ¹	Eigenkapital ²	Umsatz ²
(1) Vossloh AG, Werdohl				(k)	478,0	1,0
Rail Technology						
(2) Vossloh Rail Technology GmbH, Werdohl		100	(1)	(k)	115,6	0,0
Geschäftsbereich Rail Infrastructure						
(3) Vossloh France SAS, Paris/Frankreich		100	(2)	(k)	87,7	0,0
Geschäftsfeld Fastening Systems						
(4) Vossloh-Werke GmbH, Werdohl	3	100	(2)	(k)	4,3	2,5
(5) Vossloh-Delitzsch GmbH, Delitzsch		100	(4)	(k)	7,7	3,3
(6) Vossloh Fastening Systems GmbH, Werdohl	3	100	(4)	(k)	6,6	146,1
(7) Vossloh Werdohl GmbH, Werdohl		100	(4)	(k)	8,5	33,2
(8) Vossloh Tehnica Feroviara SRL, Bukarest/Rumänien	4	100	(4)	(n)	0,0	0,1
(9) Vossloh Drážni Technika s.r.o., Prag/Tschechien	4	100	(4)	(n)	0,3	3,5
(10) Vossloh Sistemi S.r.l., Sarsina/Italien	4	100	(4)	(n)	0,3	5,7
(11) Patil Vossloh Rail Systems Pvt. Ltd., Hyderabad/Indien	4	51	(4)	(n)	0,3	4,0
(12) BeNT-Vossloh T.O.O., Almaty/Kasachstan		25	(4)	(n)	4,5	1,5
(13) BV Oberflächentechnik GmbH & Co. KG, Werdohl		50	(4)	(e)	1,5	10,9
(14) BV Oberflächentechnik Verwaltungs GmbH, Werdohl		50	(4)	(n)	0,0	0,0
(15) Vossloh Maschinenfabrik Deutschland GmbH, Erkelenz	4	100	(4)	(n)	-0,2	0,0
(16) Vossloh Utenzilija d.d., Zagreb/Kroatien	4	89,2	(4)	(n)	2,4	1,7
(17) Vossloh Skamo Sp.z o.o., Nowe Skalmierzyce/Polen		100	(4)	(k)	2,3	7,0
(18) Vossloh Rail Technologies Ltd.Sti., Istanbul/Türkei	4	99,5/0,5	(4,6)	(n)	0,0	0,0
(19) Feder-7 Kft., Szekesfeharvar/Ungarn	4	96,67/3,33	(4,6)	(n)	0,1	0,3
Geschäftsfeld Switch Systems						
(20) Vossloh Cogifer SA, Rueil-Malmaison/Frankreich		100	(3)	(k)	61,8	128,7
(21) Jacquemard AVR SA, St. Jean Bonnefonds/Frankreich		100	(20)	(k)	1,5	4,0
(22) Vossloh Cogifer Finland OY, Teijo/Finnland		100	(23)	(k)	1,0	5,0
(23) Vossloh Cogifer Nordic AB, Örebro/Schweden		100	(20)	(k)	5,2	15,7
(24) Vossloh Cogifer Norway AS, Oslo/Norwegen		100	(23)	(k)	0,2	3,1
(25) KIHN SA, Rumelange/Luxemburg		89,21	(20)	(k)	10,8	16,0
(26) DDL SA, Rodange/Luxemburg		100	(25)	(k)	-2,9	0,6
(27) Vossloh Laeis GmbH & Co KG, Trier		100	(25)	(k)	2,4	6,4
(28) Vossloh Laeis Verwaltungs GmbH, Trier		100	(25)	(k)	0,0	0,0
(29) EAV Durieux SA, Carnières/Belgien		99/1	(25/20)	(k)	1,4	6,2
(30) Futrifer-Indústrias Ferroviárias SA, Lissabon/Portugal		61	(20)	(k)	2,8	12,0
(31) Amurrio Ferrocarriles y Equipos SA, Amurrio/Spanien		50	(20)	(q)	18,1	30,9
(32) Montajes Ferroviarias srl, Amurrio/Spanien		100	(31)	(n)	0,0	0,4
(33) Burbiola S.A., Amurrio/Spanien		50	(31)	(n)	1,5	0,3
(34) Corus Cogifer Switches and Crossings Ltd., Scunthorpe/Großbritannien		50	(20)	(q)	9,2	36,1
(35) Vossloh Cogifer Italia S.r.l., Bari/Italien		100	(20)	(k)	0,7	3,9
(36) Cogifer Polska Sp.z o.o., Bydgoszcz/Polen		52,38	(20)	(k)	7,4	8,0
(37) ATO-Asia Turnouts Ltd., Bangkok/Thailand		51	(20)	(k)	0,5	2,5
(38) Cogifer Services (Malaysia) sdn bhd, Kuala Lumpur/Malaysia	4	100	(20)	(n)	0,0	0,0
(39) Cogifer Americas Inc., Cincinnati, Ohio/USA	4	100	(20)	(n)	0,0	0,0
(40) J.S. Industrie, Secunderabad/Indien	4	51	(20)	(n)	0,1	0,3
(41) Siema Applications SAS, Villeurbanne/Frankreich		100	(20)	(k)	1,2	5,8
(42) Vossloh Min Skretnice, AO, Niš/Serbien	5	90,61	(20)	(k)	-0,8	2,4
(43) SMIF, Casablanca/Marokko	4	100	(20)	(n)	0,0	0,0
(44) Swedish Rail System AB, Ystad/Schweden	5	100	(23)	(k)	3,4	10,1

Mio. €	Fußnote	Beteiligungen % bei ()		Konsolidierung ¹	Eigenkapital ²	Umsatz ²
Geschäftsfeld Infrastructure Services						
(45)	Vossloh Infrastructure Services SA, Beauchamp/Frankreich		100 (3)	(k)	25,8	71,5
(46)	ETF SA, Paris/Frankreich		50 (45)	(q)	25,1	100,6
(47)	La Champenoise SA, Champagne au Mont d'Or/Frankreich		50 (46)	(q)	0,8	6,3
(48)	Soluxtrafer SA, Rodange/Luxemburg		100 (45)	(k)	9,9	16,9
(49)	Euro VF Holding SA, Luxemburg/Luxemburg	4	99,9 (48)	(n)	0,0	0,0
(50)	Dehé Bahnbau GmbH, Trier		100 (48)	(k)	0,6	0,0
(51)	SA Soluxtrafer Belgium N.V., Carnières/Belgien		100 (45)	(k)	0,7	7,2
(52)	Cogifer TF B.V., Goirle/Niederlande		100 (45)	(k)	0,0	0,0
(53)	Cogi Hbg VOF, Goirle/Niederlande		50 (52)	(q)	1,1	0,7
(54)	Cogimex SA de CV, Mexiko City/Mexiko		94 (45)	(k)	0,1	6,8
(55)	Sogafer SA, Libreville/Gabun		49 (45)	(n)	0,0	0,0
(56)	Cogifer de Chili Lda., Santiago/Chile	4	100 (45)	(n)	0,8	0,0
(57)	Vossloh Infrastructure Services Ltd., Sidcup/Großbritannien		100 (45)	(k)	2,6	0,6
(58)	Turinval S.c.r.l., Turin/Italien		50 (45)	(n)	0,2	4,9
Geschäftsbereich Motive Power						
Geschäftsfeld Locomotives						
(59)	Vossloh Locomotives GmbH, Kiel	3	100 (2)	(k)	26,9	254,3
(60)	Locomotion Service GmbH, Kiel		100 (59)	(k)	0,1	4,8
(61)	Vossloh España S.A., Valencia/Spanien	5	100 (59)	(k)	0,1	0,0
Geschäftsfeld Electrical Systems						
(62)	Vossloh Verwaltungsgesellschaft mbH, Werdohl	4	100 (1)	(n)	0,0	0,0
(63)	Vossloh Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Werdohl		100 (1)	(k)	2,9	0,0
(64)	Vossloh Kiepe GmbH, Düsseldorf		100 (63)	(k)	52,4	71,4
(65)	Vossloh Kiepe Elektrik Beteiligungs GmbH, Düsseldorf		100 (64)	(k)	1,4	0,0
(66)	Vossloh Kiepe Ges.m.b.H., Wien/Österreich		100 (65)	(k)	6,6	16,5
(67)	Vossloh Kiepe Corporation, Ottawa-Carleton/Kanada	4	99 (65)	(n)	-0,3	0,0
(68)	Vossloh Kiepe S.r.l., Cernusco sul Naviglio/Italien	4	100 (65)	(n)	0,1	0,6
(69)	Vossloh Kiepe Trakcja Sp.z o.o., Krakau/Polen	4	100 (65)	(n)	0,0	0,0
Geschäftsfeld Services						
(70)	EuroTrac GmbH Verkehrstechnik, Kiel	3	100 (2)	(k)	0,1	4,6
Geschäftsbereich Information Technologies						
(71)	Vossloh Information Technologies GmbH, Kiel	3	100 (2)	(k)	8,1	19,3
(72)	Vossloh Information Technologies Karlsfeld GmbH, Karlsfeld	3	100 (71)	(k)	3,9	38,2
(73)	Vossloh Information Technologies York Ltd., York/Großbritannien		100 (71)	(k)	1,5	5,6
(74)	Vossloh Information Technologies Malmö AB, Malmö/Schweden		68,47 (71)	(k)	0,6	2,1
Sonstige Gesellschaften						
(75)	Vossloh Communication GmbH, Werdohl	4	100 (1)	(n)	0,4	1,3
(76)	Vossloh Australia PTY Ltd., Castle Hill/Australien	4	100 (1)	(n)	2,4	0,0
(77)	Vossloh Schwabe Australia PTY Ltd., Castle Hill/Australien	4	100 (76)	(n)	0,6	0,0
(78)	Delkor Rail PTY Limited, Sydney/Australien	4	100 (76)	(n)	0,2	2,1
(79)	Delkor Rail (HK) Ltd., Hongkong/China	4	100 (78)	(n)	0,0	0,0
(80)	Vossloh Corporate Finance GmbH, Werdohl	4	100 (1)	(n)	0,0	0,5

1 Für vollkonsolidierte Gesellschaften steht ein (k), für equity-bewertete ein (e), für quotenkonsolidierte ein (q) und für nicht konsolidierte ein (n)

2 Die Werte ergeben sich aus dem Konzernabschluss, Fremdwährungsbeträge sind beim Eigenkapital mit dem Mittelkurs zum Bilanzstichtag und bei den Umsätzen zum Jahresdurchschnittskurs umgerechnet

3 Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Abs. 3 HGB oder § 264b HGB

4 Nichteinbeziehung in den Konsolidierungskreis auf Grund untergeordneter Bedeutung für die Vermögens, Finanz- und Ertragslage

5 Im Berichtsjahr erstmals in die Konsolidierung einbezogen

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichtes Iserlohn unter HRB 5292 hinterlegt.

**Bestätigungsvermerk
zum Konzernabschluss**

Wir haben den von der Vossloh Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung zu beurteilen, ob der Konzernabschluss den International Financial Reporting Standards (IFRS) entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich auch auf den vom Vorstand für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 aufgestellten Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns zusammen mit den übrigen Angaben des Konzernabschlusses insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und des Konzerns und stellt die Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichtes nach deutschem Recht erfüllen.

Essen, 1. März 2005

BDO Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rittmann
Wirtschaftsprüfer

ppa. Rüttershoff
Wirtschaftsprüfer

Jahresabschluss der Vossloh AG zum 31. Dezember 2004

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

Mio. €	2004	2003
Umsatzerlöse	1,9	1,8
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	0,6	1,6
Brutto-Ergebnis vom Umsatz	1,3	0,2
Allgemeine Verwaltungskosten	17,8	15,8
Sonstige betriebliche Erträge	17,3	27,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	0,1	8,1
Betriebsergebnis	0,7	3,4
Erträge aus Beteiligungen	0,2	9,0
davon aus verbundenen Unternehmen: 0,2 Mio. € (Vorjahr: 6,0 Mio. €)		
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	34,2	–
davon aus verbundenen Unternehmen: 34,2 Mio. € (Vorjahr: 0,0 Mio. €)		
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7,5	2,3
davon aus verbundenen Unternehmen: 7,4 Mio. € (Vorjahr: 2,2 Mio. €)		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16,6	18,9
davon aus verbundenen Unternehmen: 15,7 Mio. € (Vorjahr: 18,7 Mio. €)		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	–	2,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	16,0	12,5
davon aus verbundenen Unternehmen: 0,9 Mio. € (Vorjahr: 1,2 Mio. €)		
Finanzergebnis	42,5	15,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	43,2	19,1
Steuern vom Einkommen und Ertrag	7,2	0,0
Jahresüberschuss	36,0	19,1

Bilanz

Aktiva

Mio. €	31.12.2004	31.12.2003
Immaterielle Vermögensgegenstände		
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen	0,1	0,8
Zinsbegrenzungsvereinbarungen	0,2	0,6
Geleistete Anzahlungen	1,5	–
	1,8	1,4
Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	7,2	7,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,3	0,3
	7,5	7,8
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	99,9	97,8
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	155,0	155,0
Beteiligungen	–	0,4
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	2,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,1	0,1
Sonstige Ausleihungen	0,0	0,0
	255,0	255,7
Anlagevermögen	264,3	264,9
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,0	0,0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	482,4	453,8
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	11,4	8,5
	493,8	462,3
Wertpapiere		
Eigene Anteile	1,1	1,1
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	119,8	0,0
Umlaufvermögen	614,7	463,4
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,3
	879,1	728,6

Anhang der Vossloh AG zum 31. Dezember 2004

Entwicklung des Anlagevermögens

Vossloh AG									
Mio. €	Anschaffungskosten			Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	Buchwerte
	Stand 01.01.2004	Zugänge/lfd. Investitionen	Abgänge	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2004	Abschreibungen Geschäftsjahr	Zu-schreibungen	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003
Immaterielle Vermögensgegenstände									
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen	5,2	0,0	0,0	5,2	5,1	0,7	–	0,1	0,8
Zinsbegrenzungsvereinbarungen	0,6	–	0,4	0,2	–	–	–	0,2	0,6
Geleistete Anzahlungen	–	1,5	–	1,5	–	–	–	1,5	–
	5,8	1,5	0,4	6,9	5,1	0,7	–	1,8	1,4
Sachanlagen									
Grundstücke	23,0	–	–	23,0	15,8	0,3	–	7,2	7,5
Andere Anlagen	1,4	0,1	0,2	1,3	1,0	0,1	–	0,3	0,3
	24,4	0,1	0,2	24,3	16,8	0,4	–	7,5	7,8
Finanzanlagen									
Anteile an verbundenen Unternehmen	99,8	0,1	–	99,9	–	–	2,0	99,9	97,8
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	155,0	25,0	25,0	155,0	–	–	–	155,0	155,0
Beteiligungen	0,4	–	0,4	–	–	–	–	–	0,4
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,4	–	2,4	–	–	–	–	–	2,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,1	–	0,0	0,1	0,0	–	–	0,1	0,1
Sonstige Ausleihungen	0,0	–	0,0	0,0	–	–	–	0,0	0,0
	257,7	25,1	27,8	255,0	0,0	–	2,0	255,0	255,7
Gesamt	287,9	26,7	28,4	286,2	21,9	1,1	2,0	264,3	264,9

Einzelabschluss

Der Jahresabschluss der Vossloh AG zum 31. Dezember 2004 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt.

Bilanzierung und Bewertung richten sich nach folgenden Grundsätzen:

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sowie Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten – soweit abnutzbar – abzüglich planmäßiger Abschreibung nach der degressiven oder linearen Methode bewertet. Seit dem Geschäftsjahr 2001 werden zugewandene abnutzbare Gegenstände des Anlagevermögens ausschließlich vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen angesetzt. Geringwertige Anlagegüter werden sofort abgeschrieben. Möglichkeiten für steuerliche Sonderabschreibungen werden genutzt. Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten oder einem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel werden zum Nennwert bilanziert. Fremdwährungsposten werden gegebenenfalls mit dem Sicherungskurs oder mit dem niedrigeren Stichtags-Mittelkurs bewertet. Eigene Anteile werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Börsenpreis zum Bilanzstichtag bewertet. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % p.a. auf der Grundlage der Richttafeln 1998 errechnet. Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden in Höhe des Betrages angesetzt, der nach den Grundsätzen kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Bewertung der Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Rückzahlungsbetrag. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden gegebenenfalls mit dem Sicherungskurs oder mit dem höheren Stichtags-Mittelkurs bewertet.

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem auf der Seite 124 abgedruckten Anlagespiegel zu entnehmen. Die Zinsbegrenzungsvereinbarungen betreffen die Aktivierung von Prämien für langfristige Zinscap-Vereinbarungen. Eine Aufstellung des Anteilsbesitzes ist auf den Seiten 118-119 abgedruckt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind bis auf 4.659 T € sämtlich fällig innerhalb eines Jahres. Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich ausschließlich um sonstige Forderungen.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten belaufen sich auf 140 T € (Vorjahr: 278 T €) und beinhalten Disagios in Höhe von 103 T € (Vorjahr: 241 T €).

Das Grundkapital der Vossloh AG beträgt 37.427.135,80 € (Vorjahr: 37.422.311,76 €) und ist in 14.640.223 (Vorjahr: 14.638.336) auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien eingeteilt. Es sind ausschließlich Stammaktien ausgegeben.

Ein genehmigtes Kapital bestand zum 31. Dezember 2004 in Höhe von 18.406.507,72 €.

In der Hauptversammlung vom 25. Juni 1998, sowie der Hauptversammlung vom 3. Juni 2004 wurde das Grundkapital um bis zu 1.840.650,77 € durch Ausgabe von bis zu 720.000 auf den Inhaber lautenden Stammaktien zur Gewährung von Bezugsrechten an Führungskräfte der Vossloh AG sowie an Mitglieder der Geschäftsführung und Führungskräfte verbundener Unternehmen i.S.v. §§ 15 ff. AktG bedingt erhöht. Hiervon wurden bis zum 31. Dezember 2004

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

(2) Anlagevermögen

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

(4) Rechnungsabgrenzungsposten

(5) Eigenkapital

198.380 Aktien ausgegeben, wodurch das Grundkapital um 507.150,42 € erhöht wurde. Des Weiteren wurde das Grundkapital um bis zu 382.594,60 € durch Ausgabe von maximal 149.658 auf den Inhaber lautenden Stammaktien zur Gewährung von Bezugsrechten an Mitarbeiter der Vossloh AG und der mit ihr i.S.v. §§ 15 ff. AktG verbundenen inländischen Unternehmen bedingt erhöht. Hiervon wurden bis zum 31. Dezember 2004 41.843 Aktien ausgegeben, wodurch das Grundkapital um 106.969,93 € erhöht wurde. Am 31. Dezember 2004 waren 34.649 Aktien (Vorjahr: 34.649) und damit 88.578,76 € (Vorjahr: 88.578,76 €) bzw. 0,24 % des Grundkapitals (Vorjahr: 0,24 %) in eigenem Bestand. Die Aktien wurden zu einem Preis von insgesamt 1.120.568,20 € und damit zu einem durchschnittlichen Kurs von 32,34 € im Mai 2003 erworben.

Die Kapitalrücklage enthält das Aufgeld aus der Ausgabe von Aktien durch die Vossloh AG. Auf Grund der Kapitalerhöhung aus bedingtem Kapital wurde ein Betrag von 25.009,43 € (Vorjahr: 3.854.989,37 €) in die Kapitalrücklage eingestellt. Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um Rücklagen für eigene Anteile in Höhe von 1.120.568,20 € (Vorjahr: 1.120.568,20 €) und andere Gewinnrücklagen.

(6) Rückstellungen

Von den sonstigen Rückstellungen in Höhe von 8,8 Mio. € (Vorjahr: 9,4 Mio. €) entfallen 3,3 Mio. € (Vorjahr: 3,1 Mio. €) auf den Personalbereich und 5,5 Mio. € (Vorjahr: 6,3 Mio. €) auf den sonstigen Verwaltungsbereich.

(7) Verbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

Die in der Bilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten sind sämtlich innerhalb eines Jahres fällig mit Ausnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, von denen ein Betrag von 15,0 Mio. € (Vorjahr: 133,0 Mio. €) im Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren, und der sonstigen Verbindlichkeiten, von denen ein Betrag von 203,9 Mio. € (Vorjahr 0,0 Mio. €) nach mehr als fünf Jahren fällig ist. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen setzen sich ausschließlich aus sonstigen Verbindlichkeiten zusammen.

Die Haftung aus Bürgschaftsverhältnissen beträgt 227,7 Mio. € (Vorjahr: 337,0 Mio. €) und entfällt in Höhe von 225,0 Mio. € (Vorjahr: 330,2 Mio. €) auf Verpflichtungen von Konzerngesellschaften.

Die Summe der Höchstbetragsbürgschaften für Konzerngesellschaften beläuft sich auf 429,0 Mio. €. In sieben Fällen ist die Bürgschaftssumme unbegrenzt.

Weiterhin bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 0,4 Mio. €, von denen 0,2 Mio. € auf Konzerngesellschaften entfallen. Von diesen sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind 0,3 Mio. € innerhalb eines Jahres und 0,1 Mio. € im Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren fällig.

Neben der Vossloh AG haften sämtliche inländischen verbundenen Unternehmen gesamtschuldnerisch für den Kreditsaldo gegenüber der Deutsche Bank AG sowie der Commerzbank AG aus dem Cash-Pooling.

(8) Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Jahr 2004 betreffen mit 1,0 Mio. € (Vorjahr: 1,0 Mio. €) – davon an verbundene Unternehmen 0,6 Mio. € – berechnete Mieten und fielen ausschließlich im Inland an. Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 17,3 Mio. € (Vorjahr: 27,1 Mio. €) und resultieren insbesondere aus Erträgen aus Steuerumlagen (9,9 Mio. €), dem Gewinn aus der Veräußerung der Beteiligung an der Niles Simmons Hegenscheidt GmbH (4,1 Mio. €), sowie der Zuschreibung des Beteiligungsbuchwertes an der Vossloh Australia PTY Ltd. auf die historischen Anschaffungskosten (2,0 Mio. €).

(9) Sonstige Angaben

Der Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Umsatzkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 3 HGB.

Die Personalaufwendungen betragen im Berichtsjahr 6,5 Mio. € (Vorjahr: 6,3 Mio. €). Sie entfielen mit 6,0 Mio. € (Vorjahr: 5,6 Mio. €) auf Löhne und Gehälter sowie mit 0,5 Mio. € (Vorjahr: 0,7 Mio. €) auf soziale Abgaben und auf Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Aufwendungen für Altersversorgung betragen 0,2 Mio. € (Vorjahr: 0,5 Mio. €).

Die Vossloh AG beschäftigte im Jahr 2004 durchschnittlich 32 Mitarbeiter (Vorjahr: 30 Mitarbeiter).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen im Geschäftsjahr 343 T € (Vorjahr: 487 T €) und beinhalteten neben einem Fixum in Höhe von 88 T € eine variable Vergütung von 255 T €.

Die Beiratsvergütungen für das Geschäftsjahr beliefen sich auf 20 T € (Vorjahr: 20 T €).

Barvergütungen und Sachbezüge der Mitglieder des Vorstands der Vossloh AG betragen zusammen 3.398 T € (Vorjahr: 3.088 T €) und beinhalteten neben einem festen Anteil in Höhe von 862 T € (Vorjahr: 733 T €) eine variable Tantieme von 2.536 T € (Vorjahr: 2.355 T €). Die Mitglieder des Vorstands übten im Rahmen des Long-Term-Incentiveprogramms in 2004 keine Optionsrechte aus. In 2004 wurden dem Vorstand wie im Vorjahr keine neuen Aktienoptionen gewährt. Mitglieder des Vorstands hielten zum Ende des Jahres 2004 48.220 Aktienoptionen (Vorjahr: 48.220).

Die Pensionsverpflichtungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und Mitglieder der Geschäftsführung und deren Angehörige beliefen sich auf 2.213 T € (Vorjahr: 2.244 T €). Diese Verpflichtungen sind in voller Höhe durch Rückstellungen gedeckt. Die laufenden Bezüge dieses Personenkreises betragen 237 T € (Vorjahr: 236 T €).

Die Vossloh AG setzt Zinsswaps, Zinscaps sowie Cross-Currency Swaps ein, um Risiken, die aus einer veränderten Verzinsung der im Rahmen der Konzernfinanzierung aufgenommenen Fremdmittel resultieren, zu begrenzen. Zur Sicherung von Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft der Tochterunternehmen sowie zur Sicherung von an Tochterunternehmen vergebenen Fremdwährungsdarlehen wurden Devisentermingeschäfte mit Banken abgeschlossen. Die Nominal- und Marktwerte der eingesetzten Sicherungsgeschäfte sind nachfolgend aufgeführt:

Mio. €	Marktwert	Nominalwert	Marktwert	Nominalwert
	2004		2003	
Zinsswaps	-4,1	51,1	-4,4	51,1
Zinscaps	0,2	76,7	0,6	76,7
Cross-Currency Swaps	-38,4	203,9	0,0	0,0
Devisentermingeschäfte	0,3	14,9	1,5	25,4
	-42,0	346,6	-2,3	153,2

Die unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Buchwerte der Zinscaps entsprechen ihren Marktwerten. Die Marktwerte der Zinssicherungen beruhen auf Bankbewertung. Die Marktwerte der Devisentermingeschäfte wurden auf Basis Sicherungskurs zu Stichtagswert selbst errechnet.

Im Dezember 2004 haben Vorstand und Aufsichtsrat erneut eine Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Website der Gesellschaft dauerhaft zugänglich gemacht. Nach In-Kraft-Treten der Mitteilungs- und Veröffentlichungspflicht über bedeutende

Stimmrechtsanteile an börsennotierten Gesellschaften gemäß der Artikel 2, 3 und 4 des Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetzes liegen der Vossloh AG folgende Mitteilungen über zuzurechnende Stimmrechte gemäß § 21 Abs. 1 oder Abs. 1a des WpHG im Geschäftsjahr 2004 vor:

- Der Vossloh Aktiengesellschaft ist am 14. Januar folgende Mitteilung der Arnhold and S. Bleichroeder Advisers, LLC, 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105-4300, USA, zugegangen: Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass wir am 8. Januar 2004 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Vossloh AG unterschritten haben. Die Höhe unseres Stimmrechtsanteils beträgt nunmehr 4,71 %. Dies entspricht 690.000 Stimmen. Sämtliche 690.000 Stimmrechte werden uns nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.
- Der Vossloh Aktiengesellschaft ist am 25. Februar 2004 folgende Mitteilung der Arnhold and S. Bleichroeder Advisers, LLC, 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105-4300, USA zugegangen, die diese im Namen der Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc., 1345 Avenue of the Americas, New York, NY 10105-4300, USA abgegeben hat: Mit Schreiben vom 14. Januar 2004 hat die Arnhold and S. Bleichroeder Advisers, LLC Ihnen mitgeteilt, dass sie am 08. Januar 2004 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Vossloh AG unterschritten hat. Die Höhe des Stimmrechtsanteils der Arnhold and S. Bleichroeder Advisers, LLC beträgt 4,71 %. Dies entspricht 690.000 Stimmen. Sämtliche 690.000 Stimmrechte werden der Arnhold and S. Bleichroeder Advisers, LLC nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Ergänzend teilen wir Ihnen nunmehr mit, dass auch der Stimmrechtsanteil der Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. (Muttergesellschaft) am 8. Januar 2004 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Vossloh AG unterschritten hat. Die Höhe des Stimmrechtsanteils der Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. beträgt 4,71 %. Dies entspricht 690.000 der insgesamt 14.638.336 Stimmen. Sämtliche 690.000 Stimmrechte werden der Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. nach §§ 22 Abs. 1 Satz 2, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

(10) Organe der Vossloh AG

Vorstand:

Burkhard Schuchmann, Vorsitzender

- Vossloh France SAS: Präsident
- Vossloh Cogifer S.A.: Vorsitzender und Mitglied des Aufsichtsrats
- Vossloh Infrastructure Services S.A.: Mitglied des Aufsichtsrats
- Amurrio Ferrocarriles y Equipos S.A.: Vorsitzender des Aufsichtsrats
- Vossloh-Schwabe Matsushita Electric Works GmbH:
Mitglied des Aufsichtsrats (bis 11.06.04)

Milagros Caiña-Lindemann, Personalvorstand

- Mitglied des Aufsichtsrats der Wohnungsbaugesellschaft Werdohl GmbH

Werner Andree, Finanzvorstand

Aufsichtsrat:

Dipl.-Kfm. Dr. Hans Vossloh, Geschäftsführer i.R., Ehrenvorsitzender

Dipl.-Volkswirt Dr. rer. pol. Karl Josef Neukirchen³, Vorsitzender

- Sixt AG: Vorsitzender des Aufsichtsrats
- Stadtwerke Düsseldorf AG: Mitglied des Aufsichtsrats
- Clariant International AG: Mitglied des Verwaltungsrats

Dipl.-Kfm. Dr. Jürgen Blume³, stellv. Vorsitzender
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater

Wolfgang Klein^{2,3}, Galvaniseur

Wilfried Köpke², Konstrukteur

Peter Langenbach, Rechtsanwalt
- Credit- und Volksbank eG Wuppertal: Mitglied des Aufsichtsrats

Dr. Anselm Raddatz, Rechtsanwalt

¹ Mandat im jeweiligen Konzern gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG

² Arbeitnehmervertreter

³ Mitglied des Personal- und Prüfungsausschusses

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 weist einen Jahresüberschuss von 35.970.542,02 € aus. Unter Einbeziehung des Gewinnvortrags von 81.500,35 € ergibt sich ein verfügbarer Bilanzgewinn von 36.052.042,37 €.

Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung vor, auf das dividendenberechtigte Grundkapital von 37.427.135,80 € eine Dividende von 1,30 € je Stammaktie, somit insgesamt 19.032.289,90 €, zu zahlen sowie 17.000.000,00 € den anderen Gewinnrücklagen zuzuführen und den verbleibenden Betrag von 19.752,47 € auf neue Rechnung vorzutragen.

(11) Gewinnverwendungs- vorschlag

Gewinnverwendungs-vorschlag	
€	2004
Gewinnvortrag zum 1. Januar 2004	81.500,35
Jahresüberschuss 2004	35.970.542,02
Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2004	36.052.042,37
Gewinnverwendungs-vorschlag	
Ausschüttung	19.032.289,90
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	17.000.000,00
Vortrag auf neue Rechnung	19.752,47

Werdohl, den 28. Februar 2005

Vossloh AG
Der Vorstand

Schuchmann, Andree, Caiña-Lindemann

Bestätigungsvermerk zum Einzelabschluss

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns der Vossloh Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter 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 Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns 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 Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns 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 Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Essen, 1. März 2005

BDO Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rittmann
Wirtschaftsprüfer

ppa. Rüttershoff
Wirtschaftsprüfer

Stichwortverzeichnis

A

Abschreibungen	45, 47, 51, 55, 89, 93
Akquisitionen	5, 26, 27, 48, 49, 71, 79
Aktie	68
Aktioptionen	45, 61, 76, 100, 101
Aktionärsstruktur	70
Analystenkonferenz	70
Anhang	90
Anlagevermögen	45, 47, 51, 55, 85, 87, 91, 116, 122, 124, 125
Aufsichtsrat	5, 75, 76, 79, 114, 127, 129
Ausblick	71
Ausbildung	60

B

Beirat	5, 76
Bericht des Aufsichtsrats	79
Bestätigungsvermerk	120
Beteiligungen	94, 118, 119
Bilanz	44, 85, 96, 122
Bilanzgewinn	129
Bilanzstruktur	43
Bilanzsumme	44, 45
Börsenkurs	69
Branchenkonjunktur	4

C

Capital Employed	45, 47, 51, 55, 72, 89
Cashflow	96
Corporate Governance	74

D

Derivative Finanzinstrumente	109, 111, 127
Deutscher Corporate Governance Kodex	74, 114
Divestments	73, 109
Dividende	44, 69, 81

E

EBIT	41, 42, 47, 51, 55, 84, 89
EBITDA	42, 47, 51, 55
Eigenkapital	45, 57, 69, 87, 123, 125
Eigenkapitalveränderungsrechnung	88
Entsprechenserklärung	77, 78
Ergebnis	4, 42, 94, 121
Ergebnis je Aktie	45, 84, 95

F

Finanzkalender	Umschlag innen
Finanzplanung 2005	73
Finanzverbindlichkeiten	44
Forschung und Entwicklung (F & E)	62, 94, 110, 113

G

Geschäftsverlauf	40
Geschäftsentwicklung 2005	72
Gewinn- und Verlustrechnung	93
Grundkapital	69

H

Hauptversammlung	61, 69, 75
------------------	------------

I

IFRS	41, 76, 90, 110, 112
Innovationen	28, 30, 31, 62
Investitionen	45, 47, 51, 55, 71
Investitionsplanung	72
Investor Relations	70

J

Jahresabschluss	57, 82, 121, 125
Jahresergebnis	89
Jahresüberschuss	42, 57, 84, 121

K

Kapitalflussrechnung	85, 96
Kennzahlen der Vossloh-Aktie	69
Konsolidierungskreis	90
Konzernabschluss	41, 84
Kursentwicklung	68
Kurs-Gewinn-Verhältnis	68, 69
Kurspotenzial	69, 70

L

Lagebericht	39
Leasing	104
Liquide Mittel	44, 45, 100
Long-Term-Incentiveprogramm	61, 76, 100, 101

Stichwortverzeichnis

M

Mandate des Aufsichtsrats	129
Mandate des Vorstands	128
Marktkapitalisierung	69
Materialaufwand	93
MDAX	68
Mehrjahresübersicht	Umschlag Klappseite
Messeaktivitäten	28, 31
Mitarbeiter	58, 72, 89
Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm	61, 100, 101

N

Net Gearing	44
Netto-Wertschöpfung	43

P

Pensionsrückstellungen	104, 105, 111
Personalaufwand	58, 59, 60, 93, 127
Personalentwicklung	60
Personalintensität	58
Private Placement	5, 44, 45, 79, 103
Produktentwicklungen	62
Pro-Kopf-Umsatz	58
Public Private Partnership (PPP)	32, 33, 34

R

Rendite	69
Risikolage	65
Risikomanagement	65, 108
ROCE	44, 45, 47, 51, 55, 72
Rückstellungen	91, 104, 106, 111, 113, 123, 125

S

Sachanlagen	97, 107, 116, 122, 124
Segmentinformationen	89, 107
Steuern	95, 98, 111, 114

T

Termine	Umschlag innen
Testate	120, 130

U

Umsatz	41, 42, 47, 51, 55, 57, 72, 89, 93
Umsatzprognosen	72
Umweltschutz	64
Unternehmensbeirat	5, 76
US-GAAP	41, 112, 120

V

Verbindlichkeiten	44, 87, 91, 99, 102, 103, 111, 123, 125
Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	76, 77, 78, 114
Vermögenswerte	83
Vorstand	4, 74, 76, 114, 127, 128

W

Weltwirtschaft	40
Wertschöpfung	43, 60
Working Capital	45, 47, 51, 55

Z

Zinsergebnis	89, 94
--------------	--------

Termine 2005	
Hauptversammlung	25. Mai 2005
Dividendenzahlung	26. Mai 2005
Veröffentlichung Zwischenbericht	
per 31. März	26. April 2005
per 30. Juni	26. Juli 2005
per 30. September	25. Oktober 2005
Pressekonzferenz	9. Dezember 2005
DVFA-Analystenkonferenz	9. Dezember 2005

Termine 2006	
Veröffentlichung Abschlusszahlen 2005	März 2006
Pressekonzferenz	März 2006
DVFA-Analystenkonferenz	März 2006
Hauptversammlung	24. Mai 2006

Investor Relations	
Ansprechpartner	Christiane Konrad
E-Mail	investor.relations@ag.vossloh.com
Telefon	+49 (0) 23 92 / 52-249
Telefax	+49 (0) 23 92 / 52-264

Infos zur Vossloh-Aktie	
ISIN	DE0007667107
Handelsplätze	XETRA, Düsseldorf, Frankfurt, Berlin Bremen, Hamburg, Hannover, Stuttgart, München
Index	M DAX
Anzahl ausstehender Aktien zum 31.12.2004	14.605.574
Aktienkurs (31.12.2004)	36,35 €
Kurshoch/-tief in 2004	47,68 € / 27,45 €
Reuterskürzel	VOSG.F
Bloombergkürzel	VOS GR
Dividendenvorschlag	1,30 €

Impressum

Vossloh AG
 Hausadresse:
 Vosslohstraße 4 · D-58791 Werdohl
 Postanschrift:
 Postfach 18 60 · D-58778 Werdohl

Konzept, Redaktion, Text und Design:
 XEO GmbH, Düsseldorf, Köln, Stuttgart

Projektkoordination:
 vos.com GmbH, Werdohl

Fotografie:

Avenue Images, Bilderberg, Corbis,
 Deutsche Bahn, Fotofinder, Getty Images,
 Claudia Kempf, Erika Koch, Mauritius,
 Picture Alliance, Ben Rüniger,
 Markus-Steur.de, Christian Schlüter,
 Christoph Wallrafen, Visum,
 Vossloh, Zefa

Satz und Realisation:
 vos.com GmbH, Werdohl

Repro/Produktion:
 Staudt Lithographie GmbH, Bochum

Redaktionsschluss:

März 2005

Dieser Geschäftsbericht erscheint auch
 in englischer Sprache und ist unter
www.vossloh.de abrufbar.

Glossar

Fachbegriffe des Finanzwesens

Capital Employed

Working Capital plus Anlagevermögen

EBITDA

Ergebnis vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte/Sachanlagen und Investment Properties, Zinsergebnis und Ertragsteuern

EBIT

Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern

EBT

Ergebnis vor Ertragsteuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital/Bilanzsumme

Eigenkapitalrendite vor Ertragsteuern

EBT/Eigenkapital

Finanzverbindlichkeiten

Bankschulden und Wechselverbindlichkeiten

IAS/IFRS

International Accounting Standards/
International Financial Reporting Standards

Liquide Mittel

Schecks, Kassenbestand und Bankguthaben

Nettofinanzschuld

Finanzverbindlichkeiten minus liquide Mittel
minus kurzfristige Wertpapiere

Net Gearing

Nettofinanzschuld/Eigenkapital

Personalaufwand je Mitarbeiter

Personalaufwand/Beschäftigte im Jahresdurchschnitt

Personalintensität

Personalaufwand/Wertschöpfung

Return on Capital Employed (ROCE)

EBIT/Capital Employed

Umsatzrendite vor Zinsen und Ertragsteuern

EBIT/Umsatz

US-GAAP

United States – Generally Accepted
Accounting Principles

Wertschöpfung

EBIT plus Personalaufwand plus sonstige Steuern

Working Capital

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
(einschl. Forderungen aus langfristiger Auftrags-
fertigung) plus Vorräte minus Verbindlichkeiten aus
Lieferungen und Leistungen (einschl. Verbindlich-
keiten aus langfristiger Auftragsfertigung) minus
erhaltene Anzahlungen

Working-Capital-Intensität

Working Capital/Umsatz

Vossloh-Konzern in Zahlen

Konzern-Kennzahlen über 10 Jahre											
		2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung											
Umsatz	Mio. €	922,2	912,5	744,5	903,0	854,4	790,1	578,4	428,7	394,9	381,3
davon: Rail Technology	Mio. €	921,9	912,2	743,6	649,7	579,8	561,9	357,3	159,3	123,3	112,3
Lichttechnik	Mio. €	–	–	–	252,8	274,1	227,7	220,5	208,5	186,2	175,0
Dekoration	Mio. €	–	–	–	–	–	–	–	60,6	85,0	93,7
EBIT	Mio. €	105,8	100,9	78,4	60,0	77,9	48,4	61,8	50,9	28,8	24,0
Zinsergebnis (bis 1997 Finanzergebnis)	Mio. €	–16,2	–14,7	–14,8	–17,2	–13,6	–7,0	–6,4	–2,2	–3,4	–3,5
EBT	Mio. €	89,6	86,2	63,6	42,8	64,3	41,4	55,4	48,7	25,4	20,5
Konzernüberschuss	Mio. €	57,2	55,5	52,4	17,2	27,8	17,7	31,2	28,9	15,9	16,7
je Aktie ^{1,2}	€	3,91	3,90	3,85	1,20	1,93	1,23	2,16	1,73	1,24	1,03
Umsatzrendite vor Ertragsteuern	%	9,7	9,4	8,5	4,7	7,5	5,2	9,6	11,4	6,4	5,4
Eigenkapitalrendite vor Ertragsteuern	%	27,1	29,0	26,7	13,6	20,0	14,1	20,2	34,8	21,7	19,9
Return on Capital Employed	%	15,3	16,3	13,3	9,4	11,9	8,4	12,7	29,0	14,7	13,8
Aus der Bilanz											
Anlagevermögen	Mio. €	387,0	377,7	414,5	322,0	311,4	286,9	269,2	63,7	68,7	70,7
Investitionen ³	Mio. €	39,4	30,5	25,5	48,2	43,6	35,6	24,5	16,4	9,5	11,8
Abschreibungen ³	Mio. €	26,0	24,4	19,7	38,1	37,4	34,2	24,9	14,2	13,4	15,6
Working Capital	Mio. €	303,2	242,7	175,5	316,3	341,4	292,2	217,4	112,1	127,4	103,1
Working-Capital-Intensität	%	32,9	26,6	23,6	35,0	40,0	37,0	37,6	26,1	32,3	27,0
Capital Employed	Mio. €	690,2	620,4	590,0	638,3	652,8	579,1	486,6	175,8	196,1	173,8
Eigenkapital	Mio. €	331,1	297,6	238,6	314,4	321,0	293,9	274,7	140,1	117,2	103,4
davon: Anteile Konzernfremder	Mio. €	5,8	5,6	4,6	121,2	116,7	106,0	99,4	0,9	1,5	1,2
Nettofinanzschuld	Mio. €	171,1	183,1	227,0	231,2	209,5	181,8	108,7	–4,1	32,1	32,2
Bilanzsumme	Mio. €	1.021,3	880,3	947,2	899,0	896,3	785,5	679,3	255,4	248,8	236,1
Eigenkapitalquote	%	32,4	33,8	25,2	35,0	35,8	37,4	40,4	54,9	47,1	43,8
Aus der Kapitalflussrechnung											
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	Mio. €	32,9	16,1	122,9	50,6	35,1	–18,8	20,5	45,7	18,3	17,0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	Mio. €	–27,5	22,4	–292,3	–45,8	–49,3	–42,4	–128,3	–9,3	–12,4	6,8
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	Mio. €	110,5	–51,0	10,8	–9,3	23,2	55,2	139,6	–24,3	–7,7	–20,6
Liquiditätsveränderung	Mio. €	115,9	–12,5	–6,6	–4,5	8,0	–7,3	32,4	12,1	–1,8	3,2
Mitarbeiter											
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.540	4.422	4.190	5.370	5.583	5.575	4.001	2.411	2.608	2.959
davon: Deutschland	Anzahl	1.574	1.558	1.651	2.494	2.824	2.674	1.915	1.689	1.839	2.146
Ausland	Anzahl	2.966	2.864	2.539	2.876	2.759	2.901	2.086	722	769	813
davon: Rail Technology	Anzahl	4.508	4.392	4.167	3.884	4.001	4.174	2.624	589	508	627
Lichttechnik	Anzahl	–	–	–	1.464	1.566	1.385	1.361	1.288	1.290	1.409
Dekoration	Anzahl	–	–	–	–	–	–	–	518	794	910
Vossloh AG	Anzahl	32	30	23	22	16	16	16	16	16	13
Personalintensität	%	66,3	66,9	69,0	77,0	74,2	81,7	69,3	67,0	77,6	81,1
Personalaufwand	Mio. €	218,9	213,9	178,4	208,1	228,2	222,8	143,6	106,5	107,2	111,2
Personalaufwand je Mitarbeiter	T€	48,2	48,4	42,6	38,7	40,9	40,0	35,9	44,2	41,1	37,6
Vossloh AG-Kennzahlen über 10 Jahre											
		2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	37,4	37,4	36,8	36,8	36,8	36,8	36,8	18,4	18,4	18,4
Dividende pro Aktie ¹	€	1,30 ⁴	1,30	1,20	0,75	0,75	0,60	0,59	0,38	0,33	0,33
Börsenkurs am 31.12. ¹	€	36,35	44,80	24,70	22,53	14,95	14,90	25,05	25,95	14,11	12,09
Börsenkaptalisierung am 31.12.	Mio. €	530,9	654,2	338,1	310,4	215,3	214,6	360,7	373,7	203,2	174,1

Ab 1998 nach US-GAAP

Ab 2003 nach IFRS

¹ Der in 1996 erfolgten Umstellung der Börsennotiz von 50-DM-Aktien auf 5-DM-Aktien sowie dem Aktiensplit 1998 (1:1) wurde durch eine Umbasierung der aktienbezogenen Kennzahlen und des Börsenkurses nach DVFA-Standard Rechnung getragen (Basis: 14.400.000 Aktien).

² Bis 1997 Berechnung nach DVFA/SG

³ Ohne Finanzanlagen

⁴ Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung

www.vossloh.com

Vossloh Aktiengesellschaft
Vosslohstraße 4 · D-58791 Werdohl
Postfach 18 60 · D-58778 Werdohl

Telefon +49 (0) 23 92 / 52-0
Telefax +49 (0) 23 92 / 52-219