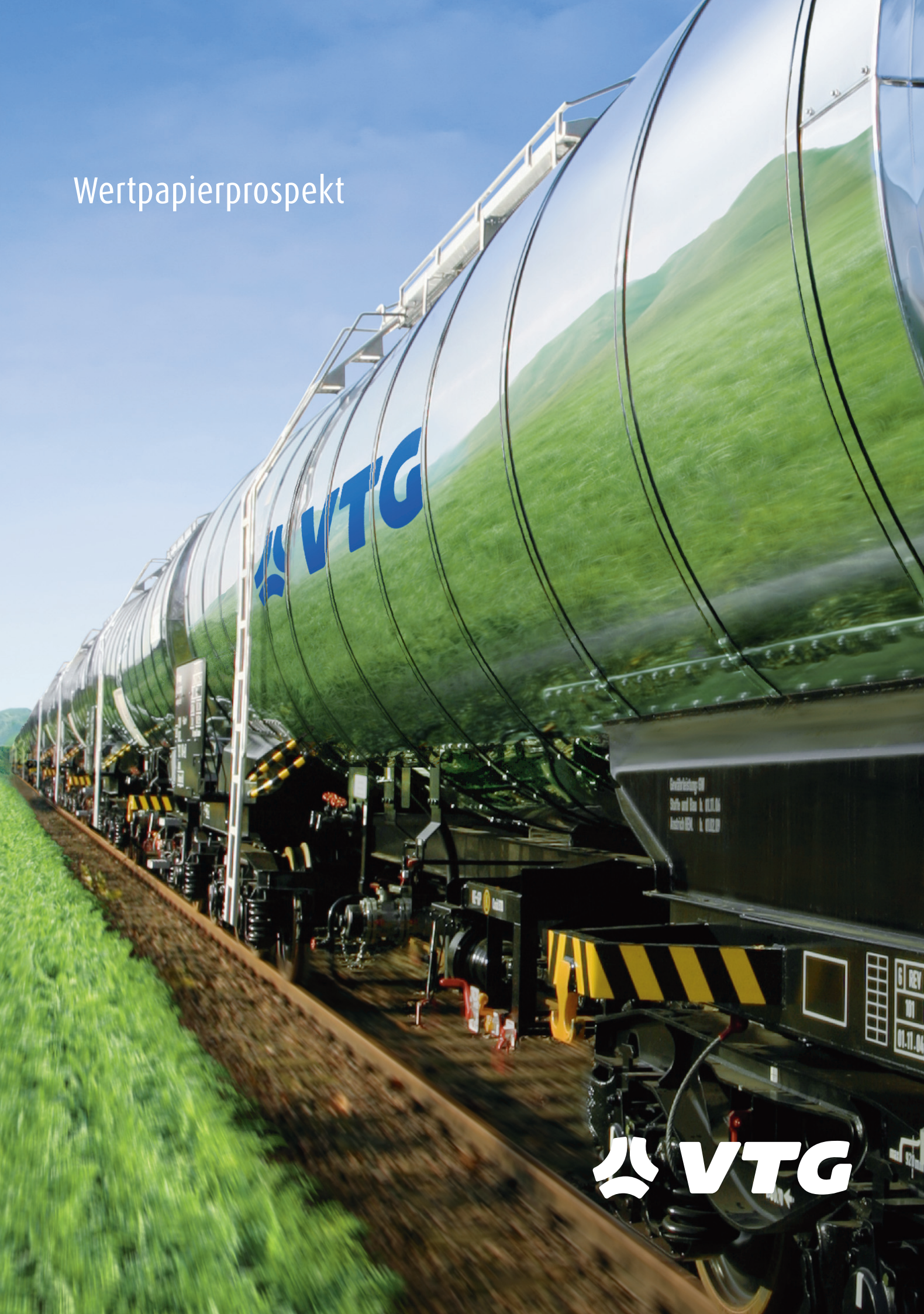


Wertpapierprospekt









## **Prospekt**

**vom 14. Juni 2007**

**für das öffentliche Angebot von**

**bis zu 8.888.889 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)**

aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen

sowie von

**bis zu 777.778 auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)**

aus dem Eigentum der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg)

sowie von

**bis zu 1.450.000 auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)**

ebenfalls aus dem Eigentum der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung

sowie

**für die Zulassung zum amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des amtlichen Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse**

von 12.500.000 auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) (bisheriges Grundkapital)

sowie von

bis zu 8.888.889 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen

— jeweils mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von EUR 1,00 und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007 —

der

### **VTG Aktiengesellschaft Hamburg**

— International Securities Identification Number (ISIN) DE000VTG9999 —

— WKN VTG999 —

— Common Code: 030438299 —

— Börsenkürzel: VT9 —

*Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners*

**Goldman, Sachs & Co. oHG**

**UBS Investment Bank**

*Co-Lead Manager*

**UniCredit Markets & Investment Banking  
(Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG)**

*Co-Manager*

**M.M.Warburg & CO**

(Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.)

## INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
INHALTSVERZEICHNIS .....	i
ZUSAMMENFASSUNG DES PROSPEKTS .....	1
Überblick über die Geschäftstätigkeit .....	1
Unternehmensentwicklung .....	2
Wettbewerbsstärken .....	3
Strategie .....	5
Ausgewählte Konzern-Finanz- und Geschäftsinformationen .....	6
Zusammenfassung des Angebots .....	13
Sonstige wesentliche Angaben über die Emittentin .....	17
Risikofaktoren .....	17
RISIKOFAKTOREN .....	20
Marktbezogene Risikofaktoren .....	20
Unternehmensbezogene Risikofaktoren .....	23
Angebotsbezogene Risikofaktoren .....	29
ALLGEMEINE INFORMATIONEN .....	31
Verantwortung für den Inhalt des Prospekts .....	31
Gegenstand des Prospekts .....	31
Zukunftsgerichtete Aussagen .....	31
Statistische Daten, Marktdaten und Schätzungen .....	32
Einsehbare Dokumente .....	33
Hinweis zu Währungs- und Finanzangaben .....	33
Gesetzliche Abschlussprüfer .....	33
Rundungsdifferenzen bei Finanzinformationen .....	34
DAS ANGEBOT .....	35
Gegenstand des Angebots .....	35
Beteiligung des Abgebenden Aktionärs am Angebot .....	35
Preisspanne, Angebotszeitraum, Platzierungspreis und Zuteilung .....	35
Provisionen und Steuern .....	36
Zeitplan für das Angebot .....	37
Allgemeine und besondere Angaben über die Aktien .....	37
Interessen beteiligter Personen an dem Angebot .....	41
GRÜNDE FÜR DAS ANGEBOT, VERWENDUNG DES EMISSIONSERLÖSES UND KOSTEN DER EMISSION .....	42
VERWÄSSERUNG .....	43
KAPITALAUSSTATTUNG UND FINANZVERSCHULDUNG .....	44
Kapitalausstattung .....	44
Nettofinanzverbindlichkeiten .....	45
Erklärung zum Geschäftskapital .....	46
JAHRESABSCHLUSS, DIVIDENDENPOLITIK UND ERGEBNIS JE AKTIE .....	47
Jahresabschluss .....	47
Dividendenpolitik .....	47
Ergebnis je Aktie .....	48
AUSGEWÄHLTE KONZERN-FINANZ- UND GESCHÄFTSINFORMATIONEN .....	49
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	50
Konzernbilanz .....	51
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	52
Andere ausgewählte Daten und Geschäftsangaben .....	53
Segmentinformationen der VTG-Gruppe Neu .....	54

	<u>Seite</u>
DARSTELLUNG UND ANALYSE DER VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE .....	56
Einleitung .....	56
Wesentliche das Ergebnis beeinflussende Faktoren .....	57
Erläuterung des Geschäftsverlaufs .....	62
Liquidität und Kapitalausstattung .....	81
Qualitative und quantitative Marktangaben .....	88
Kritische Rechnungslegungsgrundsätze .....	89
MARKT UND WETTBEWERB .....	91
Markt für Schienengüterverkehr .....	91
Markt für Intermodalen Verkehr .....	95
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT .....	97
Überblick .....	97
Unternehmensentwicklung .....	98
Wettbewerbsstärken .....	99
Konzernstrategie .....	101
Geschäftsbereiche .....	103
Informationstechnologie .....	116
Beschaffung / Einkauf / Materialaufwand .....	117
Forschung und Entwicklung .....	118
Gewerbliche Schutzrechte .....	119
Mitarbeiter .....	119
Rechtsstreitigkeiten .....	121
Versicherungen .....	122
Grundbesitz und Sachanlagen .....	122
Umwelt .....	123
WESENTLICHE VERTRÄGE .....	125
Finanzverträge .....	125
Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen .....	131
Kooperationsvertrag mit Railion .....	133
REGULATORISCHES UMFELD .....	134
Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr — COTIF 1999 .....	134
Regulierung des Transports von Gütern auf der Schiene .....	136
Das spezielle regulatorische Umfeld des Tankcontainermarkts .....	142
ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT .....	143
Geschichte und Entwicklung der Gesellschaft .....	143
Firma, Sitz, Geschäftsjahr, Dauer, Gegenstand .....	143
Entwicklung und Struktur der VTG-Gruppe .....	143
Bekanntmachungen, Zahlstelle .....	147
ANGABEN ÜBER DAS KAPITAL DER GESELLSCHAFT .....	148
Grundkapital und Aktien .....	148
Entwicklung des Grundkapitals seit Gründung der Gesellschaft .....	148
Genehmigtes Kapital .....	148
Allgemeine Informationen zu Kapitalmassnahmen .....	149
Allgemeine Informationen zu Bezugsrechten .....	149
Erwerb eigener Aktien / Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien .....	149
Anzeigepflicht für Anteilsbesitz, Übernahmeangebote .....	150
ANGABEN ÜBER ORGANE DER GESELLSCHAFT .....	152
Überblick .....	152
Vorstand .....	153

	<u>Seite</u>
Aufsichtsrat .....	157
Beteiligung von Mitgliedern des Vorstandes und des Aufsichtsrates an der Gesellschaft bzw. an Geschäften der Gesellschaft .....	162
Corporate Governance .....	162
Hauptversammlung .....	163
<b>GESCHÄFTE UND RECHTSBEZIEHUNGEN MIT NAHE STEHENDEN PERSONEN .....</b>	<b>165</b>
Rechtsgeschäfte mit dem Abgebenden Aktionär .....	165
Rechtsgeschäfte mit verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungsunternehmen .....	165
Beziehungen der VTG AG zu den Mitgliedern des Vorstandes und Aufsichtsrats, deren nahen Familienangehörigen und zu von ihnen beeinflussten Unternehmen .....	166
<b>AKTIONÄRSSTRUKTUR UND BETEILIGUNGSPROGRAMME .....</b>	<b>167</b>
Aktionärsstruktur .....	167
Beteiligungsprogramme .....	168
<b>ANGABEN ÜBER WESENTLICHE BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN .....</b>	<b>170</b>
<b>BESTEUERUNG IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND .....</b>	<b>172</b>
Besteuerung der Gesellschaft .....	172
Besteuerung der Aktionäre .....	172
Erbschaft- und Schenkungsteuer .....	176
Sonstige Steuern .....	177
Unternehmensteuerreformgesetz 2008 .....	177
<b>AKTIENÜBERNAHME .....</b>	<b>178</b>
Gegenstand der und Vereinbarungen zur Aktienübernahme .....	178
Provisionen .....	179
Greenshoe-Option und Wertpapierdarlehen .....	179
Rücktritt / Haftungsfreistellung .....	179
Verkaufsbeschränkungen .....	179
<b>GLOSSAR .....</b>	<b>181</b>
Begriffe aus der Logistik .....	181
Finanzbegriffe .....	183
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>185</b>
<b>FINANZTEIL .....</b>	<b>F-1</b>
Konzern-Zwischenabschluss (IFRS) der VTG AG zum 31. März 2007 (ungeprüft) .....	F-3
Konzernabschluss (IFRS) der VTG AG für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 (geprüft) ...	F-17
Konzernabschluss (IFRS) der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 (geprüft) .....	F-61
Konzernabschluss (IFRS) der VTG AG Alt für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005 (geprüft)	F-93
Konzernabschluss (IFRS) der VTG AG Alt für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004 (geprüft)	F-123
Jahresabschluss (HGB) der VTG AG für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 (geprüft) .....	F-153
Jahresabschluss (HGB) der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/II) (geprüft) .....	F-165
Jahresabschluss (HGB) der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/I) (geprüft) .....	F-173
<b>AUSSICHTEN .....</b>	<b>A-1</b>

(Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.)



## ZUSAMMENFASSUNG DES PROSPEKTS

*Die folgende Zusammenfassung ist als Einführung zu diesem Prospekt zu verstehen. Anleger sollten wegen der wesentlich detaillierteren Informationen in anderen Teilen des Prospekts ihre Anlageentscheidung auf die Prüfung des gesamten Prospekts stützen.*

*Die VTG Aktiengesellschaft („VTG AG“ oder die „Gesellschaft“ und gemeinsam mit ihren konsolidierten Tochtergesellschaften die „VTG-Gruppe“), Goldman, Sachs & Co. oHG, Frankfurt am Main, Deutschland, (nachfolgend auch „Goldman Sachs“) und UBS Limited, London, Vereinigtes Königreich, (nachfolgend auch „UBS Investment Bank“, und gemeinsam mit Goldman Sachs (die „Globalen Koordinatoren“) sowie die UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG) und die M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien (zusammen mit den Globalen Koordinatoren die „Konsortialbanken“) übernehmen gemäß § 5 Absatz 2 Satz 3 Nr. 4 des Wertpapierprospektgesetzes (WpPG) die Verantwortung für den Inhalt dieser Zusammenfassung. Sie können jedoch für den Inhalt der Zusammenfassung nur haftbar gemacht werden, falls die Zusammenfassung irreführend, unrichtig oder widersprüchlich ist, wenn sie zusammen mit den anderen Teilen dieses Prospekts gelesen wird. Für den Fall, dass vor einem Gericht Ansprüche aufgrund der in diesem Prospekt enthaltenen Informationen geltend gemacht werden, könnte der als Kläger auftretende Anleger in Anwendung einzelstaatlicher Rechtsvorschriften der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums die Kosten für die Übersetzung des Prospekts vor Prozessbeginn zu tragen haben.*

## ÜBERBLICK ÜBER DIE GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Die VTG-Gruppe ist ein Waggon- und Tankcontainervermietungs- sowie Logistikunternehmen, das in dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr und dem weltweiten Markt für intermodalen Verkehr tätig ist. Nach eigener Einschätzung hat die VTG-Gruppe in diesen Märkten eine führende Marktposition. Zum 31. März 2007 bestand die konsolidierte VTG-Gruppe aus 23 Gruppengesellschaften (22 Tochtergesellschaften und einer at-equity Beteiligung) in neun europäischen Staaten, in denen sie 33 Standorte unterhält. Die VTG-Gruppe bietet ihre Leistungen — auch über weitere nicht konsolidierte Beteiligungen und fremde Repräsentanzen — in insgesamt 39 Staaten an.

Die VTG-Gruppe zeichnet sich durch langjährige Erfahrung und spezifisches Fachwissen im Umgang mit Produkten der Chemie- und Mineralöl-, Automobil- und Papierindustrie aus. Die VTG-Gruppe verfügt in diesen Industrien über einen breit gefächerten Kundenstamm. Zu vielen dieser Kunden bestehen schon seit Jahrzehnten gute Beziehungen. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft zudem im Markt für Schienengüterverkehr das einzige vom staatlichen Infrastrukturbetrieb und von Staatsbahnen unabhängige Unternehmen, das ein gesamteuropäisches Dienstleistungsangebot auf einer einheitlichen Plattform bereitstellt. Das Angebot ist dabei von der iberischen Halbinsel bis nach Osteuropa und von Skandinavien bis Italien weitgehend homogen, so dass der Kunde alle Leistungen der VTG-Gruppe an fast jedem Ort in Europa in Anspruch nehmen und auf schnellen lokalen Service zählen kann. Die Märkte, in denen die VTG-Gruppe tätig ist, sind nach Einschätzung der Gesellschaft Wachstumsmärkte, auf denen private Anbieter untereinander und je nach Geschäftsbereich auch private mit staatlichen bzw. staatlich unterstützten Anbietern konkurrieren.

Die VTG-Gruppe gliedert ihre Geschäftstätigkeit seit dem Geschäftsjahr 2006 in die folgenden drei Geschäftsbereiche:

- **Waggonvermietung**

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden eine breite Palette von Eisenbahngüterwagen, insbesondere Kessel-, Großraumgüter- und Flachwagen an. Die VTG-Gruppe vermarktet diese Güterwagen über einen eigenen europaweiten Vertrieb sowie über Poolsysteme, bei denen die VTG-Gruppe ihre Eisenbahngüterwagen zusammen mit den Eisenbahngüterwagen anderer Eigentümer vermarktet. Mit einem Wagenpark von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen, die die VTG-Gruppe im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit einsetzt, ist sie nach Einschätzung der Gesellschaft Marktführer in Europa für die private Vermietung von Güterwagen, insbesondere bei Kessel- und Großraumgüterwagen. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Waggonvermietung einen Umsatz von EUR 245,1 Mio. und in dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 einen Umsatz von EUR 63,7 Mio.

- **Schienenlogistik**

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik ist die VTG-Gruppe als europaweiter Bahnspediteur Anbieter schienenbezogener Logistikleistungen für den Transport von Mineralöl- und Chemieprodukten, Flüssiggasen sowie weiteren Bulk- und Stückgütern im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr. Als Spediteur organisiert sie

für ihre Kunden den europaweiten Transport aller Arten von Gütern auf der Schiene. Für die Durchführung der Transporte kann die VTG-Gruppe auf ein breites Netz nationaler und internationaler, staatlicher und privater Traktionäre zurückgreifen, welches auch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen umfasst, an denen Gesellschaften der VTG-Gruppe eine Minderheitsbeteiligung halten. Dieses Netzwerk ergänzt das expeditionelle Leistungsspektrum der VTG-Gruppe um Traktionsleistungen, die sie für den Transport der Güter benötigt. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft einer der bedeutenden europäischen Marktteilnehmer für die Spedition von chemischen Produkten und Mineralöl auf der Schiene. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Schienenlogistik einen Umsatz von EUR 170,9 Mio. und in dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 von EUR 42,8 Mio.

- Tankcontainerlogistik

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden weltweit intermodale Transport- und Logistikdienstleistungen ausschließlich mit Tankcontainern an. Diese eignen sich für den Transport flüssiger und temperaturgeführter Produkte der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie. Die VTG-Gruppe organisiert und überwacht den Transport mit Tankcontainern. Tankcontainer können als intermodales Transportbehältnis alle Transportmittel wie Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen oder Schiffe nutzen und sind nicht schienengebunden. Die VTG-Gruppe ermöglicht mit ihrem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik einen Haus-zu-Haus-Verkehr, also einen Transport der Güter von der Produktionsstätte bis zum Verbraucher, der unabhängig von einem Anschluss an die entsprechende Verkehrsinfrastruktur ist. Die VTG-Gruppe gehört nach Einschätzung der Gesellschaft zu den führenden Anbietern auf dem Markt für den internationalen unbegleiteten Verkehr mit Tankcontainern. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die VTG-Gruppe mit dem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik einen Umsatz von EUR 114,5 Mio. und in dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 von EUR 30,2 Mio.

In den Geschäftsjahren 2004 und 2005 war die VTG-Gruppe ebenfalls in den Bereichen Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik tätig. Die nicht zu ihrem Kerngeschäft gehörende Bulk- und Speziallogistik wurde im Jahr 2004 veräußert. Die VTG-Gruppe baut ihre bestehenden guten Marktpositionen in allen Geschäftsbereichen zielgerichtet aus. Im Geschäftsbereich Waggonvermietung hat die VTG-Gruppe in den vergangenen Jahren ihren Wagenpark stetig vergrößert, insbesondere durch die Akquisition der europäischen Schienenlogistikaktivitäten der australischen Brambles-Gruppe im Jahr 2002 zusammen mit der Alstertor-Gruppe und den Erwerb eines Teils der Wagenflotte der Nordwaggon AB, Bromma, Schweden, im Jahr 2006, wobei die gesamte Wagenflotte der Nordwaggon AB über ein Poolsystem vermarktet wird, an dem die VTG AG beteiligt ist. Im Geschäftsbereich Schienenlogistik hat die VTG-Gruppe ihr Leistungsspektrum um Mehrwertleistungen, wie beispielsweise Transportüberwachung und -steuerung ausgebaut und ist bestrebt, sich neue Kundengruppen zu erschließen. Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik hat die VTG-Gruppe ihr Leistungsangebot den geänderten Marktbedingungen angepasst und profitiert vom Wachstum des Marktes für intermodalen Verkehr mit Tankcontainern.

Im Geschäftsjahr 2006 erwirtschaftete die VTG-Gruppe insgesamt einen Umsatz von EUR 518,6 Mio. und ein EBITDA von EUR 112,9 Mio., was einer EBITDA-Marge von 21,8 % entspricht. In dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 erzielte die VTG-Gruppe einen Umsatz von EUR 134,2 Mio., ein EBITDA von EUR 30,4 Mio. und eine EBITDA-Marge von 22,7 %.

Die VTG AG ist die Obergesellschaft der VTG-Gruppe und eine reine Holdinggesellschaft ohne eigenen Geschäftsbetrieb.

## **UNTERNEHMENSENTWICKLUNG**

Die VTG-Gruppe in ihrer heutigen Form geht auf den im Jahr 1951 gegründeten und 1961 privatisierten Staatsbetrieb VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH zurück.

Zunächst konzentrierte sich die VTG-Gruppe auf den Geschäftsbereich Waggonvermietung, war aber auch in der Binnenschifffahrt und im Tanklagergeschäft tätig. Mittels verschiedener Akquisitionen und Desinvestitionen, die die VTG-Gruppe in der Vergangenheit gezielt durchführte, hat sie ihre Geschäftstätigkeit auf die drei Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik ausgerichtet. Zu diesen für die Ausrichtung der Geschäftstätigkeit wesentlichen Transaktionen der jüngeren Vergangenheit zählen insbesondere:

- Im Jahr 2002 übernahm die VTG-Gruppe zusammen mit der Alstertor-Gruppe die europäischen Schienenlogistikaktivitäten der australischen Brambles-Gruppe und baute damit ihren Geschäftsbereich Waggonvermietung erheblich aus. Der von der VTG-Gruppe bewirtschaftete Wagenpark vergrößerte sich um

rund 23.000 Eisenbahngüterwagen, was mehr als eine Verdoppelung des vorher bestehenden Wagenparks darstellte. Mit dieser Akquisition erwarb die nunmehr zur VTG-Gruppe gehörende Alstertor-Gruppe auch vier Eisenbahnreparaturwerke, von denen eines in Großbritannien im Jahr 2004 wieder veräußert wurde. Durch diese Akquisition verstärkte die VTG-Gruppe ihre Präsenz in den westeuropäischen Schienenmärkten und weitete sie nach Großbritannien und Spanien aus. Der Anteil der VTG-Gruppe am europäischen Waggonvermietungsmarkt stieg entsprechend stark an. Außerdem gewann die VTG-Gruppe umfangreiches Know-How sowie weitere langjährige Kundenbeziehungen der akquirierten Gesellschaften hinzu, deren Wurzeln teilweise mehr als 130 Jahre zurückreichen.

- Seit dem Jahr 2003 bedient sich die VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Schienenlogistik zur Durchführung der Transporte vermehrt privater Traktionäre und verbreitert dadurch die Vielfalt ihres expeditionellen Angebots für ihre Kunden. Im Jahr 2004 stockte die VTG-Gruppe ihre Beteiligung an der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition auf. Die internationale Präsenz wurde durch den Erwerb von noch nicht gehaltenen Anteilen an deren Auslandsgesellschaften erhöht. Gleichzeitig wurde das Geschäft um Mehrwertleistungen erweitert, wie etwa den Transportumschlag mit weiterführenden Binnenschifftransporten. Hierdurch können den Kunden logistische Komplettleistungen angeboten werden.
- Im Jahr 2004 verkaufte die VTG-Gruppe nicht zum Kerngeschäft zählende Geschäftsbereiche, wie ihren Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik bestehend aus Binnenschifffahrt, Straßengüterverkehr und Tank-/Gefahrgutlagerung.
- In den Jahren 2004 bis 2007 erwarb die VTG-Gruppe zudem die Wagen- und Tankcontainerflotten der Algeco S.A., Paris, Frankreich, der OMV AG, Wien, Österreich, der Rexwal Finance S.A., Zug, Schweiz, der Otto Wolff Railtrans GmbH, Köln, und der Nordwaggon AB, Bromma, Schweden. Dies führte insgesamt zu einem Anstieg der Wagenflotte um ca. 6.500 Eisenbahngüterwagen, was den Geschäftsbereich Waggonvermietung erheblich verstärkte. Zudem verbesserte die VTG-Gruppe ihre Stellung in regionalen Märkten wie Polen, Frankreich, Italien und Skandinavien. Neben der geografischen Expansion erschloss die VTG-Gruppe neue wagenspezifische Teilmärkte, wie etwa den Markt für die Vermietung von Eisenbahngüterwagen für alternative Energieträger (Biokraftstoff, Holzpellets und Holz hackschnitzel).
- Schließlich erwarb die VTG-Gruppe im Frühjahr des Jahres 2007 die bis dahin noch nicht von ihr gehaltenen ca. 42 % der Anteile an der VOTG Tanktainer GmbH. Die VTG AG erwartet, dass die Bedeutung der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik infolge dieses Erwerbs nachhaltig steigen wird.

Die VTG AG selbst besteht seit Mitte des Jahres 2005 und wurde zunächst in der Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt. Seit ihrem Formwechsel, der zum 25. September 2006 wirksam wurde, ist sie eine Aktiengesellschaft.

#### **WETTBEWERBSSTÄRKEN**

Nach Einschätzung der Gesellschaft zeichnet sich die VTG-Gruppe durch folgende Wettbewerbsstärken aus:

- Märkte mit attraktiven Wachstumschancen

Die VTG-Gruppe ist mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung sowie Schienen- und Tankcontainerlogistik in den attraktiven Wachstumsmärkten des Schienengüterverkehrs und des intermodalen Verkehrs tätig. Wesentliche Wachstumsfaktoren des Markts für Schienengüterverkehr sind die fortschreitende Liberalisierung, die Umweltfreundlichkeit und das zunehmende Frachtaufkommen der Chemie-, Mineralöl- und Biokraftstoffindustrie. Aufgrund dieser Faktoren erwartet die Gesellschaft eine Steigerung der Attraktivität des europäischen Schienengüterverkehrs und damit neue Wachstumschancen, an denen sie nach eigener Einschätzung überproportional partizipieren kann. Der Markt für den intermodalen Verkehr mit Tankcontainern ist ein expandierender Markt mit aus Sicht der Gesellschaft sehr guten Wachstumschancen im osteuropäischen, interkontinentalen und innerasiatischen Verkehr. Die zunehmende globale Ausrichtung der Unternehmen der chemischen Industrie, deren Markterschließung in Asien und die Errichtung neuer Produktionsstätten beispielsweise in China lassen eine Zunahme des Frachtaufkommens von mit Tankcontainern transportierten Produkten erwarten.

- Sichere Marktposition der VTG-Gruppe im Markt für Schienengüterverkehr

Die VTG-Gruppe verfügt angesichts ihres großen diversifizierten Wagenparks und ihrer Erfahrung im Transport sensibler Güter über eine sichere Marktposition im Markt für Schienengüterverkehr. Der Eintritt neuer Wettbewerber in diesen Markt ist insbesondere im Geschäftsbereich Waggonvermietung mit hohen

Investitionen verbunden. Für den Erfolg in diesem Markt sind spezifisches Fachwissen und langfristige Kundenbeziehungen entscheidend. Diese Umstände bilden Markteintrittsschranken für potentielle neue Wettbewerber und führen nach Ansicht der Gesellschaft dazu, dass voraussichtlich vor allem die jetzigen Marktteilnehmer vom Wachstum des Markts für Schienengüterverkehr profitieren werden.

- Marktführerschaft in der Waggonvermietung und führende Position in der Schienenlogistik

Mit einem großen, diversifizierten und auf die Kundenbedürfnisse ausgerichteten Wagenpark von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen ist die VTG-Gruppe gemessen an ihrer Wagenflotte der größte private Vermieter von Eisenbahngüterwagen im europäischen Markt für Schienengüterverkehr (*Quelle: SCI-Studie „Der Markt für Güterwagen in Europa“, 2004, S. 90; SCI-Studie „Der weltweite Markt für Güterwagen“, 2006, S. 53*). Nach Einschätzung der Gesellschaft beträgt ihr Marktanteil am Markt für die Vermietung privater Eisenbahngüterwagen in Europa über 20 %. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft zudem im Markt für Schienengüterverkehr das einzige vom staatlichen Infrastrukturbetrieb und von Staatsbahnen unabhängige Unternehmen, das ein gesamteuropäisches Dienstleistungsangebot auf einer einheitlichen Plattform bereit stellt. Das Angebot ist dabei von der iberischen Halbinsel bis nach Osteuropa und von Skandinavien bis Italien weitgehend homogen.

- Gute Ausgangsposition für die Nutzung künftiger Wachstumschancen

Nach Ansicht der Gesellschaft befindet sich die VTG-Gruppe in einer guten Ausgangsposition, um von dem erwarteten Wachstum in den Märkten für Schienengüterverkehr und intermodalen Verkehr zu profitieren. Durch ihre europaweite Präsenz in den Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik besitzt die VTG-Gruppe ein Vertriebsnetz, mit dem sie die Wachstumschancen des liberalisierten europäischen Schienengüterverkehrsmarkts optimal zu nutzen beabsichtigt. Durch ihre weltweite Präsenz im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik kann die VTG-Gruppe zudem vom zunehmenden globalen Warenaustausch profitieren. Bei ihren Expansionsbestrebungen kann sich die VTG-Gruppe auf ihre langjährige Erfahrung und ihr spezifisches Fachwissen stützen. Zugleich sieht sich die VTG-Gruppe damit gut positioniert, um ihre Präsenz in Ost- und Südosteuropa weiter auszubauen und in neue Märkte, wie etwa den nordamerikanischen oder den Markt für Schienengüterverkehr in den GUS-Staaten, einzutreten.

- Breite und stabile Kundenstruktur mit langfristigen Kundenbeziehungen

Die VTG-Gruppe verfügt über einen breiten Kundenstamm von über 1.000 Kunden. Zu den langjährigen Kunden der VTG-Gruppe gehören große Unternehmen aus attraktiven Märkten, wie beispielsweise der Chemie- und Mineralölindustrie, aber auch aus der Automobil-, Papier- oder Verbrauchsgüterindustrie. Mit zahlreichen ihrer Kunden unterhält die VTG-Gruppe solide und langfristige Geschäftsbeziehungen. Darüber hinaus kann die VTG-Gruppe ihren Kunden mit den von ihr in den Geschäftsbereichen Schienen- und Tankcontainerlogistik angebotenen Dienstleistungen integrierte Logistikkonzepte anbieten, die weitergehende Bedürfnisse ihrer Kunden ebenfalls abdecken.

- Erfahrenes Management-Team

Alle Mitglieder des Vorstands der VTG AG sind jeweils seit mehr als zehn Jahren in der VTG-Gruppe oder einer ihrer Obergesellschaften tätig. Sie sind Branchenkenner und mit den Besonderheiten der Märkte für Schienengüterverkehr und intermodalen Verkehr seit langem vertraut. Die Erfahrung des Vorstands wird durch erfahrene branchenkundige Verantwortliche auf der zweiten Führungsebene ergänzt. Das erfahrene Management-Team hat insbesondere auch im Anschluss an den mittelbare Einstieg des Investmentunternehmens WL Ross LLC, New York, USA, erfolgreich ein Programm aus unter anderem strategischen Akquisitionen und Desinvestitionen durchgeführt und dabei gezeigt, dass auch größere Akquisitionen wie etwa der Erwerb der Schienenlogistikaktivitäten der Brambles-Gruppe erfolgreich und schnell durchgeführt werden können.

- Stabiles Geschäftsmodell mit attraktivem Umsatz- und Gewinnprofil

Das Geschäft der VTG-Gruppe zeichnet sich nach Auffassung der Gesellschaft außerdem durch einen stabilen Umsatz und stabile Gewinnkennzahlen, insbesondere EBIT und EBITDA, aus. Das Geschäft der VTG-Gruppe unterliegt zudem kaum saisonalen Schwankungen und die Vermietung von Eisenbahngüterwagen unterliegt keinen wesentlichen Preisschwankungen. Aufgrund ihres stabilen Geschäftsmodells und ihres attraktiven Umsatz- und Gewinnprofils verfügt die VTG-Gruppe nach Auffassung der Gesellschaft zudem über eine solide Liquiditätsbasis und über eine relativ planbare Finanzlage, was



es ihr nach eigener Einschätzung ermöglicht, die im Rahmen ihrer Strategie angestrebten Akquisitionen und anderen Investitionen durchzuführen.

## **STRATEGIE**

Zu den zentralen Elementen der Strategie der VTG-Gruppe in den kommenden Jahren gehören:

- Ausbau der Marktposition in Europa

Die VTG-Gruppe verfolgt die Strategie, sich auf Basis ihres Kernmarkts Europa als ein globales Transport- und Logistikunternehmen mit dem Schwerpunkt Schienenverkehr zu etablieren. Im europäischen Kernmarkt will die VTG-Gruppe weiter wachsen, die wenigen regionalen Lücken im Angebot schließen, zum Beispiel in Teilen Südosteuropas, und vor allem in die Vermietung neuer Wagentypen einsteigen, um Kunden aus bislang unerschlossenen Industriezweigen zu gewinnen und ihr Profil als bevorzugter Partner von Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter zu stärken. Mit ihrem diversifizierten Güterwagenpark, ihrem besonderen Fokus auf Kundenbetreuung, ihrer gesamteuropäischen Serviceplattform und ihrem speziellen technischen Know-how sieht sich die VTG-Gruppe sehr gut positioniert, um sich in diesen Bereichen im europäischen Wettbewerb durchsetzen zu können.

- Erschließung neuer Märkte außerhalb des europäischen Kernmarkts

Die VTG-Gruppe beabsichtigt, ihre hohe Kompetenz, Reputation und spezielle Expertise zu nutzen, um zum einen ihr Leistungsspektrum sachlich zu erweitern und dieses zum anderen über ihren Kernmarkt in Europa hinaus auf andere Regionen auszudehnen. Die VTG-Gruppe erwägt derzeit, neben der Stärkung ihrer Präsenz in Ost- und Südosteuropa im Geschäftsbereich Waggonvermietung in die nordamerikanischen Märkte und die Märkte der GUS-Staaten zu expandieren. Zur Umsetzung ihrer Strategie zieht die VTG-Gruppe auch selektive Akquisitionen in Betracht. Die weltweiten Aktivitäten des Geschäftsbereichs Tankcontainerlogistik bilden ebenfalls eine Basis zur Umsetzung dieser Strategie.

- Verstärkte Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Geschäftsbereichen

Die VTG-Gruppe beabsichtigt, künftig noch stärker mögliche Synergieeffekte ihrer drei Geschäftsbereiche zu nutzen. Bereits derzeit erstellen beispielsweise die Geschäftsbereiche Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik gemeinsam Transportkonzepte für die Chemieindustrie oder intermodale Verkehrskonzepte, die das Know-How beider Geschäftsbereiche zusammenführen. Zudem erschließen sich die Geschäftsbereiche Schienenlogistik und Waggonvermietung gemeinsam neue Industriezweige als Kunden. Außerdem profitiert der Geschäftsbereich Schienenlogistik als größter Einzelkunde des Geschäftsbereichs Waggonvermietung davon, auf den großen Wagenpark der VTG-Gruppe zugreifen sowie sich auf die Reputation der VTG-Organisation abstützen zu können. Die VTG-Gruppe will in Zukunft ihre Reputation und ihr Fachwissen für eine weiter verstärkte Zusammenarbeit ihrer Geschäftsbereiche nutzen, um Kunden aus einem Geschäftsbereich auch als Kunde der anderen Geschäftsbereiche zu gewinnen. Die Synergien werden nach Einschätzung der Gesellschaft um so größer sein, je stärker die Globalisierung der Märkte sowie die Expansion der VTG-Gruppe in diese Märkte voranschreiten. Insbesondere in Entwicklungsmärkten geht die Gesellschaft von spürbaren Synergieeffekten aus.

- Verbesserung interner operativer Entscheidungsprozesse, der Kostenkontrolle und der Profitabilität

Die VTG-Gruppe will den eingeschlagenen Weg fortsetzen, ihre Profitabilität durch verbesserte Entscheidungsprozesse und konsequente Kostenkontrolle zu steigern. Dies umfasst zum Beispiel verbesserte IT-Systeme, Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, Umstrukturierungen sowie — falls angebracht — auch Veräußerungen einzelner kleinerer Unternehmensaktivitäten.



## AUSGEWÄHLTE KONZERN-FINANZ- UND GESCHÄFTSINFORMATIONEN

Die VTG-Gruppe ist in ihrer heutigen Form (die „VTG-Gruppe Neu“) aus der Zusammenführung der heutigen VTG Deutschland GmbH (die „VTG AG Alt“) und ihren damaligen Tochtergesellschaften (die „VTG-Gruppe Alt“) und der bereits seit dem Jahr 2002 über Bewirtschaftungs- und Betriebsführungsverträge verbundenen Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH und ihren Tochtergesellschaften (die „Alstertor-Gruppe“) Ende des Jahres 2005 entstanden, wobei die VTG AG in ihrer heutigen Form (die „VTG AG Neu“) aus Umstrukturierungen und der Verschmelzung von Erwerbsgesellschaften zustande gekommen ist. Insbesondere aufgrund dieser gesellschaftlichen Änderungen und der Vereinigung der VTG-Gruppe Alt mit der Alstertor-Gruppe sind die Konzernabschlüsse der VTG-Gruppe Neu für das Jahr 2006 und der VTG-Gruppe Alt für die Jahre 2005 und 2004 nur begrenzt miteinander vergleichbar. Zur besseren Verständlichkeit wird in einigen Kapiteln des Prospekts die VTG-Gruppe als VTG-Gruppe Neu bezeichnet und ihr die bis zu den gesellschaftsrechtlichen Änderungen und der Zusammenführung mit der Alstertor-Gruppe bestehende VTG AG Alt samt ihren Tochtergesellschaften sprachlich als VTG-Gruppe Alt gegenübergestellt.

Die nachfolgenden ausgewählten historischen Daten basieren auf dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss der VTG-Gruppe Neu zum 31. März 2007 („Konzernzwischenabschluss“), der Vergleichszahlen zum 31. März 2006 enthält, und dem geprüften Konzernabschluss der VTG-Gruppe Neu für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr bzw. den geprüften Konzernabschlüssen der VTG AG Alt für die am 31. Dezember 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre, die alle an anderer Stelle in diesem Prospekt abgedruckt sind, und sollten in Verbindung mit diesen gelesen werden. Der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss und die Konzernabschlüsse wurden nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Die Konzernabschlüsse wurden von der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und jeweils mit dem in diesem Prospekt wiedergegebenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Aufgrund der Darstellung der Zahlen in EUR Mio. und der kaufmännischen Rundungen auf eine Nachkommastelle können sich Zahlenangaben unter Umständen nicht zu den genannten Summen aufaddieren.

Eine Vergleichbarkeit der im Folgenden ausgewiesenen und näher definierten Kennzahlen EBITDA, EBIT, Nettoinvestitionen, Working Capital sowie Nettoschulden mit entsprechenden Daten von anderen Unternehmen ist unter Umständen nicht gegeben, da mangels einer einheitlichen Definition dieser Messgrößen unterschiedliche Bestandteile bei der Berechnung verwendet werden können. EBITDA, EBIT, Nettoinvestitionen, Working Capital sowie Nettoschulden sind zwar keine definierten Kennzahlen nach den IFRS oder dem HGB, werden jedoch von der Gesellschaft als wesentliche Steuerungsgrößen verwendet.

Die hier abgebildeten Unternehmensdaten sind in Verbindung mit den an anderer Stelle in diesem Prospekt enthaltenen Konzernabschlüssen zu lesen.

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006 <sup>(3)</sup>	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt (geprüft) (in EUR Mio.)		VTG-Gruppe Neu (geprüft) (in EUR Mio.)	VTG-Gruppe Neu (ungeprüft) (in EUR Mio.)	
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>542,3</b>	<b>435,2</b>	<b>518,6</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>
Sonstige betriebliche Erträge .....	118,8	57,1	30,1	4,3	4,2
Bestandsveränderungen .....	<u>0,9</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>
<b>Erträge (gesamt)</b> .....	<b>662,1</b>	<b>492,4</b>	<b>548,6</b>	<b>132,5</b>	<b>138,5</b>
Materialaufwand .....	-351,1	-279,7	-307,3	-75,6	-72,3
Personalaufwand .....	-64,7	-33,2	-47,8	-12,6	-12,3
Wertminderungen und Abschreibungen .....	-39,2	-31,9	-58,5	-14,2	-15,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	-129,4	-126,1	-82,7	-18,1	-23,7
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....	0,8	1,1	2,1	0,4	0,3
Finanzergebnis .....	-9,8	-5,0	-39,2	-9,1	-9,9
Finanzierungserträge .....	1,9	1,5	2,7	0,4	0,5
Finanzierungsaufwendungen .....	<u>-11,7</u>	<u>-6,4</u>	<u>-41,9</u>	<u>-9,6</u>	<u>-10,5</u>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBT)</b> .....	<b>68,6</b>	<b>17,7</b>	<b>15,3</b>	<b>3,3</b>	<b>4,8</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	<u>-9,6</u>	<u>-7,3</u>	<u>-7,8</u>	<u>-1,7</u>	<u>-1,9</u>
<b>Konzernperiodenüberschuss</b> .....	<b>59,0</b>	<b>10,4</b>	<b>7,5</b>	<b>1,6</b>	<b>2,9</b>

- (1) Die im Konzernabschluss 2005 der VTG-Gruppe Alt für das Geschäftsjahr 2004 enthaltenen Zahlen beinhalten im ersten Quartal 2004 die Erträge und Aufwendungen für den verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik sowie die Erstattungen der TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 74,8 Mio. im Zusammenhang mit dem Verkauf.
- (2) Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2005 stammen aus dem Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt, da der Konzernabschluss 2006 der VTG-Gruppe Neu lediglich Vergleichszahlen für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis zum 31. Dezember 2005 enthält.
- (3) Der Konzernabschluss der VTG-Gruppe Neu für das Geschäftsjahr 2006 enthält im Unterschied zum Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt für das Geschäftsjahr 2005 unter anderem die zum Zwecke der Finanzierung des Erwerbs der VTG-Gruppe Neu aufgenommenen Fremdvverbindlichkeiten, wobei sich die daraus resultierenden Zinsbelastungen auf das Ergebnis der VTG Gruppe Neu auswirken. Ferner wurde die Alstertor-Gruppe aufgrund des am 14. Dezember 2005 vollzogenen Anteilserwerbs in den Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses der VTG-Gruppe Neu für das Geschäftsjahr 2006 einbezogen.

## Konzernbilanz

	Zum 31. Dezember		Zum 31. Dezember		Zum 31. März
	2004	2005 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt (geprüft) (in EUR Mio.)		VTG-Gruppe Neu (geprüft) (in EUR Mio.)		VTG-Gruppe Neu (ungeprüft) (in EUR Mio.)
<b>Aktiva</b>					
<b>Langfristige Vermögenswerte</b> .....	<b>305,7</b>	<b>320,8</b>	<b>837,4</b>	<b>859,6</b>	<b>884,7</b>
<i>Davon</i>					
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	0,1	3,1	156,2	156,2	156,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte .....	0,5	0,4	69,9	66,2	65,4
Sachanlagen .....	297,0	307,3	590,8	612,2	636,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b> .....	<b>185,9</b>	<b>162,0</b>	<b>166,2</b>	<b>150,0</b>	<b>142,2</b>
<b>Gesamt</b> .....	<b>491,6</b>	<b>482,8</b>	<b>1.003,6</b>	<b>1.009,6</b>	<b>1.026,9</b>
<b>Passiva</b>					
<b>Eigenkapital</b> .....	<b>207,4</b>	<b>214,1</b>	<b>58,2</b>	<b>63,9</b>	<b>66,4</b>
<i>Davon</i>					
Gezeichnetes Kapital .....	54,3	54,3	0,0	0,1	0,1
Kapitalrücklage .....	72,7	72,7	60,0	52,4	52,4
Gewinnrücklage .....	79,2	86,4	-3,8	9,3	11,6
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>129,5</b>	<b>129,3</b>	<b>660,9</b>	<b>649,3</b>	<b>649,5</b>
<i>Davon</i>					
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	23,1	23,8	44,7	48,5	49,5
Finanzschulden .....	65,3	60,6	463,2	437,7	434,4
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>154,8</b>	<b>139,4</b>	<b>284,5</b>	<b>296,5</b>	<b>310,9</b>
<i>Davon</i>					
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	2,5	1,9	6,8	3,5	2,2
Finanzschulden .....	12,3	15,7	130,5	133,7	145,1
<b>Gesamt</b> .....	<b>491,6</b>	<b>482,8</b>	<b>1.003,6</b>	<b>1.009,6</b>	<b>1.026,9</b>

(1) Die Bilanz für das Geschäftsjahr 2005 basiert im Konzernabschluss 2005 der VTG-Gruppe Alt auf den Verhältnissen vor Erwerb der VTG-Gruppe Alt durch die VTG-Gruppe Neu zum 14. Dezember 2005.

(2) Der geprüfte Konzernabschluss 2006 der VTG-Gruppe enthält Vergleichszahlen zum 31. Dezember 2005, die die Effekte des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt durch die VTG-Gruppe Neu, d.h. unter anderem die Akquisitionsfinanzierung, die Kaufpreisallokation sowie die Konsolidierung mit der Alstertor-Gruppe, widerspiegeln.

## Konzern-Kapitalflussrechnung

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt	VTG-Gruppe Neu		VTG-Gruppe Neu	
		(geprüft) (in EUR Mio.)		(ungeprüft) (in EUR Mio.)	
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	52,4	39,3	110,9	4,8	11,5
Mittelzufluss (-abfluss) aus					
Investitionstätigkeit . . . . .	8,7	46,0	-65,6	-12,9	-30,4
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit . . . . .	<u>-61,4</u>	<u>-59,1</u>	<u>-60,6</u>	<u>-20,1</u>	<u>-3,9</u>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des</b>					
<b>Finanzmittelbestandes . . . . .</b>	<b><u>-0,3</u></b>	<b><u>26,2</u></b>	<b><u>-15,3</u></b>	<b><u>-28,2</u></b>	<b><u>-22,7</u></b>
Wechselkursbedingte Veränderungen . . . . .	-0,2	0,0	-2,7	0,1	-0,6
Konsolidierungsbedingte Veränderungen . . . . .	<u>0,6</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>
<b>Zahlungsmittel Periodenbeginn . . . . .</b>	<b><u>7,9</u></b>	<b><u>8,0</u></b>	<b><u>61,6</u></b>	<b><u>61,6</u></b>	<b><u>43,5</u></b>
<b>Endbestand Zahlungsmittel . . . . .</b>	<b><u>8,0</u></b>	<b><u>34,2</u></b>	<b><u>43,5</u></b>	<b><u>33,4</u></b>	<b><u>20,2</u></b>

- (1) Die Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 enthält die Kapitalflüsse des zum 1. April 2004 verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik.
- (2) Finanzaufstellungen der Kapitalflussrechnung aus dem Konzernabschluss 2005 für die VTG-Gruppe Alt. Für die VTG-Gruppe Neu beinhaltet die Kapitalflussrechnung im Konzernabschluss 2006 lediglich Angaben für das Rumpfgeschäftsjahr zwischen dem 1. November und 31. Dezember 2005.

## Andere ausgewählte Daten und Geschäftsangaben

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004	2005	2006	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt	VTG-Gruppe Neu	VTG-Gruppe Neu	VTG-Gruppe Neu	VTG-Gruppe Neu
	(ungeprüft, außer wenn anders angegeben)			(ungeprüft)	
Umsatzerlöse (in EUR Mio.) (geprüft) . . . . .	542,3	435,2	518,6	128,2	134,2
EBITDA <sup>(1)</sup> (in EUR Mio.) . . . . .	117,6 <sup>(3)</sup>	54,5	112,9	26,6	30,4
EBITDA-Marge <sup>(2)</sup> (in % der Umsatzerlöse) . . . . .	21,7 <sup>(3)</sup>	12,5	21,8	20,7	22,6
EBIT <sup>(1)</sup> (in EUR Mio.) . . . . .	76,5	22,7	53,6	12,4	14,7
EBIT-Marge <sup>(2)</sup> (in % der Umsatzerlöse) . . . . .	14,1	5,2	10,3	9,7	11,0
EBT (in EUR Mio.) (geprüft) . . . . .	68,6	17,7	15,3	3,3	4,8
EBT-Marge <sup>(2)</sup> (in % der Umsatzerlöse) . . . . .	12,7	4,1	2,9	2,5	3,6
Nettoinvestitionen <sup>(4)</sup> (in EUR Mio.) . . . . .	37,0	35,8	69,0	14,6	40,0
Working Capital <sup>(5)</sup> (in EUR Mio.) . . . . .	-7,3	14,3	20,6	4,6	9,6
Nettoschulden <sup>(6)</sup> (in EUR Mio.) . . . . .	46,3	8,3	533,0	556,5	563,2
Anzahl von bewirtschafteten Eisenbahngüterwagen (zum Periodenende) . . . . .	45.244	44.074	47.361	44.032	48.273
Anzahl von bewirtschafteten Tankcontainern (zum Periodenende) . . . . .	5.581	4.707	4.698	4.692	4.790
Mitarbeiter (zum Periodenende) . . . . .	502	493	795	795	780

- (1) Als wesentliche Steuerungsgrößen werden von der Gesellschaft die Kennzahlen EBIT (Earnings before Interest and Taxes) und EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) verwendet, die das Jahresergebnis vor Zinsen, Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBIT) sowie zusätzlich vor Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände (EBITDA) darstellen.
- (2) Zur Berechnung der Margen wird jeweils das EBITDA, das bereinigte EBITDA, das EBIT bzw. das EBT durch die Konzernumsatzerlöse geteilt und in Prozent dargestellt.
- (3) Im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 wurden Erstattungen der damaligen Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 50,0 Mio. sowie ein Gewinn in Höhe von EUR 24,8 Mio., der sich aus der Differenz der Erstattung des handelsrechtlichen Buchverlusts durch die TUI Beteiligungs GmbH und dem nach IFRS ermittelnden Veräußerungsverlust ergibt, vereinnahmt. Ohne diese Einnahmen betrug das EBITDA EUR 42,8 Mio. und die EBITDA-Marge 7,9 %.
- (4) Die dargestellten Nettoinvestitionen beinhalten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände entsprechend den im Finanzteil dieses Prospekts im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 der VTG-Gruppe Neu und in den Konzernabschlüssen der VTG-Gruppe Alt zum 31. Dezember 2005 und 2004 sowie dem Konzernzwischenabschluss der VTG-Gruppe Neu zum 31. März 2007 enthaltenen Anlagespiegeln (diese Angaben weichen von den Angaben in der Kapitalflussrechnung ab), aber keine Ausgaben für Finanzanlagen. Ferner enthalten die Nettoinvestitionen EUR 15,4 Mio. im Jahr 2006 aufgrund der Aktivierung von Kosten für Revisionen, Kesselprüfungen und Umbauten gemäß IAS 16. Im ersten Quartal 2007 wurden zusätzlich EUR 5,5 Mio. aus Anlagenzugängen aus Finanzierungsleasingverträgen im Rahmen der Akquisition einer Waggonflotte verbucht.
- (5) Die Gesellschaft verwendet zur Steuerung des Unternehmens ein Working Capital, das definiert ist als die Summe der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.
- (6) Die Gesellschaft definiert die Nettoschulden (Net Debt) als Bankverbindlichkeiten (ohne aktivierte Transaktionskosten, die im Zusammenhang mit dem Kauf der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe entstanden sind), Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (ohne Effekte aus der Kaufpreisallokation, die im Zusammenhang mit dem Kauf der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe entstanden sind), aus sonstigen Kreditverbindlichkeiten sowie Finanzverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (in den Jahren 2004 und 2005 gegenüber der TUI Beteiligungs GmbH sowie 2006 gegenüber der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l.), abzüglich flüssiger Mittel, Bankguthaben sowie Wertpapieren des Anlagevermögens.



## Segmentinformation der VTG-Gruppe Neu

### Umsatz-, Kosten- und Ergebniskennzahlen der Geschäftsbereiche

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006				
	Waggon- vermietung	Schienenlogistik	Tankcontainer- logistik	Überleitung	VTG-Gruppe
	(in EUR Mio.) (geprüft)				
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>245,1</b>	<b>170,9</b>	<b>114,5</b>	<b>-12,0</b>	<b>518,6</b>
Außenumsätze .....	235,1	170,4	113,1	—	518,6
Innenumsätze .....	10,1	0,5	1,4	-12,0	—
Materialeinsatz der Segmente <sup>(1)</sup> ....	-30,2	-159,5	-97,1	11,8	-274,9
<b>Segmentertröge<sup>(1)</sup></b> .....	<b>215,0</b>	<b>11,5</b>	<b>17,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>243,6</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen <sup>(1)</sup> .....	-99,4	-7,5	-11,4	-12,5	-130,7
<b>EBITDA</b> .....	<b>115,6</b>	<b>4,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-12,8</b>	<b>112,9</b>
Wertminderungen und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-53,5	-0,6	-3,7	-0,6	-58,5
Wertminderungen von Finanzanlagen <sup>(2)</sup> .....	-0,1	-0,7	—	—	-0,8
<b>EBIT</b> .....	<b>62,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,4</b>	<b>-13,4</b>	<b>53,6</b>

	Dreimonatszeitraum zum 31. März									
	Waggon- vermietung		Schienenlogistik		Tankcontainer- logistik		Überleitung		VTG-Gruppe	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
	(in EUR Mio.) (ungeprüft)									
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>60,1</b>	<b>63,7</b>	<b>43,5</b>	<b>42,8</b>	<b>27,2</b>	<b>30,2</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,5</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>
Außenumsätze .....	57,9	61,3	43,5	42,8	26,8	30,2	—	—	128,2	134,2
Innenumsätze .....	2,2	2,4	0,0	0,0	0,4	0,1	-2,6	-2,5	—	—
Materialeinsatz der Segmente <sup>(1)</sup> ....	-7,9	-8,8	-40,8	-39,9	-23,0	-25,5	3,0	2,7	-68,7	-71,5
<b>Segmentertröge<sup>(1)</sup></b> .....	<b>52,2</b>	<b>54,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2,9</b>	<b>4,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>59,5</b>	<b>62,7</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen <sup>(1)</sup> .....	-24,5	-24,1	-1,8	-1,9	-2,7	-2,9	-4,0	-3,5	-32,9	-32,3
<b>EBITDA</b> .....	<b>27,7</b>	<b>30,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>-3,6</b>	<b>-3,3</b>	<b>26,6</b>	<b>30,4</b>
Wertminderungen und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte .....	-12,9	-14,5	-0,2	-0,1	-1,0	-0,9	-0,2	-0,1	-14,2	-15,6
Wertminderungen von Finanzanlagen <sup>(2)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>EBIT</b> .....	<b>14,8</b>	<b>16,3</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>-3,8</b>	<b>-3,4</b>	<b>12,4</b>	<b>14,8</b>

(1) Die Positionen Materialeinsatz der Segmente, Segmentertröge und übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen weichen von den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene aufgrund anderer Zuordnung von Kosten und Erträgen ab.

(2) Wertminderungen von Finanzanlagen befinden sich in der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene in der Position Finanzergebnis.

*Segmentvermögen und Segmenverbindlichkeiten nach Geschäftsbereichen*

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schienenlogistik</u>	<u>Tankcontainer- logistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>VTG-Gruppe<sup>(1)</sup></u>
	(in EUR Mio.)				
	(geprüft, außer wenn anders angegeben)				
<b>Segmentvermögen</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	917,0	35,4	35,0	4,1	<b>991,5</b>
31. Dezember 2006 . . . . .	882,2	34,9	34,4	2,8	<b>954,3</b>
31. Dezember 2005 . . . . .	860,0	34,3	36,5	5,3	<b>936,1</b>
<b>Segmentverbindlichkeiten</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	100,0	23,4	25,0	63,3	<b>211,7</b>
31. Dezember 2006 . . . . .	86,1	19,1	14,2	90,1	<b>209,6</b>
31. Dezember 2005 . . . . .	<u>78,0</u>	<u>24,0</u>	<u>17,6</u>	<u>76,3</u>	<b><u>195,9</u></b>
<b>Investitionen in immaterielle Vermögenswerte</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	0,0	0,1	0,0	0,0	<b>0,1</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	<u>0,0</u>	<u>0,3</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<b><u>0,4</u></b>
<b>Investitionen in Sachanlagevermögen</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	34,2	0,0	0,1	0,1	<b>34,4</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	14,5	0,0	0,1	0,0	<b>14,6</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	67,8	0,1	0,3	0,4	<b>68,6</b>
<b>Zugang aus Investitionen in Finanzierungsleasing</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	5,5	0,0	0,0	0,0	<b>5,5</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
<b>Abschreibungen und Wertminderungen (ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen)</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	14,5	0,1	0,9	0,1	<b>15,6</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	12,9	0,2	1,0	0,2	<b>14,2</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	53,5	0,6	3,7	0,6	<b>58,5</b>

(1) Für eine Überleitung des hier abgebildeten Segmentvermögens und der Segmentverbindlichkeiten zur Konzernbilanz siehe Seite F-50 im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2006.

## ZUSAMMENFASSUNG DES ANGEBOTS

**Angebot** ..... Das in Euro durchzuführende Angebot besteht aus einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland und einer Privatplatzierung außerhalb der Bundesrepublik Deutschland von bis zu 11.116.667 auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der VTG AG. Die Gesellschaft und die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) behalten sich das Recht vor, die Zahl der angebotenen Aktien nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren zu verringern oder zu erhöhen.

In den Vereinigten Staaten von Amerika („USA“) werden die Aktien an Qualified Institutional Buyers im Rahmen einer Platzierung gemäß Rule 144A des United States Securities Act von 1933 in der derzeit gültigen Fassung („Securities Act“) angeboten. Außerhalb der USA werden die Aktien im Rahmen einer Platzierung gemäß Regulation S des Securities Act angeboten.

### **Angebotene Aktien/Abgebender**

**Aktionär** ..... Gegenstand des Angebots einschließlich einer eventuellen Mehrzuteilung sind bis zu 11.116.667 auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der Gesellschaft mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von EUR 1,00, und zwar

- bis zu 8.888.889 Aktien aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen,
- bis zu 777.778 Aktien aus dem Eigentum der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) (der „Abgebende Aktionär“), sowie
- bis zu 1.450.000 Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung,

jeweils mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007 (im Folgenden die „Angebotenen Aktien“).

Jede Angebotene Aktie gewährt in der Hauptversammlung der Gesellschaft eine Stimme. Die Gesellschaft und der Abgebende Aktionär behalten sich das Recht vor, die Zahl der Angebotenen Aktien nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren zu verringern oder zu erhöhen. Die Zahl der Angebotenen Aktien kann höchstens bis zu der Gesamtzahl von Aktien, für die die Zulassung zum amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse beantragt wird, erhöht werden.

**Angebotszeitraum** ..... Das Angebot beginnt voraussichtlich am 15. Juni 2007 und endet voraussichtlich am 27. Juni 2007. Die Gesellschaft und der Abgebende Aktionär behalten sich das Recht vor, den Angebotszeitraum nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren zu verlängern oder zu verkürzen oder andere Bedingungen des Angebots zu ändern. Kaufangebote sind bis zum Ende des Angebotszeitraums frei widerruflich.

Am letzten Tag des Angebotszeitraums wird die Abgabe von Kaufangeboten für Privatanleger bis um 12:00 Uhr (MESZ) und für institutionelle Investoren bis um 14:00 Uhr (MESZ) möglich sein.

**Globale Koordinatoren** ..... Goldman, Sachs & Co. oHG, Frankfurt am Main, Deutschland, UBS Limited, London, Vereinigtes Königreich

<b>Co-Lead Manager</b> .....	UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG).
<b>Co-Manager</b> .....	M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien.
<b>Preisspanne</b> .....	EUR 16,00 bis EUR 20,00 je Angebotener Aktie.
<b>Platzierungspreis</b> .....	Der Preis je Angebotener Aktie wird im Bookbuilding-Verfahren ermittelt und am 27. Juni 2007 erstmalig veröffentlicht.
<b>Börsenzulassung und Notierungsaufnahme</b> .....	Die Zulassung sämtlicher Aktien der Gesellschaft, einschließlich der Angebotenen Aktien, zum Börsenhandel im amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des amtlichen Markts mit weiteren Zulassungsfolgeflichten (Prime Standard) wird voraussichtlich am 15. Juni 2007 beantragt. Die Notierungsaufnahme wird voraussichtlich am 28. Juni 2007 erfolgen.
<b>Lieferung und Abrechnung</b> .....	Die Angebotenen Aktien werden voraussichtlich am 2. Juli 2007 gegen Zahlung des Platzierungspreises geliefert.
<b>Mehrzuteilung / Stabilisierung</b> .....	Im Zusammenhang mit der Platzierung der Angebotenen Aktien können im rechtlich zulässigen Umfang Mehrzuteilungen vorgenommen und Stabilisierungsmaßnahmen ergriffen werden, die auf die Stützung des Börsen- oder Marktpreises der Aktien der Gesellschaft abzielen. Stabilisierungsmaßnahmen können ab dem Zeitpunkt der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft ergriffen werden und müssen spätestens am dreißigsten Kalendertag nach diesem Zeitpunkt beendet sein.
<b>Greenshoe-Option</b> .....	Im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung werden der UBS Limited als Stabilisierungsmanager bis zu 1.450.000 Aktien der Gesellschaft von dem Abgebenden Aktionär im Wege einer Wertpapierleihe zur Verfügung gestellt. Der Abgebende Aktionär hat ferner den Konsortialbanken die Option eingeräumt, diese Aktien zum Platzierungspreis abzüglich der vereinbarten Provision zu erwerben („Greenshoe-Option“). Die Greenshoe-Option endet 30 Kalendertage nach Aufnahme der Börsennotierung der Aktien.
<b>Allgemeine Zuteilungskriterien</b> .....	Die Gesellschaft, der Abgebende Aktionär und die Konsortialbanken werden die „Grundsätze für die Zuteilung von Aktienemissionen an Privatanleger“ beachten, die am 7. Juni 2000 von der Börsensachverständigenkommission beim Bundesministerium der Finanzen herausgegeben wurden.
<b>Bevorrechtigte Zuteilung</b> .....	Die Gesellschaft hat im Rahmen des Angebots <ul style="list-style-type: none"> <li>• den Mitarbeitern der VTG-Gruppe in Deutschland angeboten, Aktien im Gegenwert von EUR 450 je Mitarbeiter mit einem Preisnachlass von 30 %, insgesamt also einem Preisnachlass von bis zu EUR 135 je Mitarbeiter zu erwerben (Tranche 1);</li> <li>• den Mitarbeitern der VTG-Gruppe in Deutschland (einschließlich der Mitglieder des Vorstandes) angeboten, Aktien zum Platzierungspreis (ohne Preisnachlass) bis zu einem Gegenwert von EUR 25.000 pro Person zu erwerben (Tranche 2). Zeichnungsaufträge der Mitarbeiter können in acht Stufen zwischen EUR 500 und EUR 25.000 abgegeben werden.</li> </ul> <p>Die bevorrechtigte Zuteilung (in den Tranchen mit und ohne Preisnachlass) ist insgesamt auf Aktien im Gegenwert von insgesamt bis zu EUR 10 Mio. beschränkt.</p>

Für die Tranche 1 und für EUR 500 in der Tranche 2 besteht die Möglichkeit von Teilzahlungen.

**Marktschutzvereinbarung der  
Gesellschaft / Veräußerungs-  
beschränkungen (Lock-up) . . . . .**

Die Gesellschaft wird sich, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, insbesondere hinsichtlich Aktienaushgaben an Mitarbeiter der Gesellschaft, Beteiligungen oder einem Gemeinschaftsunternehmen, im Zeitraum bis zum Ablauf von sechs Monaten nach dem späteren Zeitpunkt von Notierungsaufnahme bzw. Ausübung der Greenshoe-Option verpflichten, ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Globalen Koordinatoren keine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzukündigen oder durchzuführen, der Hauptversammlung keine Kapitalerhöhung vorzuschlagen sowie keine Emission von mit Wandlungs- oder Optionsrechten auf Aktien der Gesellschaft ausgestatteten Finanzinstrumente oder andere wirtschaftlich vergleichbare Transaktionen (auch nicht mittels Derivaten) anzukündigen, durchzuführen, vorzunehmen oder vorzuschlagen.

Der Abgebende Aktionär wird sich verpflichten, im Zeitraum bis zum Ablauf von sechs Monaten nach dem späteren Zeitpunkt von Notierungsaufnahme bzw. Ausübung der Greenshoe-Option ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Globalen Koordinatoren keine Aktien oder andere Wertpapiere der Gesellschaft mit Options- oder Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft mittelbar oder unmittelbar anzubieten, zu verkaufen, zu verpfänden, zu vertreiben, den Verkauf zu versprechen, eine Kaufoption oder ein Erwerbsrecht zu verkaufen, eine Verkaufsoption zu erwerben, eine Kaufoption, ein Erwerbsrecht oder einen Optionsschein zu gewähren, zu übertragen oder in anderer Weise darüber zu verfügen, keine Swap-Vereinbarungen abzuschließen, die das mit dem Eigentum an den Aktien der Gesellschaft verbundene wirtschaftliche Risiko auf einen Dritten verlagern, weder zu verlangen, noch ein diesbezügliches Recht auszuüben, dass Aktien der Gesellschaft oder Wertpapiere mit Options-, Wandlungs- oder Umtauschrechten auf Aktien der Gesellschaft nach U.S.-Wertpapierrecht registriert werden, der Hauptversammlung der Gesellschaft weder direkt noch indirekt eine Kapitalerhöhung vorzuschlagen oder für diese zu stimmen oder in anderer Weise einen Antrag zu unterstützen, der auf die Ausgabe von Wertpapieren mit Options- oder Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft abzielt, oder sonstige Transaktionen abzuschließen oder Handlungen vorzunehmen, die mit den vorstehenden wirtschaftlich vergleichbar sind.

**Verwendung des Emissionserlöses /  
Kosten der Emission . . . . .**

Der Bruttoerlös aus dem Verkauf der neuen Angebotenen Aktien beträgt bei einem angenommenen Platzierungspreis der Angebotenen Aktien in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne unter der Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien ca. EUR 160,0 Mio. Die von der Gesellschaft zu tragenden Kosten einschließlich der Provisionen der Konsortialbanken werden voraussichtlich bis zu EUR 11,8 Mio. betragen. Für die Gesellschaft würde sich damit ein ihr zufließender Nettoemissionserlös von rund EUR 148,2 Mio. ergeben.

Die Gesellschaft beabsichtigt, den ihr zufließenden Nettoemissionserlös zur Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen des Abgebenden Aktionärs, für Akquisitionen und Investitionen in den Jahren 2007 und 2008 und — abhängig von der Höhe des Nettoemissionserlöses — zur Rückführung von Finanzverbindlichkeiten zu verwenden.



**International Securities Identification**

**Number (ISIN)** ..... DE000VTG9999.

**Wertpapier-Kenn-Nummer (WKN)** ... VTG999.

**Common Code** ..... 030438299.

**Börsenkürzel** ..... VT9.

## SONSTIGE WESENTLICHE ANGABEN ÜBER DIE EMITTENTIN

**Gründung** ..... Die im Jahre 2005 unter der Firma „CE Waggon 1 GmbH“ zunächst in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründete Gesellschaft ist nach ihrer Umfirmierung, Sitzverlegung und Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter der Firma „VTG Aktiengesellschaft“ im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98591 eingetragen. Sitz der Gesellschaft ist Hamburg.

**Vorstand, Aufsichtsrat,  
Abschlussprüfer und  
Mitarbeiter** .....

Dem Vorstand der Gesellschaft gehören gegenwärtig Dr. Heiko Fischer (Vorsitzender), Jürgen Hüllen (Technik und Betrieb) und Dr. Kai Kleeberg (Finanzen) an.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind Dr. Wilhelm Scheider (Vorsitzender), Dr. Klaus-Jürgen Juhnke (stellvertretender Vorsitzender), Heribert Becker, Dr. Bernd Malmström, Dr. Jost A. Massenberg und Dr. Christian Olearius.

Die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates sind über die Geschäftsadresse der Gesellschaft erreichbar.

Gesetzlicher Abschlussprüfer der Gesellschaft ist die Pricewaterhouse-Coopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, New-York-Ring 13, 22297 Hamburg.

Zum 31. März 2007 beschäftigte die Gesellschaft 29 Mitarbeiter. Die VTG-Gruppe beschäftigte zum 31. März 2007 780 Mitarbeiter (zum 31. Dezember 2006: 795 Mitarbeiter).

**Rechtsform, Kapital,  
Abgebender Aktionär,  
erwarteter Streubesitz** .....

Die Gesellschaft wird in der Rechtsform der Aktiengesellschaft („AG“) geführt.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt vor Durchführung des Angebots EUR 12,5 Mio. und ist in 12,5 Mio. Aktien eingeteilt. Die Aktien der Gesellschaft sind frei übertragbar, auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien). Vor der Durchführung des Angebots hält der Abgebende Aktionär 100 % der Aktien der Gesellschaft. Nach Abschluss des Angebots, d.h. unter der Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien wird der Abgebende Aktionär 54,8 % der Aktien an der VTG AG halten (bzw. 48,0 %, sofern die Greenshoe-Option vollständig ausgeübt wird). Es werden sich dann 45,2 % bzw. 52,0 % der Aktien der VTG AG im Streubesitz befinden.

Mehrheitlich werden die Anteile an dem Abgebenden Aktionär durch von der internationalen Investmentgruppe um die WL Ross & Co LLC, New York City, USA, verwaltete Fonds gehalten.

## RISIKOFAKTOREN

Die VTG-Gruppe ist einer Reihe von Risiken ausgesetzt, die einzeln oder zusammen wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe haben können. Zusammengefasst sind dies:

### Marktbezogene Risikofaktoren

- Der Schienengüterverkehr könnte im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr Marktanteile verlieren und Kunden der VTG-Gruppe könnten sich künftig entschließen, ihre Güter über die Straße transportieren zu lassen.
- Die VTG-Gruppe ist in erheblichem Maße abhängig von der Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur und den Traktionsleistungen privater oder staatlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- Die VTG-Gruppe könnte nicht in der Lage sein, sich in einem durch steigenden Wettbewerb geprägten Markt für Schienengüterverkehr gegen ihre Wettbewerber durchzusetzen.
- Das Fortschreiten der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und internationaler Ebene könnte sich verzögern oder durch nichttarifäre Handelshemmnisse erschwert werden.
- Das regulatorische Umfeld für die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe könnte sich weiter verschärfen und zu strengeren Auflagen für die von der VTG-Gruppe angebotenen Dienstleistungen führen, was erhebliche Kosten verursachen könnte.
- Die VTG-Gruppe ist der Zyklizität und Volatilität ihrer Kundenbranchen, insbesondere der Chemie- und Mineralölindustrie sowie deren Abnehmern, ausgesetzt.
- Steigende Preise für Rohstoffe, insbesondere für Stahl, die für den Bau und die Instandhaltung der Eisenbahngüterwagen sowie der Tankcontainer erforderlich sind, könnten sich negativ auf die Profitabilität der VTG-Gruppe auswirken.
- Als international tätiges Waggon- und Tankcontainervermietungs- sowie Logistikunternehmen ist die VTG-Gruppe von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig und auf einen funktionierenden Welthandel angewiesen.
- Die Ausschreibungspraxis der Kunden in den Geschäftsbereichen der VTG-Gruppe könnte zu erhöhtem Preisdruck führen.

#### **Unternehmensbezogene Risikofaktoren**

- Unterhalt und Ausbau des Wagenparks für den Geschäftsbereich Waggonvermietung der VTG-Gruppe erfordern erhebliche Investitionen und gehen mit einer wesentlichen Kapitalbindung einher.
- Die VTG AG und ihre wesentlichen Tochtergesellschaften unterliegen restriktiven Kreditbedingungen, welche die VTG-Gruppe in ihrer operativen Flexibilität und ihrer Fähigkeit zur Dividendenausschüttung einschränken könnten.
- Sollten die VTG AG oder die relevanten Gesellschaften der VTG-Gruppe gegen ihre Verpflichtungen aus Kreditverträgen verstoßen, könnten ihre Kreditgeber ihre Forderungen fällig stellen. Soweit ein Kontrollwechsel stattfindet, könnte dies zu einer vorzeitigen Tilgungsverpflichtung führen. Eine vorzeitige Tilgungspflicht wegen Kündigung oder Vorfälligkeit könnte zu Liquiditätsengpässen führen und sich negativ auf die Vermögenslage der VTG-Gruppe auswirken.
- Die VTG-Gruppe ist in erheblichem Maße abhängig von den Waggonherstellern, von denen sie ihre neuen Eisenbahngüterwagen bezieht.
- Die VTG-Gruppe könnte Haftungsansprüchen ausgesetzt sein, die zu erheblichen Belastungen der VTG-Gruppe führen könnten und für die kein ausreichender Versicherungsschutz besteht.
- Es könnten Serienschäden an von der VTG-Gruppe bezogenen Eisenbahngüterwagen aufgrund von Konstruktions- oder Produktionsfehlern eintreten, die sich mittelbar auf die VTG-Gruppe erheblich negativ auswirken könnten.
- Die VTG-Gruppe unterliegt vielfältigen umweltrechtlichen Anforderungen, und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie einer Haftung für deren Nichteinhaltung oder für Altlasten ausgesetzt ist.
- Die VTG-Gruppe unterhält langjährige Geschäftsbeziehungen zu wichtigen Kunden. Störungen oder Kündigungen dieser Geschäftsbeziehungen könnten sich negativ auf die Auftragslage und den Umsatz der VTG-Gruppe auswirken.
- Bei der Wagen- und Tankcontainerplanung kann das Nachfrageverhalten falsch eingeschätzt werden, was zu Umsatz- und Gewinnrückgängen bei der VTG-Gruppe führen kann.
- Die VTG-Gruppe ist auf den unterbrechungsfreien Betrieb sowie die weitere Integration der Computer- und Datenverarbeitungssysteme angewiesen.
- Die VTG-Gruppe kann eine notwendige Expansion möglicherweise mangels geeigneter Akquisitionsobjekte nicht durchführen, den für eine Akquisition erforderlichen Kapitalbedarf nicht decken oder die mit der Akquisition und anschließenden Restrukturierung angestrebten Ziele nicht oder nicht wie gewünscht umsetzen.
- Die VTG-Gruppe ist Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken ausgesetzt.

- Die VTG-Gruppe unterliegt dem Risiko, nicht im erforderlichen Umfang qualifiziertes Personal für ihre Geschäftsbereiche einstellen oder halten zu können.
- Die VTG Deutschland GmbH ist Beteiligte der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder. Die Beteiligung an der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder kann im Falle ihrer Kündigung zu erheblichen Zahlungsverpflichtungen und infolge dessen zu Umstrukturierungshemmnissen innerhalb der VTG-Gruppe führen.
- Die VTG Deutschland GmbH könnte verpflichtet sein, erhebliche Sanierungsgelder an die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu zahlen, was sich negativ auf die Vermögenslage der VTG-Gruppe auswirken könnte.
- Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die unterhaltenen Pensionspläne der VTG-Gruppe nicht durch ausreichende Rückstellungen gedeckt sind.

#### **Angebotsbezogene Risikofaktoren**

- Der Abgebende Aktionär könnte weiterhin wesentlichen Einfluss auf die VTG AG und ihre Geschäftstätigkeit ausüben und seine Interessen könnten mit den Interessen anderer Anleger kollidieren.
- Die Aussagekraft und Vergleichbarkeit der Finanzinformationen ist beschränkt und ermöglicht deshalb nur eingeschränkte Prognosen über die künftige Entwicklung der VTG-Gruppe.
- Der Kurs der Aktien der VTG AG könnte sich als volatil erweisen.
- Die Aktien der VTG AG sind bisher nicht öffentlich gehandelt worden, und es besteht keine Gewähr, dass sich nach diesem Angebot ein liquider Handel entwickelt.
- Bei künftigen Kapitalerhöhungen besteht das Risiko einer Verwässerung der Stimmrechtsquote.
- Ein künftiger Verkauf einer erheblichen Anzahl von VTG-Aktien durch den Abgebenden Aktionär oder die Erwartung eines solchen Verkaufs könnte sich nachteilig auf den Kurs der VTG-Aktien auswirken.

## RISIKOFAKTOREN

Anleger sollten zusätzlich zu den übrigen in diesem Prospekt enthaltenen Informationen die nachfolgenden spezifischen Risikofaktoren eingehend prüfen, bevor sie eine Entscheidung über den Erwerb der Angebotenen Aktien treffen. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG AG könnte durch jedes dieser Risiken wesentlich nachteilig beeinflusst werden. Der Börsenkurs der Aktien der VTG AG könnte aufgrund des Eintritts jedes dieser Risiken fallen und Anleger könnten ihr eingesetztes Kapital ganz oder teilweise verlieren. Weitere Risiken, die der Gesellschaft gegenwärtig nicht bekannt sind, können ebenfalls den Geschäftsbetrieb der VTG-Gruppe beeinträchtigen und wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe haben. Die gewählte Reihenfolge stellt keine Aussage über die Eintrittswahrscheinlichkeit der nachfolgenden Risikofaktoren oder das Ausmaß der wirtschaftlichen Auswirkungen der darin beschriebenen Risiken dar.

### MARKTBEZOGENE RISIKOFAKTOREN

***Der Schienengüterverkehr könnte im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr Marktanteile verlieren und Kunden der VTG-Gruppe könnten sich künftig entschließen, ihre Güter über die Straße transportieren zu lassen.***

Die Märkte für Schienen- und Straßengüterverkehr sind jeweils Teilmärkte des Marktes für Gütertransport. Die VTG-Gruppe ist mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik auf dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr tätig. Die meisten Güter können sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße transportiert werden, wodurch die Anbieter auf dem Markt für Schienengüterverkehr mit denen auf dem Markt für Straßengüterverkehr um Aufträge von Kunden konkurrieren.

Der Wettbewerb zwischen den Anbietern auf den Märkten für Schienen- und Straßengüterverkehr wird unter anderem durch externe Faktoren beeinflusst. Die Menge und die physische Beschaffenheit der zu transportierenden Güter und die Geschwindigkeit des Transports über die Straße im Vergleich zum Transport über die Schiene können ebenso bedeutsam sein, wie beispielsweise Treibstoffpreise, Umweltauflagen, arbeitsrechtliche Vorschriften oder nationale und internationale Regelungen für Gefahrguttransporte. So können zum Beispiel einige Ziele über die Straße einfacher und schneller erreicht werden als über die Schiene, weshalb sich Kunden für einen Transport mittels Lastkraftwagen entschließen können. Dagegen können beispielsweise steigende Treibstoffpreise, Mautgebühren oder Fahrzeitenregelungen dazu führen, dass sich Kunden gegen den Transport mittels Lastkraftwagen und für den Transport über die Schiene entscheiden.

Die VTG-Gruppe hat kaum Einfluss auf diese externen Faktoren, die unter anderem den Wettbewerb zwischen Anbietern auf dem Markt für Schienen- und Straßengüterverkehr beeinflussen. Es ist daher möglich, dass sich die Nachfrage von Kunden der VTG-Gruppe nach Transportdienstleistungen aufgrund externer Faktoren zugunsten der Anbieter auf dem Markt für Straßengüterverkehr verschiebt. Infolge dessen könnte die VTG-Gruppe als Anbieter auf dem Markt für Schienengüterverkehr eine geringere Nachfrage nach den von ihr angebotenen Transportmitteln verzeichnen. Eine solche künftige Verschiebung der Nachfrage von Transportdienstleistungen von der Schiene auf die Straße könnte sich negativ auf die Umsätze und damit auf die Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG-Gruppe ist in erheblichem Maße abhängig von der Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur und den Traktionsleistungen privater oder staatlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen.***

Die VTG-Gruppe nutzt im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit mittelbar und unmittelbar die vorhandenen Schienennetze und weitere -infrastruktur überwiegend staatlicher Infrastrukturbetreiber bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus ist die VTG-Gruppe davon abhängig, dass ihre Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer auf diesen Schienennetzen von den Lokomotiven privater oder staatlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen gezogen bzw. auf diesen Schienennetzen transportiert werden. Es ist möglich, dass die als Traktionäre fungierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Firmenpolitik ändern und infolge dessen ihre Traktionsleistung einschränken, die von ihren Lokomotiven befahrenen Strecken bzw. die Frequenz des Befahrens dieser Strecken verringern oder die für ihre Traktionsdienstleistungen geforderten Preise erhöhen. Ebenso ist es möglich, dass die jeweiligen Eigentümer der Schienennetze, wie beispielsweise in Deutschland derzeit die Deutsche Bahn AG, Teile ihres vorhandenen Schienennetzes stilllegen, die Trassenpreise erhöhen oder den Zugang zu Trassen einschränken. In diesen Fällen wäre die VTG-Gruppe nur noch in geringerem Umfang oder auf Umwegen in der Lage, bestimmte Ziele zu erreichen, was die Attraktivität der von ihr angebotenen Dienstleistungen beeinträchtigen könnte. Dies könnte sich negativ auf den Umsatz und damit wesentlich nachteilig auf die Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG-Gruppe könnte nicht in der Lage sein, sich in einem durch steigenden Wettbewerb geprägten Markt für Schienengüterverkehr gegen ihre Wettbewerber durchzusetzen.***

Die VTG-Gruppe ist mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik ein privater Anbieter auf dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr. Auf diesem Markt konkurrieren zum einen private Anbieter mit Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen und zum anderen private Anbieter untereinander.

Die Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen, wie beispielsweise die Deutsche Bahn AG oder die französische Staatsbahn, Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), dominieren den Markt für Schienengüterverkehr, soweit er durch Standardgüterwagen (also Flachwagen, offene und gedeckte Eisenbahngüterwagen) bedient werden kann. Hiervon heben sich private Anbieter wie die VTG-Gruppe bisher ab, indem sie auch Eisenbahngüterwagen für den Transport flüssiger Gefahrgüter, wie beispielsweise Mineralölprodukte oder Chemikalien sowie unter Druck verflüssigte Gase, anbieten. Die für den Transport dieser Gefahrgüter erforderlichen Kesselwagen sind sowohl hinsichtlich ihres Erwerbs als auch ihrer Instandhaltung sehr kostenintensiv. Sollten die Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer größeren finanziellen Ressourcen, künftig in die von der VTG-Gruppe adressierten Nischenmärkte investieren, kann es zu einem Verlust von Marktanteilen und Umsatzeinbußen sowie zu einem Rückgang von Gewinnmargen bei der VTG-Gruppe kommen.

Unter den vorwiegend in Nischenmärkten aktiven privaten Anbietern herrscht bereits ein intensiver Wettbewerb. Es ist nicht auszuschließen, dass zusätzliche private Anbieter in diese Nischenmärkte dringen. Ein Markteintritt neuer privater Anbieter würde den Wettbewerbsdruck auf die VTG-Gruppe erhöhen. Denn die neuen Anbieter könnten der VTG-Gruppe Marktanteile abnehmen. Beides könnte sich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Das Fortschreiten der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und internationaler Ebene könnte sich verzögern oder durch nichttarifäre Handelshemmnisse erschwert werden.***

Teilweise verfügen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union im Schienengüterverkehr noch über von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich ausgestaltete Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge sowie Steuerungs- und Betriebssysteme. Das bedeutet, dass in einigen Bereichen das Bahnsystem, das Rollmaterial (beispielsweise Lokomotiven, und Eisenbahngüterwagen), die Signaltechnik oder die jeweiligen Stromspannungen der einzelnen Mitgliedstaaten derzeit unterschiedlich ausgestaltet sind. Darüber hinaus fehlen derzeit noch europaweite Betriebszulassungen für Lokomotiven und Eisenbahngüterwagen und es besteht ein Mangel an Lokführern mit internationaler Streckenkenntnis.

Diese Faktoren führen daher teilweise noch zu einer Behinderung des Wettbewerbs der Anbieter innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, da die Anbieter aufgrund der technischen Gegebenheiten nur mit zusätzlichem Aufwand in der Lage sind, ohne längeren Grenzaufenthalt Güter in andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Schiene zu transportieren. Diese derzeit noch bestehenden Beschränkungen betreffen insbesondere die Geschäftsbereiche Waggonvermietung und Schienenlogistik, in denen die VTG-Gruppe schienenbezogene Dienstleistungen anbietet.

Spätestens seit Mitte der neunziger Jahre verfolgt der europäische Gesetzgeber eine Politik der weitreichenden Liberalisierung des Schienenverkehrs der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Im Rahmen dieser Liberalisierung wird auch eine einheitliche Normierung der derzeit noch unterschiedlichen Standards für Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerte angestrebt. Zu diesem Zweck hat der europäische Gesetzgeber den nationalen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union für den Wettbewerb geöffnet, Zugangsrechte auf dem transeuropäischen Schienengüternetz erweitert sowie durch den Erlass von Technischen Spezifikationen Interoperabilität den Weg zu einer kompletten Harmonisierung bereitet. Die Europäische Union beabsichtigt auch, jegliche Streckenbeschränkungen durch geeignete regulatorische Maßnahmen innerhalb der Europäischen Union aufzuheben.

Sollten die vorstehenden Bestrebungen auf der Ebene der Europäischen Union nicht oder nicht kurzfristig umgesetzt werden, könnten nichttarifäre Handelshemmnisse, wie beispielsweise unterschiedliche Fortschritte bei der rechtlichen und tatsächlichen Umsetzung der Vorschriften zur Liberalisierung des Schienenverkehrs innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder die Anwendung von Normen und Standards, die nicht internationalen Anforderungen entsprechen, die Entwicklung des freien Wettbewerbs im Schienengüterverkehr behindern bzw. verzögern. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die VTG-Gruppe als privater Anbieter auf dem Markt für Schienengüterverkehr Nachteile aufgrund einer schleppenden Liberalisierung erleidet, was sich negativ auf ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnte.



***Das regulatorische Umfeld für die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe könnte sich weiter verschärfen und zu strengeren Auflagen für die von der VTG-Gruppe angebotenen Dienstleistungen führen, was erhebliche Kosten verursachen könnte.***

Die VTG-Gruppe unterliegt einer Vielfalt regulatorischer Rahmenbedingungen hinsichtlich der Durchführung ihres Geschäftsbetriebs sowie der Instandhaltung, Wartung und Versicherung ihrer Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer. Solche Rahmenbedingungen gelten sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene. Neue und unter bestimmten Umständen auch vorhandene Güterwagen müssen derzeit bereits eine Reihe technischer Anforderungen erfüllen, die die Interoperabilität der Güterwagen im europäischen Güterverkehr gewährleisten sollen. Zudem werden die internationalen Gefahrgutregelungen auch für Tankcontainer kontinuierlich ausgeweitet und die Sicherheitsanforderungen, die von Tankcontainern aufgrund gesetzlicher Vorschriften erfüllt werden müssen, fortwährend angehoben.

Die VTG AG geht davon aus, dass die regulatorischen Anforderungen, insbesondere innerhalb der Europäischen Union, auch künftig immer anspruchsvoller werden. Hintergrund hierfür sind die fortschreitende Liberalisierung des Schienengüterverkehrs und die daraus resultierende Bürokratisierung, bedingt durch die Schaffung neuer Agenturen und Behörden zur Überwachung des Eisenbahnverkehrs, die Anpassung an das steigende Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein sowie der Schutz der Bevölkerung, wie sie sich beispielsweise derzeit in der Diskussion um den Lärmschutz zeigt. Die Umrüstung und bessere Ausstattung von Güterwagen und Tankcontainern durch die VTG-Gruppe aufgrund neuer regulatorischer Vorschriften auf nationaler und europäischer Ebene ist zeit- und kostenintensiv. Insbesondere eine Umrüstung des vorhandenen Wagenparks, um neue Lärmschutzwerte zu erfüllen, wäre für die VTG-Gruppe mit ihrem großen Wagenpark teuer, wenn keine Ausnahmeregelungen für Altwagen bestehen. Sollte sich das regulatorische Umfeld künftig weiter verschärfen, könnte die VTG AG höhere Instandhaltungs- und Umrüstungskosten zu tragen haben, um den neuen gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen. Sollte es der VTG-Gruppe nicht oder nur unvollständig gelingen, diese Kosten an ihre Kunden weiterzureichen, könnte sich dies negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG-Gruppe ist der Zyklizität und Volatilität ihrer Kundenbranchen, insbesondere der Chemie- und Mineralölindustrie sowie deren Abnehmern, ausgesetzt.***

Die Dienstleistungen der VTG-Gruppe werden von Unternehmen zahlreicher produzierender Branchen eingesetzt. Die VTG-Gruppe ist daher den unterschiedlichen Zyklen und der Volatilität ihrer Kundenbranchen ausgesetzt. Dies betrifft im Geschäftsbereich Waggonvermietung insbesondere die Märkte für Chemikalien, für Automobilprodukte und eingeschränkt für Produkte der Mineralöl-, Gas- und Papierindustrie.

Es ist möglich, dass die Nachfrage nach von der VTG-Gruppe angebotenen Dienstleistungen aufgrund der Zyklizität und Volatilität ihrer Kundenbranchen zurückgeht. Dies könnte sich nachteilig auf die Umsätze und damit die Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken. Die Gesellschaft ist von diesen Risiken umso mehr betroffen, wenn sie die Entwicklungen in den maßgeblichen Märkten und Branchen unzutreffend einschätzt und auf dieser Grundlage fehlerhafte Investitionsentscheidungen trifft.

***Steigende Preise für Rohstoffe, insbesondere für Stahl, die für den Bau und die Instandhaltung der Eisenbahngüterwagen sowie der Tankcontainer erforderlich sind, könnten sich negativ auf die Profitabilität der VTG-Gruppe auswirken.***

Ein Anstieg der Preise für bestimmte Rohstoffe, insbesondere für Stahl, kann sich negativ auf die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe auswirken. Zum Beispiel führt ein Anstieg des Stahlpreises zu höheren Instandhaltungskosten, da die VTG-Gruppe vorwiegend aus Stahl bestehende Ersatzteile, insbesondere Radsätze, im Rahmen ihrer Instandhaltungsmaßnahmen einsetzt. Des Weiteren benötigen auch die Hersteller, von denen die VTG-Gruppe ihre Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer bezieht bzw. anmietet, größere Mengen Stahl. Sollten die Rohstoffpreise steigen, wie insbesondere in der jüngsten Vergangenheit der Stahlpreis, könnten die Zulieferer der VTG-Gruppe diese Preiserhöhungen an die VTG-Gruppe weitergeben, so dass die VTG-Gruppe gezwungen wäre, ihren Bedarf an Ersatzteilen oder neuen Eisenbahngüterwagen und Tankcontainern zu höheren Preisen zu decken.

Durch eine geeignete Gestaltung der Liefer- und Mietverträge, insbesondere für den Erwerb von Eisenbahngüterwagen und Ersatzteilen sowie für die Anmietung von Tankcontainern, versucht die VTG-Gruppe, diese Preisrisiken zu verringern. Es ist jedoch trotz dieser Vorkehrungen nicht ausgeschlossen, dass die VTG-Gruppe künftig Lieferunterbrechungen oder Preiserhöhungen durch Zulieferer ausgesetzt ist. Es besteht weiterhin das Risiko, dass die VTG-Gruppe Preiserhöhungen nicht oder nicht in vollem Umfang an ihre Kunden

weitergeben oder durch anderweitige Einsparungen kompensieren kann, was sich negativ auf ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnte.

***Als international tätiges Waggon- und Tankcontainervermietungs- sowie Logistikunternehmen ist die VTG-Gruppe von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig und auf einen funktionierenden Welthandel angewiesen.***

Die VTG-Gruppe ist mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik auf dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr und mit ihrem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik auf dem weltweiten Markt für intermodalen Verkehr tätig. Die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe ist somit europäisch bzw. weltweit ausgerichtet. Die VTG-Gruppe erzielte im Geschäftsjahr 2006 50,7 % ihrer Umsätze mit Leistungsempfängern mit Sitz in Deutschland, 45,1 % mit Leistungsempfängern mit Sitz in Resteuropa (ohne Deutschland) und 4,2 % ihrer Umsätze mit Leistungsempfängern mit Sitz in übrigen Regionen. Bei einer Veränderung der Konjunktur innerhalb der Europäischen Union oder auch weltweit verändert sich auch die Nachfrage nach Gütern und damit nach Dienstleistungen für den Transport dieser Güter. Dabei können sich insbesondere auch lediglich regionale Entwicklungen auf die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe auswirken. Eine Verschlechterung der Konjunkturlage, beispielsweise auch als Folge von politischen Unruhen, Kriegen oder Terroranschlägen in den für die VTG-Gruppe relevanten Absatzmärkten, könnte sich auf die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe negativ auswirken. Die Umsätze und Gewinne der VTG-Gruppe sind folglich erheblich von der europäischen und weltweiten Wirtschaftslage abhängig, so dass sich eine künftige Verschlechterung der Wirtschaftslage nachteilig auf die Umsätze und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken könnte.

***Die Ausschreibungspraxis der Kunden in den Geschäftsbereichen der VTG-Gruppe könnte zu erhöhtem Preisdruck führen.***

In den Geschäftsbereichen der VTG-Gruppe werden zahlreiche Aufträge im Rahmen europaweiter Ausschreibungen vergeben. In diesen Ausschreibungen werden die jeweiligen Wettbewerber aufgefordert, ein Angebot für einen Auftrag abzugeben. Dazu ist unter Berücksichtigung von Kosten und Margen ein Preis zu kalkulieren, zu dem der Auftrag anschließend durchzuführen ist. Um den Zuschlag und damit den Auftrag zu erhalten, kommt es unter anderem auf einen möglichst günstigen Preis für die angebotenen Dienstleistungen an. Dies führte beispielsweise im Geschäftsbereich Schienenlogistik, insbesondere forciert durch die Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen, zu starkem Konkurrenz- und Preisdruck unter den Anbietern. Relevant ist des Weiteren, dass im Rahmen von Ausschreibungen üblicherweise nur Gesamtaufträge vergeben werden, so dass in der Ausschreibung unterlegene Wettbewerber keine oder nur geringe Chancen haben, im Anschluss kleinere Einzelaufträge von dem Auftraggeber zu erhalten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die VTG-Gruppe in Ausschreibungen ihren Wettbewerbern unterliegt. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass diese Ausschreibungen zu einem verstärkten Preiskampf führen, der sich negativ auf die Gewinnmargen und damit auf die Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken könnte.

## **UNTERNEHMENSBEZOGENE RISIKOFAKTOREN**

***Unterhalt und Ausbau des Wagenparks für den Geschäftsbereich Waggonvermietung der VTG-Gruppe erfordern erhebliche Investitionen und gehen mit einer wesentlichen Kapitalbindung einher.***

Das Geschäft der VTG-Gruppe ist sehr kapitalintensiv. Insbesondere die Beschaffung neuer Eisenbahngüterwagen für den Geschäftsbereich Waggonvermietung erfordert hohe Anfangsinvestitionen, an die sich fortlaufende und kostenintensive Instandhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen anschließen. Infolge dieser erforderlichen Investitionen wird regelmäßig ein erheblicher Prozentsatz des vorhandenen Kapitals der VTG-Gruppe gebunden.

Sollte die VTG-Gruppe nicht in ausreichendem Maße in die Erweiterung und Modernisierung ihres Wagenparks investieren können, könnte dies die Fähigkeit der VTG-Gruppe, die von ihren Kunden geforderten Transportdienstleistungen anzubieten, erheblich beeinträchtigen. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, weil die für den Ankauf neuer Eisenbahngüterwagen erforderlichen Finanzmittel nicht oder nicht in ausreichendem Maße oder nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen zur Verfügung stehen. Eine derartige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der VTG-Gruppe könnte die Wettbewerbsposition der VTG-Gruppe entscheidend schwächen und sich negativ auf die Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG AG und ihre wesentlichen Tochtergesellschaften unterliegen restriktiven Kreditbedingungen, welche die VTG-Gruppe in ihrer operativen Flexibilität und ihrer Fähigkeit zur Dividendenausschüttung einschränken könnten.***

Die VTG AG und mehrere ihrer Tochtergesellschaften sind Kreditnehmer und/oder Garanten unter einem am 4. Juni 2007 vereinbarten Finanzierungsvertrag mit Kreditzusagen in Höhe von insgesamt EUR 640 Mio. Die Mittel aus dem Finanzierungsvertrag wurden zum überwiegenden Teil zur Ablösung eines Senior-Kreditvertrags vom 14. Dezember 2005 verwendet, der zwecks Finanzierung des Kaufpreises für die Anteile der (damaligen) VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH und der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH sowie für die Refinanzierung von Verbindlichkeiten der VTG-Gruppe abgeschlossen worden war.

Der Finanzierungsvertrag enthält verschiedene Beschränkungen hinsichtlich des operativen Geschäftsbetriebs der VTG AG und ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften. Insbesondere beschränken die Kreditbedingungen die VTG-Gruppe, abgesehen von bestimmten ausdrücklich geregelten Ausnahmen, darin, ohne Zustimmung der kreditgebenden Banken weitere Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Finanzierungsleasingverbindlichkeiten) einzugehen, bestimmte Sicherheiten für Dritte zu bestellen, Darlehen auszureichen, Garantien zu gewähren, über Vermögensgegenstände zu verfügen, Akquisitionen zu tätigen, sich an Joint Ventures zu beteiligen, den Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit zu ändern oder Verschmelzungen, Umwandlungen oder ähnliche Transaktionen vorzunehmen. Der Finanzierungsvertrag verpflichtet die VTG-Gruppe ferner zur Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (sogenannter *Financial Covenants*). Die einzuhaltenden Finanzkennzahlen und sonstigen Auflagen haben auf den operativen Gestaltungsspielraum und das Wachstumspotenzial der VTG-Gruppe Einfluss.

Aufgrund dieser Einschränkungen könnte die VTG-Gruppe möglicherweise daran gehindert sein, ihre künftige Geschäftstätigkeit sowie ihren Kapitalbedarf in dem von ihr gewünschten Umfang zu finanzieren, durch Akquisitionen neue Märkte zu erschließen oder ihren Wagenpark zu vergrößern sowie andere Geschäftstätigkeiten zu verfolgen, die für sie von Interesse sein könnten.

***Sollten die VTG AG oder die relevanten Gesellschaften der VTG-Gruppe gegen ihre Verpflichtungen aus Kreditverträgen verstoßen, könnten ihre Kreditgeber ihre Forderungen fällig stellen. Soweit ein Kontrollwechsel stattfindet, könnte dies zu einer vorzeitigen Tilgungsverpflichtung führen. Eine vorzeitige Tilgungspflicht wegen Kündigung oder Vorfälligkeit könnte zu Liquiditätsengpässen führen und sich negativ auf die Vermögenslage der VTG-Gruppe auswirken.***

Die VTG-Gruppe hat sich in dem von ihr abgeschlossenen Finanzierungsvertrag zur Einhaltung bestimmter *Financial Covenants* verpflichtet. Die Nichteinhaltung dieser *Financial Covenants* oder ein Verstoß gegen andere Bestimmungen des Finanzierungsvertrags könnten zu einer Fälligestellung der unter dem Finanzierungsvertrag aufgenommenen Kredite führen. Ein Kündigungsrecht besteht ferner bei Eintritt bestimmter Ereignisse, wie beispielsweise dem Verzug mit der Erfüllung von gegenüber dritten Gläubigern bestehenden Finanzverbindlichkeiten (sogenannter *Cross Default*) oder einer wesentlichen Verschlechterung der Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der VTG-Gruppe. Außerdem besteht eine Verpflichtung zur sofortigen vorzeitigen Rückführung der aufgenommenen Kredite, wenn es beispielsweise nach der Notierungsaufnahme zu einem Kontrollwechsel kommt. Ein Kontrollwechsel liegt nicht vor, solange die ursprüngliche Investorengruppe zu jedem Zeitpunkt mehr als 30% der Aktien hält und kontrolliert und kein anderer Einzelinvestor oder keine andere Gruppe von Investoren mehr Aktien hält oder kontrolliert. Ein Kontrollwechsel liegt ebenfalls nicht vor, wenn die ursprüngliche Investorengruppe zwar 30% oder weniger der Aktien hält oder kontrolliert, jedoch kein anderer Einzelinvestor oder keine andere Gruppe von Investoren 30% der Aktien oder mehr hält oder kontrolliert.

Im Falle der Kündigung abgeschlossener Kreditverträge bzw. im Falle einer vorzeitigen Rückführungspflicht der unter ihnen aufgenommenen Kredite könnten die als Kreditnehmer an diesen Kreditverträgen beteiligten Gesellschaften der VTG-Gruppe keine weiteren Kredite mehr in Anspruch nehmen und wären verpflichtet, bereits unter den Kreditverträgen aufgenommene Kredite sofort zurückzuzahlen. Die VTG AG müsste für diese aufgrund von ihr unter diesen Kreditverträgen gegebenenfalls begebenen Garantien ebenfalls einstehen. Es ist nicht gewährleistet, dass der VTG AG oder ihren Tochtergesellschaften in einem solchen Fall hinreichende liquide Mittel zur Verfügung stünden oder es ihnen gelänge, zur Rückführung der aufgenommenen Kredite und zur Deckung des sonstigen Finanzbedarfs anderweitig Fremdkapital aufzunehmen. Sollten die aufgenommenen Kredite vorzeitig fällig gestellt und nicht anderweitig refinanziert werden können, könnte dies zu Liquiditätsengpässen führen und sich negativ auf die Vermögenslage der VTG-Gruppe auswirken. Des Weiteren könnten die Kreditgeber im Falle ausstehender Zahlungen unter den Kreditverträgen auf die von der VTG-Gruppe gestellten Sicherheiten zugreifen, was sich ebenfalls erheblich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken könnte.

***Die VTG-Gruppe ist in erheblichem Maße abhängig von den Waggonherstellern, von denen sie ihre neuen Eisenbahngüterwagen bezieht.***

Die VTG-Gruppe bezieht ihre Eisenbahngüterwagen, die sie im Rahmen ihres Geschäftsbereichs Waggonvermietung an ihre Kunden vermietet, von bestimmten Waggonherstellern. Je spezieller der Wagentyp ist, desto weniger Hersteller gibt es. Es gibt derzeit nur eine begrenzte Zahl qualifizierter Waggonhersteller (nach Einschätzung der Gesellschaft weniger als zehn innerhalb der Europäischen Union), die in der Lage sind, Eisenbahngüterwagen, insbesondere Kesselwagen entsprechend der derzeit geltenden technischen und regulatorischen Anforderungen zu liefern. Sollte sich der zur Zeit zu beobachtende Konzentrationsprozess im Bereich des Waggonbaus fortsetzen und die Waggonhersteller Eisenbahngüterwagen nicht mehr zu akzeptablen Bedingungen und Preisen, nur noch zeitlich verzögert, nicht mehr in der erforderlichen Zahl oder gar nicht mehr liefern, müsste die VTG-Gruppe neue Lieferanten finden, die Eisenbahngüterwagen in der erforderlichen Menge und Qualität sowie des erforderlichen Typs zu angemessenen Preisen liefern bzw. vermieten. Die VTG-Gruppe müsste insbesondere die von neuen Waggonherstellern gelieferten Eisenbahngüterwagen unter Umständen zusätzlichen Tests und Zulassungsverfahren unterziehen, um diese Eisenbahngüterwagen im Rahmen ihres Geschäftsbetriebs nutzen zu dürfen. Schwierigkeiten bei der Belieferung durch die Waggonhersteller könnten deshalb wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe haben.

***Die VTG-Gruppe könnte Haftungsansprüchen ausgesetzt sein, die zu erheblichen Belastungen der VTG-Gruppe führen könnten und für die kein ausreichender Versicherungsschutz besteht.***

Die VTG-Gruppe bietet im Rahmen ihres Geschäftsbetriebs Vermietungs- und Speditionsleistungen an, die unter anderem die Bereitstellung von Transportmitteln für Gefahrgüter zum Gegenstand haben. Bei den damit durchgeführten Transporten besteht grundsätzlich das Risiko, dass es zu Unfällen mit Transportmitteln der VTG-Gruppe kommt. Auch wenn sich das Haftungsrisiko für die VTG-Gruppe aus solchen Unfällen dadurch verringert, dass sie derartige Transporte — mit wenigen Ausnahmen im Geschäftsbereich Schienenlogistik — nicht selbst durchführt, ist nicht auszuschließen, dass die VTG-Gruppe für entstandene Schäden aus solchen Unfällen in Anspruch genommen wird. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn der VTG-Gruppe als Waggonvermieter eine schuldhafte Verletzung ihrer Instandhaltungspflicht vorgeworfen würde. Die Realisierung dieses Risikos könnte sich negativ auf die Vermögens- und Finanzlage der VTG-Gruppe auswirken.

Die VTG-Gruppe hat für derartige Haftungsansprüche eine Reihe von Versicherungen zur Abdeckung von aus ihrer Geschäftstätigkeit entstehenden Risiken abgeschlossen. Es ist jedoch nicht sicher, dass die Versicherungspolizen im Einzelfall eine ausreichende Deckung der Schäden, Kosten zur Vermeidung von Schäden, Verluste oder Haftungsansprüche bieten. Zudem ist nicht sicher, ob es der VTG-Gruppe auch künftig gelingen wird, für alle Geschäftsrisiken eine jeweils angemessene Versicherungsdeckung zu wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen zu erhalten. Sollte ein künftig eintretender Schaden nicht oder nicht ausreichend durch Versicherungsschutz abgedeckt sein oder sollte die Versicherung im Einzelfall den entstandenen Schaden aus bestimmten, unter Umständen nicht in den Verantwortungsbereich der VTG-Gruppe fallenden Gründen nicht oder nur teilweise begleichen, wäre die VTG-Gruppe verpflichtet, die Kosten für die Behebung der entstandenen Schäden selbst zu tragen. Dies könnte sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Es könnten Serienschäden an von der VTG-Gruppe bezogenen Eisenbahngüterwagen aufgrund von Konstruktions- oder Produktionsfehlern eintreten, die sich mittelbar auf die VTG-Gruppe erheblich negativ auswirken könnten.***

Die von der VTG-Gruppe bezogenen Eisenbahngüterwagen im Geschäftsbereich Waggonvermietung werden in der Regel in Serien hergestellt, bei denen die Produktion eines Wagentyps auf Basis eines Fertigungsentwurfs erfolgt. Es ist möglich, dass aufgrund von Konstruktions- oder Produktionsfehlern eine Modifikation oder unter Umständen sogar ein Rückruf der in einer Serie hergestellten Eisenbahngüterwagen von den Kunden erforderlich wird. Die VTG-Gruppe müsste den Kapazitätsausfall infolge eines Rückrufs von Eisenbahngüterwagen kompensieren oder entsprechende Umsatzeinbußen und Ertragsrückgänge hinnehmen. Aufgrund des mit einer solchen Umrüstungs- und gegebenenfalls Rückrufaktion verbundenen erheblichen Aufwands ist es zudem möglich, dass der betroffene Hersteller finanziell nicht in der Lage ist, diesen Aufwand zu übernehmen und in letzter Konsequenz in Insolvenz fällt. Im Falle der Insolvenz eines Herstellers als Folge eines Serienschadens hätte die VTG-Gruppe die für die Behebung der Mängel an den von ihr in Betrieb genommenen Eisenbahngüterwagen entstehenden Kosten zu tragen. Gleiches gilt, wenn die VTG-Gruppe die Behebung von Mängeln wegen Verjährung der Gewährleistungsansprüche nicht mehr verlangen kann. Ohne eine Behebung vorhandener Mängel bestünde zudem die Möglichkeit, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden die Betriebser-



laubnis für die fehlerhaften Eisenbahngüterwagen zurückzieht. Die Verpflichtung zur Beseitigung solcher Mängel an in Serie produzierten und von der VTG-Gruppe bezogenen Eisenbahngüterwagen oder eine Untersagung, solche Eisenbahngüterwagen weiter einzusetzen, könnte sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG-Gruppe unterliegt vielfältigen umweltrechtlichen Anforderungen, und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie einer Haftung für deren Nichteinhaltung oder für Altlasten ausgesetzt ist.***

Die VTG-Gruppe unterliegt mit sämtlichen Geschäftsbereichen und in allen Ländern, in denen sie tätig ist, umfangreichen Gesetzen, anderen Rechtsakten, technischen Regeln und Standards zum Schutz von Umwelt und Gesundheit. Diese Vorschriften betreffen u. a. die Begrenzung von Luftverunreinigungen und Lärm, Einleitungen in über- und unterirdische Gewässer, sonstige Emissionen in die Umwelt, Anlagen- und Betriebssicherheit, die Erzeugung, Handhabung, Lagerung und den Transport von Gefahrstoffen, die Behandlung und die Verwertung oder Beseitigung von Abfällen sowie die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften am Arbeitsplatz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen und sonstige Vorschriften zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit. Diese Regelungen werden beständig weiterentwickelt und zum Teil verschärft und fordern entsprechend einem fortschreitenden Stand der Technik fortdauernd Anpassungs- und Nachrüstungsmaßnahmen bei Anlagen und Betrieb, die mit teilweise erheblichen Investitionen verbunden sein können. Dieses Risiko kann von der VTG-Gruppe nicht beeinflusst und auch nicht prognostiziert werden. Die mit der Erfüllung solcher Vorgaben verbundenen Aufwendungen können die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe erheblich beeinträchtigen.

Die genannten umweltrechtlichen Vorschriften können ferner dazu führen, dass die VTG-Gruppe Verunreinigungen, Ablagerungen oder sonstige Auswirkungen der Emissionen von Chemikalien untersuchen, beseitigen oder beschränken muss. Insbesondere Kontaminationen des Bodens und des Grundwassers können zu erheblichen Kosten für Untersuchung und Sanierung führen, unabhängig davon, ob die VTG-Gruppe diese Verunreinigungen verursacht hat. Sanierungsrisiken sind vor allem an den Standorten der drei Eisenbahnreparaturwerke in Brühl, Deutschland, und Joigny und Libercourt, Frankreich, bekannt, auch wenn hier derzeit aus Sicht der VTG-Gruppe keine Anhaltspunkte für konkrete Sanierungsnotwendigkeiten bestehen. Sollte die VTG-Gruppe dennoch zu Sanierungsmaßnahmen herangezogen werden, kann dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe haben.

***Die VTG-Gruppe unterhält langjährige Geschäftsbeziehungen zu wichtigen Kunden. Störungen oder Kündigungen dieser Geschäftsbeziehungen könnten sich negativ auf die Auftragslage und den Umsatz der VTG-Gruppe auswirken.***

Die VTG-Gruppe unterhält zu wichtigen Kunden, insbesondere aus der Chemie- und Mineralölindustrie, gute und langjährige Geschäftsbeziehungen, infolge derer die VTG-Gruppe bei diesen Kunden nach Ansicht der Gesellschaft eine gute Reputation besitzt. Zudem sind zahlreiche Kunden von der Sachkenntnis der VTG-Gruppe und ihrer Mitarbeiter überzeugt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass solche Geschäftsbeziehungen infolge von Unfällen, Personal- oder Strategiewechsels der Kunden oder auch Preissteigerungen gestört und infolge dessen in Frage gestellt werden. Des Weiteren könnten wichtige Kunden die mit der VTG-Gruppe bestehenden Verträge nicht — wie häufig üblich — über die Vertragslaufzeit hinaus verlängern, sondern kündigen. Da ein Großteil der Verträge der VTG-Gruppe derzeit Restlaufzeiten zwischen einem und drei Jahren haben, könnten Störungen von Geschäftsbeziehungen oder Vertragskündigungen durch Kunden der VTG-Gruppe zu einem Auftragsrückgang, einer geringeren Auslastung und damit zu einem Umsatzrückgang bei der VTG-Gruppe führen, was sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken könnte.

***Bei der Waggon- und Tankcontainerplanung kann das Nachfrageverhalten falsch eingeschätzt werden, was zu Umsatz- und Gewinnrückgängen bei der VTG-Gruppe führen kann.***

Für den Erfolg der VTG-Gruppe ist eine hohe Auslastung der im Bestand der VTG-Gruppe vorhandenen Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer von grundlegender Bedeutung. Das Erzielen einer solchen hohen Auslastung bedarf einer nachfragegerechten Steuerung der Waggon- und Tankcontainerflotte, des Typs der angebotenen Transportmittel und der Sicherstellung der Verfügbarkeit von Eisenbahngüterwagen und Tankcontainern an den jeweils nachgefragten Orten. Die VTG-Gruppe versucht, den Einkauf auf die Nachfrage abzustimmen und die Verfügbarkeit von Eisenbahngüterwagen und Tankcontainern zu steuern. Diese Steuerung setzt die Vorgabe von richtigen Steuerungsparametern voraus. Diese beruhen auf Prognosen und Einschätzungen durch die VTG-Gruppe, die auf Erfahrungen in der Vergangenheit basieren, sich aber in der Zukunft als nicht zutreffend erweisen können. Sollten beispielsweise Kunden sich entschließen, eigene Wagenparks aufzubauen, könnten sich die Prognosen als falsch darstellen, weil wichtige Kunden wegfallen. Kommt es infolge einer fehlerhaften Prognose zu einem Kapazitätsüberhang und sind die Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer nicht

genügend ausgelastet, hat dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage der VTG-Gruppe. Sind die Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer nicht in der erforderlichen Zahl verfügbar oder entsprechen die angebotenen Typen nicht der Nachfrage der Kunden der VTG, kann dies zu Rückgängen von Umsätzen und dem Verlust von Marktanteilen führen und damit ebenfalls negative Auswirkungen auf die Ertragslage der VTG-Gruppe haben.

***Die VTG-Gruppe ist auf den unterbrechungsfreien Betrieb sowie die weitere Integration der Computer- und Datenverarbeitungssysteme angewiesen.***

Die Fähigkeit der VTG-Gruppe, ihren Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten, hängt vom effizienten und ununterbrochenen Betrieb ihrer Computer- und Datenverarbeitungssysteme ab. Denn die VTG-Gruppe setzt neben der für die Unterstützung der administrativen und operativen Geschäftsprozesse erforderlichen Standardsoftware auch eigens auf die Kerngeschäftsprozesse abgestimmte und selbst entwickelte Software ein. Diese Software ist über entsprechende Schnittstellen integriert. Sie wird permanent weiterentwickelt, modernisiert und den Geschäftsanforderungen der VTG-Gruppe angepasst. Sicherheits- und Notfallmaßnahmen sind in die Computer- und Datenverarbeitungssysteme implementiert.

Dennoch sind Computer- und Datenverarbeitungssysteme grundsätzlich für Störungen, Schäden, Stromausfälle, Computerviren, Brände und ähnliche Ereignisse anfällig. Eine Betriebsstörung oder Betriebsunterbrechung dieser Systeme, etwa im Rahmen einer Systemerweiterung, kann daher trotz vorgesehener Sicherungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Betriebsstörungen und Betriebsunterbrechungen der von der VTG-Gruppe genutzten Computer- und Datenverarbeitungssysteme können die Fähigkeit der VTG-Gruppe, ihre administrativen und operativen Prozesse zu steuern und ein ausreichendes Controlling zu gewährleisten, beeinträchtigen und damit ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verschlechtern.

***Die VTG-Gruppe kann eine notwendige Expansion möglicherweise mangels geeigneter Akquisitionsobjekte nicht durchführen, den für eine Akquisition erforderlichen Kapitalbedarf nicht decken oder die mit der Akquisition und anschließenden Restrukturierung angestrebten Ziele nicht oder nicht wie gewünscht umsetzen.***

Es ist wesentlicher Teil der Konzernstrategie der VTG-Gruppe, auch in Zukunft nicht nur organisch, sondern auch durch ausgewählte Akquisitionen zu wachsen. Da auf dem Markt für Schienengüterverkehr lediglich eine begrenzte Anzahl von Wettbewerbern im In- und Ausland tätig ist und nur in begrenztem Umfang für eine Akquisition geeignete Wagenparks vorhanden sind, ist nicht gewährleistet, dass geeignete Akquisitionsobjekte identifiziert oder zu attraktiven Konditionen erworben werden können. Sollten Akquisitionen nicht umgesetzt werden können oder stattdessen von Wettbewerbern vorgenommen werden, könnte sich dies negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

Mit der Durchführung von Akquisitionen und einer gegebenenfalls erforderlichen Restrukturierung sind ebenfalls Risiken verbunden. So besteht bei Akquisitionen das Risiko, dass aus Sicht des Marktes ein zu hoher Preis bezahlt wird, sich die Akquisition als weniger erfolgreich als erwartet erweist, sich das erworbene Unternehmen wirtschaftlich nicht wie erwartet im Markt entwickelt oder die mit dem Erwerb des Unternehmens oder des Wagenparks verfolgten Umsatz- und Ertragsziele nicht erreicht werden. Außerdem besteht bei jeder Akquisition das Risiko, dass das erworbene Unternehmen oder der Wagenpark nicht wie geplant oder nur zu höheren als den ursprünglich geplanten Kosten in die VTG-Gruppe integriert werden kann und beabsichtigte Synergieeffekte nicht oder nicht in geplantem Umfang erzielt werden können. Des Weiteren besteht das Risiko, dass im Anschluss an die Akquisition durchzuführende Restrukturierungen sich nicht oder nicht wie gewünscht umsetzen lassen oder diesbezüglich aufgelegte Effizienzsteigerungsprogramme nicht erfolgreich sind. Sämtliche dieser vorstehenden Faktoren könnten sich negativ auf die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG-Gruppe ist Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken ausgesetzt.***

Die VTG-Gruppe schließt einen geringen Teil (ca. 6 bis 7 %) ihrer europa- und weltweiten Geschäfte in Fremdwährungen, insbesondere in US-Dollar, ab. Die VTG-Gruppe ist damit den Auswirkungen von Schwankungen des US-Dollar-Kurses ausgesetzt und unterliegt infolgedessen einem Wechselkursrisiko. Obwohl die VTG-Gruppe zur Absicherung gegen kurz- und mittelfristige Wechselkursschwankungen Währungssicherungsgeschäfte abschließt, ist eine Absicherung gegen Wechselkursschwankungen nicht vollumfänglich möglich. Weiterhin besteht ein Wechselkursrisiko, da die Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe dadurch beeinflusst wird, dass die Finanzangaben in den in der jeweiligen Landeswährung erstellten Abschlüssen der konsolidierten Beteiligungsgesellschaften im Rahmen der Konsolidierung in den Euro als Konzernwährung umgerechnet



werden (Translationseffekt). Dies betrifft insbesondere die Tochtergesellschaften in der Schweiz und Großbritannien und damit die in den Währungen Schweizer Franken und Britisches Pfund aufgestellten Abschlüsse dieser Tochtergesellschaften. Infolge einer langfristigen nachteiligen Wechselkursentwicklung könnten sich die vorstehenden Wechselkursrisiken realisieren und sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

Die VTG-Gruppe ist darüber hinaus einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt, da viele ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel verzinst sind. Zinssatzschwankungen können sich auf die Höhe der Zinszahlungen für bestehende Schulden sowie auf die Kosten für Refinanzierungen auswirken. Auch wenn die VTG-Gruppe derzeit einen wesentlichen Teil ihres derzeitigen Zinsrisikos durch geeignete Maßnahmen absichert, könnten sich künftige Zinserhöhungen aufgrund der bestehenden Verschuldung der VTG-Gruppe negativ auf das Finanzergebnis der VTG-Gruppe auswirken.

***Die VTG-Gruppe unterliegt dem Risiko, nicht im erforderlichen Umfang qualifiziertes Personal für ihre Geschäftsbereiche einstellen oder halten zu können.***

Das Angebot von Transportdienstleistungen auf den Märkten für Schienengüter- und Intermodalverkehr erfordert hoch qualifiziertes Personal. In den vergangenen Jahren herrschte ein intensiver Wettbewerb um Mitarbeiter mit wissenschaftlichem, technischem oder branchenspezifischem Fachwissen. Um die steigenden Anforderungen ihrer Kunden erfüllen zu können, ist die VTG-Gruppe zunehmend darauf angewiesen, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu finden und diese langfristig an sich zu binden. Für den Fall einer hohen Mitarbeiterfluktuation bzw. eines Abwerbens von Fachteams durch Wettbewerber oder Unternehmen aus ähnlichen Branchen ist es zudem möglich, dass eine Anwerbung neuer Mitarbeiter nicht unverzüglich erfolgen oder zusätzliche Kosten verursachen kann. Der Verlust von qualifizierten Mitarbeitern oder anhaltende Schwierigkeiten bei der Einstellung geeigneter Mitarbeiter könnten dazu führen, dass es der VTG-Gruppe nicht gelingt, die wachsenden Anforderungen ihrer Kunden zu erfüllen, was ihre Geschäftstätigkeit beeinträchtigen würde.

***Die VTG Deutschland GmbH ist Beteiligte der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder. Die Beteiligung an der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder kann im Falle ihrer Kündigung zu erheblichen Zahlungsverpflichtungen und infolge dessen zu Umstrukturierungshemmnissen innerhalb der VTG-Gruppe führen.***

Die VTG Deutschland GmbH ist die einzige Gesellschaft der VTG-Gruppe, die aus historischen Gründen Beteiligte der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder („VBL“), Karlsruhe, der größten Zusatzversorgungskasse des öffentlichen Dienstes, ist.

Die Beteiligung kann durch die VTG Deutschland GmbH unter Einhaltung einer Kündigungsfrist und durch die VBL nur bei Vorliegen bestimmter Kündigungsgründe beendet werden. Im Falle einer Kündigung des Beteiligungsverhältnisses ist in beiden Fällen ein stichtagsbezogener Gegenwert von der VTG Deutschland GmbH an die VBL zu leisten, der der Höhe nach die Zahlungsverpflichtungen der VBL gegenüber den Mitarbeitern, Rentenanwärtern und Rentnern, die nach der Kündigung aus dem Vermögen der VBL weiter zu bedienen sind, abdecken soll. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Beteiligung seitens der VTG Deutschland GmbH oder der VBL bei Eintritt eines Kündigungsgrundes künftig beendet wird. Im Falle einer Kündigung wäre für die aktiven und ehemaligen Mitarbeiter ein stichtagsbezogener Gegenwert in Höhe eines mittleren zweistelligen Euro-Millionenbetrags durch die VTG Deutschland GmbH an die VBL zu leisten, der die Vermögens- und Finanzlage der VTG-Gruppe nachteilig beeinflussen könnte.

Eine Kündigung durch die VBL kann insbesondere erfolgen, wenn ein wesentlicher Teil der Mitarbeiter der VTG Deutschland GmbH — auch im Rahmen gruppeninterner Umstrukturierungsmaßnahmen — auf eine andere Gesellschaft als neuen Arbeitgeber übergeht, der nicht an der VBL beteiligt ist. Da die VBL in einem solchen Fall berechtigt wäre, die Beteiligungsvereinbarung zu kündigen und die Zahlung des stichtagsbezogenen Gegenwerts zu verlangen, könnte die VTG-Gruppe von gruppeninternen Umstrukturierungsmaßnahmen aufgrund der Beteiligung der VTG Deutschland GmbH an der VBL absehen und infolgedessen an der Umsetzung mancher Umstrukturierungsmaßnahmen gehindert sein.

***Die VTG Deutschland GmbH könnte verpflichtet sein, erhebliche Sanierungsgelder an die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu zahlen, was sich negativ auf die Vermögenslage der VTG-Gruppe auswirken könnte.***

Die VBL erhebt seit dem Jahr 2002 ein sogenanntes Sanierungsgeld. Seit einer zum 1. Januar 2006 in Kraft getretenen Satzungsänderung wird dieses Sanierungsgeld auf Basis einer geänderten Berechnungsformel festgelegt. Aufgrund dieser Änderung der Berechnungsformel des Sanierungsgeldes resultieren für die VTG Deutsch-

land GmbH erhebliche Zuzahlungen. Die VTG Deutschland GmbH hat gegenüber der VBL Einspruch gegen die neue Berechnungsbasis eingelegt und einen Härtefallantrag zur Begrenzung des Sanierungsgeldes gestellt. Die VBL arbeitet aufgrund des Einspruchs an einer neuen Berechnungsbasis. Sollte die VBL dem Einspruch bzw. dem Härtefallantrag nicht entsprechen, wäre die VTG Deutschland GmbH zur Zahlung eines im Vergleich zur Vergangenheit deutlich erhöhten Sanierungsgeldes verpflichtet. Eine derartige Zahlungsverpflichtung könnte sich erheblich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

***Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die unterhaltenen Pensionspläne der VTG-Gruppe nicht durch ausreichende Rückstellungen gedeckt sind.***

Die Gesellschaften der VTG-Gruppe haben im Rahmen von Pensionsplänen gegenüber Teilen ihrer Mitarbeiter und ehemaliger Mitarbeiter Zusagen auf betriebliche Altersversorgung im Wege der Direktzusage gemacht. Aus der Historie der VTG-Gruppe ergibt sich ein erheblicher Rentnerbestand, für die die Gesellschaften nach Ansicht der Gesellschaft auf Basis der heutigen versicherungsmathematischen Annahmen ausreichende Rückstellungen gebildet haben. Die Höhe dieser Verpflichtungen basiert auf bestimmten versicherungsmathematischen Annahmen, zu denen etwa Diskontierungsfaktoren, die Lebenserwartung, der Rententrend und die künftige Gehaltsentwicklung zählen. Wenn die tatsächlichen Zahlungsverpflichtungen von diesen versicherungsmathematischen Annahmen abweichen, könnte dies zu einer erheblichen bilanziellen Erhöhung der Pensionsverpflichtungen und damit zur Verpflichtung zur Bildung höherer Pensionsrückstellungen führen. Dies könnte sich erheblich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe auswirken.

#### **ANGEBOTSBEZOGENE RISIKOFAKTOREN**

***Der Abgebende Aktionär könnte weiterhin wesentlichen Einfluss auf die VTG AG und ihre Geschäftstätigkeit ausüben und seine Interessen könnten mit den Interessen anderer Anleger kollidieren.***

Nach Abschluss des Angebots wird der Abgebende Aktionär, die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg), 54,8 % der Aktien der Gesellschaft halten (bzw. 48,0 %, sofern die Greenshoe-Option vollständig ausgeübt wird). Abhängig von der Präsenz auf der Hauptversammlung der VTG AG hat dieser Aktionär daher einen erheblichen Einfluss auf Beschlüsse, die in der Hauptversammlung der VTG AG gefasst werden. Jeder Aktionär beziehungsweise jede Aktionärsgruppe, der/die mehr als 50 % des auf einer Hauptversammlung vertretenen, stimmberechtigten Grundkapitals kontrolliert, ist in der Lage, einen mit einer einfachen Mehrheit zu fassenden Hauptversammlungsbeschluss herbeizuführen. Zu diesen Beschlüssen gehören die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern, bestimmte Beschlüsse über die Kapitalerhöhung, die Zustimmung zu bedeutenden Transaktionen und, vorbehaltlich einiger weniger Ausnahmen, Änderungen der Satzung der VTG AG. Dabei ist auch zu beachten, dass sich die Interessen der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) als Abgebender Aktionär nicht immer mit den Interessen der übrigen Aktionäre decken müssen. Darüber hinaus ist jeder Aktionär beziehungsweise jede Aktionärsgruppe, der/die mehr als 25 % des bei einer Hauptversammlung vertretenen, stimmberechtigten Grundkapitals kontrolliert, in der Lage, jeden Beschluss der Hauptversammlung, der mit einer Dreiviertel-Mehrheit gefasst werden muss, zu blockieren. Zu diesen Beschlüssen gehören Kapitalerhöhungen unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre, Kapitalherabsetzungen, die Schaffung eines genehmigten oder bedingten Kapitals, bestimmte Umwandlungsmaßnahmen wie Verschmelzungen und Spaltungen, die Liquidation der Gesellschaft oder die formwechselnde Umwandlung. In Abhängigkeit von der Präsenz in der Hauptversammlung der VTG AG könnte die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) diese Beschlüsse aufgrund der von ihr gehaltenen Stimmrechte fassen oder auch blockieren. Diese Konzentration des Aktienbesitzes könnte also unter anderem dazu führen, dass ein Kontrollwechsel bei der VTG AG erschwert wird, was sich negativ auf den Börsenkurs der VTG-Aktien auswirken könnte.

***Die Aussagekraft und Vergleichbarkeit der Finanzinformationen ist beschränkt und ermöglicht deshalb nur eingeschränkte Prognosen hinsichtlich der künftigen Entwicklung der VTG-Gruppe.***

Die VTG-Gruppe besteht in ihrer jetzigen rechtlichen Struktur erst seit relativ kurzer Zeit. Sie ist in ihrer derzeitigen Gestalt aus der Zusammenführung der von der VTG AG Alt geführten VTG-Gruppe Alt und der seit dem Jahr 2002 über Bewirtschaftungs- und Betriebsführungsverträge verbundenen Alstertor-Gruppe Ende des Jahres 2005 entstanden. Deswegen sind die Konzernabschlüsse der VTG AG für das Jahr 2006 und der VTG AG Alt für die Jahre 2005 und 2004 nur begrenzt miteinander vergleichbar. Die fehlende historische Einheit der VTG Gruppe während der Zeiträume, auf die sich die Konzernabschlüsse beziehen, schränkt die Aussagekraft der Finanzinformationen ein. Die Finanzinformationen ermöglichen somit nur eingeschränkte Prognosen hinsichtlich der künftigen Entwicklung der VTG-Gruppe.

***Der Kurs der Aktien der VTG AG könnte sich als volatil erweisen.***

Nach Durchführung des Angebots kann der Kurs der Aktien der VTG AG erheblichen Schwankungen unterliegen, insbesondere aufgrund von Schwankungen der tatsächlichen oder prognostizierten Betriebsergebnisse der VTG-Gruppe, Änderungen von Gewinnprognosen oder Nichterfüllung von Gewinnerwartungen von Investoren und Wertpapieranalysten, Einschätzungen von Investoren hinsichtlich des Erfolgs und der Auswirkungen des Angebots und der in diesem Prospekt beschriebenen Strategie sowie der Beurteilung der damit zusammenhängenden Risiken, Änderungen der allgemeinen Wirtschaftsbedingungen, Änderungen des Aktionärskreises sowie durch weitere Faktoren. Auch können generelle Schwankungen der Kurse oder eine Verschlechterung des allgemeinen Börsenumfelds zu einem Preisdruck auf die Aktien der VTG AG führen, ohne dass dafür notwendigerweise ein Grund im Geschäft oder in den Ertragsaussichten der VTG AG vorliegt.

***Die Aktien der VTG AG sind bisher nicht öffentlich gehandelt worden, und es besteht keine Gewähr, dass sich nach diesem Angebot ein liquider Handel entwickelt.***

Vor dem in diesem Prospekt beschriebenen Angebot der Aktien der VTG AG gab es keinen öffentlichen Handel in Aktien der VTG AG. Der Platzierungspreis im Rahmen des Angebots wird im Wege des Bookbuilding-Verfahrens von der Gesellschaft und dem Abgebenden Aktionär nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren festgesetzt und gibt nicht unbedingt Aufschluss über den Preis, zu dem die Aktien der Gesellschaft im Anschluss gehandelt werden. Es besteht keine Gewähr, dass der Angebotspreis dem Kurs entsprechen wird, zu dem die Aktien im Anschluss an das Angebot notiert werden, und dass sich nach diesem Angebot ein liquider Handel mit VTG-Aktien entwickeln und etablieren wird. Anleger werden unter Umständen nicht in der Lage sein, die Aktien der VTG AG zum Angebotspreis, zu einem höheren Kurs oder überhaupt zu verkaufen.

***Bei künftigen Kapitalerhöhungen besteht das Risiko einer Verwässerung der Stimmrechtsquote.***

Es besteht das Risiko, dass bei einer künftigen Kapitalerhöhung der Gesellschaft, auch wenn es sich dabei um eine Bezugsrechtskapitalerhöhung handelt, Aktionäre, sofern sie ihr Bezugsrecht nicht ausüben, anschließend nicht mehr mit gleichem prozentualem Stimmrechts- und Gewinnanteil an der Gesellschaft beteiligt sind. Falls ein Aktionär seine Bezugsrechte nicht ausübt, würde sich sein Anteil an der Gesellschaft in dem Verhältnis verwässern, den die Kapitalerhöhung im Verhältnis zum bisherigen Grundkapital der Gesellschaft ausmacht.

Außerdem kann die Hauptversammlung der Gesellschaft in bestimmten Fällen nach dem Aktiengesetz mit qualifizierter Mehrheit eine Kapitalerhöhung ohne Bezugsrecht beschließen. Aktionäre, denen die auszugebenden Aktien nicht angeboten werden, können in einem solchen Fall die Verwässerung ihres Anteils an der Gesellschaft nur dadurch verhindern, dass sie weitere Aktien unter Umständen zu höheren Preisen im Sekundärmarkt — etwa über die Börse — hinzuerwerben.

***Ein künftiger Verkauf einer erheblichen Anzahl von VTG-Aktien durch den Abgebenden Aktionär oder die Erwartung eines solchen Verkaufs könnte sich nachteilig auf den Kurs der VTG-Aktien auswirken.***

Nach Abschluss des Angebots wird der Abgebende Aktionär, die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg), 54,8 % (bzw. 48,0 %, sofern die Greenshoe-Option vollständig ausgeübt wird) der ausgegebenen Aktien der Gesellschaft halten. In Bezug auf diese Aktien wurden mit den Konsortialbanken Veräußerungsbeschränkungen vereinbart. Sollte der Abgebende Aktionär nach Ablauf dieser Veräußerungsbeschränkungen oder vorher mit entsprechender Zustimmung der Globalen Koordinatoren Aktien in erheblichem Umfang über die Börse verkaufen oder sollte sich auf dem Markt die Überzeugung herausbilden, dass es zu solchen Verkäufen kommen könnte, besteht die Möglichkeit, dass der Börsenkurs der VTG-Aktien fällt.

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

### VERANTWORTUNG FÜR DEN INHALT DES PROSPEKTS

Die VTG Aktiengesellschaft, Hamburg (die „Gesellschaft“ bzw. „VTG AG“, und zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften „VTG-Gruppe“), sowie Goldman, Sachs & Co. oHG, Frankfurt am Main, Deutschland, und UBS Limited, London, Vereinigtes Königreich, (zusammen die „Globalen Koordinatoren“) sowie die UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG) und M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien (zusammen mit den Globalen Koordinatoren die „Konsortialbanken“) übernehmen gemäß § 5 Abs. 4 des Wertpapierprospektgesetzes die Verantwortung für den Inhalt dieses Prospekts (der „Prospekt“) und erklären, dass ihres Wissens die Angaben in diesem Prospekt richtig sind und keine wesentlichen Umstände ausgelassen worden sind, sowie dass sie die erforderliche Sorgfalt haben walten lassen, um sicherzustellen, dass die in diesem Prospekt gemachten Angaben ihres Wissens richtig und keine Tatsachen ausgelassen worden sind, die die Aussage des Prospekts wahrscheinlich verändern können. Unbeschadet § 16 WpPG sind weder die Gesellschaft noch die Konsortialbanken verpflichtet, den Prospekt zu aktualisieren.

### GEGENSTAND DES PROSPEKTS

Gegenstand dieses Prospekts für Zwecke des öffentlichen Angebots sind bis zu 11.116.667 auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von jeweils EUR 1,00 und voller Gewinnanteilsberechtigung ab dem 1. Januar 2007, und zwar

- bis zu 8.888.889 Aktien aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen,
- bis zu 777.778 Aktien aus dem Eigentum der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) (der „Abgebende Aktionär“) und
- bis zu 1.450.000 Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung (im Folgenden die „Angebotenen Aktien“).

Gegenstand dieses Prospekts für Zwecke der Börsenzulassung zum Handel im amtlichen Markt mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des amtlichen Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse sind 12.500.000 auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der Gesellschaft (bisheriges Grundkapital) sowie bis zu 8.888.889 neue Aktien aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, jeweils mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von EUR 1,00 und voller Gewinnanteilsberechtigung ab dem 1. Januar 2007 (gesamtes Grundkapital).

### ZUKUNFTSGERICHTETE AUSSAGEN

Dieser Prospekt enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen. In die Zukunft gerichtete Aussagen sind alle Aussagen, die sich nicht auf historische Tatsachen und Ereignisse beziehen und solche in die Zukunft gerichteten Formulierungen wie „glaubt“, „schätzt“, „geht davon aus“, „erwartet“, „nimmt an“, „prognostiziert“, „beabsichtigt“, „könnte“, „wird“ oder „sollte“, oder Formulierungen ähnlicher Art enthalten. Diese Formulierungen sind an zahlreichen Stellen in diesem Prospekt zu finden, insbesondere aber in den Abschnitten „Risikofaktoren“, „Geschäftstätigkeit“ sowie „Aussichten“ und immer dort, wo der Prospekt Angaben über die Absichten, Überzeugungen oder gegenwärtigen Erwartungen der Gesellschaft in Bezug auf ihre zukünftige finanzielle Ertragsfähigkeit, Pläne, Liquidität, Geschäftsaussichten der VTG-Gruppe, Wachstum, Strategie und Profitabilität sowie die wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen, denen die VTG-Gruppe ausgesetzt ist, enthält.

Solche in die Zukunft gerichteten Aussagen unterliegen Risiken und Ungewissheiten, da sie sich auf zukünftige Ereignisse beziehen und auf gegenwärtigen Annahmen der Gesellschaft basieren, die gegebenenfalls in der Zukunft nicht oder nicht wie angenommen eintreten werden. Die Gesellschaft weist darauf hin, dass solche zukunftsgerichteten Aussagen keine Garantie für die Zukunft sind; die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Finanzlage und der Profitabilität der VTG-Gruppe sowie der Entwicklung der wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen können wesentlich von denjenigen abweichen (insbesondere negativer ausfallen), die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden. Selbst wenn die tatsächlichen Ergebnisse der VTG-Gruppe, einschließlich der Finanzlage und Profitabilität sowie der wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen, mit den zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Prospekt übereinstimmen sollten, kann nicht gewährleistet werden, dass dies auch weiterhin in der Zukunft der Fall sein wird.



## STATISTISCHE DATEN, MARKTDATEN UND SCHÄTZUNGEN

Der Prospekt enthält statistische Daten und Voraussagen und andere von Dritten veröffentlichte Informationen, die Branchenpublikationen und anderen Studien entnommen oder daraus abgeleitet wurden. Dabei handelt es sich um die folgenden Quellen:

- BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., (DLR) / Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik der Universität Bremen (ISL): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr — Mittelfristprognose Winter 2006/2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Januar 2007;
- Die TOP 100 der Logistik, 4. Auflage 2006;
- Europäische Kommission: European Energy and Transport — Trends to 2030 — update 2005 (zitiert als European Energy and Transport (2005));
- GCU Office, Büro zur Verwaltung des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV), Aktualisierte Beitrittsliste zum 1. Januar 2007, abrufbar unter [www.gcuoffice.org/adherent resultat.php](http://www.gcuoffice.org/adherent_resultat.php);
- Gemeinsame Erklärung von UIC, ERFA und UIP zu den jüngsten Vorschlägen der EU-Kommission zum Thema Wagenhalter (Joint Statement of UIC, ERFA and UIP with regard to recent proposals of the EU Commission on Wagon Keeper Issues) vom 19. Januar 2007;
- Koster/Bogaerts/Geertsma, ITCO-Studie „Longer-term trends and developments of the tank container industry“, August 2006;
- Presseinformation der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) vom 5. Februar 2007;
- Russian Rail Freight Transport Report Q4 2006, Business Monitor International (2007);
- SCI-Studie „Der Markt für Güterwagen in Europa“, 2004;
- SCI-Studie „Der weltweite Markt für Güterwagen“, 2006;
- Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung Eisenbahngüterverkehr, Jahr 2006 vom 15. Februar 2007;
- United States Transport Report Q1 / 2007, Business Monitor International (2007);
- VCI — Quartalsbericht: Bericht zur wirtschaftlichen Lage der chemischen Industrie im 4. Quartal 2006; und
- [www.uiprail.org](http://www.uiprail.org) (Homepage der Union Internationale des Wagons Privés — Internationale Privatgüterwagen-Union).

Diese Informationen wurden von der Gesellschaft im Prospekt korrekt wiedergegeben, und es wurden — soweit es der Gesellschaft bekannt ist und sie dies aus den von Dritten veröffentlichten Informationen ableiten konnte — keine Fakten vorenthalten, die die reproduzierten Informationen inkorrekt oder irreführend gestalten würden. Anleger sollten jedoch berücksichtigen, dass die von Dritten veröffentlichten Informationen von der Gesellschaft nicht verifiziert worden sind. Die Gesellschaft kann daher keine Verantwortung für die Richtigkeit der öffentlichen Quellen entnommenen Daten, Schätzungen oder sonstiger Informationen übernehmen. Dieser Prospekt enthält außerdem Schätzungen von Marktdaten und daraus abgeleitete Informationen, die keiner unabhängigen Quelle entnommen werden konnten. Diese Informationen beruhen auf internen Schätzungen der Gesellschaft und können daher von den Einschätzungen der Wettbewerber der VTG-Gruppe oder von zukünftigen Erhebungen durch unabhängige Quellen abweichen.

Die Gesellschaft empfiehlt, für eine vollständigere Erörterung der Faktoren, welche die zukünftige Geschäftsentwicklung der VTG-Gruppe und die Märkte, in denen die VTG-Gruppe tätig ist, beeinflussen könnten, insbesondere die Abschnitte „Risikofaktoren“, „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“, „Markt und Wettbewerb“ und „Geschäftstätigkeit“ in diesem Prospekt zu lesen. Auf Grund dieser Risiken, Ungewissheiten und Annahmen könnten die zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Prospekt nicht eintreffen. Weder die Gesellschaft noch die Konsortialbanken übernehmen eine Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Die Verpflichtung der Gesellschaft nach § 16 WpPG bleibt unberührt.

## **EINSEHBARE DOKUMENTE**

Während der Gültigkeitsdauer des Prospekts können Kopien folgender Unterlagen in Papierform während der üblichen Geschäftszeiten bei der Gesellschaft, Nagelsweg 34, 20097 Hamburg eingesehen werden:

- die Satzung der VTG AG;
- der ungeprüfte IFRS-Konzern-Zwischenabschluss der VTG AG zum 31. März 2007;
- der geprüfte IFRS-Konzernabschluss der VTG AG für das am 31. Dezember endende Geschäftsjahr 2006;
- der geprüfte IFRS-Konzernabschluss der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005;
- die geprüften IFRS-Konzernabschlüsse der VTG AG Alt für die am 31. Dezember endenden Geschäftsjahre 2005 und 2004;
- der geprüfte HGB-Jahresabschluss der VTG AG für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr; und
- die geprüften HGB-Jahresabschlüsse der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für die Rumpfgeschäftsjahre vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/I) und vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/II).

Künftige Geschäftsberichte und Zwischenberichte der Gesellschaft werden auf der Internetseite der Gesellschaft und im Unternehmensregister öffentlich zugänglich sowie bei der Gesellschaft und der in diesem Prospekt genannten Zahlstelle (siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft — Bekanntmachungen, Zahlstelle“) erhältlich sein. Die Geschäftsberichte werden außerdem im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht werden.

## **HINWEIS ZU WÄHRUNGS- UND FINANZANGABEN**

Die in diesem Prospekt enthaltenen Beträge in „EUR“ oder „Euro“ beziehen sich auf die gesetzliche Währung der Bundesrepublik Deutschland seit dem 1. Januar 1999. In diesem Prospekt enthaltene Beträge in „\$“, „USD“, „US\$“ oder „US-Dollar“ beziehen sich auf die gesetzliche Währung der Vereinigten Staaten von Amerika (die „USA“). In diesem Prospekt enthaltene Beträge in „£“, „GB£“, „GBP“ oder „Britischen Pfund“ beziehen sich auf die gesetzliche Währung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland („UK“). In diesem Prospekt enthaltene Beträge in „FRS“, „CHF“ oder „Schweizer Franken“ beziehen sich auf die gesetzliche Währung der Schweiz.

Die in diesem Prospekt enthaltenen Finanzdaten entstammen den HGB-Jahresabschlüssen der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr und für die Rumpfgeschäftsjahre vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/I) und vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/II), den IFRS-Konzernabschluss der VTG AG für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 und den IFRS-Konzernabschluss der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005, den IFRS-Konzernabschlüssen der VTG AG Alt für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2004 und zum 31. Dezember 2005 sowie dem ungeprüften Konzern-Zwischenabschluss der Gesellschaft für den zum 31. März 2007 endenden Dreimonatszeitraum. Sofern in diesem Prospekt Finanzdaten als „ungeprüft“ angegeben werden, bedeutet dies, dass sie keiner Prüfung im Sinne von Ziffer 20.6 des Anhangs I zur Verordnung (EG) Nr. 809/2004 der Europäischen Kommission unterzogen wurden.

## **GESETZLICHE ABSCHLUSSPRÜFER**

Die Jahresabschlüsse der VTG AG für das Geschäftsjahr 2006 und der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für die Rumpfgeschäftsjahre vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/I) und vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 (Rumpfgeschäftsjahr 2005/II), der Konzernabschluss der VTG AG für das Geschäftsjahr 2006 und der Konzernabschluss der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 sowie die Konzernabschlüsse der VTG AG Alt für die Geschäftsjahre 2005 und 2004 wurden von der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, New-York-Ring 13, 22297 Hamburg („PwC“), jeweils geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Hauptversammlung der Gesellschaft hat am 18. April 2007 PwC ebenfalls für das Geschäftsjahr 2007 als Abschlussprüfer bestellt. PwC ist Mitglied der deutschen Wirtschaftsprüferkammer.



## **RUNDUNGSDIFFERENZEN BEI FINANZINFORMATIONEN**

Die Finanzinformationen, sonstigen Zahlen und Prozentangaben, die in diesem Prospekt enthalten sind, sind kaufmännisch gerundet worden. Aufgrund von Rundungsdifferenzen ist es möglich, dass sich die Finanzinformationen, sonstigen Zahlen und Prozentangaben nicht aufaddieren und dass die Prozentangaben in der Summe nicht zwingend 100 % ergeben.

## DAS ANGEBOT

### GEGENSTAND DES ANGEBOTS

Gegenstand dieses Angebots (einschließlich einer eventuellen Mehrzuteilung) sind auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) der Gesellschaft mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von jeweils EUR 1,00 und voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007, bestehend aus

- bis zu 8.888.889 Aktien aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen;
- bis zu 777.778 Aktien aus dem Eigentum der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. (Luxemburg) (der „Abgebende Aktionär“); und
- bis zu 1.450.000 Aktien aus dem Eigentum des Abgehenden Aktionärs im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung (zusammen die „Angebotenen Aktien“). Diese Aktien werden der UBS Limited für Rechnung der Konsortialbanken im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung im Wege eines unentgeltlichen Wertpapierdarlehens zur Verfügung gestellt.

Der auf die Angebotenen Aktien entfallende anteilige Betrag des Grundkapitals der Gesellschaft beträgt insgesamt bis zu EUR 11.116.667. Im Rahmen des Angebots werden damit bis zu 52,0 % der Aktien der Gesellschaft angeboten.

Das in Euro durchzuführende Angebot besteht aus einem öffentlichen Angebot der Angebotenen Aktien in der Bundesrepublik Deutschland und einer internationalen Privatplatzierung in anderen Jurisdiktionen. In den Vereinigten Staaten von Amerika („USA“) werden die Aktien Qualified Institutional Buyers im Rahmen einer Privatplatzierung gemäß Rule 144A nach dem United States Securities Act von 1933 in seiner derzeit gültigen Fassung („Securities Act“) angeboten. Außerhalb der USA erfolgt das Angebot gemäß Regulation S des Securities Act.

### BETEILIGUNG DES ABGEBENDEN AKTIONÄRS AM ANGEBOT

Vor Durchführung des Angebots wird das Grundkapital der Gesellschaft zu 100 % von dem Abgehenden Aktionär gehalten (siehe „*Allgemeine Angaben über die Gesellschaft – Entwicklung und Struktur der VTG-Gruppe*“ und „*Aktionärsstruktur und Beteiligungsprogramme*“). Das Bezugsrecht des Abgehenden Aktionärs soll in dem voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu fassenden Beschluss zur Erhöhung des Grundkapitals gegen Bareinlagen ausgeschlossen werden.

Der Abgehende Aktionär beabsichtigt, bis zu 777.778 Aktien im Rahmen des Angebots zu verkaufen (ohne Mehrzuteilung). Zusätzlich haben die Konsortialbanken die Option, im Zusammenhang mit einer eventuellen Mehrzuteilung bis zu 1.450.000 Aktien von dem Abgehenden Aktionär zu erwerben (nachfolgend auch als „Greenshoe-Option“ bezeichnet; siehe „*– Allgemeine und besondere Angaben über die Aktien*“). Der Abgehende Aktionär wird daher nach Durchführung des Angebots (unter Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien) etwa 54,8 % (bzw. 48,0 %, sofern die Greenshoe-Option vollständig ausgeübt wird) des Grundkapitals der Gesellschaft halten.

### PREISSPANNE, ANGEBOTSZEITRAUM, PLATZIERUNGSPREIS UND ZUTEILUNG

Die Preisspanne beträgt EUR 16,00 bis EUR 20,00. Das Angebot, im Rahmen dessen Kaufangebote für die Aktien innerhalb der vorstehenden Preisspanne abgegeben werden können, beginnt voraussichtlich am 15. Juni 2007 und endet voraussichtlich am 27. Juni 2007. Kaufangebote von Privatanlegern für das öffentliche Angebot in der Bundesrepublik Deutschland können während des Angebotszeitraums bei den deutschen Niederlassungen der Konsortialbanken abgegeben werden, die diese freibleibend entgegen nehmen. Kaufangebote können innerhalb der Preisspanne mit einem Preislimit versehen werden und müssen auf glatte Eurobeträge oder volle 50 Eurocents lauten. Am letzten Tag des Angebotszeitraums wird die Abgabe von Kaufangeboten für Privatanleger bis 12:00 Uhr MESZ und für institutionelle Anleger bis 14:00 Uhr MESZ möglich sein.

Die Gesellschaft und der Abgehende Aktionär behalten sich nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren das Recht vor, die Anzahl der Angebotenen Aktien zu verringern oder zu erhöhen, die obere oder untere Begrenzung der Preisspanne zu verringern oder zu erhöhen oder den Angebotszeitraum zu verlängern oder zu verkürzen. Die Zahl der Angebotenen Aktien kann höchstens bis zu der Gesamtzahl von Aktien, für die die Zulassung zum amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse beantragt wird, erhöht werden. Sofern von der Möglichkeit, die Angebotsbedingungen zu ändern, Gebrauch gemacht wird, wird die Änderung über

elektronische Medien und, sofern nach dem Wertpapierprospektgesetz erforderlich, als Ad hoc-Mitteilung und als Nachtrag zu diesem Prospekt veröffentlicht. Eine individuelle Unterrichtung der Anleger, die Kaufangebote abgegeben haben, erfolgt nicht. Die Veränderungen der Zahl der Angebotenen Aktien oder der Preisspanne oder die Verlängerung oder Verkürzung des Angebotszeitraums führen nicht zur Ungültigkeit bereits abgegebener Kaufangebote. Anleger, die vor der Veröffentlichung eines Nachtrags eine auf den Erwerb der Angebotenen Aktien gerichtete Willenserklärung abgegeben haben, können diese gemäß § 16 Abs. 3 des Wertpapierprospektgesetzes innerhalb einer Frist von zwei Werktagen nach Veröffentlichung des Nachtrags widerrufen, sofern noch keine Erfüllung eingetreten ist. Statt eines Widerrufs besteht die Möglichkeit, bis zur Veröffentlichung des Nachtrags abgegebene Kaufangebote innerhalb von zwei Werktagen nach der Veröffentlichung des Nachtrags abzuändern oder neue limitierte oder unlimitierte Kaufangebote abzugeben. Zu Fällen einer vorzeitigen Beendigung des Angebots im Zusammenhang mit einem Rücktritt der Konsortialbanken vom Übernahmevertrag siehe „*Aktienübernahme — Rücktritt / Haftungsfreistellung*“.

Nach Ablauf des Angebotszeitraums wird der Platzierungspreis und die endgültige Zahl der Angebotenen Aktien, die im Rahmen des Angebots zu dem Platzierungspreis platziert wird, von der Gesellschaft und dem Abgebenden Aktionär nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren mit Hilfe des im Bookbuilding-Verfahren erstellten sogenannten Orderbuchs gemeinsam festgelegt. Grundlage dieses Bookbuilding-Verfahrens wird die Preisspanne sein. Der Preisfestsetzung liegen die im Orderbuch gesammelten Kaufangebote zugrunde, die von Investoren während des Angebotszeitraums abgegeben wurden. Diese Kaufangebote werden nach dem gebotenen Preis, der Anzahl der von den Investoren gezeichneten Angebotenen Aktien sowie nach dem erwarteten zeitlichen Investitionshorizont der betreffenden Investoren ausgewertet. Die Festsetzung des Platzierungspreises und der endgültigen Zahl der Angebotenen Aktien, die im Rahmen des Angebots platziert werden, erfolgt auf dieser Grundlage zum einen im Hinblick auf eine angestrebte Erlösmaximierung. Zum anderen wird berücksichtigt, ob der Platzierungspreis und die Zahl der endgültig zu platzierenden Angebotenen Aktien angesichts der sich aus dem Orderbuch ergebenden Nachfrage nach den Aktien der Gesellschaft vernünftigerweise die Aussicht auf eine stabile Entwicklung des Aktienkurses im Zweitmarkt erwarten lassen. Dabei wird nicht nur den von den Investoren gebotenen Preisen und der Zahl der zu einem bestimmten Preis Aktien nachfragenden Investoren Rechnung getragen. Vielmehr werden auch die Zusammensetzung des Aktionärskreises der Gesellschaft (sogenannter Investoren-Mix), die sich bei der zu einem bestimmten Preis möglichen Zuteilung ergibt, und das erwartete Investorenverhalten berücksichtigt.

Kaufangebote durch Anleger sind bis zum Ende des Angebotszeitraums frei widerruflich. Nach Festlegung des Platzierungspreises und der endgültigen Zahl der Angebotenen Aktien, die im Rahmen des Angebots platziert werden, werden die Angebotenen Aktien aufgrund der dann vorliegenden Angebote an Anleger zugeteilt. Der Platzierungspreis und die endgültige Zahl der im Rahmen des Angebots platzierten Angebotenen Aktien werden voraussichtlich am 27. Juni 2007 im Wege einer Ad hoc-Mitteilung über ein elektronisch betriebenes Informationssystem und unter der Internetadresse der Gesellschaft sowie voraussichtlich am 29. Juni 2007 durch Bekanntmachung in der Frankfurter Allgemeine Zeitung veröffentlicht. Anleger, die ihr Kaufangebot über eine Konsortialbank erteilt haben, können den Platzierungspreis sowie die Anzahl der ihnen jeweils zugeteilten Angebotenen Aktien voraussichtlich am 28. Juni 2007 bei dieser Konsortialbank erfragen. Sonstigen Anlegern werden diese Informationen von den Instituten mitgeteilt, bei denen sie ihren Zeichnungsauftrag erteilt haben. An diesem Tag werden die Aktien der VTG AG auch erstmals an der Börse notiert. Die buchmäßige Lieferung der zugeteilten Angebotenen Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises erfolgt voraussichtlich am 2. Juli 2007. Insbesondere für den Fall, dass das Platzierungsvolumen nicht ausreicht, um sämtliche Kaufangebote zum Platzierungspreis zu bedienen, behalten sich die Konsortialbanken vor, Kaufangebote nicht oder nur teilweise anzunehmen. Ein Kaufvertrag über die Angebotenen Aktien kommt mit der Zuteilung an den jeweiligen Anleger zustande.

## **PROVISIONEN UND STEUERN**

Für den Kauf von Angebotenen Aktien wird eine bankübliche Provision berechnet. Zu den steuerlichen Auswirkungen siehe „*Besteuerung in der Bundesrepublik Deutschland — Besteuerung der Aktionäre*“.

## **ZEITPLAN FÜR DAS ANGEBOT**

Dem Angebot liegt folgender voraussichtlicher Zeitplan zugrunde:

14. Juni 2007 ..... Billigung des Prospekts durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht;  
Veröffentlichung des Prospekts auf der Internetseite der Gesellschaft.
15. Juni 2007 ..... Beginn des Angebotszeitraums;  
Mitteilung über die Veröffentlichung des Prospekts und Veröffentlichung des Angebots in der Frankfurter Allgemeine Zeitung.
27. Juni 2007 ..... Zulassungsbeschluss der Frankfurter Wertpapierbörse;  
Ende des Angebotszeitraums für Privatanleger um 12:00 Uhr MESZ und für institutionelle Anleger um 14:00 Uhr MESZ;  
Preisfestsetzung und Zuteilung; Veröffentlichung des Platzierungspreises und der endgültigen Zahl der Angebotenen Aktien als Ad hoc-Mitteilung über ein elektronisch betriebenes Informationssystem und auf der Internetseite der Gesellschaft.
28. Juni 2007 ..... Veröffentlichung des Zulassungsbeschlusses der Frankfurter Wertpapierbörse in der Frankfurter Allgemeine Zeitung;  
Notierungsaufnahme der Aktien; erster Handelstag.
29. Juni 2007 ..... Veröffentlichung des Platzierungspreises und der endgültigen Zahl der Angebotenen Aktien in der Frankfurter Allgemeine Zeitung.
2. Juli 2007 ..... Buchmäßige Lieferung der Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises.

Dieser Prospekt wird auf der Internetseite der Gesellschaft unter [www.vtg.de](http://www.vtg.de) veröffentlicht. Der Prospekt wird außerdem während der üblichen Geschäftszeiten bei der Gesellschaft, Nagelsweg 34, 20097 Hamburg, und den Konsortialbanken (Goldman, Sachs & Co. oHG, Messeturm, Friedrich-Ebert-Anlage 49, 60308 Frankfurt am Main, UBS Limited, c/o UBS Deutschland AG, Stephanstraße 14-16, 60313 Frankfurt am Main, UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG), Arabellastraße 12, 81925 München, und M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Ferdinandstraße 75, 20095 Hamburg) kostenlos erhältlich sein.

## **ALLGEMEINE UND BESONDERE ANGABEN ÜBER DIE AKTIEN**

### ***Rechtliche Grundlagen der Aktien der VTG AG***

Die neuen Angebotenen Aktien werden durch eine von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließende Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen gemäß §§ 182 ff AktG geschaffen. Die weiteren zuzulassenden Aktien der Gesellschaft, die das bisherige Grundkapital der VTG AG bilden, stammen aus dem Formwechsel der Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft gemäß §§ 190 ff, 238 ff Umwandlungsgesetz vom 25. September 2006 und aus einer Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln gemäß §§ 207 ff AktG vom 22. Mai 2007 (siehe „*Angaben über das Kapital der Gesellschaft – Entwicklung des Grundkapitals seit Gründung der Gesellschaft*“).

### ***Stimmrecht***

Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung der Gesellschaft eine Stimme. Beschränkungen des Stimmrechts bestehen nicht. Es gibt keine unterschiedlichen Stimmrechte, insbesondere verfügt auch der Abgebende Aktionär nicht über ein unterschiedliches Stimmrecht.

### ***Gewinnanteilberechtigung und Anteil am Liquidationserlös***

Die Angebotenen Aktien sind mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007 ausgestattet. An einem etwaigen Liquidationserlös nehmen sie entsprechend ihrem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft teil.

### ***Form und Verbriefung der Aktien***

Alle Aktien der Gesellschaft werden nach der derzeit gültigen Satzung der Gesellschaft als auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) ausgegeben. Das derzeitige Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von EUR 12,5 Mio., einschließlich der von der außerordentlichen Hauptversammlung am 22. Mai 2007 beschlossenen Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln, ist in einer Globalurkunde ohne Gewinnanteilscheine verbrieft, die bei der Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main, als Verwahrstelle hinterlegt ist. Über die aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen stammenden neuen Angebotenen Aktien wird eine weitere Globalurkunde ausgestellt und anschließend bei der Clearstream Banking AG hinterlegt. Die Hinterlegung der Globalurkunde für die neuen Angebotenen Aktien bei der Clearstream Banking AG als Verwahrstelle wird spätestens am 27. Juni 2007 erfolgen. Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung der Anteile ist gemäß § 5 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft ausgeschlossen. Ebenso ist der Anspruch der Aktionäre auf Ausgabe von Gewinnanteil- und Erneuerungsscheinen ausgeschlossen. Die Form der Aktienurkunden, von Gewinnanteil- und Erneuerungsscheinen sowie Schuldverschreibungen und Zins- und Erneuerungsscheinen setzt der Vorstand fest. Die Angebotenen Aktien sind mit den gleichen Rechten ausgestattet wie alle anderen Aktien der Gesellschaft und vermitteln keine darüber hinausgehenden Rechte oder Vorteile.

### ***Lieferung und Abrechnung***

Die Lieferung der Angebotenen Aktien gegen Zahlung des Platzierungspreises und der üblichen Effektenprovision erfolgt voraussichtlich zwei Bankarbeitstage nach Aufnahme der Börsennotierung.

Die Angebotenen Aktien werden den Aktionären als Miteigentumsanteile an der jeweiligen Globalurkunde zur Verfügung gestellt.

Nach Wahl des Anlegers werden die im Rahmen des Angebots erworbenen Angebotenen Aktien entweder dem Depot eines deutschen Kreditinstituts bei der Clearstream Banking AG, Neue Börsenstraße 1, 60457 Frankfurt am Main, für Rechnung dieses Anlegers oder dem Depot eines Teilnehmers an der Euroclear Bank S.A./N.V., 1, Boulevard Roi Albert II, 1120 Brüssel, Belgien, als Betreiberin der Euroclear Systems, oder Clearstream Banking S.A., L-2967 Luxemburg, gutgeschrieben.

### ***WKN/ISIN/Common Code/Börsenkürzel***

International Securities Identification Number (ISIN)	DE000VTG9999
Wertpapier-Kenn-Nummer (WKN)	VTG999
Common Code	030438299
Börsenkürzel	VT9

### ***Übertragbarkeit, Veräußerungsverbote***

Die Aktien der Gesellschaft sind frei übertragbar. Mit Ausnahme der in dem Abschnitt „— *Marktschutzvereinbarung der Gesellschaft/Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up)*“ dargestellten Einschränkungen bestehen keine Veräußerungsverbote oder Einschränkungen im Hinblick auf die Übertragbarkeit der Aktien.

### ***Kriterien der Zuteilung***

#### ***Allgemeine Zuteilungskriterien***

Zwischen der Gesellschaft, dem Abgebenden Aktionär und den Konsortialbanken wurden — mit Ausnahme im Hinblick auf eine bevorrechtigte Zuteilung — vor Beginn des Angebotszeitraums keine Vereinbarungen über das Zuteilungsverfahren getroffen.

Die Gesellschaft, der Abgebende Aktionär und die Konsortialbanken werden die „Grundsätze für die Zuteilung von Aktienemissionen an Privatanleger“ beachten, die am 7. Juni 2000 von der Börsensachverständigenkommission beim Bundesministerium der Finanzen herausgegeben wurden. Die Gesellschaft und der Abgebende Aktionär werden die Einzelheiten des Zuteilungsverfahrens nach Beratung mit den Globalen Koordinatoren nach Beendigung des Angebotszeitraums festlegen und nach Maßgabe der Zuteilungsgrundsätze veröffentlichen.

### *Bevorrechtigte Zuteilung*

Die Gesellschaft beabsichtigt, im Rahmen des Angebots insgesamt Aktien im Gegenwert von bis zu EUR 10 Mio. wie folgt bevorrechtigt zuzuteilen:

Die Gesellschaft wird den Mitarbeitern der VTG-Gruppe in Deutschland im Rahmen des Angebots anbieten, unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die steuerfreie Überlassung von Vermögensbeteiligungen an Arbeitnehmer Aktien im Gegenwert von EUR 450 je Mitarbeiter mit einem Preisnachlass von 30 % auf den Platzierungspreis, insgesamt also einem Preisnachlass von bis zu EUR 135 je Mitarbeiter, zu erwerben (Tranche 1). Die betreffenden Mitarbeiter, die Aktien mit Preisnachlass erwerben, werden sich verpflichten, die mit Preisnachlass erworbenen Aktien für den Zeitraum von sechs Monaten nach Aufnahme der Börsennotierung zu halten.

Weiterhin wird die Gesellschaft Mitarbeitern der VTG-Gruppe in Deutschland (einschließlich der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft und der Geschäftsführungen der deutschen Tochtergesellschaften) im Rahmen des Angebots anbieten, weitere Aktien zum Platzierungspreis (ohne Preisnachlass) bis zu einem Gegenwert von insgesamt EUR 25.000 pro Person bevorrechtigt zu erwerben (Tranche 2). Dieses Angebot kann nur für Aktien im Gegenwert von insgesamt EUR 500, 1.000, 2.500, 5.000, 10.000, 15.000, 20.000 oder 25.000 angenommen werden.

Die Gesellschaft bietet den Mitarbeitern für die Tranche 1 und für EUR 500 in der Tranche 2 die Möglichkeit, den Erwerb der Aktien im Rahmen einer Teilzahlung abzuwickeln.

### *Stabilisierungsmaßnahmen, Mehrzuteilungen und Greenshoe-Option*

Im Zusammenhang mit der Platzierung der Angebotenen Aktien handeln die UBS Limited oder in ihrem Namen handelnde Personen als Stabilisierungsmanager (der „Stabilisierungsmanager“). Sie können Maßnahmen ergreifen, die auf die Stützung des Börsen- oder Marktpreises der Aktien der Gesellschaft abzielen, um einen bestehenden Verkaufsdruck auszugleichen („Stabilisierungsmaßnahmen“).

Es besteht keine Verpflichtung des Stabilisierungsmanagers, Stabilisierungsmaßnahmen zu ergreifen. Daher wird nicht garantiert, dass Stabilisierungsmaßnahmen überhaupt durchgeführt werden. Sofern Stabilisierungsmaßnahmen ergriffen werden, können diese jederzeit ohne vorherige Bekanntgabe beendet werden. Derartige Maßnahmen können ab dem Zeitpunkt der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft im amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse vorgenommen werden und müssen spätestens am dreißigsten Kalendertag nach diesem Zeitpunkt beendet sein („Stabilisierungszeitraum“).

Diese Maßnahmen können zu einem höheren Börsen- bzw. Marktpreis der Aktien der Gesellschaft führen, als es ohne diese Maßnahmen der Fall wäre. Darüber hinaus kann sich vorübergehend ein Börsen- bzw. Marktpreis auf einem Niveau ergeben, das nicht dauerhaft bestehen bleibt. In Bezug auf mögliche Stabilisierungsmaßnahmen können Anlegern neben den bis zu 9.666.667 zu platzierenden Aktien der Gesellschaft weitere bis zu 1.450.000 Aktien der Gesellschaft im Rahmen der Zuteilung der zu platzierenden Aktien der Gesellschaft zugeteilt werden (sogenannte „Mehrzuteilung“).

Die zur Vornahme einer eventuellen Mehrzuteilung benötigten Aktien werden dem Stabilisierungsmanager für Rechnung der Konsortialbanken von dem Abgebenden Aktionär im Wege eines unentgeltlichen Wertpapierdarlehens zur Verfügung gestellt; die Zahl dieser Aktien wird 15 % der ohne eine eventuelle Mehrzuteilung Angebotenen Aktien nicht übersteigen. Der Abgebende Aktionär wird ferner den Konsortialbanken die Option einräumen, diese Aktien zum Platzierungspreis abzüglich der vereinbarten Provision zu erwerben („Greenshoe-Option“). Der Stabilisierungsmanager kann diese Greenshoe-Option für Rechnung der Konsortialbanken bis 30 Kalendertage nach Aufnahme der Börsennotierung der Aktien ausüben.

Nach Ende des Stabilisierungszeitraums wird innerhalb einer Woche in der Frankfurter Allgemeine Zeitung bekannt gegeben, ob eine Stabilisierungsmaßnahme durchgeführt wurde oder nicht, zu welchem Termin mit der Kursstabilisierung begonnen wurde, zu welchem Termin die letzte Kursstabilisierungsmaßnahme sowie innerhalb welcher Kursspanne die Stabilisierung erfolgte, und zwar letzteres für jeden Termin, zu dem eine Kursstabilisierungsmaßnahme durchgeführt wurde. Die Ausübung der Greenshoe-Option, der Zeitpunkt der Ausübung sowie Zahl und Art der betroffenen Aktien werden ebenfalls unverzüglich in der Weise veröffentlicht, wie sie vorstehend für die Veröffentlichung von Informationen über die Durchführung von Stabilisierungsmaßnahmen nach Ende des Stabilisierungszeitraums beschrieben ist.



## ***Marktschutzvereinbarung der Gesellschaft / Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up)***

### *Marktschutzvereinbarung*

Die Gesellschaft wird sich in dem voraussichtlich am 22. Juni 2007 mit den Konsortialbanken abzuschließenden Übernahmevertrag verpflichten, bis zum Ablauf von sechs Monaten nach dem späteren Zeitpunkt von Notierungsaufnahme bzw. Ausübung der Greenshoe-Option, ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Globalen Koordinatoren

- keine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzukündigen oder durchzuführen;
- ihrer Hauptversammlung keine Kapitalerhöhung vorzuschlagen;
- keine Emission von mit Wandlungs- oder Optionsrechten auf Aktien der Gesellschaft ausgestatteten Finanzinstrumenten anzukündigen, durchzuführen oder vorzuschlagen; sowie
- keine Transaktionen (auch nicht mittels Derivaten) vorzunehmen, die mit den vorstehenden Maßnahmen wirtschaftlich vergleichbar sind.

Ausgenommen hiervon sind die Ausgabe von Optionen, Optionsscheinen und Aktien im Rahmen künftiger Aktienoptionspläne oder Mitarbeiterbeteiligungsprogramme sowie die Ausgabe von Aktien im Zusammenhang mit der Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens, oder dem Erwerb eines Unternehmens, mit der Maßgabe, dass sich der neue Aktionär verpflichtet, sich an dieser Marktschutzvereinbarung entsprechende Veräußerungsbeschränkungen hinsichtlich der Aktien zu halten.

### *Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up)*

Der Abgebende Aktionär wird sich in dem voraussichtlich am 22. Juni 2007 mit den Konsortialbanken abzuschließenden Übernahmevertrag verpflichten, bis zum Ablauf von sechs Monaten nach dem späteren Zeitpunkt von Notierungsaufnahme bzw. Ausübung der Greenshoe-Option ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Globalen Koordinatoren

- weder mittelbar noch unmittelbar Aktien oder andere Wertpapiere der Gesellschaft mit Options- oder Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft anzubieten, zu verkaufen, zu verpfänden, zu vertreiben, den Verkauf zu versprechen, eine Kaufoption oder ein Erwerbsrecht zu verkaufen, eine Verkaufsoption zu erwerben, eine Kaufoption, ein Erwerbsrecht oder einen Optionsschein zu gewähren, zu übertragen oder in anderer Weise darüber zu verfügen.
- keine Swap- oder ähnlichen Vereinbarungen abzuschließen, die das mit dem Eigentum an den Aktien verbundene wirtschaftliche Risiko auf einen Dritten verlagern, unabhängig davon, ob eine der hier oder im Punkt zuvor genannten Transaktionen durch die Übergabe von Aktien der Gesellschaft, anderen Wertpapieren, in bar oder auf andere Weise zu begleichen ist;
- weder zu verlangen, noch ein diesbezügliches Recht auszuüben, dass Aktien der Gesellschaft oder Wertpapiere mit Options-, Wandlungs- oder Umtauschrechten auf Aktien der Gesellschaft nach U.S.-Wertpapierrecht registriert werden;
- weder direkt noch indirekt der Hauptversammlung der Gesellschaft eine Kapitalerhöhung vorzuschlagen oder in der Hauptversammlung hierfür zu stimmen oder in anderer Weise einen Antrag zu unterstützen, auf die Ausgabe von Wertpapieren mit Options- oder Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft abzielt; sowie
- keine Transaktionen abzuschließen oder Handlungen vorzunehmen, die mit den vorstehenden Maßnahmen wirtschaftlich vergleichbar sind.

### ***Börsenzulassung und Notierungsaufnahme***

Die Zulassung des gesamten bisherigen Grundkapitals der Gesellschaft und des aus der Eintragung der Durchführung einer von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen folgenden Grundkapitals der Gesellschaft zum Börsenhandel im amtlichen Markt sowie gleichzeitig zum Teilbereich des amtlichen Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse wird voraussichtlich am 15. Juni 2007 beantragt. Der Zulassungsbeschluss wird voraussichtlich am letzten Tag des Angebotszeitraums erteilt. Eine Entscheidung über die Zulassung obliegt allein der Frankfurter Wertpapierbörse. Die Notierungsaufnahme an der Frankfurter Wertpapierbörse wird voraussichtlich einen Bankarbeitstag nach Ablauf des Angebotszeitraums erfolgen. Die Globalen Koordinatoren stellen regelmäßige Kaufangebote bereits zum Zeitpunkt der Aufnahme der

Börsennotierung ein, um die Bildung des ersten Börsenkurses zu unterstützen. Dies kann zur Bildung eines höheren ersten Börsenkurses führen, als es ohne diese Maßnahmen der Fall wäre.

### ***Designated Sponsor***

Goldman, Sachs & Co. oHG und UBS Limited übernehmen die Funktion des Designated Sponsor der an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelten Aktien der Gesellschaft, wobei Goldman, Sachs & Co. oHG und UBS Limited berechtigt sind, einen entsprechend zugelassenen Dritten mit Zustimmung der Gesellschaft mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben zu betrauen. Nach dem Designated Sponsor-Vertrag, den die Gesellschaft mit Goldman, Sachs & Co. oHG und UBS Limited abgeschlossen hat, werden diese unter anderem während der täglichen Handelszeiten limitierte Kauf- oder Verkaufsaufträge für Aktien der VTG AG in das elektronische Handelssystem der Frankfurter Wertpapierbörse einstellen. Dadurch soll insbesondere eine höhere Liquidität des Handels in den Aktien erreicht werden.

### **INTERESSEN BETEILIGTER PERSONEN AN DEM ANGEBOT**

Die Konsortialbanken stehen im Zusammenhang mit dem Angebot und der Börsenzulassung von Aktien der Gesellschaft in einem vertraglichen Verhältnis mit der Gesellschaft. Goldman, Sachs & Co. oHG und UBS Limited wurden von der Gesellschaft als Globale Koordinatoren und Joint Bookrunners mandatiert. Sie beraten die Gesellschaft bei der Transaktion und koordinieren die Strukturierung und Durchführung der Transaktion. Zudem sind Goldman, Sachs & Co. oHG und UBS Limited beauftragt, als Designated Sponsor für die Aktien der Gesellschaft zu agieren. Die UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG) und die M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien wurden von der Gesellschaft als Co-Lead Manager bzw. als Co-Manager mandatiert. Bei erfolgreicher Durchführung der Transaktion erhalten die Konsortialbanken eine Provision. Einige der Konsortialbanken oder mit ihnen verbundene Unternehmen können von Zeit zu Zeit in Geschäftsbeziehungen mit der VTG-Gruppe treten oder Dienstleistungen im Rahmen der üblichen Geschäftsabläufe für sie erbringen. Derzeit unterhält die VTG Schweiz GmbH, eine Tochtergesellschaft der VTG AG, Geschäftskonten ohne Kreditlinien bei der Konsortialbank UBS Investment Bank bzw. einer Gesellschaft aus deren Unternehmensgruppe. Die Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG ist Konsortialführerin eines Finanzierungsvertrags vom 4. Juni 2007, der - soweit der der Gesellschaft zufließende Nettoemissionserlös EUR 170 Mio. überschreitet - zumindest teilweise abgelöst werden soll (siehe „*Wesentliche Verträge – Finanzverträge*“). Die Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG ist auch Leasinggesellschaft und zum Teil auch refinanzierende Bank bei Operate Lease-Verträgen der VTG Deutschland GmbH. Bei der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG führen auch mehrere Gesellschaften der VTG-Gruppe ihre Geschäftskonten. Ebenso erfolgen Zinssicherungsgeschäfte (Hedging) der VTG-Gruppe über die Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG.

Der Abgebende Aktionär bzw. die über diesen mittelbar beteiligten Investoren haben ein Eigeninteresse an dem Angebot, da dem Abgebenden Aktionär der Nettoerlös aus der Platzierung der aus seinem Eigentum stammenden Angebotenen Aktien zufließt und die Gesellschaft einen Teil des ihr zustehenden Nettoemissionserlöses zur Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen, die von dem Abgebenden Aktionär gewährt wurden, verwenden wird (siehe auch „*Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission*“).

## **GRÜNDE FÜR DAS ANGEBOT, VERWENDUNG DES EMISSIONSERLÖSES UND KOSTEN DER EMISSION**

Der aus dem Angebot und durch die Platzierung der neuen Angebotenen Aktien der Gesellschaft resultierende Nettoemissionserlös soll der weiteren Stärkung der Eigenkapitalbasis, zur Finanzierung gezielter Akquisitionen sowie der Verringerung der Fremdverbindlichkeiten der Gesellschaft dienen.

Die Gesellschaft beabsichtigt, einen Nettoemissionserlös von rund EUR 148,2 Mio. zu erzielen. Die Gesellschaft erhält im Rahmen dieses Angebots den Nettoerlös aus der Platzierung der neuen Angebotenen Aktien, d.h. den Bruttoerlös aus dem Verkauf der endgültig platzierten, aus der voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung stammenden neuen Angebotenen Aktien abzüglich der von der Gesellschaft zu tragenden Provisionen der Konsortialbanken und des Anteils der Gesellschaft an den Kosten des Angebots.

Der Bruttoerlös für die neuen Angebotenen Aktien hängt von dem am letzten Tag des Angebotszeitraums, also voraussichtlich am 27. Juni 2007, festzulegenden Platzierungspreis der Angebotenen Aktien ab. Er beträgt bei einem angenommenen Platzierungspreis der neuen Angebotenen Aktien in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne unter der Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien EUR 160,0 Mio. Die von der Gesellschaft zu tragenden Kosten (einschließlich der Provisionen der Konsortialbanken) werden bei Zugrundelegung eines Platzierungspreises in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne voraussichtlich bis zu EUR 11,8 Mio. betragen. Für die Gesellschaft würde sich damit ein ihr zufließender Nettoemissionserlös von rund EUR 148,2 Mio. ergeben.

Die Gesellschaft beabsichtigt, den ihr zufließenden Nettoemissionserlös zur Rückzahlung von Gesellschaftserdarlehen inklusive bereits aufgelaufener Zinsen des Abgebenden Aktionärs in Höhe von EUR 106,8 Mio. sowie für Akquisitionen und Investitionen in den Jahren 2007 und 2008 wie etwa den derzeit erwogenen Eintritt in den US-amerikanischen Markt für Schienengüterverkehr mit einem Volumen von bis zu EUR 43,2 Mio. zu verwenden. Eine Rückführung von Finanzverbindlichkeiten unter dem Finanzierungsvertrag vom 4. Juni 2007 ist auf Basis des angestrebten Nettoemissionserlöses derzeit nicht vorgesehen. Sollte der auf die Gesellschaft entfallende Nettoemissionserlös jedoch EUR 170 Mio. überschreiten, soll ein Teil des Nettoemissionserlöses zur Ablösung von Verbindlichkeiten unter dem Finanzierungsvertrag verwendet werden (vgl. auch „*Wesentliche Verträge-Finanzverträge — Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsengangs*“).

Dem Abgebenden Aktionär fließt im Rahmen des Angebots der Nettoerlös aus dem Verkauf seiner Aktien zu. Bei einer Platzierung sämtlicher Angebotenen Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs und unter Zugrundelegung eines Platzierungspreises in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne und der vollständigen Ausübung der Greenshoe-Option würde sich ein Bruttoerlös zugunsten des Abgebenden Aktionärs von rund EUR 40,1 Mio. ergeben.

## VERWÄSSERUNG

Der Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals der VTG-Gruppe belief sich zum 31. März 2007 auf Grundlage der Konzernrechnung nach IFRS auf EUR 66,4 Mio. Das entspricht EUR 5,32 pro Aktie (berechnet auf Basis der Anzahl der derzeit ausstehenden 12.500.000 Aktien der Gesellschaft). Bei einem unterstellten, der Gesellschaft zufließenden Nettoemissionserlös von EUR 148,2 Mio. (berechnet auf Basis eines Platzierungspreises in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne und unter der Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien) hätte der Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals der VTG-Gruppe in der Konzernrechnung gemäß IFRS zum 31. März 2007 EUR 214,6 Mio. betragen. Das entspricht rund EUR 10,04 pro Aktie (berechnet auf Basis der Anzahl der nach vollständiger Durchführung der Kapitalerhöhung im Rahmen dieses Angebots ausstehenden Aktien der Gesellschaft). Die Käufer der Angebotenen Aktien würden somit eine unmittelbare Verwässerung von EUR 7,96 je Aktie (entspricht 44,25 % je Aktie) erfahren.

Die folgende Tabelle verdeutlicht eine solche Verwässerung je Aktie:

	<u>EUR je Aktie</u>
Angebotspreis (Mittelwert der Preisspanne): .....	18,00
Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals zum 31. März 2007: .....	5,32
Erhöhung des Buchwerts des bilanziellen Eigenkapitals (neuen Anlegern zuzurechnen): .....	4,72
Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals nach dem Angebot: .....	10,04
Verwässerung: .....	7,96

Unter Einbeziehung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, die mit Vertrag vom 4. Juni 2007 vom Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebracht wurden (siehe dazu „*Wesentliche Verträge — Finanzverträge*“) belief sich der Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals der VTG-Gruppe zum 31. März 2007 auf Grundlage der Konzernrechnung nach IFRS auf EUR 78,3 Mio. und die unmittelbare Verwässerung auf EUR 7,41 je Aktie (entspricht 41,18 % je Aktie).

Die folgende Tabelle verdeutlicht eine solche Verwässerung je Aktie unter Einbeziehung der KR Klostertor Rail GmbH und der Deichtor Rail GmbH (berechnet auf der Basis der Finanzinformationen KR Klostertor Rail GmbH und der Deichtor Rail GmbH zum 30. April 2007):

	<u>EUR je Aktie</u>
Angebotspreis (Mittelwert der Preisspanne): .....	18,00
Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals zum 31. März 2007: .....	6,26
Erhöhung des Buchwerts des bilanziellen Eigenkapitals (neuen Anlegern zuzurechnen): .....	4,33
Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals nach dem Angebot: .....	10,59
Verwässerung: .....	7,41

## KAPITALAUSSTATTUNG UND FINANZVERSCHULDUNG

### KAPITALAUSSTATTUNG

Die nachfolgende Tabelle stellt die Kapitalausstattung der Gesellschaft zum 31. März 2007 sowohl auf historischer Basis als auch unter Berücksichtigung eines angenommenen, der Gesellschaft zufließenden Nettoemissionserlöses von EUR 148,2 Mio. (berechnet auf Basis eines Platzierungspreises in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne und unter Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien) durch Ausgabe der aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung noch zu beschließenden Kapitalerhöhung stammenden neuen Aktien, der am 22. Mai 2007 beschlossenen Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln in Höhe von EUR 12,45 Mio. sowie der beabsichtigten, mit dem Börsengang der VTG AG im Zusammenhang stehenden Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen (siehe „Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission“) und unter Einbeziehung der übernommenen Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 54,3 Mio. im Zusammenhang mit der Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, in die VTG AG (siehe „Wesentliche Verträge — Finanzverträge“) dar. Diese Tabelle sollte im Zusammenhang mit dem Konzern-Zwischenabschluss der Gesellschaft zum 31. März 2007 und den dazugehörigen Erläuterungen gelesen werden, der in diesem Prospekt im „Finanzteil“ wiedergegeben ist.

	<u>31. März 2007</u>	<u>31. März 2007 (unter Berücksichtigung der Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH und der Deichtor Rail GmbH<sup>(1)</sup>)</u>	<u>31. März 2007 (u.a. unter zusätzlicher Berücksichtigung eines angenommenen Nettoemissionserlöses in Höhe von EUR 148,2 Mio. und Kapitalerhöhungen<sup>(2)</sup>)</u>
		(ungeprüft) (in EUR Mio.)	
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b> .....	<b>145,1</b>	<b>155,7</b>	<b>50,4</b>
davon durch Dritte garantiert .....	0,0	0,0	0,0
davon durch Dritte besichert .....	0,0	0,0	0,0
davon unbesichert .....	145,1	155,7	50,4
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b> .....	<b>434,4</b>	<b>478,1</b>	<b>478,1</b>
davon durch Dritte garantiert .....	0,0	0,0	0,0
davon durch Dritte besichert .....	0,0	0,0	0,0
davon unbesichert .....	434,4	478,1	478,1
<b>Eigenkapital</b> .....	<b>66,4</b>	<b>78,3</b>	<b>226,6</b>
Gesellschaftskapital .....	0,1	0,1	21,4
Kapitalrücklagen .....	52,4	52,4	31,1
Sonstige Rücklagen/Bilanzgewinn .....	11,6	23,4	171,7
Wertänderungsrücklage .....	0,2	0,2	0,2
Anteile anderer Gesellschafter .....	2,2	2,2	2,2
<b>Kapitalausstattung (gesamt)</b> .....	<b>645,9</b>	<b>712,1</b>	<b>755,1</b>

(1) Unter Einbeziehung der übernommenen Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 54,3 Mio. im Zusammenhang mit der Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, in die VTG AG (siehe „Wesentliche Verträge — Finanzverträge“) und berechnet auf Basis der Finanzinformationen dieser Gesellschaften zum 30. April 2007.

(2) Stand zum 31. März 2007 unter Berücksichtigung eines angenommenen Nettoemissionserlöses in Höhe von EUR 148,2 Mio. (berechnet auf Basis eines Platzierungspreises in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne und unter Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien) durch Ausgabe der aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung noch zu beschließenden Kapitalerhöhung stammenden neuen Angebotenen Aktien, der am 22. Mai 2007 beschlossenen Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln in Höhe von EUR 12,45 Mio. sowie der beabsichtigten, mit dem Börsengang der VTG AG im Zusammenhang stehenden Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen (siehe „Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission“) sowie unter zusätzlicher Einbeziehung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, und berechnet auf Basis der Finanzinformationen dieser Gesellschaften zum 30. April 2007.



## NETTOFINANZVERBINDLICHKEITEN

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Nettofinanzverbindlichkeiten der Gesellschaft zum 31. März 2007.

	31. März 2007	31. März 2007 (unter Berücksichtigung der Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH und der Deichtor Rail GmbH <sup>(1)</sup> ) (ungeprüft) (in EUR Mio.)	31. März 2007 (u.a. unter zusätzlicher Berücksichtigung eines angenommenen Nettoemissionserlöses in Höhe von EUR 148,2 Mio. und Kapitalerhöhungen) <sup>(2)</sup>
<b>Flüssige Mittel (Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten) .....</b>	<b>20,2</b>	<b>27,0</b>	<b>69,9</b>
<b>Übrige finanzielle Vermögenswerte / Wertpapiere (Laufzeit über 3 Monate) .....</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten<sup>(3)</sup></b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten .....	-32,7	-35,0	-35,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing .....	-15,5	-15,5	-15,5
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern .....	-97,0	-105,3	0,0
Sonstige Finanzverbindlichkeiten .....	-0,7	-0,7	-0,7
<b>Gesamt .....</b>	<b>-145,9</b>	<b>-156,5</b>	<b>-51,2</b>
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten<sup>(3)</sup></b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten .....	-395,9	-439,6	-439,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing .....	-46,2	-46,2	-46,2
Sonstige Finanzverbindlichkeiten .....	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt .....</b>	<b>-442,1</b>	<b>-485,8</b>	<b>-485,8</b>
<b>Nettofinanzverbindlichkeiten .....</b>	<b>-563,2</b>	<b>-610,7</b>	<b>-462,5</b>
<b>Eventualverbindlichkeiten</b>			
<b>Gesamt .....</b>	<b>4,2</b>	<b>4,2</b>	<b>4,2</b>
<b>Außerbilanzielle Verpflichtungen (indirekte Verbindlichkeiten)</b>			
Verpflichtungen aus Operate-Lease Verträgen in der Waggonvermietung <sup>(4)</sup> .....	109,7	109,7	109,7
Anmietung von Tankcontainern in der Tankcontainerlogistik .....	29,8	29,8	29,8
Sonstige Verpflichtungen .....	39,5	39,5	39,5
<b>Gesamt .....</b>	<b>178,9</b>	<b>178,9</b>	<b>178,9</b>

(1) Unter Einbeziehung der übernommenen Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 54,3 Mio. im Zusammenhang mit der Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, in die VTG AG (siehe „Wesentliche Verträge – Finanzverträge“) und berechnet auf Basis der Finanzinformationen dieser Gesellschaften zum 30. April 2007.

(2) Stand zum 31. März 2007 unter Berücksichtigung eines angenommenen Nettoemissionserlöses in Höhe von EUR 148,2 Mio. (berechnet auf Basis eines Platzierungspreises in Höhe des Mittelwerts der Preisspanne und unter Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien) durch Ausgabe der aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung noch zu beschließenden Kapitalerhöhung stammenden neuen Aktien, der am 22. Mai 2007 beschlossenen Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln in Höhe von EUR 12,45 Mio. sowie der beabsichtigten, mit dem Börsengang der VTG AG im Zusammenhang stehenden Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen (siehe „Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission“) sowie unter zusätzlicher Einbeziehung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf und berechnet auf Basis der Finanzinformationen dieser Gesellschaften zum 30. April 2007.

(3) Die hier dargestellten kurzfristigen und langfristigen Verbindlichkeiten weichen von denen in der Konzernbilanz und dem Abschnitt „— Kapitalausstattung“ ausgewiesenen kurzfristigen und langfristigen Verbindlichkeiten ab, da die Gesellschaft die Nettofinanzverbindlichkeiten ohne die auf die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing Einfluss habenden Effekte aus der Kaufpreisallokation und ohne die kapitalisierten Transaktionskosten in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die im

Zusammenhang mit der Akquisition der VTG-Gruppe und der Alstertor-Gruppe gegen Ende des Jahres 2005 entstanden sind, definiert, weil diese zu keinem Mittelabfluss in der Zukunft führen werden.

- (4) Bei den Verpflichtungen aus Operate-Lease Verträgen handelt es sich um Verpflichtungen, bei denen die Unternehmen der VTG-Gruppe gemäß IASB nicht wirtschaftliche Eigentümer der gemieteten Vermögensgegenstände sind. Die Operate Lease Verträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von zehn Jahren und beinhalten Kaufoptionen am Ende der Laufzeit.

#### **ERKLÄRUNG ZUM GESCHÄFTSKAPITAL**

Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass sie selbst und die VTG-Gruppe über ausreichend Geschäftskapital verfügen, um ihren Zahlungsverpflichtungen mindestens in den nächsten zwölf Monaten nachkommen zu können.

## **JAHRESABSCHLUSS, DIVIDENDENPOLITIK UND ERGEBNIS JE AKTIE**

### **JAHRESABSCHLUSS**

Der Vorstand der VTG AG stellt den Jahresabschluss der Gesellschaft auf und legt diesen anschließend dem Aufsichtsrat zur Billigung vor. Wird der Jahresabschluss gebilligt, so ist er festgestellt, sofern nicht Vorstand und Aufsichtsrat beschließen, die Feststellung der Hauptversammlung zu überlassen. Die Hauptversammlung stellt den Jahresabschluss auch fest, wenn der Aufsichtsrat diesen nicht oder nicht fristgerecht billigt.

Bei der Ermittlung des zur Ausschüttung zur Verfügung stehenden Bilanzgewinns der Gesellschaft ist der Jahresüberschuss um Gewinn- und Verlustvorträge des Vorjahres sowie Entnahmen aus bzw. Einstellungen in Rücklagen zu korrigieren. Kraft Gesetzes sind bestimmte Rücklagen zu bilden, die bei der Berechnung des zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinns abgezogen werden müssen. Vorstand und Aufsichtsrat sind ermächtigt, bei der Feststellung des Jahresabschlusses den Jahresüberschuss, der nach Abzug der in die gesetzliche Rücklage einzustellenden Beträge und eines Verlustvortrags verbleibt, zum Teil oder ganz in andere Gewinnrücklagen einzustellen. Die Einstellung eines größeren Teils als der Hälfte des Jahresüberschusses ist nicht zulässig, soweit die anderen Gewinnrücklagen die Hälfte des Grundkapitals übersteigen oder nach der Einstellung übersteigen würden.

### **DIVIDENDENPOLITIK**

Die Dividende der Aktionäre für das vorangegangene Geschäftsjahr wird von dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gemeinsam der Hauptversammlung des darauf folgenden Jahres vorgeschlagen, die über sie und die weitere Verwendung des Bilanzgewinns beschließt. Die Hauptversammlung kann im Beschluss über die Verwendung des Bilanzgewinns weitere Beträge in Gewinnrücklagen einstellen oder als Gewinn vortragen.

Von der Hauptversammlung beschlossene Dividenden sind am ersten Geschäftstag nach der Hauptversammlung zahlbar, sofern der Dividendenbeschluss nichts anderes vorsieht. Der Anspruch auf Auszahlung von Dividende verjährt nach deutschem Recht in der Regel nach drei Jahren. Ist er in einem Dividendenschein verbrieft, so erlischt der Anspruch, wenn der Dividendenschein nicht innerhalb der vierjährigen Vorlegungsfrist vorgelegt wird. Wird dieser vorgelegt, so verjährt der Anspruch in zwei Jahren nach Ablauf der Vorlegungsfrist. Verjährt der Anspruch auf Auszahlung der Dividende, so ist die Gesellschaft berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Dividende an den Aktionär, dessen Anspruch verjährt ist, auszuzahlen. Einzelheiten zu etwaigen Dividenden werden im elektronischen Bundesanzeiger und bis 31. Dezember 2008 zusätzlich in einem überregionalen Pflichtblatt der Frankfurter Wertpapierbörse veröffentlicht.

Dividenden dürfen nur aus dem Bilanzgewinn der Gesellschaft gemäß deren festgestellten Jahresabschluss ausgeschüttet werden. Der Jahresabschluss der Gesellschaft wird im Gegensatz zu dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss nach HGB aufgestellt; die Rechnungslegungsregeln von HGB und IFRS weisen erhebliche Unterschiede auf.

Die Gesellschaft wurde am 27. April 2005 in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet und mit Wirkung zum 25. September 2006 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Im Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 belief sich der Jahresfehlbetrag der VTG AG gemäß ihrem Jahresabschluss für diesen Zeitraum auf EUR 8.021,72 und im Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 auf EUR 6,7 Mio. Im Geschäftsjahr 2006 wies der Jahresabschluss der Gesellschaft ein ausgeglichenes Ergebnis in Höhe von EUR 0,0 aus. Dieses ausgeglichene Ergebnis resultierte daraus, dass durch Entnahmen in Höhe EUR 7,5 Mio. aus der Kapitalrücklage ein Jahresfehlbetrag von EUR 0,8 Mio. und ein Verlustvortrag aus dem Vorjahr von EUR 6,7 Mio. ausgeglichen wurden. Für die Dividende ist der Bilanzgewinn maßgeblich. Eine Dividende wurde für keinen der vorstehenden Zeiträume vorgeschlagen. Dividenden unterliegen dem Abzug der deutschen Quellensteuer (siehe „*Besteuerung in der Bundesrepublik Deutschland*“).

Nachfolgend werden die Jahresfehlbeträge nach dem HGB-Jahresabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 und die Rumpfgeschäftsjahre vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 sowie vom 1. November 2005 bis zum 31. Dezember 2005 tabellarisch wiedergegeben.

	<b>Rumpfgeschäftsjahr 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005</b>	<b>Rumpfgeschäftsjahr 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005</b>	<b>Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006</b>
	<b>In EUR Tausend, soweit nicht anders angegeben</b>		
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit . . . .	-8,0	-6.683,5	5.629,7
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag . . . . .	0	0	-6.476,3
Jahresfehlbetrag . . . . .	-8,0	-6.683,5	-846,6
Bilanzgewinn/Bilanzverlust . . . . .	-8,0	-6.691,5	0
Dividende (in EUR) . . . . .	—	—	—

Die Gesellschaft beabsichtigt, zukünftig in Abhängigkeit von der Ertragslage der VTG-Gruppe Dividenden auszuschütten. Die genaue Ausschüttungsquote wird von einer Reihe von Faktoren abhängen, darunter die Höhe des Jahresüberschusses und der jeweilige Finanzierungsbedarf der Gesellschaft. Des Weiteren hat sich die Gesellschaft in Kreditverträgen verschiedenen Beschränkungen unterworfen, die die Möglichkeit der Dividendenausschüttung beeinträchtigen (siehe auch „Risikofaktoren-Unternehmensbezogene Risikofaktoren“). Die Gesellschaft rechnet derzeit damit, dass es erst für das Geschäftsjahr 2008 zur Ausschüttung einer Dividende kommt. Es gibt allerdings auch im Übrigen keine Gewähr dafür, dass die Gesellschaft in Zukunft für eine Ausschüttung ausreichende Gewinne erzielen wird.

#### **ERGEBNIS JE AKTIE**

Im Geschäftsjahr 2004 war die Gesellschaft noch nicht gegründet. Ein Ergebnis je Aktie wurde für die beiden Rumpfgeschäftsjahre 2005 nicht ermittelt, da die Gesellschaft erst mit Wirkung zum 25. September 2006 von einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von EUR 50.000, eingeteilt in Stück 50.000 Namensaktien umgewandelt wurde. Die Anzahl der Aktien blieb bis zum Ende des Geschäftsjahres 2006 konstant. Das Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2006 wurde ermittelt, indem das gesamte auf die Aktionäre der VTG AG entfallende Jahresergebnis von EUR 5,5 Mio. zu Grunde gelegt und durch die Anzahl der Aktien dividiert wurde. Hieraus folgt das Ergebnis je Aktie von EUR 109,72 für das Geschäftsjahr 2006.

## AUSGEWÄHLTE KONZERN-FINANZ- UND GESCHÄFTSINFORMATIONEN

Die VTG-Gruppe ist in ihrer heutigen Form (die „VTG-Gruppe Neu“) aus der Zusammenführung der heutigen VTG Deutschland GmbH (die „VTG AG Alt“) und ihren damaligen Tochtergesellschaften (die „VTG-Gruppe Alt“) und der bereits seit dem Jahr 2002 über Bewirtschaftungs- und Betriebsführungsverträge verbundenen Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH und ihren Tochtergesellschaften (die „Alstertor-Gruppe“) Ende des Jahres 2005 entstanden, wobei die VTG AG in ihrer heutigen Form (die „VTG AG Neu“) aus Umstrukturierungen und der Verschmelzung von Erwerbsgesellschaften zustande gekommen ist. Insbesondere aufgrund dieser gesellschaftlichen Änderungen und der Vereinigung der VTG-Gruppe Alt mit der Alstertor-Gruppe sind die Konzernabschlüsse der VTG-Gruppe Neu für das Jahr 2006 und der VTG-Gruppe Alt für die Jahre 2005 und 2004 nur begrenzt miteinander vergleichbar (siehe dazu näher *„Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage — Erläuterung des Geschäftsverlaufs — Vergleich der Geschäftsjahre 2006 und 2005 — Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses für das Jahr 2006 der VTG-Gruppe Neu und des Konzernabschlusses für das Jahr 2005 der VTG-Gruppe Alt“*). Zur besseren Verständlichkeit wird in einigen Abschnitten des Prospekts die VTG-Gruppe als „VTG-Gruppe Neu“ bezeichnet und ihr die bis zu den gesellschaftsrechtlichen Änderungen und der Zusammenführung mit der Alstertor-Gruppe bestehende VTG AG Alt samt ihren Tochtergesellschaften sprachlich als „VTG-Gruppe Alt“ gegenübergestellt.

Die nachfolgenden ausgewählten historischen Daten basieren auf dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss der VTG-Gruppe Neu zum 31. März 2007 (*„Konzernzwischenabschluss“*), der Vergleichszahlen zum 31. März 2006 enthält, und dem geprüften Konzernabschluss der VTG-Gruppe Neu für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr bzw. den geprüften Konzernabschlüssen der VTG AG Alt für die am 31. Dezember 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre, die alle an anderer Stelle in diesem Prospekt abgedruckt sind, und sollten in Verbindung mit diesen gelesen werden. Der ungeprüfte Konzernzwischenabschluss und die Konzernabschlüsse wurden nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Die Konzernabschlüsse wurden von der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und jeweils mit dem in diesem Prospekt wiedergegebenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen (siehe *„Allgemeine Informationen — Gesetzliche Abschlussprüfer“*). Aufgrund der Darstellung der Zahlen in EUR Mio. und der kaufmännischen Rundungen auf eine Nachkommastelle können sich Zahlenangaben unter Umständen nicht zu den genannten Summen aufaddieren.

Eine Vergleichbarkeit der im Folgenden ausgewiesenen und näher definierten Kennzahlen EBITDA, EBIT, Nettoinvestitionen, Working Capital sowie Nettoschulden mit entsprechenden Daten von anderen Unternehmen ist unter Umständen nicht gegeben, da mangels einer einheitlichen Definition dieser Messgrößen unterschiedliche Bestandteile bei der Berechnung verwendet werden können. EBITDA, EBIT, Nettoinvestitionen, Working Capital sowie Nettoschulden sind zwar keine definierten Kennzahlen nach den IFRS oder dem HGB, werden jedoch von der Gesellschaft als wesentliche Steuerungsgrößen verwendet.

Die hier abgebildeten Unternehmensdaten sind in Verbindung mit den an anderer Stelle in diesem Prospekt enthaltenen Konzernabschlüssen und mit dem Kapitel *„Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“* zu lesen.



## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006 <sup>(3)</sup>	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt (geprüft) (in EUR Mio.)		VTG-Gruppe Neu (geprüft) (in EUR Mio.)	VTG-Gruppe Neu (ungeprüft) (in EUR Mio.)	
<b>Umsatzerlöse</b> . . . . .	<b>542,3</b>	<b>435,2</b>	<b>518,6</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>
Sonstige betriebliche Erträge . . . . .	118,8	57,1	30,1	4,3	4,2
Bestandsveränderungen . . . . .	<u>0,9</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>
<b>Erträge (gesamt)</b> . . . . .	<b>662,1</b>	<b>492,4</b>	<b>548,6</b>	<b>132,5</b>	<b>138,5</b>
Materialaufwand . . . . .	-351,1	-279,7	-307,3	-75,6	-72,3
Personalaufwand . . . . .	-64,7	-33,2	-47,8	-12,6	-12,3
Wertminderungen und Abschreibungen . . . . .	-39,2	-31,9	-58,5	-14,2	-15,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen . . . . .	-129,4	-126,1	-82,7	-18,1	-23,7
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen . . . . .	0,8	1,1	2,1	0,4	0,3
Finanzergebnis . . . . .	-9,8	-5,0	-39,2	-9,1	-9,9
Finanzierungserträge . . . . .	1,9	1,5	2,7	0,4	0,5
Finanzierungsaufwendungen . . . . .	<u>-11,7</u>	<u>-6,4</u>	<u>-41,9</u>	<u>-9,6</u>	<u>-10,5</u>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBT)</b> . . . . .	<b>68,6</b>	<b>17,7</b>	<b>15,3</b>	<b>3,3</b>	<b>4,8</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag . . . . .	<u>-9,6</u>	<u>-7,3</u>	<u>-7,8</u>	<u>-1,7</u>	<u>-1,9</u>
<b>Konzernperiodenüberschuss</b> . . . . .	<b><u>59,0</u></b>	<b><u>10,4</u></b>	<b><u>7,5</u></b>	<b><u>1,6</u></b>	<b><u>2,9</u></b>

- (1) Die im Konzernabschluss 2005 der VTG-Gruppe Alt für das Geschäftsjahr 2004 enthaltenen Zahlen beinhalten im ersten Quartal 2004 die Erträge und Aufwendungen für den verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik sowie die Erstattungen der TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 74,8 Mio. im Zusammenhang mit dem Verkauf.
- (2) Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2005 stammen aus dem Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt, da der Konzernabschluss 2006 der VTG-Gruppe Neu lediglich Vergleichszahlen für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis zum 31. Dezember 2005 enthält.
- (3) Der Konzernabschluss der VTG-Gruppe Neu für das Geschäftsjahr 2006 enthält im Unterschied zum Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt für das Geschäftsjahr 2005 unter anderem die zum Zwecke der Finanzierung des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt aufgenommenen Fremdvverbindlichkeiten, wobei sich die daraus resultierenden Zinsbelastungen auf das Ergebnis der VTG Gruppe Neu auswirken. Ferner wurde die Alstertor-Gruppe aufgrund des am 14. Dezember 2005 vollzogenen Anteilserwerbs in den Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses der VTG-Gruppe Neu für das Geschäftsjahr 2006 einbezogen (siehe dazu näher „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage — Erläuterung des Geschäftsverlaufs — Vergleich der Geschäftsjahre 2006 und 2005 — Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses für das Jahr 2006 der VTG-Gruppe Neu und des Konzernabschlusses für das Jahr 2005 der VTG-Gruppe Alt“).

## KONZERNBILANZ

	Zum 31. Dezember		Zum 31. Dezember		Zum 31. März
	2004	2005 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt		VTG-Gruppe Neu		VTG-Gruppe Neu
	(geprüft)		(geprüft)		(ungeprüft)
	(in EUR Mio.)		(in EUR Mio.)		(in EUR Mio.)
<b>Aktiva</b>					
<b>Langfristige Vermögenswerte</b> .....	<b>305,7</b>	<b>320,8</b>	<b>837,4</b>	<b>859,6</b>	<b>884,7</b>
<i>Davon</i>					
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	0,1	3,1	156,2	156,2	156,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte .....	0,5	0,4	69,9	66,2	65,4
Sachanlagen .....	297,0	307,3	590,8	612,2	636,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b> .....	<b>185,9</b>	<b>162,0</b>	<b>166,2</b>	<b>150,0</b>	<b>142,2</b>
<b>Gesamt</b> .....	<b>491,6</b>	<b>482,8</b>	<b>1.003,6</b>	<b>1.009,6</b>	<b>1.026,9</b>
<b>Passiva</b>					
<b>Eigenkapital</b> .....	<b>207,4</b>	<b>214,1</b>	<b>58,2</b>	<b>63,9</b>	<b>66,4</b>
<i>Davon</i>					
Gezeichnetes Kapital .....	54,3	54,3	0,0	0,1	0,1
Kapitalrücklage .....	72,7	72,7	60,0	52,4	52,4
Gewinnrücklage .....	79,2	86,4	-3,8	9,3	11,6
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b> .....	<b>129,5</b>	<b>129,3</b>	<b>660,9</b>	<b>649,3</b>	<b>649,5</b>
<i>Davon</i>					
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	23,1	23,8	44,7	48,5	49,5
Finanzschulden .....	65,3	60,6	463,2	437,7	434,4
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b> .....	<b>154,8</b>	<b>139,4</b>	<b>284,5</b>	<b>296,5</b>	<b>310,9</b>
<i>Davon</i>					
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	2,5	1,9	6,8	3,5	2,2
Finanzschulden .....	12,3	15,7	130,5	133,7	145,1
<b>Gesamt</b> .....	<b>491,6</b>	<b>482,8</b>	<b>1.003,6</b>	<b>1.009,6</b>	<b>1.026,9</b>

(1) Die Bilanz für das Geschäftsjahr 2005 basiert im Konzernabschluss 2005 der VTG-Gruppe Alt auf den Verhältnissen vor Erwerb der VTG-Gruppe Alt durch die VTG-Gruppe Neu zum 14. Dezember 2005.

(2) Der geprüfte Konzernabschluss 2006 der VTG-Gruppe enthält Vergleichszahlen zum 31. Dezember 2005, die die Effekte des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt durch die VTG-Gruppe Neu, d.h. unter anderem die Akquisitionsfinanzierung, die Kaufpreisallokation sowie die Konsolidierung mit der Alstertor-Gruppe, widerspiegeln.

## KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt		VTG-Gruppe Neu	VTG-Gruppe Neu	
	(geprüft)			(ungeprüft)	
	(in EUR Mio.)			(in EUR Mio.)	
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit .....	52,4	39,3	110,9	4,8	11,5
Mittelzufluss (-abfluss) aus Investitionstätigkeit .....	8,7	46,0	-65,6	-12,9	-30,4
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit .....	<u>-61,4</u>	<u>-59,1</u>	<u>-60,6</u>	<u>-20,1</u>	<u>-3,9</u>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des</b>					
<b>Finanzmittelbestandes</b> .....	<b><u>-0,3</u></b>	<b><u>26,2</u></b>	<b><u>-15,3</u></b>	<b><u>-28,2</u></b>	<b><u>-22,7</u></b>
Wechselkursbedingte Veränderungen .....	-0,2	0,0	-2,7	0,1	-0,6
Konsolidierungsbedingte Veränderungen .....	<u>0,6</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>
<b>Zahlungsmittel Periodenbeginn</b> .....	<b><u>7,9</u></b>	<b><u>8,0</u></b>	<b><u>61,6</u></b>	<b><u>61,6</u></b>	<b><u>43,5</u></b>
<b>Endbestand Zahlungsmittel</b> .....	<b><u>8,0</u></b>	<b><u>34,2</u></b>	<b><u>43,5</u></b>	<b><u>33,4</u></b>	<b><u>20,2</u></b>

- (1) Die Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 enthält die Kapitalflüsse des zum 1. April 2004 verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik.
- (2) Finanzzahlen der Kapitalflussrechnung aus dem Konzernabschluss 2005 für die VTG-Gruppe Alt. Für die VTG-Gruppe Neu beinhaltet die Kapitalflussrechnung im Konzernabschluss 2006 lediglich Angaben für das Rumpfgeschäftsjahr zwischen dem 1. November und 31. Dezember 2005.

## ANDERE AUSGEWÄHLTE DATEN UND GESCHÄFTSANGABEN

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004	2005	2006	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt		VTG-Gruppe Neu	VTG-Gruppe Neu	
	(ungeprüft außer wenn anders angegeben)			(ungeprüft)	
Umsatzerlöse (in EUR Mio.) (geprüft) .....	542,3	435,2	518,6	128,2	134,2
EBITDA <sup>(1)</sup> (in EUR Mio.) .....	117,6 <sup>(3)</sup>	54,5	112,9	26,6	30,4
EBITDA-Marge <sup>(2)</sup> (in % der Umsatzerlöse) .....	21,7 <sup>(3)</sup>	12,5	21,8	20,7	22,6
EBIT <sup>(1)</sup> (in EUR Mio.) .....	76,5	22,7	53,6	12,4	14,7
EBIT-Marge <sup>(2)</sup> (in % der Umsatzerlöse) .....	14,1	5,2	10,3	9,7	11,0
EBT (in EUR Mio.) (geprüft) .....	68,6	17,7	15,3	3,3	4,8
EBT-Marge <sup>(2)</sup> (in % der Umsatzerlöse) .....	12,7	4,1	2,9	2,5	3,6
Nettoinvestitionen <sup>(4)</sup> (in EUR Mio.) .....	37,0	35,8	69,0	14,6	40,0
Working Capital <sup>(5)</sup> (in EUR Mio.) .....	-7,3	14,3	20,6	4,6	9,6
Nettoschulden <sup>(6)</sup> (in EUR Mio.) .....	46,3	8,3	533,0	556,5	563,2
Anzahl von bewirtschafteten Eisenbahngüterwagen (zum Periodenende) .....	45.244	44.074	47.361	44.032	48.273
Anzahl von bewirtschafteten Tankcontainern (zum Periodenende) .....	5.581	4.707	4.698	4.692	4.790
Mitarbeiter (zum Periodenende) .....	502	493	795	795	780

- (1) Als wesentliche Steuerungsgrößen werden von der Gesellschaft die Kennzahlen EBIT (Earnings before Interest and Taxes) und EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) verwendet, die das Jahresergebnis vor Zinsen, Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBIT) sowie zusätzlich vor Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände (EBITDA) darstellen.
- (2) Zur Berechnung der Margen wird jeweils das EBITDA, das EBIT bzw. das EBT durch die Konzernumsatzerlöse geteilt und in Prozent dargestellt.
- (3) Im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 wurden Erstattungen der damaligen Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 50,0 Mio. sowie ein Gewinn in Höhe von EUR 24,8 Mio., der sich aus der Differenz der Erstattung des handelsrechtlichen Buchverlusts durch die TUI Beteiligungs GmbH und dem nach IFRS ermittelnden Veräußerungsverlust ergibt, vereinnahmt. Ohne diese Einnahmen betrug das EBITDA EUR 42,8 Mio. und die EBITDA-Marge 7,9 %.
- (4) Die dargestellten Nettoinvestitionen beinhalten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände entsprechend den im Finanzteil dieses Prospekts im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 der VTG-Gruppe Neu und in den Konzernabschlüssen der VTG-Gruppe Alt zum 31. Dezember 2005 und 2004 sowie dem Konzernzwischenabschluss der VTG-Gruppe Neu zum 31. März 2007 enthaltenen Anlagespiegeln (diese Angaben weichen von den Angaben in der Kapitalflussrechnung ab), aber keine Ausgaben für Finanzanlagen. Ferner enthalten die Nettoinvestitionen EUR 15,4 Mio. im Jahr 2006 aufgrund der Aktivierung von Kosten für Revisionen, Kesselprüfungen und Umbauten gemäß IAS 16. Im ersten Quartal 2007 wurden zusätzlich EUR 5,5 Mio. aus Anlagenzugängen aus Finanzierungsleasingverträgen im Rahmen der Akquisition einer Waggonflotte verbucht.
- (5) Die Gesellschaft verwendet zur Steuerung des Unternehmens ein Working Capital, das definiert ist als die Summe der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.
- (6) Die Gesellschaft definiert die Nettoschulden (Net Debt) als Bankverbindlichkeiten (ohne aktivierte Transaktionskosten, die im Zusammenhang mit dem Kauf der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe entstanden sind), Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (ohne Effekte aus der Kaufpreisallokation, die im Zusammenhang mit dem Kauf der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe entstanden sind), aus sonstigen Kreditverbindlichkeiten sowie Finanzverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (in den Jahren 2004 und 2005 gegenüber der TUI Beteiligungs GmbH sowie 2006 gegenüber der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l.), abzüglich flüssiger Mittel, Bankguthaben sowie Wertpapieren des Anlagevermögens.

## SEGMENTINFORMATIONEN DER VTG-GRUPPE NEU

### Umsatz-, Kosten- und Ergebniskennzahlen der Geschäftsbereiche

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006				
	Waggon- vermietung	Schienenlogistik	Tankcontainer- logistik	Überleitung	VTG-Gruppe
	(in EUR Mio.) (geprüft)				
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>245,1</b>	<b>170,9</b>	<b>114,5</b>	<b>-12,0</b>	<b>518,6</b>
Außenumsätze .....	235,1	170,4	113,1	—	518,6
Innenumsätze .....	10,1	0,5	1,4	-12,0	—
Materialeinsatz der Segmente <sup>(1)</sup> .....	-30,2	-159,5	-97,1	11,8	-274,9
<b>Segmentertröge<sup>(1)</sup></b> .....	<b>215,0</b>	<b>11,5</b>	<b>17,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>243,6</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen <sup>(1)</sup> .....	-99,4	-7,5	-11,4	-12,5	-130,7
<b>EBITDA</b> .....	<b>115,6</b>	<b>4,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-12,8</b>	<b>112,9</b>
Wertminderungen und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-53,5	-0,6	-3,7	-0,6	-58,5
Wertminderungen von Finanzanlagen <sup>(2)</sup> .....	-0,1	-0,7	—	—	-0,8
<b>EBIT</b> .....	<b>62,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,4</b>	<b>-13,4</b>	<b>53,6</b>

	Dreimonatszeitraum zum 31. März									
	Waggon- vermietung		Schienenlogistik		Tankcontainer- logistik		Überleitung		VTG-Gruppe	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
	(in EUR Mio.) (ungeprüft)									
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>60,1</b>	<b>63,7</b>	<b>43,5</b>	<b>42,8</b>	<b>27,2</b>	<b>30,2</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,5</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>
Außenumsätze .....	57,9	61,3	43,5	42,8	26,8	30,2	—	—	128,2	134,2
Innenumsätze .....	2,2	2,4	0,0	0,0	0,4	0,1	-2,6	-2,5	—	—
Materialeinsatz der Segmente <sup>(1)</sup> .....	-7,9	-8,8	-40,8	-39,9	-23,0	-25,5	3,0	2,7	-68,7	-71,5
<b>Segmentertröge<sup>(1)</sup></b> .....	<b>52,2</b>	<b>54,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2,9</b>	<b>4,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>59,5</b>	<b>62,7</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen <sup>(1)</sup> .....	-24,5	-24,1	-1,8	-1,9	-2,7	-2,9	-4,0	-3,5	-32,9	-32,3
<b>EBITDA</b> .....	<b>27,7</b>	<b>30,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>-3,6</b>	<b>-3,3</b>	<b>26,6</b>	<b>30,4</b>
Wertminderungen und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte .....	-12,9	-14,5	-0,2	-0,1	-1,0	-0,9	-0,2	-0,1	-14,2	-15,6
Wertminderungen von Finanzanlagen <sup>(2)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>EBIT</b> .....	<b>14,8</b>	<b>16,3</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>-3,8</b>	<b>-3,4</b>	<b>12,4</b>	<b>14,8</b>

(1) Die Positionen Materialeinsatz der Segmente, Segmentertröge und übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen weichen von den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene aufgrund anderer Zuordnung von Kosten und Erträgen ab.

(2) Wertminderungen von Finanzanlagen befinden sich in der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene in der Position Finanzergebnis.



*Segmentvermögen und Segmentverbindlichkeiten nach Geschäftsbereichen*

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schienerlogistik</u>	<u>Tankcontainer- logistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>VTG-Gruppe<sup>(1)</sup></u>
	(in EUR Mio.)				
	(geprüft, außer wenn anders angegeben)				
<b>Segmentvermögen</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	917,0	35,4	35,0	4,1	<b>991,5</b>
31. Dezember 2006 . . . . .	882,2	34,9	34,4	2,8	<b>954,3</b>
31. Dezember 2005 . . . . .	860,0	34,3	36,5	5,3	<b>936,1</b>
<b>Segmentverbindlichkeiten</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	100,0	23,4	25,0	63,3	<b>211,7</b>
31. Dezember 2006 . . . . .	86,1	19,1	14,2	90,1	<b>209,6</b>
31. Dezember 2005 . . . . .	<u>78,0</u>	<u>24,0</u>	<u>17,6</u>	<u>76,3</u>	<b><u>195,9</u></b>
<b>Investitionen in immaterielle Vermögenswerte</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	0,0	0,1	0,0	0,0	<b>0,1</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	<u>0,0</u>	<u>0,3</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<b><u>0,4</u></b>
<b>Investitionen in Sachanlagevermögen</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	34,2	0,0	0,1	0,1	<b>34,4</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	14,5	0,0	0,1	0,0	<b>14,6</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	67,8	0,1	0,3	0,4	<b>68,6</b>
<b>Zugang aus Investitionen in Finanzierungsleasing</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	5,5	0,0	0,0	0,0	<b>5,5</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
<b>Abschreibungen und Wertminderungen (ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen)</b>					
31. März 2007 (ungeprüft) . . . . .	14,5	0,1	0,9	0,1	<b>15,6</b>
31. März 2006 (ungeprüft) . . . . .	12,9	0,2	1,0	0,2	<b>14,2</b>
31. Dezember 2006 (Gesamtjahr) . . .	53,5	0,6	3,7	0,6	<b>58,5</b>

(1) Für eine Überleitung des hier abgebildeten Segmentvermögens und der Segmentverbindlichkeiten zur Konzernbilanz siehe Seite F-50 im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2006.

## DARSTELLUNG UND ANALYSE DER VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Die nachfolgende Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe basiert auf dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss der VTG AG Neu zum 31. März 2007 („Konzernzwischenabschluss“) und dem geprüften Konzernabschluss der VTG AG Neu für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr bzw. den geprüften Konzernabschlüssen der VTG AG Alt für die am 31. Dezember 2005 und 2004 endenden Geschäftsjahre sowie dem geprüften Konzernabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr der VTG AG Neu vom 1. November 2005 bis zum 31. Dezember 2005, die alle an anderer Stelle in diesem Prospekt abgedruckt sind, und sollte in Verbindung mit diesen gelesen werden. Der Konzernzwischenabschluss und die Konzernabschlüsse wurden nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Die Konzernabschlüsse wurden von der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und jeweils mit dem in diesem Prospekt wiedergegebenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen (siehe „Allgemeine Informationen-Gesetzliche Abschlussprüfer“). Aufgrund der Darstellung der Zahlen in EUR Mio. und der kaufmännischen Rundungen auf eine Nachkommastelle können sich Zahlenangaben unter Umständen nicht zu den genannten Summen aufaddieren. Prozentuale Veränderungen werden jeweils von den auf Tausend Euro genauen Beträgen in den Konzernabschlüssen und nicht von den gerundeten Millionenbeträgen gerechnet. Für eine Übersicht wichtiger ausgewählter Finanzdaten siehe auch „Ausgewählte Konzern-Finanz- und Geschäftsinformationen.“

### EINLEITUNG

Die VTG-Gruppe ist ein Waggon- und Tankcontainervermietungs- sowie Logistikunternehmen, das in dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr und dem weltweiten Markt für intermodalen Verkehr tätig ist. Die VTG-Gruppe zeichnet sich durch langjährige Erfahrung und spezifisches Fachwissen im Umgang mit Produkten der Chemie- und Mineralöl-, Automobil- und Papierindustrie aus. Die VTG-Gruppe verfügt in diesen Industrien über einen breit gefächerten Kundenstamm. Zu vielen dieser Kunden bestehen schon seit Jahrzehnten gute Beziehungen. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft zudem im Markt für Schienengüterverkehr das einzige vom staatlichen Infrastrukturbetrieb und von Staatsbahnen unabhängige Unternehmen, das ein gesamteuropäisches Dienstleistungsangebot auf einer einheitlichen Plattform bereitstellt. Das Angebot ist dabei von der iberischen Halbinsel bis nach Osteuropa und von Skandinavien bis Italien weitgehend homogen, so dass der Kunde alle Leistungen der VTG-Gruppe an fast jedem Ort in Europa in Anspruch nehmen und auf schnellen lokalen Service zählen kann.

Zum 31. März 2007 bestand die VTG-Gruppe aus 23 konsolidierten Gruppengesellschaften (22 Tochtergesellschaften und eine at-equity Beteiligung) in neun europäischen Staaten, in denen sie 33 Standorte unterhält. Die VTG-Gruppe bietet ihre Leistungen — auch über weitere nicht konsolidierte Beteiligungen und fremde Repräsentanzen — in insgesamt 39 Staaten an. Zum 31. März 2007 beschäftigte die VTG-Gruppe europaweit 780 Mitarbeiter (31. Dezember 2006: 795 Mitarbeiter), von denen 488 in Deutschland tätig waren (31. Dezember 2006: 499 Mitarbeiter).

Die VTG-Gruppe Neu gliedert ihre Geschäftstätigkeit seit dem Geschäftsjahr 2006 in die drei Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik:

- Im Geschäftsbereich Waggonvermietung bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden eine breite Palette von Eisenbahngüterwagen, insbesondere Kessel-, Großraumgüter- und Flachwagen an. Die VTG-Gruppe vermarktet diese Güterwagen über einen eigenen europaweiten Vertrieb sowie über Poolsysteme und setzt dabei im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit einen Wagenpark von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen ein. Die Waggonvermietung verzeichnet fast die Hälfte des konzernweiten Umsatzes und ist am Ertrag gemessen der weitaus bedeutendste Geschäftsbereich der VTG-Gruppe.
- Im Geschäftsbereich Schienenlogistik ist die VTG-Gruppe als europaweiter Bahnspediteur Anbieter schienenbezogener Logistikleistungen für den Transport von Mineralöl- und Chemieprodukten, Flüssiggasen sowie weiteren Bulk- und Stückgütern im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr. Als Spediteur organisiert sie für ihre Kunden den europaweiten Transport aller Arten von Gütern auf der Schiene. Für die Durchführung der Transporte kann die VTG-Gruppe auf ein breites Netz nationaler und internationaler, staatlicher und privater Traktionäre zurückgreifen.
- Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden weltweit intermodale Transport- und Logistikdienstleistungen ausschließlich mit Tankcontainern an. Diese eignen sich für den Transport flüssiger und temperaturgeführter Produkte der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie. Die VTG-Gruppe organisiert und überwacht den Transport mit Tankcontainern. Tankcontainer können

als intermodales Transportbehältnis alle Transportmittel wie Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen oder Schiffe nutzen und sind nicht schienengebunden.

Für nähere Informationen zu den Geschäftsbereichen der VTG-Gruppe siehe „*Geschäftstätigkeit*“.

Im Geschäftsjahr 2006 erwirtschaftete die VTG-Gruppe insgesamt einen Umsatz von EUR 518,6 Mio. und ein EBITDA von EUR 112,9 Mio., was einer EBITDA-Marge von 21,8 % entspricht. Im Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 erzielte die VTG-Gruppe einen Umsatz von EUR 134,2 Mio. (Dreimonatszeitraum zum 31. März 2006: EUR 128,2 Mio.), ein EBITDA von EUR 30,4 Mio. (Dreimonatszeitraum zum 31. März 2006: EUR 26,6 Mio.) und eine EBITDA-Marge von 22,7 % (Dreimonatszeitraum zum 31. März 2006: 20,7 %).

Zur besseren Verständlichkeit wird in dieser „*Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage*“ die VTG-Gruppe in ihrer derzeitigen Gestalt als „VTG-Gruppe Neu“ bezeichnet, und ihr die bis zu den im Jahr 2005 erfolgten gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen und der Zusammenführung mit der Alstertor-Gruppe bestehende VTG-Gruppe sprachlich als „VTG-Gruppe Alt“ gegenübergestellt.

## **WESENTLICHE DAS ERGEBNIS BEEINFLUSSENDE FAKTOREN**

### ***Umsatzrelevante Faktoren***

#### *Regionale Umsatztrends*

Der Kernmarkt für das Geschäft der VTG-Gruppe ist Europa. In Europa erwirtschaftete die VTG-Gruppe im Jahr 2006 96 % ihres Außenumsatzes (nach Sitz des Leistungsempfängers). Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik ist die VTG-Gruppe überdies auch in Amerika und Asien vertreten. Aufgrund der guten Marktposition der VTG-Gruppe in Deutschland, wo im Jahr 2006 etwa die Hälfte der Umsatzerlöse des Konzerns erwirtschaftet wurden, hängt die Geschäftsentwicklung insbesondere von der regionalen Wirtschaftsentwicklung und der Entwicklung in den Märkten der Kunden der VTG-Gruppe in Deutschland ab. In Deutschland wurde ab der zweiten Hälfte des Jahres 2005 eine spürbare Verbesserung der Konjunktur verzeichnet, was die Situation bei der Nachfrage nach Transportleistungen in vielen Industrien der Kunden der VTG-Gruppe verbesserte. Ferner führten in Deutschland in den letzten drei Geschäftsjahren eine Verbesserung der Leistung von Traktionsunternehmen, insbesondere der Deutsche Bahn AG, zu einer stärkeren Nachfrage im Schienengüterverkehr.

Die den Umsatz der VTG-Gruppe beeinflussenden Faktoren sind in den verschiedenen von der VTG-Gruppe abgedeckten geographischen Regionen unterschiedlich ausgeprägt. Die Volkswirtschaften in Südost- und Osteuropa wachsen im Vergleich zu Westeuropa stärker, wodurch auch der Umsatz für die VTG-Gruppe in diesen Regionen in den letzten Jahren stark anstieg. Europaweit wuchs damit der Umsatz außerhalb Deutschlands in den letzten drei Geschäftsjahren überproportional zum Gesamtumsatz an. Diese Wachstumssteigerungen, insbesondere in den neuen EU-Ländern Bulgarien, Rumänien, Ungarn, Tschechien, Slowakei und Polen, hatten deshalb einen wesentlichen Einfluss auf das Umsatzwachstum des Gesamtkonzerns. Dabei stützte sich der positive Umsatztrend der VTG-Gruppe in Südost- und Osteuropa vor allem auf Kunden in der Druckgas- und Mineralölindustrie sowie in geringerem Umfang auch auf Kunden in der Chemieindustrie dieser Region, die begonnen haben, mit ihren Produkten auf den westeuropäischen Markt zu drängen. Auch die Automobilindustrie stärkte das regionale Umsatzwachstum in Osteuropa, insbesondere aufgrund der in den letzten Jahren zunehmenden Verlagerung der Automobilproduktion in die neuen EU-Mitgliedstaaten Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn.

#### *Volkswirtschaftliche Einflüsse und Nachfrage in den Industrien der Kunden*

Die Umsatzentwicklung der VTG-Gruppe hängt von der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Kundengruppen ab und damit von der Abhängigkeit der Kunden vom Wachstum der Weltwirtschaft und insbesondere dem Wachstum der Wirtschaft in Europa. Sowohl die chemische Industrie, als auch zu einem geringeren Grad die Mineralöl- und Automobilindustrie sind zyklischen Schwankungen der Konjunktur ausgesetzt. Diese zyklischen Entwicklungen spiegeln sich in der Umsatzentwicklung der VTG-Gruppe allerdings nur teilweise wider, da andere Industriezweige, in denen Kunden der VTG-Gruppe tätig sind, wie die Papierindustrie oder die Flüssiggasindustrie, nicht bzw. nur wenig von der allgemeinen Konjunktur abhängig sind. Im Geschäftsbereich Waggonvermietung besteht zusätzlich ein Abmilderungs- und Glättungseffekt durch Mietverhältnisse, die aufgrund von in der Praxis vorgenommenen Verlängerungen der Vertragsdauer über viele Jahre hinweg laufen („*evergreen contracts*“), weil Kunden, auch in wirtschaftlich schwächeren Phasen, nicht zu einer Beendigung des Mietverhältnisses neigen, da diese mit hohen Rückgabekosten für z.B. Reinigung, Schadenbeseitigung sowie Frachtkosten für die Rückgabe verbunden wäre, und zur Anmietung verfügbare Spezialwaggons nur begrenzt erhältlich sind. Diese Einflüsse führen nach Ansicht der Gesellschaft dazu, dass konjunkturelle Abkühlungen nur

zeitversetzt oder in zeitlich begrenzten Abschwüngen nur gering auf die Geschäftstätigkeit der VTG-Gruppe durchschlagen.

Andererseits bestehen für die Nachfrage in den Industrien der Kunden auch andere Faktoren mit teils ähnlich starkem Einfluss wie die allgemeine Konjunktur in Europa. Zu diesen nicht-volkswirtschaftlichen Trends in den Industrien der Kunden gehören z.B. gesellschaftliche Faktoren wie Freizeit- und Konsumgewohnheiten von Endkunden, so etwa in der Automobilindustrie. Ein anderer Trend der letzten Jahre war das Wachstum im Bereich von alternativen Energieträgern wie Holzhackschnitzel oder Heizpellets, Biosprit und -diesel als Zusatz bzw. Ersatz für Fahrzeugtreibstoffe (Beimischungspflicht zu Kraftfahrzeugtreibstoffen bzw. steuerliche Begünstigung von Biotreibstoffen). In der Papierindustrie hingegen hängt die Geschäftsentwicklung etwa von der Nachfrage nach Zeitungen und Büromaterial ab, die wiederum von gesellschaftlichen als auch technologischen Trends abhängig ist.

#### *Änderung von rechtlichen und kommerziellen Rahmenbedingungen, insbesondere der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs*

Änderungen des regulatorischen und damit einhergehend kommerziellen Marktumfelds haben in den letzten Jahren verstärkt Auswirkungen auf die Umsatzentwicklung der VTG-Gruppe gehabt. Seit Mitte der neunziger Jahre besteht ein sich stetig entwickelnder Trend zu weitreichender Liberalisierung des Schienenverkehrs in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Dabei wird versucht, unterschiedliche Standards und Vorschriften zu vereinheitlichen und damit den Wettbewerb im Schienenverkehr zu fördern. Dieser Trend hat in den letzten drei Geschäftsjahren dazu geführt, dass die Schiene als Verkehrsträger an Wettbewerbsfähigkeit und damit Attraktivität für potenzielle Kunden gewonnen hat. Folglich konnte die VTG-Gruppe in nahezu ganz Europa, insbesondere auch in Deutschland, von der gesteigerten Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr profitieren. Ein sich leicht negativ auswirkender Effekt war in den letzten Jahren die durch technische Regulierungen bedingte Notwendigkeit von Umrüstungen bzw. teureren besseren Ausstattungen von Eisenbahngüterwagen und Tankcontainern aufgrund neuer regulatorischer Vorschriften auf nationaler und europäischer Ebene.

Weiteres Potenzial bei der Liberalisierung besteht in nahezu allen europäischen Ländern, insbesondere in Frankreich, wo Liberalisierungsbestrebungen nur zögerlich umgesetzt werden, aber auch in Deutschland. Aufgrund der EU-Osterweiterung in den Jahren 2004 sowie 2007 wird die in den neuen EU-Mitgliedstaaten in Ost- und Südosteuropa eingesetzte Liberalisierung und Vereinheitlichung von rechtlichen und kommerziellen Rahmenbedingungen nach Ansicht der Gesellschaft in der Zukunft zu dem von ihr erwarteten starken regionalen Umsatzwachstum in Ost- und Südosteuropa wesentlich beitragen.

#### *Abhängigkeit von Traktionsunternehmen*

Der Umsatz der VTG-Gruppe ist davon abhängig, welche Geschäftsentscheidungen die von der VTG-Gruppe bzw. ihren Kunden als Dienstleister verwendeten Transport- und Traktionsunternehmen, insbesondere die Staatsbahnen, treffen, welche Finanzausstattung sie haben und unter welchen Bedingungen sie operieren. Beispielsweise in Deutschland war die VTG-Gruppe durch die Stilllegung von Teilen des Schienennetzes durch die Deutsche Bahn AG betroffen. Dagegen zeigte sich in den letzten drei Geschäftsjahren europaweit ein Trend zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen und deren Tochterunternehmen im Frachtbereich, welche die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßengüterverkehr steigerte.

#### *Kundenstruktur*

Die Kundenbasis der VTG-Gruppe unterscheidet sich in den einzelnen Geschäftsbereichen voneinander. In der Waggonvermietung hat die VTG-Gruppe eine relativ breite Kundenbasis. Im Jahr 2006 machten die zehn größten Kunden im Geschäftsbereich Waggonvermietung 26 % des Umsatzes des Geschäftsbereichs aus. Zu den größten Kunden zählen insbesondere international tätige Konzerne wie z.B. BASF, Shell, TOTAL oder Volkswagen. Die breite Kundenbasis über verschiedene Branchen in der Waggonvermietung führte in der Vergangenheit zu einer tendenziell stabilen organischen Umsatzentwicklung in diesem Geschäftsbereich. Ferner ergibt sich ein Glättungseffekt beim Umsatz aufgrund von langjährigen Kundenbeziehungen (siehe zu diesen langjährigen Kundenbeziehungen („*evergreen contracts*“) auch „*Geschäftstätigkeit — Geschäftsbereiche — Geschäftsbereich Waggonvermietung — Leistungen*“).

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik machten die zehn größten Kunden im Jahr 2006 46 % des Umsatzes des Geschäftsbereichs aus, während im Geschäftsbereich Schienenlogistik auf die zehn größten Kunden im Jahr 2006 62 % des Umsatzes entfielen. Die stärkere Bedeutung von Großkunden in der Schienenlogistik und der Tankcontainerlogistik führt die Gesellschaft auf das Geschäftsmodell dieser Geschäftsbereiche zurück, bei dem Effizienzgewinne durch die Einschaltung eines externen Dienstleisters in der Regel erst

bei größeren Volumina realisiert werden können. Die Abhängigkeit von wenigen Großkunden hat sich in den letzten drei Geschäftsjahren durch Diversifikation der Kundenbasis im Geschäftsbereich Schienenlogistik verringert. Aufgrund der internationalen Tätigkeit der Tankcontainerlogistik ist die Kundenbasis in diesem Geschäftsbereich generell etwas breiter als im Geschäftsbereich Schienenlogistik. Aufgrund der Bedeutung der Großkunden, als auch der in der Regel kurzfristigeren Verträge im Vergleich zum Geschäftsbereich Waggonvermietung, kann es bei der Schienen- und Tankcontainerlogistik, tendenziell zu höheren Umsatzfluktuationen kommen. Aufgrund der variablen Frachtkosten haben solche Fluktuationen jedoch in der Regel nur einen geringen Einfluss auf den Segmentertrag des jeweiligen Geschäftsbereichs.

### ***Kostenspezifische Faktoren***

#### *Wettbewerbs- und Preisdruck*

Der für die VTG-Gruppe wichtigste Markt Europa wird einerseits von wenigen großen privaten Eisenbahnlogistikunternehmen und andererseits von Staatsbahnen und deren Nachfolgeunternehmen in den jeweiligen Ländern bestimmt. Aufgrund der marktspezifischen Bedingungen im europäischen Markt und in anderen Märkten, in denen die VTG-Gruppe tätig ist, bestehen hohe Eintrittsschranken für neue Wettbewerber, insbesondere aufgrund des erforderlichen technischen Know-Hows und der notwendigen Wagenflottengröße, um im Markt konkurrenzfähig zu sein. Trotz der guten Marktstellung, die die VTG-Gruppe als privates Eisenbahnlogistikunternehmen in Europa einnimmt, besteht ein erheblicher Markt- und Preisdruck in allen Geschäftsbereichen. Insbesondere im Geschäftsbereich Schienenlogistik hat sich in den letzten Jahren durch die verstärkte Praxis, Großaufträge jährlich europaweit auszuschreiben, ein erheblicher Preisdruck durch Wettbewerber entwickelt. Im Jahr 2006 stabilisierten sich die Preise in der Schienenlogistik allerdings.

Neben den direkten Konkurrenten im Bereich des Schienentransports ist europaweit ein Konkurrenzdruck durch LKW-Transporte gegeben. Zugunsten des Schienengüterverkehrs haben sich in den letzten Jahren gesetzgeberische Maßnahmen wie die Einführung bzw. Erhöhung von Straßenmauten als auch die gestiegenen Kraftstoffpreise in Deutschland und Europa zugunsten des Schienentransports teilweise ausgewirkt. Ferner profitierte der Schienengüterverkehr von bestimmten Trends wie z.B. längeren Transportdistanzen, die in den letzten Jahren in Europa, etwa aufgrund des Wirtschaftswachstums in Osteuropa, zugenommen haben. Trotz gewisser Hemmnisse bei grenzüberschreitendem Verkehr, insbesondere auch mit Südost- und Osteuropa, brachte der Trend zu längeren Distanzen Vorteile gegenüber dem Straßengüterverkehr.

Die VTG-Gruppe ist zu einem gewissen Grad mittelbar von dem Preisdruck betroffen, dem ihre Kunden ausgesetzt sind. Mietkosten für Eisenbahngüterwagen machen allerdings nur einen kleinen Teil der Kosten der Endprodukte der Kunden der VTG-Gruppe aus. Auch die Speditionsleistungen in den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik machen in der Regel keinen großen Teil der Kosten der Endprodukte ihrer Kunden aus. Trotzdem wurde in den letzten Jahren im Geschäftsbereich Waggonvermietung, und hier insbesondere bei den Güterwagen, Druck auf die Preise der VTG-Gruppe ausgeübt, z.B. durch Kunden in der Automobilindustrie. Die Gesellschaft versucht, Auswirkungen des kundenseitigen Preisdrucks auf ihre Margen im Geschäftsbereich Waggonvermietung durch Effizienzsteigerungen und Kostenkontrollmaßnahmen auszugleichen. In den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik versucht die VTG-Gruppe, auf höhermarginige Serviceleistungen im Zusammenhang mit Flottenmanagement und Transportmanagementleistungen noch größeres Augenmerk zu legen.

#### *Energie- und Rohstoffpreise*

Die VTG-Gruppe ist auf der Kostenseite von Rohstoffen direkt abhängig, die im Bereich des Waggonneubaus und der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen verwendet werden. In den letzten Jahren erhöhte sich insbesondere der Preis für (Edel)stahl durch Preissteigerungen bei Nickel sowie höherer Nachfrage deutlich. Die signifikante Steigerung seit dem Jahr 2005 beim Stahlpreis hatte auf die VTG-Gruppe direkte Auswirkungen durch höhere Preise beim Erwerb neuer Eisenbahngüterwagen. Bis in die jüngste Vergangenheit hatte der Stahlpreis hingegen geringere Auswirkungen auf die Instandhaltungskosten der VTG-Gruppe, da die vom Stahlpreis speziell betroffenen Kosten für Radsätze, die einen wesentlichen Teil der Instandhaltungskosten für Eisenbahngüterwagen ausmachen, aufgrund längerfristiger Verträge und einem zeitversetzten Kosteneffekt erst Ende 2006 signifikant teurer wurden.

Ferner beeinflussen vor allem Veränderungen der Energiekosten die Preise für Leistungen von Transportunternehmen, die die VTG-Gruppe in den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik zukaufen muss. Indirekt ist die VTG-Gruppe kostenseitig daher z.B. leicht von der Entwicklung des Ölpreises abhängig. Steigerungen von Frachtkosten, die oft durch Veränderungen beim Ölpreis bedingt sind, konnte die VTG-Gruppe



in den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik dagegen bislang zumindest teilweise an ihre Kunden weitergeben.

Die VTG-Gruppe versucht ferner, im Rahmen von Maßnahmen zur Steigerung von Kostentransparenz und Kostenüberwachung (so etwa durch das Kosteneinsparungsprogramm *Maintenance Optimization Program* (MOP), siehe dazu näher „— *Sonstige Faktoren — Restrukturierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen*“), gestiegenen Rohstoffpreisen auch in der Waggonvermietung durch Veränderungen des Einkaufsverhaltens zu begegnen sowie durch Preiserhöhungen bei ihren Dienstleistungen diese Preissteigerungen an ihre Kunden weiterzugeben.

#### *Unterschiedliche Geschäftsmodelle der Geschäftsbereiche*

Die drei Geschäftsbereiche der VTG-Gruppe weisen unterschiedliche Umsatzrenditen auf. Ohne Berücksichtigung der Holdingfunktion machte der Geschäftsbereich Waggonvermietung im Jahr 2006 45 % der Außenumsätze der VTG-Gruppe Neu aus, allerdings wurde durch diesen Geschäftsbereich mit EUR 215,0 Mio. 88 % der Roherträge aller Geschäftsbereiche und mit EUR 115,6 Mio. 92 % des EBITDA aller Geschäftsbereiche (ohne Überleitung) erwirtschaftet. Dagegen machte der Geschäftsbereich Schienenlogistik im Jahr 2006 33 % des Außenumsatzes, allerdings mit EUR 11,5 Mio. nur 5 % der Roherträge aller Geschäftsbereiche und mit EUR 4,0 Mio. nur 3 % des EBITDA aller Geschäftsbereiche (ohne Überleitung) aus. Der Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik machte im Jahr 2006 22 % des Außenumsatzes und mit EUR 17,5 Mio. nur 7 % der Roherträge aller Geschäftsbereiche und mit EUR 6,1 Mio. nur 5 % des EBITDA aller Geschäftsbereiche (ohne Überleitung) aus.

Die unterschiedliche Umsatzrentabilität geht auf die unterschiedlichen Geschäftsmodelle in der Waggonvermietung einerseits und in der Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik andererseits zurück. Die Umsätze im Geschäftsbereich Waggonvermietung sind Mieteinnahmen für Eisenbahngüterwagen, Einnahmen aus der Bewirtschaftung fremder Eisenbahngüterwagen, Umsätze aus Waggonpools sowie aus den Eisenbahnreparaturwerken. Dagegen stellen durchlaufende Posten einen Großteil der Umsätze im Geschäftsbereich Schienenlogistik sowie bei der Tankcontainerlogistik dar. In diesen Geschäftsbereichen werden Transport- und Traktionsleistungen in erheblichem Umfang zugekauft, die zusammen mit der selbst erbrachten Dienstleistung an die Kunden fakturiert und als Umsatz ausgewiesen werden. Ferner sind im Gegensatz zum Geschäftsbereich Waggonvermietung, welcher aufgrund des Unterhalts und Einsatzes einer großen Wagenflotte ein kapitalintensives Geschäft ist, die beiden anderen Geschäftsbereiche wenig bzw. gar nicht kapitalintensiv. Aufgrund geringerer Sachanlagebestände sind dort Abschreibungen und Wertminderungen von geringerer Bedeutung. Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftsmodelle verwendet die Gesellschaft als wesentliche Steuerungsgröße auch das Verhältnis von Segmentrohertrag zu EBITDA anstatt Außenumsatz zu EBITDA in den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik, welches im Geschäftsjahr 2006 für den Geschäftsbereich Schienenlogistik bei 35,0 % und für den Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik bei 34,9 % lag.

#### *Revisionszyklen der Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer*

Die Eisenbahngüterwagen, die von der VTG-Gruppe vermarktet werden, müssen in gewissen Abständen Untergestellrevisionen, Kesselprüfungen bei den Kesselwagen und anderen Tests unterzogen werden. Die Zyklen für diese Arbeiten sind von unterschiedlicher Länge und können zwischen vier und sechs Jahren, je nach Wagentyp, schwanken. Darüber hinaus gibt es kleinere, mittlere und größere Revisionen. Auch für Tankcontainer bestehen Revisions- und Testzyklen, die abweichend von den Zyklen der Eisenbahngüterwagen in der Regel 2,5 Jahre lang sind. Die Art und Länge der Zyklen der Revisionen und Überprüfungen für Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer sind rechtlich vorgeschrieben und können daher von der Gesellschaft nicht beeinflusst werden.

Abhängig von historischen Investitionszyklen und vom Vermietstand der Wagenflotte sowie der Art der anstehenden Revisionen, kann eine Kumulierung von überdurchschnittlich vielen fälligen und gleichzeitig großen Revisionen in einem Jahr zu einer Erhöhung der Instandhaltungskosten führen. Die VTG-Gruppe Neu aktiviert Teile der Kosten für Untergestellrevisionen, Kosten für Kesselprüfungen sowie Kosten für größere Umbauten gemäß IAS 16. Daher haben solche Belastungsspitzen aufgrund der beschriebenen zyklischen Phänomene nach Ansicht der Gesellschaft vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die Ertragslage der VTG-Gruppe Neu (siehe dazu auch „— *Kritische Rechnungslegungsgrundsätze — Bilanzierung, Bewertung und Abschreibung von Sachanlagevermögen*“). Die Gesellschaft erwartet, dass eine solche Belastungsspitze von Kosten für Revisionen, Kesselprüfungen und Umbauten im Vergleich zu der hier betrachteten historischen Entwicklung im Jahr 2008 erreicht werden wird.

## **Sonstige Faktoren**

### *Restrukturierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen*

Die VTG-Gruppe hat in den letzten drei Geschäftsjahren in Teilbereichen ihres Geschäfts Restrukturierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen durchgeführt:

- Im Jahr 2004 und 2005 implementierte die VTG-Gruppe ein Restrukturierungsprogramm für ihre Aktivitäten in der Tankcontainerlogistik, durch das die operativ betriebene Tankcontainerflotte von ca. 6.300 auf ca. 4.700 Tankcontainer verringert, eine verbesserte Preisgestaltung durchgesetzt sowie das Fleet-Management optimiert wurden, und die Tochtergesellschaft VOTG Tanktainer Lease GmbH zum 1. April 2005 auf die VOTG Tanktainer GmbH verschmolzen wurde. Die Verringerung der Tankcontainerflotte wurde im Wesentlichen durch Rückgabe von gemieteten Tankcontainern an Drittvermieter erzielt und führte durch die Verkleinerung des Pools von Tankcontainern zu einer leichten Reduzierung der Mitarbeiterzahl im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik. Dabei wurde vor allem das Engagement bei den interkontinentalen Verkehren, insbesondere von und nach Asien, sowie die innerasiatischen Transporte erheblich reduziert, um Leerpositionierungen und unproduktive Stillstandszeiten von nicht verwendeten Tankcontainern zu vermeiden. Die Reduzierung des Asiengeschäfts und des sonstigen Geschäfts außerhalb Europas führte regional gesehen zu einem Umsatzrückgang, der allerdings durch eine stärkere Nachfrage in Europa in den nach Abschluss der Restrukturierung folgenden Jahren kompensiert werden konnte.
- Gegen Ende des Jahres 2005 begann die VTG-Gruppe mit dem Kosteneinsparungsprogramm *Maintenance Optimization Program (MOP)*. Dabei konzentrierte sich die VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Waggonvermietung auf Kosteneinsparungen bei den Instandhaltungs- und Reparaturkosten. Maßnahmen im Rahmen des MOP waren die Standardisierung von Arbeitsabläufen bei und Arten von Reparaturen (Harmonisierung der europaweit unterschiedlichen Instandhaltungs- und Revisionspläne) und eine zentrale strategische Einkaufspolitik für Ersatzteile. Bei der Standardisierung von Abläufen wurden z.B. harmonisierte Standards im Bereich Lackierungen oder Tanktests implementiert. Im Bereich der zentralen strategischen Einkaufspolitik wurden vermehrt europaweite Ausschreibungen bei der Beschaffung durchgeführt und Maßnahmen für eine bessere Kostentransparenz implementiert. Durch dieses Bündel von Maßnahmen konnten bereits im Jahr 2006 die Kosten der Instandhaltung im Geschäftsbereich Waggonvermietung um einen mittleren einstelligen Millionenbetrag in Euro verringert werden. Die Gesellschaft geht davon aus, dass der volle Effekt aus dem MOP im Jahr 2007 sowie in den darauf folgenden Jahren ersichtlich werden wird.
- Bereits im Jahr 2002 begannen Restrukturierungs- und Kosteneinsparungsmaßnahmen bei den Eisenbahnreparaturwerken im Geschäftsbereich Waggonvermietung. Die Produktivität und die Auslastung der Werke sollten erhöht, und die Kosten gesenkt werden. Ferner wurde das Management in zwei Werken ausgetauscht sowie ein Werk in Großbritannien verkauft. Eine Reduzierung der Belegschaft über Sozialpläne wurde in den Jahren 2002 bis 2004 zunächst am Standort Brühl und dann in den Jahren 2004 bis 2006 auch am Standort Joigny erreicht. Ferner wurden Arbeitsprozesse in den Werken umstrukturiert und verbessert bzw. in Joigny die Effizienz der Organisationsabläufe gesteigert, etwa durch die Einführung von SAP-Software.

### *Restrukturierung der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH*

Die VTG-Gruppe hält eine 25 %ige Minderheitsbeteiligung an der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH, auf die im Jahr 2006 eine Abschreibung auf den Buchwert der Beteiligung in Höhe von EUR 0,7 Mio. erfolgte, was auf das EBIT im Geschäftsbereich Schienenlogistik einen negativen Einfluss hatte. Um die Marktposition der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH zu festigen und auszubauen, haben ihre Gesellschafter (die BASF AG, Ludwigshafen, die Bertschi AG, Dürrenäsch (Schweiz), die Hoyer GmbH, Hamburg, und die VTG AG) im März 2007 eine Kapitalmaßnahme und einen Restrukturierungsprozess beschlossen. Außerdem wurde Anfang des Jahres 2007 die Geschäftsführung der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH erheblich verändert. Im Laufe des Juni 2007 ist ein weiteres Gesellschafterdarlehen in Höhe von nochmals EUR 1,5 Mio. zu gewähren. Es dient der Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH. Die VTG-Gruppe geht derzeit davon aus, dass mit diesen Maßnahmen die Lage der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH verbessert werden kann. Sollte sich die Situation der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH jedoch weiter verschlechtern, könnte dies im Jahr 2007 zu weiterem Abschreibungsbedarf führen; der Beteiligungsbuchwert von EUR 0,425 Mio. zum 31. März 2007, das der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH von der VTG-Gruppe gewährte Gesellschafterdarlehen in Höhe von EUR 1,5 Mio. zum 31. März 2007 sowie das der rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH von der VTG-Gruppe gewährte Gesellschafterdarlehen in Höhe von ebenfalls EUR 1,5 Mio. zum Juni 2007 könnten

womöglich vollständig abzuschreiben sein. Eine solche Abschreibung würde sich im EBIT des Jahres 2007 des Geschäftsbereichs Schienenlogistik deutlich negativ auswirken, wäre aber im EBIT der VTG-Gruppe nicht wesentlich.

#### *Auswirkungen von Zinsänderungen und Währungsschwankungen*

Seit Dezember 2005 besteht eine Finanzierung der VTG-Gruppe durch ein Kreditgeberkonsortium unter der Führung der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG in Höhe von bis zu EUR 600,1 Mio., die am 31. März 2007 in Höhe von EUR 474,4 Mio. in Anspruch genommen war. Im Juni 2007 wurde der Senior-Kreditvertrag durch den neuen Finanzierungsvertrag abgelöst (siehe zu Details der Finanzierung näher „*Wesentliche Verträge – Finanzverträge*“ sowie „*Liquidität und Kapitalausstattung-Finanzverbindlichkeiten*“). Schwankungen der Leitzinsen haben aufgrund dieser hohen Fremdfinanzierung Auswirkungen auf die Ertragslage der VTG-Gruppe. Die abgeschlossenen Kreditverträge verpflichten die VTG-Gruppe, ihre langfristigen Verbindlichkeiten aus dem Kreditvertrag zumindest in Höhe von 70 % mit Zinssicherungsgeschäften abzusichern. Die VTG-Gruppe hat sich mit Zinssicherungsgeschäften (Laufzeit bis 30. Juni 2012) mit einem Volumen von zu Beginn insgesamt EUR 337,2 Mio. gegen Veränderungen von Kapitalmarktzinsen abgesichert. Eine Erhöhung der Leitzinsen in Europa von einem Prozentpunkt hätte nach Berechnungen der Gesellschaft nach dem Börsengang unter Fortführung der derzeitigen Zinsabsicherung eine negative Auswirkung auf das EBT der VTG-Gruppe von etwa EUR 1,7 Mio.

Die Umsatz- und Ertragslage der VTG-Gruppe ist von den Schwankungen der Wechselkurse gewisser Währungen, insbesondere des Euro gegenüber dem US-Dollar, dem Schweizer Franken und in geringem Ausmaß dem britischen Pfund beeinflusst. Die Schwankungen des US-Dollars gegenüber dem Euro sind vor allem für den Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik von Bedeutung.

Siehe für nähere Informationen zu Zins- und Währungsschwankungen „*Qualitative und quantitative Marktangaben*.“

## **ERLÄUTERUNG DES GESCHÄFTSVERLAUFS**

### *Darstellung der einzelnen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung*

Im Folgenden wird die Zusammensetzung einzelner Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung der VTG-Gruppe dargestellt:

#### *Umsatzerlöse*

Die Umsatzerlöse umfassen den erhaltenen beizulegenden Zeitwert für den Verkauf von Waren und Dienstleistungen ohne Umsatzsteuer, Rabatte und Preisnachlässe und nach Eliminierung konzerninterner Verkäufe. Die Buchung von Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt, wenn die Leistung erbracht bzw. die Vermögenswerte geliefert worden sind und der Gefahrenübergang stattgefunden hat.

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung setzen sich die Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Mieteinnahmen aus Vermietung von eigenen und geleasteten Eisenbahngüterwagen, aus Erträgen aus der Bewirtschaftung von fremden Eisenbahngüterwagen, aus Umsätzen aus Waggonpools sowie für die VTG-Gruppe Neu aus Umsätzen aus den Eisenbahnreparaturwerken zusammen. In den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik sind in den Umsätzen Zahlungen für die Speditionsleistung, d.h. für die an Kunden weiterberechneten Frachtkosten, die dritte Transportunternehmer für die VTG-Gruppe erbringen, sowie für die selbst erbrachte Logistik- und Dienstleistungen enthalten. Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik umfassen die Umsatzerlöse darüber hinaus auch Mieteinnahmen aus Vermietung von Tankcontainern.

#### *Sonstige betriebliche Erträge*

Unter sonstige betriebliche Erträge werden nicht im operativen Geschäft der VTG-Gruppe erzielte Einnahmen erfasst. Dazu gehören unter anderem Erträge aus Beteiligungen, Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen, weiterberechnete Dienstleistungen, Versicherungsentschädigungen, Einkünfte aus Materialverkäufen an Dritte sowie Wechselkursgewinne und sonstige einmalige Erträge.

#### *Materialaufwand*

Unter Materialaufwand werden im Wesentlichen die Frachtkosten für Transportleistungen (auf der Schiene, See und Straße), Mieten und Leasingraten für Wagen und Tankcontainer sowie bis Ende des Jahres 2006 ein Teil der Revisions- und Instandhaltungskosten für den Wagenpark der Waggonvermietung erfasst. Die mit Abstand

größte Position bei den Materialkosten sind die Frachtkosten, die in den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik anfallen und variable Kosten darstellen.

#### *Sonstige betriebliche Aufwendungen*

Unter sonstige betriebliche Aufwendungen werden nicht direkt zum operativen Geschäft gehörende Kosten ausgewiesen. Dazu gehören unter anderem der Aufwand für Vertrieb und Marketing, Gebühren, Honorare und Beratungskosten, Mieten und Pachten, IT-Kosten, Wechselkursverluste, Versicherungen sowie sonstige Steuern und gewisse Verwaltungsaufwendungen, aber auch ein Teil der Revisions- und Instandhaltungskosten (seit dem Jahr 2007 alle Revisions- und Instandhaltungskosten) sowie Betriebsmittelbedarf. Zusätzlich werden hier außerordentliche Einmalkosten verbucht, die nicht mit dem operativen Geschäft in Verbindung stehen.

#### *Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Wertminderungen und Abschreibungen (EBITDA)*

Die Gesellschaft verwendet als eine der wesentlichen Steuerungsgrößen die Kennzahl EBITDA (*Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*), die das Jahresergebnis vor Zinsen, Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie zusätzlich vor Abschreibungen auf Sachanlagen, Finanzanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände darstellt.

Für das Geschäftsjahr 2004 weist die Gesellschaft auch ein um Sonderzahlungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik bereinigtes EBITDA aus (siehe dazu näher „— Vergleich der Geschäftsjahre 2005 und 2004 — Vergleichbarkeit der Geschäftsjahre 2005 und 2004 der VTG-Gruppe Alt“).

Eine Vergleichbarkeit der in diesem Prospekt ausgewiesenen EBITDA-Kennzahlen mit entsprechenden Daten von anderen Unternehmen ist unter Umständen nicht gegeben, da mangels einer einheitlichen Definition dieser Messgrößen unterschiedliche Bestandteile bei der Berechnung verwendet werden können.

#### *Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)*

Die Gesellschaft verwendet neben dem EBITDA ferner als eine der wesentlichen Steuerungsgrößen die Kennzahl EBIT (*Earnings before Interest and Taxes*), die das Jahresergebnis vor Zinsen und Steuern vom Einkommen und vom Ertrag darstellt. In der Position „Finanzergebnis“ der Gewinn- und Verlustrechnung der VTG-Gruppe sind neben den Zinsen auch Abschreibungen auf Finanzanlagen in geringer Höhe enthalten, die im EBIT als Aufwand enthalten sind. Eine Vergleichbarkeit der in diesem Prospekt ausgewiesenen EBIT-Kennzahlen mit entsprechenden Daten von anderen Unternehmen ist unter Umständen nicht gegeben, da mangels einer einheitlichen Definition dieser Messgrößen unterschiedliche Bestandteile bei der Berechnung verwendet werden können.

## Vergleich der ersten drei Monate der Jahre 2007 und 2006

### Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene

Die nachstehende Tabelle enthält die Gewinn- und Verlustrechnung der VTG-Gruppe Neu für die ersten drei Monate 2006 bzw. 2007:

	Dreimonatszeitraum zum 31. März		Veränderung mit einheitlichem Basisjahr
	2006	2007	2006
	(ungeprüft) (in EUR Mio.)		(in %)
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>	<b>4,7</b>
Sonstige betriebliche Erträge .....	4,3	4,2	-1,1
<b>Summe Umsatzerlöse und Erträge</b> .....	<b>132,5</b>	<b>138,5</b>	<b>4,5</b>
Materialaufwand .....	-75,6	-72,3	-4,3
Personalaufwand .....	-12,6	-12,3	-2,6
Wertminderungen und Abschreibungen .....	-14,2	-15,6	10,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	-18,1	-23,7	30,7
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....	0,4	0,3	-40,0
Finanzergebnis .....	-9,1	-9,9	8,9
Finanzierungserträge .....	0,4	0,5	22,7
Finanzierungsaufwendungen .....	-9,6	-10,5	9,5
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBT)</b> ...	<b>3,3</b>	<b>4,8</b>	<b>47,5</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	-1,7	-1,9	10,6
<b>Konzernquartalsüberschuss (-fehlbetrag)</b> .....	<b>1,6</b>	<b>2,9</b>	<b>87,4</b>
<b>EBITDA</b> .....	<b>26,6</b>	<b>30,4</b>	<b>14,4</b>
<b>EBIT</b> .....	<b>12,4</b>	<b>14,7</b>	<b>19,1</b>

### Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse erhöhten sich von EUR 128,2 Mio. im ersten Quartal 2006 um 4,7 % auf EUR 134,2 Mio. im ersten Quartal 2007. Dieses Umsatzwachstum führt die Gesellschaft überwiegend auf die sich in ganz Europa als auch in Deutschland stark verbesserte Konjunktur zurück, die sich im Geschäftsbereich Waggonvermietung in einer höheren Auslastung der Eisenbahngüterwagen von 91,3 % sowie einer höheren Produktivität — auch aufgrund der Erweiterung der Dienstleistungspalette — in den Eisenbahnreparaturwerken niederschlug. Daneben waren höhere Vermietlerlöse aufgrund der Erweiterung der Wagenflotte durch den Kauf eines Wagenparks der Schweizer Rexwal-Gruppe im Januar 2007 zu verzeichnen. Ferner trug die starke Nachfrage im Tankcontainergeschäft, insbesondere aufgrund der guten Konjunktorentwicklung in Europa, zum Umsatzanstieg bei. Im Geschäftsbereich Schienenlogistik verringerte sich der Umsatz dagegen etwas, weil die VTG-Gruppe einen Teil des Verkehrsvolumens unter einem bestehenden Vertrag mit einem Großkunden gegen Ende des Jahres 2006 an einen Wettbewerber verlor.

Die nachstehende Tabelle stellt die Außenumsätze nach Regionen nach Sitz des Leistungsempfängers für das erste Quartal 2006 und das erste Quartal 2007 dar:

	Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2006	2007
	(in EUR Mio.) (ungeprüft)	
Deutschland .....	65,7	65,1
Resteuropa (ohne Deutschland) .....	57,0	64,1
Übrige Regionen .....	5,5	5,0
<b>Summe</b> .....	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>

In Resteuropa (ohne Deutschland) stieg der Umsatz von EUR 57,0 Mio. um 12,5 % auf EUR 64,1 Mio. deutlich an, wobei hier vorwiegend das Umsatzwachstum in Südost- und Osteuropa, und auf



Geschäftsbereichsebene die Umsätze im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik und im Geschäftsbereich Waggonvermietung, dort speziell auch bei den Eisenbahnreparaturwerken, zur positiven Entwicklung beitrugen. Regional sank der Umsatz in Deutschland dagegen leicht von EUR 65,7 Mio. auf EUR 65,1 Mio., da die starke Wirtschaftsentwicklung in Deutschland im ersten Quartal 2007 zwar in der Waggonvermietung und der Tankcontainerlogistik zu einem Wachstum führte, der Umsatzrückgang im Geschäftsbereich Schienenlogistik aber speziell Deutschland betraf. Ursächlich für den Rückgang des Umsatzes in den übrigen Regionen, d.h. vor allem in Asien und Amerika, waren vor allem die bessere Marktentwicklung im ersten Quartal 2007 in Europa gegenüber den übrigen Regionen im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik sowie der im Vergleich zum Euro schwächer gewordene US-Dollar.

### ***Materialaufwand***

Der Materialaufwand ging von EUR 75,6 Mio. im ersten Quartal 2006 um 4,3 % auf EUR 72,3 Mio. deutlich zurück. Dieser Rückgang war auf den bereinigten Ausweis von Instandhaltungsaufwendungen im ersten Quartal 2007 zurückzuführen. So wurde ein Teil der Instandhaltungskosten im ersten Quartal 2006 in Höhe von EUR 6,3 Mio. noch im Materialaufwand ausgewiesen, während im ersten Quartal 2007 die Instandhaltungskosten gänzlich in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten waren. Ohne den Teil der Instandhaltungskosten im ersten Quartal 2006 stieg der Materialaufwand von EUR 69,3 Mio. auf EUR 72,3 Mio. an, wobei sich die Differenz zwischen Umsatzerlösen und Materialaufwand in Prozent der Umsatzerlöse von 45,9 % im ersten Quartal 2006 auf 46,1 % im ersten Quartal 2007 leicht verbesserte.

Auf Geschäftsbereichsebene gingen die großteils variablen Materialkosten im Geschäftsbereich Schienenlogistik aufgrund von mit kleineren Kunden erzieltm höhermargigen Geschäft etwas stärker zurück als der Geschäftsbereichsumsatz. Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik stiegen die Frachtkosten im Wesentlichen proportional zum Umsatzanstieg an. Im Geschäftsbereich Waggonvermietung wirkten sich insbesondere die höhere Auslastung bei den Eisenbahngüterwagen sowie eine bessere Auslastung bei den Eisenbahnreparaturwerken positiv aus. Zahlungen für Operate Lease Verträge, die einen großen Teil des Materialaufwands im Bereich Waggonvermietung ausmachen, blieben in etwa konstant.

### ***Personalaufwand***

Der Personalaufwand ging von EUR 12,6 Mio. um 2,6 % auf EUR 12,3 Mio. zurück. Für diesen Rückgang war im Wesentlichen die Reduzierung der Mitarbeiteranzahl von 795 auf 780 (jeweils zum Stichtag 31. März) ursächlich. Die Mitarbeiterreduzierung war etwa zur Hälfte durch Veränderungen beim Personalstand im Geschäftsbereich Waggonvermietung und dort speziell bei den Eisenbahnreparaturwerken aufgrund von Restrukturierungen bedingt. Bei den Reparaturwerken erhöhte sich dagegen die Anzahl von temporären Leiharbeitern deutlich, wobei die Kosten für dieses Personal nicht im Personalaufwand, sondern in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen verbucht werden. Im Geschäftsbereich Schienenlogistik wurden durch personelle Veränderungen bei einer Tochtergesellschaft Personalkosten eingespart.

### ***Wertminderungen und Abschreibungen***

Die Wertminderungen und Abschreibungen stiegen von EUR 14,2 Mio. um 10,3 % auf EUR 15,6 Mio. an. Dies ging im Wesentlichen auf die höheren Abschreibungen im Geschäftsbereich Waggonvermietung zurück und dort insbesondere auf höhere Abschreibungen durch die im Laufe des Jahres 2006 in Höhe von EUR 15,4 Mio. und im ersten Quartal 2007 in Höhe von EUR 4,3 Mio. aktivierten Revisionskosten. Andererseits stiegen die Abschreibungen aufgrund von hohen Neuinvestitionen im Jahr 2006 und im ersten Quartal 2007 an. Dagegen fielen die Abschreibungen auf Tankcontainer etwas geringer aus.

### ***Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen***

Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben im ersten Quartal 2006 mit EUR 4,3 Mio. im Vergleich zum ersten Quartal 2007 mit EUR 4,2 Mio. im Wesentlichen konstant. Dafür waren im Wesentlichen zwei sich kompensierende Effekte verantwortlich:

- Im Geschäftsbereich Waggonvermietung waren im ersten Quartal 2006 noch Erträge aus dem Weiterverkauf von Wagen aus Neubauinvestitionen für Dritte erzielt worden, denen kein äquivalenter Ertrag im ersten Quartal 2007 gegenüberstand.
- Gegenläufig zu diesem Effekt wurden im ersten Quartal 2007 etwas höhere Verschrottungserlöse im Geschäftsbereich Waggonvermietung erzielt.



Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen von EUR 18,1 Mio. um 30,7 % auf EUR 23,7 Mio. Dieser deutliche Anstieg ging im Wesentlichen auf die folgenden Effekte zurück:

- Instandhaltungsaufwendungen wurden im ersten Quartal 2006 noch zum Teil im Materialaufwand ausgewiesen und nur mit EUR 6,1 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Im ersten Quartal 2007 waren diese vollständig in Höhe von EUR 11,3 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.
- Aufgrund einer verstärkten Auslastung von Eisenbahnwaggons und einer Vergrößerung der Waggonflotte durch den Erwerb von Kesselwagen der Schweizer Rexwal-Gruppe im Januar 2007 erhöhte sich der Aufwand für Instandhaltung und Revisionen im ersten Quartal 2007 deutlich. Gegenläufig dazu wirkten sich weitere Einsparungen durch das Kostensenkungsprogramm MOP im ersten Quartal 2007 aus, wodurch sich trotz des höheren Preises für Stahl und damit für Ersatzteile wie Radsätze der Instandhaltungsaufwand im ersten Quartal 2007 insgesamt reduzierten.

### ***Finanzergebnis***

Das Finanzergebnis verschlechterte sich von EUR –9,1 Mio. im ersten Quartal 2006 auf EUR –9,9 Mio. im ersten Quartal 2007. Grund dafür war im Wesentlichen, dass die Zinsaufwendungen anstiegen, da sich der für den bisherigen Senior-Kreditvertrag und den Mezzanine-Kreditvertrag der VTG-Gruppe Neu maßgebliche Kapitalmarktzinssatz Euribor deutlich erhöhte.

### ***EBITDA***

Das EBITDA konnte deutlich von EUR 26,6 Mio. um 14,4 % auf EUR 30,4 Mio. gesteigert werden. Den größten Anteil an dieser EBITDA-Steigerung hatte der Geschäftsbereich Waggonvermietung. Neben einer deutlichen Umsatzsteigerung bedingt durch eine höhere Auslastung der Vermietflotte und den Kauf eines Wagenparks der Schweizer Rexwal-Gruppe im Januar 2007 wirkten sich nach Ansicht der Gesellschaft auch weitere Effekte aus dem Kostensenkungsprogramm MOP im Geschäftsbereich Waggonvermietung ergebnissteigerend aus. Die allgemeine positive Marktentwicklung und damit einhergehend eine deutliche Steigerung bei den Außenumsätzen der Eisenbahnreparaturwerke wirkten sich gleichfalls positiv auf die Entwicklung des EBITDA aus.

Sowohl der Geschäftsbereich Schienenlogistik als auch der Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik trugen ebenfalls zum EBITDA Wachstum bei, wobei trotz eines leichten Umsatzrückgangs durch höhermargiges Geschäft eine Steigerung bei der Schienenlogistik verzeichnet werden konnte und im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik insbesondere aufgrund von Umsatzwachstum ein höheres EBITDA erzielt wurde.

### ***EBIT***

Das EBIT stieg von EUR 12,4 Mio. um 19,1 % auf EUR 14,7 Mio. prozentual noch stärker an als das EBITDA. Grund dafür waren prozentual weniger stark gestiegene Abschreibungen auf Eisenbahngüterwagen, welche sich vor allem aufgrund der im Jahr 2006 durchgeführten erstmaligen Aktivierung von Revisionskosten gemäß IAS 16 und der höheren Investitionstätigkeit im Jahr 2006 und im ersten Quartal 2007 etwas erhöhten, wogegen Abschreibungen auf Tankcontainer leicht zurückgingen.

### ***EBT***

Das EBT verbesserte sich von EUR 3,3 Mio. um 47,5 % sehr stark auf EUR 4,8 Mio. Die leicht gestiegenen Aufwendungen für Zinsen für den bisherigen Senior-Kreditvertrag und den Mezzanine-Kreditvertrag konnten die im Vergleich zur Vorjahresperiode erzielte Steigerung des operativen Ergebnisses nur leicht dämpfen.

### ***Steuern vom Einkommen und Ertrag***

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag stiegen von EUR 1,7 Mio. auf EUR 1,9 Mio. an. Dabei erhöhten sich die laufenden Steueraufwendungen von EUR –0,2 Mio. auf EUR 0,9 Mio., insbesondere aufgrund des durch eine bessere operative Entwicklung erhöhten EBT. Dagegen verringerten sich die latenten Steuern von EUR 1,9 Mio. im ersten Quartal 2006 auf EUR 1,0 Mio. im ersten Quartal 2007.

### Konzernquartalsüberschuss (-fehlbetrag)

Im ersten Quartal 2006 wurde ein Konzernquartalsüberschuss von EUR 1,6 Mio. verzeichnet, wogegen im ersten Quartal 2007 ein Konzernquartalsüberschuss von EUR 2,9 Mio. erzielt werden konnte. Diese Veränderung war auf die bessere operative Entwicklung im ersten Quartal 2007 zurückzuführen.

#### Darstellung der Umsatzerlöse, des EBITDA und des EBIT der Geschäftsbereiche

Die nachstehende Tabelle enthält Umsatz-, Kosten- und Ergebniskennzahlen der VTG-Gruppe Neu auf Geschäftsbereichsebene für die ersten drei Monate 2006 bzw. 2007:

	Dreimonatszeitraum zum 31. März									
	Waggon- vermietung		Schienenlogistik		Tankcontainer- logistik		Überleitung		Konzern	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
	(in EUR Mio.)									
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>60,1</b>	<b>63,7</b>	<b>43,5</b>	<b>42,8</b>	<b>27,2</b>	<b>30,2</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,5</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>
Außenumsätze .....	57,9	61,3	43,5	42,8	26,8	30,2	—	—	128,2	134,2
Innenumsätze .....	2,2	2,4	0,0	0,0	0,4	0,1	-2,6	-2,5	—	—
Materialeinsatz der Segmente <sup>(1)</sup> ...	-7,9	-8,8	-40,8	-39,9	-23,0	-25,5	3,0	2,7	-68,7	-71,5
<b>Segmentertröge<sup>(1)</sup></b> .....	<b>52,2</b>	<b>54,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2,9</b>	<b>4,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>59,5</b>	<b>62,7</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen <sup>(1)</sup> .....	-24,5	-24,1	-1,8	-1,9	-2,7	-2,9	-4,0	-3,5	-32,9	-32,3
<b>EBITDA</b> .....	<b>27,7</b>	<b>30,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>-3,6</b>	<b>-3,3</b>	<b>26,6</b>	<b>30,4</b>
Wertminderungen und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte .....	-12,9	-14,5	-0,2	-0,1	-1,0	-0,9	-0,2	-0,1	-14,2	-15,6
<b>EBIT</b> .....	<b>14,8</b>	<b>16,3</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>-3,8</b>	<b>-3,4</b>	<b>12,4</b>	<b>14,8</b>

(1) Die Positionen Materialeinsatz der Segmente, Segmentertröge und übrigen Segmenterträge und Segmentaufwendungen weichen von den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene aufgrund anderer Zuordnung von Kosten und Erträgen ab.

### Geschäftsentwicklung im Geschäftsbereich Waggonvermietung

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung stieg der Außenumsatz von EUR 57,9 Mio. im ersten Quartal 2006 um 5,8 % auf EUR 61,3 Mio. im ersten Quartal 2007. Konzerninterne Umsatzerlöse, die im Wesentlichen mit der Vermietung von Eisenbahngüterwagen an den Geschäftsbereich Schienenlogistik zusammenhängen, stiegen leicht von EUR 2,2 Mio. auf EUR 2,4 Mio. an. Grund für das deutliche Umsatzwachstum war insbesondere die höhere Auslastung bei den Chemie- und Druckgaskesselwagen als auch bei den übrigen Eisenbahngüterwagen aufgrund höherer Nachfrage und der guten Marktbedingungen durch die verbesserte Konjunktur in Europa sowie anhaltende positive Trends wie z.B. die positive Entwicklung der Biotreibstoffbranche. Die Auslastungsquote aller Eisenbahngüterwagen stieg von 89,4 % im ersten Quartal 2006 auf 91,3 % im ersten Quartal 2007. Ferner wurde die Waggonflotte im Januar 2007 durch die Akquisition eines Wagenparks der Schweizer REXWAL-Gruppe erweitert, was zu höheren Vermietumsätzen im ersten Quartal 2007 führte. Regional gesehen war die Umsatzsteigerung in Westeuropa insbesondere durch den konjunkturellen Aufschwung in Deutschland bedingt, wobei in Ost- und Südosteuropa weiterhin stärkeres Wachstum als in Westeuropa verzeichnet werden konnte, im ersten Quartal 2007 z.B. auch verstärkt in den neuen EU-Ländern Rumänien und Bulgarien. Zum Anstieg des Außenumsatzes im ersten Quartal 2007 gegenüber dem ersten Quartal 2006 trugen außerdem die Eisenbahnreparaturwerke bei, bei denen durch ein verstärktes Leistungsangebot mehr Drittkunden gewonnen werden konnten.

Das EBITDA im Geschäftsbereich Waggonvermietung stieg von EUR 27,7 Mio. im ersten Quartal 2006 um 11,3 % auf EUR 30,8 Mio. im ersten Quartal 2007 kräftig an. Operativ war für das EBITDA-Wachstum im Wesentlichen die Steigerung des Segmentertrags von EUR 52,2 Mio. bzw. 86,8 % vom Umsatz auf EUR 54,9 Mio. bzw. 86,2 % vom Umsatz verantwortlich, was durch die höhere Auslastung bei den Eisenbahngüterwagen sowie signifikante weitere Einsparungen durch das Kostensenkungsprogramm MOP bedingt war. Das MOP war bereits im Jahr 2006 angelaufen, hatte allerdings im ersten Quartal 2007 im Vergleich zum ersten Quartal 2006 einen höheren Einfluss auf die Instandhaltungskosten. Dieser positiven Entwicklung stand die Verringerung anderer betrieblicher Erträge gegenüber, da im ersten Quartal 2006 noch Erträge aus dem Weiterverkauf von Eisenbahngüterwagen aus Neubauiinvestitionen für Dritte angefallen waren. Die Verbesserung des Segmentertrags wurde auch durch die ab Ende 2006 starke Verteuerung bei Radsätzen aufgrund des in den letzten Jahren signifikant gestiegenen Stahlpreises gedämpft. Der Umsatzanstieg bei den

Eisenbahnreparaturwerken führte zusammen mit Produktivitätssteigerungen aufgrund von Restrukturierungen zu einem Anstieg des EBITDA.

Das EBIT im Geschäftsbereich Waggonvermietung stieg von EUR 14,8 Mio. im ersten Quartal 2006 um 9,9 % auf EUR 16,3 Mio. im ersten Quartal 2007, im Wesentlichen bedingt durch die oben beschriebenen operativen Effekte. Gegenläufig zur operativen Entwicklung erhöhten sich die Abschreibungen einerseits aufgrund höherer Abschreibungen auf aktivierte Revisionskosten und andererseits aufgrund höherer Investitionen im Laufe des Gesamtjahres 2006 und im ersten Quartal 2007 im Vergleich zu den Perioden zuvor.

#### ***Geschäftsentwicklung im Geschäftsbereich Schienenlogistik***

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik ging der Außenumsatz von EUR 43,5 Mio. um 1,6 % auf EUR 42,8 Mio. leicht zurück. Der leichte Umsatzrückgang war im Wesentlichen durch den Verlust eines Teils des Verkehrsvolumens mit einem Großkunden an einen Wettbewerber gegen Ende des Jahres 2006 sowie durch einen Nachfragerückgang bei Treibstoff und Heizmaterial aufgrund des milden Winters bedingt.

Trotz des leichten Umsatzrückgangs konnte das EBITDA von EUR 0,9 Mio. um 16,6 % auf EUR 1,0 Mio. gesteigert werden. Dafür war einerseits der trotz des Umsatzrückgangs gestiegene Segmentertrag aufgrund von mit kleineren Kunden erzieltm höhermargigen Geschäft entscheidend, andererseits ein Rückgang bei den Personalkosten resultierend aus personellen Veränderungen bei einer Tochtergesellschaft. Dabei erhöhte sich das Verhältnis von EBITDA zum Segmentertrag, welches von der Gesellschaft als eine wesentliche Steuerungsgröße angesehen wird, von 32,5 % auf 35,9 %.

Das EBIT stieg von EUR 0,7 Mio. um 22,1 % auf EUR 0,9 Mio, wobei sich die ohnehin geringen Abschreibungen in diesem Geschäftsbereich kaum veränderten.

#### ***Geschäftsentwicklung im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik***

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik konnte der Außenumsatz von EUR 26,8 Mio. um 12,4 % auf EUR 30,2 Mio. gesteigert werden. Das kräftige Wachstum bei den Umsatzerlösen ging überwiegend auf das gute europäische Geschäft und dort insbesondere auf die gute Konjunktorentwicklung und damit einhergehend höhere Nachfrage im Chemiegeschäft zurück.

Das EBITDA erhöhte sich von EUR 1,6 Mio. um 17,7 % auf EUR 1,8 Mio. Der wesentliche Grund für das Wachstum des EBITDA war der Umsatzanstieg, wodurch der Segmentertrag zwar von EUR 4,2 Mio. auf EUR 4,7 Mio. gesteigert werden konnte, in Prozent zum Umsatz aber in beiden Jahren konstant bei 15,6 % blieb. Das Verhältnis von EBITDA zu Segmentertrag stieg von 37,1 % auf 39,2 % an, wobei Personal- und Instandhaltungskosten zwar höher als im ersten Quartal 2006 ausfielen, aber durch einen geringeren Anteil der Fixkosten an den Materialkosten im Geschäftsbereich durch die stark verbesserte Auslastung bei den Tankcontainern zum EBITDA-Anstieg beitrug. Außerdem war das EBITDA im ersten Quartal 2006 aufgrund eines Effektes aus der Kaufpreisallokation mit EUR 0,3 Mio. belastet.

Das EBIT erhöhte sich von EUR 0,6 Mio. im ersten Quartal 2006 um 58,6 % auf EUR 1,0 Mio. im Wesentlichen aufgrund des besseren operativen Geschäfts und niedrigeren Abschreibungen im ersten Quartal 2007.

#### ***Vergleich der Geschäftsjahre 2006 und 2005***

##### *Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses für das Jahr 2006 der VTG-Gruppe Neu und des Konzernabschlusses für das Jahr 2005 der VTG-Gruppe Alt*

Im Jahr 2005 wurde die VTG-Gruppe Alt über eine mehrstufige Holdingstruktur durch die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. von der früheren Alleinaktionärin TUI Beteiligungs GmbH erworben. Mehrheitlich werden die Anteile an dem Abgebenden Aktionär, der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l., durch von der internationalen Investmentgruppe um die WL Ross & Co LLC, New York City, USA, verwaltete Fonds gehalten. Im Zuge des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt sowie weiterer Vermögensgegenstände übte die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. im Jahr 2005 eine ebenfalls von der TUI Beteiligungs GmbH gekaufte Erwerbs-Option aus, um die Alstertor-Gruppe zu kaufen und diese anschließend mit der VTG-Gruppe Alt zusammenzuführen. Zwischen der Alstertor-Gruppe und der VTG-Gruppe Alt bestanden bereits zuvor über Bewirtschaftungs- und Betriebsführungsverträge, durch die die VTG-Gruppe Alt die Wagenflotte sowie die Eisenbahnreparaturwerke der Alstertor-Gruppe bewirtschaftete, enge Geschäftsbeziehungen. Für Einzelheiten zu diesen Erwerben und den darauf folgenden gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen, die zur Konzernstruktur der derzeitigen VTG-Gruppe Neu führten, siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft – Geschichte und Entwicklung der Gesellschaft.“

Die im Konzernabschluss 2006 der VTG-Gruppe Neu enthaltenen Vorjahresvergleichszahlen erfassen lediglich das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005, welche das operative Geschäft dieses Zeitraums nicht abbilden. Aus diesem Grund wird für den Vergleich der Geschäftsjahre 2005 und 2006 auf die Gewinn- und Verlustrechnung im Konzernabschluss 2005 der VTG-Gruppe Alt für das Jahr 2005 zurückgegriffen.

Aufgrund der oben beschriebenen Entwicklungen und der Verwendung der Konzernabschlüsse der VTG-Gruppe Alt für das Geschäftsjahr 2005 und der VTG-Gruppe Neu für das Geschäftsjahr 2006 für den Vergleich der Geschäftsjahre sind für den Verlauf der organischen Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage die folgenden Informationen zu beachten:

- Im Geschäftsjahr 2005 waren Umsatzerlöse und Kosten der Alstertor-Gruppe noch nicht mit den Umsatzerlösen und Kosten der VTG-Gruppe Alt konsolidiert, da der Erwerb erst zum 14. Dezember 2005 erfolgte. Die folgende Tabelle zeigt ausgewählte nach IFRS ermittelte Finanzangaben der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe für das Geschäftsjahr 2005:

	<u>VTG-Gruppe Alt</u> (geprüft)	<u>Alstertor-Gruppe<sup>(1)</sup></u> (ungeprüft)
	(in EUR Mio.)	
Umsatzerlöse .....	435,2	92,2
Materialaufwand .....	-279,7	-36,5
EBITDA .....	54,5	28,5
EBIT .....	22,7	10,6
EBT .....	17,7	-1,0
Konzernjahresüberschuss (-fehlbetrag) .....	10,4	-0,5

(1) Die Zahlen entstammen dem nach IFRS aufgestellten Konzernberichtspaket der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, Stapelfeld, (ATSL GmbH) für das Geschäftsjahr 2005.

Von den 44.074 vermarkteten Eisenbahngüterwagen der VTG-Gruppe Alt zum 31. Dezember 2005 kamen 10.828 Eisenbahngüterwagen aus dem Bestand der Alstertor-Gruppe. Die VTG-Gruppe Alt verzeichnete im Geschäftsjahr 2005 EUR 9,8 Mio. an Gebühren für die Bewirtschaftung der Wagenflotte und der Eisenbahnreparaturwerke der Alstertor-Gruppe, die in den Umsatzerlösen der VTG-Gruppe Alt enthalten waren. Die Alstertor-Gruppe erzielte dagegen im Geschäftsjahr 2005 EUR 13,8 Mio. an Umsätzen für Arbeiten ihrer Eisenbahnreparaturwerke an Eisenbahngüterwagen der VTG-Gruppe Alt.

- Im Rahmen der Akquisition der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe über eine mehrstufige Holdingstruktur durch die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. wurden alle Vermögenswerte der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe auf Basis der Wiederbeschaffungskostenmethode neu bewertet und zu Zeitwerten angesetzt (*Purchase Price Allocation*). Die nach IFRS 3 ermittelten Anpassungen aufgrund der Neubewertung haben sich zum 31. Dezember 2005 wie folgt dargestellt: Kundenbeziehungen waren um EUR 59,3 Mio. höher angesetzt, Sachanlagen um EUR 56,7 Mio. höher, nachteilige Operate Lease Verträge und nachteilige Finanzierungsleasingverträge wurden um EUR 12,0 Mio. geringer angesetzt, hingegen vorteilhafte Operate Lease Verträge um EUR 4,1 Mio. höher bewertet. Diese Anpassungen beeinflussten durch erhöhte planmäßige Abschreibungen der positiven Effekte bzw. durch Auflösung der negativen Effekte das EBT der VTG-Gruppe Neu im Geschäftsjahr 2006 in Höhe von insgesamt EUR 8,3 Mio. negativ.
- Als Akquisitionsfinanzierung wurden von der VTG AG Neu und mehreren Tochtergesellschaften am 14. Dezember 2005 mit der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG (HVB) als Konsortialführerin ein Senior-Kreditvertrag über EUR 574,6 Mio. und ein Mezzanine-Kreditvertrag über EUR 25,5 Mio. abgeschlossen. Damit wurden neben dem Kaufpreis für die VTG-Gruppe Alt und für die Alstertor-Gruppe auch weitere Eisenbahngüterwagen und bestimmte im Rahmen der Akquisitionsverträge erworbene Forderungen der damaligen Verkäufer bezahlt. Insbesondere aufgrund der höheren Fremdfinanzierung durch die Akquisitionsfinanzierung weist die VTG-Gruppe Neu im Geschäftsjahr 2006 ein deutlich schlechteres Finanzergebnis auf, als die VTG-Gruppe Alt im Geschäftsjahr 2005. Dabei betragen Zinsen, insbesondere für die Akquisitionsfinanzierung und gegenüber verbundenen Unternehmen (Gesellschafterdarlehen gegenüber der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l.), EUR 39,0 Mio. (ohne Zinsen für Pensionen) im Geschäftsjahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu gegenüber Zinsen für die VTG-Gruppe Alt im Geschäftsjahr 2005 von lediglich EUR 5,1 Mio. (ohne Zinsen für Pensionen).

- Der Konzernabschluss 2006 der VTG-Gruppe Neu enthält als Vorjahresvergleich zur Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahrs 2006 eine Gewinn- und Verlustrechnung für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis zum 31. Dezember 2005. Diese Gewinn- und Verlustrechnung des Rumpfgeschäftsjahrs beinhaltet keine Umsätze oder Aufwendungen aus operativer Tätigkeit, sondern umfasst vorwiegend Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Gründung der VTG-Gruppe Neu und ist für einen Vergleich der operativen Entwicklung der VTG-Gruppe daher nicht aussagekräftig. Aus der Kapitalflussrechnung des Rumpfgeschäftsjahrs 2005 können die zahlungswirksamen Effekte der Akquisition der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe nachvollzogen werden. Einer Auszahlung für Unternehmenserwerbe in Höhe von EUR 344,6 Mio. standen Einnahmen aus Einzahlungen aus Kapitalerhöhung bzw. Zuschüsse von Gesellschaftern in Höhe von EUR 59,9 Mio. gegenüber. Ferner ergaben sich Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen in Höhe von EUR 90 Mio. und Einzahlungen durch die Aufnahme von Kreditmitteln in Höhe von EUR 262,3 Mio., die als Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit dargestellt sind.
- Die VTG-Gruppe Neu gliedert ihr Geschäft in drei Geschäftsbereiche. Da die VTG-Gruppe Neu erst Ende 2005 entstand, konnten Vergleichszahlen auf Geschäftsbereichsebene für die vergangenen Jahre nicht neu berechnet bzw. dargestellt werden. Der Konzernabschluss 2006 beinhaltet folglich lediglich Segmentangaben für das Geschäftsjahr 2006, aber keine Vergleichszahlen des Geschäftsjahrs 2005 auf Geschäftsbereichsebene. In der Erläuterung des Geschäftsverlaufs werden daher Finanzzahlen auf Geschäftsbereichsebene nur für den Vergleich der Quartale zum 31. März 2007 und 2006 dargestellt, nicht aber im Vergleich der Geschäftsjahre 2006 und 2005 sowie 2005 und 2004.

In der Beschreibung des Geschäftsverlaufs in den Jahren 2006 und 2005 werden Veränderungen der organischen Entwicklung des Geschäfts qualitativ beschrieben, wobei die Gesellschaft für diese Zwecke mit Hilfe interner Analysen und Unterlagen den wesentlichen Geschäftsverlauf für den Fall einzuschätzen sucht, dass Erträge und Aufwendungen der Alstertor-Gruppe bereits im Jahr 2005 mit der VTG-Gruppe Alt konsolidiert worden wären. Eine Beschreibung des organischen Wachstums ohne die Alstertor-Gruppe in den Jahren 2005 und 2006 ist nicht möglich, da eine Vielzahl von Gesellschaften der Alstertor-Gruppe im Verlauf des Jahres 2006 auf Gesellschaften der VTG-Gruppe Neu verschmolzen wurden und daher eine Trennung zwischen den beiden Gruppen im Jahr 2006 nicht vorgenommen werden kann.

#### *Darstellung der Gewinn und Verlustrechnung auf Konzernebene*

Die nachstehende Tabelle enthält die Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 2005 und 2006:

	<b>Geschäftsjahr zum 31. Dezember</b>	
	<b>2005<sup>(1)</sup></b>	<b>2006</b>
	<b>VTG-Gruppe Alt</b>	<b>VTG-Gruppe Neu</b>
	<b>(geprüft)</b>	<b>(geprüft)</b>
	<b>(in EUR Mio.)</b>	<b>(in EUR Mio.)</b>
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>435,2</b>	<b>518,6</b>
Sonstige betriebliche Erträge .....	57,1	30,1
<b>Summe der Umsatzerlöse und Erträge</b> .....	<b>492,4</b>	<b>548,6</b>
Materialaufwand .....	-279,7	-307,3
Personalaufwand .....	-33,2	-47,8
Wertminderungen und Abschreibungen .....	-31,9	-58,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	-126,1	-82,7
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....	1,1	2,1
Finanzergebnis .....	-5,0	-39,2
Finanzierungserträge .....	1,5	2,7
Finanzierungsaufwendungen .....	-6,4	-41,9
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBT)</b> .....	<b>17,7</b>	<b>15,3</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	-7,3	-7,8
<b>Konzernjahresüberschuss</b> .....	<b>10,4</b>	<b>7,5</b>
<b>EBITDA</b> .....	<b>54,5</b>	<b>112,9</b>
<b>EBIT</b> .....	<b>22,7</b>	<b>53,6</b>



- (1) Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2005 stammen aus dem Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt, da für die VTG-Gruppe Neu im Konzernabschluss 2006 lediglich Vergleichszahlen für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis zum 31. Dezember 2005 vorhanden sind.

### **Umsatz**

Die Umsatzerlöse erhöhten sich von EUR 435,2 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 19,2 % auf EUR 518,6 Mio. für die VTG-Gruppe Neu, was im Wesentlichen auf die im Jahr 2006 hinzugekommenen Umsätze der Alstertor-Gruppe zurückgeht. Berücksichtigt man die Umsätze der Alstertor-Gruppe bereits für das Jahr 2005, wären die Umsatzerlöse immer noch leicht angestiegen. Dieses leichte organische Umsatzwachstum ging im Wesentlichen auf die sich in Europa als auch weltweit verbesserte Konjunktur und damit einhergehend bessere Auslastung bei der Vermietung von Eisenbahngüterwagen sowie die stärkere Nachfrage im Tankcontainergeschäft zurück. Ferner trug das gute regionale Wachstum in Südost- und Osteuropa und damit zusammenhängend die Zunahme von Langstreckentransporten sowie Wachstumseffekte wie der Boom von alternativen Energieträgern oder Holztransporten zum Wachstum bei. Teilweise kompensiert wurde die gute Umsatzentwicklung in den Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Tankcontainerlogistik durch geringere Umsätze bei der Schienenlogistik aufgrund des Verlusts des Geschäfts mit einem Großkunden.

Die nachstehende Tabelle stellt die Außenumsätze nach Regionen nach Sitz des Leistungsempfängers für die Geschäftsjahre 2005 und 2006 dar:

	<b>Geschäftsjahr zum 31. Dezember</b>	
	<b>2005<sup>(1)</sup></b>	<b>2006</b>
	<b>(in EUR Mio.)</b>	
Deutschland .....	221,3	262,9
Resteuropa (ohne Deutschland) .....	190,4	233,9
Übrige Regionen .....	<u>23,5</u>	<u>21,8</u>
<b>Summe</b> .....	<b><u>435,2</u></b>	<b><u>518,6</u></b>

- (1) Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2005 stammen aus dem Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt, da für die VTG-Gruppe Neu im Konzernabschluss 2006 lediglich Vergleichszahlen für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis zum 31. Dezember 2005 vorhanden sind.

Regional stieg der Umsatz in Deutschland von EUR 221,3 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 18,8 % auf EUR 262,9 Mio. für die VTG-Gruppe Neu im Wesentlichen aufgrund der Erstkonsolidierung der Alstertor-Gruppe an. Unter Berücksichtigung des Umsatzes der Alstertor-Gruppe im Jahr 2005 wäre der Umsatz in Deutschland dagegen nur gering angestiegen. Im restlichen Europa lag der Umsatz der VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006 bei EUR 233,9 Mio. und damit um 22,8 % über dem Umsatz der VTG-Gruppe Alt im Jahr 2005 in Höhe von EUR 190,4 Mio. Unter Berücksichtigung der Alstertor-Gruppe im Jahr 2005 wäre der Umsatz in Resteuropa organisch dagegen stärker als in Deutschland angestiegen. Obwohl Deutschland im Jahr 2006 etwa die Hälfte des Umsatzes ausmachte, zeigte die Umsatzentwicklung in Resteuropa das Wachstum in Südost- und Osteuropa sowie die verstärkt internationale und europaweite Ausrichtung der VTG-Gruppe deutlich. Gegenläufig zum positiven Umsatztrend in Deutschland und Südost- und Osteuropa entwickelte sich der Markt in Frankreich sowie teilweise auch in Spanien schwächer.

Die Umsätze in den übrigen Regionen wurden ausschließlich in der Tankcontainerlogistik erzielt. Der Rückgang in den Umsätzen in den übrigen Regionen geht auf die in den Jahren 2004 und 2005 vorgenommene Reduzierung des internationalen Geschäfts im Zusammenhang mit der Restrukturierung in der Tankcontainerlogistik zurück und auch auf den im Vergleich zum Euro schwächeren US-Dollar.

### **Materialaufwand**

Der Materialaufwand stieg von EUR 279,7 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 9,9 % auf EUR 307,3 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu an. Die Differenz zwischen Umsatzerlösen und Materialaufwand in Prozent der Umsatzerlöse, konnte von 35,7 % in der VTG-Gruppe Alt auf 40,7 % in der VTG-Gruppe Neu gesteigert werden. Berücksichtigte man den Materialaufwand der Alstertor-Gruppe im Jahr 2005, so wäre der Materialaufwand dagegen sogar leicht reduziert worden. Die Frachtkosten in den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik machten jeweils im Jahr 2006 90 % des Materialaufwands in diesen Bereichen aus, wobei sich diese variablen Kosten bei der Schienenlogistik im Wesentlichen proportional



zum Umsatz entwickelten. Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik stiegen die von Dritten zugekauften Transport- und Traktionsleistungen dagegen stärker an als der Umsatz.

Trotz der besseren Auslastung in allen Waggonkategorien im Geschäftsbereich Waggonvermietung, fielen nur geringfügig mehr Kosten beim Materialaufwand für Eisenbahngüterwagen an. Dabei konnten einerseits durch Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen durch das MOP die Revisions- und Instandhaltungskosten gesenkt werden, andererseits waren bereits im Jahr 2005 vermehrt abgestellte Eisenbahngüterwagen in Betrieb genommen worden, wodurch gerade im Jahr 2005 aufgrund notwendiger Revisionsarbeiten für diese Eisenbahngüterwagen ein höherer Instandhaltungsaufwand angefallen war. Einen weiteren positiven Effekt auf die Instandhaltungskosten in der VTG-Gruppe Neu hatte die erstmalige Aktivierung von Teilen der Kosten für Untergestellrevisionen, der Kosten für Kesselprüfungen sowie für größere Umbauten gemäß IAS 16. Der erhöhte Stahlpreis hatte dagegen bei den Instandhaltungskosten im Bereich der Radsätze gegen Ende des Jahres 2006 einen leichten negativen Effekt.

### ***Personalaufwand***

Der Personalaufwand erhöhte sich von EUR 33,2 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 44,0 % auf EUR 47,8 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Dies geht im Wesentlichen auf den Mitarbeiteranstieg durch die Neukonsolidierung der Alstertor-Gruppe zurück. Im Jahr 2005 beschäftigte die VTG-Gruppe Alt im Jahresdurchschnitt 502 Mitarbeiter, die VTG-Gruppe Neu beschäftigte im Jahr 2006 dagegen im Jahresdurchschnitt 791 Mitarbeiter. Würde man die Personalkosten der Alstertor bereits im Jahr 2005 berücksichtigen, wäre der Personalaufwand dagegen nur leicht angestiegen. Dieser leichte Anstieg ging auf die jährlichen Lohn- und Gehaltssteigerungen und auf einen Mitarbeiterzuwachs durch Ausweitung des Geschäfts zurück.

### ***Wertminderungen und Abschreibungen***

Die Wertminderungen und Abschreibungen erhöhten sich von EUR 31,9 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 83,4 % auf EUR 58,5 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu, insbesondere aufgrund der Abschreibungen für die hinzugekommenen Eisenbahngüterwagen der Alstertor-Gruppe im Jahr 2006. Berücksichtigte man die Abschreibungen für die Alstertor-Gruppe im Jahr 2005, wären die Wertminderungen und Abschreibungen weniger, aber immer noch deutlich angestiegen. Dieser Anstieg geht einerseits auf Zeitwertzuschreibungen auf Vermögensgegenstände, deren Zeitwerte über den Buchwerten liegen, im Rahmen der Akquisition der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe durch die VTG-Gruppe Neu zurück (Purchase Price Allocation). Andererseits ergibt sich ein Effekt daraus, dass die VTG-Gruppe Neu IAS 16 anwendete, was zu höheren Abschreibungen auf das Anlagevermögen im Jahr 2006 führte. Teilweise kompensiert wurden diese Effekte dadurch, dass die VTG-Gruppe Neu gemäß IAS 16 nach neuen Erkenntnissen über die Lebensdauer der Wagen längere Nutzungsdauern bei drei Wagentypen festlegte. Siehe zu den beschriebenen Effekten auch „— *Kritische Rechnungslegungsgrundsätze — Bilanzierung, Bewertung und Abschreibung von Sachanlagevermögen*“.

### ***Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen***

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken von EUR 57,1 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 47,3 % auf EUR 30,1 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Sofern man die Alstertor-Gruppe im Jahr 2005 bereits berücksichtigen würde, hätten sich die sonstigen betrieblichen Erträge noch etwas stärker verringert. Für diese Entwicklung waren im Wesentlichen folgende Sondereffekte verantwortlich:

- Unterschiedlich hohe Erträge aus Erstattungen im Zusammenhang mit dem im Jahr 2004 verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik: im Jahr 2005 wurden EUR 42,4 Mio. durch die TUI Beteiligungs GmbH an die VTG-Gruppe Alt erstattet, im Jahr 2006 hingegen nur EUR 8,1 Mio. durch die VBL und Finanzbehörden an die VTG-Gruppe Neu (siehe auch „— *Vergleich der Geschäftsjahre 2005 und 2004 — Vergleichbarkeit der Geschäftsjahre 2005 und 2004 der VTG-Gruppe Alt*“).
- Leicht gefallene Einnahmen aus Verschrottungserlösen durch die VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006 gegenüber der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe im Jahr 2005.
- Gegenläufig zu den Erstattungen und den Veränderungen bei Verschrottungserlösen erhöhte ein Kursgewinn in Höhe von EUR 2,5 Mio. aufgrund von Veränderungen des Schweizer Franken gegenüber dem Euro im Zusammenhang mit der Restrukturierung der VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006 die sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2006.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen von EUR 126,1 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 34,4 % auf EUR 82,7 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Berücksichtigte man die Alstertor-

Gruppe im Jahr 2005, wären die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Wesentlichen gleich stark gefallen. Für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die folgenden Effekte verantwortlich:

- Höhere Aufwendungen für Zahlungen an die VBL und die Finanzbehörden von EUR 42,4 Mio. im Jahr 2005 durch die VTG-Gruppe Alt gegenüber Aufwendungen von lediglich EUR 8,1 Mio. für die Weitergabe an die TUI Beteiligungs GmbH von Erstattungen der VBL und der Finanzbehörden an die VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006.
- Eine Reduzierung des Teils des Instandhaltungskosten, der in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten ist, aufgrund der Aktivierung von Kosten gemäß IAS 16.
- Leicht gefallene Verwaltungskosten im Jahr 2006 aufgrund von Synergieeffekten nach der Zusammenführung der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe.
- Gebühren, Honorare und Beratungskosten von EUR 5,7 Mio. im Jahr 2006, die zu einem großen Teil auf Transaktionskosten und Beratungskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe durch die VTG-Gruppe Neu anfielen.
- Etwas höhere Kursverluste aufgrund von Wechselkurschwankungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005.

### ***Finanzergebnis***

Das Finanzergebnis verschlechterte sich von EUR –5,0 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR –39,2 Mio. für die VTG-Gruppe Neu, da die Finanzierungsaufwendungen von EUR 6,4 Mio. für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 41,9 Mio. für die VTG-Gruppe Neu anstiegen. Dies geht im Wesentlichen auf die Aufnahme von Fremdkapital im Rahmen der Akquisitionsfinanzierung für den Erwerb der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe durch die VTG-Gruppe Neu zurück (siehe dazu näher „*Wesentliche Verträge – Finanzverträge*“). Ferner fielen im Jahr 2006 Zinsen in Höhe von EUR 5,4 Mio. für das Gesellschafterdarlehen gegenüber der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. an.

### ***EBITDA***

Das EBITDA konnte mit einem Anstieg von EUR 54,5 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 112,9 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu mehr als verdoppelt werden. Einen wesentlichen Anteil am Anstieg des EBITDA hatte die Akquisition der Alstertor-Gruppe. Berücksichtigte man die Alstertor-Gruppe bereits im Jahr 2005, wäre allerdings immer noch ein kräftiges Wachstum verzeichnet worden. Dieser Anstieg geht zu einem Teil auf die Entwicklung bei der Waggonvermietung zurück, wo der Umsatz aufgrund hoher Nachfrage gesteigert wurde, die hohe Auslastung der Eisenbahngüterwagen eine positive Auswirkung auf die Margen hatte und kostenseitig durch das Kosteneinsparungs- und Effizienzsteigerungsprogramm MOP eingespart werden konnte. Ferner wurden in der Waggonvermietung diverse zuvor durch Operate Lease Verträge gemietete Eisenbahngüterwagen im Jahr 2005 gekauft, wodurch für diese Eisenbahngüterwagen im Jahr 2006 keine Leasingraten mehr anfielen. Bei der Tankcontainerlogistik blieb das EBITDA in etwa konstant, dagegen verbesserte sich das EBITDA bei der Schienenlogistik. Zusätzlich war der Anstieg des EBITDA durch den IAS 16 Effekt im Geschäftsbereich Waggonvermietung und durch Wechselkursgewinne sowie Synergieeffekte in der Verwaltung durch die Zusammenführung der Alstertor-Gruppe und VTG-Gruppe Alt bedingt.

### ***EBIT***

Das EBIT konnte mit einem Anstieg von EUR 22,7 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 53,6 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu mehr als verdoppelt werden. Dieses Wachstum wurde von den oben beschriebenen operativen Entwicklungen und durch die Erstkonsolidierung der Alstertor-Gruppe getragen. Dieser Effekt wurde teilweise durch höhere Abschreibungen kompensiert. Die Erhöhung der Abschreibungen wurde durch die im Zusammenhang mit der Akquisition der Alstertor-Gruppe und der VTG-Gruppe Alt erfolgten Neubewertung des Anlagevermögens zum aktuellen Zeitwert und durch die Aktivierung von Revisionskosten im Geschäftsbereich Waggonvermietung verursacht. Die nach IAS 16 festgelegten längeren Nutzungsdauern bei drei Waggontypen kompensierten den Anstieg bei den Abschreibungen teilweise.

### ***EBT***

Das EBT verschlechterte sich von EUR 17,7 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt um 13,6 % auf EUR 15,3 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Diese Verringerung des EBT geht im Wesentlichen auf die hohen Zinszahlungen im Zusammenhang mit der Aufnahme von hohen Fremdmitteln als

Akquisitionsfinanzierung Ende 2005 zurück, durch die die beschriebenen positiven Umsatz- und Kostenentwicklungen vollständig kompensiert wurden. Positiv wurde das EBT dagegen durch das um EUR 1,0 Mio. höhere Ergebnis aus assoziierten Unternehmen beeinflusst, welches durch eine verzögerte Gewinnausschüttung der Waggon Holding AG, an der eine 50 % Beteiligung besteht, entstand.

### ***Steuern vom Einkommen und Ertrag***

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag stiegen mit EUR 7,3 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt und EUR 7,8 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu leicht an. Dabei kompensierte eine Verringerung des latenten Steueraufwands von EUR 2,1 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 0,4 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu einen Anstieg bei den laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von EUR 5,2 Mio. für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 7,3 Mio. für die VTG-Gruppe Neu.

### ***Konzernjahresüberschuss***

Der Konzernjahresüberschuss fiel von EUR 10,4 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 7,5 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Dies war bedingt durch die oben beschriebenen operativen Entwicklungen, die hohen Zinsaufwendungen und den leicht gestiegenen Steueraufwand.

### ***Darstellung von Umsatz, EBITDA und EBIT auf Geschäftsbereichsebene***

#### ***Geschäftsentwicklung im Geschäftsbereich Waggonvermietung***

In der Waggonvermietung stieg der Umsatz unter Einbeziehung der Alstertor-Gruppe im Jahr 2005 moderat auf EUR 245,1 Mio. im Jahr 2006. Davon waren im Jahr 2006 EUR 10,1 Mio. konzerninterne Umsatzerlöse, die im Wesentlichen mit der Vermietung von Eisenbahngüterwagen an den Geschäftsbereich Schienenlogistik zusammenhängen. Der Anstieg beim Umsatz geht vor allem auf die überaus gute Nachfrage bei den Mineralöl- und Druckgaskesselwagen zurück, deren Auslastung im Jahr 2006 über der Gesamtauslastung aller Eisenbahngüterwagen lag. Insgesamt stieg die Auslastung aller Eisenbahngüterwagen im Geschäftsbereich Waggonvermietung von 88,8 % im Jahr 2005 auf 90,7 % im Jahr 2006. Der starke Anstieg der Auslastung der meisten Wagentypen basiert einerseits auf regionalen Trends, wie dem zunehmenden Verkehr mit den neuen EU-Ländern in Ost und Südosteuropa, andererseits auch auf positiven Nachfrageentwicklungen in Kundenindustrien, wie z.B. das Wachstum der Nachfrage nach alternativen Energieträgern. Ferner konnte durch den anhaltenden Trend zu längeren Transportdistanzen, bei denen der Schienenverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr Wettbewerbsvorteile hat, Marktanteile gewonnen werden. Bei der chemischen Industrie entwickelte sich die Auslastung der Wagen ebenfalls besser als im Vorjahr, vor allem aufgrund der sich im Jahr 2006 stark verbesserten Konjunktur in Deutschland und im restlichen Europa. Bei den Güterwagen für die Automobilindustrie blieb die Nachfrage dagegen weiterhin gedämpft. Bei den Eisenbahnreparaturwerken verzeichnete das deutsche Werk eine gute Auslastung und eine positive Auftragsentwicklung, in den französischen Werken wurden positive Auswirkungen von Maßnahmen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung durch ein schwierigeres Marktumfeld teilweise kompensiert.

Das EBITDA in der Waggonvermietung stieg auf EUR 115,6 Mio. im Jahr 2006 kräftig an, insbesondere aufgrund der Erstkonsolidierung der Alstertor-Gruppe in der VTG-Gruppe Neu und aufgrund der überaus guten Auslastung der Wagenflotte, wodurch bei gleich bleibenden Fixkosten höhere Margen erzielt werden konnten. Bei den besonders stark ausgelasteten Mineralöl- und Druckgaskesselwagen konnten leichte Preissteigerungen durchgesetzt werden. Ferner hatte das im Jahr 2006 angelaufene Kosteneinsparungsprogramm MOP bereits einen Effekt auf die Senkung der Instandhaltungskosten, obwohl dieses Programm voraussichtlich erst ab dem Jahr 2007 voll wirksam werden wird. Gegenläufige Effekte waren der hohe Stahlpreis, der bei den Instandhaltungskosten durch eine Verteuerung von Radsätzen gegen Ende des Jahres 2006 bereits einen leichten negativen Kosteneffekt hatte. Ferner wurden diverse zuvor durch Operate Lease Verträge gemietete Eisenbahngüterwagen im Jahr 2005 gekauft, wodurch für diese Eisenbahngüterwagen im Jahr 2006 keine Leasingraten mehr anfielen. Dadurch reduzierten sich die Ausgaben für Operate-Lease Verträge von EUR 24,9 Mio. auf EUR 19,1 Mio. Außerdem reduzierten sich die Instandhaltungskosten durch die Aktivierung von Kosten aufgrund von IAS 16. Aufgrund von wirksamen Restrukturierungsmaßnahmen bei den Eisenbahnwerken und besserer Auslastung konnte auch dort das EBITDA gesteigert werden.

Das EBIT in der Waggonvermietung stieg auf EUR 62,0 Mio. im Jahr 2006 kräftig gegenüber dem Vorjahr, bedingt durch die oben beschriebenen operativen Effekte und die Erstkonsolidierung der Alstertor-Gruppe in der VTG-Gruppe Neu. Teilweise kompensiert wurde die operative Entwicklung durch höhere Abschreibungen auf die Wagenflotte aufgrund der Purchase Price Allocation und der Aktivierung von Revisionskosten gemäß IAS 16.

### ***Geschäftsentwicklung im Geschäftsbereich Schienenlogistik***

In der Schienenlogistik ging der Umsatz im Jahr 2006 leicht auf EUR 170,9 Mio. zurück. Der Rückgang bei den Umsätzen war im Wesentlichen durch den Verlust eines Großkundenvertrags bedingt. Obwohl der Konkurrenz- und Preisdruck anhaltend stark blieb, konnte umsatzseitig durch gutes Geschäft mit kleineren Kunden, etwa in den Druckgas- und Chemieindustrien, der Effekt des Wegfalls des einen Großkundenvertrags annähernd kompensiert werden. Durch die verstärkte Nachfrage nach Biokraftstoffen verzeichnete der Geschäftsbereich Schienenlogistik insbesondere im All-in-Geschäft einen höheren Umsatz.

Das EBITDA verbesserte sich auf EUR 4,0 Mio. Die Aufwendungen für Leistungserzielungen (d.h. im Wesentlichen für Frachtkosten) gingen etwas stärker als der Umsatz zurück. Neben der dadurch leicht verbesserten Segmentrohertragsmarge war die EBITDA-Steigerung auf ein höheres Beteiligungsergebnis der Transpetrol-Tochtergesellschaften sowie einen betriebsbedingten außerordentlichen Effekt von Nachzahlungen von einem Kooperationspartner zurückzuführen.

Das EBIT blieb im Wesentlichen konstant bei EUR 2,7 Mio., wobei insbesondere eine Abschreibung des Buchwerts an der Minderheitsbeteiligung rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH in Höhe von EUR 0,7 Mio. im Jahr 2006 und höhere Abschreibungen aufgrund der Neubewertung von Vermögenswerten im Rahmen der Kaufpreisallokation einen negativen Effekt auf die EBIT-Entwicklung hatte.

### ***Geschäftsentwicklung im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik***

In der Tankcontainerlogistik konnte ein gutes Umsatzwachstum auf EUR 114,5 Mio. im Jahr 2006 verzeichnet werden, insbesondere aufgrund der höheren mengenmäßigen Transporte in Europa, wogegen außerhalb Europas nur ein geringerer Anstieg der mengenmäßigen Transporte zu verzeichnen war. Die regionale Verschiebung beim Umsatz nach Europa führt die Gesellschaft wie auch im Vorjahr auf das im Jahr 2004 begonnene und im Jahr 2005 abgeschlossene Restrukturierungsprogramm zurück, welches im internationalen Verkehr, insbesondere in und nach Asien, zu weniger Transporten geführt hat.

Das EBITDA blieb mit EUR 6,1 Mio. im Jahr 2006 trotz des gestiegenen Umsatzes konstant zum Vorjahr. Grund dafür war einerseits eine Reduktion der sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2006. Andererseits wurden Kostensteigerungen im Transportbereich verzeichnet, wo Frachtkosten auf der Schiene, Wasser und Strasse angestiegen waren. Diese Kostensteigerungen konnten nur verzögert an Kunden weitergegeben werden, wodurch der Materialaufwand etwas stärker als der Umsatz anstieg. Ferner kompensierten auch höhere Ausgaben für Personal aufgrund jährlicher Lohnsteigerungen die gute Umsatzentwicklung. Positiv wirkten sich die konsequente Kontrolle der Leerfrachten und optimierte Steuerung von Kapazitäten auf die Auslastung der Tankcontainerflotte aus.

Das EBIT ging auf EUR 2,4 Mio. im Jahr 2006 im Vergleich zum Jahr 2005 etwas zurück. Dies war auf höhere Abschreibungen aufgrund der Neubewertung von Vermögenswerten im Rahmen der Kaufpreisallokation zurückzuführen.

### ***Vergleich der Geschäftsjahre 2005 und 2004***

#### ***Vergleichbarkeit der Geschäftsjahre 2005 und 2004 der VTG-Gruppe Alt***

Im April 2004 veräußerte die VTG-Gruppe Alt den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik und damit die Geschäftsaktivitäten Binnenschifffahrt, Straßengütertransporte, Speziallogistik und Chemieservice. Damit fokussierte sich die VTG-Gruppe Alt auf ihr Kerngeschäft, die Waggonvermietung und die Schienen- und Tankcontainerlogistik. Daraus ergeben sich folgende Besonderheiten, die beim Vergleich der Entwicklung des Geschäfts der VTG-Gruppe Alt berücksichtigt werden müssen:

- Der Vergleich der Gewinn- und Verlustrechnungen für das Geschäftsjahr 2005 mit dem Geschäftsjahr 2004 ist aufgrund der Veräußerung des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik beeinträchtigt. Zur besseren Vergleichbarkeit der organischen Entwicklung wurden für das Geschäftsjahr 2004 wesentliche Posten der Gewinn- und Verlustrechnung der VTG-Gruppe Alt ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik ermittelt:

	<b>Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004</b>	
	<b>VTG-Gruppe Alt ohne Bulk- und Speziallogistik<sup>(1)</sup></b>	<b>VTG-Gruppe Alt mit Bulk- und Speziallogistik</b>
	(in EUR Mio.)	
Umsatzerlöse .....	406,7	542,3
Materialaufwand .....	261,4	351,1
Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBT)	43,1	68,6
Konzernjahresüberschuss .....	34,6	59,0

(1) Diese Angaben entstammen dem Anhang zum Konzernabschluss der VTG-Gruppe Alt des Jahres 2005, der im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt ist.

Die Diskussion der Umsatz, Kosten und Ergebnisentwicklung zwischen den Jahren 2004 und 2005 im nachfolgenden Abschnitt „Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung auf Konzernebene“ bezieht sich daher für das Jahr 2004 zum besseren Verständnis der organischen Entwicklung auch auf die Zahlen ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik.

- Im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik hat die damalige Muttergesellschaft, die TUI Beteiligungs GmbH gegenüber der Gesellschaft eine Freistellungserklärung für Verlustrisiken im Zusammenhang mit dem Verkauf abgegeben. Im Jahr 2004 nahm die VTG AG Alt diese Freistellungserklärung in Höhe des handelsrechtlichen Buchverlustes von EUR 48,1 Mio. durch den Verkauf in Anspruch. Nach IFRS ergab sich für den Verkauf lediglich ein Verlust von EUR 23,3 Mio., wodurch im IFRS-Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2004 ein Ertrag aus der höheren Erstattung von EUR 24,8 Mio. ausgewiesen wurde. Im Jahr 2004 verbuchte die Gesellschaft ferner einen sonstigen betrieblichen Ertrag von EUR 50,0 Mio. aufgrund einer Gutschrift der TUI Beteiligungs GmbH für in Vorjahren erhobene Umlagen für Steuern und Handelskammerbeiträge sowie für den Verlust von Nutzungsmöglichkeiten gewerbesteuerlicher Verlustvorträge. Aufgrund einer zweiten Freistellungserklärung der TUI Beteiligungs GmbH für Zahlungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Mitgliedschaft der Mitarbeiter des Geschäftsbereichs Tanklager in der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder („VBL“), wurden der Gesellschaft Zahlungen an die VBL und Finanzbehörden (insbesondere für Lohnsteuer) in Höhe von EUR 42,4 Mio. im Jahr 2005 von der TUI erstattet. Im Jahr 2006 erfolgte eine teilweise Rückerstattung durch die VBL und die Finanzbehörden in Höhe von EUR 8,1 Mio., die an die TUI weitergeleitet wurde.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der oben aufgeführten Zahlungen und Erstattungen an die Gesellschaft in den Geschäftsjahren 2004 und 2005 aufgrund des Verkaufs des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik:

	<b>Geschäftsjahr zum 31. Dezember</b>	
	<b>2004</b>	<b>2005</b>
	(in EUR Mio.)	
Erstattungen durch die TUI bzw. der VBL und Finanzbehörden .....	98,1	42,4
Verluste aus dem Verkauf bzw. Zahlungen an die VBL und Finanzbehörden .....	<u>23,3</u>	<u>42,4</u>
<b>Summe</b> .....	<b><u>74,8</u></b>	<b><u>0,0</u></b>



### *Darstellung der Gewinn und Verlustrechnung auf Konzernebene*

Die nachstehende Tabelle enthält die konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 2004 und 2005:

	<b>Geschäftsjahr zum 31. Dezember</b>	
	<b>2004<sup>(1)</sup></b>	<b>2005</b>
	<b>VTG-Gruppe Alt (geprüft) (in EUR Mio.)</b>	
<b>Umsatzerlöse</b> .....	<b>542,3</b>	<b>435,2</b>
Sonstige betriebliche Erträge .....	118,8	57,1
Bestandsveränderungen .....	0,9	0,0
<b>Summe Umsatzerlöse, Erträge und Bestandsveränderungen</b> .....	<b>662,1</b>	<b>492,4</b>
Materialaufwand .....	351,1	279,7
Personalaufwand .....	64,7	33,2
Wertminderungen und Abschreibungen .....	39,2	31,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	129,4	126,1
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....	0,8	1,1
Finanzergebnis .....	-9,8	-5,0
Finanzierungserträge .....	1,9	1,5
Finanzierungsaufwendungen .....	-11,7	-6,4
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBT)</b> .....	<b>68,6</b>	<b>17,7</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	-9,6	-7,3
<b>Konzernjahresüberschuss</b> .....	<b>59,0</b>	<b>10,4</b>
<b>EBITDA</b> .....	<b>117,5<sup>(2)</sup></b>	<b>54,5</b>
<b>EBIT</b> .....	<b>76,5</b>	<b>22,7</b>

(1) Die im Konzernabschluss 2005 vorhandene Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2004 enthält im ersten Quartal des Jahres 2004 die Umsätze und Kosten für den verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik sowie die Erstattungen der TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 74,8 Mio. im Zusammenhang mit dem Verkauf.

(2) Im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 wurden Erstattungen der damaligen Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 50,0 Mio. sowie ein Gewinn in Höhe von EUR 24,8 Mio., der sich aus der Differenz der Erstattung des handelsrechtlichen Buchverlusts durch die TUI Beteiligungs GmbH und dem nach IFRS ermittelnden Veräußerungsverlust ergibt, vereinnahmt. Ohne diese Einnahmen betrug das EBITDA EUR 42,8 Mio.

### **Umsatz**

Die Umsatzerlöse der VTG-Gruppe Alt sanken von EUR 542,3 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 435,2 Mio. im Jahr 2005. Ohne den Umsatz des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik für das erste Quartal 2004 stieg der Konzernumsatz von EUR 406,7 Mio. im Jahr 2004 um 7,0 % auf EUR 435,2 Mio. an. Dies war wesentlich auf die sich in der zweiten Jahreshälfte langsam erholende Konjunktur in Europa und auf das starke Umsatzwachstum in der Schienenlogistik zurückzuführen. Teilweise kompensiert wurde der Anstieg des Umsatzes in der Schienenlogistik durch den restrukturierungsbedingten Rückgang der Umsätze bei der Tankcontainerlogistik.



Die nachstehende Tabelle stellt die Außenumsätze nach Regionen für die Geschäftsjahre 2004 und 2005 (einschließlich der Umsätze des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004) dar:

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2004	2005
	(in EUR Mio.)	
Deutschland . . . . .	298,4	221,3
Resteuropa (ohne Deutschland) . . . . .	210,5	190,4
Amerika . . . . .	21,4	15,7
Übrige Regionen . . . . .	12,0	7,8
<b>Summe</b> . . . . .	<b><u>542,3</u></b>	<b><u>435,2</u></b>

Regional erzielte die VTG-Gruppe Alt in den Geschäftsjahren 2004 und 2005 jeweils mehr als die Hälfte aller Umsätze in Deutschland, im Jahr 2004 betrug der Umsatzanteil 55 % vom Gesamtumsatz, im Jahr 2005 noch 51 % vom Gesamtumsatz. Der Rückgang des Umsatzanteils in Deutschland war im Wesentlichen auf die Umsätze des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im ersten Quartal des Jahres 2004 zurückzuführen. In Resteuropa fiel der Umsatz wesentlich geringer als in Deutschland, da der Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik eine stärkere Ausrichtung auf Deutschland hatte als die übrige VTG-Gruppe Alt.

Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik wäre der Umsatz sowohl in Deutschland als auch im restlichen Europa gestiegen. In Resteuropa war dieser bereinigte Anstieg bereits teilweise durch das steigende Geschäft in den Märkten in Südost- und Osteuropa und die im Jahr 2004 vollzogene EU-Osterweiterung bedingt. Dagegen stagnierte das Geschäft etwa in Frankreich aufgrund der dortigen Marktlage. In Deutschland stieg der Umsatz aufgrund der verbesserten Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte und aufgrund positiver Trends in den Industrien der Kunden, wie z.B. der Boom bei alternativen Energieträger (z.B. Biodiesel), der eine starke Nachfrage nach Kesselwagen auslöste sowie insbesondere aufgrund des Umsatzanstiegs in der Schienenlogistik, der zu einem großen Teil in Deutschland erzielt werden konnte. Außerhalb Europas verringerte sich das Geschäft mit Tankcontainern deutlich von EUR 21,4 Mio. auf EUR 15,7 Mio. in Amerika und von EUR 12,0 Mio. auf EUR 7,8 Mio. in den übrigen Regionen aufgrund von Restrukturierungsmaßnahmen. Dabei wurde das Geschäft auf Südost- und Osteuropa fokussiert und dadurch die Tankcontainerflotte regional reduziert, insbesondere außerhalb Europas und verstärkt im asiatischen Markt.

Die Steigerung des bereinigten Umsatzerlöses war insbesondere auf das starke Umsatzwachstum in der Schienenlogistik zurückzuführen. In Deutschland wurden durch das Anbieten von Transportabwicklung mit privaten Bahnen als Ergänzung zur staatlichen Traktionsleistung und durch die gute Entwicklung im Ganzzugsverkehr Umsatzsteigerungen erzielt. Ferner konnten einige große Ausschreibungen gewonnen werden. Bei den Kundengruppen entwickelte sich das Chemietransportgeschäft sowie das Geschäft bei den Flüssiggastransporten solide. Regional konnte das Transportgeschäft in Polen ausgebaut werden.

In der Waggonvermietung blieb der Umsatz in etwa konstant. Dabei verbesserte sich die Auslastung der Eisenbahngüterwagen in der zweiten Jahreshälfte 2005 konjunkturbedingt sowohl in Deutschland als auch in den sonstigen europäischen Märkten, insbesondere bei der Vermietung der Chemiekesselwagen und Schüttgutwagen. In der Automobilindustrie herrschte im Jahr 2005 weiterhin ein hoher Konkurrenzdruck und ein Trend hin zur Rückgabe vertraglich nicht langfristig gebundener Eisenbahngüterwagen, was dämpfend auf das Umsatzwachstum wirkte.

In der Tankcontainerlogistik verbuchte die VTG-Gruppe Alt einen leichten Umsatzrückgang, was auf die Restrukturierung und die damit verbundene Reduzierung der Tankcontainerflotte zurückzuführen war. Insbesondere der Umsatz bei interkontinentalem Verkehr nach Asien und bei innerasiatischen Transporten war durch die Restrukturierung rückläufig.

### **Materialaufwand**

Der Materialaufwand verringerte sich von EUR 351,1 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 279,7 Mio. im Jahr 2005. Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik stieg der Materialaufwand von EUR 261,4 Mio. im Jahr 2004 um 7,0 % auf EUR 279,7 Mio. im Jahr 2005. Gemessen am Umsatz blieb die Materialaufwandsquote ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik damit konstant in beiden Jahren bei 64,3 %. Diese Entwicklung ging einerseits auf die Entwicklung der Frachtkosten in der Schienenlogistik zurück, die aufgrund eines hohen Preisdrucks noch stärker als der Umsatz in der Schienenlogistik wuchsen. Ein gegenläufiger Effekt wurde in der Tankcontainerlogistik verzeichnet, wo durch eine bessere Auslastung der Tankcontainerflotte sowie

aufgrund von Fixkostensenkungen durch die im Jahr 2004 eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen die Materialkosten erheblich gesenkt werden konnten. Bei der Waggonvermietung hatte die etwas bessere Auslastung von Eisenbahngüterwagen insbesondere aufgrund der konjunkturellen Verbesserung in der zweiten Jahreshälfte 2005 einen leicht positiven Effekt auf die Materialkostenentwicklung.

### ***Personalaufwand***

Der Personalaufwand verringerte sich von EUR 64,7 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 33,2 Mio. im Jahr 2005. Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik verringerte sich der Personalaufwand von EUR 39,0 Mio. im Jahr 2004 um 14,9 % auf EUR 33,2 Mio. im Jahr 2005. Die jährlichen Lohnsteigerungen für die Arbeitnehmer der VTG-Gruppe Alt wurden durch die geringere durchschnittliche Anzahl an Arbeitnehmern, 493 im Jahr 2005 gegenüber 502 im Jahr 2004 (beides ohne Arbeitnehmer des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik), kompensiert. Der Rückgang bei der Arbeitnehmerschaft ging auch auf die Reduzierung des Personals in der zentralen Konzernverwaltung zurück, was durch den geringeren Aufwand für die Verwaltung des Gesamtkonzerns nach dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik bedingt war. Ferner ergab sich eine Reduktion der Personalkosten aufgrund geringerer Aufwendungen für die Altersversorgung. Darüber hinaus reduzierte die gemäß IAS 19 im Jahr 2005 erfolgte Umgliederung des Zinsanteils für Pensionszuführungen in das Finanzergebnis den Personalaufwand gegenüber dem Jahr 2004.

### ***Wertminderungen und Abschreibungen***

Die Wertminderungen und Abschreibungen verringerten sich von EUR 39,2 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 31,9 Mio. im Jahr 2005. Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik sanken die Wertminderungen und Abschreibungen mit EUR 33,0 Mio. im Jahr 2004 und EUR 31,9 Mio. im Jahr 2005 allerdings nur leicht. Diese Verringerung geht darauf zurück, dass im Jahr 2004 eine außerordentliche Abschreibung in Höhe von EUR 3,7 Mio. des Firmenwerts einer französischen Gesellschaft erfolgte. Dagegen erhöhte sich durch die Verschmelzung der VOTG Tanktainer Lease GmbH auf die VOTG Tanktainer GmbH zum 1. April 2005 die Anzahl der im Konsolidierungskreis der VTG-Gruppe Alt gehaltenen Tankcontainer, sodass die darauf entfallenden Abschreibungen erstmals im Jahr 2005 im Konzern wirksam wurden, wodurch die Verringerung der Abschreibungen insgesamt etwas geringer ausfiel.

### ***Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen***

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich von EUR 118,8 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 57,1 Mio. im Jahr 2005. Dies geht im Wesentlichen auf die folgenden Entwicklungen zurück:

- Höhere Erstattungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 als im Jahr 2005 (siehe dazu näher „— *Vergleichbarkeit der Geschäftsjahre 2005 und 2004 der VTG-Gruppe Alt*“). Ohne die Erstattungen reduzierten sich die sonstigen betrieblichen Erträge von EUR 20,7 Mio. um 29,0 % auf EUR 14,7 Mio.
- Eine Reduktion der Erträge aus weiterberechneten Dienstleistungen im Jahr 2005 um EUR 4,1 Mio., was durch höhere Erträge aus kurzfristigen Dienstleistungsverträgen im Jahr 2004 mit dem verkauften Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik (z.B. zur Unterstützung des Aufbaus einer eigenen Verwaltung im verkauften Geschäftsbereich) bedingt war.
- Geringere Buchgewinne aus Verschrottungserlösen im Jahr 2005.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen der VTG-Gruppe Alt gingen von EUR 129,4 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 126,1 Mio. im Jahr 2005 zurück. Dies geht im Wesentlichen auf die folgenden Entwicklungen zurück:

- Buchverluste aus dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik in Höhe von EUR 23,3 Mio. im Jahr 2004 gegenüber durch den Verkauf bedingte Zahlungen an die VBL und Finanzbehörden im Jahr 2005 von EUR 42,4 Mio. Ohne diese mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik zusammenhängenden Aufwendungen wären die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von EUR 106,1 Mio. um 21,1 % auf EUR 83,7 Mio. zurückgegangen.
- Höhere Instandhaltungsaufwendungen und andere sonstige betriebliche Aufwendungen im Jahr 2004 aufgrund der Einbeziehung der Geschäftstätigkeit des verkauften Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im ersten Quartal 2004.
- Restrukturierungsaufwendungen in der Tankcontainerlogistik im Jahr 2004, denen im Jahr 2005 keine entsprechenden Aufwendungen gegenüberstanden.

- Geringere Kursverluste im Jahr 2005 gegenüber 2004 sowie eine Reduktion von Versicherungskosten um EUR 1,6 Mio. und ein Rückgang der Kosten für Mieten und Pachten um EUR 1,3 Mio.

### ***Finanzergebnis***

Das Finanzergebnis verbesserte sich von EUR –9,8 Mio. im Jahr 2004 auf EUR –5,0 Mio. im Jahr 2005. Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik stieg das Finanzergebnis von EUR –7,9 Mio. um 36,7 % auf EUR –5,0 Mio. Dies geht insbesondere auf die geringeren Zinszahlungen für Kredite, sowie geringere Zinszahlungen an verbundene Unternehmen zurück, bedingt vor allem durch die Tilgung von konzerninternen Krediten gegenüber der damaligen Muttergesellschaft mit Hilfe des Verkaufserlöses für den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik. Ein gegenläufiger Effekt war, dass im Jahr 2005 gemäß IAS 19 eine Umgliederung des Zinsanteils für Pensionszuführungen in das Finanzergebnis erfolgte, welcher im Jahr 2004 noch im Personalaufwand enthalten war.

### ***EBITDA und bereinigtes EBITDA***

Das EBITDA reduzierte sich von EUR 117,6 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 54,5 Mio. im Jahr 2005. Dieser starke Rückgang war insbesondere durch die Gutschrift in Höhe von EUR 50 Mio. und Erstattungen der ehemaligen Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH bedingt, die um EUR 24,8 Mio. höher waren als der Verlust aus dem Abgang des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004. Ohne diese Gutschrift und ohne die Erstattungen erhöhte sich das EBITDA von EUR 42,8 Mio. auf EUR 54,5 Mio. Ferner ist der operative EBITDA-Beitrag des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im ersten Quartal 2004 zu berücksichtigen, nach dessen Bereinigung das EBITDA noch stärker angestiegen wäre.

Für den um die oben beschriebene Gutschrift und den Gewinn aus den Erstattungen im Jahr 2004 bereinigten Anstieg des EBITDA war auf operativer Ebene vor allem die Verbesserung des EBITDA in der Tankcontainerlogistik ausschlaggebend, was einerseits auf Kosteneinsparungsmaßnahmen, andererseits auch auf einmalige Kosten für die Restrukturierung im Jahr 2004 zurückzuführen war. Die stabile Umsatzentwicklung bei der Waggonvermietung bei einer höheren Auslastung von Eisenbahngüterwagen trug ebenso zur Verbesserung des EBITDA bei. Bei der Schienenlogistik blieb trotz höheren Umsatzes das EBITDA im Wesentlichen aufgrund des verstärkten Preiskampfes durch Ausschreibungen konstant. Weitere positive Effekte waren die Reduktion der Personalkosten und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

### ***EBIT***

Das EBIT verringerte sich von EUR 76,4 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 22,7 Mio. im Jahr 2005. Ohne die Einnahmen aus der oben genannten Gutschrift und dem Gewinn aus den Erstattungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 ist das EBIT von EUR 1,6 Mio. auf EUR 22,7 Mio. stark angestiegen. Dies war neben den oben beschriebenen operativen Entwicklungen auch auf die niedrigeren Abschreibungen aufgrund des Ausscheidens des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik aus dem Konsolidierungskreis und der außerordentlichen Abschreibung eines Firmenwerts in Frankreich zurückzuführen.

### ***Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBT)***

Das EBT verringerte sich von EUR 68,6 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 17,7 Mio. im Jahr 2005. Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik ist das EBT nur von EUR 43,1 Mio. auf EUR 17,7 Mio. zurückgegangen, wobei darüber hinaus ohne Berücksichtigung der oben beschriebenen Gutschrift und des Gewinns aus den Erstattungen durch die TUI Beteiligungs GmbH im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 sogar das EBT von EUR –31,7 Mio. auf EUR 17,7 Mio. stark angestiegen wäre. Dafür waren die oben beschriebenen operativen Entwicklungen im Wesentlichen maßgeblich. Das Finanzergebnis verbesserte sich leicht und hatte daher einen positiven Einfluss auf die EBT-Entwicklung.

### ***Steuern vom Einkommen und Ertrag***

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag verringerten sich von EUR 9,6 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 7,3 Mio. im Jahr 2005. Dabei wurde eine Erhöhung der tatsächlichen Steuern von EUR 2,8 Mio. auf EUR 5,2 Mio. durch eine Verringerung des latenten Steueraufwands von EUR 6,8 Mio. auf EUR 2,1 Mio. kompensiert. Ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik verringerten sich die Steuern vom Einkommen und Ertrag von EUR 8,4 Mio. auf EUR 7,3 Mio. Die Erhöhung der tatsächlichen Steuern ging

insbesondere auf Steuern in Höhe von EUR 3,6 Mio. bei der VTG AG Alt in Deutschland im Jahr 2005 zurück, wohingegen im Jahr 2004 für die VTG AG Alt keine wesentlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag anfielen.

### ***Konzernjahresüberschuss***

Der Konzernjahresüberschuss verringerte sich von EUR 59,0 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 10,4 Mio. im Jahr 2005 aufgrund der oben beschriebenen Entwicklungen. Ohne den operativen Anteil des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im Jahr 2004 verringerte sich der Konzernjahresüberschuss lediglich von EUR 34,6 Mio. auf EUR 10,4 Mio. im Jahr 2005, wobei darüber hinaus ohne Berücksichtigung der oben beschriebenen Einnahmen aus der Gutschrift und dem Gewinn aus den Erstattungen der ehemaligen Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH aufgrund des Verkaufs des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik der Konzernjahresüberschuss von EUR -40,2 Mio. auf EUR 10,4 Mio. deutlich angestiegen wäre.

### ***Zusätzliche Informationen aus dem Jahresabschluss der VTG AG für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006 und den Abschlüssen der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für die Rumpfgeschäftsjahre vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 und vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 nach HGB***

Der Jahresabschluss der VTG AG für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr und die Abschlüsse der CE Waggon 1 GmbH (heute VTG AG) für die beiden Rumpfgeschäftsjahre vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 und vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 wurden nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2006 auch unter Beachtung der ergänzenden Regeln des Aktiengesetzes aufgestellt.

Gemäß dem Jahresabschluss der VTG AG zum 31. Dezember 2006 fiel das Eigenkapital der VTG AG von EUR 53,3 Mio. im Jahr 2005 auf EUR 52,5 Mio. im Jahr 2006. Die Gesamtverbindlichkeiten stiegen von EUR 96,7 Mio. im Jahr 2005 auf EUR 134,4 Mio. im Jahr 2006. Der Jahresfehlbetrag der Gesellschaft betrug für die Jahre 2005 und 2006 EUR 6,7 Mio. bzw. EUR 0,8 Mio. Eine weitere Beschreibung des Gewinns pro Aktie ist dem Abschnitt „*Jahresabschluss, Dividendenpolitik und Ergebnis je Aktie*“ zu entnehmen. Weitere Informationen bezüglich des Jahresabschlusses der VTG AG zum 31. Dezember 2006 können dem im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckten Jahresabschluss entnommen werden.

Im Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 fiel ein Jahresfehlbetrag von EUR 6,7 Mio. an. Dieser Jahresfehlbetrag entstand im Wesentlichen aus der Übernahme von Verlusten aufgrund von Ergebnisabführungsverträgen der Gesellschaft mit ihren damaligen Tochtergesellschaften, insbesondere der CE Waggon 2 GmbH und der CE Waggon 3 GmbH, die als Akquisitionsvehikel für den Erwerb der VTG-Gruppe Alt und weiterer 492 Kessel- und Güterwagen dienten und den entsprechenden Transaktionsaufwand trugen (siehe dazu „*Allgemeine Angaben über die Gesellschaft-Entwicklung und Struktur der VTG-Gruppe*“). Im Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 belief sich der Jahresfehlbetrag auf EUR 8.022. Dieser resultierte aus dem Aufwand für die Gründung der Gesellschaft. Weitere Informationen bezüglich der Jahresabschlüsse für die beiden Rumpfgeschäftsjahre vom 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005 und vom 27. April 2005 bis 31. Oktober 2005 können dem im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckten Jahresabschlüssen entnommen werden.

## **LIQUIDITÄT UND KAPITALAUSSTATTUNG**

### ***Kapitalausstattung***

Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass sie selbst und die VTG-Gruppe über ausreichend Geschäftskapital verfügen, um ihren Zahlungsverpflichtungen in den nächsten zwölf Monaten nachkommen zu können.

Die Gesellschaft finanzierte sich bis zum Börsengang neben ihrer operativen Tätigkeit vorwiegend über einen Senior-Kreditvertrag vom 14. Dezember 2005 mit einem Nominalbetrag von EUR 574,6 Mio., der am 31. März 2007 insgesamt mit EUR 446,3 Mio. in Anspruch genommen war, und einem Mezzanine-Kreditvertrag mit einem Nominalbetrag von EUR 25,5 Mio., der zum 31. März mit EUR 28,1 Mio. in Anspruch genommen war. Der Mezzanine-Kredit wurde zum 30. April 2007 vollständig getilgt. Der Senior-Kreditvertrag wurde im Juni 2007 anlässlich des Börsengangs mittels eines neuen Finanzierungsvertrags mit Kreditzusagen über insgesamt EUR 640 Mio. abgelöst (siehe dazu näher „*Wesentliche Verträge — Finanzverträge — Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsengangs*“). Mit den Erlösen aus dem Börsengang sollen Gesellschafterdarlehen inklusive bereits aufgelaufener Zinsen in Höhe von EUR 106,8 Mio. getilgt werden (siehe dazu näher „*Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission*“).

Die Gesellschaft erwartet, dass ihr nach Abschluss des Börsengangs EUR 150,3 Mio. unter nicht in Anspruch genommenen Kredit- und Garantielinien unter dem neuen Finanzierungsvertrag zur Verfügung stehen



werden. Zusätzlich stehen der VTG-Gruppe kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer maximalen Laufzeit von 90 Tagen in Höhe von EUR 20,2 Mio. zum 31. März 2007 zur Verfügung.

### **Konzern-Kapitalflussrechnung**

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Auszug der Kapitalflussrechnungen für die zum 31. März 2007 und 2006 endenden Dreimonatszeiträume sowie für die Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004. Diese Finanzangaben stammen aus dem ungeprüften Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2007 bzw. aus den geprüften Konzernabschlüssen für die Geschäftsjahre 2006 und 2005, die jeweils im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckt sind.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Dreimonatszeitraum zum 31. März	
	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup>	2006	2006	2007
	VTG-Gruppe Alt (geprüft) (in EUR Mio.)		VTG-Gruppe Neu	VTG-Gruppe Neu (ungeprüft) (in EUR Mio.)	
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	52,4	39,3	110,9	4,8	11,5
Mittelzufluss(-abfluss) aus der Investitionstätigkeit . . . . .	8,7	46,0	-65,6	-12,9	-30,4
Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit . . .	-61,4	-59,1	-60,6	-20,1	-3,9
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes . . . . .</b>	<b>-0,3</b>	<b>26,2</b>	<b>-15,3</b>	<b>-28,2</b>	<b>-22,7</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen . . . . .	-0,2	0,0	-2,7	0,1	-0,6
Konsolidierungsbedingte Veränderungen . . . . .	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Zahlungsmittel Jahresbeginn . . . . .</b>	<b>7,9</b>	<b>8,0</b>	<b>61,6</b>	<b>61,5</b>	<b>43,5</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand . . . . .</b>	<b>8,0</b>	<b>34,2</b>	<b>43,5</b>	<b>33,4</b>	<b>20,2</b>

(1) Die Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004 enthält die Kapitalflüsse des zum 1. April 2004 verkauften Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik.

(2) Finanzzahlen der Kapitalflussrechnung aus dem Konzernabschluss 2005 für die VTG-Gruppe Alt. Für die VTG-Gruppe Neu beinhaltet die Kapitalflussrechnung im Konzernabschluss 2006 lediglich Angaben für das Rumpfgeschäftsjahr zwischen dem 1. November und 31. Dezember 2005.

### **Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2007**

#### **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit**

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit stieg von EUR 4,8 Mio. im ersten Quartal 2006 auf EUR 11,5 Mio. im ersten Quartal 2007 deutlich an. Dies war einerseits durch das bessere operative Ergebnis im ersten Quartal 2007 gegenüber dem ersten Quartal 2006 bedingt, andererseits waren im ersten Quartal 2006 Transaktionskosten, insbesondere Beratungsgebühren für die Akquisition der VTG-Gruppe und der Alstertor-Gruppe durch den derzeitigen alleinigen Gesellschafter und die Neuordnung des Konzerns im Dezember 2005, zahlungswirksam angefallen. Gegenläufig zu diesen Effekten wurde für das erste Quartal 2006 ein Mittelabfluss durch Veränderungen im Working Capital von EUR 8,1 Mio. verzeichnet. Im ersten Quartal 2007 belief sich der Mittelabfluss im Vergleich auf EUR 11,0 Mio., was aus Veränderungen bei den ausstehenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund stark laufender Geschäfte resultierte.

#### **Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit**

Einem Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit im ersten Quartal 2006 in Höhe von EUR 12,9 Mio. stand im ersten Quartal 2007 ein wesentlich höherer Mittelabfluss von EUR 30,4 Mio. gegenüber. Dies resultierte zum Großteil aus der höheren Investitionstätigkeit im ersten Quartal 2007, in dem EUR 33,5 Mio. zahlungswirksam investiert wurden — gegenüber lediglich EUR 14,6 Mio. im ersten Quartal 2006. Dabei war der Kauf einer Wagenflotte der Schweizer Rexwal-Gruppe im Januar 2007 der größte Investitionsposten im ersten Quartal 2007, wobei auch ohne diesen Kauf höhere laufende Investitionen als im ersten Quartal 2006 zur Modernisierung und Erweiterung des Wagenparks getätigt wurden (siehe auch unten „— Investitionen“). Zusätzlich vereinnahmte der Konzern im ersten Quartal 2007 höhere Einzahlungen aus Abgängen von Anlagevermögen, insbesondere aufgrund von höheren Verschrottungserlösen.

### ***Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit***

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit reduzierte sich von EUR 20,1 Mio. im ersten Quartal 2006 auf EUR 3,9 Mio. im ersten Quartal 2007. Dieser Rückgang des Mittelabflusses wurde insbesondere durch zwei Entwicklungen verursacht: Einerseits wurde im ersten Quartal 2006 die VAT Facility unter dem bisherigen Senior-Kreditvertrag in Höhe von EUR 6,4 Mio. abschließend getilgt, andererseits lief im ersten Quartal 2006 eine Zinsbindungsfrist aus, was zu entsprechenden Zinszahlungen im ersten Quartal 2006 führte, denen im ersten Quartal 2007 keine entsprechenden Zahlungen gegenüberstanden.

*Geschäftsjahre 2006, 2005 und 2004*

### ***Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit***

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit stieg von EUR 39,3 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 110,9 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Der starke Anstieg des Mittelzuflusses geht vor allem auf das höhere operative Ergebnis der VTG-Gruppe Neu gegenüber der VTG-Gruppe Alt zurück und damit zusammenhängend auf die Erstkonsolidierung der Alstertor-Gruppe. Das Working Capital konnte sowohl im Jahr 2005 als auch im Jahr 2006 verbessert werden, wobei die Verbesserung im Jahr 2006 allerdings geringer ausfiel als im Jahr 2005. Dabei standen lediglich geringe positive Veränderungen bei den Vorräten bei der VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006 im Vergleich zur Veränderung der Vorräte bei der VTG-Gruppe Alt im Jahr 2005 negativen Veränderungen bei ausstehenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit verringerte sich von EUR 52,4 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 39,3 Mio. im Jahr 2005. Im Wesentlichen ging diese Verringerung auf den geringeren Konzernjahresüberschuss im Jahr 2005 zurück, da im Jahr 2004 nicht-operative Effekte wie eine Gutschrift in Höhe von EUR 50,0 Mio. der damaligen Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH sowie Erstattungen für den handelsrechtlichen Buchverlust aus dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik durch die TUI Beteiligungs GmbH den Konzernjahresüberschuss erhöht hatten. Kompensiert wurde diese Entwicklung zum Teil durch den höheren Mittelzufluss aufgrund des besseren operativen Geschäfts im Jahr 2005. Beim Working Capital konnte sowohl im Jahr 2004 als auch im Jahr 2005 eine starke Verbesserung des Working Capitals erzielt werden, wobei die Verbesserung im Jahr 2005 allerdings geringer ausfiel als im Jahr 2004. Dabei glichen sich negative Veränderungen bei den Vorräten und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, insbesondere aufgrund des besseren operativen Geschäfts, durch positive Veränderungen bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Wesentlichen aus. Ein Teil des höheren Mittelzuflusses aufgrund der Verbesserung des Working Capitals im Jahr 2004 gegenüber dem im Jahr 2005 geht auf den Mittelzufluss aus dem operativen Geschäft des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik im ersten Quartal 2004 zurück.

### ***Mittelzufluss (-abfluss) aus der Investitionstätigkeit***

Im Gegensatz zum Jahr 2005 mit einem Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit in Höhe von EUR 46,0 Mio. der VTG-Gruppe Alt verzeichnete die VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006 einen Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit in Höhe von EUR 65,6 Mio. Im Wesentlichen ging diese Entwicklung auf Veränderungen bei Finanzforderungen im Jahr 2005 aufgrund der Rückzahlung konzerninterner Finanzierungen durch die damalige Konzernmutter TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von EUR 74,0 Mio. zurück. Zusätzlich zu diesem positiven Effekt im Jahr 2005 stiegen die Auszahlungen für Investitionen in Anlagevermögen der VTG-Gruppe Neu im Jahr 2006 gegenüber denen der VTG-Gruppe Alt im Jahr 2005 kräftig. Im Jahr 2005 hatte die VTG-Gruppe Alt lediglich EUR 32,9 Mio. an Auszahlungen für Investitionen getätigt, dagegen gab es Auszahlungen der VTG-Gruppe Neu in Höhe von EUR 72,1 Mio. im Jahr 2006. Die Auszahlungen für Investitionen im Jahr 2006 lagen über den nach IFRS berechneten Investitionen in Höhe von EUR 69,0 Mio., da in diesem Jahr auch Zahlungen für bereits im Jahr 2005 angefallene Investitionen getätigt wurden (siehe zum Umfang und der Art der Investitionen auch näher „— Investitionen“).

Der Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich von EUR 8,7 Mio. im Jahr 2004 auf EUR 46,0 Mio. im Jahr 2005. Im Jahr 2004 war als einmaliger Sondereffekt ein Mittelzufluss durch den Nettoverkaufserlös aus der Veräußerung des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik in Höhe von EUR 123,1 Mio. zu verzeichnen. Dagegen waren Veränderungen bei den Finanzforderungen gegenläufig: im Jahr 2004 wurde bei diesen ein Mittelabfluss in Höhe von EUR 62,1 Mio. verzeichnet, im Jahr 2005 hingegen ein Mittelzufluss in Höhe von EUR 74,0 Mio. Der Mittelabfluss im Jahr 2004 bei den Finanzforderungen war dadurch bedingt, dass die Gesellschaft der damaligen Muttergesellschaft TUI Beteiligungs GmbH einen Teil des Verkaufserlöses für den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik als konzerninterne Finanzierung zur Verfügung gestellt hatte. Im Zuge des Verkaufs der VTG-Gruppe Alt an die VTG-Gruppe Neu wurden im Jahr



2005 konzerninterne Finanzierungen von der TUI Beteiligungs GmbH zurückgezahlt, wodurch der hohe Mittelzufluss aus Finanzforderungen im Jahr 2005 entstand. Ferner verringerte sich der Mittelabfluss aus Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen, wo im Jahr 2004 noch EUR 22,0 Mio. Mittelabfluss zu verzeichnen war, im Vergleich zu lediglich EUR 1,0 Mio. im Jahr 2005. Die Ausgaben im Jahr 2004 waren vorwiegend für den Kauf von Anteilen der VTG France S.A.S. im Jahr 2004 bedingt. Auszahlungen für Investitionen in Anlagevermögen gingen geringfügig von EUR 37,0 Mio. auf EUR 32,9 Mio. zurück (siehe dazu näher „— Investitionen“).

### ***Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit***

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich geringfügig von EUR 59,1 Mio. im Jahr 2005 für die VTG-Gruppe Alt auf EUR 60,6 Mio. im Jahr 2006 für die VTG-Gruppe Neu. Die Auszahlungen an Gesellschafter der VTG-Gruppe Alt, die im Jahr 2005 noch EUR 40,4 Mio. an die TUI Beteiligungs GmbH betrogen, gingen im Jahr 2006 auf lediglich EUR 0,6 Mio. an Auszahlungen für Drittgesellschafter der VTG-Gruppe Neu zurück. Dagegen stiegen Zahlungen für Zinsen von EUR 6,4 Mio. im Jahr 2005 durch die VTG-Gruppe Alt auf EUR 30,2 Mio. durch die VTG-Gruppe Neu stark an. Dies war durch den Ende 2005 abgeschlossenen Akquisitionskredit für den Erwerb der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe durch die VTG-Gruppe Neu und damit einhergehend höheren Zinszahlungen für Bankkredite im Jahr 2006 bedingt. Gleichzeitig wurden im Jahr 2006 mit EUR 40,1 Mio. höhere Tilgungen von Bankkrediten vorgenommen als noch im Jahr 2005, als die VTG-Gruppe Alt lediglich EUR 12,0 Mio. an Bankkrediten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten tilgte.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit blieb im Jahr 2004 gegenüber 2005 im Wesentlichen konstant, wobei im Jahr 2004 mit EUR 61,4 Mio. der Mittelabfluss etwas höher war als im Jahr 2005 mit EUR 59,1 Mio. Dabei wurden im Jahr 2005 geringere Gewinnabführungen an die damalige Muttergesellschaft TUI Beteiligungs GmbH verzeichnet. Demgegenüber standen Tilgungen von konzerninternen Krediten gegenüber der TUI Beteiligungs GmbH im Jahr 2004, für die Teile des Verkaufserlöses für den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik verwendet wurden.

### ***Investitionen***

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände entsprechend den im Finanzteil dieses Prospekts im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 der VTG-Gruppe Neu und in den Konzernabschlüssen der VTG-Gruppe Alt zum 31. Dezember 2005 und 2004 enthaltenen Anlagespiegeln (diese weichen von den Angaben in der Kapitalflussrechnung ab):

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	2004	2005	2006
	VTG-Gruppe Alt		VTG-Gruppe Neu
	(geprüft) (in EUR Mio.)		
Sachinvestitionen . . . . .	36,7	32,6	68,6 <sup>(1)</sup>
Immaterielle Vermögenswerte . . . . .	0,3	0,3 <sup>(2)</sup>	0,4
<b>Summe</b> . . . . .	<b><u>37,0</u></b>	<b><u>32,9<sup>(2)</sup></u></b>	<b><u>69,0<sup>(1)</sup></u></b>

(1) Die Summe der Investitionen für das Geschäftsjahr 2006 enthält EUR 15,4 Mio., die aufgrund der erstmaligen Anwendung von IAS 16 und damit verbundenen Aktivierung von Kosten für Revisionen, Kesselprüfungen und Umbauten angefallen sind.

(2) Ohne Geschäfts- und Firmenwert aus der Verschmelzung der VOTG Tanktainer Lease GmbH zum 1. April 2005 auf die VOTG Tanktainer GmbH in Höhe von EUR 2,9 Mio.

Im Geschäftsjahr 2006 stiegen die Investitionen im Konzern von EUR 32,9 Mio. im Jahr 2005 in der VTG-Gruppe Alt auf EUR 69,0 Mio. in der VTG-Gruppe Neu. Wie in den Vorjahren lag der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit mit EUR 67,8 Mio. im Geschäftsbereich Waggonvermietung. Bei der Modernisierung und dem Ankauf von Neuwagen stellten Investitionen in Mineralöl- und Druckgaskesselwagen sowie Güter- und Schüttgutwagen die Schwerpunkte dar. Daneben wurden Wagenparks gekauft, die VTG zuvor angemietet oder für Investoren bewirtschaftet hatte, aber auch Wagenflotten von Kunden und Wettbewerbern. Regional gesehen wurden die Investitionen hauptsächlich in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Österreich getätigt. Darüber hinaus wurden Kosten für Untergestellrevisionen, Kesselprüfungen und größere Umbauten gemäß IAS 16 in Höhe von EUR 15,4 Mio. aktiviert. Ferner investierte die VTG-Gruppe Neu im Geschäftsbereich

Waggonvermietung in den Ausbau des Leistungsangebots bei den Eisenbahnreparaturwerken mit EUR 2,1 Mio., um Kapazitäten und Produktivität zu erhöhen. Die restlichen EUR 1,2 Mio. wurden in die Einführung von neuer operativer Software in der Schienenlogistik sowie in Umbaumaßnahmen in der Tankcontainerlogistik und in der Verwaltung für die Erneuerung von IT-Hard- und Software investiert.

Im Geschäftsjahr 2005 investierte die VTG-Gruppe Alt EUR 32,9 Mio. in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, was eine Verringerung von EUR 4,1 Mio. gegenüber dem Geschäftsjahr 2004 ergab. Auf die Waggonvermietung entfiel mit EUR 31,6 Mio. der größte Anteil der Investitionen, wobei EUR 13,9 Mio. in die Modernisierung und Erweiterung der Wagenflotte investiert wurden und EUR 17,7 Mio. in den Ankauf bisher gemieteter oder bewirtschafteter Eisenbahngüterwagen. In die übrigen Geschäftsaktivitäten der VTG-Gruppe Alt wurden EUR 1,3 Mio. investiert, wovon EUR 0,5 Mio. für Umbaumaßnahmen der Tankcontainerflotte verwendet wurden. Die erst Ende 2005 konsolidierte Alstertor-Gruppe investierte im Geschäftsjahr 2005 EUR 17,3 Mio. in Waggonen.

Im Geschäftsjahr 2004 hat die VTG-Gruppe Alt in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte insgesamt EUR 37,0 Mio. investiert. Darin enthalten ist der Erwerb der Güterwagenflotte der französischen Algeco S.A. für EUR 14,3 Mio., die bis zum 16. September 2004 zum Hapag-Lloyd-Konzern gehörte und bereits seit dem Jahr 2003 von der VTG France S.A.S. bewirtschaftet wurde. Die weiteren Investitionsmittel wurden im Wesentlichen für die Modernisierung und Erweiterung der Wagenflotte aufgewendet, einerseits durch Neukäufe und — wie etwa bei Güterwagen — durch Ankäufe von bislang gemieteten Eisenbahngüterwagen. In der Tankcontainerlogistik wurden EUR 2,2 Mio. in Sachanlagen investiert, vorwiegend in den Kauf der Tankcontainerflotte der Algeco S.A. sowie in einem geringeren Umfang für Umbaumaßnahmen von Tankcontainern in der Containerflotte. Die erst Ende 2005 konsolidierte Alstertor-Gruppe investierte im Geschäftsjahr 2004 EUR 15,5 Mio. schwerpunktmäßig in Waggonen.

Im ersten Quartal 2007 beliefen sich Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf EUR 40,0 Mio. Der Schwerpunkt der Investitionen im ersten Quartal lag, wie auch in den Vorjahren, auf der Erweiterung und Modernisierung der Wagenflotte. Regional lag der Schwerpunkt im ersten Quartal 2007 wie in den Vorjahren auf Deutschland, Frankreich und Großbritannien. Ferner wurde im Januar 2007 ein Wagenpark der Schweizer REXWAL-Gruppe erworben. Finanziert wurden die Investitionen im ersten Quartal 2007 im Wesentlichen durch den operativ erwirtschafteten Mittelzufluss (Cash-Flow), durch Finanzierungsmittel aus dem bisherigen Senior-Kreditvertrag sowie durch einen im Rahmen des Erwerbs des Wagenparks in der Schweiz übernommenen Finanzierungsleasingvertrag.

Die wichtigsten seit dem ersten Quartal 2007 durchgeführten Investitionen beliefen sich auf insgesamt EUR 10,4 Mio. und setzten sich zum einen aus dem Erwerb weiterer 42 % der Anteile an der VOTG Tanktainer GmbH im April 2007 (siehe dazu „*Wesentliche Verträge — Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen*“) und zum anderen aus dem Rückerwerb bis dahin geleaster (Operate Leasing) Mineralölkesselwagen zusammen. Investiert wurde bei diesen Investitionen in Deutschland und Großbritannien. Finanziert wurden diese Investitionen durch den operativ erwirtschafteten Kapitalfluss sowie die Finanzierungsmittel, die der VTG-Gruppe im Rahmen des bisherigen Senior-Kreditvertrags zur Verfügung standen.

Die VTG-Gruppe plant, die Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte im Jahr 2007 sowie im Jahr 2008 im Vergleich zu den Vorjahren (ohne den IAS 16 Effekt im Jahr 2006) zu erhöhen. Dabei soll vorwiegend weiter in den Ausbau und die Modernisierung der Wagenflotte und regional gesehen in ganz Europa investiert werden. Für diese Investitionen bedient sich die VTG-Gruppe des operativ erwirtschafteten Kapitalflusses, der Fremdfinanzierung und zu einzelnen Teilen der außerbilanziellen Finanzierung über Operate Lease Verträge. Ferner plant die VTG-Gruppe in die Erweiterung der Tankcontainerflotte zu investieren. Bereits beschlossene und in Auftrag gegebene wesentliche Investitionen sind der Ankauf von insgesamt rund 800 Eisenbahngüterwagen und der Bau von rund 130 Tankcontainern in Höhe von insgesamt EUR 65 Mio.

Neben den vorstehenden Investitionen der VTG-Gruppe wurden bereits im Jahr 2006 1.006 Eisenbahngüterwagen der Nordwaggon, AB gekauft, die von der ehemaligen Schwestergesellschaft der VTG AG, der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, gehalten werden, wobei im Jahr 2006 insgesamt EUR 57,5 Mio. für Investitionen in Eisenbahngüterwagen in dieser Schwestergesellschaft aufgewendet wurden. Hiervon waren EUR 46,0 Mio. fremdfinanziert. Diese Konstruktion wurde aufgrund von Beschränkungen hinsichtlich des jährlichen Investitionsvolumens im bisherigen Senior-Kreditvertrag vorgenommen. Die bisher nicht konsolidierte KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, wurde mit Vertrag vom 4. Juni 2007 von dem Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebracht. Darüber hinaus erwirbt derzeit eine weitere ehemalige Schwestergesellschaft der VTG AG, die Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, neue Kesselwagen, wobei sich dieser Erwerbsprozess über das Gesamtjahr 2007 hinzieht und sich das Gesamtinvestitionsvolumen etwa auf EUR 49 Mio. belaufen wird.

Hiervon werden EUR 39 Mio. fremdfinanziert. Mit Vertrag vom 4. Juni 2007 wurde auch die Deichtor Rail GmbH von dem Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebracht (siehe dazu auch näher „Wesentliche Verträge – Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen“).

### Zahlungsverpflichtungen

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die zum 31. März 2007 bestehenden vertraglichen Zahlungsverpflichtungen der VTG-Gruppe Neu sowohl unter Zugrundelegung der derzeitigen Finanzierungsstruktur als auch unter Berücksichtigung des Börsengangs und der geplanten Verwendung der Erlöse aus dem Börsengang:

	Pro Periode fällige Zahlungen				Pro Periode fällige Zahlungen (angepasst) <sup>(1)</sup>			
	Gesamt	Fälligkeit bis	Fälligkeit von 1	Fälligkeit über	Gesamt	Fälligkeit bis	Fälligkeit von 1	Fälligkeit über
		1 Jahr	bis 5 Jahren	5 Jahre		1 Jahr	bis 5 Jahren	5 Jahre
	(in EUR Mio.)				(in EUR Mio.)			
Verbindlichkeiten gegenüber								
Kreditinstituten <sup>(2)</sup> . . . . .	428,6	32,7	68,9	327,0	474,6	35,0	80,9	358,7
Verbindlichkeiten aus								
Finanzierungsleasingverträgen <sup>(3)</sup>	61,7	15,5	29,1	17,1	61,7	15,5	29,1	17,1
Gesellschafterdarlehen . . . . .	97,0	97,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige								
Zahlungsverpflichtungen . . .	0,7	0,7	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,0
<b>Summe der Zahlungsabflüsse</b>	<b>588,0</b>	<b>145,9</b>	<b>98,0</b>	<b>344,1</b>	<b>537,0</b>	<b>51,2</b>	<b>110,0</b>	<b>375,8</b>

- (1) Unter Annahme eines Nettoemissionserlöses von EUR 148,2 sowie einer vollständigen Rückführung des Gesellschafterdarlehens mit dem Nettoemissionserlös.
- (2) Ohne im Zusammenhang mit der Akquisition der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe entstandene Transaktionskosten, die aktiviert wurden, aber nicht mehr zu Zahlungsabflüssen führen werden.
- (3) Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing weichen von denen in der Konzernbilanz ab, da Effekte aus der Kaufpreisallokation im Zusammenhang mit der Akquisition der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe Ende des Jahres 2005 in den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten enthalten sind, aber nicht zahlungswirksam sind.

### Finanzverbindlichkeiten

Am 14. Dezember 2005 waren ein erstrangiger Senior-Kreditvertrag über EUR 574,6 Mio. und ein zweitrangiger Mezzanine-Kreditvertrag über EUR 25,5 Mio. mit der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG („HVB“) als Konsortialführerin geschlossen worden. Als Kreditnehmer und Garanten fungierten zunächst verschiedene Gesellschaften, die von WL Ross & Co. LLC. kontrolliert wurden und zum Zweck des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe gegründet worden waren.

Die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag in Höhe von insgesamt EUR 379 Mio. und der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag in Höhe von EUR 25,5 Mio. dienen als Akquisitionskredite sowie zur Finanzierung des Kaufpreises für Güterwagen und für bestimmte im Rahmen der Akquisitionsverträge erworbene Forderungen der damaligen Verkäufer. Darüber hinaus dienen die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag und der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag zur Finanzierung von Erwerbsnebenkosten von bis zu EUR 39 Mio. und zur Refinanzierung von Finanzierungsverbindlichkeiten der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe.

Unter dem Senior-Kreditvertrag wurden zudem folgende weitere Kreditlinien zur Verfügung gestellt: Ein Avalkredit (Guarantee Facility) für die VTG AG Alt in Höhe von EUR 39,1 Mio., durch die die bestehende Bankgarantie der HVB zugunsten des Versorgungswerks des Bundes und der Länder (VBL) in den Senior-Kreditvertrag einbezogen wurde und die ausschließlich der Refinanzierung dieser damals bestehenden Bankgarantie der HVB diente; eine Investitions-Kreditlinie (*Capex Facility*) in Höhe von EUR 100 Mio. für Investitionen der VTG-Gruppe in Eisenbahngüterwagen; eine Tranche in Höhe von EUR 6,5 Mio. (*VAT Facility*) zur Zwischenfinanzierung der Umsatzsteuer für eine im Zuge der Akquisition durch Einzelübertragung erworbene Eisenbahngüterwagen-Flotte sowie eine revolvingende Betriebsmittellinie (*Working Capital Facility*) in Höhe von EUR 50 Mio.

Die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag sowie der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag wurden ursprünglich voll in Anspruch genommen, die VAT Facility unter dem Senior-Kreditvertrag in Höhe von EUR 6,4 Mio. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Tilgungen betrug die Inanspruchnahme der Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag zum Stichtag 31. März 2007 EUR 215,2 Mio. (Tranche A1), EUR 108,6 Mio. (Tranche A2) bzw. EUR 44,3 Mio. (Tranche B). Die VAT Facility war vollständig zurückgeführt. Die Inanspruchnahme der Capex Facility betrug zum Stichtag 31. März 2007 EUR 22,4 Mio. Die Inanspruchnahme der Working Capital Facility betrug zum Stichtag 31. März 2007 EUR 16,6 Mio. Die

Guarantee Facility war zum Stichtag 31. März 2007 weiterhin in voller Höhe in Anspruch genommen. Unter dem Mezzanine-Kreditvertrag waren zum 31. März 2007 einschließlich kapitalisierter Zinsen EUR 28,2 Mio. valuiert (siehe zur alten Finanzierung näher „*Wesentliche Verträge — Finanzverträge — Finanzierung der VTG AG — Bankfinanzierung*“).

Anlässlich des Börsenganges wurde der Senior-Kreditvertrag im Juni 2007 durch einen neuen Finanzierungsvertrag abgelöst. Der Mezzanine-Kreditvertrag wurde bereits zum 30. April 2007 vollständig getilgt. Der neue Finanzierungsvertrag sieht Kreditzusagen über insgesamt EUR 640 Mio. vor. Den neuen Finanzierungsvertrag haben die VTG AG (als Garantin) und mehrere Tochtergesellschaften mit der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG als Konsortialführerin abgeschlossen. Kreditnehmer sind die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, die VTG Deutschland GmbH und die VTG Rail UK Ltd. Garanten sind neben der VTG AG die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, die VTG Deutschland GmbH, die EVA Holdings Deutschland GmbH, die EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft mbH, die Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung und die VTG Rail UK Ltd.

Tranche A des neuen Finanzierungsvertrags in Höhe von insgesamt bis zu EUR 440 Mio. diente der Refinanzierung der bei Unterzeichnung des neuen Finanzierungsvertrags gegebenen Inanspruchnahmen unter dem bisherigen Senior-Kreditvertrag (Tranchen A1, A2 und B und Capex Facility). Im Rahmen des neuen Finanzierungsvertrags wurden diese Außenstände durch eine aus zwei Teiltranchen bestehende Tranche A refinanziert. Tranche A1 in Höhe von insgesamt EUR 420 Mio. kann dabei von der VTG Rail UK Ltd. bis zum Gegenwert von EUR 15 Mio. in einen auf GBP lautenden Teilkredit und von der VTG Deutschland GmbH bis zum Gegenwert von EUR 15 Mio. in einen auf CHF lautenden Teilkredit umgewandelt werden, wenn die VTG Rail UK Ltd. bzw. die VTG Deutschland GmbH dies während der ersten 24 Monate seit der ersten Inanspruchnahme von Krediten unter dem neuen Finanzierungsvertrag verlangen; das Recht zur Umwandlung in auf GBP und CHF lautende Teilkredite kann jeweils nur einmal ausgeübt werden. Die Rückzahlung erfolgt in der Währung des jeweiligen Teilkredits. Die Tranche A2 wurde bei Closing des neuen Finanzierungsvertrags in Höhe von EUR 20 Mio. in GBP zur Verfügung gestellt und ist in GBP rückzahlbar. Sie kann nur von der VTG Rail UK Ltd. in Anspruch genommen werden.

Es werden daneben weitere Kreditlinien unter dem neuen Finanzierungsvertrag zur Verfügung gestellt. Hierzu gehört eine Betriebsmittellinie (*Revolving Facility*) in Höhe von EUR 50 Mio., die zur Finanzierung des Betriebsmittelbedarfs der VTG-Gruppe dient, nicht aber zur Finanzierung von Akquisitionen oder zur vorzeitigen Rückzahlung von nach dem neuen Finanzierungsvertrag unter Tranche A1 oder Tranche A2 zur Verfügung gestellten Tilgungsdarlehen. Sie kann als revolvingender Barkredit, als Avalkredit oder aufgrund gesonderter Vereinbarung zwischen einzelnen Kreditnehmern und Kreditgebern als bilaterale Unterkreditlinie (*Ancillary Facility*) in Anspruch genommen werden. Für bestimmte Kreditnehmer und in einigen Ländern ist es nicht möglich, den vollen Betrag der Betriebsmittel in Anspruch zu nehmen. Des Weiteren sieht der neue Finanzierungsvertrag einen Avalkredit (*Guarantee Facility*) in Höhe von EUR 50 Mio. vor; dieser dient zur Fortführung der Inanspruchnahmen unter der alten Guarantee Facility in Höhe von EUR 39,1 Mio. sowie in Höhe von bis zu EUR 10,9 Mio. zur Fortführung der unter der alten revolvingenden Betriebsmittellinie gewährten Avale und zur Gewährung weiterer Avale. Eine Investitions-Kreditlinie (*Capex Facility*) in Höhe von EUR 100 Mio. darf für erlaubte Akquisitionen und Investitionskosten verwendet werden.

Eine Rückführung der vorstehend beschriebenen Finanzverbindlichkeiten ist auf Basis des angestrebten Nettoemissionserlöses nicht vorgesehen. Sollte der auf die Gesellschaft entfallende Nettoemissionserlös jedoch EUR 170 Mio. überschreiten, sind EUR 110 Mio. aus dem Nettoemissionserlös zur Tilgung von Gesellschafterdarlehen, danach EUR 60 Mio. für Investitionen der VTG- Gruppe und im übrigen zur Hälfte für die vorzeitige Tilgung von Verbindlichkeiten unter dem Finanzierungsvertrag zu verwenden.

Im Dezember 2005 gewährte die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l., eine von WL Ross & Co. LLC kontrollierte Gesellschaft, ein gegenüber den Konsortialbanken des bisherigen Senior-Kreditvertrags nachrangiges Gesellschafterdarlehen an die CE Waggons 1 GmbH (die heutige VTG AG Neu) in Höhe von EUR 90 Mio., welches zum 31. März 2007 einschließlich kapitalisierter Zinsen mit EUR 97,0 Mio. valuierte. Dieses Gesellschafterdarlehen soll in vollem Umfang aus Mitteln aus dem Börsengang zurückgezahlt werden (siehe dazu näher „*Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission*“ und „*Wesentliche Verträge — Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsengangs*“).

Im Zusammenhang mit der Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH, Hamburg, und der Deichtor Rail GmbH, Garlstorf, wurden Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von EUR 46 Mio. übernommen. Ferner bestanden Gesellschafterdarlehen zwischen dem Abgebenden Aktionär und der KR Klostertor Rail GmbH in Höhe von EUR 4,125 Mio. sowie der Deichtor Rail GmbH in Höhe von EUR 4,125 Mio., die im Zusammenhang mit der Einbringung dieser Gesellschaften mit Vertrag vom 4. Juni 2007 übernommen wurden



(siehe dazu näher „Wesentliche Verträge — Finanzverträge“ und „Wesentliche Verträge — Unternehmenskaufverträge/Akquisitionen“).

Es bestanden zum 31. März 2007 ferner zukünftig zu leistende Zahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen für Eisenbahngüterwagen bzw. Tankcontainer im Geschäftsbereich Waggonvermietung und im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik in Höhe von EUR 74,9 Mio., wovon EUR 10,3 Mio. dem Zinsanteil entsprachen. Damit ergaben sich Reinverbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von EUR 64,6 Mio. (zum 31. März 2006: EUR 74,2 Mio.), wobei im Rahmen des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt durch die VTG-Gruppe Neu eine Neubewertung dieser Leasingverträge stattgefunden hat und somit ein Teil von EUR 2,9 Mio. (zum 31. März 2006 noch EUR 3,6 Mio.) der EUR 64,6 Mio. nicht zu Auszahlungen führen wird (*Purchase Price Allocation*).

### **Außerbilanzielle Verpflichtungen**

Die folgende Tabelle zeigt die außerbilanziellen Verpflichtungen der VTG-Gruppe Neu zum 31. März 2007 und die danach fällig werdenden Zahlungen in den nächsten Jahren:

	Pro Periode fällige Zahlungen			
	Gesamt	Fälligkeit bis 1 Jahr	Fälligkeit von 1 bis 5 Jahren	Fälligkeit über 5 Jahre
	(in EUR Mio.)			
Verpflichtungen aus Operate-Lease Verträgen in der Waggonvermietung <sup>(1)</sup> .....	109,7	19,2	62,2	28,2
Anmietung von Tankcontainern in der Tankcontainerlogistik .....	29,8	12,3	14,1	3,3
Sonstige Verpflichtungen .....	<u>39,5</u>	<u>22,1</u>	<u>17,0</u>	<u>0,4</u>
<b>Summe</b> .....	<b>178,9</b>	<b>53,6</b>	<b>93,3</b>	<b>32,0</b>

(1) Bei den Verpflichtungen aus Operate-Lease Verträgen handelt es sich um Verpflichtungen, bei denen die Unternehmen der VTG-Gruppe gemäß IASB nicht wirtschaftliche Eigentümer der gemieteten Vermögensgegenstände sind. Die Operate Lease Verträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von zehn Jahren und beinhalten Kaufoptionen am Ende der Laufzeit.

### **Pensionsverbindlichkeiten und Pensionsrückstellungen**

Für die betriebliche Altersversorgung von Mitarbeitern bestehen beitrags- und leistungsorientierte Versorgungszusagen, wobei die Zusagen jeweils von den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Verhältnissen des jeweiligen Landes abhängen und in der Regel auf Beschäftigungsdauer und -entgelt der Mitarbeiter basieren.

Bei den beitragsorientierten Altersversorgungssystemen werden in der VTG-Gruppe Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger und private Versorgungsträger gezahlt. Diese Zahlungen machten für die VTG-Gruppe im Jahr 2006 EUR 3,0 Mio. aus, die zum Großteil an die VBL geleistet werden mussten. Hingegen werden bei leistungsorientierten Versorgungszusagen ausschließlich Rückstellungen gebildet, insbesondere für Versorgungszusagen deutscher Gesellschaften. Der Barwert aller bilanzierter Pensionsrückstellungen betrug zum 31. Dezember 2006 EUR 52,0 Mio. (zum 31. Dezember 2005 EUR 51,5 Mio.). Für nähere Informationen zu den Rückstellungen für Pensionen und Zahlungen für Pensionen siehe auch Fußnote Nr. 23 des Anhangs zum Konzernabschluss 2006.

### **QUALITATIVE UND QUANTITATIVE MARKTANGABEN**

Seit Dezember 2005 besteht eine Finanzierung mit einem Kreditgeberkonsortium unter der Führung der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG in Höhe von bis zu EUR 600,1 Mio., die am 31. März 2007 in Höhe von EUR 474,4 Mio. in Anspruch genommen war. Im Juni 2007 wurde der Senior-Kreditvertrag durch den neuen Finanzierungsvertrag abgelöst (siehe zu Details der Finanzierung näher „Wesentliche Verträge — Finanzverträge“ sowie „— Liquidität und Kapitalausstattung — Finanzverbindlichkeiten“). Diese Kreditmittel wurden überwiegend zur Finanzierung des Kaufpreises für die VTG-Gruppe Alt und die Alstertor-Gruppe genutzt. Schwankungen der Leitzinsen haben aufgrund dieser hohen Fremdfinanzierung Auswirkungen auf die Ertragslage der VTG-Gruppe. Die abgeschlossenen Kreditverträge verpflichten die VTG-Gruppe, ihre langfristigen Verbindlichkeiten aus dem Kreditvertrag zumindest in Höhe von 70 % mit Zinssicherungsgeschäften abzusichern. Die VTG-Gruppe hat sich mit Zinssicherungsgeschäften (Laufzeit bis 30. Juni 2012) mit einem Volumen von anfangs insgesamt EUR 337,2 Mio. gegen Veränderungen von Kapitalmarktzinsen abgesichert. Die Gesellschaft wird sich auch nach dem Börsengang weiterhin gegen Veränderungen der Zinsen mit den



bestehenden Zinssicherungsverträgen aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen in den Kreditverträgen in Höhe von zumindest 70 % absichern. Eine Erhöhung der Leitzinsen in Europa von einem Prozentpunkt, hätte nach Berechnungen der Gesellschaft unter Annahme der derzeitigen Zinsabsicherung eine Auswirkung auf das EBT von etwa EUR 1,7 Mio.

Die VTG-Gruppe ist weltweit tätig und generiert demzufolge sowohl einen Teil ihrer Umsätze als auch einen Teil des Aufwandes in anderen Währungen als dem Euro. Die Abhängigkeit von Wechselkursen besteht einerseits durch Ein- und Auszahlungen in Fremdwährung, denen nicht immer Zahlungen in derselben Währung mit gleichem Betrag und gleicher Fälligkeiten gegenüberstehen (*Transaktionsrisiko*), insbesondere beim US-Dollar im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik. Die VTG-Gruppe schließt in geringem Umfang Währungssicherungsgeschäfte ab. Dabei handelt es sich ausschließlich um Festpreisgeschäfte. Andererseits bilanzieren Tochtergesellschaften in der Schweiz und in Großbritannien nicht in Euro, wodurch Wechselkurschwankungen Auswirkungen auf die Konzernfinanzzahlen aufgrund von Konsolidierungseffekten haben (*Translationsrisiko*). Aus diesen Gründen wird die Umsatz- und Ertragslage der VTG-Gruppe von den Schwankungen der Wechselkurse zwischen gewissen Währungen, insbesondere zwischen dem Euro und dem US-Dollar, dem Schweizer Franken und dem britischen Pfund, in geringem Ausmaß beeinflusst. Bei den beiden letzteren Währungen stehen Umsätze und Kosten sich in weitgehend gleichem Verhältnis gegenüber, was in der Vergangenheit zu einer lediglich geringen Abhängigkeit von der Kursentwicklung zum Euro führte (sog. „*natural hedge*“).

## **KRITISCHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE**

Die VTG-Gruppe Neu erstellt ihre Konzernabschlüsse nach IFRS und entscheidet sich dabei für die Anwendung bestimmter Rechnungslegungsgrundsätze. Die nachfolgenden Abschnitte beschreiben Rechnungslegungsgrundsätze, die nach Ansicht der Gesellschaft für die Darstellung der Finanz- und Ertragslage der VTG-Gruppe wichtig sind und für deren Anwendung die Geschäftsführung Ermessensspielräume ausüben und zukunftsbezogene Annahmen treffen muss, die schwierige subjektive und komplexe Beurteilungen, Einschätzungen und Annahmen erfordern. Diese Beurteilungen können sich nachträglich als unzutreffend erweisen und damit auch zu einer Änderung der betroffenen Finanzinformation führen. Für weitere Einzelheiten zu diesen und anderen Rechnungslegungsgrundsätzen der Gesellschaft siehe den im Finanzteil dieses Prospekts abgedruckten IFRS-Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2006.

### ***Prüfung der Werthaltigkeit von Geschäfts- und Firmenwerten***

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, so auch Geschäfts- und Firmenwerte, werden gemäß IAS 36 nicht planmäßig abgeschrieben. Die in der Bilanz der VTG-Gruppe Neu enthaltenen Geschäfts- und Firmenwerte gehen im Wesentlichen auf den Erwerb der VTG-Gruppe Alt durch die VTG-Gruppe Neu Ende des Jahres 2005 zurück. Dabei wurden die Geschäfts- und Firmenwerte als der Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den Zeitwert der Anteile des Konzerns an den Nettovermögenswerten zum Erwerbszeitpunkt berechnet. Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte wird wenigstens einmal im Geschäftsjahr durch eine Werthaltigkeitsprüfung untersucht (auch öfter, wenn Ereignisse oder geänderte Rahmenbedingungen auf einen Wertberichtigungsbedarf hinweisen). Die Werthaltigkeitsprüfung in der VTG-Gruppe erfolgt durch den Vergleich der so genannten Nutzungswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen die Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet sind, mit den jeweiligen Buchwerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. IAS 36 definiert eine „zahlungsmittelgenerierende Einheit“ als die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind. Die VTG-Gruppe hat für die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwerts als relevante zahlungsmittelgenerierende Einheiten ihre Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik bestimmt. Der Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird nach der so genannten DCF-Methode durch die Diskontierung der erwarteten Zahlungsströme aus der Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt. Diese stützt sich wesentlich auf die Ergebnis- und Finanzplanungen des Konzerns, einschließlich der Erwartungen der Geschäftsführung hinsichtlich Umsatzwachstum und Kostenveränderungen.

Auf Basis der derzeitigen Planungsrechnungen für die Jahre 2007 bis 2009 mit angemessenen Wachstumsprämien für die folgenden Planjahre und der danach folgenden ewigen Rente ist die Werthaltigkeit der Geschäfts- und Firmenwerte gegeben. Der für die Abzinsung zu Grunde gelegte Vorsteuerzins betrug 10,0 % Für den sich dem Detailplanungszeitraum anschließenden Zeitraum wurde ein Wachstumszuschlag von 1,0 % pro Jahr angesetzt.

### ***Bilanzierung, Bewertung und Abschreibung von Sachanlagevermögen***

Das Sachanlagevermögen wird grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um nutzungsbedingte planmäßige und in Einzelfällen außerplanmäßige Wertminderungen, bewertet. Die VTG-Gruppe Neu verwendet zur Bewertung von Sachanlagevermögen IAS 16, wonach zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten neben den Kosten für Erwerb oder Bau der Sachanlage auch Folgekosten der Erweiterung, des Ersatzes oder der Wartung gehören. Gemäß IAS 16 hat die VTG-Gruppe Neu daher die Kosten für einen Teil der Untergestellrevisionen, Kesselprüfungen und Umbauten aktiviert, was zu höheren regelmäßigen Abschreibungen als in der VTG-Gruppe Alt in der Vergangenheit führt.

Im Rahmen des Erwerbs der VTG-Gruppe Alt und der Alstertor-Gruppe durch die VTG-Gruppe Neu wurden Teile des Sachanlagevermögens auf Basis der Wiederbeschaffungskostenmethode neu bewertet und zu Zeitwerten angesetzt (*Purchase Price Allocation*).

Für die planmäßigen Abschreibungen von Sachanlagen werden im Wesentlichen folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt: Bis zu 50 Jahre für Gebäude, 10 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, bis zu 12 Jahre für Tankcontainer, bis zu 35 Jahre für Kessel- und Güterwagen und bis zu 13 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung. Im Geschäftsjahr 2006 erfolgte gemäß IAS 16 eine Überprüfung der Nutzungsdauer bzw. Restnutzungsdauer eines Teils des Wagenparks. Grundlage der Ermittlungen waren Daten über die tatsächliche Nutzungsdauer pro Wagentyp anhand des durchschnittlichen Alters bei Verschrottung von Eisenbahngüterwagen. Bei drei Wagentypen wurden daraufhin um 3,5 bis 10 Jahre längere Nutzungsdauern festgelegt. Dies führte im Geschäftsjahr 2006 zu EUR 4,9 Mio. geringeren Abschreibungen.

### ***Bewertungen für Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen***

Die Gesellschaft bewertet ihre Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der erwarteten künftigen Entwicklung von Gehältern und Renten. Rückstellungen werden durch die Gesellschaft für leistungsorientierte Pensionspläne gebildet. Die Bewertung wird regelmäßig durchgeführt, damit die Rückstellungen nicht wesentlich von den Beträgen abweichen, die sich am Bilanzstichtag ergeben. Die Bewertung erfolgt auch unterjährig auf Basis der Pensionsgutachten, die eine Vorausschau für das nächste Jahr enthalten. Der Zinssatz der zur Diskontierung von geschätzten Zahlungsflüssen herangezogen wird, wurde für das Jahr 2006 mit 4,5 % festgesetzt.

## MARKT UND WETTBEWERB

*Nach Kenntnis der Gesellschaft gibt es für die nachfolgenden Beschreibungen des Marktumfelds und der Wettbewerbssituation in der dargestellten Differenzierung keine einheitliche und vollständige Quelle. Sofern nicht anders angegeben, beruhen alle nachfolgenden Aussagen über Markt und Wettbewerb daher auf Einschätzungen der VTG AG, die wiederum teilweise aus verschiedenen Quellen abgeleitet wurden. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächlichen Markt- und Wettbewerbsverhältnisse von den nachfolgenden Aussagen abweichen oder dass andere Marktteilnehmer die Markt- und Wettbewerbsverhältnisse anders einschätzen.*

Die VTG-Gruppe war in den vergangenen drei Geschäftsjahren und ist derzeit im europäischen Markt für Schienengüterverkehr und im weltweiten Markt für intermodalen Verkehr tätig. Auf dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr adressiert die VTG-Gruppe mit ihren beiden Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik hauptsächlich die Teilmärkte Waggongestellung und Eisenbahnspedition. Auf dem weltweiten Markt für intermodalen Verkehr adressiert die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik den Teilmarkt des internationalen, unbegleiteten Verkehrs mit Tankcontainern.

### MARKT FÜR SCHIENENGÜTERVERKEHR

Der europäische Markt für Schienengüterverkehr ist ein Teilmarkt des europäischen Gütertransportmarktes, für den bis 2010 jährliche Wachstumsraten der Transportleistung von 1,8 % für die Europäische Union ohne die neuen Mitgliedstaaten seit dem Jahr 2004 und von 4,0 % für die neuen Mitgliedstaaten der Europäischen Union vorausgesagt werden (*Quelle: abgeleitet aus Angaben für 2005 und 2010 in European Energy and Transport (2005), S. 77, 79*). Er kann in die Teilmärkte Waggongestellung, Traktion, Schieneninfrastruktur und Eisenbahnspedition untergliedert werden.

Mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik ist die VTG-Gruppe im Wesentlichen in den Teilmärkten Waggongestellung und Eisenbahnspedition tätig. Nach Einschätzung der Gesellschaft wird sich sowohl der Markt für Schienengüterverkehr nach gutem Wachstum im Jahr 2006 — 8 % mehr Gütertransport auf deutschen Schienen gegenüber Vorjahr laut Statistischem Bundesamt (Pressemitteilung Eisenbahngüterverkehr 2006 vom 15. Februar 2007) — als auch die für die VTG-Gruppe relevanten Teilmärkte Waggongestellung und Eisenbahnspedition weiterhin positiv entwickeln. Für den Schienengüterverkehr in Deutschland wird beispielsweise für das Jahr 2007 ein Wachstum von 3,8 % und für 2008 bis 2010 ein jährliches Wachstum der Transportleistung von 2,6 %, für die Europäische Union ohne die neuen Mitgliedstaaten seit dem Jahr 2004 von 0,8 % und für neuen Mitgliedstaaten von 0,6 % jeweils jährlich bis 2010 erwartet (*Quellen: BVU/DLR/ISL: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr, S. 17; abgeleitet aus Angaben für 2005 und 2010 in European Energy and Transport (2005), S. 77, 79*). Ein wesentlicher Wachstumsfaktor ist nach Einschätzung der Gesellschaft die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs, durch die der europäische Schienengüterverkehr unter anderem durch Schienenfrachtkorridore und intermodale Verkehre mit der Schifffahrt attraktiver wird und woraus sich neue Wachstumschancen ergeben werden. Die Liberalisierung wird nach Einschätzung der Gesellschaft auch komplexere Logistikkonzepte, beispielsweise unter Einbindung verschiedener Traktionäre begünstigen, die das Fachwissen und die Erfahrung spezialisierter Schienlogistikunternehmen wie der VTG-Gruppe erfordern. Als weitere Wachstumsfaktoren sieht die Gesellschaft das zunehmende Frachtaufkommen zum Beispiel der Chemie- und Mineralölindustrie, das unter anderem durch die Verlagerung von Produktionsstandorten nach Ost- und Südosteuropa und die weitere Erschließung der dortigen Märkte bedingt ist. Unterstützt werden diese Wachstumsfaktoren durch die allgemeine weltweite Renaissance des Schienengüterverkehrs, die aus seiner guten Umweltverträglichkeit und Sicherheit und seinen Vorzügen gegenüber den Nachteilen des Straßenverkehrs (beispielsweise erhöhtes Verkehrsaufkommen, Maut, Staus oder Schadstoffausstoß) resultiert. Neben diesen positiven Aspekten gibt es auch wachstumshemmende Faktoren für den Markt für Schienengüterverkehr. Hierzu gehören insbesondere der große Einfluss und die Marktmacht der Staatsbahnen und deren Nachfolgeunternehmen. Diese betreiben oft noch die Schieneninfrastruktur und können durch Streckenstilllegungen, Trassenzugangsbeschränkungen oder steigende Trassenpreise den Markt für Schienengüterverkehr negativ beeinflussen. Daneben kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Fortschreiten der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs verzögert oder durch nichttarifäre Handelshemmnisse in einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erschwert wird. Das Wachstum des Marktes für Schienengüterverkehr und damit das Geschäft der VTG-Gruppe ist des Weiteren von verschiedenen Abnehmern, Anbietern und Zulieferern der VTG-Gruppe sowie von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig (siehe „Risikofaktoren — Marktbezogene Risikofaktoren“, „— Unternehmensbezogene Risikofaktoren“ und „Geschäftstätigkeit — Beschaffung/Einkauf/Materialaufwand“).

Die für die VTG-Gruppe wichtigsten Teilmärkte Waggongestellung und Eisenbahnspedition des Marktes für Schienengüterverkehr werden nachfolgend beschrieben. Soweit in dieser Beschreibung auf Europa ohne nähere Angabe verwiesen wird, umfasst dieser Begriff das gesamte Gebiet der Europäischen Union sowie Südosteuropa, die Schweiz und Norwegen. Unberücksichtigt bleiben jedoch die baltischen Staaten, die über eine Breitspur verfügen, sowie Irland, Island, Malta und Zypern, wo das Gleisnetz keine nennenswerte Größe hat. Außerhalb Europas ist die VTG-Gruppe in den jeweiligen Schienengüterverkehrsmärkten nicht aktiv, plant aber einen Einstieg in die Schienengüterverkehrsmärkte Nordamerikas und der GUS-Staaten (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten, Ex-Sowjetunion). Beide Märkte zählen gemessen an der Transportleistung und an der Länge des Schienennetzes zu den weltgrößten Schienengüterverkehrsmärkten mit erwarteten Wachstumsraten der Transportleistung von 3,5 % jährlich bis 2011 in Nordamerika und von sogar 6,0 % bis 2011 in den GUS-Staaten (*Quellen: United States Transport Report Q1 2007, Business Monitor International (2007), S. 25, 38, 41; Russian Rail Freight Transport Report Q4 2006, Business Monitor International (2007), S. 34, 44*).

### **Teilmarkt Waggongestellung**

Die VTG-Gruppe tritt über ihren Geschäftsbereich Waggonvermietung als Vermieter von Spezialwagen, insbesondere von Kessel- und Schüttgutwagen sowie von Großraumgüter- und Flachwagen im europäischen Markt der Waggongestellung als Teilmarkt des Marktes für Schienengüterverkehr auf.

**Marktcharakteristika:** Der Teilmarkt der Waggongestellung umfasst die Bereitstellung von Güterwagen für den Gütertransport. Traditionell unterteilt sich dieser Teilmarkt in Westeuropa in die Gestellung einfacher Eisenbahngüterwagen durch Staatsbahnen (sogenannte Bahnwagen) und das Angebot von häufig spezialisierten Eisenbahngüterwagen durch private Anbieter (sogenannte Privatwagen). Zu den Bahnwagen gehören herkömmlicherweise relativ einfache Standardgüterwagen (Flachwagen, offene und gedeckte Eisenbahngüterwagen), die universell für verschiedene Kundenkreise einsetzbar sind. Spezielle Kundenwünsche oder ladegutspezifische Anforderungen können die Staatsbahnen bzw. ihre Nachfolgeunternehmen durch diese Bahnwagen nicht erfüllen. Daher decken vorwiegend Privatwagen diesen Bedarf ab, bei denen es sich in der Regel um Spezialwagen, insbesondere um Kessel- und Schüttgutwagen, handelt. Privatwagen werden zum einen von Waggonvermietern vermietet. Zum anderen verfügen Unternehmen des produzierenden Gewerbes, beispielsweise der Chemie- und Mineralölindustrie, über private Wagenparks, die sie für ihre eigenen Transportbedürfnisse einsetzen. In Mittel- und Osteuropa betreiben hingegen neben den Unternehmen des produzierenden Gewerbes auch einige Staatsbahnen nicht nur die klassischen Bahnwagen sondern auch Spezialwagen.

Der Teilmarkt der Waggongestellung ist nach Einschätzung der Gesellschaft ein stabiler Markt, der nur in geringem Maße Wettbewerbsschwankungen unterliegt, aber auf dem die vorhandenen Marktteilnehmer miteinander in intensivem Wettbewerb stehen. Der Eintritt neuer Wettbewerber in den Markt der Waggongestellung ist mit erheblichen Investitionen verbunden, da neue Wettbewerber zunächst eine wettbewerbsfähige Wagenflotte aufbauen müssen. Für die Vermietung von Kesselwagen ist darüber hinaus ein spezifisches Fachwissen im Umgang mit den zu befördernden Produkten der Chemie- und Mineralölindustrie nötig, das durch langjährige Erfahrungen erworben werden muss.

Die traditionelle Grenze zwischen Bahn- und Privatwagen im Teilmarkt der Waggongestellung weicht allmählich auf. Derzeit werden bereits in großem Umfang auch von der VTG-Gruppe Privatwagen in Bereichen eingesetzt, die ursprünglich weitgehend mit Bahnwagen abgedeckt wurden. Zudem versuchen auch in geringerem Umfang einige große Staatsbahnen, in das Spezialwagengeschäft der privaten Vermieter vorzustoßen und sich über Beteiligungen an privaten Vermietern oder Wagenneubeschaffungen in kleineren Serien Marktanteile zu erschließen (siehe auch „*Risikofaktoren – Marktbezogene Risikofaktoren*“). Insgesamt verschieben sich aber nach Einschätzung der Gesellschaft die Marktanteile zugunsten der privaten Anbieter. Einem weiteren derzeit noch andauernden Markttrend der vergangenen Jahre insbesondere bei den Kesselwagen folgend, gliedern Unternehmen des produzierenden Gewerbes der Chemie- und Mineralölindustrie ihre Wagenparks aus. Auf diesem Wege können sie eine Verantwortlichkeit als Zulassungsbesitzer (sogenannte „Wagenhalter“) vermeiden. Dies führte zu Geschäftschancen für private Waggonvermieter, die Wagenparks der Unternehmen ankauften und an diese Unternehmen vermieteten (sogenannte *Sale and Lease-back Transaktionen*).

**Gesamtvolumen:** Der gesamte Güterwagenbestand belief sich nach Einschätzung der Gesellschaft im Jahr 2003 europaweit auf 782.086 Güterwagen (*Quelle: SCI „Der Markt für Güterwagen in Europa (2004)“, S. 21*), davon ca. 125.000 Kessel- und Schüttgutwagen und 260.000 Großraumgüter- und Flachwagen. Nach Einschätzung der Gesellschaft halten die Staatsbahnen bzw. ihre Nachfolgeunternehmen von dem gesamten Güterwagenbestand etwa 65 % und die privaten Wageneigentümer etwa 35 % (*Quelle: Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP), What are Private Wagons*, abrufbar unter [www.uiprail.org](http://www.uiprail.org)).



Mit diesen Güterwagen wurde im Jahr 2004 in Europa insgesamt eine Tonnage von t 1.051 Mio. bewegt (*Quelle: Die TOP 100 der Logistik, 4. Auflage 2006, S.161 und S. 212*). Dabei wurden rund 50 % der Schienenfracht in Europa mit Privatwagen befördert. Bei gefährlichen Gütern liegt der Anteil der Privatwagen sogar bei 95 % (*Quelle: Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP), What are Private Wagons, abrufbar unter [www.uiprail.org](http://www.uiprail.org)*).

**Wachstum:** Die VTG-Gruppe geht für die nächsten Jahre von einem guten Wachstum des Teilmarktes der Waggongestellung aus. Insbesondere in Ost- und Südosteuropa erwartet die VTG-Gruppe ein nachhaltiges Wachstum. Wesentliche Wachstumsfaktoren sind dabei der allgemeine Anstieg des Güterausstausches und die infolge der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa zunehmende, auch in Osteuropa entstehende private Traktion. Diese Entwicklung erfordert auch private, von Staatsbahnen unabhängige Eisenbahngüterwagen, die die privaten Traktionäre für die Güterbeförderung einsetzen können. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Vorgaben des europäischen Gesetzgebers, insbesondere einschlägige Technische Standards für Interoperabilität (TSI), die Modernisierungsanforderungen begründen. Modernisierungsbedarf besteht vor allem für die osteuropäischen Wagenflotten (siehe dazu auch „*Regulatorisches Umfeld*“). Ein weiterer Wachstumsfaktor ist das erwartete Produktionswachstum der chemischen Industrie, die einer der Hauptkunden für Kesselwagen ist. Nach starkem Wachstum von 3,5 % in Deutschland im Jahr 2006 wird auch im Jahr 2007 mit einem robusten Produktionswachstum von rund 2 % gerechnet (*Quelle: VCI – Quartalsbericht: Bericht zur wirtschaftlichen Lage der chemischen Industrie im 4. Quartal 2006, S. 1, 4, 6*).

**Wettbewerb:** Bezogen auf den gesamten europäischen Bestand von Güterwagen gehört die VTG-Gruppe mit der von ihr im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit vermarkteten Flotte von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen nach Einschätzung der Gesellschaft zu den großen Anbietern auf dem Teilmarkt der Waggongestellung. Dies gilt sowohl im Wettbewerb gegenüber anderen privaten Waggonvermietern als auch im Wettbewerb gegenüber den Staatsbahnen und ihren Nachfolgeunternehmen. Im Vergleich zu anderen privaten Waggonvermietern ist die VTG-Gruppe mit einem Marktanteil von über 20 % bemessen an dem Gesamtbestand an privaten Eisenbahngüterwagen mit den von ihr im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit vermarkteten Eisenbahngüterwagen der Marktführer in Europa (*Quelle: Studie des Marktforschungsunternehmens SCI, „Der Markt für Güterwagen in Europa“, 2004, S. 90*). Die Wettbewerbsverhältnisse stellen sich dabei je nach Wagentyp unterschiedlich dar: Bei den Kesselwagen und Schüttgutwagen ist die VTG-Gruppe nach Einschätzung der Gesellschaft der Marktführer vor der GATX Rail Europe (vormals KVG), Perchtoldsdorf, Österreich, und der Groupe Ermewa S.A., Genf, Schweiz, die zusammengerechnet eine etwa vergleichbar große Wagenflotte in Europa wie die VTG-Gruppe halten. Daneben sind kleinere private Anbieter vertreten. Staatsbahnen bzw. ihre Nachfolgeunternehmen halten nur wenige Kessel- und Schüttgutwagen, sind aber teilweise an privaten Anbietern beteiligt, die solche Wagen anbieten. So ist die Groupe Ermewa S.A., Genf, Schweiz, ein Gemeinschaftsunternehmen der Investmentgesellschaft Investors in Private Equity (IPE), Paris, Frankreich, und der französischen Staatsbahn Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). Auch bei Großraumgüterwagen ist die VTG-Gruppe nach eigener Einschätzung ein Anbieter mit führender Marktposition. Wettbewerber mit geringeren Marktanteilen sind nach Einschätzung der Gesellschaft die GE Rail Services, Amsterdam, Niederlande, die Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE), Baar, Schweiz, an der die GATX Rail Europe, beteiligt ist, und die European Rail Rent (ERR), Duisburg. Bei Standardgüterwagen sind die traditionell dominierenden Staatsbahnen bzw. ihre Nachfolgeunternehmen in Europa anders als bei Spezialwagen wie etwa Kesselwagen klare Marktführer. Zwar bewirtschaftet auch die VTG-Gruppe Standardgüterwagen, sie hat bei diesen nach Einschätzung der Gesellschaft jedoch nur einen europaweiten Marktanteil von ca. 7 %.

Im Vergleich zu Staatsbahnen und deren Nachfolgeunternehmen sind Wettbewerber der VTG-Gruppe in erster Linie die Railion Deutschland AG, Mainz (eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG mit Schwestergesellschaften in Dänemark, den Niederlanden und Italien), mit etwa 95.600 Güterwagen und die polnische Polskie Koleja Pa’nstwowe S.A. (PKP), Warschau, Polen, mit rund 84.000 Güterwagen. Danach folgen weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie etwa die französische Staatsbahn *Société Nationale des Chemins de fer Français* (SNCF), Paris, Frankreich, mit etwa 48.000 Eisenbahngüterwagen und somit geringfügig mehr Eisenbahngüterwagen als die VTG-Gruppe, sowie die Trenitalia SpA (Gruppo Ferrovie dello Stato), Mailand, Italien, mit etwa 35.000 Eisenbahngüterwagen, und die tschechische České drahy a.s (CD), Prag, Tschechien, mit ungefähr 25.000 Güterwagen (*Quelle: GCU Office, Büro zur Verwaltung des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV), Aktualisierte Beitrittsliste zum 1. Januar 2007, abrufbar unter [www.gcuoffice.org/adherent\\_resultat.php](http://www.gcuoffice.org/adherent_resultat.php)*).

Darüber hinaus steht die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Waggonvermietung im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern wie Straße, Pipeline oder Binnenschiff, da viele der mit vermieteten Güterwagen beförderten Güter ebenfalls mit diesen Verkehrsträgern transportiert werden können. Insbesondere mit dem Straßengüterverkehr besteht ein intensiver Wettbewerb. Sollten in der Zukunft sogenannte Gigaliner (Lastkraft-



wagen mit sehr hoher Ladekapazität) die Zulassung erhalten und europaweit flächendeckend eingesetzt werden, könnte sich der Wettbewerb mit den Anbietern auf dem Markt für Straßengüterverkehr zuungunsten des Schienengüterverkehrs weiter verschärfen. Allerdings ist nach Einschätzung der Gesellschaft ein europaweiter flächendeckender Einsatz solcher Gigaliner nicht sehr wahrscheinlich (siehe dazu auch „Risikofaktoren – Marktbezogene Risikofaktoren“).

### **Teilmarkt Eisenbahnspedition**

Die VTG-Gruppe ist über ihren Geschäftsbereich Schienenlogistik im europäischen Markt der Eisenbahnspedition als Teilmarkt des Marktes für Schienengüterverkehr tätig.

**Marktcharakteristika:** Eisenbahnspeditionsunternehmen erbringen alle Dienstleistungen, die die Organisation, Abwicklung und Überwachung des Transports betreffen. Sie bringen die Transportmittel, die Eisenbahngüterwagen, und das Eisenbahnverkehrsunternehmen, den sogenannten Traktionär, zusammen und ergänzen den reinen Transport mit eigenen Dienstleistungen, wie z.B. den Umschlag oder Vor- oder Nachläufe auf der Straße. Sie optimieren den Einsatz und die Auslastung der Eisenbahngüterwagen. Bei den angebotenen Speditionsdienstleistungen wird zwischen Transporten mit Einzelwagen- und Wagengruppen sowie Transporten in Ganzzügen unterschieden. Einzelwagen- und Wagengruppen müssen zusammen mit anderen Wagen in einen Zug eingestellt werden. Für den Transport solcher Einzelwagen kommen häufig nur die Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen als Traktionär in Betracht. Insoweit sind Spediteure auf gute Beziehungen zu den Staatsbahnen bzw. ihren Nachfolgeunternehmen angewiesen. Ganzzüge sind Güterzüge, die als Ganzes ohne zwischenzeitliches Aussetzen oder Beistellen von Wagen vom Start-zum Zielbahnhof durchfahren. Als Traktionär dieser Ganzzüge können auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt werden, so dass Bahnspediteure hier eine größere Auswahl haben. Allerdings stehen die Bahnspediteure in vielen Fällen mit den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wettbewerb, da private Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die Transportorganisation von Ganzzügen und damit Speditionsdienstleistungen anbieten. Üblicherweise nehmen vor allem Unternehmen aus der Chemie- und Mineralölindustrie Speditionsleistungen, insbesondere im Ganzzugverkehr in Anspruch. Andere Unternehmen des produzierenden Gewerbes fragen mittlerweile ebenfalls Speditionsleistungen im Ganzzug- und Einzelwagenverkehr nach.

In den letzten Jahren verstärkte sich in einem bereits wettbewerbsinternen Marktumfeld nach Einschätzung der Gesellschaft der Wettbewerbsdruck auf Spediteure, die ausschließlich Bahnfrachten makeln. Zum einen drangen Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen und private Eisenbahngesellschaften verstärkt in den Markt ein, indem sie ihre Dienste direkt oder über Tochtergesellschaften den Kunden anboten. In den marktüblichen Ausschreibungen konnten sie ihre dominierende Position dabei nutzen, um günstige Angebote abzugeben, was zu einem Preisdruck führte. Mittlerweile hat sich das Preisniveau nach Einschätzung der Gesellschaft auf einem markt- und wettbewerbsgerechten Niveau stabilisiert. Zum anderen führte die Konsolidierung bei den wichtigen Nachfragern von Speditionsleistungen, den Unternehmen der Chemie- und Mineralölindustrie, dazu, dass deren Marktmacht und damit einhergehend das Bündelungspotenzial und die Verhandlungsposition gegenüber Bahnspediteuren wuchs. Daneben bieten vermehrt Logistikdienstleister und private Eisenbahnverkehrsunternehmen expeditionelle Dienstleistungen an. Zudem organisieren einzelne Unternehmen ihre Transporte in eigenen Logistikabteilungen und vergeben Transportaufträge im Ganzzugbereich direkt an Eisenbahnunternehmen, ohne einen Spediteur einzuschalten. Andere Unternehmen gliedern ihre Logistikabteilungen jedoch auch auf Bahnspediteure aus. Der Wettbewerb bei diesen ausgegliederten Logistikdienstleistungen der Unternehmen ist ebenfalls hoch.

**Gesamtvolumen:** Der Markt der Eisenbahnspedition wies nach Einschätzung der Gesellschaft europaweit im Jahr 2006 ein umsatzbezogenes Gesamtvolumen von etwa EUR 5 Mrd. auf.

**Wachstum:** Nach Einschätzung der Gesellschaft wird der Teilmarkt der Eisenbahnspedition nicht einheitlich, sondern abhängig von den regionalen Märkten, den zu befördernden Gütern und den internationalen Verkehrsachsen unterschiedlich wachsen. Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes wird nach Einschätzung der Gesellschaft Wachstumschancen für Bahnspediteure in den europäischen Ländern wie Spanien und Frankreich bieten, deren Märkte noch nicht so stark geöffnet sind. Die Transportvolumina der Mineralölindustrie, wie auch der anderen Schwerindustrien sind nach Einschätzung der Gesellschaft eher stagnierend. Dagegen erwartet die Gesellschaft in der Konsumgüter-, Automobil- sowie Holz- und Papierindustrie zunehmende Verkehrsströme. Aufgrund der starken Ausweitung der Produktion von Biokraftstoffen geht die Gesellschaft von einer fortgesetzten Nachfrage nach Logistiklösungen auf Produzenten- und Abnehmerseite aus, da diese aufgrund ihrer dezentralen Herstellungsweise eine hohe oft internationale Transportleistung generieren. Entsprechend sieht die Gesellschaft deutliches Wachstumspotenzial jenseits ihrer Kunden aus der Mineralöl- und Chemieindustrie und in den grenzüberschreitenden Langstreckenverkehren.

**Wettbewerb:** Die VTG-Gruppe ist mit den Tätigkeiten in ihrem Geschäftsbereich Schienenlogistik eines der wenigen staatsbahnunabhängigen Eisenbahnspeditionsunternehmen in Europa. Sie zählt nach Einschätzung der Gesellschaft zu den führenden privaten Bahnspeditoren in Europa. Die VTG-Gruppe sieht sich für die Spedition von chemischen Produkten und Mineralöl in Europa als einen bedeutenden Marktteilnehmer.

Die VTG-Gruppe steht mit Eisenbahnspeditionsunternehmen im Wettbewerb, die in enger Verbindung zu Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeunternehmen stehen und über diese ihre Leistungen vermarkten. Solche Wettbewerber sind beispielsweise die Bahn Tank Transport GmbH (BTT), Mainz (eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG), die ChemFreight Transport Logistik & Waggon-Vermietung GmbH, Wien, Österreich (ein Gemeinschaftsunternehmen der österreichischen Bundesbahn und der Groupe Ermewa S.A., Genf, Schweiz), die Cargo Chemical SpA, Mailand, Italien (gehört der italienischen Staatsbahn Trenitalia an) und die ChemOil Logistics AG, Basel, Schweiz (eine Tochtergesellschaft der SBB Cargo AG (Schweizerische Bundesbahnen)). Einer der privaten Wettbewerber ist zum Beispiel die Groupe Ermewa S.A., Genf, Schweiz, die im Markt durch ihre Tochterunternehmen Ermefret GmbH Schienenlogistik, Berlin, Ermefret Italia S.R.L., Mailand, Italien, und Ermefret Nederland B.V., Rotterdam, Niederlande, sowie Ermechem S.A., Puteaux, Frankreich, vertreten ist. Die Ermechem S.A. ist ein Gemeinschaftsunternehmen mit der SNCF-Gruppe und der Geodis BM, Bourgey Montreuil S.A., Mery, Frankreich.

Im Bereich der Ganzzugverkehre steht die VTG-Gruppe mit den Dienstleistungen ihres Geschäftsbereichs Schienenlogistik auch im Wettbewerb zu Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Verkehre ebenfalls am Markt anbieten, ohne einen Spediteur zwischenzuschalten. Wettbewerber sind hier zum einen die Staatsbahnen bzw. ihre Nachfolgeunternehmen, beispielsweise die Railion Deutschland AG, Mainz, sowie zum anderen private Eisenbahngesellschaften wie die TX Logistics AG, Bad Honnef, die Veolia Transport S.A., Nanterre, Frankreich, die CTL Rail GmbH, Hamburg, oder die RBH Logistics GmbH, Gladbeck.

## MARKT FÜR INTERMODALEN VERKEHR

Die VTG-Gruppe ist mit ihrem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik im weltweiten Markt für intermodalen Verkehr und dort im Teilmarkt des internationalen, unbegleiteten Verkehrs mit Tankcontainern tätig.

**Marktcharakteristika:** Im unbegleiteten intermodalen Tankcontainerverkehr werden Güter in Tankcontainern ohne Umschlag der darin befindlichen Güter unter Wechsel der Verkehrsträger transportiert. Mit Tankcontainern können nur Flüssiggüter und flüssige Gase (auch temperaturgeführte Güter), nicht hingegen trockene Güter transportiert werden. Marktüblich werden überwiegend einzelne Warenpartien in Tankcontainern transportiert, da größere Warenmengen kostengünstig durch Pipelines, mit Kesselwagen der Eisenbahnen oder mit Tankschiffen transportiert werden. Tankcontainer sind nicht an den Verkehrsträger Schiene gebunden. Sie können sowohl auf Eisenbahntraggwagen, Lastkraftwagen als auch Binnen- und Seeschiffen befördert werden.

Der Markt für den intermodalen Verkehr mit Tankcontainern ist nach Einschätzung der Gesellschaft ein expandierender Markt, in dem ein ausgeprägter Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern besteht. Dieser wirkt sich auch im Preisgefüge aus. Der Markteintritt unterliegt lediglich geringen Eintrittsbarrieren, da er mit verhältnismäßig niedrigen Investitionen möglich ist. Der Transport von Tankcontainern ist ein zyklisches Geschäft, dessen Wachstum vom allgemeinen globalen Wirtschaftswachstum abhängt.

Ein bedeutender Markttrend ist die zunehmende Substitution von klassischen Frachtverpackungsformen und — zumindest in Europa — von zweiachsigen Kesselwagen durch Tankcontainer. Aufgrund ihrer breiten Einsatzmöglichkeiten und der guten Umweltverträglichkeit geht die Gesellschaft davon aus, dass Tankcontainer in Zukunft vermehrt klassische Frachtverpackungsformen, wie z.B. Fässer ablösen werden. Mit Tankcontainern können Versender nach Einschätzung der Gesellschaft zudem einfacher die umweltrechtlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen als mit herkömmlichen Frachtverpackungsformen. Daneben stellen Tankcontainer ein alternatives Transportgefäß zu zweiachsigen Kesselwagen dar. Mit diesen Kesselwagen werden kleinere Transportvolumen befördert. Infolge von Streckenstilllegungen im Schienennetz können einzelne Kunden ihre kleinen Transportmengen nicht mehr mit zweiachsigen Kesselwagen zu und von ihrer Produktionsstätte transportieren. Für diese Kunden stellen Tankcontainer ein alternatives Transportgefäß dar, da sie über weite Strecken kostengünstig und effizient auf der Schiene bis zu einem Umschlagbahnhof transportiert werden können, von dem sie mit einem Lastkraftwagen zu der Produktionsstätte des Kunden befördert werden können.

**Gesamtvolumen:** Im Jahr 2006 befanden sich weltweit ca. 180.000-190.000 Tankcontainer im Einsatz (*Quelle: Studie der International Tank Container Organisation (ITCO-Studie), „Longer-term trends and developments of the tank container industry“, August 2006, S. 8).*

**Wachstum:** Nach der Studie der ITCO, für die unter anderem chemische Unternehmen befragt wurden, wird sich der weltweite unbegleitete Verkehr mit Tankcontainern in Zukunft mit einer jährlichen Wachstumsrate

von durchschnittlich bis 5 %, im intra-asiatischen Verkehr sogar von über 10 %, weiter positiv entwickeln (*Quelle: ITCO-Studie „Longer-term trends and developments of the tank container industry“, August 2006, S. 36*). Die VTG AG ist der Ansicht, dass sich der Markt sogar noch besser entwickeln könnte. Denn bisher wird nur ein Teil des für Tankcontainer geeigneten Frachtvolumens in Tankcontainern transportiert. So geht beispielsweise ein chemisches Unternehmen, das im Rahmen dieser ITCO-Studie befragt wurde, davon aus, dass der Marktanteil von Tankcontainern für den Transport von Flüssigchemikalien in China in den nächsten fünf Jahren von derzeit ca. 20-30 % auf ca. 70-80 % steigen wird (*Quelle: ITCO-Studie „Longer-term trends and developments of the tank container industry“, August 2006, S. 36*).

Ein weiterer Wachstumsfaktor ist die zunehmende globale Ausrichtung der Unternehmen der chemischen Industrie, die die Hauptkunden für den weltweiten unbegleiteten Verkehr mit Tankcontainern sind. Insbesondere aufgrund der Markterschließung dieser Unternehmen in Asien wird eine Zunahme des internationalen Frachtaufkommens chemischer Produkte mit Tankcontainern erwartet. Durch neue Produktionsstandorte, insbesondere in den sogenannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) entstehen neue Versorgungsmuster, die nicht nur interkontinentale Transportströme nach sich ziehen, sondern auch zu regionalem Transportwachstum führen. Es wird insbesondere ein signifikantes Wachstum der Warenströme zwischen den Ländern des asiatisch-pazifischen Raums erwartet (*Quelle: ITCO-Studie „Longer-term trends and developments of the tank container industry“, August 2006, S. 35 f.*), das durch neue logistische Anforderungen insbesondere innerhalb Chinas ergänzt wird.

**Wettbewerb:** Eine eindeutige Positionierung des Geschäftsbereichs Tankcontainerlogistik im weltweiten Wettbewerb ist nach Einschätzung der Gesellschaft aufgrund der Heterogenität des Angebotes vieler lokaler, regionaler oder globaler Anbieter mit unterschiedlichem Leistungsspektrum schwierig. Im Vergleich zu anderen Wettbewerbern, die die Transportorganisation anbieten, nimmt die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik basierend auf der Flottengröße und der globalen Präsenz nach Einschätzung der Gesellschaft eine führende Marktposition hinter der Stolt-Nielsen S.A., Luxemburg, der Hoyer-Gruppe, Hamburg, der United Transport Tankcontainers (UTT), Rotterdam, Niederlande, der Bulkhaul Limited, Middlesbrough, Großbritannien, und der Suttons-Group, Widnes, Großbritannien, ein. Der intra-europäische Markt hingegen wird im Wesentlichen von der Bertschi AG, Dürrenäsch, Schweiz, und einer Vielzahl kleinerer Anbieter geprägt, die sowohl im Straßenverkehr mit Tanklastzügen als auch im Tankcontainergeschäft tätig sind. Im intra-europäischen Markt ist der Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik der VTG-Gruppe nach Ansicht der Gesellschaft und basierend auf der Anzahl der Tankcontainer und der geografischen Ausdehnung einer der fünf größten Anbieter.

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

### ÜBERBLICK

Die VTG-Gruppe ist ein Waggon- und Tankcontainervermietungs- sowie Logistikunternehmen, das in dem europäischen Markt für Schienengüterverkehr und dem weltweiten Markt für intermodalen Verkehr tätig ist. Nach eigener Einschätzung hat die VTG-Gruppe in diesen Märkten eine führende Marktposition. Zum 31. März 2007 bestand die konsolidierte VTG-Gruppe aus 23 Gruppengesellschaften (22 Tochtergesellschaften und einer at-equity Beteiligung) in neun europäischen Staaten, in denen sie 33 Standorte unterhält. Die VTG-Gruppe bietet ihre Leistungen — auch über weitere nicht konsolidierte Beteiligungen und fremde Repräsentanzen — in insgesamt 39 Staaten an.

Die VTG-Gruppe zeichnet sich durch langjährige Erfahrung und spezifisches Fachwissen im Umgang mit Produkten der Chemie- und Mineralöl-, Automobil- und Papierindustrie aus. Die VTG-Gruppe verfügt in diesen Industrien über einen breit gefächerten Kundenstamm. Zu vielen dieser Kunden bestehen schon seit Jahrzehnten gute Beziehungen. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft zudem im Markt für Schienengüterverkehr das einzige vom staatlichen Infrastrukturbetrieb und von Staatsbahnen unabhängige Unternehmen, das ein gesamteuropäisches Dienstleistungsangebot auf einer einheitlichen Plattform bereitstellt. Das Angebot ist dabei von der iberischen Halbinsel bis nach Osteuropa und von Skandinavien bis Italien weitgehend homogen, so dass der Kunde alle Leistungen der VTG-Gruppe an fast jedem Ort in Europa in Anspruch nehmen und auf schnellen lokalen Service zählen kann. Die Märkte, in denen die VTG-Gruppe tätig ist, sind nach Einschätzung der Gesellschaft Wachstumsmärkte, auf denen private Anbieter untereinander und je nach Geschäftsbereich auch private mit staatlichen bzw. staatlich unterstützten Anbietern konkurrieren.

Die VTG-Gruppe gliedert ihre Geschäftstätigkeit seit dem Geschäftsjahr 2006 in die folgenden drei Geschäftsbereiche:

- **Waggonvermietung**

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden eine breite Palette von Eisenbahngüterwagen, insbesondere Kessel-, Großraumgüter- und Flachwagen an. Die VTG-Gruppe vermarktet diese Güterwagen über einen eigenen europaweiten Vertrieb sowie über Poolsysteme, bei denen die VTG-Gruppe ihre Eisenbahngüterwagen zusammen mit den Eisenbahngüterwagen anderer Eigentümer vermarktet. Mit einem Wagenpark von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen, die die VTG-Gruppe im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit einsetzt, ist sie nach Einschätzung der Gesellschaft Marktführer in Europa für die private Vermietung von Güterwagen, insbesondere bei Kessel- und Großraumgüterwagen. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Waggonvermietung einen Umsatz von EUR 245,1 Mio. und in dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 einen Umsatz von EUR 63,7 Mio.

- **Schienenlogistik**

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik ist die VTG-Gruppe als europaweiter Bahnspediteur Anbieter schienenbezogener Logistikleistungen für den Transport von Mineralöl- und Chemieprodukten, Flüssiggasen sowie weiteren Bulk- und Stückgütern im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr. Als Spediteur organisiert sie für ihre Kunden den europaweiten Transport aller Arten von Gütern auf der Schiene. Für die Durchführung der Transporte kann die VTG-Gruppe auf ein breites Netz nationaler und internationaler, staatlicher und privater Traktionäre zurückgreifen, welches auch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen umfasst, an denen Gesellschaften der VTG-Gruppe eine Minderheitsbeteiligung halten. Dieses Netzwerk ergänzt das expeditionelle Leistungsspektrum der VTG-Gruppe um Traktionsleistungen, die sie für den Transport der Güter benötigt. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft einer der bedeutenden europäischen Marktteilnehmer für die Spedition von chemischen Produkten und Mineralöl auf der Schiene. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Schienenlogistik einen Umsatz von EUR 170,9 Mio. und in dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 von EUR 42,8 Mio.

- **Tankcontainerlogistik**

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden weltweit intermodale Transport- und Logistikdienstleistungen ausschließlich mit Tankcontainern an. Diese eignen sich für den Transport flüssiger und temperaturgeführter Produkte der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie. Die VTG-Gruppe organisiert und überwacht den Transport mit Tankcontainern. Tankcontainer können als intermodales Transportbehältnis alle Transportmittel wie Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen oder Schiffe nutzen und sind nicht schienengebunden. Die VTG-Gruppe ermöglicht mit ihrem Geschäftsbereich



Tankcontainerlogistik einen Haus-zu-Haus-Verkehr, also einen Transport der Güter von der Produktionsstätte bis zum Verbraucher, der unabhängig von einem Anschluss an die entsprechende Verkehrsinfrastruktur ist. Die VTG-Gruppe gehört nach Einschätzung der Gesellschaft zu den führenden Anbietern auf dem Markt für den internationalen unbegleiteten Verkehr mit Tankcontainern. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die VTG-Gruppe mit dem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik einen Umsatz von EUR 114,5 Mio. und in dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 von EUR 30,2 Mio.

In den Geschäftsjahren 2004 und 2005 war die VTG-Gruppe ebenfalls in den Bereichen Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik tätig. Die nicht zu ihrem Kerngeschäft gehörende Bulk- und Speziallogistik wurde im Jahr 2004 veräußert. Die VTG-Gruppe baut ihre bestehenden guten Marktpositionen in allen Geschäftsbereichen zielgerichtet aus. Im Geschäftsbereich Waggonvermietung hat die VTG-Gruppe in den vergangenen Jahren ihren Wagenpark stetig vergrößert, insbesondere durch die Akquisition der europäischen Schienenlogistikaktivitäten der australischen Brambles-Gruppe im Jahr 2002 zusammen mit der Alstertor-Gruppe und den Erwerb eines Teils der Wagenflotte der Nordwaggon AB, Bromma, Schweden, im Jahr 2006, wobei die gesamte Wagenflotte der Nordwaggon AB über ein Poolsystem vermarktet wird, an dem die VTG AG beteiligt ist. Im Geschäftsbereich Schienenlogistik hat die VTG-Gruppe ihr Leistungsspektrum um Mehrwertleistungen, wie beispielsweise Transportüberwachung und -steuerung ausgebaut und ist bestrebt, sich neue Kundengruppen zu erschließen. Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik hat die VTG-Gruppe ihr Leistungsangebot den wandelnden Marktbedingungen angepasst und profitiert vom Wachstum des Marktes für intermodalen Verkehr mit Tankcontainern.

Im Geschäftsjahr 2006 erwirtschaftete die VTG-Gruppe insgesamt einen Umsatz von EUR 518,6 Mio. und ein EBITDA von EUR 112,9 Mio., was einer EBITDA-Marge von 21,8 % entspricht. In dem Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007 erzielte die VTG-Gruppe einen Umsatz von EUR 134,2 Mio., ein EBITDA von EUR 30,4 Mio., und eine EBITDA-Marge von 22,7 %. Zum 31. März 2007 beschäftigte die VTG-Gruppe europaweit 780 Mitarbeiter (31. Dezember 2006: 795 Mitarbeiter), von denen 488 in Deutschland tätig sind (31. Dezember 2006: 499 Mitarbeiter, entspricht rund 63 % aller Mitarbeiter).

Die VTG AG ist die Obergesellschaft der VTG-Gruppe und eine reine Holdinggesellschaft ohne eigenen Geschäftsbetrieb.

## **UNTERNEHMENSENTWICKLUNG**

Die VTG-Gruppe in ihrer heutigen Form geht auf den im Jahr 1951 gegründeten und 1961 privatisierten Staatsbetrieb VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH zurück.

Zunächst konzentrierte sich die VTG-Gruppe auf den Geschäftsbereich Waggonvermietung, war aber auch in der Binnenschifffahrt und im Tanklagergeschäft tätig. Mittels verschiedener Akquisitionen und Desinvestitionen, die die VTG-Gruppe in der Vergangenheit gezielt durchführte, hat sie ihre Geschäftstätigkeit auf die drei Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik ausgerichtet. Zu diesen für die Ausrichtung der Geschäftstätigkeit wesentlichen Transaktionen der jüngeren Vergangenheit zählen insbesondere:

- Im Jahr 2002 übernahm die VTG-Gruppe zusammen mit der Alstertor-Gruppe die europäischen Schienenlogistikaktivitäten der australischen Brambles-Gruppe und baute damit ihren Geschäftsbereich Waggonvermietung erheblich aus. Der von der VTG-Gruppe bewirtschaftete Wagenpark vergrößerte sich um rund 23.000 Eisenbahngüterwagen, was mehr als eine Verdoppelung des vorher bestehenden Wagenparks darstellte. Mit dieser Akquisition erwarb die nunmehr zur VTG-Gruppe gehörende Alstertor-Gruppe auch vier Eisenbahnreparaturwerke, von denen eines in Großbritannien im Jahr 2004 wieder veräußert wurde. Durch diese Akquisition verstärkte die VTG-Gruppe ihre Präsenz in den westeuropäischen Schienenmärkten und weitete sie nach Großbritannien und Spanien aus. Der Anteil der VTG-Gruppe am europäischen Waggonvermietungsmarkt stieg entsprechend stark an. Außerdem gewann die VTG-Gruppe umfangreiches Know-How sowie weitere langjährige Kundenbeziehungen der akquirierten Gesellschaften hinzu, deren Wurzeln teilweise mehr als 130 Jahre zurückreichen.
- Seit dem Jahr 2003 bedient sich die VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Schienenlogistik zur Durchführung der Transporte vermehrt privater Traktionäre und verbreitert dadurch die Vielfalt ihres expeditionellen Angebots für ihre Kunden. Im Jahr 2004 stockte die VTG-Gruppe ihre Beteiligung an der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition auf. Die internationale Präsenz wurde durch den Erwerb von noch nicht gehaltenen Anteilen an deren Auslandsgesellschaften erhöht. Gleichzeitig wurde das Geschäft um Mehrwertleistungen erweitert, wie etwa den Transportumschlag mit weiterführenden



Binnenschiffstransporten. Hierdurch können den Kunden logistische Komplettleistungen angeboten werden.

- Im Jahr 2004 verkaufte die VTG-Gruppe nicht zum Kerngeschäft zählende Geschäftsbereiche, wie ihren Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik bestehend aus Binnenschiffahrt, Straßengüterverkehr und Tank-/Gefahrgutlagerung.
- In den Jahren 2004 bis 2007 erwarb die VTG-Gruppe zudem die Wagen- und Tankcontainerflotten der Algeco S.A., Paris, Frankreich, der OMV AG, Wien, Österreich, der Rexwal Finance S.A., Zug, Schweiz, der Otto Wolff Railtrans GmbH, Köln, und der Nordwaggon AB, Bromma, Schweden. Dies führte insgesamt zu einem Anstieg der Wagenflotte um ca. 6.500 Eisenbahngüterwagen, was den Geschäftsbereich Waggonvermietung erheblich verstärkte. Zudem verbesserte die VTG-Gruppe ihre Stellung in regionalen Märkten wie Polen, Frankreich, Italien und Skandinavien. Neben der geografischen Expansion erschloss die VTG-Gruppe neue wagenspezifische Teilmärkte, wie etwa den Markt für die Vermietung von Eisenbahngüterwagen für alternative Energieträger (Biokraftstoff, Holzpellets und Holzhackschnitzel).
- Schließlich erwarb die VTG-Gruppe im Frühjahr des Jahres 2007 die bis dahin noch nicht von ihr gehaltenen ca. 42 % der Anteile an der VOTG Tanktainer GmbH. Die VTG AG erwartet, dass die Bedeutung der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik infolge dieses Erwerbs nachhaltig steigen wird.

Die VTG AG selbst besteht seit Mitte des Jahres 2005 und wurde zunächst in der Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt. Seit ihrem Formwechsel, der zum 25. September 2006 wirksam wurde, ist sie eine Aktiengesellschaft.

## **WETTBEWERBSSTÄRKEN**

Nach Einschätzung der Gesellschaft zeichnet sich die VTG-Gruppe durch folgende Wettbewerbsstärken aus:

- Märkte mit attraktiven Wachstumschancen

Die VTG-Gruppe ist in den attraktiven Wachstumsmärkten des Schienengüterverkehrs und des intermodalen Verkehrs tätig. Der europäische Markt für Schienengüterverkehr, in dem die VTG-Gruppe mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik tätig ist, wird nach Einschätzung der Gesellschaft in den nächsten Jahren nachhaltig und stärker als bisher wachsen. Wesentliche Wachstumsfaktoren sind die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs, die Umweltfreundlichkeit des Schienengüterverkehrs und das zunehmende Frachtaufkommen der Chemie-, Mineralöl- und Biokraftstoffindustrie. Aufgrund dieser Faktoren erwartet die Gesellschaft eine Steigerung der Attraktivität des europäischen Schienengüterverkehrs und damit neue Wachstumschancen. Die Gesellschaft geht davon aus, dank ihrer Flexibilität, guten gesamteuropäischen Ausgangsstellung, Eigenständigkeit gegenüber Staatsbahnen sowie Kundenorientierung überproportional an einem Wachstum des Marktes für Schienengüterverkehr zu partizipieren. Der Markt für den intermodalen Verkehr mit Tankcontainern, in dem die VTG-Gruppe mit ihrem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik aktiv ist, ist ein expandierender Markt mit aus Sicht der Gesellschaft sehr guten Wachstumschancen im osteuropäischen, interkontinentalen und innerasiatischen Verkehr. Die zunehmende globale Ausrichtung der Unternehmen der chemischen Industrie, deren Markterschließung in Asien und die Errichtung neuer Produktionsstätten in den sogenannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) lassen eine Zunahme des internationalen und des regional innerkontinentalen Frachtaufkommens von mit Tankcontainern transportierten Produkten erwarten.

- Sichere Marktposition der VTG-Gruppe im Markt für Schienengüterverkehr

Die VTG-Gruppe verfügt angesichts ihres großen diversifizierten Wagenparks und ihrer Erfahrung im Transport sensibler Güter über eine sichere Marktposition im Markt für Schienengüterverkehr, die durch die folgenden Marktcharakteristika zusätzlich gestützt wird. Der Eintritt neuer Wettbewerber in den Markt für Schienengüterverkehr ist insbesondere im Geschäftsbereich Waggonvermietung kapitalintensiv und mit erheblichen Anfangsinvestitionen verbunden. Potentielle Wettbewerber sind zunächst darauf angewiesen, eine wettbewerbsfähige Wagenflotte aufzubauen, was durch begrenzte jährliche Produktionskapazitäten bei den Waggonherstellern noch erschwert wird. Desweiteren knüpfen an die damit verbundenen Anfangsinvestitionen fortlaufende Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an. Des Weiteren bedarf es eines spezifischen Fachwissens der Mitarbeiter in diesem Geschäftsbereich, insbesondere für die Vermietung von Kesselwagen und den Gefahrguttransport, das nach Auffassung der Gesellschaft nur durch

jahrelange Erfahrungen auf diesem Gebiet erworben werden kann. Die VTG-Gruppe hat eine sehr stabile Basis von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen, die ihr Wissen über Jahrzehnte erworben haben. Von Bedeutung ist auch, dass viele Kunden im Markt für Schienengüterverkehr langjährige, gewachsene Beziehungen zu den derzeitigen Anbietern haben, da diese aufgrund diversifizierter Wagenparks und selbst entwickelter, kundenorientierter Softwarelösungen den besonderen Bedürfnisse der Kunden Rechnung tragen können. Außerdem ist die Rückgabe gemieteter Waggons im Vergleich mit zur täglichen Vermietrate relativ hohen Rückgabekosten verbunden. Dies hat nach Beobachtung der Gesellschaft häufig Einfluss auf die Entscheidung von Kunden der VTG-Gruppe, ihr Mietverhältnis trotz Ablaufs der ursprünglich vereinbarten Mietdauer nicht zu beenden, insbesondere wenn es nur zu kurzfristigen Überkapazitäten auf Kundenseite kommt. Diese Umstände bilden Markteintrittsschranken für potentielle neue Wettbewerber und führen nach Ansicht der Gesellschaft dazu, dass voraussichtlich vor allem die jetzigen Marktteilnehmer vom Wachstum des Markts für Schienengüterverkehr profitieren.

- Marktführerschaft in der Waggonvermietung und führende Position in der Schienenlogistik

Mit einem großen, diversifizierten und auf die Kundenbedürfnisse ausgerichteten Wagenpark von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen, die die VTG-Gruppe im Rahmen ihres Geschäftsbetriebs vermarktet, ist sie gemessen an ihrer Wagenflotte der größte private Vermieter von Eisenbahngüterwagen im europäischen Markt für Schienengüterverkehr (*Quelle: SCI-Studie „Der Markt für Güterwagen in Europa“, 2004, S. 90; SCI-Studie „Der weltweite Markt für Güterwagen“, 2006, S. 53*). Nach Einschätzung der Gesellschaft beträgt ihr Marktanteil am Markt für die Vermietung privater Eisenbahngüterwagen bemessen an dem Gesamtbestand an privaten Eisenbahngüterwagen in Europa über 20 %. Die marktführende Stellung der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Waggonvermietung beruht, nach Einschätzung der Gesellschaft, insbesondere auf ihrer durch organisches Wachstum und Akquisitionen stetig vergrößerten Wagenflotte, ihrem breit gefächerten Leistungsangebot, ihrer hohen Kompetenz im Umgang mit Chemie- und Mineralölprodukten und ihrem stabilen Kundenstamm. Die VTG-Gruppe ist nach Einschätzung der Gesellschaft zudem im Markt für Schienengüterverkehr das einzige vom staatlichen Infrastrukturbetrieb und von Staatsbahnen unabhängige Unternehmen, das ein gesamteuropäisches Dienstleistungsangebot auf einer einheitlichen Plattform bereit stellt. Das Angebot ist dabei von der iberischen Halbinsel bis nach Osteuropa und von Skandinavien bis Italien weitgehend homogen.

- Gute Ausgangsposition für die Nutzung künftiger Wachstumschancen

Nach Ansicht der Gesellschaft befindet sich die VTG-Gruppe in einer guten Ausgangsposition, um von dem erwarteten Wachstum in den Märkten für Schienengüterverkehr und intermodalen Verkehr zu profitieren. Durch ihre europaweite Präsenz in den Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik besitzt die VTG-Gruppe ein Vertriebsnetz, mit dem sie die Wachstumschancen des liberalisierten europäischen Schienengüterverkehrsmarkts optimal zu nutzen beabsichtigt. Durch ihre weltweite Präsenz im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik kann die VTG-Gruppe zudem vom zunehmenden globalen Warenaustausch profitieren. Bei ihren Expansionsbestrebungen kann sich die VTG-Gruppe auf ihre langjährige Erfahrung und ihr spezifisches Fachwissen stützen. Die langjährige Erfahrung besteht sowohl in einer jahrzehntelangen erfolgreichen Tätigkeit auf ihren Heimatmärkten und in der Fähigkeit, neu erworbene Wagenparks, Gesellschaften und Mitarbeiter in die VTG-Gruppe erfolgreich zu integrieren als auch darin, strategisch günstige Akquisitionsziele zu identifizieren, die der VTG-Gruppe zum Beispiel Zugang zu neuen Kunden oder Marktsegmenten verschaffen. Diese Erfahrungen erleichtern es der VTG-Gruppe auch, ihr Angebot um neue Wagentypen zu ergänzen. Zugleich sieht sich die VTG-Gruppe damit gut positioniert, um ihre Präsenz in Ost- und Südosteuropa weiter auszubauen und in neue Märkte, wie etwa den nordamerikanischen oder den Markt für Schienengüterverkehr in verschiedenen GUS-Staaten, einzutreten.

- Breite und stabile Kundenstruktur mit langfristigen Kundenbeziehungen

Die VTG-Gruppe verfügt über einen breiten Kundenstamm von über 1.000 Kunden. Zu den langjährigen Kunden der VTG-Gruppe gehören große Unternehmen aus attraktiven Märkten, wie beispielsweise der Chemie- und Mineralölindustrie, aber auch aus der Automobil-, Papier- oder Verbrauchsgüterindustrie. Mit zahlreichen ihrer Kunden unterhält die VTG-Gruppe solide und langfristige Geschäftsbeziehungen. Meist schließt die VTG-Gruppe mit ihren Kunden kurz- bis mittelfristige Dauermietverträge ab, die aufgrund einer Vielzahl von Gründen, etwa wegen der Einbindung der Eisenbahngüterwagen in langjährige Versorgungsketten oder in die Zwischenwerkslogistik, hoher von den Kunden zu tragender Rückgabekosten bei vielen Wagentypen und der hohen Spezialisierung bei einigen Eisenbahngüterwagen, in der Regel mehrfach verlängert werden. Darüber hinaus kann die VTG-Gruppe ihren Kunden mit den von ihr in den

Geschäftsbereichen Schienen- und Tankcontainerlogistik angebotenen Dienstleistungen integrierte Logistikkonzepte anbieten, die weitergehende Bedürfnisse ihrer Kunden ebenfalls abdecken und dadurch für eine zusätzliche Kundenbindung sorgen.

- **Erfahrenes Management-Team**

Alle Mitglieder des Vorstands der VTG AG sind jeweils seit mehr als zehn Jahren in der VTG-Gruppe oder einer ihrer Obergesellschaften tätig. Sie sind Branchenkenner und mit den Besonderheiten der Märkte für Schienengüterverkehr und intermodalen Verkehr seit langem vertraut. Die Fachkenntnis der Mitglieder des Vorstandes ist auch in Branchenverbänden und anderen Organisationen gefragt. So ist der Vorstandsvorsitzende Dr. Heiko Fischer Präsident der Internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP) und Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI). Des Weiteren ist Jürgen Hüllen (verantwortlicher Vorstand für Technik und Betrieb) beispielsweise Vorsitzender der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI). Diese Erfahrung des Vorstands wird durch erfahrene branchenkundige Verantwortliche auf der zweiten Führungsebene ergänzt. Das Management-Team der VTG AG hat in den vergangenen Jahren, insbesondere auch im Anschluss an den Erwerb der VTG AG Alt durch Gesellschaften, die mittelbar von dem Investmentunternehmen WL Ross LLC, New York, USA, kontrolliert werden, erfolgreich ein Programm aus strategischen Akquisitionen und Desinvestitionen, gezielten Erweiterungs- und Rationalisierungsinvestitionen sowie Umstrukturierungen und Kostensenkungen durchgeführt und damit die Rentabilität der VTG-Gruppe gesteigert. Die VTG-Gruppe hat dabei gezeigt, dass sie auch größere Akquisitionen wie etwa den Erwerb der Schienenlogistikaktivitäten der Brambles-Gruppe erfolgreich und schnell in ihren Geschäftsbetrieb integrieren kann.

- **Stabiles Geschäftsmodell mit attraktivem Umsatz- und Gewinnprofil**

Das Geschäft der VTG-Gruppe zeichnet sich nach Auffassung der Gesellschaft außerdem wegen guter langjähriger Kundenbeziehungen, häufig langlaufender Mietverträge und langer Lebenszyklen der vermieteten Eisenbahngüterwagen durch einen stabilen Umsatz und stabile Gewinnkennzahlen, insbesondere EBIT und EBITDA, aus. Diese Stabilität führt die Gesellschaft vor allem auf die lange Nutzungsdauer der Wagen in der Waggonvermietung, die effektiv lange Dauer der Kundenverträge und das Fehlen wesentlicher Preisschwankungen in der Vermietung von Eisenbahngüterwagen zurück. Das Geschäft der VTG-Gruppe unterliegt zudem kaum saisonalen Schwankungen. Aufgrund ihres stabilen Geschäftsmodells und ihres attraktiven Umsatz- und Gewinnprofils verfügt die VTG-Gruppe nach Auffassung der Gesellschaft zudem über eine solide Liquiditätsbasis und über eine relativ planbare Finanzlage, was es ihr nach eigener Einschätzung ermöglicht, die im Rahmen ihrer Strategie angestrebten Akquisitionen und anderen Investitionen durchzuführen.

## **KONZERNSTRATEGIE**

Zu den zentralen Elementen der Strategie der VTG-Gruppe in den kommenden Jahren gehören:

- **Ausbau der Marktposition in Europa**

Die VTG-Gruppe verfolgt die Strategie, sich auf Basis ihres Kernmarkts Europa als ein globales Transport- und Logistikunternehmen mit dem Schwerpunkt Schienenverkehr zu etablieren. Sie kann dabei nach eigener Einschätzung auf eine führende Marktposition in Europa bei der Vermietung von Eisenbahngüterwagen, insbesondere von Kessel- und Schiebewandwagen, sowie bei den entsprechenden Logistikangeboten aufbauen. Im europäischen Kernmarkt will die VTG-Gruppe weiter wachsen, die wenigen regionalen Lücken im Angebot schließen, zum Beispiel in Teilen Südosteuropas, und vor allem in die Vermietung neuer Wagentypen einsteigen, um Kunden aus bislang unerschlossenen Industriezweigen zu gewinnen und ihr Profil als bevorzugter Partner von Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter zu stärken. Daneben will die VTG-Gruppe vermehrt innovative Transport- und Logistikleistungen wie beispielsweise intermodale Verkehre anbieten, welche angesichts der Nachteile des wachsenden Gesamtfrachtaufkommens (zum Beispiel Umwelt- und Klimabelastung oder Verkehrsdichte auf der Straße) sowie des weiterhin stark expandierenden Marktes für Containertransporte nach Auffassung der Gesellschaft besondere Wachstumschancen bieten. Die VTG-Gruppe beabsichtigt auch, die Chancen zu nutzen, die sich aus der Liberalisierung und der Entstehung eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes auf der Schiene ergeben. Neben dem hohen Modernisierungsbedarf bei vielen (ehemaligen) Staatsbahnen sowie Industrieunternehmen in Ost- und Südosteuropa, aber auch in den traditionellen Industrien wie etwa der europäischen Stahlindustrie, sind insbesondere die stark wachsenden europaweiten intermodalen Verkehre mit Tragwagen als Ausbaufeld für alle Geschäftsbereiche der VTG-Gruppe von Interesse. Mit ihrem diversifizierten Güterwagenpark, ihrem

besonderen Fokus auf Kundenbetreuung, ihrer gesamteuropäischen Serviceplattform und ihrem speziellen technischen Know-how sieht sich die VTG-Gruppe sehr gut positioniert, um sich in diesen Bereichen im europäischen Wettbewerb durchsetzen zu können.

- Erschließung neuer Märkte außerhalb des europäischen Kernmarkts

Die VTG-Gruppe beabsichtigt, ihre hohe Kompetenz, Reputation und spezielle Expertise zu nutzen, um zum einen ihr Leistungsspektrum sachlich zu erweitern und dieses zum anderen über ihren Kernmarkt in Europa hinaus auf andere Regionen auszudehnen. Auf globaler Ebene will die VTG-Gruppe gezielt die Chancen nutzen, die sich aus dem wachsenden Gütertransportaufkommen weltweit und der Renaissance des Schienengüterverkehrs ergeben. Vor dem Hintergrund der Erweiterung der Europäischen Union nach Ost- und Südosteuropa, wo die VTG-Gruppe vielversprechende Wachstumsmärkte sieht, strebt die VTG-Gruppe in den Geschäftsbereichen Waggonvermietung und Schienenlogistik an, künftig insbesondere in diesen Regionen Marktanteile zu sichern und auszubauen. Des Weiteren erwägt die VTG-Gruppe derzeit, im Geschäftsbereich Waggonvermietung in die nordamerikanischen Märkte und die Märkte der GUS-Staaten zu expandieren. Sie hat in diesem Zusammenhang bereits erste Gespräche und Verhandlungen mit dort ansässigen Unternehmen aufgenommen. Zur Umsetzung ihrer Strategie zieht die VTG-Gruppe auch selektive Akquisitionen in Betracht. Die weltweiten Aktivitäten des Geschäftsbereichs Tankcontainerlogistik bilden ebenfalls eine Basis zur Umsetzung dieser Strategie, da die VTG-Gruppe dadurch Kontakt zu Kunden außerhalb Europas aufbauen und deren Vertrauen für andere Geschäftsbereiche der VTG-Gruppe gewinnen kann. Daneben setzt die VTG-Gruppe speziell im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik auf eine Zunahme internationaler Transporte mit Tankcontainern in den asiatisch-pazifischen Raum und nach Osteuropa, auf das wachsende Verkehrsaufkommen zwischen den dortigen Wachstumsregionen und auf die Transportströme innerhalb Chinas.

- Verstärkte Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Geschäftsbereichen

Die VTG-Gruppe beabsichtigt, künftig noch stärker mögliche Synergieeffekte ihrer drei Geschäftsbereiche zu nutzen. Bereits heute bestehen vielfältige Synergien zwischen den Geschäftsbereichen: So etwa zwischen den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik bei der gemeinsamen Erstellung von Transportkonzepten für die Chemieindustrie oder von intermodalen Verkehrskonzepten, die das Know-How beider Geschäftsbereiche in den Bereichen Traktion, Transportorganisation und intermodaler Verkehr zusammenführen. Die Geschäftsbereiche Schienenlogistik und Waggonvermietung erschließen sich gemeinsam neue Industriezweige als Kunden, indem die neuen Wagentypen des Geschäftsbereichs Waggonvermietung mit Traktions- und Speditionskonzepten des Geschäftsbereichs Schienenlogistik verbunden werden. Außerdem ist der Geschäftsbereich Schienenlogistik mit einem Anteil von 4 % bereits der größte Einzelkunde des Geschäftsbereichs Waggonvermietung und profitiert durch die Konzernzugehörigkeit davon, auf den großen Wagenpark der VTG-Gruppe zugreifen sowie sich auf die Reputation der VTG-Organisation abstützen zu können. Die VTG-Gruppe will in Zukunft ihre Reputation und ihr Fachwissen für eine weiter verstärkte Zusammenarbeit ihrer Geschäftsbereiche nutzen, um Kunden aus einem Geschäftsbereich auch als Kunde der anderen Geschäftsbereiche zu gewinnen. Im Rahmen der geplanten Expansion des Geschäftsbereichs Waggonvermietung in außereuropäische Märkte ist es beispielsweise ein Ziel der VTG-Gruppe, in diesen neuen Märkten Leistungen anzubieten, die das bestehende globale Angebot des Geschäftsbereichs Tankcontainerlogistik mit neuen Angeboten des Geschäftsbereichs Waggonvermietung verzahnen. Die Synergien werden nach Einschätzung der Gesellschaft um so größer sein, je stärker die Globalisierung der Märkte sowie die Expansion der VTG-Gruppe in diese Märkte voranschreiten. Insbesondere in Entwicklungsmärkten geht die Gesellschaft von spürbaren Synergieeffekten aus.

- Verbesserung interner operativer Entscheidungsprozesse, der Kostenkontrolle und der Profitabilität

Die VTG-Gruppe will den eingeschlagenen Weg fortsetzen, ihre Profitabilität durch verbesserte Entscheidungsprozesse und konsequente Kostenkontrolle zu steigern. Dies umfasst zum Beispiel verbesserte IT-Systeme, Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, Umstrukturierungen sowie — falls angebracht — auch Veräußerungen einzelner kleinerer Unternehmensaktivitäten. Die VTG-Gruppe führt beispielsweise derzeit im Geschäftsbereich Schienenlogistik ein neues IT-System ein, das die zentrale Entwicklungs- und Integrations-Plattform für alle weiteren Softwareentwicklungsprojekte innerhalb der VTG-Gruppe bilden soll. Konzernweit führt die VTG-Gruppe derzeit außerdem ein sogenanntes Maintenance Optimization Program (MOP) durch, mit dem die Effizienz der Güterwageninstandhaltung gesteigert und die Kosten, beispielsweise beim Einkauf von Instandhaltungsleistungen, reduziert werden sollen. Die VTG-Gruppe

verbessert die Aktivitäten der personalintensiven Eisenbahnreparaturwerke, um Auslastung und Profitabilität dieser Werke zu erhöhen. In der jüngeren Vergangenheit hat die VTG-Gruppe zudem ihren Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik erfolgreich restrukturiert und neu positioniert und damit dessen Flexibilität und Profitabilität erhöht, was zu deutlich verbesserten Wachstumsaussichten geführt hat.

## GESCHÄFTSBEREICHE

Die VTG-Gruppe gruppiert ihre einzelnen Aktivitäten in die Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik, von denen der erste Geschäftsbereich der mit Abstand größte ist.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Umsätze der VTG-Gruppe getrennt nach Geschäftsbereichen für das Geschäftsjahr 2006 sowie die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2007. In der Zeile Überleitung sind die zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen für den Konzernabschluss herauskonsolidierten Innenumsätze erfasst.

	<u>Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006</u>	<u>Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007</u>
	(geprüft)	(ungeprüft)
	(in EUR Mio.)	
<b>Waggonvermietung</b> .....	245,1	63,7
<b>Schienenlogistik</b> .....	170,9	42,8
<b>Tankcontainerlogistik</b> .....	114,5	30,2
<b>Überleitung</b> .....	-12,0	-2,5
<b>GESAMT</b> .....	<u>518,6</u>	<u>134,2</u>

Die nachstehende Tabelle stellt die Außenumsätze nach Regionen für das Geschäftsjahr 2006 sowie die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2007 dar. Für die regionale Verteilung ist dabei entscheidend, wo der Leistungsempfänger seinen Sitz hat.

	<u>Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006</u>	<u>Dreimonatszeitraum zum 31. März 2007</u>
	(geprüft)	(ungeprüft)
	(in EUR Mio.)	
Deutschland .....	262,9	65,1
Resteuropa (ohne Deutschland) .....	233,9	64,1
Übrige Regionen .....	<u>21,8</u>	<u>5,0</u>
<b>Summe</b> .....	<u>518,6</u>	<u>134,2</u>

Die nachstehende Tabelle stellt die von der VTG-Gruppe im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit eingesetzten Transportmittel (Güterwagen und Tankcontainer) nach den Geschäftsbereichen und der rechtlichen Struktur zum 31. Dezember 2006 dar.

	<u>Geschäftsbereich</u>		
	<u>Waggonvermietung - Güterwagen -</u>	<u>Schienenlogistik - Güterwagen -</u>	<u>Tankcontainerlogistik - Tankcontainer -</u>
<b>Transportmittel</b>			
<b>im Eigentum der VTG-Gruppe</b> .....	29.324	—	1.393
<b>im Finanzierungsleasing (Finance Lease)</b> .....	1.437	—	740
<b>im Betriebsleasing (Operate Lease)</b> .....	5.383	—	—
<b>in der Anmietung</b> .....	1.244	3.394	2.565
Davon gruppeninterne Anmietung in % .....	—	63 %	—
<b>im Eigentum Dritter, die weder Leasinggeber noch Vermieter sind (Investorenbewirtschaftung, Poolpartner)</b> .....	<u>9.973</u>	—	—
<b>Gesamt</b> .....	<u>47.361</u>	<u>3.394</u>	<u>4.698</u>

Nähere Erläuterungen hierzu finden sich im Abschnitt „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“.



## ***Geschäftsbereich Waggonvermietung***

### *Überblick*

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden neben der Vermietung eigener Eisenbahngüterwagen durch die eigene Vertriebsorganisation bzw. durch Poolsysteme auch die Bewirtschaftung und technische Betreuung sowie die Verwaltung und Instandhaltung fremder Wagenparks an. Zum Geschäftsbereich Waggonvermietung gehören auch drei Waggonreparaturwerke.

In der Waggonvermietung vermarktet die VTG-Gruppe eine Flotte von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen, die sich aus mehr als 900 verschiedenen Wagentypen zusammensetzt und deren Schwerpunkt Kessel- und moderne Großraumgüterwagen, insbesondere Schiebewandwagen bilden. Die überwiegend auf dem gesamten europäischen Normalspurnetz einsetzbaren Güterwagen werden durch verschiedene Vertriebskanäle an industrielle Kunden aus verschiedensten Branchen in ganz Europa vermietet. Dies geschieht zumeist über eigene Vertriebs- und Servicestützpunkte und -gesellschaften, aber auch durch freie bzw. Vertragsagenten sowie regionale, branchen- oder wagengruppenbezogene Poolsysteme (siehe „— Vertrieb — Poolsysteme“). Solche regionalen Poolsysteme bestehen in Frankreich (Transpul — EVS S.A., Puteaux, Frankreich) und Spanien (Petrorail S.A., Cererail A.I.E., beide Madrid, Spanien). An den spanischen Gesellschaften ist die VTG-Gruppe mit jeweils 25 % beteiligt, wobei kurzfristig eine Erhöhung der Beteiligung auf jeweils 33 % beabsichtigt ist. An der französischen EVS S.A. soll eine Beteiligung von 25 % erworben werden. Ca. 5.000 VTG-eigene bzw. von der VTG-Gruppe geleaste Schiebewand-, Coil (Bandstahlrollen)- und Flachwagen sowie einige andere Typen von Güterwagen werden über ein weiteres Poolsystem vertrieben, an dessen Obergesellschaft Waggon Holding AG (zusammen mit den Tochtergesellschaften die TRANSWAGGON-Gruppe) die VTG AG zu 50 % beteiligt ist. Die VTG-Gruppe vermietet viele solcher Eisenbahngüterwagen auch über eigene Vertriebskanäle und nicht über die TRANSWAGGON-Gruppe (insbes. Flachwagen für Holztransporte, Coil (Bandstahlrollen)-Wagen und offene Güterwagen). Zur Sicherstellung ihrer technischen Kompetenz verfügt die VTG-Gruppe auch über drei eigene Reparaturwerke. Sie sind integraler Bestandteil der Waggonvermietung, insbesondere des technischen Kundendienstes.

Mit dem Geschäftsbereich Waggonvermietung erzielte die VTG-Gruppe im Geschäftsjahr 2006 einen Umsatz von EUR 245,1 Mio., ein EBIT von EUR 62,0 Mio. und ein EBITDA von EUR 115,6 Mio. Der Geschäftsbereich Waggonvermietung erzeugte mit einem Außenumsatz von EUR 235,1 Mio. 45 % des Gruppenumsatzes und trug zum EBITDA aller Geschäftsbereiche (ohne Überleitung in der Segmentierung) 92 % bei.

### *Strategie*

Zentrale Elemente der Strategie der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Waggonvermietung sind:

- Ausbau der führenden Marktposition auf dem europäischen Kernmarkt für Schienengüterverkehr

Die VTG-Gruppe verfolgt die Strategie, ihre führende Marktposition bei der Vermietung von Eisenbahngüterwagen, insbesondere von Kesselwagen und Großraumgüterwagen, auszubauen. Dazu strebt die VTG-Gruppe an, ihren Wagenpark durch den Erwerb von Neuwagen sowie durch Akquisitionen von Wettbewerbern oder von Flotten, die von Industrieunternehmen ausgegliedert wurden, weiter zu vergrößern, um so ihren Kunden ein breiteres Leistungsspektrum bieten zu können. Ebenso ist die VTG-Gruppe bestrebt, ihr spezielles Fachwissen für den Transport von Gütern der wachstumsstarken Chemie-, Mineralöl- und Gasindustrien weiter auszubauen und dazu zu nutzen, ihre Marktposition weiter zu verbessern. Dazu dient beispielsweise die Entwicklung neuer Sicherheitskonzepte für den Gefahrguttransport und die kontinuierliche Fortbildung ihrer Mitarbeiter. Überdies beabsichtigt die VTG-Gruppe, verstärkt integrierte Schienenlogistikleistungen zu entwickeln, um künftig noch besser auf ihre Kunden abgestimmte Dienste anbieten zu können.

- Fortführung der erfolgreichen Wachstums- und Expansionsstrategie der Vergangenheit
  - Ausbau der Wagenflotte, insbesondere durch zusätzliche Güterwagentypen

Ein zentraler Punkt der Strategie der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Waggonvermietung ist es, wie bereits in den vergangenen Jahren, die bestehende Wagenflotte auszubauen und dabei insbesondere in weitere Wagentypen neben Kessel- und Schiebewandwagen zu investieren. Die VTG-Gruppe beabsichtigt, europaweit gezielt zusätzliche Typen von Güterwagen zu vermieten und dadurch Kunden aus neuen Industriezweigen zu gewinnen. Mit der weiteren Diversifikation ihrer Wagenflotte beabsichtigt die VTG-Gruppe, zusätzliche Wachstumsfelder zu erschließen und die Abhängigkeit von einzelnen Branchen und deren Wachstumszyklen weiter zu verringern.

- Fortgesetzter Ausbau der Präsenz in Ost- und Südosteuropa

Die VTG-Gruppe sieht die ost- und südosteuropäischen Schienengüterverkehrsmärkte als Wachstumsmärkte. Die oft veralteten Güterwagenbestände in diesen Ländern sind erneuerungsbedürftig, während das Frachtaufkommen, das sich durch stetig wachsende Produktion und steigenden Konsum in Osteuropa erhöht, eine stärkere Nachfrage nach Logistikleistungen erzeugt. Die VTG-Gruppe beabsichtigt, in diesem Marktumfeld mit modernen Wagenflotten Marktanteile von den Staatsbahnen oder Industrieunternehmen zu gewinnen, da diese oft veraltete Wagenflotten haben, die nicht wirtschaftlich einsetzbar sind oder auch aufgrund technischer Regelungen außer Dienst gestellt werden müssen. Neben organischem Wachstum möchte die VTG-Gruppe ihre Position in diesen Märkten auch durch selektive Akquisitionen weiter verbessern.

- Eintritt in neue geographische Märkte

Die VTG-Gruppe analysiert konkret die Möglichkeit, in den nordamerikanischen und den Markt der GUS-Staaten im Bereich der Waggonvermietung einzutreten. Diese zwei weltweit größten Märkte bieten nach Einschätzung der Gesellschaft attraktive Wachstumschancen. So ist der US-amerikanische Schienengüterverkehrsmarkt gemessen an der Transportleistung in Tonnenkilometern und der Länge des Schienennetzes der größte der Welt und wird bereits jetzt vorwiegend von privaten Anbietern bestimmt. Überdies ist dieser Schienengüterverkehrsmarkt sehr marktwirtschaftlich strukturiert und weist nur eine geringe rechtliche Regulierungsdichte auf. Da die Wagenflotte insgesamt in den USA schrumpft, das Frachtaufkommen aber steigt, bieten sich nach Einschätzung der Gesellschaft gute Möglichkeiten, schnell Kunden zu gewinnen. Der Markt in den GUS-Staaten zählt gemessen an der Transportleistung und der Länge des Schienennetzes zu den größten Schienengüterverkehrsmärkten der Welt. Für private Güterwagenvermieter bestehen nach Einschätzung der Gesellschaft gute Geschäftschancen, weil viele der Waggonen in den GUS-Staaten aufgrund eines jahrzehntelangen Investitionsrückstands erneuerungsbedürftig sind und zudem von den russischen Eisenbahnen beziehungsweise denen anderer GUS-Staaten nicht ausreichend kundenorientierte Angebote mit hohem Dienstleistungsanteil angeboten werden können. Der schlechte Zustand des Straßennetzes in GUS-Staaten trägt nach Einschätzung der Gesellschaft dazu bei, dass der Schienenverkehr voraussichtlich bis auf weiteres die wichtigste Transportart für Güter innerhalb der GUS-Staaten bleiben wird.

Die VTG-Gruppe hat in jüngster Zeit erste Schritte unternommen, diese Märkte für sich zu erschließen. So werden derzeit Verhandlungen hinsichtlich der Übernahme eines US-amerikanischen Waggonvermieters mit einer Flotte von rund 1.000 Güterwagen geführt. Ein solcher Erwerb würde teilweise aus dem Nettoemissionserlös des Angebots und teilweise durch Fremdmittel finanziert. Mit einem russischen Unternehmen werden derzeit erste Gespräche über Kooperationsmöglichkeiten und gemeinsame Investitionen geführt.

### *Leistungen*

Die VTG-Gruppe bietet ihren Kunden im Geschäftsbereich Waggonvermietung ein breit gefächertes Leistungsspektrum, das über die bloße Vermietung von Güterwagen hinausgeht.

### *Vermietung*

Die Kunden der VTG-Gruppe können europaweit verschiedene Güterwagen, wie beispielsweise Kessel- und Spezialwagen sowie Schiebewand- und Flachwagen, anmieten. Die VTG-Gruppe vermietet sowohl komplette Wagengruppen für den Ganzzugverkehr als auch einzelne Eisenbahngüterwagen. Bei der Vermietung spielen der Hauptsitz des Wagenvermieters und der Standort seiner Flotte eine geringe Rolle. Die VTG-Gruppe organisiert in der Regel die Beförderung des angemieteten Eisenbahngüterwagens zu dem jeweiligen Kunden. Da dies für den Kunden kostenintensive Leerfahrten sind, sorgt die VTG-Gruppe durch ein europaweites dezentrales Depotsystem dafür, die Distanz zum ersten Beladeort zu reduzieren. Es ist ein Wettbewerbsvorteil, dass die VTG-Gruppe Niederlassungen in regionaler Nähe der Kunden hat, um so beispielsweise auftretende Probleme zügig, ortsnahe und in Landessprache lösen zu können. Nach erfolgtem Versand des Güterwagens verbleibt dieser bis zum Ende des Mietvertrags beim Kunden und die VTG-Gruppe hat Anspruch auf den vereinbarten Mietpreis.

Die Vertragslaufzeit und die Verlängerungsoptionen bzw. -mechanismen hängen vom einzelnen Kunden und dem Wagensegment ab. Die Gesamtmietzeit (unter Berücksichtigung von Vertragsverlängerungen) kann beispielsweise bei Kesselwagen durchaus Jahrzehnte betragen. Die Mindestmietzeit beträgt regelmäßig drei Monate. Die überwiegende Anzahl von Eisenbahngüterwagen wird für ein bis fünf Jahre angemietet. Derzeit haben die Mehrzahl der Verträge der VTG-Gruppe Restlaufzeiten von einem bis drei Jahren. Die Verträge verlängern sich

üblicherweise automatisch, wenn sie nicht fristgerecht gekündigt werden. Kündigungen sind beispielsweise bei Kesselwagen selten, da ein Wechsel des Vermieters im Vergleich zu den Mietkosten mit hohen Rückgabekosten, verursacht zum Beispiel durch Leerfahrten oder Reinigungskosten, verbunden ist. Das führt in Einzelfällen dazu, dass ein Kesselwagen von seiner Herstellung bis zu seiner Außerdienststellung durchgängig bei demselben Kunden verbleibt (sogenannte „evergreen contracts“). Unterschiedlich gestaltet sich die Vertragslaufzeit bei Großraumgüter- und Flachwagen, die über Poolssysteme nicht nur langfristig (Zeitcharter), sondern auch kurzfristig (Reisecharter) für einzelne, klar bestimmte Transportzwecke und Strecken vermietet werden. Nach Ende der Mietzeit muss der Kunde die Eisenbahngüterwagen gereinigt und frei von Schäden an dem vereinbarten Ort zurückgeben.

Bei den von der VTG-Gruppe verwendeten Standardmietverträgen besteht grundsätzlich eine klare Risikoverteilung zwischen Vermieter und Mieter. Der Vermieter ist dafür verantwortlich, dass er dem Mieter die Eisenbahngüterwagen in technisch einwandfreiem Zustand zur Verfügung stellt und diese in den gesetzlich und vertraglich vorgesehenen Intervallen wartet. Der Vermieter haftet grundsätzlich nur dann für Schäden an Eisenbahngüterwagen oder für durch diese verursachte Schäden, wenn diese auf eine unzureichende Wartung oder ungenügende Sicherheitsvorkehrungen zurückzuführen sind. Der Mieter trägt alle anderen Risiken des Betriebes, zu denen beispielsweise das Auslastungsrisiko, das Risiko für Schäden, die durch den Betrieb verursacht sind, und das Risiko unsachgemäßer Bedienung zählen. Sollte für eine etwaige Beschädigung ein vom Mieter eingesetztes Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich sein, so trägt dieses anstelle des Mieters das Risiko.

### ***Beratung***

Die VTG-Gruppe bietet ihren Kunden im Zusammenhang mit der Waggonvermietung Beratungsleistungen an. Diese reichen von der Beratung bei der Auswahl des für die jeweiligen Transportbedürfnisse angemessenen Wagentyps bis hin zur Informationen in Bezug auf Sicherheitsanforderungen im Transport von und den Umgang mit Gefahrgütern. Ebenso werden den Kunden Dienstleistungen wie Verladeberatung und Wagenüberwachung angeboten. Die Mitarbeiter der VTG-Gruppe und der Betriebsgesellschaften der Wagenpools können bei diesen Beratungsleistungen auf ihre langjährige Erfahrung und ihr hohes Fachwissen zurückgreifen.

### ***Flottenmanagement***

Daneben übernimmt die VTG-Gruppe auch das Flottenmanagement für fremde Eisenbahngüterwagen, wobei die Kunden hier unter verschiedenen Varianten des Managements wählen können. Im Rahmen der technischen Betreuung fremder Flotten übernimmt die VTG-Gruppe die Verwaltung und Instandhaltung der Eisenbahngüterwagen, die der Kunde weiterhin aber selbst nutzt. Im Rahmen der Bewirtschaftung übernimmt die VTG-Gruppe auch die Vermarktung, d.h. Vermietung der fremden Eisenbahngüterwagen. Für ihre Leistungen im Flottenmanagement erhält die VTG-Gruppe eine Vergütung.

### ***Kauf und Rückvermietung***

Zum Leistungsangebot der VTG-Gruppe gehört es auch, Wagenflotten von Kunden anzukaufen, oft mit der Möglichkeit einer Rückvermietung (Sale and Lease-back) oder deren Flotten zu modernisieren. Derartige Verträge hat die VTG-Gruppe in der Vergangenheit beispielsweise mit bedeutenden Mineralölunternehmen abgeschlossen.

### ***Waggonreparatur***

Die drei Eisenbahnreparaturwerke der VTG-Gruppe in Deutschland (Brühl) und Frankreich (Joiny und Libercourt) bieten Reparatur- und Instandhaltungsleistungen für Eisenbahngüterwagen der Konzernflotte wie auch für Eisenbahngüterwagen anderer Betreiber an. Das Angebotsspektrum der Werke umfasst unter anderem Revisionen, Inspektionen, Reparaturen und Instandhaltungen von Aufbauten, Unter- und Drehgestellen sowie Radsatzbearbeitung und Umbauten. Neue Eisenbahngüterwagen werden in den Werkstätten nicht gebaut. Arbeiten an Eisenbahngüterwagen der VTG-Gruppe machen insgesamt etwa 58 % der Umsätze der Werke aus, in Libercourt ca. 44 %, in Joiny ca. 47 % und in Brühl ca. 84 % der Umsätze des jeweiligen Werks. In den Eisenbahnreparaturwerkstätten arbeiteten zum 31. März 2007 302 Mitarbeiter (31. Dezember 2006: 306 Mitarbeiter).

Die VTG-Gruppe erachtet das Vorhalten eigener Werkstätten als strategisch notwendig, insbesondere um die Verfügbarkeit technischer Dienstleistungen absichern und sich gegen eine Angebotskonzentration auf dem Markt von Reparaturleistungen und den damit einhergehenden Anstieg des Preisniveaus schützen zu können. Darüber hinaus sind eigene Werkstätten ein wichtiger Träger technischer Expertise, ermöglichen die notwendige

Flexibilität in der Instandhaltungsplanung und erhöhen die Transparenz der Kostenentwicklung. Im Rahmen eines laufenden Restrukturierungsprozesses wurde die Wettbewerbsfähigkeit der VTG-eigenen Werke deutlich verbessert. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Produktivität und Profitabilität wurden eingeleitet.

Weiterhin bedient sich die VTG-Gruppe eines europaweiten Netzes zusätzlicher Vertragswerkstätten, auf die ca. 75 % der gruppenweiten Instandhaltungs-/Reparaturkosten entfallen. Daneben plant die VTG-Gruppe sich auch im Bereich des Dienstleistungsangebots der Vor-Ort-Reparaturen zu engagieren (sogenannter Schadwagenmarkt).

### **Spezialarmaturen**

Abgerundet wird das Leistungsangebot durch die Entwicklung und den Verkauf von Spezialarmaturen (zum Beispiel Ventile) für den Gefahrguttransport. Diese Armaturen haben die internationalen Zulassungen für den Gefahrguttransport und sind auf einfache und gefahrlose Bedienung ausgelegt.

### **Wagenpark**

Die VTG-Gruppe setzt im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit einen Wagenpark von rund 47.400 Eisenbahngüterwagen ein. Der Einsatz dieser Eisenbahngüterwagen erfolgt über Eigenvertrieb und über das Poolsystem der TRANSWAGGON-Gruppe, an deren Obergesellschaft Waggon Holding AG die VTG AG zu 50 % beteiligt ist, bzw. über weitere Poolsysteme. Der Großteil dieses Wagenparks (ca. 62 %) steht im Eigentum der VTG-Gruppe. Ergänzt wird der Wagenpark durch Eisenbahngüterwagen, die durch Leasing (Betriebs- oder Finanzierungsleasing) oder von Privatinvestoren finanziert werden. Etwa ein Fünftel der vermieteten Eisenbahngüterwagen stehen im Eigentum Dritter. Die folgende Tabelle stellt die Struktur des gesamten von der VTG-Gruppe im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit vermarkteten Wagenparks zum 31. Dezember 2006 nach Eigentum, Finanzierungsleasing, Betriebsleasing und Eisenbahngüterwagen Dritter dar:

	<u>Anzahl</u>	<u>%</u>
Eisenbahngüterwagen im Eigentum der VTG-Gruppe .....	29.324	61,9
Eisenbahngüterwagen im Finanzierungsleasing (Finance Lease) der VTG-Gruppe .....	1.437	3,0
Eisenbahngüterwagen im Betriebsleasing (Operate Lease) der VTG-Gruppe .....	5.383	11,4
Eisenbahngüterwagen in der Anmietung .....	1.244	2,6
Eisenbahngüterwagen im Eigentum Dritter, die weder Leasinggeber noch Vermieter sind (Investorenbewirtschaftung, Poolpartner) .....	<u>9.973</u>	<u>21,1</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>47.361</u></b>	<b><u>100,0</u></b>

Die meisten dieser Eisenbahngüterwagen können grundsätzlich europaweit auf der Normalspur eingesetzt werden, da sie einheitliche europäische technische Standards erfüllen. Einschränkungen bestehen für den grenzüberschreitenden Einsatz für Schienennetze mit größerer Spurbreite wie in Finnland und auf der iberischen Halbinsel oder durch ein geringeres Lichtraumprofil (äußere Begrenzungslinie, die die Ladung nicht überschreiten darf) in Großbritannien. Zwar können diese Einschränkungen technisch behoben werden; grundsätzlich besteht jedoch eine klare Flottentrennung zwischen den Wagen für Kontinentaleuropa, für Großbritannien und für Breitspurnetze.

Der Wagenpark der VTG-Gruppe hat ein Durchschnittsalter von 21 Jahren. Die Nutzungsdauer eines Güterwagens beträgt 30 bis 35 Jahre, in Einzelfällen auch erheblich länger. Die VTG-Gruppe kann ihren Wagenpark gut auslasten. So lag die Auslastung der Eisenbahngüterwagen des Geschäftsbereiches Waggonvermietung in den vergangenen Jahren jeweils zwischen 85-90 %. Dabei stieg die Auslastungsquote kontinuierlich an. Nachdem diese durch die Übernahme der Brambles-Flotte 2002 zunächst von ca. 90 % auf etwa 80 % gesunken war, hat die VTG-Gruppe infolge der erfolgreichen Integration dieser Wagen im Jahr 2006 wieder eine Auslastung von ca. 90 % erreicht, was der Quote vor Erwerb der Brambles-Flotte entspricht.

Der Wagenpark lässt sich in folgende sieben Hauptkategorien unterteilen:

*Chemiekesselwagen* (ca. 9.600 Eisenbahngüterwagen): Mit diesen Eisenbahngüterwagen entspricht die VTG-Gruppe den vielfältigen Anforderungen der chemischen Industrie an den Transport ihrer Güter. Sie bietet für viele Transportanforderungen den passenden, wenn gewünscht auch einen speziell für den Kunden angefertigten Waggon. Das Produktspektrum reicht von Tanks aus Normalstahl, mit oder ohne Innengummierung oder -beschichtungen — auch aus Emaille — bis zu Tanks aus Edelstahl oder Aluminium. Die Chemiekesselwagen haben eine Transportkapazität von 18 m<sup>3</sup> bis zu 95 m<sup>3</sup>. Darin werden verschiedene chemische Produkte transportiert. Wichtige Ladegüter sind unter anderem Essigsäure, Acrylnitril, Natronlauge,



Kreideschlamm, Salzsäure (Chlorwasserstoffsäure), Wasserstoffperoxid, Salpetersäure, Phenol sowie Schwefelsäure.

Im Bereich der Chemiekesselwagen hat die VTG-Gruppe das BLOCKTRAIN-Konzept mit entwickelt. Bei diesem werden einzelne Kesselwagen eines Zugverbandes durch flexible Sammelleitungen miteinander verbunden. Der gesamte Zug kann so über einen Zentralanschluss be- und entladen werden. Dies verringert die Gefahr von Leckagen und Handhabungsfehlern und erhöht die Umschlagsicherheit. Neben diesen Vorteilen für die Umwelt ist bei Einsatz des BLOCKTRAINs auch der Umschlag effektiver gestaltet. Nach Ansicht der Gesellschaft verbessert der BLOCKTRAIN so die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zur Pipeline, zum Binnenschiff oder zum Straßenverkehr. Eine weitere Entwicklung der VTG-Gruppe im Bereich der Chemiekesselwagen ist das CeSa-System (Chemiekesselwagen für erhöhte Sicherheitsanforderungen). Im Vergleich zu Standardfahrzeugen weist dieses System zusätzliche Konstruktionsmerkmale auf, die die Sicherheit des Waggons beispielsweise bei Unfällen erhöhen.

*Mineralölkesselwagen (ca. 10.500 Eisenbahngüterwagen):* Mit diesen Eisenbahngüterwagen werden Mineralöl- sowie petrochemische Produkte transportiert. Mit ihnen lassen sich vor allem beim Ganzzugverkehr große Mengen an Gütern schnell und effizient transportieren. Die Mineralölkesselwagen haben eine Transportkapazität von 26 m<sup>3</sup> bis zu 102 m<sup>3</sup>.

*Druckgaskesselwagen (ca. 6.900 Eisenbahngüterwagen):* Diese Eisenbahngüterwagen bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden für den Transport von unter Druck oder Kälte verflüssigten Gasen an. Die Ausstattung der Waggons ist individuell an die physikalischen Eigenschaften der transportierten Gase angepasst. Die Transportkapazität der Waggons reicht von 22 m<sup>3</sup> bis zu 122 m<sup>3</sup>. In den Waggons können verflüssigte Kohlenwasserstoffgase (LPG), Chlor, Vinylchlorid, Ammoniak oder auch Ethylenoxid sowie fast jedes andere Druckgas transportiert werden. Insbesondere beim Transport hochsensibler Gefahrgüter nimmt die VTG-Gruppe eine hohe Kompetenz für sich in Anspruch. So verfügt sie z. B. für den Transport von Chlor über einen Wagentyp mit besonderen Sicherheitselementen — den Crash Protected Rail Tank Car (CPR-Wagen).

*Staubgutwagen (ca. 2.000 Eisenbahngüterwagen):* Staubgutwagen sind für den Transport von Granulaten und staubförmigen Gütern geeignete Schüttgutwagen, in denen beispielsweise Zement oder Kalk transportiert werden. Die Transportkapazität der Waggons reicht von 27 m<sup>3</sup> bis zu 128 m<sup>3</sup>. Sie werden entweder mit Druckluft pneumatisch oder durch Schwerkraft entleert.

*Gedekte Wagen (ca. 10.400 Eisenbahngüterwagen):* Ein Schwerpunkt des Wagenparks der VTG-Gruppe liegt auf Großraumgüterwagen, insbesondere Schiebewandwagen. Bei diesen Eisenbahngüterwagen lässt sich die gesamte Seitenwand teilweise auch inklusive des Daches zur Seite schieben, so dass die Güter von einem Gabelstapler bzw. Kran aus dem Waggon gehoben werden können. Diese Schiebewandwagen weisen im Gegensatz zu üblichen traditionellen Güterwagen ein höheres Ladevolumen, bessere Stauraumpositionen, höhere Ladekapazitäten, eine verbesserte Raumausnutzung sowie moderne Schiebevorrichtungen und Transportschutzvorkehrungen auf. Insbesondere werden mit ihnen Automobilteile und Papierprodukte sowie zu einem geringeren Teil elektronische oder stahlindustrielle Produkte befördert. Diese Schiebewandwagen vermarktet die VTG-Gruppe überwiegend über Poolsysteme.

*Flachwagen: (ca. 4.000 Eisenbahngüterwagen):* Die VTG-Gruppe verfügt über verschiedene Typen von Flachwagen, die sie zum Teil über Poolsysteme vermarktet. Angeboten werden Flachwagen, mit denen Baumaschinen, Lastkraftwagen oder schwerere Automobile transportiert werden können. Andere Flachwagen sind Rungenwagen, mit denen beispielsweise Baumstämme transportiert werden können, oder Drehgestellflachwagen, mit denen nässeempfindliche Bandstahlrollen (Coils) transportiert werden.

*Weitere Güterwagen (ca. 3.900 Eisenbahngüterwagen):* Darüber hinaus erweitert die VTG-Gruppe ihren Wagenpark um weitere Güterwagentypen. Zu diesen Wagen gehören zum Beispiel:

- offene Selbstentladewagen: Mit diesen Eisenbahngüterwagen werden insbesondere große Mengen nässeunempfindlicher Schüttgüter wie z. B. Kohle, Koks, Sand oder Schotter transportiert.
- offene Güterwagen in Regelbauart: Diese Eisenbahngüterwagen verfügen über einen offenen kastenförmigen Laderaum sowie einen stählernen Boden und stählerne Wände. Sie eignen sich für die Beförderung unterschiedlichster Güter sowohl in loser Schüttung (z. B. Kohle, Steine, Schrott) als auch für Ballenware oder Rundhölzer.

#### *Kunden*

Der Geschäftsbereich Waggonvermietung der VTG-Gruppe verfügt über einen breit gefächerten Stamm von fast 1.000 Kunden. Der größte Einzelkunde trägt 4 % zu dem Umsatz der Waggonvermietung bei. Die zehn



größten Kunden machten im Geschäftsjahr 2006 einen Anteil von 26 % am Umsatz des Geschäftsbereichs aus. Der Geschäftsbereich Waggonvermietung ist mithin wenig abhängig von einzelnen Kunden. Hauptsächlich sind international tätige Unternehmen der chemischen Industrie, der Logistikbranche, der Mineralölindustrie, der Gasindustrie, Energie- und Versorgungsunternehmen sowie Automobil- und Papierhersteller Kunden. Dabei sind nach Berechnung der Gesellschaft die chemische Industrie mit einem Anteil von 33 %, die Logistikbranche mit einem Anteil von 27 % und die Mineralölindustrie mit einem Anteil von 18 % jeweils am Umsatz des Geschäftsbereichs die größten Kundenindustrien. Mit diesen Kunden bestehen bereits langfristige Beziehungen, welche nach Auffassung der Gesellschaft durch den guten technischen Zustand des Wagenparks sowie die technische Expertise der VTG-Gruppe gefördert werden. Zunehmend gewinnt die VTG-Gruppe mit ihren anderen Wagentypen Kunden aus zusätzlichen Industriezweigen. Außerdem werden Eisenbahnspeditionen wie z. B. die Tochtergesellschaft Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, die bereits der wichtigste Kunde des Geschäftsbereichs Waggonvermietung ist, und staatliche wie auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen als Kunden immer wichtiger.

### *Vertrieb*

Die VTG-Gruppe vermarktet ihre Wagenflotte über eigene Vertriebsstützpunkte und -gesellschaften, aber auch über regionale, branchen- oder wagengruppenbezogene Poolsysteme. Die Gesellschaft ist im Geschäftsbereich Waggonvermietung insgesamt mit 38 Standorten konsolidierter und nichtkonsolidierter Gesellschaften in fünfzehn europäischen Staaten sowie mit fünf Fremdagenten vertreten, die vier weitere europäische Staaten abdecken.

### *Eigener Vertrieb*

Die VTG-Gruppe vermarktet im Geschäftsbereich Waggonvermietung ihren Wagenpark über eine europaweite Vertriebsorganisation, die sich in acht Vertriebseinheiten gliedert: Benelux, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Österreich, Spanien und Schweiz. Im Heimatmarkt teilt sich die Vertriebseinheit Deutschland in die vier Regionalbüros in Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt am Main und Berlin auf. Das Hamburger Büro betreut neben Norddeutschland über langjährige Exklusivagenturen zusätzlich die Kunden in Skandinavien und Polen. In einigen Regionen arbeitet die VTG-Gruppe nicht mit eigenem Vertriebspersonal vor Ort. In diesen Ländern wurde eine enge Zusammenarbeit mit unabhängigen Vertriebsagenten etabliert, zum Beispiel in Skandinavien und Polen. Zur Abdeckung der Wachstumsmärkte in Ost- und Südosteuropa betreibt die Vertriebseinheit Österreich neben ihrem Hauptsitz in Wien zwei weitere Büros in Prag und Budapest. Außerdem verlängern Agenturen der VTG Austria Ges.m.b.H. die Reichweite der Vertriebsaktivitäten bis auf den Balkan. Die Vertriebseinheit Benelux vertritt die Interessen der VTG-Gruppe durch zwei Standorte in Antwerpen und Rotterdam.

Die zentrale Koordination der Vertriebsaktivitäten und das Flottenmanagement obliegt der Hamburger Zentrale. Über die einheitliche, selbst entwickelte Software „KEDI“ (**K**esselwagen-**D**ialogsystem) der Hamburger Zentrale haben alle Vertriebseinheiten im kontinentalen Normalspurbereich Zugriff auf die gesamte europäische Wagenflotte. Dies ermöglicht der VTG-Gruppe eine breite Abdeckung des gesamten zusammenhängenden Waggonvermietungsmarktes durch eine dezentralisierte Vertriebsorganisation, die mit einer schnellen und effizienten Wagenallokation durch eine zentrale Koordinations- und Informationseinheit verbunden ist. Hierdurch stellt die VTG-Gruppe sicher, dass trotz eines stark auf die jeweiligen Kundenanfragen vor Ort und deren schnelle Bearbeitung ausgerichteten Ansatzes bei der Kunden- und Marktbearbeitung eine einheitliche Politik bei Mietpreisen und -konditionen sowie bei europaweiten Ausschreibungen gewährleistet ist. Zusätzlich zu eigenen Vertriebseinheiten profitiert der Geschäftsbereich Waggonvermietung auch davon, dass die Gesellschaften aus dem Geschäftsbereich Schienenlogistik diejenigen Kunden bedienen, die Schienenverkehrsleistungen in gebündelter Form, also nicht nur einzeln nach Traktion, Trasse, Waggon und Energie, einkaufen und beauftragen wollen. Dadurch erhöht sich die Reichweite des VTG-Vertriebs und die Kundendurchdringung sowie -bindung. Durch die gruppeninterne Vermietung von Waggons zu Marktpreisen erwirtschaften die internen Kunden aus dem Geschäftsbereich Schienenlogistik einen vergleichbaren Deckungsbeitrag wie externe Kunden. Fast überall in Europa kann die VTG-Gruppe ihre Kunden zeitnah vor Ort bedienen, bei Problemen Hilfe leisten und beraten sowie detailliert über die Besonderheiten nationaler Märkte informieren.

Das Management von Waggons gruppenfremder Eigentümer betreibt die VTG-Gruppe im Bereich der Waggonvermietung vor allem für Privatinvestoren in Frankreich aber auch in Österreich und Deutschland.

## ***Poolsysteme***

Mittels sogenannter Poolsysteme lagern Wageneigentümer den Vertrieb ihrer Eisenbahngüterwagen auf eine branchen- und marktkundige Organisation aus. Der jeweilige Eigentümer bringt dabei seine Eisenbahngüterwagen in das jeweilige Poolsystem ein und hält keine eigenen Spezialisten vor, sondern profitiert von den Skaleneffekten der gemeinsamen Vermietung eines größeren Wagenparks mit unterschiedlichen Eigentümern. Aufgrund der größeren Zahl von verwalteten Eisenbahngüterwagen können Poolsysteme ihren Kunden einen diversifizierten Wagenpark anbieten und als Einkäufer günstigere Konditionen erhalten als einzelne Eigentümer dies könnten. Poolsysteme bieten sich überdies an, neue Märkte zu erschließen, da mit ihnen Eisenbahngüterwagen kostengünstig durch eine marktkundige Organisation vermarktet werden können.

In Poolsystemen ist der Betreiber des Wagenparks nicht notwendigerweise der rechtliche Eigentümer bzw. Leasingnehmer der Eisenbahngüterwagen. Verschiedene Eigentümer bringen ihre Eisenbahngüterwagen in das System ein, indem diese entsprechend ihrer Wagengattung in einen oder einen von mehreren Pools eingestellt und aus diesen vermietet werden. Die Wageneigentümer haben demnach auf die Vermietung ihrer Wagen keinen direkten Einfluss, können aber an der Gesellschaft beteiligt sein, die die Pools vermarktet. In dem Fall partizipieren sie am Erfolg des Poolsystems als Ganzes, unabhängig von der Vermietung der von ihnen eingestellten Wagen.

Der Poolbetreiber besorgt die Vermietung, den Vertrieb und die Verwaltung (technische Unterstützung und Buchhaltung) der ihnen zur Bewirtschaftung überlassenen Eisenbahngüterwagen. Die Erträge aus der Bewirtschaftung werden auf die einzelnen Eigentümer entsprechend ihrer bereitgestellten Kapazitäten verteilt (zum Beispiel nach Tagen, an denen Eisenbahngüterwagen dem Pool zur Verfügung standen). Neben den Erträgen werden bei einigen Poolsystemen auch die Instandhaltungskosten über dieses Poolmodell verteilt und abgerechnet sowie die Vertriebs- und Betriebskosten der Eisenbahngüterwagen den Wageneigentümern entsprechend der bereitgestellten Kapazitäten in Rechnung gestellt. Soweit die Eigentümer auch an der Gesellschaft beteiligt sind, die das Poolsystem über Tochtergesellschaften betreibt, nehmen sie auch Einfluss auf die Strategie, Investitionspolitik und wichtige Elemente des Tagesgeschäfts. Außerdem erhalten sie neben den Einnahmen aus dem Wagenpool auch Dividenden aus ihrer Beteiligung.

Regionale Pools nutzt die VTG-Gruppe in Frankreich (Transpul — EVS S.A., Puteaux, Frankreich) und Spanien (Petrorail S.A., Cererail A.I.E., beide Madrid, Spanien). An den spanischen Gesellschaften ist die VTG-Gruppe mit jeweils 25 % beteiligt, wobei kurzfristig eine Erhöhung der Beteiligungen auf jeweils 33 % beabsichtigt ist. An der französischen EVS S.A. soll eine Beteiligung von 25 % erworben werden. Mit dem Vertrieb vor allem von Stückgutwagen über die TRANSWAGGON-Gruppe, an deren Obergesellschaft Waggon Holding AG, Zug (Schweiz), die VTG AG zu 50 % beteiligt ist, nutzt die VTG-Gruppe ein europaweites branchen- und wagengruppenbezogenes Poolsystem, das sie weiter auszubauen beabsichtigt, beispielsweise in Osteuropa.

## ***Geschäftsbereich Schienenlogistik***

### ***Überblick***

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik bietet die VTG-Gruppe ihren Kunden Eisenbahnspeditionsleistungen an.

Die VTG-Gruppe organisiert für ihre Kunden europaweit den Schienentransport verschiedener Arten von Gütern, etwa von Mineralöl- und Chemieprodukten, Flüssiggasen sowie weiteren Bulk- und Stückgütern, im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr. Die VTG-Gruppe bietet ihren Kunden mit Standorten für den Geschäftsbereich Schienenlogistik in Deutschland, Italien, Frankreich, Spanien, Polen, Österreich und in der Ukraine europaweit Zugang zum Schienengüterverkehrsmarkt über staatliche wie auch private Bahnen.

Nach Ansicht der VTG-Gruppe beruht ihr Erfolg im Geschäftsbereich Schienenlogistik auf der Kombination von planerischen, dispositiven, steuernden und administrativen Funktionen, die deutlich individueller und flexibler auf den Kunden zugeschnitten sind als die der Wettbewerber. So zeichnet sich das Angebot im Geschäftsbereich Schienenlogistik beispielsweise dadurch aus, dass die VTG-Gruppe ihren Kunden auch sehr kurzfristig binnen eines Tages Transport- und Logistikleistungen zur Verfügung stellen kann. Branchenüblich ist im Bereich der Zugplanung ein Vorlauf von einer Woche. Hier wirkt sich der Wettbewerbsvorteil des Geschäftsbereichs Schienenlogistik aus, zum einen auf die Flotte des Geschäftsbereichs Waggonvermietung zurückgreifen zu können und zum anderen selbst eine Flotte von rund 3.400 Eisenbahngüterwagen angemietet zu haben. Darüber hinaus hat die VTG-Gruppe für die erforderlichen Traktionsleistungen ein Netzwerk zu nationalen und internationalen, staatlichen und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgebaut, von denen die VTG-Gruppe an zwei unmittelbar bzw. mittelbar als Minderheitsgesellschafter beteiligt ist. In den vergangenen

Jahren hat sich die VTG-Gruppe zudem weiter auf Spotverkehre im Ganzzuggeschäft spezialisiert, d.h. auf Einzelaufträge für die Beförderung größerer Frachtaufkommen auf einer einfachen Wegstrecke.

Mit dem Geschäftsbereich Schienenlogistik erzielte die VTG-Gruppe im Jahr 2006 einen Umsatz von EUR 170,9 Mio., ein EBIT von EUR 2,7 Mio. und ein EBITDA von EUR 4,0 Mio. Der Geschäftsbereich Schienenlogistik generierte mit einem Außenumsatz von EUR 170,4 Mio. 33 % des Gruppenumsatzes und trug zum EBITDA aller Geschäftsbereiche (ohne Überleitung in der Segmentierung) 3 % bei.

### *Strategie*

Zentrale Elemente der Strategie der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Schienenlogistik sind:

- Internationale Expansion in neue Kundenindustrien

Die VTG-Gruppe beabsichtigt, basierend auf ihrem Fachwissen sowie den hohen qualitativen Anforderungen der Gefahrguttransporte für die chemische und petrochemische Industrie vermehrt Kunden aus anderen Industriezweigen zu gewinnen. Die VTG-Gruppe sieht hier insbesondere den Transport von Kohle sowie die Holz-, Papier-, Konsumgüterindustrie als auch die Zulieferindustrie für Automobilteile als Wachstumsbereiche. Das Wachstum in diesen Industriezweigen erleichtert es dem Geschäftsbereich Schienenlogistik gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Waggonvermietung das Angebot um neue Waggontypen zu ergänzen und sich somit neue Segmente zu erschließen. Darüber hinaus bietet die Marktliberalisierung die Möglichkeit, in diesen Industriezweigen generell neuartige Transportlösungen mit privater Traktion anzubieten.

- Konzentration auf internationale Langstreckentransporte sowie Ausbau des internationalen Transportnetzwerkes

Die VTG-Gruppe möchte insbesondere im Bereich der internationalen Langstreckentransporte wachsen. Diese sind anspruchsvoller zu organisieren und setzen daher ein hohes Fachwissen sowie den Zugriff auf ein starkes internationales Netzwerk an Traktionären voraus. Die Konzentration auf internationale Langstreckentransporte generiert nach Einschätzung der Gesellschaft im Vergleich zu nationalen Verkehren überproportionalen Umsatz und Gewinn. In dem bereits relativ weit liberalisierten deutschen Markt ist die VTG-Gruppe gut etabliert. Auch in den sich öffnenden Schienengüterverkehrsmärkten in Frankreich und Spanien ist die VTG-Gruppe durch ihre Schienenlogistikaktivitäten bereits gut positioniert, um die sich bietenden Chancen der Liberalisierung wahrnehmen zu können. Die VTG-Gruppe erwägt, ausgewählte Leistungen, die bislang von Traktionären erbracht wurden, selbst zu organisieren. Hierfür ist beabsichtigt, eine Lizenz als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Geschäftsbereich Schienenlogistik zu erwerben. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, heute bestehende Abhängigkeiten zu einzelnen Lieferanten zu vermindern. Vor diesem Hintergrund hält sich die Gesellschaft alle Optionen bezüglich der zukünftigen Höhe ihrer heutigen Minderheitsbeteiligungen an zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen offen.

- Erweiterung der Kundenbeziehungen und Konzentration auf komplexe Logistikleistungen

Die VTG-Gruppe will ihre internationalen Dienstleistungen bei ihren Kunden kontinuierlich ausweiten. Dazu gehört zum Beispiel eine noch intensivere Verknüpfung der reinen Speditionstätigkeit mit einer Betreuung der Wagenflotten und Koordinierung der Transportmengen der Kunden, verkehrsträgerübergreifende Angebote für Spezialtransporte und eine vertiefte eisenbahnbetriebliche Organisation der Transportleistungen. Ziel ist es, durch diese eigenen Leistungen Kunden längerfristig an die VTG-Gruppe zu binden, die Abhängigkeit von Ausschreibungen zu verringern und den Gewinnanteil am Umsatz zu erhöhen. Aufgrund des durch die Marktliberalisierung verbesserten Preis-Leistungsverhältnisses hat sich die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessert. Parallel haben sich die Preise für Straßentransporte erhöht und die Transportkapazitäten des Verkehrsträgers Straße sind nahezu ausgeschöpft. Daher werden Transportkonzepte, die zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene führen sollen, zunehmend nachgefragt.

Grundsätzlich wird bei diesen Strategieelementen nicht allein auf internes Wachstum gesetzt, auch externes Wachstum sowie strategische Allianzen zum Beispiel mit Gesellschaften der Kühne & Nagel International AG, Schindellegi, Schweiz, sind Bestandteile der Unternehmensentwicklung.

## *Leistungen und Produkte*

Die VTG-Gruppe bietet im Geschäftsbereich Schienenlogistik ihren Kunden folgende schienenbezogenen Leistungen an.

*Speditionsleistungen:* Als Bahnspediteur plant die VTG-Gruppe den Transport der zu befördernden Güter des Kunden und wählt das Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Güterwagen aus. Die gesamte Durchführung des Transports auf der Schiene wird von der VTG-Gruppe organisiert, die tatsächliche Transportleistung von einem Ort zum anderen erbringt allerdings das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die VTG-Gruppe als Traktionär beauftragt hat. Bei der Organisation der Transporte kommt es wesentlich auf eine effiziente, sinnvolle und möglichst Zeit und Kosten sparende Kombination verschiedener Transportmöglichkeiten an. Die Speditionsleistungen erbringt die VTG-Gruppe entweder zusammen mit der Anmietung von nicht notwendigerweise gruppeneigenen Eisenbahngüterwagen oder als reines Frachtgeschäft, d.h. ohne die Wagenanmietung und mit Eisenbahngüterwagen des Kunden oder eines dritten Anbieters. In den beiden letzten Fällen ist es nur Aufgabe der VTG-Gruppe, für die beladenen Eisenbahngüterwagen des Kunden einen Traktionär zu finden, der den Transport durchführt.

Man unterscheidet zwischen Transporten mit Einzelwagen- und Wagengruppen sowie Transporten in Ganzzügen. Von Einzelwagen oder Wagengruppen spricht man, wenn die Güter des Kunden nur einen oder nur wenige Güterwagen ausfüllen, die zusammen mit anderen Wagen in einen Zug eingestellt werden müssen. Ein Ganzzug ist hingegen ein Güterzug, der als Ganzes ohne zwischenzeitliches Aussetzen oder Beistellen von Wagen vom Start- zum Zielbahnhof durchfährt. Im Bereich der Einzelwagen und Wagengruppen gibt es für die VTG-Gruppe aufgrund der derzeitigen Struktur des Bahnsystems bis auf wenige Ausnahmen sowohl national als auch international lediglich die Möglichkeit, die Transport- und Traktionsleistung bei den großen staatlichen Bahnen einzukaufen. Im Bereich der Ganzzüge ist die Liberalisierung weiter vorangeschritten. In diesen Fällen wählt die VTG-Gruppe auf Basis der Bedürfnisse der Kunden die am besten geeigneten Traktionäre (ob staatlich oder privat) für den gewünschten Transport aus. Für diese Traktionsleistungen kann die VTG-Gruppe auf ein von ihr aufgebautes Netz nationaler und internationaler, staatlicher und privater Traktionäre zurückgreifen, welches auch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen umfasst, an denen Gesellschaften der VTG-Gruppe eine Minderheitsbeteiligung halten. Die Auswahl der Traktionäre erfordert fundierte Kenntnisse im Logistikbereich und organisatorisches Know-how, da oft mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen in ein Gesamtkonzept inklusive Lokwechsel eingebunden werden müssen. Denn eine ununterbrochene Traktion mit einer einzigen Lokomotive ist häufig aus technischen Gründen nicht möglich.

*Wagenflotte:* Die VTG-Gruppe verfügt im Geschäftsbereich Schienenlogistik über eine angemietete Flotte von rund 3.400 Eisenbahngüterwagen zum Transport von Mineralöl, Chemikalien und Druckgasen, wovon ca. 63 % gruppenintern vom Geschäftsbereich Waggonvermietung angemietet sind, und setzt sich dadurch von ihren Wettbewerbern ab, die nur auf kleinere Flotten zugreifen können. Die Eisenbahngüterwagen sind zu etwa 60 % bestimmten Kunden fest zugeordnet, die dann das Auslastungsrisiko tragen, oder werden für mehrere Kunden eingesetzt und die VTG-Gruppe trägt die Auslastungsrisiken und -chancen. Alle Eisenbahngüterwagen werden in sogenannten All-in-Geschäften, d.h. in der Kombination mit Speditionsleistungen wie der Auswahl der Wagen und der Traktionäre (Fracht-/Carriermanagement) eingesetzt.

*Flottenmanagement:* Flottenmanagement ist die Verwaltung fremder Wagenflotten und umfasst zum Beispiel Mietvertragsbetreuung, Instandsetzungsmanagement und Disposition der Wagenflotten. Dieses Management kundeneigener Flotten erfolgt teils auf Basis eines Kommissionsgeschäfts, bei dem Kunden alle Kosten der Einzelleistungen im Rahmen der Verrechnung offengelegt werden (sogenannte open-book-Kalkulation). Insbesondere Unternehmen der chemischen Industrie sind an diesem Geschäftsmodell interessiert, da sie auf diese Weise Verwaltung und Betrieb ihrer Flotten auslagern und gleichzeitig die Kontrolle über die Kostenentwicklung behalten können.

*Transportsteuerung:* Im Geschäftsbereich Schienenlogistik bietet die VTG-Gruppe des Weiteren die Transportsteuerung an. Die VTG-Gruppe plant, disponiert und überwacht im Rahmen der Transportsteuerung die Transporte mit der eigenen angemieteten oder fremden Wagenflotte. Hier stellt die Möglichkeit zur stetigen Optimierung des Wageneinsatzes mit einer durchgehenden Nachverfolgung der transportierten Güter (Tracking & Tracing) einen Wettbewerbsvorteil der VTG-Gruppe dar. In einem eigenständig entwickelten Servicecenter nimmt die VTG-Gruppe die eisenbahnbetriebliche Abwicklung der Ganzzugaufträge vor, für die Kunden teilweise eigene Eisenbahngüterwagen zur Verfügung stellen. Das Servicecenter ist für die Auftragsannahme, -planung und -durchführung mit verschiedenen Traktionären für Ganzzüge verantwortlich. Die Transportsteuerung durch die VTG-Gruppe hebt sich nach Auffassung der Gesellschaft insgesamt durch gute Information und Betreuung der Kunden, eine hohe Zuverlässigkeit sowie Pünktlichkeit in der Auftragserfüllung vom Wettbewerb ab.



*Logistikkonzepte:* Die VTG-Gruppe stellt für ihre Kunden schienenorientierte Logistikleistungen und -ketten zusammen. Dies umfasst zum Beispiel die Organisation und Durchführung von verkehrsträgerübergreifenden Transporten, d.h. Schienentransporte in Verbindung mit beispielsweise Umladungen auf Binnenschifffahrt oder die Organisation von Drehgestellwechseln oder Umladungen an den Übergängen von der Normalspur zur Breitspur. Regional werden ebenfalls Zollabwicklungen, Containerverschiffungen und Straßenverkehre angeboten.

#### *Kunden*

Zum Kundenstamm der VTG-Gruppe im Bereich Schienenlogistik gehören vorwiegend Unternehmen der Chemie- und Mineralölindustrie, mit denen oft schon langjährige Geschäftsbeziehungen bestehen. Aufträge vergeben diese Kunden häufig im Wege regelmäßiger Ausschreibungen. In den vergangenen Jahren konnte die VTG-Gruppe vor allem mit ihrem speditionellen Angebot neue Kunden aus anderen Industriezweigen hinzugewinnen. Die Kundenstruktur unterscheidet sich dabei insgesamt von derjenigen im Geschäftsbereich Waggonvermietung dadurch, dass die zehn wichtigsten Kunden im Geschäftsbereich Schienenlogistik für 62 % des Umsatzes verantwortlich sind. Die VTG-Gruppe hat in diesem Geschäftsbereich insgesamt ca. 100 Kunden.

#### *Vertrieb*

Die Gesellschaft vermarktet ihre speditionellen Leistungen im Geschäftsbereich Schienenlogistik europaweit über neun Standorte konsolidierter und nichtkonsolidierter Gesellschaften in sieben europäischen Ländern. Der Vertrieb ist organisatorisch eng mit der operativen Abwicklung der Verkehre verknüpft. In Frankreich und Spanien besteht die Besonderheit, dass die Speditionsleistungen dort grundsätzlich nur zusammen mit der Anmietung von Eisenbahngüterwagen aus der Flotte der VTG-Gruppe durch eine Abteilung der dortigen Landesgesellschaft des Geschäftsbereichs Waggonvermietung und nicht durch eine eigene (Speditions-) Gesellschaft erbracht werden.

### ***Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik***

#### *Überblick*

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik bietet die VTG-Gruppe weltweite intermodale Transport- und Logistikdienstleistungen für den Transport flüssiger und temperaturgeführter Produkte aus den Bereichen Chemie, Mineralöl und Druckgas in Tankcontainern an. Der Transport wird von der VTG-Gruppe organisiert, durchgeführt und überwacht. Tankcontainer werden üblicherweise mit Produkten der Chemie- und Mineralölindustrie beladen und können von verschiedenen Verkehrsträgern wie Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen oder Schiffen transportiert werden. Sie ermöglichen somit einen nahtlosen, nicht schienengebundenen Haus-zu-Haus-Verkehr von der Produktion bis zum Verbraucher. Dabei dient der Container gegebenenfalls sogar als Zwischenlager. Tankcontainer verursachen geringere Umschlag- und Umladekosten, da nicht das im Tankcontainer beförderte Gut sondern nur der Container als Ganzes umgeschlagen oder umgeladen werden muss. Gleichzeitig können insbesondere Gefahrgüter mit Tankcontainern sicher für die Umwelt transportiert werden, da die Gefahren beim Umladen und Umschlag wie zum Beispiel Fehler bei der Befüllung bzw. Umfüllung von Gasen von einem Transportbehälter zum anderen minimiert werden. Außerdem ersetzen Tankcontainer vermehrt zweiachsige Kesselwagen, da sie kostengünstiger einzusetzen sind.

Mit dem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik erzielte die VTG-Gruppe im Jahr 2006 einen Umsatz von EUR 114,5 Mio., ein EBIT von EUR 2,4 Mio. und ein EBITDA von EUR 6,1 Mio. 64 % des Umsatzes wurden durch innereuropäische Verkehre erwirtschaftet. Intrakontinentale Verkehre trugen 28 %, innerasiatische Verkehre 4 % und inneramerikanische Verkehre 1 % zum Umsatz bei (jeweils ohne Umsätze aus Tankcontainervermietung). Der Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik erwirtschaftete mit einem Außenumsatz von EUR 113,1 Mio 22 % des Gruppenumsatzes und trug zum EBITDA aller Geschäftsbereiche (ohne Überleitung in der Segmentierung) 5 % bei.

#### *Strategie*

Die VTG-Gruppe setzt im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik die mit dem im Jahr 2005 abgeschlossenen Restrukturierungsprogramm eingeschlagene Strategie fort. Zentrale Elemente dieser Strategie sind:

- Verstärkter Schwerpunkt auf anspruchsvollen spezialisierten Logistikprojekten

Der VTG-Gruppe ist es bereits gelungen, sich erfolgreich als anerkannter Partner bei der Konzeption und Durchführung anspruchsvoller spezialisierter Logistikprojekte zu positionieren. Sie ist bestrebt, diese



Präsenz weiter auszubauen. Bei solchen Projektgeschäften stellen die Leistungen der VTG-Gruppe einen Teil der Gesamtstrategie von Unternehmen des produzierenden Gewerbes zum An- und Abtransport von Gütern dar. Die VTG-Gruppe erwartet, dass sich kundenseitig der Trend zur Auslagerung von Logistikaktivitäten fortsetzt, so dass die Nachfrage nach spezialisierten Logistikprojekten entsprechend ansteigt. Die Stärke der VTG-Gruppe ist es nach eigener Einschätzung insbesondere, zusammen mit ihren Kunden aus der chemischen Industrie Lieferketten und andere Strategien zu entwickeln und durchzuführen, mit denen diese Unternehmen die kostenintensive Lagerung ihrer Produkte vermeiden können. Die VTG-Gruppe stellt ihren Kunden für diesen „just-in-time“ An- und Abtransport Tankcontainer mit der jeweils erforderlichen technischen Ausrüstung in engen Zeitfenstern zur Verfügung. Durch diese enge Anbindung an die chemische Industrie strebt die VTG-Gruppe an, die Auslastung ihrer Tankcontainer weiter zu erhöhen, deren Einsatz noch besser zu planen und die Kundenbeziehungen zu intensivieren. Ziel der VTG-Gruppe ist es, durch solche Projektgeschäfte langfristiger, schwer austauschbarer Partner der chemischen Industrie zu werden. Wegen dieser Vorteile des Projektgeschäfts rechnet sich die VTG-Gruppe zudem eine geringere Anfälligkeit für Preisdruck und damit höhere Margen aus.

- Partizipation an dem guten Wachstum in Osteuropa und im asiatisch-pazifischen Raum

Die VTG-Gruppe ist bestrebt, noch stärker von dem guten Wachstum der Märkte in Osteuropa und des asiatisch-pazifischen Raums und der entsprechend wachsenden intermodalen Transportströme zu profitieren. Tankcontainer eignen sich besonders gut für den Einsatz in diesen Märkten, da Güter mit verschiedenen Transportmitteln über lange Distanzen, teilweise auf dem Seeweg, zu Standorten transportiert werden müssen, die oft noch keinen Gleis- oder Pipelineanschluss haben. Daneben bieten sich Tankcontainer auch für den Transport von Gütern innerhalb dieser Märkte an, da auf diese Weise auch mittelgroße Frachtmengen effizient transportiert werden können. Des Weiteren können in diesen Märkten neue Logistikstrategien zur Einbindung von Tankcontainern in die Logistikketten von Kunden entwickelt werden, wodurch sich die VTG-Gruppe eine geringere Preisanfälligkeit erhofft. Die VTG-Gruppe hat bereits eine gute Ausgangsposition aufgebaut, um an diesem Wachstum durch ein ausgedehntes Netzwerk lokaler qualifizierter Partner im asiatisch-pazifischen Raum und durch sichere Transportrouten nach Russland zu partizipieren.

- Partizipation an dem Wachstum des innereuropäischen Marktes für intermodale Transporte

Die Tankcontainer der VTG-Gruppe sollen verstärkt als Alternative zu Lastkraftwagen für den innereuropäischen Gütertransport vermarktet werden. Der Straßengüterverkehr leidet unter wachsendem Verkehrsaufkommen, regulatorischen Beschränkungen wie Maut oder Fahrzeitenregelungen und unter Umweltproblemen wie Schadstoffausstoß. Angesichts dieser Nachteile des Straßengüterverkehrs sieht die VTG-Gruppe den intermodalen Transport mit Tankcontainern als attraktive Alternative, durch die sie verstärkt neue Kunden und Marktanteile gewinnen möchte. Weiteres Wachstum dieses Marktes erwartet sich die VTG-Gruppe auch von den Bestrebungen der Regierungen der EU-Mitgliedstaaten, umweltfreundliche Transportlösungen zu fördern, um so den Ursachen des Klimawandels entgegenzuwirken. Durch kundenorientierte Angebote für intermodale Transporte sieht sich die VTG-Gruppe sehr gut positioniert, von diesem erwarteten Wachstum profitieren und ihre Marge bei der innereuropäischen Logistik trotz vorhandenen Wettbewerbs steigern zu können.

- Knüpfen strategischer Allianzen

Die VTG-Gruppe beabsichtigt, künftig vermehrt strategische Allianzen mit unabhängigen Logistikdienstleistern oder auch mit Wettbewerbern einzugehen, um das spezifische Angebot im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik durch weitere Leistungen (zum Beispiel Verzollung, LKW-Kapazitäten) sinnvoll zu ergänzen. Derartige Allianzen hat die VTG-Gruppe bereits in Finnland und Norwegen mit einem europäischen Wettbewerber sowie mit einem unabhängigen US-amerikanischen Logistikdienstleister für Lieferketten der chemischen Industrie geknüpft. Daneben werden derzeit Verhandlungen mit einem chinesischen Logistikdienstleister hinsichtlich der Errichtung einer Infrastruktur für den Transport von Gütern auf der Straße und auf See geführt. Mit solchen Allianzen plant die VTG-Gruppe, ihre Tankcontainer und weitere Dienste weltweit anzubieten und zu vermarkten, ohne sich allein den Risiken aus dem Aufbau eines eigenen weltumspannenden Vertriebsnetzes auszusetzen. Überdies kann die VTG-Gruppe durch strategische Allianzen auf fremden Märkten präsent sein, deren Besonderheiten ihre dort oft schon langjährig tätigen Partner besser kennen, wodurch die Erschließung solcher Märkte erleichtert wird. Strategische Allianzen sind zudem für die angestrebte höhere Auslastung der Tankcontainerflotte wegen der Möglichkeit des Einsatzes von Tankcontainern außerhalb der Hauptgeschäftsfelder und -märkte des

Geschäftsbereichs Tankcontainerlogistik bedeutsam. Darüber hinaus soll die Zusammenarbeit mit großen Logistikdienstleistern außerhalb des Tankcontainermarktes durch Nachfragebündelung zu verbesserten Einkaufskonditionen, insbesondere bei Seefrachten, führen.

### *Leistungen und Produkte*

#### ***Transportleistungen***

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik übernimmt die VTG-Gruppe die Organisation, Durchführung und Überwachung des weltweiten Transports in Tankcontainern von als Gefahrgut deklarierten Flüssigchemikalien oder unter Druck verflüssigten Gasen vornehmlich für Unternehmen der chemischen Industrie (Speditions- und Logistikgeschäft). Den einzelnen Transportaufträgen liegen regelmäßig geringere Bestellmengen zugrunde als zum Beispiel beim Einsatz von Kesselwagen, Tankschiffen oder Pipelines.

Transporte innerhalb Europas, die sich der Transportmittel Lastkraftwagen, Bahn, Binnenschiff und Seeschiff (Küstenschiffahrt) bedienen, bilden das Hauptgeschäft des Geschäftsbereichs Tankcontainerlogistik und werden durch Überseetransporte in alle Welt ergänzt. Den Schwerpunkt der Überseetransporte bilden dabei Transporte in den und innerhalb des asiatisch-pazifischen Raums sowie nach Nordamerika. Die VTG-Gruppe erschließt sich zudem neue Märkte. So hat der frühzeitige Einstieg in die ost- und südosteuropäischen Entwicklungsmärkte der VTG-Gruppe nach Ansicht der Gesellschaft eine bedeutende Position insbesondere in Russland und der Türkei gesichert.

Die VTG-Gruppe organisiert die gesamte Transportkette vom Standort des Kunden bis zum Verbraucher im nahtlosen Haus-zu-Haus-Verkehr ohne Umschlag des Produktes unter Nutzung aller dem Transportweg angemessenen Verkehrsträger. Abhängig von den Produkteigenschaften und den Anforderungen des Kunden an zuverlässige und regelmäßige Gestellung bestimmter Ausstattungstypen, werden Einzelaufträge von einem Ort zum anderen (spot-Transporte), Einzeltransporte mit Leerrückführung zum Ausgangsort (roundtrip-Transporte) und Transporte mit bestimmten Containern, die nach jedem Auftrag leer an den Ausgangsort zurückgeführt und dort in der Regel ohne vorherige Reinigung wieder beladen werden (sogenannte dedicated Transporte), durchgeführt. Nach Bedarf stellt die VTG-Gruppe dem Absender oder dem Empfänger Tankcontainer auch als kurzfristige Zwischenlager zur Verfügung.

#### ***Zusatzleistungen***

Daneben verwaltet die VTG-Gruppe in diesem Geschäftsbereich Tankcontainerflotten von Kunden und bietet die Steuerung der Lieferketten (Supply-Chain-Management-Konzepte) an. Zudem vermietet die VTG-Gruppe Tank- und Gascontainer, insbesondere solche, die speziell nach Kundenvorgaben angefertigt wurden.

#### ***Containerflotte***

Die VTG-Gruppe bietet ihren Kunden verschiedene Typen von Tankcontainern an, die sich im Wesentlichen durch Ausstattung, Größe und zulässiges Zuladegewicht unterscheiden. Die VTG-Gruppe mietet die überwiegende Zahl dieser Tankcontainer an. Im Rahmen der Restrukturierung des Tankcontainergeschäfts verringerte sich die Containerflotte von ca. 6.300 im Jahr 2004 auf derzeit ca. 4.700 Einheiten.

Neben Standardcontainern und den im Europa-Bereich eingesetzten sogenannten SWAP-Containern, betreibt die VTG-Gruppe auch eine große Flotte von Spezialcontainern, die über Elektroheizung verfügen, um sensible Produkte auch auf Überseetransporten bei gleich bleibenden Temperaturen transportieren zu können. Darüber hinaus umfasst die Flotte eine Anzahl von Gascontainern und Mehrkammercontainern.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die verschiedenen von der VTG-Gruppe eingesetzten Tankcontainer zum 31. Dezember 2006:

<u>Containertyp</u>	<u>Anzahl im Bestand</u>
Standardtankcontainer .....	2.869
Tankcontainer mit Elektroheizung .....	768
SWAP-Tankcontainer .....	618
Gastankcontainer .....	244
Mehrkammercontainer .....	35
Sonstige .....	164
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>4.698</u></b>

Weniger als 45 % der Tankcontainer in der Flotte sind älter als 10 Jahre. Das Gesamtdurchschnittsalter der Tankcontainer beträgt 9,9 Jahre.

#### *Kunden*

Zu den Kunden der VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik gehören viele der großen Unternehmen der chemischen Industrie. Der Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik hatte 2006 insgesamt ca. 900 Kunden, von denen die zehn Hauptkunden für 46 % der Umsätze des Geschäftsbereichs verantwortlich waren. Der größte Einzelkunde erzeugte 14 % der Umsätze des Geschäftsbereichs.

#### *Vertrieb*

Die Gesellschaft ist im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik weltweit mit acht Standorten konsolidierter und nichtkonsolidierter Gesellschaften in sechs Staaten sowie mit 28 Fremdagenten tätig. Schwerpunkte der Tätigkeit sind in Europa die Achse Deutschland — Benelux — Großbritannien, Skandinavien, Finnland, Italien, die GUS-Staaten und der Balkan sowie im Überseebereich die USA, Mittel- und Südamerika, Südostasien und Fernost. Für den Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik unterhält die VTG-Gruppe Vertriebsbüros in Hamburg, Mutterstadt, Duisburg, Rotterdam, Niederlande, Helsinki, Finnland, Uggiate, Italien, West Chester, USA, und Singapur. In anderen internationalen Hafenstädten und Güterumschlagszentren ist sie durch oft exklusiv für sie handelnde Frachtagenten vertreten.

### **INFORMATIONSTECHNOLOGIE**

Die VTG-Gruppe wendet für die interne Verwaltung (zum Beispiel Finanzen und Rechnungswesen, Controlling und Lohnbuchhaltung) Standardsoftware namhafter Hersteller wie SAP, IBM oder EASY an. Diese Software wird jeweils an die Anforderungen der VTG-Gruppe entsprechend angepasst. Für operative Kernprozesse setzt die VTG-Gruppe eigenentwickelte oder von spezialisierten Herstellern entwickelte Software ein.

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung wird die mehrsprachige, eigenentwickelte Großrechneranwendung „KEDI“ als operative Software europaweit eingesetzt. Wegen unterschiedlicher nationaler Besonderheiten in der Waggonvermietung in Spanien und Großbritannien verarbeitet KEDI allerdings keine Daten für diese Märkte. Mit diesen Ausnahmen werden somit fast alle betriebswirtschaftlichen und technischen Prozesse und Daten der Waggonvermietung und des Wagenparks in der Gruppe einheitlich online bereitgestellt und verarbeitet. Zusätzlich stehen Kunden und Partnern ausgewählte Daten aus dem Bereich der Waggonvermietung über eine internetbasierte Portalanwendung (K-Portal) zur Verfügung.

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik überführt die VTG-Gruppe die derzeit genutzte Fremdsoftware in eine neue operative Eigenentwicklung („its4rail.logistics — IT services for rail, Modul Logistik“), die sich neben ihrer hohen Flexibilität, Integrationsfähigkeit und Benutzerfreundlichkeit durch eine moderne IT-Architektur auszeichnet. Letztere bildet die zentrale Entwicklungs- und Integrations-Plattform für alle weiteren Softwareentwicklungsprojekte innerhalb der VTG-Gruppe.

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik setzt die VTG-Gruppe das Abwicklungs- und Abrechnungssystem „Monitor“ ein. Monitor ist ein Standardprodukt, das an die Bedürfnisse der VTG-Gruppe angepasst wurde. Es ermöglicht den Auftragsverlauf, den Abrechnungsstatus, die aktuellen und historischen Aufenthaltsorte sowie die Ergebnisbeiträge aller in der Flotte befindlichen Container zentral und online zu überwachen.

Der Großteil der IT-Systeme wird in den Rechenzentren am Hauptsitz Hamburg betrieben und verwaltet. Die einzelnen Repräsentanzbüros und Frachtagenten sowie die Kunden können jedoch über Intranet bzw. Extranet auf die Systeme zugreifen, soweit deren Leistungen jeweils für sie bestimmt sind. Die Integration und Kompatibilität der prozessübergreifenden Daten zwischen den einzelnen administrativen und operativen IT-Systemen wird innerhalb der VTG-Gruppe durch einen gruppenweiten Enterprise Service Bus (ESB) als zentrale Datendrehscheibe sichergestellt. Die VTG-Gruppe verfügt über ein geschütztes Gruppennetzwerk. Dieses ist nach Ansicht der VTG-Gruppe durch technisch führende und stets aktuelle Sicherheitsstandards gegen unberechtigte Zugriffe Dritter bzw. technische Angriffe (zum Beispiel Viren) geschützt. Die VTG-Gruppe verfügt über ein mit den Standards des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnologie (BSI) konformes Notfallkonzept, das für die einzelnen Systeme abhängig von ihren Verfügbarkeitsanforderungen angemessene Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Betriebsunterbrechungen vorsieht. Die VTG-Gruppe betreibt daher zur Sicherheit ein räumlich getrenntes Ausweichrechenzentrum.

## **BESCHAFFUNG / EINKAUF / MATERIALAUFWAND**

Für die VTG-Gruppe sind im Geschäftsbereich Waggonvermietung neue Eisenbahngüterwagen, Komponenten und sonstige Ersatzteile sowie Instandhaltungsleistungen die wichtigsten einzukaufenden Güter und Dienstleistungen. In den Geschäftsbereichen Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik bestehen weitere Besonderheiten in der Beschaffung. Die Beschaffung all dieser Güter und Dienstleistungen ist hierbei unterschiedlich geregelt.

### ***Beschaffung im Geschäftsbereich Waggonvermietung***

#### *Beschaffung von Eisenbahngüterwagen aus Neubau*

Die Beschaffung neuer Eisenbahngüterwagen im Geschäftsbereich Waggonvermietung erfolgt für die gesamte Gruppe zentral im Bereich Technik und Beschaffung in Hamburg. Die VTG-Gruppe nutzt dazu Ausschreibungen mit allen europäischen Wagenherstellern, die derzeit Eisenbahngüterwagen für das europäische Normalspurnetz liefern können. Dadurch soll größeren Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern vorgebeugt werden. Dennoch bestehen für bestimmte Wagentypen zur Zeit nur sehr begrenzte Beschaffungsmöglichkeiten aufgrund technischer, qualitativer und zulassungsspezifischer Rahmenbedingungen. Die VTG-Gruppe beabsichtigt daher, weitere Hersteller zu finden bzw. vorhandene dazu zu veranlassen, in neue Produktsegmente einzusteigen (siehe „Risikofaktoren — Unternehmensbezogene Risikofaktoren“).

#### *Beschaffung von Komponenten und sonstigen Ersatzteilen*

Radsätze sind die mit Abstand wichtigsten Ersatzteile im Geschäftsbereich Waggonvermietung. Radsätze werden daher künftig zentral (Ausnahmen bilden derzeit noch Spanien und Großbritannien) für die Gruppe durch den Bereich Technik und Beschaffung in Hamburg beschafft, soweit es um Neuteile geht. Dadurch beabsichtigt VTG, Einsparungen durch Großeinkäufe zu realisieren. Radsätze sind aufgrund einer sehr hohen weltweiten Nachfrage sehr teuer geworden. Es muss derzeit mit Lieferzeiten von bis zu 9 Monaten gerechnet werden. Die wenigen Produzenten mit Sitz in der EU sind nicht in der Lage, die Nachfrage zu befriedigen. Die VTG-Gruppe hat deshalb Kontakt zu russischen und ukrainischen Herstellern aufgenommen, wohl wissend, dass dort noch erhebliche Qualitätsprobleme bestehen. Es besteht allerdings die Möglichkeit, abgefahrene Radsätze mit neuen Rädern zu versehen. Auch dies wird, sofern in einzelnen Ländern nicht Genehmigungsprobleme dagegen sprechen, zentral durch die Materialwirtschaft in Hamburg gesteuert.

Bestimmte Spezialteile und Komponenten werden von der VTG-Gruppe vorgehalten. Die Beschaffung dieser Teile erfolgt zentral durch den Bereich Technik und Beschaffung in Hamburg (Ausnahmen bilden wiederum Spanien und Großbritannien). Zudem hat die VTG-Gruppe gruppeneigene und externe Reparaturwerke veranlasst, Ersatzteile insbesondere für das Untergestell zu bevorraten.

#### *Verträge mit Reparaturwerkstätten über Instandhaltungsarbeiten*

Die VTG-Gruppe hat im Geschäftsbereich Waggonvermietung mit einer Vielzahl privater Werkstätten in verschiedenen europäischen Ländern insbesondere Rahmenverträge abgeschlossen. Diese Verträge haben vornehmlich Revisionen oder Kesselprüfungen sowie Reparaturleistungen zum Gegenstand. Bei der Vertragsvergabe wird teilweise mit Ausschreibungen gearbeitet. Die meisten dieser Verträge schließt der Bereich Technik und Beschaffung zentral von Hamburg aus ab. In einigen Ländern (Frankreich, Großbritannien, Spanien) finden nach Abstimmung mit der Hamburger Zentrale direkte Verhandlungen der Landesgesellschaften mit Werkstätten statt. Die VTG-Gruppe plant, auch für diese Länder die Verträge künftig zentral abzuschließen. Ähnliches gilt für Verträge mit Abstellplätzen und mit Prüforganisationen.

Für sogenannte Unterwegsreparaturen ist die VTG-Gruppe nicht zwingend auf Verträge mit Reparaturwerkstätten angewiesen. Im Rahmen des multilateralen „Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Waggons“ (AVV) sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Vertragsparteien sind, unter anderem verpflichtet, dem Wageneigentümer aufgetretene Schäden an Eisenbahngüterwagen zu melden. Des Weiteren sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen ermächtigt worden, im Rahmen gewisser Größenordnungen eigenständig kleinere Reparaturen in zugelassenen Werkstätten in Auftrag zu geben (siehe zum AVV „*Regulatorisches Umfeld — Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr — COTIF 1999*“).

### ***Beschaffung im Geschäftsbereich Schienenlogistik***

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik kommt zur normalen Beschaffung von Verbrauchsmaterialien auch noch der Einkauf der Traktion, ausländischer Speditionsleistungen und weiterer Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs hinzu, um so dem Kunden ein Komplettpaket für die Spedition seiner Fracht auf der Schiene anbieten zu können. Die VTG-Gruppe unterhält daher auch intensive Beziehungen mit oft regelmäßigem Frachtaufkommen zu Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Ganzzugverkehr kann die VTG-Gruppe dabei unter mehreren Traktionären auswählen, welche die Fracht befördern. Im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr besteht jedoch zum Beispiel eine Abhängigkeit von der Güterbahn der Deutschen Bahn, der Railion Deutschland AG, Mainz, da private Traktionäre noch weniger flexibel und angesichts fehlender Größe logistisch nicht in der Lage sind, einzelne Eisenbahngüterwagen in einen gemischten Zug einzustellen. Um dieser Abhängigkeit entgegenzuwirken, hat die VTG-Gruppe mit der Railion Deutschland AG einen langfristigen Kooperationsvertrag geschlossen, mit dem sie sich die Traktionsleistungen der Railion Deutschland AG sichert (siehe „*Wesentliche Verträge — Kooperationsvertrag mit Railion*“). Eisenbahngüterwagen mietet die VTG-Gruppe im Geschäftsbereich Schienenlogistik höchstens für drei Jahre und in solchen Abständen an, dass sie im Monatsrhythmus bei Nachfragerückgang die angemietete Flotte durch Kündigung verkleinern kann. Daneben hat die VTG-Gruppe gute Beziehungen zu weiteren Anbietern eisenbahntechnischer Dienstleistungen. Insgesamt erfolgt der Einkauf im Geschäftsbereich Schienenlogistik dezentral und wird zentral überwacht.

### ***Beschaffung im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik***

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik mietet die VTG-Gruppe die überwiegende Anzahl der von ihr eingesetzten Tankcontainer von einer Vielzahl von Vermietern an. Sie schließt dazu mit den jeweiligen Vermietern kurz- oder längerfristige Rahmenverträge. Die längerfristigen Rahmenmietverträge haben in der Regel eine Laufzeit zwischen drei und fünf Jahren. Aufgrund von Regelungen in einigen dieser Rahmenmietverträge kann die VTG-Gruppe gegen Zahlung von Zusatzgebühren die Flotte einer geringeren Nachfrage durch Rückgabe anpassen. Zusatzbedarf für Standardcontainer kann zudem am Markt gedeckt werden. Im Übrigen werden Aufträge im Rahmen des Transports der Tankcontainer an eine Vielzahl von Subunternehmern (Bahnen, Reeder, LKW-Unternehmer, Depots) ohne langfristige Vertragsbindung vergeben. Dies geschieht unter Berücksichtigung von Qualitäts- und Preisgesichtspunkten.

### ***Einkauf von IT-Produkten und IT-Dienstleistungen***

Der IT-Einkauf wird zentral vorgenommen und nutzt den zentral vorgegeben Warenkorb für Hard- und Software sowie Rahmenverträge mit den großen Herstellern (HP, IBM, Microsoft, Citrix) aus. IT-Dienstleistungen werden ebenfalls zentral eingekauft.

## **FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG**

Die VTG-Gruppe unterhält selbst keine Forschungs- und Entwicklungsabteilungen. Im Bereich der IT-Systeme entwickelt die VTG-Gruppe jedoch durch ihre zentrale IT-Abteilung eigene Systeme oder passt Systeme großer Softwarekonzerne an ihre Bedürfnisse an. Beispiele hierfür sind das KEDI-System sowie die its4rail-Anwendungsarchitektur (siehe „*Informationstechnologie*“).

Daneben ist die VTG-Gruppe ein wichtiger Partner der Waggonhersteller bei der Entwicklung neuer Wagentypen oder Sicherheitseinrichtungen für Eisenbahngüterwagen. Die VTG-Gruppe legt dabei für die Entwicklungen und neuen Konzepte in der Regel die Anforderungen fest, die neue Eisenbahngüterwagen zu erfüllen haben. Die genaue technische Ausgestaltung obliegt externen Anbietern wie den Wagen- oder Armaturenherstellern. Beispielsweise entwickelte die VTG-Gruppe das Sicherheitskonzept des CPR-Kesselwagens (Crash Protected Rail Tank Car) mit. Ebenfalls hat sich die VTG an dem CeSa-Projekt beteiligt, ein Forschungsvorhaben der ALSTOM LHB, das der Sicherheit des Transportes mit Eisenbahnkesselwagen dient. Außerdem entwickelt die VTG-Gruppe zusammen mit ausgewählten Fertigungsbetrieben Spezialarmaturen für



Eisenbahnkesselwagen, Tankcontainer oder Straßenfahrzeuge. Bei Kesselwagenarmaturen erfolgten beispielsweise Weiterentwicklungen in Zusammenarbeit mit einem bedeutenden deutschen Armaturenhersteller.

## GEWERBLICHE SCHUTZRECHTE

Die VTG-Gruppe schützt ihre Unternehmensdachmarken, die Marken ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften durch Registrierung in allen wichtigen Märkten Europas und in Einzelfällen in weiteren Ländern. Zu den geschützten Bild- und Wortmarken gehören unter anderen VTG, Transpetrol, TRANSWAGGON, VOTG und its4rail.

Die VTG-Gruppe hat rund 100 Internetdomänen für sich registriert, wovon die wichtigsten www.vtg.de, www.vtgrail.com, www.transpetrol.de, www.transwaggon.de und www.votg.de sind.

Die VTG-Gruppe ist Lizenznehmer für die von ihr verwendeten Softwareprodukte. Weitere Lizenzen außer den Softwarelizenzen besitzt die VTG-Gruppe nicht. Die VTG-Gruppe selbst vergibt außerhalb der Gruppe keine Lizenzen.

Die VTG-Gruppe verfügt über keine nennenswerten Patente und ist auch nicht von Patenten Dritter abhängig. Soweit die VTG-Gruppe mit externen Anbietern neue Konstruktionen für Güterwagen entwickelt, ist sie bestrebt, dieses Know-How durch Geheimhaltungsvereinbarungen mit diesen Anbietern zu schützen. Ein Schutz gegen Plagiate durch Wettbewerber besteht aber nicht.

## MITARBEITER

Die folgenden Tabellen zeigen die Verteilung der Mitarbeiter der VTG-Gruppe auf konsolidierter Basis nach Regionen, Aktivitäten und nach Arbeitnehmergruppen (nach Köpfen zum 31. Dezember bzw. 31. März). Seit dem 31. März 2007 haben sich keine wesentlichen Änderungen in der Mitarbeiterzahl ergeben.

### *Regionale Verteilung der Mitarbeiter*

	<u>Zum 31. Dezember</u>			<u>Zum 31. März</u>
	<u>2004*</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Deutschland . . . . .	378	508	499	488
Europa (einschließlich Deutschland) . . . . .	502	809	795	780
Nordamerika . . . . .	—	—	—	—
Asien, Afrika, Australien . . . . .	—	—	—	—
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b><u>502</u></b>	<b><u>809</u></b>	<b><u>795</u></b>	<b><u>780</u></b>

### *Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen und Aufgaben*

	<u>Zum 31. Dezember</u>			<u>Zum 31. März</u>
	<u>2004*</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
<b>Geschäftsbereich Waggonvermietung . . . . .</b>	<b>219</b>	<b>524</b>	<b>514</b>	507
<i>Davon in der Vermietung . . . . .</i>	217	213	208	205
<i>Davon in den Eisenbahnreparaturwerken . . . . .</i>	2	311	306	302
<b>Geschäftsbereich Schienenlogistik . . . . .</b>	<b>69</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	76
<b>Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik . . . . .</b>	<b>91</b>	<b>88</b>	<b>92</b>	91
<b>Zentralbereich . . . . .</b>	<b>123</b>	<b>120</b>	<b>111</b>	106
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b><u>502</u></b>	<b><u>809</u></b>	<b><u>795</u></b>	<b><u>780</u></b>

### **Mitarbeiter nach Arbeitnehmergruppen**

	<u>Zum 31. Dezember</u>			<u>Zum 31. März</u>
	<u>2004*</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Angestellte .....	463	522	521	514
Gewerbliche .....	10	255	248	242
Auszubildende .....	<u>29</u>	<u>32</u>	<u>26</u>	<u>24</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>502</u></b>	<b><u>809</u></b>	<b><u>795</u></b>	<b><u>780</u></b>

\* In den drei Tabellen sind für das Geschäftsjahr 2004 die Mitarbeiterzahlen und die Mitarbeiterstruktur der VTG-Gruppe Alt wiedergegeben, da die VTG-Gruppe Neu mit der VTG AG als Obergesellschaft erst 2005 entstand. Dies wirkte sich aber nicht als Effekt auf die Mitarbeiterzahlen im Vergleich der Jahre 2005 und 2004 aus, da die Obergesellschaften der VTG-Gruppe Neu im Jahr 2005 selbst keine Mitarbeiter hatten. Der deutliche Anstieg der Mitarbeiterzahl im Vergleich 2004 zu 2005 ist durch die rechtliche Integration der Alstertor-Gruppe mit den Eisenbahnreparaturwerken bedingt.

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2006 60 Personen in nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen der VTG AG beschäftigt. Diese Mitarbeiter sind in den obigen Tabellen nicht berücksichtigt. Von diesen Mitarbeitern der nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind 13 im Geschäftsbereich Waggonvermietung, 11 im Geschäftsbereich Schienenlogistik und 36 im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik tätig. In Nordamerika beschäftigen nichtkonsolidierte verbundene Unternehmen 8 und in Asien 11 Mitarbeiter. Die übrigen Mitarbeiter der nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind in Europa außerhalb Deutschlands beschäftigt.

### **Tarifsituation und Arbeitsniederlegungen**

Die VTG AG gehört in Deutschland dem Arbeitgeberverband Chemie an. Die Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH ist Mitglied im Arbeitgeberverband der Metall- und Elektronikindustrie Köln. Mit Ausnahme von 255 nicht tarifgebundenen Beschäftigten (Stand 31. Dezember 2006) gelten für die VTG-Gruppe die mit den jeweiligen Gewerkschaften ausgehandelten Tarifverträge. Ferner ist die VTG-Gruppe Partei von Betriebsvereinbarungen u.a. für Sozialleistungen/-pläne, die entweder mit den örtlichen Betriebsräten der einzelnen Standorte oder dem Gesamt- bzw. Konzernbetriebsrat ausgehandelt wurden. Aufgrund Nachwirkung einzelner Bestimmungen eines am 23. Februar 2005 abgeschlossenen Firmenverbandstarifvertrags ist bis zum 28. Februar 2009 eine betriebsbedingte Kündigung der tarifgebundenen Arbeitnehmer der Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH ohne Zustimmung des Betriebsrats und der IG Metall ausgeschlossen. Eine Verlängerung des Ausschlusses betriebsbedingter Kündigungen bis zum 30. April 2010 im Rahmen eines neuen Firmenverbandstarifvertrags steht unmittelbar bevor.

In den vergangenen drei Geschäftsjahren kam es bei der VTG-Gruppe zu keinen wesentlichen Arbeitskämpfmaßnahmen, wie etwa Streiks oder Arbeitsniederlegungen. Die VTG-Gruppe verfügt nach eigener Einschätzung über ein gutes Verhältnis zu Arbeitnehmern, Betriebsräten und Gewerkschaften. Dies gilt grundsätzlich auch für das Verhältnis zu den Belegschaftsvertretern bei den Auslandsgesellschaften.

### **Beteiligung der VTG Deutschland GmbH an der VBL**

Die VTG Deutschland GmbH ist aus historischen Gründen als einzige Gesellschaft der VTG-Gruppe Beteiligte der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL). Die VBL ist die größte Zusatzversorgungskasse des öffentlichen Dienstes und gewährleistet den über sie versicherten Arbeitnehmern eine Zusatzversorgung im Wege einer Umlagefinanzierung durch Pflichtbeitragszahlungen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Die VTG Deutschland GmbH kann die Beteiligung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist, und die VBL kann die Beteiligung der VTG bei Vorliegen bestimmter Kündigungsgründe beenden. Ein Kündigungsrecht steht der VBL etwa für den Fall zu, dass ein wesentlicher Teil der bei der VBL pflichtversicherten Arbeitnehmer der VTG Deutschland GmbH, auch im Rahmen gruppeninterner Umstrukturierungsmaßnahmen, auf eine andere Gesellschaft als neuen Arbeitgeber übertragen werden, der nicht an der VBL beteiligt ist (siehe hierzu „Risikofaktoren“). Ein Kündigungsgrund der VBL ist ferner gegeben, wenn die VTG Deutschland GmbH es unterlassen sollte, neu eingestellte Mitarbeiter zur Pflichtversicherung bei der VBL anzumelden. Bei Kündigung des Beteiligungsverhältnisses ist für die aktiven und ehemaligen Mitarbeiter ein stichtagsbezogener Gegenwert in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrags durch die VTG Deutschland GmbH an die VBL zu leisten, der zur Deckung der aus dem Vermögen der VBL weiterhin zu erfüllenden Rentenanwartschaften dient.

Mit dem Ausscheiden der Mitarbeiter des Bereichs Tanklager im Zuge des Verkaufs des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik der VTG AG Alt im Jahr 2004 (siehe hierzu „Wesentliche Verträge —

*Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen*“) ist ein wesentlicher Teil der bei der VBL pflichtversicherten aktiven Mitarbeiter auf einen Arbeitgeber übertragen worden, der nicht an der VBL beteiligt ist. Zur Abwendung einer Kündigung des Beteiligungsverhältnisses durch die VBL zahlte die VTG Deutschland GmbH einen „anteiligen Gegenwert“ zur Abdeckung der Verpflichtungen der VBL gegenüber den betroffenen Mitarbeitern. Aufgrund einer entsprechenden Freistellungserklärung im Zusammenhang mit dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik hat die ehemalige Muttergesellschaft TUI Beteiligungs GmbH diese Zahlung übernommen. Gegen die Berechnung des anteiligen Gegenwertes durch die VBL hat die VTG Deutschland GmbH Einspruch bei der VBL eingelegt und erwägt ferner die Geltendmachung eines möglichen Rückforderungsanspruchs gegenüber der VBL im Klagewege. Weiter ist in diesem Zusammenhang die Geltendmachung einer Nachschussverpflichtung gegenüber der VTG nicht ausgeschlossen. Allerdings besteht seitens der TUI eine Zusage, die VTG Deutschland GmbH von Risiken im Zusammenhang mit dem Ausscheiden der ehemaligen Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik der VTG AG Alt aus der VBL freizustellen.

Neben der Verpflichtung zur Zahlung des Gegenwerts an die VBL, besteht im Fall der Beendigung der Beteiligung der VTG Deutschland GmbH an der VBL gegenüber den pflichtversicherten Mitarbeitern die arbeitsvertragliche Pflicht zum Aufbau einer wertgleichen Zusatzaltersversorgung.

Im laufenden Beteiligungsverhältnis ist die VTG Deutschland GmbH neben der laufenden Beitragszahlung grundsätzlich zur jährlichen Zahlung eines so genannten Sanierungsgeldes an die VBL verpflichtet, das alljährlich unternehmensabhängig neu berechnet wird. Seit einer am 1. Januar 2006 in Kraft getretenen Satzungsänderung wird das Sanierungsgeld auf Basis einer geänderten Berechnungsformel festgelegt. Danach kommt dem jeweiligen Verhältnis von aktiv im Unternehmen Beschäftigten zu Rentnern und vorzeitig ausgeschiedenen Mitarbeitern bei der Festlegung der Höhe des Sanierungsgeldes entscheidende Bedeutung zu. Wegen der Anwendung der neuen Berechnungsformel kommt auf die VTG Deutschland GmbH eine gegenüber dem Zeitraum vor 2006 deutlich gestiegene jährliche Zahlungsverpflichtung zu. Die VTG Deutschland GmbH hat gegenüber der VBL Einspruch gegen die neue Berechnungsformel eingelegt und einen Härtefallantrag zur Begrenzung des Sanierungsgeldes gestellt. Weder über den Einspruch noch über den Härtefallantrag hat die VBL bislang entschieden.

## **RECHTSSTREITIGKEITEN**

Die Gesellschaften der VTG-Gruppe sind im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Parteien von Rechtsstreitigkeiten. Bis auf den nachfolgend beschriebenen sowie die im vorangehenden Unterkapitel „—Mitarbeiter“ dargestellten Einsprüche bei der VBL (anteiliger Gegenwert, Sanierungsgeld) wirken sich keine Rechtsstreitigkeiten, Schiedsverfahren oder staatliche Interventionen, weder einzeln noch insgesamt, wesentlich auf die Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der VTG AG bzw. der VTG-Gruppe aus. Überdies bestanden keine weiteren Rechtsstreitigkeiten, Schiedsverfahren oder staatlichen Interventionen in den letzten zwölf Monaten bzw. es wurden in diesem Zeitraum keine solchen Verfahren abgeschlossen, die sich erheblich auf die Finanzlage oder die Rentabilität der VTG AG bzw. der VTG-Gruppe ausgewirkt haben. Die VTG AG hat mit Ausnahme der nachfolgend beschriebenen sowie der im vorangehenden Unterkapitel „—Mitarbeiter“ dargestellten Einsprüche bei der VBL (anteiliger Gegenwert, Sanierungsgeld) derzeit keine Kenntnis, dass zukünftig Gerichts- oder Schiedsverfahren oder staatliche Interventionen eingeleitet werden können, die sich wesentlich auf die Finanzlage oder die Rentabilität der VTG AG bzw. VTG-Gruppe auswirken könnten.

### ***Spruchstellenverfahren wegen Squeeze-Out***

Im Zusammenhang mit dem Ausschluss der Minderheitsaktionäre (Squeeze-Out) der ehemaligen VTG-Lehnkering AG (heute VTG Deutschland GmbH) sind Gesellschaften der VTG-Gruppe (VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH und VTG Deutschland GmbH) Antragsgegner in einem Spruchstellenverfahren vor dem Landgericht Hamburg. Das Spruchstellenverfahren betrifft die Angemessenheit der Barabfindung für den Ausschluss der Minderheitsaktionäre der VTG-Lehnkering AG aufgrund des Hauptversammlungsbeschlusses vom 30. Oktober 2002. Der Ausschluss wurde am 4. Dezember 2002 in das Handelsregister eingetragen und betraf die Übertragung von 549.951 Aktien auf die damalige Hauptaktionärin, die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH („VTG-GmbH Alt“). Insgesamt 25 ehemalige Aktionäre (Stand per 31. März 2007) der VTG-Lehnkering AG haben gemäß §§ 327 f Abs. 2, 306 AktG a.F. ein Spruchverfahren eingeleitet, um die Angemessenheit der durch die damalige Hauptaktionärin, VTG GmbH Alt, festgelegten Barabfindung in Höhe von EUR 13,16 gerichtlich überprüfen zu lassen. Das Gericht hält diese Überprüfung durch einen gerichtlich bestellten Gutachter für geboten. Gegenwärtig geht es in dem Verfahren um die Auswahl eines neuen Gutachters, nachdem das Gericht die Bestellung des zunächst bestellten Gutachters aufhob. Ein Gutachten wurde noch nicht erstellt. Daher kann die VTG-Gruppe derzeit auch keine Angaben zur möglichen finanziellen Belastung oder der Wahrscheinlichkeit einer Erhöhung der Barabfindung machen.

Sollte rechtskräftig festgestellt werden, dass die im Rahmen des Ausschlusses der Minderheitsaktionäre angebotene Barabfindung nicht angemessen war, könnte dies zu erheblichen Zahlungsansprüchen (zuzüglich Zinsen) der ehemaligen Aktionäre der VTG-Lehnkering AG führen. Solche Zahlungsansprüche würden nicht nur den Antragstellern zustehen, die die Spruchverfahren eingeleitet haben, sondern auch allen außenstehenden (d.h. nicht am Spruchverfahren beteiligten) Aktionären, denen nach ihrem Ausschluss eine Barabfindung gewährt wurde. Rückstellungen hat die VTG-Gruppe nicht gebildet, da die VTG-Gruppe im Rahmen ihres Verkaufs an verschiedene Gesellschaften, die von WL Ross & Co. LLC, New York, USA, kontrolliert wurden, durch die Verkäuferin TUI Beteiligungs GmbH für die finanziellen Belastungen aus dem Spruchstellenverfahren freigestellt worden ist.

## **VERSICHERUNGEN**

Die Gesellschaft hat die ihrer Ansicht nach branchenüblichen und erforderlichen Betriebshaftpflicht- (einschließlich Produkt- und Umwelthaftpflicht-), Kasko-, Verkehrshaftpflicht-, Kredit-, D&O- (Directors' & Officers' Liability Insurance), Vertrauensschaden- sowie Sach-, Betriebsunterbrechungs- und anderen Versicherungen abgeschlossen. Die Versicherungen enthalten in der Regel die jeweiligen Standardhaftungsausschlüsse und branchenüblichen Selbstbehalte. Weitergehende Ausschlüsse oder Summenbegrenzungen für geschäftsübliche Risiken bestehen nach Einschätzung der VTG AG nicht.

Die VTG-Gruppe ist Kunde verschiedener Versicherungsunternehmen und daher nicht von einem Versicherer abhängig. Mit vielen Versicherern arbeitet die VTG-Gruppe schon lange — teilweise seit Jahrzehnten — zusammen. Das Verhältnis zu den Versicherern wertet die VTG AG als positiv. Für die Auswahl der Versicherungen arbeitet die VTG-Gruppe mit einer Gemeinschaft von Maklern zusammen, die im Haftpflichtbereich über besondere Expertise für versicherungsrechtliche Risiken des Schienengüterverkehrs verfügen.

Grundsätzlich schließt die VTG AG die Versicherungen zentral und in eigener Verantwortung als Gruppenversicherung für sich und ihre in- und ausländischen Mehrheitsbeteiligungen ab. Ausnahmen bestehen insoweit, als separate Versicherungen für ausländische Beteiligungen rechtlich vorgeschrieben oder für eine ortsnahe Schadensabwicklung sinnvoll sind. Die TRANSWAGGON-Gruppe und Minderheitsbeteiligungen verfügen über von der VTG AG unabhängige Versicherungsverhältnisse. Für einzelne Versicherungen wie die Betriebshaftpflicht- oder die D&O-Versicherung erstreckt sich der Versicherungsschutz auch auf den Abgebenden Aktionär. Diese D&O-Versicherung hat eine Deckungssumme von EUR 25 Mio., sieht keine Selbstbeteiligung vor und für „outside directorships“ gilt ein Sublimit in Höhe von EUR 5 Mio. (ODL-Klausel). „Outside directorships“ sind Mandate, die versicherte Personen auf Weisung der Versicherungsnehmerin VTG AG oder eines mitversicherten Tochterunternehmens in Organen von externen Unternehmen wahrnehmen.

Die wichtigsten Versicherungen für die VTG-Gruppe sind die Betriebs- und Produkt- sowie die Umwelthaftpflicht-Versicherung. Diese weisen jeweils eine Deckungssumme von insgesamt bis zu EUR 5 Mio. auf. Darüber hinaus bestehen Anschlussdeckungen bis zu EUR 300 Mio. Die für Schäden an den Eisenbahnwagen und Tankcontainern wichtige Kaskoversicherung wird nach Risikogesichtspunkten abgeschlossen und hat nach Auffassung der Gesellschaft ebenfalls eine Deckungssumme, die branchenüblich ist. Die ebenfalls nach Auffassung der Gesellschaft zu branchenüblichen Konditionen abgeschlossene All-Gefahren-Sach- und Betriebshaftpflichtversicherung ist vorwiegend für die drei Eisenbahnreparaturwerke von Bedeutung.

In den vergangenen drei Geschäftsjahren haben Versicherungen der VTG-Gruppe weder eine Schadensregulierung verweigert noch die Prämien wegen Schadensfällen oder einer veränderten Risikobeurteilung erhöht. Die VTG-Gruppe erwartet im Zusammenhang mit dem Börsengang lediglich eine Änderung und Anhebung der Prämien der D&O-Versicherung, da durch die Börsennotierung die Risiken steigen.

## **GRUNDBESITZ UND SACHANLAGEN**

### ***Grundbesitz und Mietobjekte***

Die VTG-Gruppe verfügte zum 31. Dezember 2006 über einen Immobilienbestand mit einem Buchwert von EUR 7,5 Mio. (davon EUR 3,0 Mio. für eine Immobilie in Birmingham, Großbritannien, die verkauft werden soll und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen wird) und einer Gesamtfläche von rund 330.000 m<sup>2</sup>. Die Grundstücke oder grundstücksgleichen Rechte der VTG-Gruppe, auf denen vornehmlich eigene Verwaltungseinrichtungen und Betriebsstätten unterhalten werden, befinden sich derzeit in Deutschland, Frankreich und Großbritannien. Zu den großen Grundstücken zählen die Eisenbahnreparaturwerkstätten in Wesseling (Werk Brühl), Joigny und Libercourt, beide Frankreich, sowie ein Bürogebäude in Birmingham, für das die VTG-Gruppe ein Erbbaurecht hat. Dieses Gebäude soll verkauft werden.

Weiterhin ist die VTG-Gruppe Mieterin eines Wagendepots in Syke bei Bremen, auf dem die VTG-Gruppe mit Zustimmung der Eigentümerin eine Betriebshalle errichtet hat, sowie von Grundstücken und Gebäuden in Europa für zentrale Verwaltungseinrichtungen und Repräsentanzbüros. Darunter fällt auch das Gebäude der Hauptverwaltung der Gesellschaft in Hamburg mit einer Mietfläche von rund 9.100 m<sup>2</sup>.

### ***Sachanlagen***

Neben Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten verfügte die VTG-Gruppe zum 31. Dezember 2006 über Sachanlagen mit einem Buchwert von EUR 607,8 Mio. Diese entfallen zum Großteil (EUR 594,3 Mio.) auf den Wagen- und Containerpark. Dieser steht zu 89 % im Eigentum der VTG-Gruppe und wird zu 11 % im Wege des Finanzierungsleasings als wirtschaftliches Eigentum verbucht.

Die weiteren Sachanlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2006 von EUR 13,5 Mio. betreffen sonstige Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

### ***Belastungen***

Die Grundstücke und weiteren wesentlichen Sachanlagen ohne den Wagenpark waren zum 31. Dezember 2006 im Wesentlichen unbelastet.

## **UMWELT**

Die VTG-Gruppe verfügt über 44 Standorte in 13 Ländern, davon 15 in Deutschland. Darunter befinden sich drei Eisenbahnreparaturwerke in Brühl (Deutschland), Joigny und Libercourt (Frankreich) und ein Güterwagendepot in Syke (Deutschland). Bei den übrigen Standorten handelt es sich im Wesentlichen um gemietete Büroräume und Lagerräume für Ersatzteile.

In allen Ländern, in denen die VTG-Gruppe tätig ist, bestehen umfangreiche Gesetze, andere Rechtsakte, technische Regeln und Standards zum Schutz von Umwelt und Gesundheit. Sie betreffen u.a. die Begrenzung von Luftverunreinigungen und Lärm, Einleitungen in über- und unterirdische Gewässer, sonstige Emissionen in die Umwelt, Anlagen- und Betriebssicherheit, die Erzeugung, Handhabung, Lagerung und den Transport von Gefahrstoffen, die Behandlung und die Verwertung oder Beseitigung von Abfällen sowie die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften am Arbeitsplatz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen und sonstige Vorschriften zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit. Diese Regelungen werden beständig weiterentwickelt und fordern entsprechend einem fortschreitenden Stand der Technik fortdauernd Anpassungs- und Nachrüstungsmaßnahmen bei Anlagen und Betrieb, die mit teilweise erheblichen Investitionen verbunden sein können.

Beispielhaft für eine Risikoerhöhung aufgrund verschärfter Umweltgesetzgebung ist die Richtlinie 2004/35/EG über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden vom 21. April 2004, die von den Mitgliedstaaten der EU bis zum 30. April 2007 umzusetzen ist. Danach obliegen u.a. den Unternehmen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter auf der Schiene transportieren, in nach dem 30. April 2007 eintretenden Gefahren- oder Schadensfällen umfassende Gefahrenabwehr- und Sanierungspflichten, soweit Gefährdungen und Schädigungen des Bodens und der Gewässer und auch der biologischen Diversität (geschützte Arten und natürliche Lebensräume) eintreten. Das Kostenrisiko für diese Unternehmen wird entscheidend von den mitgliedstaatlichen Umsetzungsakten abhängen. Die Richtlinie gestattet den Mitgliedstaaten, die Haftung auszuschließen, wenn der Pflichtige nicht schuldhaft und entsprechend einer Genehmigung oder dem Stand der Technik gehandelt hat. In dem neuen, deutschen Umweltschadengesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 666), das zur Umsetzung dieser Richtlinie in deutsches Recht erlassen wurde, ist diese Haftungsbeschränkung allerdings nicht vorgesehen.

Darüber hinaus ist nicht auszuschließen, dass es etwa durch die geplanten EG-Richtlinien zum Grundwasserschutz und Bodenschutz sowie deren nationale Umsetzung zu weiteren Verschärfungen der Umweltgesetzgebung kommen wird.

Die für den Geschäftsbetrieb der VTG-Gruppe geltenden weit reichenden umweltrechtlichen Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften können an davon betroffenen Standorten Maßnahmen zur Aus- und Nachrüstung von Anlagen erforderlich machen. Sie können ferner dazu führen, dass die VTG-Gruppe Verunreinigungen, Ablagerungen oder sonstige Auswirkungen der Emission von Chemikalien untersuchen, beseitigen oder beschränken muss. Insbesondere Kontaminationen des Bodens und des Grundwassers können zu erheblichen Kosten für Untersuchung und Sanierung führen, unabhängig davon, ob die VTG-Gruppe diese Verunreinigungen verursacht hat.



Der Geschäftsbetrieb der VTG-Gruppe verfügt an allen Standorten über die erforderlichen Genehmigungen und hält die darin enthaltenen Anforderungen sowie die einschlägigen umwelt- und arbeitssicherheitsrechtlichen Vorschriften ein.

Am Standort des vormals der Brambles-Gruppe gehörenden Eisenbahnreparaturwerks Brühl wurden in der Vergangenheit Verunreinigungen von Boden und Grundwasser durch chlorierten Kohlenwasserstoff und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoff (PAK) festgestellt und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden saniert. Ein beträchtlicher Teil des Grundstücks wurde versiegelt. Die Grundwasserüberwachung hat seitdem keine Verunreinigung ergeben. Für den Fall weiterer Sanierungskosten hat die VTG-Gruppe eine Rückstellung in Höhe von EUR 1,279 Mio. gebildet, eventuelle Verpflichtungen sind auch durch eine Bankbürgschaft abgesichert. Weitere Verunreinigungen des Grundstücks sind nicht ausgeschlossen, da es seit langem industriell genutzt wird. Die Behörden verlangen jedoch keine weiteren Untersuchungen.

Am Standort des vormals der Brambles-Gruppe gehörenden Eisenbahnreparaturwerks Joigny sind keine Boden- oder Grundwasserverunreinigungen bekannt, wegen der langjährigen industriellen Nutzung des Grundstücks aber auch nicht ausgeschlossen. Die Behörden verlangen derzeit keine Untersuchungen. Im Rahmen des Erwerbs dieses Grundstücks im Jahr 2002 wurden die potentiellen Sanierungskosten im Rahmen einer worst case-Betrachtung auf höchstens EUR 3,8 Mio geschätzt. Ein Risiko der Verunreinigung des Grundstücks geht möglicherweise auch von zwei benachbarten Grundstücken aus.

Im Rahmen der Erneuerung seiner aus dem Jahr 1983 stammenden und 2002 erweiterten Betriebsgenehmigung, die für Mitte 2007 angekündigt ist, wird das Werk die zur Umsetzung neuer umweltrechtlicher Standards erforderlichen Nachrüstungsmaßnahmen durchführen, insbesondere in Bezug auf die Behandlung von in Tanks enthaltenen Restgasen und die Reinigung von im Produktionsablauf verwendetem Wasser. Hierfür sind für die Jahre 2007-2009 derzeit Investitionen in Höhe von EUR 730.000 vorgesehen.

Das ebenfalls vormals der Brambles-Gruppe gehörende Reparaturwerk in Libercourt befindet sich auf dem Gebiet eines von 1906 bis ca. 1960 betriebenen Kohlebergwerks. Eine Boden- und Grundwasserverunreinigung ist nicht bekannt, wegen der früheren Kohleförderung jedoch nicht ausgeschlossen. Die Behörden fordern keine weitere Untersuchung des Grundstücks. Im Rahmen des Erwerbs des Grundstücks im Jahr 2002 wurden die potentiellen Sanierungskosten im Rahmen einer worst case-Betrachtung auf höchstens EUR 7,5 Mio. geschätzt, hauptsächlich für Bodenaushub an den Orten, an denen sich früher die Kohlensiebmaschinen und Kohlenwäscherei befanden.

In Bezug auf die drei genannten Eisenbahnreparaturwerke haftet die frühere Eigentümerin, die Brambles-Gruppe, aufgrund vertraglicher Vereinbarungen gegenüber der VTG-Gruppe noch bis zum 30. April 2009 für Altlasten, die vor dem 30. April 2002 verursacht wurden. Im Übrigen bestehen aus Sicht der VTG-Gruppe keine Anhaltspunkte dafür, zu konkreten Untersuchungs- oder Sanierungsmaßnahmen herangezogen zu werden.

Am Standort des Güterwagendepots in Syke, wo die VTG-Gruppe Mieterin der genutzten Grundstücke ist, sind keine Altlasten bekannt.

Sollten an weiteren Standorten Verunreinigungen festgestellt werden, kann die VTG-Gruppe auch dort als gegenwärtige Eigentümerin und/oder Nutzerin des jeweiligen Grundstücks zur Sanierung herangezogen werden. Dies kann nach verschiedenen nationalen Rechtsordnungen auch dann der Fall sein, wenn die VTG-Gruppe die Verunreinigungen nicht selbst verursacht hat. Zudem könnten Gesellschaften der VTG-Gruppe als frühere Eigentümer oder Nutzer für die Sanierung bekannter oder in der Zukunft bekannt werdender Boden- oder Grundwasserbelastungen ehemaliger Standorte verantwortlich gemacht werden. Dies gilt unabhängig davon, ob das jeweilige Grundstück noch im Eigentum der VTG-Gruppe steht und ob die Haftung vertraglich, etwa in einem Grundstückskaufvertrag, beschränkt oder ausgeschlossen ist. Schließlich haftet für schädliche Bodenveränderungen auch deren Verursacher, auch wenn dieser nicht zugleich Eigentümer oder ehemaliger Eigentümer des Grundstücks ist.

## WESENTLICHE VERTRÄGE

Nachfolgend werden alle Verträge aufgeführt, die für die Gesellschaft oder eine Gesellschaft der VTG-Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind bzw. in den letzten drei Geschäftsjahren waren.

Nicht aufgeführt sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abgeschlossenen Verträge. Zu diesen zählen insbesondere

- im Geschäftsbereich Waggonvermietung beispielsweise Kaufverträge für neue Eisenbahngüterwagen, Standardleasing- und Mietverträge hinsichtlich der Eisenbahngüterwagen, Lieferverträge mit Lieferanten von Komponenten und Ersatzteilen, Instandhaltungsverträge mit Waggonreparaturwerken sowie Vertriebsverträge mit Frachtagenten und Handelsvertretern;
- im Geschäftsbereich Schienenlogistik beispielsweise Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Kesselwagenmietverträge (mit Gesellschaften des Geschäftsbereichs Waggonvermietung und anderen Anbietern) sowie Verträge mit Reinigungswerken;
- im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik beispielsweise kurzfristige Verträge mit Subunternehmern, wie z.B. LKW-Speditionsunternehmen, Reedereien, Depots, Eisenbahnverkehrsunternehmen. längerfristige Verträge mit Vermietgesellschaften für Tankcontainer sowie Vertriebsverträge mit Frachtagenten und Handelsvertretern.

## FINANZVERTRÄGE

### *Finanzierung der VTG AG — Bankfinanzierung*

Am 14. Dezember 2005 schlossen die heutige VTG AG und mehrere Tochtergesellschaften einen erstrangigen Senior-Kreditvertrag über insgesamt EUR 574,6 Mio. und einen nachrangigen Mezzanine-Kreditvertrag über EUR 25,5 Mio. mit der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG („HVB“) als Konsortialführerin. Als Kreditnehmer und Garanten traten zunächst verschiedene Zweckgesellschaften auf (CE Waggons 1 GmbH, CE Waggons 2 GmbH, CE Waggons 3 GmbH und CE Waggons 4 GmbH). Diese Gesellschaften wurden von dem Abgebenden Aktionär zum Zweck des direkten bzw. indirekten Erwerbs der (damaligen) VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH durch die CE Waggons 2 GmbH, der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH durch die CE Waggons 4 GmbH und von 492 im Eigentum von TUI Beteiligungs GmbH befindlichen Eisenbahngüterwagen durch die CE Waggons 3 GmbH erworben.

Der Abgebende Aktionär stand zu diesem Zeitpunkt im Eigentum dreier Investmentfonds (die „ursprüngliche Investorengruppe“) in Form von Personengesellschaften, deren geschäftsführende Gesellschafter (General Partners) ihrerseits durch WL Ross & Co. LLC kontrollierte bzw. mit dieser verbundene Gesellschaften waren.

Die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag in Höhe von insgesamt EUR 379 Mio. und der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag in Höhe von EUR 25,5 Mio. dienten als Akquisitionskredite zur Finanzierung des Erwerbs der (damaligen) VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH und der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, der durch CE Waggons 3 GmbH erworbenen Eisenbahngüterwagen und für bestimmte im Rahmen der Akquisitionsverträge erworbene Forderungen der damaligen Verkäufer gegen die Zielgesellschaften. Darüber hinaus dienten die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag und der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag zur Finanzierung von Erwerbsnebenkosten von bis zu EUR 39 Mio. und zur Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH und deren Tochtergesellschaften. Unter dem Senior-Kreditvertrag wurden zudem folgende weitere Kreditlinien zur Verfügung gestellt: ein Avalkredit (*Guarantee Facility*) für die (damalige) VTG Aktiengesellschaft in Höhe von EUR 39 Mio., durch den die bestehende Bankgarantie der HVB zugunsten des Versorgungswerks des Bundes und der Länder (VBL) in den Senior-Kreditvertrag einbezogen wurde und der ausschließlich der Refinanzierung dieser damals bestehenden Bankgarantie der HVB diente; eine Investitions-Kreditlinie (*Capex Facility*) in Höhe von EUR 100 Mio. für Investitionen der VTG-Gruppe in Waggons; eine Tranche in Höhe von EUR 6,5 Mio. (*VAT Facility*) zur Zwischenfinanzierung der Umsatzsteuer für eine im Zuge der Akquisition durch Einzelübertragung erworbene Waggon-Flotte; eine revolvingende Betriebsmittellinie (*Working Capital Facility*) in Höhe von EUR 50 Mio.

Zum 31. Dezember 2006 waren der Senior-Kreditvertrag und der Mezzanine-Kreditvertrag mit insgesamt EUR 464,5 Mio. in Anspruch genommen, davon EUR 42,7 Mio. als Avalkredit und EUR 421,8 Mio. als Geldkredite. Die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag sowie der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag wurden bei Vollzug des Erwerbs durch CE Waggons 2 GmbH, CE Waggons 3 GmbH, CE Waggons 4 GmbH, die damalige VTG Aktiengesellschaft (im Rahmen der Einbeziehung der damals bestehenden

Bankgarantie der HVB in den Senior-Kreditvertrag) und die Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH in Anspruch genommen, die VAT Facility unter dem Senior-Kreditvertrag wurde in Höhe von EUR 6,4 Mio. beansprucht. Wegen zwischenzeitlich erfolgter teilweiser Tilgungen betrug die Inanspruchnahme der Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag zum Stichtag 31. Dezember 2006 EUR 212 Mio. (Tranche A1), EUR 107 Mio. (Tranche A2) bzw. EUR 43,7 Mio. (Tranche B). Die VAT Facility wurde vollständig zurückgeführt. Die Inanspruchnahme der Capex Facility betrug zum Stichtag 31. Dezember 2006 EUR 22,1 Mio. Die Inanspruchnahme der Working Capital Facility (einschließlich von darunter in Anspruch genommenen Nebenkreditlinien — *Ancillary Facilities*) betrug zum Stichtag 31. Dezember 2006 EUR 19,1 Mio. Die Guarantee Facility war zu diesem Stichtag weiterhin in voller Höhe in Anspruch genommen. Unter dem Mezzanine-Kreditvertrag waren zum 31. Dezember 2006 einschließlich kapitalisierter Zinsen EUR 27,2 Mio. valutiert. Der Kredit unter dem Mezzanine-Kreditvertrag wurde zum 30. April 2007 in voller Höhe getilgt. Die Refinanzierung des Senior-Kreditvertrags erfolgte durch den neuen Finanzierungsvertrag (siehe „— *Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsengangs*“).

Im Jahr 2006 fanden zwischen den Zweckgesellschaften und den Gesellschaften der VTG-Gruppe und der Alstertor-Gruppe verschiedene Verschmelzungen statt. CE Waggons 4 GmbH (Akquisitionsvehikel für die Alstertor-Gruppe) und CE Waggons 3 GmbH (Akquisitionsvehikel für den Erwerb einer Waggon-Flotte im Wege der Einzelübertragung) wurden auf die (ehemalige) VTG Aktiengesellschaft verschmolzen, die nach Formwechsel heute als VTG Deutschland GmbH firmiert. Die (ehemalige) VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH wurde auf die CE Waggons 2 GmbH verschmolzen, die heute als VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH firmiert. CE Waggons 1 GmbH firmiert nach Formwechsel heute als VTG AG (siehe „*Allgemeine Angaben über die Gesellschaft — Entwicklung und Struktur der VTG Gruppe*“). Damit waren nur noch die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH und die VTG Deutschland GmbH Kreditnehmer (und zugleich Garanten) unter dem Senior-Kreditvertrag. Der Abgebende Aktionär war nicht Partei des Senior-Kreditvertrags.

Die Kreditnehmer und weitere operative Gesellschaften der VTG-Gruppe hatten zur Besicherung der Finanzierung unter dem Senior-Kreditvertrag und auch unter dem früheren Mezzanine-Kreditvertrag neben Garantien dingliche Sicherheiten gestellt. Die dinglichen Sicherheiten umfassten unter anderem Anteilsverpfändungen, Kontoverpfändungen, Globalzessionen (Abtretung sämtlicher Forderungen) und Sicherungsübereignungen. Der Abgebende Aktionär hatte zugunsten der Konsortialbanken ein Pfandrecht an den Geschäftsanteilen der damaligen CE Waggons 1 GmbH bestellt, das dann als Pfandrecht an den Aktien der VTG AG fortbestand. Zwischenzeitlich ist dieses Pfandrecht erloschen (siehe „— *Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsengangs*“). Weiterhin waren als Sicherheiten Geschäftsanteile an weiteren Gesellschaften verpfändet worden, unter anderem an der CE Waggons 2 GmbH, der CE Waggons 3 GmbH, der CE Waggons 4 GmbH, der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, der EVA GmbH, der EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft mbH, der EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs GmbH, der Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung, der EVA Holdings Deutschland GmbH und der VTG AG. Die wesentlichen Gesellschaften der VTG-Gruppe traten dem Senior-Kreditvertrag und — bis zu seiner vollständigen Tilgung — auch dem früheren Mezzanine-Kreditvertrag zudem als Garanten bei (siehe „*Geschäfte und Rechtsbeziehungen mit nahe stehenden Personen — Rechtsgeschäfte mit dem Abgebenden Aktionär*“).

Die Tranchen A1, A2 und B unter dem Senior-Kreditvertrag waren amortisierend, mit Endfälligkeit zum 14. Juni 2015, die übrigen Tranchen waren endfällig zum 14. Dezember 2014 (Guarantee Facility und Working Capital Facility) bzw. am 14. Juni 2015 (Capex Facility). Die Verzinsung bestimmte sich nach Euribor (bzw. für Kredite in anderen Währungen als in Euro, nach Libor) zuzüglich der für die jeweilige Tranche anwendbaren Marge und (von dem Facility Agent nach seiner üblichen Praxis für vergleichbare Transaktionen kalkulierte) regulatorischer Kosten. Für Tranche A1 und die revolvingierende Tranche war eine Reduzierung der Marge vorgesehen, wenn sich während der Laufzeit der Kredite der Verschuldungsgrad im Verhältnis zu EBITDA verglichen mit vorgegebenen Schwellenwerten verringerte. Die Kreditnehmer waren verpflichtet, Zinsrisiken für mindestens 70 % der Tranchen durch Zins-Hedging mit einer Laufzeit bis mindestens Ende 2008 abzusichern. Unter dem Senior-Kreditvertrag waren bestimmte ausgewählte Finanzkennzahlen (Financial Covenants) während der gesamten Laufzeit des Vertrags einzuhalten. So hatte sich VTG AG unter dem Senior-Kreditvertrag verpflichtet, ein jeweils für das Geschäftsquartal definiertes bestimmtes Verhältnis von Cashflow zu Netto-Schuldendienst und ein bestimmtes Verhältnis von konsolidiertem EBITDA zu der gesamten konsolidierten Netto-Zinsbelastung nicht zu unterschreiten. Für das letztgenannte Verhältnis, die so genannte Zinsdeckung, waren über die Vertragslaufzeit ansteigende Schwellenwerte vorgesehen. Ferner hatte die VTG AG dafür Sorge zu tragen, dass ein (ebenfalls für jedes Geschäftsquartal definiertes) bestimmtes Verhältnis von konsolidierten Netto-Finanzverbindlichkeiten zu konsolidiertem EBITDA und ein bestimmtes Verhältnis von konsolidierten

Netto-Finanzverbindlichkeiten zu dem Wert des Sachanlagevermögens nicht überschritten wurden. Für diese Verhältniswerte waren über die Vertragslaufzeit sinkende Schwellenwerte vorgesehen. Schließlich durften die gesamten Investitionen (*Capital Expenditures*) der Gruppe pro Jahr bestimmte, über die Laufzeit des Vertrags sinkende, Schwellenwerte nicht überschreiten. Darüber hinaus galten während der gesamten Vertragslaufzeit Auflagen, die unter anderem die Möglichkeit der VTG AG und ihrer Tochtergesellschaften einschränkten, Sicherheiten an ihrem Vermögen zu bestellen, über Vermögen zu verfügen, Akquisitionen zu tätigen, sich an Joint Ventures zu beteiligen, weitere Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverträgen) einzugehen, Darlehen auszureichen, Garantieverbindlichkeiten einzugehen sich an Umwandlungsvorgängen zu beteiligen oder den Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit zu ändern. Ferner bestanden Einschränkungen für die Ausschüttung von Dividenden. Die einzuhaltenden Finanzkennzahlen und sonstigen Auflagen hatten auf den operativen Gestaltungsspielraum und das Wachstumspotential der Gruppe Einfluss. Dies galt insbesondere für die Zulässigkeit der Aufnahme weiterer Finanzverbindlichkeiten (einschließlich der Anmietung von Anlagevermögen im Rahmen von Finanzierungsleasingverträgen), die sowohl durch die auf den Verschuldungsgrad oder den Schuldendienst abstellenden Finanzkennzahlen als auch die allgemeinen Auflagen zur Begrenzung der weiteren Verschuldung erheblich eingeschränkt war, sowie für die durch feste Beträge beschränkten jährlichen Investitionen. Falls die Finanzkennzahlen oder andere Auflagen nicht eingehalten worden wären und die Kreditgeber nicht auf die Einhaltung der Auflagen verzichtet hätten, hätte dies einen Kündigungsgrund dargestellt, der die Kreditgeber unter anderem zur sofortigen Fälligkeit aller Verbindlichkeiten berechtigt hätte.

Ferner wären die aufgenommenen Kredite beim Eintritt bestimmter anderer vertraglich vereinbarter Umstände mit sofortiger Wirkung zur Rückzahlung fällig gewesen, insbesondere im Fall des Kontrollverlustes der ursprünglichen Investorengruppe über die (heutige) VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, oder im Fall der Veräußerung des gesamten Vermögens der Gruppe oder wesentlicher Vermögensteile. Dasselbe hätte im Fall der teilweisen freiwilligen Rückzahlung der aufgenommenen Kredite durch Aufnahme neuer Fremdverbindlichkeiten, durch Verbriefungstransaktionen oder durch Veräußerung von Gesellschaften der VTG-Gruppe gegolten. Im Fall eines Börsenganges einer Gesellschaft der VTG-Gruppe bzw. einer Holding Gesellschaft der VTG-Gruppe wären die aufgenommenen Kredite unter dem Senior-Kreditvertrag in Höhe des vollen Nettoerlöses des Börsenganges (vorausgesetzt, dass dieser Nettoerlös EUR 15 Mio. überstiegen hätte) vorzeitig zu tilgen gewesen. Der Senior-Kreditvertrag wurde im Rahmen der Neuordnung der Finanzierung der VTG-Gruppe durch den neuen Finanzierungsvertrag abgelöst (siehe „— *Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsengangs*“).

#### ***Finanzierung KR Klostertor Rail GmbH — Bankfinanzierung***

Am 15. September 2006 schlossen die KR Klostertor Rail GmbH als Kreditnehmerin und die DVB Bank AG und die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) als Kreditgeber einen Kreditvertrag über die Gewährung eines Akquisitionskredits zur Finanzierung von 80 % der Kosten für den Erwerb einer Flotte gebrauchter Eisenbahngüterwagen im Betrag von maximal EUR 46 Mio. Mit der DVB Bank AG als Kreditgeberin schloss die KR Klostertor Rail GmbH ferner eine Vereinbarung über einen Überbrückungskredit zur Finanzierung von Umsatzsteuerverbindlichkeiten bis zur Höhe von EUR 17,5 Mio. Der Umsatzsteuer-Überbrückungskredit wurde bereits im Jahr 2006 vollständig getilgt.

Zweck des Akquisitionskredits ist ausschließlich die Finanzierung des Erwerbs von insgesamt 1.006 gebrauchten Eisenbahngüterwagen, deren Eigentümer die Nordwaggon AB, Bromma (Schweden) war (siehe „— *Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen — Erwerb der Nordwaggon AB*“). Angesichts verschiedener Beschränkungen hinsichtlich des operativen Geschäftsbetriebs aus dem Senior-Kreditvertrag und dem Mezzanine-Kreditvertrag vom 14. Dezember 2005 konnte die VTG AG diese Eisenbahngüterwagen nicht selbst erwerben. Stattdessen erfolgte der Erwerb durch die damalige Schwestergesellschaft KR Klostertor Rail GmbH. Die Flotte wird aufgrund eines Bewirtschaftungsvertrags mit der (heutigen) VTG Deutschland GmbH durch diese verwaltet.

Sämtliche Anteile an der KR Klostertor Rail GmbH wurden mit Vertrag vom 4. Juni 2007 durch den Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebracht (siehe „— *Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen*“).

Der Akquisitionskredit ist in Höhe eines Teilbetrags von 30 % variabel zu Euribor zuzüglich der Marge und in Höhe von 70 % des Kredits fest verzinslich, wobei sich der feste Zinssatz aus einem festen Prozentsatz in Höhe der Refinanzierungskosten der Kreditgeber zuzüglich der Marge und etwaiger regulatorischer Kosten zusammensetzt.

Der Akquisitionskredit ist amortisierend und in vierteljährlichen Raten mit Endfälligkeit am 30. April 2017 zurückzuzahlen. Nach dem Kreditvertrag ist die Kreditnehmerin verpflichtet, während der Vertragslaufzeit ein bestimmtes Verhältnis zwischen dem Verkehrswert der Wagenflotte und der Nettogesamtverschuldung nicht zu



unterschreiten. Ferner darf ein bestimmtes Verhältnis von Cashflow zu Nettoschuldendienst nicht unterschritten werden. Außerdem muss die KR Klostertor Rail GmbH eine Liquiditätsreserve von EUR 1,0 Mio. vorhalten, die der Bank als Sicherheit dient. Im Übrigen enthält der Kreditvertrag eine Reihe von Handlungs- und Unterlassungspflichten, die die operativen Spielräume der Kreditnehmerin einschränken, einschließlich Verpflichtungen zur Werterhaltung im Hinblick auf die Wagenflotte, sowie Beschränkungen, über Teile der Wagenflotte zu verfügen, Finanzierungsverbindlichkeiten einzugehen oder Garantien abzugeben. Bei Nichteinhaltung der zugesagten Kennzahlen oder der sonstigen Handlungs- oder Unterlassungspflichten haben die Banken das Recht zur vorzeitigen Kündigung und sofortigen Fälligestellung des Akquisitionskredits. Kündigungsrechte der Banken bestehen ferner unter anderem im Fall von Zahlungsrückständen oder wesentlicher Verschlechterung der Vermögens- oder Ertragslage der Kreditnehmerin.

Für die Verbindlichkeiten aus dem Kreditvertrag hat die Kreditnehmerin umfassend Sicherheiten gewährt, einschließlich der Sicherungsübereignung ihrer Wagenflotte, der Sicherungsabtretung von Ansprüchen aus dem Managementvertrag für Eisenbahngüterwagen mit VTG Deutschland GmbH (früher: VTG Aktiengesellschaft), der Abtretung von Versicherungsansprüchen und Kontenverpfändungen. Ferner hat der Aktionär die Geschäftsanteile dieser Gesellschaft als Sicherheit an die Kreditgeber verpfändet.

### ***Finanzierung Deichtor Rail GmbH — Bankfinanzierung***

Die Deichtor Rail GmbH hat am 31. Mai 2007 als Kreditnehmerin einen Kreditvertrag über insgesamt EUR 39.152.500 mit der DVB Bank AG und KfW als Kreditgebern geschlossen. Die Kreditlinie dient der teilweisen Finanzierung des Erwerbs einer Flotte von bis zu 640 Eisenbahnkesselwagen. Die Deichtor Rail GmbH kann durch diese Kreditlinie bis zu 80 % des Kaufpreises der Wagenflotte finanzieren. Die Deichtor Rail GmbH kann die Kreditlinie bis zum 30. März 2008 durch bis zu acht Abrufe — je nach Investitionsfortschritt — in Anspruch nehmen. Der unter diesem Kreditvertrag aufgenommene Kredit ist am 30. März 2018 endfällig und ab 30. Juni 2008 in vierteljährlichen Raten mit einer Abschlusszahlung bei Endfälligkeit in Höhe von bis zu 50 % des Gesamtkredits zurückzahlbar. Die Verzinsung bestimmt sich für den Zeitraum bis zum 30. März 2008 nach Euribor zuzüglich einer fixen Marge. Daran schließt sich bis zum 30. März 2018 für 70 % des in Anspruch genommenen Kredits eine feste Verzinsung und für die restlichen 30 % eine nach dem 3-Monats-Euribor bestimmende variable Verzinsung zuzüglich der festen Marge an.

Als Sicherheit dienen Sicherungsrechte an den zu erwerbenden Eisenbahnkesselwagen, Sicherungsabtretungen von Ansprüchen aus zwischen der Deichtor Rail GmbH und der VTG Deutschland GmbH abgeschlossenen Verträgen über Waggon-Management und diesbezügliche Geschäftsführung, Abtretung von Ansprüchen aus Mietverträgen ein Pfandrecht an den Gesellschaftsanteilen der Deichtor Rail GmbH, eine Kontoverpfändung und eine erstrangige Sicherungsabtretung von Ansprüchen aus Versicherungen.

Nach dem Kreditvertrag ist die Kreditnehmerin verpflichtet, während der Vertragslaufzeit ein bestimmtes Verhältnis zwischen dem Verkehrswert der Wagenflotte und der Nettogesamtverschuldung nicht zu unterschreiten. Ferner darf ein bestimmtes Verhältnis von Cashflow zu Nettoschuldendienst nicht unterschritten werden. Ferner muss die Deichtor Rail GmbH eine Liquiditätsreserve von EUR 750.000 vorhalten, die der Bank als Sicherheit dient. Der Vertrag sieht vor, dass die VTG Deutschland GmbH das Recht zur Übernahme der Rechte und Pflichten aus dem Vertrag bis zum 30. März 2008 hat, wenn das Verhältnis von konsolidierten Nettofinanzschulden zum konsolidierten EBITDA einen Wert von 5,7 erreicht oder darunter liegt.

Sämtliche Anteile an der Deichtor Rail GmbH wurden mit Vertrag vom 4. Juni 2007 durch den Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebracht (siehe „— Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen“).

### ***Neuordnung der Finanzierung anlässlich des Börsenganges***

Anlässlich des Börsenganges wurde der Senior-Kreditvertrag vom 14. Dezember 2005 durch einen neuen Finanzierungsvertrag vom 4. Juni 2007 abgelöst. Der neue Finanzierungsvertrag sieht Kreditzusagen über insgesamt EUR 640 Mio. vor. Den neuen Finanzierungsvertrag haben die VTG AG (als Garantin) und mehrere ihrer Tochtergesellschaften mit der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG als Konsortialführerin abgeschlossen. Kreditnehmer sind die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, die VTG Deutschland GmbH und die VTG Rail UK Ltd. Garanten sind neben der VTG AG die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, die VTG Deutschland GmbH, die EVA Holdings Deutschland GmbH, die EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft mbH, die Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung und die VTG Rail UK Ltd.

Tranche A des neuen Finanzierungsvertrags in Höhe von insgesamt bis zu EUR 440 Mio. diente der Refinanzierung der bei Unterzeichnung des neuen Finanzierungsvertrags vorhandenen Inanspruchnahmen unter



dem bisherigen Senior-Kreditvertrag (Tranchen A1, A2 und B und Capex Facility). Im Rahmen des neuen Finanzierungsvertrags wurden diese Außenstände durch eine aus zwei Teiltranchen bestehende Tranche A refinanziert. Tranche A1 in Höhe von insgesamt EUR 420 Mio. kann dabei von der VTG Rail UK Ltd. bis zum Gegenwert von EUR 15 Mio. in einen auf GBP lautenden Teilkredit und von der VTG Deutschland GmbH bis zum Gegenwert von EUR 15 Mio. in einen auf CHF lautenden Teilkredit umgewandelt werden, wenn die VTG Rail UK Ltd. bzw. die VTG Deutschland GmbH dies während der ersten 24 Monate seit der ersten Inanspruchnahme von Krediten unter dem neuen Finanzierungsvertrag verlangen; das Recht zur Umwandlung in auf GBP und CHF lautende Teilkredite kann jeweils nur einmal ausgeübt werden. Die Rückzahlung erfolgt in der Währung des jeweiligen Teilkredits. Die Tranche A2 wurde bei Unterzeichnung des neuen Finanzierungsvertrags in Höhe von EUR 20 Mio. in GBP zur Verfügung gestellt und ist in GBP rückzahlbar. Sie kann nur von der VTG Rail UK Ltd. in Anspruch genommen werden.

Unter dem neuen Finanzierungsvertrag werden daneben weitere Kreditlinien zur Verfügung gestellt. Hierzu gehört eine Betriebsmittellinie (*Revolving Facility*) in Höhe von EUR 50 Mio., die zur Finanzierung des Betriebsmittelbedarfs der VTG-Gruppe dient, nicht aber zur Finanzierung von Akquisitionen oder zur vorzeitigen Rückzahlung von nach dem neuen Finanzierungsvertrag unter Tranche A1 oder Tranche A2 zur Verfügung gestellten Tilgungsdarlehen. Sie kann als revolvingender Barkredit, als Avalkredit oder aufgrund gesonderter Vereinbarung zwischen einzelnen Kreditnehmern und Kreditgebern als bilaterale Unterkreditlinie (*Ancillary Facility*) in Anspruch genommen werden. Für bestimmte Kreditnehmer und in einigen Ländern ist es nicht möglich, den vollen Betrag der Betriebsmittel in Anspruch zu nehmen. Des Weiteren sieht der neue Finanzierungsvertrag einen Avalkredit (*Guarantee Facility*) in Höhe von EUR 50 Mio. vor; dieser dient zur Fortführung der Inanspruchnahmen unter der bisherigen Guarantee Facility in Höhe von EUR 39,1 Mio. sowie in Höhe von bis zu EUR 10,9 Mio. zur Fortführung der unter der alten revolvingenden Betriebsmittellinie gewährten Avale und zur Gewährung weiterer Avale. Eine Investitions-Kreditlinie (*Capex Facility*) in Höhe von EUR 100 Mio. darf für erlaubte Akquisitionen und Investitionskosten verwendet werden. Erlaubte Akquisitionen müssen bestimmte Kriterien erfüllen (u.a. muss sich das Zielunternehmen in Europa, Nordamerika oder den GUS-Staaten befinden, einen vergleichbaren oder komplementären Geschäftszweig aufweisen, und es muss eine Due Diligence-Prüfung stattgefunden haben, die entsprechend der Höhe des Kaufpreises festgelegten Anforderungen zu genügen hat). Die Revolving Facility und die Capex Facility können neben EUR auch in USD, GBP und CHF in Anspruch genommen und müssen auch in den in Anspruch genommenen Währungen zurückgezahlt werden. Aufgrund einer Wechselkurs-Anpassungsklausel werden bei Wechselkursschwankungen oberhalb eines bestimmten Schwellenwerts zum Ende einer Zinsperiode Ausgleichszahlungen vorgenommen, um für die Kreditgeber bei Ende der Laufzeit eine vollständige Tilgung der Revolving Facility und der Capex Facility, bezogen auf den jeweiligen anfänglichen Gegenwert in EUR, sicherzustellen.

Den Kreditgebern wurden Sicherheiten bestellt, die mit den unter dem bisherigen Senior-Kreditvertrag bestellten und eingeräumten Sicherheiten vergleichbar sind. Das Pfandrecht an den Aktien der VTG AG, die von dem Abgebenden Aktionär gehalten werden und das bislang ebenfalls als Sicherheit diente, ist zwischenzeitlich erloschen. Für die Wagenflotte gibt es Ausnahmen, die es ermöglichen, dass Teile davon als Sicherheiten für bestimmte künftige Akquisitionen für den Fuhrpark dienen können, soweit solche Akquisitionen durch separate, nach dem neuen Finanzierungsvertrag erlaubte Kredite finanziert werden. Im übrigen sieht der neue Finanzierungsvertrag vor, dass die wesentlichen Gesellschaften der VTG-Gruppe dem neuen Finanzierungsvertrag als Garanten beitreten müssen, so dass sichergestellt ist, dass die Summe der EBITDAs bzw. des gegenständlichen Sachvermögens der Garanten mindestens 75 % des EBITDA und des gegenständlichen Sachvermögens der gesamten VTG-Gruppe darstellt (*Coverage Ratio*). Kreditansprüche aufgrund von Krediten, die von Konzernunternehmen an die VTG Schweiz GmbH ausgereicht worden sind, wurden darüber hinaus als Sicherheit abgetreten.

Die Tranchen A1 und A2 sind amortisierend und nach einem vereinbarten Tilgungsplan bis zum 14. Juni 2015 zurückzuzahlen. Die Revolving Facility und Guarantee Facility sind jeweils am 14. Dezember 2014 und die Capex Facility am 14. Juni 2015 endfällig. Die Verzinsung bestimmt sich nach Euribor (bzw. für Kredite in anderen Währungen als in Euro, nach Libor) zuzüglich der für die jeweilige Tranche anwendbaren Marge und regulatorischen Kosten. Für die Tranche A, die Revolving Facility und die Capex Facility ist vorgesehen, dass sich die jeweilige Marge während der Laufzeit der Kredite verändert, wenn sich der Verschuldungsgrad im Verhältnis zum EBITDA verglichen mit bestimmten Schwellenwerten verändert. Die Kreditnehmer sind verpflichtet, Zinsrisiken für mindestens 70 % der Tranchen durch Zins-Hedging für einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren abzusichern. Bisherige Hedging-Vereinbarungen sollen weitergeführt und übergeleitet werden. Wie auch schon nach dem bisherigen Senior-Kreditvertrag sind nach dem neuen Finanzierungsvertrag bestimmte Finanzkennzahlen einzuhalten, nämlich bestimmte Schwellenwerte für das Verhältnis Cashflow zu Nettoschuldendienst (*Cash Cover*), für das Verhältnis von Netto-Finanzverbindlichkeiten im Verhältnis zum

konsolidierten EBITDA (*Debt Cover*) und für das Verhältnis von konsolidierten Netto-Finanzverbindlichkeiten zum Wert des Sachanlagevermögens (*Asset Value Cover*). Sämtliche Finanzkennzahlen werden allerdings nicht mehr quartalsweise, sondern nur noch halbjährlich, erstmals am 30. Juni 2007, überprüft.

Auch aus dem neuen Finanzierungsvertrag sind die VTG AG und ihre Tochtergesellschaften aufgrund von Auflagen in ihrer Geschäftstätigkeit eingeschränkt. So ist ihnen auch weiterhin nur eingeschränkt gestattet, Sicherheiten an ihrem Vermögen zu bestellen, über Vermögensgegenstände zu verfügen, Akquisitionen zu tätigen, sich an Joint Ventures zu beteiligen, weitere Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Finanzierungsleasingverbindlichkeiten) einzugehen, Darlehen auszureichen, Garantieverbindlichkeiten einzugehen, sich an Umwandlungsvorgängen zu beteiligen oder den Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit zu ändern. Gegenüber dem bisherigen Senior-Kreditvertrag gibt es allerdings Erleichterungen dieser Auflagen; so wurde der Umfang der zulässigen Unternehmenskäufe, Minderheitsbeteiligungen, Joint Ventures, Darlehensgewährungen, Sicherheitenbestellungen und Vermögensveräußerungen ausgeweitet. Die nach dem neuen Finanzierungsvertrag erlaubten Finanzierungsverbindlichkeiten wurden auf 50 % des EBITDA der VTG-Gruppe erweitert. Der neue Finanzierungsvertrag erlaubt auch die Weiterführung der Kreditverträge der KR Klostertor Rail GmbH und der Deichtor Rail GmbH. Im Rahmen der Finanzkennzahlen ist die Überprüfung des Verhältnisses von konsolidiertem EBITDA zu der konsolidierten Netto-Zinsbelastung und die Begrenzung der Investitionen (*Capital Expenditures*) der VTG-Gruppe entfallen.

Mit Wirkung ab Notierungsaufnahme der Aktien der VTG AG sollen zudem die folgenden, weiteren Regelungen des neuen Finanzierungsvertrags gelten: Der Freibetrag für erlaubte Veräußerungen wird erhöht; die Coverage Ratio wird auf 60 % reduziert (und reduziert sich weiter auf 50 %, wenn der Verschuldungsgrad einen vereinbarten Schwellenwert unterschreitet); die Pflichttilgung aus einer eventuell vorhandenen (näher definierten) überschüssigen Liquidität (*Excess Cashflow*) oberhalb von EUR 10 Mio. entfällt; Monatsberichte an die Banken und jährliche Präsentation entfallen; die Zahlung von Dividenden wird uneingeschränkt erlaubt; sämtliche Globalzessionen und Kontoverpfändungen werden freigegeben; Verbriefungstransaktionen über Kundenforderungen sind im Rahmen der erlaubten Finanzierungsverbindlichkeiten zulässig. Die vorgenannten Anpassungen gelten nicht, wenn es nach der Notierungsaufnahme zu einem Kontrollwechsel kommt. Ein Kontrollwechsel liegt nicht vor, solange die ursprüngliche Investorengruppe zu jedem Zeitpunkt mehr als 30 % der Aktien hält und kontrolliert und kein anderer Einzelinvestor oder keine andere Gruppe von Investoren mehr Aktien hält oder kontrolliert. Ein Kontrollwechsel liegt ebenfalls nicht vor, wenn die ursprüngliche Investorengruppe zwar 30% oder weniger der Aktien hält oder kontrolliert, jedoch kein anderer Einzelinvestor oder keine andere Gruppe von Investoren 30% der Aktien oder mehr hält oder kontrolliert. Im Falle eines solchen Kontrollwechsels sind sämtliche ausstehenden Kredite unter folgenden Bedingungen zurückzuführen: Nach dem Kontrollwechsel ist ein Verhandlungszeitraum von 25 Tagen über die Fortführung der Kredite und Kreditlinien vorgesehen. Führen diese Verhandlungen zu keinem Ergebnis, sind die Kreditzusagen kündbar und gewährte Kredite innerhalb von weiteren fünf Tagen zurückzuführen. Während dieses gesamten Zeitraums von bis zu 30 Tagen kann keine Inanspruchnahme von Mitteln durch die Kreditnehmer oder Revaluierung bereits ausgereicherter Kredite erfolgen.

Auch nach dem neuen Finanzierungsvertrag beeinflussen die einzuhaltenden Finanzkennzahlen und sonstigen Auflagen den operativen Gestaltungsspielraum und das Wachstumspotential der Gesellschaften der VTG-Gruppe. Insofern kann auf die zuvor stehenden Ausführungen zum bisherigen Senior-Kreditvertrag verwiesen werden. Falls die Finanzkennzahlen oder andere Auflagen nicht eingehalten werden und die Kreditgeber nicht auf die Einhaltung der Auflagen verzichten, stellt dies einen Kündigungsgrund dar, der die Kreditgeber unter anderem zur sofortigen Fälligkeit aller aufgenommenen Fazilitäten berechtigt.

Weiterhin enthält der neue Finanzierungsvertrag Bestimmungen, nach denen der Erlös des Börsengangs, sofern er über EUR 170 Mio. beträgt, zuerst für die Tilgung von Gesellschafterdarlehen in Höhe von EUR 110 Mio. zu verwenden ist, danach in Höhe von EUR 60 Mio. für Investitionen der VTG-Gruppe und im übrigen zur Hälfte für die vorzeitige Tilgung von Verbindlichkeiten unter dem neuen Finanzierungsvertrag. Führt der Börsengang zu einem Erlös von EUR 150 Mio. bis zu EUR 170 Mio., so ist dieser in Höhe von EUR 110 Mio. zur Tilgung der Gesellschafterdarlehen und darüber hinaus für Investitionen der VTG Gruppe zu verwenden. Sollte der Erlös des Börsengangs weniger als EUR 150 Mio. betragen, wird nach dem neuen Finanzierungsvertrag zunächst ein Betrag von mindestens EUR 40 Mio. für Investitionen der VTG Gruppe und der übrige Erlös zur Tilgung der Gesellschafterdarlehen zu verwenden sein.

#### ***Gesellschafterdarlehen des Abgebenden Aktionärs an die KR Klostertor Rail GmbH***

Der Abgebende Aktionär hatte mit Vertrag vom 28. Dezember 2006 der KR Klostertor Rail GmbH, die bis zur Einbringung durch die VTG AG mit Vertrag vom 4. Juni 2007 im Alleineigentum des Abgebenden Aktionärs stand, ein mit 6 % p.a. verzinsliches Darlehen in Höhe von EUR 4,125 Mio. gewährt. Mittels dieses Darlehens

finanzierte die KR Klostertor Rail GmbH den Erwerb eines Teils der Wagenflotte der Nordwaggon AB, Bromma, Schweden. Dieses Gesellschafterdarlehen war gegenüber dem von der KR Klostertor Rail GmbH mit Datum vom 15. September 2006 bei der DVB Bank AG und der KfW aufgenommenen Darlehen nachrangig (siehe „— *Finanzverträge — Finanzierung Klostertor Rail GmbH*“ und „— *Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen — Erwerb Nordwaggon AB*“). Die KR Klostertor Rail GmbH kann das Gesellschafterdarlehen teilweise oder insgesamt jederzeit mit einer Kündigungsfrist von einem Monat vorzeitig und ohne Vorfälligkeitsentschädigung zurückzahlen.

#### ***Gesellschafterdarlehen des Abgebenden Aktionärs an die Deichtor Rail GmbH***

Der Abgebende Aktionär hatte mit Vertrag vom 16./19. April 2007 der Deichtor Rail GmbH, die bis zur Einbringung in die VTG AG mit Vertrag vom 4. Juni 2007 im Alleineigentum des Abgebenden Aktionärs stand, ein mit 6 % p.a. verzinsliches Darlehen in Höhe von EUR 4,125 Mio. gewährt. Mittels dieses Gesellschafterdarlehens finanzierte die Deichtor Rail GmbH den Erwerb von neuen Eisenbahngüterwagen, die zunächst die VTG Deutschland GmbH kaufte und dann an die Deichtor Rail GmbH weiterverkaufte. Die Deichtor Rail GmbH konnte das Darlehen teilweise oder insgesamt jederzeit mit einer Kündigungsfrist von einem Monat vorzeitig und ohne Vorfälligkeitsentschädigung zurückzahlen.

### **UNTERNEHMENSKAUFVERTRÄGE / AKQUISITIONEN**

#### ***Erwerb der VTG AG Alt***

Die VTG AG (ehemals firmierend unter CE Waggons 1 GmbH) erwarb im Jahr 2005 von der TUI Beteiligungs GmbH mittelbar über ihre damalige Tochtergesellschaft CE Waggons 2 GmbH alle Anteile an der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH („VTG GmbH Alt“). Diese war zu diesem Zeitpunkt alleinige Gesellschafterin der VTG AG Alt. Daneben erwarb eine weitere Tochtergesellschaft der CE Waggons 1 GmbH, die CE Waggons 3 GmbH, 493 Eisenbahngüterwagen von der TUI Beteiligungs GmbH. Eine weitere Tochtergesellschaft der CE Waggons 1 GmbH, die CE Waggons 4 GmbH, erwarb von der TUI Beteiligungs GmbH eine Option für den Erwerb sämtlicher Anteile an der AS Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH. Bei der AS Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH handelte es sich um die Muttergesellschaft der Alstertor-Gruppe, in der der Großteil der 2002 erworbenen Schienenlogistikaktivitäten der Brambles-Gruppe eingegliedert war. Durch verschiedene sich an diese Akquisitionen anschließende gesellschaftsrechtliche Maßnahmen und die Ausübung der Kaufoption formte sich die derzeitige Unternehmensstruktur der VTG-Gruppe (siehe zu den Vorgängen insgesamt „— *Allgemeine Angaben über die Gesellschaft — Entwicklung und Struktur der VTG-Gruppe*“ und zur Finanzierung des Erwerbs „— *Finanzverträge — Finanzierung der VTG AG — Bankfinanzierung*“).

In dem Anteilskaufvertrag hinsichtlich des Erwerbs der VTG GmbH Alt hat die Verkäuferin TUI Beteiligungs GmbH gegenüber der Käuferin VTG AG (vormals CE Waggons 1 GmbH) verschiedene Freistellungserklärungen abgegeben. Diese betreffen zum einen die Haftungsrisiken der VTG AG Alt aus dem Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik sowie aus dem diesem Verkauf vorangegangenen Spaltung zur Ausgliederung einzelner Unternehmensbereiche. Diese Haftungsrisiken umfassen insbesondere umweltrechtliche, kartellrechtliche, steuerrechtliche und arbeitsrechtliche Schadensersatzansprüche (siehe sogleich „— *Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik*“). Die Freistellung umfasst außerdem Schadensersatzansprüche nach § 133 des Umwandlungsgesetzes, Steuerschulden und Ansprüche der VBL in Bezug auf die in diesem Unternehmensbereich beschäftigten Mitarbeiter (siehe „— *Geschäftstätigkeit — Mitarbeiter*“). Die Freistellungsverpflichtung der TUI Beteiligungs GmbH für diese Risiken verjährt 20 Jahre nach dem Vollzug des Kaufvertrags bzw. für Steuerschulden sechs Monate nach einem bestandskräftigen Steuerbescheid. Außerdem hat die TUI Beteiligungs GmbH die VTG AG für Ansprüche der im Rahmen des Squeeze-Outs im Jahr 2002 aus der ausgeschlossenen Minderheitsaktionären freigestellt (siehe „— *Geschäftstätigkeit — Rechtsstreitigkeiten*“). Die Freistellungsverpflichtung der TUI Beteiligungs GmbH für dieses Risiko verjährt 10 Jahre nach dem Vollzug des Kaufvertrags.

#### ***Verkauf des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik***

Im März 2004 hat die VTG AG Alt die Aktivitäten des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik an die LUK-As GmbH, Duisburg, eine dem Finanzinvestor Triton gehörende Gesellschaft, mit Wirkung zum 1. Januar 2004 verkauft. Für diesen Verkauf wurden die Geschäftsaktivitäten der VTG AG Alt im Bereich Binnenschifffahrt, Road Cargo, Speziallogistik (Tank-/Gefahrgutlagerung) und Chemieservice auf die VL Bulk- und Speziallogistik GmbH, Duisburg, ausgegliedert, deren Anteile auf den Käufer übertragen wurden.

In dem Anteilskaufvertrag übernahm die VTG AG Alt im Wege von Freistellungserklärungen gegenüber der Käuferin die Haftung unter anderem für mögliche umweltrechtliche, steuerrechtliche, kartellrechtliche und arbeitsrechtliche (auch im Zusammenhang mit VBL) Schadensersatzansprüche. Im Rahmen des Verkaufs der VTG AG Alt an die VTG AG (vormals CE Waggon 1 GmbH) hat die Verkäuferin TUI Beteiligungs GmbH jedoch ihrerseits die Käuferin CE Waggon 1 GmbH von diesen Haftungsrisiken freigestellt, die die VTG AG Alt im Rahmen des Verkaufs des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik und der vorangegangenen Spaltung zur Ausgliederung übernommen hatte (siehe „— *Erwerb der VTG AG Alt*“).

#### ***Verkauf des Eisenbahnreparaturwerks Marcroft in Großbritannien***

Im Februar 2004 verkaufte die CAIB Rail Holdings Limited, London, Großbritannien, eine Tochtergesellschaft der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH, die nunmehr zur VTG-Gruppe gehört, im Rahmen eines Management-Buy-Out ihre gesamten Anteile an der Marcroft Engineering Limited, London, Großbritannien, an die Meaujo (648) Limited, Birmingham, Großbritannien, an der die Führungskräfte der verkauften Gesellschaft beteiligt waren. Die verkaufte Gesellschaft Marcroft Engineering Limited betrieb ein Eisenbahnreparaturwerk in Großbritannien, das die nunmehr zur VTG-Gruppe gehörende Alstertor-Gruppe im Jahr 2002 zusammen mit den Schienenlogistikaktivitäten der Brambles-Gruppe erworben hatte. Eine Haftung für Bodenverunreinigungen und andere umweltrechtliche Belastungen, der die VTG-Gruppe auch nach dem Verkauf des Werkes ausgesetzt sein könnte, wird von einer Freistellungserklärung aus dem Erwerb der Brambles-Aktivitäten von der Brambles Holdings Europe B.V., Velsen-Noord, Niederlande, und anderen Gesellschaften mit abgedeckt, so dass die VTG-Gruppe keine Haftungsrisiken aus dem Verkauf des Werks erwartet. Die Dienstleistung des Eisenbahnreparaturwerks Marcroft wie etwa Instandhaltungsarbeiten und Vor-Ort-Reparaturen hat sich die VTG-Gruppe auch nach dem Verkauf durch einen langfristigen Rahmenvertrag gesichert.

#### ***Aufstockung der Beteiligung an der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition***

Im Mai 2004 stockte die VTG AG Alt ihre damals bestehende Beteiligung von 51 % (Geschäftsanteil von EUR 510.000) am Stammkapital der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition auf, indem sie den Geschäftsanteil der Mitgesellschafterin Railion Deutschland AG, Mainz, in Höhe von EUR 290.000 (29 % des Stammkapitals) für einen Kaufpreis von EUR 6,0 Mio. erwarb. Nach Teilung des erworbenen Geschäftsanteils verkaufte und übertrug die VTG AG Alt im November 2004 einen Geschäftsanteil in Höhe von EUR 51.000 (5,1 % des Stammkapitals) gegen einen Kaufpreis von EUR 1.055.172 an den Mitgesellschafter Kühne & Nagel Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Bremen. Nach diesen Erwerbs- und Veräußerungsvorgängen ist die VTG Deutschland GmbH (vormals VTG AG Alt) nunmehr mit 74,9 % und die Kühne & Nagel Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Bremen, mit 25,1 % an dem Stammkapital der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition beteiligt.

#### ***Erwerb der Nordwaggon AB***

Im Juli 2006 erwarb die TRANSWAGGON AB, Helsingborg, Schweden, an deren Obergesellschaft, Waggon Holding AG, Zug, Schweiz, die VTG AG zu 50 % beteiligt ist, 100 % der Anteile der Nordwaggon AB, Bromma, Schweden, von der Electrolux AB, Stockholm, und der AB SwedCarrier, Stockholm, jeweils Schweden. Im Rahmen dieser Transaktion verpflichtete sich die TRANSWAGGON AB, die Nordwaggon AB finanziell so auszustatten, dass diese angemietete Eisenbahngüterwagen kaufen und einen Kredit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) ablösen kann. Auf diese Weise sollten die Electrolux AB und die AB SwedCarrier von allen Verbindlichkeiten aus ihrer ehemaligen Aktionärsstellung bei der Nordwaggon AB befreit werden. Mit der Transaktion vergrößerte die VTG-Gruppe die von ihr über das Poolsystem der TRANSWAGGON-Gruppe vermarktete Wagenflotte um rund 3.500 moderne Güterwagen, vorrangig für den Transport von Palettenwaren, Haushaltsgeräten und Papierprodukten. Die erworbenen Eisenbahngüterwagen wurden alle in die Bewirtschaftung durch die TRANSWAGGON-Gruppe überführt.

#### ***Erwerb der Rexwal-Flotte***

Mit Kauf- und Übertragungsvertrag vom 21. November 2006 erwarb die VTG-Gruppe über die VTG Schweiz GmbH das Eigentum an 596 Kesselwagen von der Rexwal Finance S.A., Zug, Schweiz. Auf Basis dieses Vertrags übertrugen zudem verschiedene weitere Gesellschaften der Rexwal-Gruppe sämtliche Rechte und Pflichten aus Anmietverträgen und teilweise auch aus Vermietverträgen hinsichtlich insgesamt 272 zusätzlicher Kesselwagen auf die VTG Deutschland GmbH. Der Eigentumsübergang und die Übertragung der Rechte und Pflichten auf die Gesellschaften der VTG-Gruppe erfolgten mit wirtschaftlicher Wirkung zum 2. Januar 2007.



### ***Erwerb der restlichen Anteile an der VOTG Tanktainer GmbH***

Im April 2007 kaufte die VTG Deutschland GmbH, eine Tochtergesellschaft der VTG AG, von der Vopak Germany GmbH, Hamburg, rund 42 % des Stammkapitals der VOTG Tanktainer GmbH. Nach Vollzug des Kaufvertrags hält die VTG Deutschland GmbH alle Anteile an der VOTG Tanktainer GmbH.

Mit dem Erwerb der Geschäftsanteile der VOTG Tanktainer GmbH übernahm die VTG Deutschland GmbH Bürgschaften der Koninklijke Vopak N.V., Rotterdam, Niederlande, der Muttergesellschaft der Vopak Germany GmbH, für Leasingverträge. Die VTG Deutschland GmbH löste zudem ein Gesellschafterdarlehen der Vopak Germany GmbH ab. Die VTG Deutschland GmbH hat rückwirkend zum 1. Januar 2007 ein Recht zum Gewinnbezug aus den erworbenen Anteilen.

### ***Einbringung der KR Klostertor Rail GmbH und Deichtor Rail GmbH***

Mit Einbringungsvertrag vom 4. Juni 2007 hat der Abgebende Aktionär alle Geschäftsanteile an den bis dahin in seinem alleinigen Eigentum stehenden Gesellschaften KR Klostertor Rail GmbH und Deichtor Rail GmbH in die VTG AG eingebracht. Die Einbringung wurde mit Vollzug des neuen Finanzierungsvertrages am 12. Juni 2007 wirksam. Die Einbringung erfolgte unentgeltlich; in Höhe des Beteiligungsbuchwertes der Gesellschaften erfolgte eine freiwillige Zuführung zur Kapitalrücklage der VTG AG. Die beiden eingebrachten Gesellschaften dienen dem Zweck des Erwerbs von Eisenbahngüterwagen von der Nordwaggon AB, von neuen Eisenbahngüterwagen und der jeweiligen Finanzierung. Die von diesen Gesellschaften gehaltenen Eisenbahngüterwagen werden jeweils aufgrund eines Bewirtschaftungsvertrags und eines Betriebsführungsvertrags mit der VTG Deutschland GmbH durch die VTG-Gruppe bewirtschaftet und verwaltet. Der Abgebende Aktionär hatte den beiden eingebrachten Gesellschaften zudem Gesellschafterdarlehen in Höhe von jeweils EUR 4,125 Mio. gewährt (siehe dazu „— Finanzverträge — Gesellschafterdarlehen des Abgebenden Aktionärs an die KR Klostertor Rail GmbH“ und „— Finanzverträge — Gesellschafterdarlehen des Abgebenden Aktionärs an die Deichtor Rail GmbH“).

### **KOOPERATIONSVERTRAG MIT RAILION**

Im Dezember 2006 schloss die Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, eine Tochtergesellschaft der VTG Deutschland GmbH, mit der Railion Deutschland AG, Mainz, eine Kooperationsvereinbarung mit Bonus- und Provisionsregelung. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2011. Im Falle eines Gesellschafterwechsels kann der andere Vertragspartner nach gescheiterten dreimonatigen Neuverhandlungen mit einer weiteren Frist von drei Monaten kündigen. Ziel der Kooperation ist es, sich gegenseitig zu unterstützen, bevorzugt dem Kooperationspartner die jeweiligen Dienstleistungen und zu befördernde Frachtmengen anzubieten. Ziel ist es, so die Verkehrsmengen sowie -umsätze zu erhalten und zu steigern. Die Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition erhält als Frachtzahlerin abhängig von der Transportleistung, der Vertriebsbetreuung und dem neu akquirierten Geschäft Bonus- und Provisionszahlungen.



## REGULATORISCHES UMFELD

Die VTG-Gruppe ist mit ihren Geschäftsbereichen Waggonvermietung (einschließlich Eisenbahnreparaturwerke) und Schienenlogistik im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt tätig. Daneben ist sie mit dem Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik (VOTG-Gruppe) im weltweiten Tankcontainermarkt tätig.

Die VTG-Gruppe erbringt damit Dienstleistungen, die zum überwiegenden Teil über den nationalen Rahmen hinausgehen und in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und anderen Staaten innerhalb und außerhalb Europas abgewickelt werden. Dies spielt sich in einem rechtlichen Rahmen ab, der sowohl durch ein völkerrechtliches Übereinkommen als auch durch das Europäische Gemeinschaftsrecht und nationale Rechtsvorschriften geprägt ist.

Zu diesem Regulierungsrahmen, der im Folgenden beschrieben wird, zählen insbesondere:

- das völkerrechtliche Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), das für den internationalen Einsatz von Güterwagen ein wichtiges Vertragswerk zur Verfügung stellt, nämlich den *Verwendungsvertrag* zwischen dem Halter von Güterwagen und dem die Beförderung erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- ein multilaterales privatrechtliches Vertragswerk, das auf der Grundlage des COTIF den *Verwendungsvertrag* detaillierter ausgestaltet und sowohl im internationalen als auch im nationalen Bereich Anwendung findet (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen — AVV);
- der *Beförderungsvertrag* zwischen dem Frachtkunden und dem die Beförderung erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, der für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ebenfalls im COTIF geregelt ist;
- die europäischen und nationalen Regelungen über die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs;
- der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur;
- die behördliche Genehmigung der Inbetriebnahme von Eisenbahngüterwagen, die deren Interoperabilität mit anderen Teilsystemen des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems sicherstellen soll, wobei umfangreiche technische Vorgaben der Europäischen Union zu beachten sind;
- die öffentlich-rechtlichen Vorgaben bei der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen;
- die öffentlich-rechtlichen Anforderungen an den Gefahrguttransport und deren Überwachung;
- die Sicherheitsanforderungen aufgrund der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und
- das spezielle regulatorische Umfeld des Tankcontainermarkts.

In Zukunft könnten noch weitergehende gemeinschaftsrechtliche Sicherheitsanforderungen an Halter von Eisenbahngüterwagen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Reparaturwerkstätten gestellt werden.

## ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR — COTIF 1999

Das COTIF (Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires — Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) ist ein völkerrechtlicher Vertrag vom 9. Mai 1980, dem insgesamt 42 Staaten beigetreten sind, nämlich alle Staaten in Europa, einschließlich Litauens, Lettlands und der Ukraine, jedoch ohne die übrigen Nachfolgestaaten der Sowjetunion, sowie weiterhin vier Staaten im Nahen Osten und drei in Nordafrika. Das COTIF liegt nunmehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 9. Juni 1999 vor, das zum 1. Juli 2006 in den 33 Mitgliedstaaten in Kraft getreten ist, die es bis zu diesem Zeitpunkt ratifiziert hatten, darunter Deutschland und die wesentlichen Märkte, in denen die VTG-Gruppe tätig ist. Bahnen aus den Staaten, die den Ratifikationsprozess noch nicht abgeschlossen haben, haben für die Übergangszeit die Möglichkeit, das COTIF 1999 bereits auf vertraglicher Grundlage anzuwenden. Es wird allgemein erwartet, dass von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird.

Das COTIF verfolgt den Zweck, eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Personen und Gütern im durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr zwischen den Mitgliedstaaten aufzustellen. Die Anhänge zum COTIF enthalten unter anderem Regelungen im Hinblick auf die vertraglichen Beziehungen im Schienengüterverkehr, nämlich Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Verwendung von Wagen im Internationalen Eisenbahnverkehr (*Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire, CUV*) und Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (*Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire*

des marchandises, CIM), sowie eine Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, RID).

### ***Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV), Anhang D COTIF 1999***

Die einheitlichen Rechtsvorschriften CUV gelten für zwei- oder mehrseitige Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung der Beförderung von Personen und Gütern. Bei jedem einzelnen Beförderungsvorgang wird parallel zum Beförderungsvertrag ein so genannter „Verwendungsvertrag“ direkt zwischen Wagenhalter und befördernder Bahn geschlossen, in dem es vor allem um Fragen der Haftung und Schadenabwicklung geht.

Als Halter wird gemäß Art. 2c CUV derjenige angesehen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt. Die VTG-Gruppe ist in der Regel Halter der von ihr vermieteten Eisenbahnwagen.

Gemäß Art. 4 CUV haftet das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

Gemäß Art. 7 CUV haftet derjenige, der den Wagen aufgrund eines Vertrags nach Art. 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, also der Halter, für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Bei der vertraglichen Halterhaftung handelt es sich damit um eine reine Verschuldenshaftung, die mit der gesetzlichen Verschuldenshaftung aus § 823 Abs. 1 BGB korrespondiert.

### ***Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)***

Die Regelungen der CUV werden ergänzt durch ein von den internationalen Verbänden der Privatgüterwagen-Einsteller (UIP) und der Eisenbahnen (UIC und ERFA) erarbeitetes multilaterales privatrechtliches Vertragswerk, den „Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen“ (AVV). Der AVV ergänzt die CUV insbesondere um detaillierte Regelungen betreffend die Feststellung und Behandlung von Schäden an verwendeten Güterwagen sowie die damit verbundenen Verhaltens- und Informationspflichten der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter. Die Haftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Halters nach AVV entspricht der oben dargestellten Haftung nach CUV.

Die wagenhaltenden Gesellschaften der VTG-Gruppe ebenso wie die weit überwiegende Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Halter von Güterwagen in Europa mit insgesamt ca. 700.000 Güterwagen sind dem AVV beigetreten (Stand: 1. Januar 2007 (*Quelle: Gemeinsame Erklärung von UIC, ERFA und UIP zu den jüngsten Vorschlägen der EU-Kommission zum Thema Wagenhalter*)). Dies bedeutet, dass bei jeder tatsächlichen Verwendung eines Güterwagens der VTG-Gruppe durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das ebenfalls dem AVV beigetreten ist, „automatisch“ ein Verwendungsvertrag mit der jeweiligen wagenhaltenden Gesellschaft der VTG-Gruppe mit dem Inhalt des AVV zustande kommt. Es ist also zwischen Mitgliedern des AVV nicht notwendig, in jedem Einzelfall der Verwendung eines Güterwagens die Bedingungen zu verhandeln.

Die VTG-Gruppe hat gegenüber ihren Kunden, den Mietern von Güterwagen, erklärt, dass sie grundsätzlich nicht damit einverstanden sei, dass ihre Eisenbahngüterwagen durch Bahnen befördert werden, die nicht dem AVV beigetreten sind. Solche Bahnen dürften nur mit ihrer vorherigen schriftlichen Zustimmung als Beförderer ihrer Eisenbahngüterwagen eingesetzt werden. Geschehe dies dennoch ohne ihre Zustimmung, stünden ihr im Falle von hieraus resultierenden Nachteilen Schadensersatzansprüche zu.

### ***COTIF 1999 und Verschuldenshaftung des Halters***

Die Haftung des Halters von Güterwagen nach dem COTIF 1999, den CUV und dem AVV stellt sich grundlegend anders dar als nach dem COTIF 1980. Die Verwendung von privaten Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr wird nicht mehr an die Voraussetzung einer Eingliederung in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmers durch einen so genannten „Einstellungsvertrag“ geknüpft. Unter dem COTIF 1980 haftete der Einsteller von privaten Güterwagen im Rahmen einer verschuldensunabhängigen vertraglichen Kausalhaftung aus den Einstellungsverträgen, verbunden mit einem Freistellungsanspruch gegenüber den jeweiligen Einstellerbahnen auch zugunsten von geschädigten Dritten, soweit nicht grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz des Einstellers vorlagen. Im Gegensatz dazu sieht das COTIF 1999, das seit dem 1. Juli 2006 in Kraft ist, eine reine Verschuldenshaftung des Halters von Eisenbahngüterwagen vor.

Ein Verschulden des Wagenhalters kommt nur dort in Betracht, wo der Halter Verantwortung für die Betriebssicherheit des Eisenbahngüterwagens trägt und diese durch sein Verhalten beeinflussen kann. Der Halter trägt dagegen nicht das Betriebsrisiko des in einen Zug eingereihten Güterwagens; dies ist primär Sache des die Traktion durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens, dessen Aufgabe die Überprüfung der Betriebssicherheit bei der Zusammenstellung des Zuges und ihre Gewährleistung während des Transports ist.

Die wesentliche, dem Halter selbst in Bezug auf die Betriebssicherheit des Güterwagens obliegende Pflicht ist diejenige zur Organisation und Überwachung der Instandhaltung des Eisenbahngüterwagens, insbesondere die Veranlassung der gesetzlich vorgeschriebenen wiederkehrenden Prüfungen (siehe hierzu unten „— *Sonstige Anforderungen an die VTG-Gruppe, insbesondere als Halterin von Güterwagen*“). Allerdings benötigt der Güterwagen vor dem erstmaligen Einsatz sowie bei späteren Veränderungen eine öffentlich-rechtliche Zulassung. Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen an dem Eisenbahngüterwagen dürfen nur in für die jeweilige Arbeit zugelassenen Werkstätten erfolgen. Nach Ansicht der Gesellschaft wird eine im Rahmen der für den Eisenbahngüterwagen geltenden Vorschriften von zugelassenen Werkstätten durchgeführte Instandhaltung regelmäßig ein eigenes Verschulden des Halters ausschließen, selbst wenn im Einzelfall ein Werkstattfehler bei einer Instandhaltungsmaßnahme für einen Schaden ursächlich werden sollte.

In den wenigen Monaten seit dem Inkrafttreten dieses neuen Haftungsregimes bis zum Datum dieses Prospekts haben sich für die VTG-Gruppe nach Einschätzung der Gesellschaft keine wesentlichen Nachteile aus der neuen Rechtslage ergeben. Sie schließt jedoch nicht aus, dass es in Zukunft vermehrt zu Rechtsstreitigkeiten und zu einem erhöhten Aufwand für die Abwehr ungerechtfertigter Ansprüche kommen wird.

#### ***Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anhang B COTIF 1999***

Bei den CIM handelt es sich um internationales Frachtrecht für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Die CIM sind einheitliche Rechtsvorschriften für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten des COTIF 1999 liegen, ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrags. Durch den nach diesen einheitlichen Rechtsvorschriften abzuschließenden Beförderungsvertrag wird der Beförderer verpflichtet, das Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu befördern und es dort an den Empfänger abzuliefern.

Beförderer ist nach den Bestimmungen der CIM derjenige Vertragspartner, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag schließt, also dasjenige Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Transport letztendlich durchführt. Die VTG AG ist nicht Beförderer in diesem Sinne, da sie den Transport selbst nicht durchführt, sondern lediglich die Güterwagen für den Transport bereitstellt. Beförderungsverträge nach CIM werden vor allem von den Mietern des Geschäftsbereichs Waggonvermietung abgeschlossen; die VTG AG selbst schließt Beförderungsverträge nach CIM nur in Ausnahmefällen ab, beispielsweise bei dem erstmaligen Transport von Neubauwagen, die als „Gut auf eigenen Rädern“ gemäß CIM befördert werden. Die Beförderung von leeren Wagen unterliegt hingegen in der Regel nicht den CIM, sondern den CUV. Im Geschäftsbereich Schienenlogistik sind die Spediteure dagegen zum Teil selbst als Absender im Frachtbrief genannt und schließen selbst einen Beförderungsvertrag nach CIM ab.

Für die Tätigkeit der VTG-Gruppe ist außerdem die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in Anhang C des COTIF 1999 relevant, die eine Liste von klassifizierten Gefahrgütern aufstellt und die Pflichten der an einem Gefahrguttransport beteiligten Personen regelt (siehe dazu auch „— *Öffentlich-rechtliche Überwachung von Gütertransporten, insbesondere Gefahrguttransporten*“).

## **REGULIERUNG DES TRANSPORTS VON GÜTERN AUF DER SCHIENE**

### ***Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs***

Die Europäische Union strebt eine weit reichende Liberalisierung des Schienenverkehrs in und zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union an.

Im Jahr 1991 wurde mit der sog. Basisrichtlinie 91/440/EWG die Grundlage für die sukzessive Öffnung der Eisenbahnmärkte für den Wettbewerb gelegt. Neben Regelungen zur Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen, der Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen und der finanziellen Sanierung der öffentlichen Eisenbahnunternehmen bestimmt die Richtlinie, dass „internationale Gruppierungen“ Zugangs- und Transitrechte in den Mitgliedstaaten erhalten, in denen die ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben, sowie Transitrechte in den dazwischen liegenden Staaten. Internationale Gruppierungen sind Verbindungen von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen

mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten. Außerdem erhalten alle Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat der EU haben, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr ein Zugangsrecht zur Infrastruktur der übrigen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen. Der rein innerstaatliche Schienengüterverkehr (Kabotage) blieb zunächst von der Marktöffnung ausgenommen.

Die beiden Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG aus dem Jahr 1995 bestimmten die Voraussetzungen, unter denen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Genehmigung zur Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen erteilt werden kann, und regelten die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die zu entrichtenden Weagentgelte.

Im Jahr 2001 wurden diese Basisrichtlinien im Rahmen eines sog. Ersten Eisenbahnpakets, einem Maßnahmenpaket der Europäischen Gemeinschaft zur Schaffung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur, überarbeitet. Die Richtlinie 2001/12/EG definiert das Transeuropäische Schienengüternetz (Trans-European Rail Freight Network, TERFN), das ausgewählte Schienenverkehrsstrecken und den Schienenzugang zu Terminals und Häfen umfasst. Neben weiteren Änderungen zur rechnerischen Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Schienentransportbetrieb und zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs erhalten alle Eisenbahnunternehmen mit Sitz in der Europäischen Union für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr den von ihnen angestrebten Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz zu angemessenen Bedingungen und nach dem 15. März 2008 Zugang zu dem gesamten Netz. Die Richtlinie 2001/14/EG beinhaltet konkretisierende Regelungen zur Trassenvergabe und zu den Prinzipien der Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

Mit der Richtlinie 2004/51/EG, die Teil des Zweiten Eisenbahnpakets der Europäischen Union aus dem Jahr 2004 ist, erhielten die Eisenbahnunternehmen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs freien Zugang zum transeuropäischen Schienennetz und darüber hinaus zum 1. Januar 2006 Zugang zum gesamten Netz. Zum 1. Januar 2007 folgte für alle Arten von Schienenfrachtdiensten der Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten, auch zum nationalen Frachtverkehr.

Das deutsche Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) geht über die europarechtlichen Vorgaben dieser Richtlinien teilweise noch hinaus: Das deutsche Schienennetz ist nicht nur für internationale Eisenbahngruppierungen im grenzüberschreitenden (Transit-)Verkehr und grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr, wie es die Richtlinie 91/440/EWG vorsieht, sondern für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland geöffnet. Zudem sind alle Eisenbahnunternehmen mit Sitz innerhalb der Europäischen Union und nicht nur die in Deutschland niedergelassenen Eisenbahnunternehmen berechtigt, in Deutschland eine Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beantragen.

### ***Zugang zu Eisenbahndienstleistungen***

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen, also Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur wie insbesondere das Schienennetz betreiben, verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) bestimmten Umfang zu gewähren. Zugangsberechtigt sind nach § 14 Abs. 2 AEG insbesondere Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland, aber auch solche Unternehmen mit Sitz im Inland, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen. Dies sind inländische Frachtunternehmen, zu denen beispielsweise die Tochtergesellschaft Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition gehört. Die Frachtunternehmen verfügen über ein eigenes Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur, müssen aber die Zuweisung von Zugtrassen an ein von ihnen im Zeitpunkt der Antragsstellung benanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen (§ 6 Abs. 1 Satz 2 EIBV).

Im Rahmen der strategischen Weiterentwicklung beabsichtigt die Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, eine Genehmigung nach § 6 AEG zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen, also zur Beförderung von Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur, und eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG zu beantragen, um selbst den Status eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zu erlangen.

Über den Bereich der Eisenbahninfrastruktur hinaus besteht kein Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang zu sonstigen Eisenbahndienstleistungen, aus denen die Unternehmen der VTG-Gruppe berechtigt oder selbst verpflichtet sein könnten.

Gemäß § 10 AEG gilt eine Beförderungspflicht der öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen nur im Personenverkehr. Eine entsprechende früher noch bestehende Beförderungspflicht im Schienengüterverkehr



wurde 1993 aufgehoben, um die Eisenbahnen nicht gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Binnenschifffahrt zu benachteiligen.

### ***Genehmigung der Inbetriebnahme von Eisenbahngüterwagen***

Die Inbetriebnahme von Güterwagen bedarf der Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde.

### ***Europäische Vorgaben für die Inbetriebnahme von Eisenbahngüterwagen***

Die Europäische Kommission sieht die Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten als wesentliche Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im transeuropäischen Eisenbahnnetz an und erachtet daher die Umrüstung und Erneuerung des alten Fahrweg- und Fahrzeugbestands in den Mitgliedstaaten für notwendig. Diesem Ziel dient die Richtlinie 2001/16/EG vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20. April 2001) („Interoperabilitätsrichtlinie“), unter die auch Güterwagen fallen.

Die Interoperabilität von Güterwagen als Bestandteile des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, also ihre Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, wird durch die jeweiligen Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) geregelt, die durch die Europäische Kommission erlassen werden und die es für verschiedene technische Bereiche gibt.

Jeder Mitgliedstaat entscheidet anhand dieser TSI über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von Güterwagen.

Für Güterwagen sind insbesondere die TSI „Fahrzeuge — Güterwagen“ vom 28. Juli 2006 (Entscheidung der Kommission 2006/861/EG, ABl. L 344 vom 8. Dezember 2006, S. 1 ff.) („TSI Güterwagen“) und die TSI „Fahrzeuge — Lärm“ vom 23. Dezember 2005 (Entscheidung der Kommission 2006/66/EG, ABl. L 37 vom 8. Februar 2006, S. 1 ff.) („TSI Lärm“) relevant. Diese TSI wurden noch durch die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich Bahn (AEIF) erarbeitet. Durch die Verordnung (EG) 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency) vom 29. April 2004 (ABl. L 220 vom 21. Juni 2004, S. 3 ff.) wurde die Europäische Eisenbahnagentur geschaffen, die seither u.a. für die Erarbeitung zukünftiger TSI und die Weiterentwicklung und Aktualisierung der bereits bestehenden TSI zuständig ist.

Die TSI enthalten eine Reihe von technischen Anforderungen an Güterwagen, die ihre Interoperabilität gewährleisten sollen. Die TSI Güterwagen ist am 1. Februar 2007, die TSI Lärm am 23. Juni 2006 auf EU-Ebene in Kraft getreten. Beide TSI sind auf neue Fahrzeuge, d.h. auf nach dem Inkrafttreten der TSI in Betrieb genommene Güterwagen, anwendbar. Die TSI Güterwagen gilt jedoch nicht für Eisenbahngüterwagen, die vor dem Inkrafttreten der TSI Gegenstand eines bereits unterzeichneten Vertrags oder der letzten Phase einer Ausschreibung sind. Die TSI gelten auch für vorhandene Fahrzeuge, soweit diese erneuert oder umgebaut werden, jedoch nur insoweit, als diese gemäß Art. 14 Abs. 3 der Richtlinie 2001/16/EG in Verbindung mit dem Recht der Mitgliedstaaten einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen.

Die Beschaffung neuer Güterwagen, die den Anforderungen der TSI Güterwagen und der TSI Lärm entsprechen, bedeutet für die Halter von Güterwagen voraussichtlich deutlich höhere Kosten für Versuchsfahrten, Genehmigungsverfahren, Instandhaltung und Dokumentation.

Die Interoperabilitätsrichtlinie fordert derzeit keine Lärminderungsmaßnahmen für bereits vorhandene Güterwagen. Dagegen ist dies beispielsweise in der Schweiz erforderlich. In Deutschland ist die Nachrüstung vorhandener Güterwagen in Bezug auf Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere der Einbau einer Verbundstoffbremssohle, ebenso wie deren Teil- oder Gesamtfinanzierung durch öffentliche Mittel des Bundes und der EU in der Diskussion (*Quelle: Presseinformation der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) vom 5. Februar 2007*).

### ***Die Inbetriebnahme von Güterwagen in Deutschland***

Bei der Umsetzung des dargestellten EU-Regelwerks in nationales Recht durch die verschiedenen Mitgliedstaaten der EU finden sich — innerhalb des gesetzten Rahmens — Abweichungen. Die überwiegende Anzahl der Güterwagen der VTG AG ist und wird in Deutschland zugelassen. Daher werden im Folgenden die Anforderungen an die Inbetriebnahme von Güterwagen in Deutschland dargestellt.

In Deutschland bedarf die Inbetriebnahme von Güterwagen der Inbetriebnahmegenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 4 der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KonVEIV) vom 9. Juni 2005, soweit Strecken des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes betroffen sind, und im Übrigen der Abnahme gemäß § 32 Eisenbahn-Bau-



und Betriebsordnung (EBO). Die KonVEIV wird in Zukunft durch die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) ersetzt werden, die eine einheitliche Inbetriebnahmegenehmigung für Güterwagen für das gesamte deutsche konventionelle Eisenbahnsystem vorsehen wird.

Soweit die TSI Güterwagen und die TSI Lärm seit der Verordnung zur Änderung der KonVEIV vom 8. Februar 2007 auf Güterwagen in Deutschland Anwendung finden, ist Voraussetzung der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung zum einen die Interoperabilität des Güterwagens mit anderen Bestandteilen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (§ 4 Abs. 3 Nr. 1 KonVEIV), die insbesondere anhand der TSI Güterwagen und der TSI Lärm festgestellt wird. Diese wird durch eine EG-Prüferklärung des Auftraggebers nach Art. 18 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2001/16/EG nachgewiesen. Zuvor führt die Eisenbahn-CERT, die deutsche Zertifizierungs- und Inspektionsstelle für komplexe Eisenbahnsysteme und Komponenten bei dem Eisenbahn-Bundesamt in Bonn, oder eine andere Zertifizierungsstelle eines Mitgliedsstaats der EU als „Benannte Stelle Interoperabilität“ ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG durch und stellt darüber eine Konformitätsbescheinigung aus.

Voraussetzung für die Inbetriebnahmegenehmigung ist zum anderen die Einhaltung der sonstigen zu beachtenden Rechtsvorschriften, soweit sie die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Gesundheit, den Umweltschutz und die technische Kompatibilität der Infrastruktur oder von Fahrzeugen regeln, wie sie insbesondere in der EBO, den Europäischen Normen (EN) und den DIN-Normen geregelt sind. Schließlich muss auch die Verwendbarkeit des Güterwagens in dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gewährleistet sein (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 und 3 KonVEIV).

In Ausnahmefällen kann die Inbetriebnahmegenehmigung auch dann erteilt werden, wenn die Anforderungen der TSI Güterwagen und Lärm nicht erfüllt werden, die Verwendbarkeit des Güterwagens in dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem aber auf andere Weise sichergestellt ist (§ 5 Abs. 1 KonVEIV). Darüber hinaus können Ausnahmen von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen zugelassen werden, wenn sich ein Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der technischen Spezifikationen schon in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befand oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags war, wenn die Anwendung der Technischen Spezifikationen die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens oder den Zusammenhang des Eisenbahnsystems in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt, soweit deren Anwendung nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe wirtschaftlich oder technisch nicht möglich ist oder bei Wagen, die auch in Drittländer verkehren sollen und deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Gemeinschaft unterscheidet (§ 5 Abs. 2 KonVEIV).

In jedem Fall haben Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen beim Betrieb von Güterwagen sicher zu stellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben (§ 7 KonVEIV).

Vorhandene (und ggf. bereits genehmigte) Güterwagen bedürfen gem. § 8 KonVEIV der Inbetriebnahmegenehmigung für wesentliche Umrüstungen. Eine Ausnahme von der Genehmigungspflicht besteht aber insbesondere dann, wenn keine Gefahr einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs besteht.

Eisenbahngüterwagen, die bereits vor dem Inkrafttreten der TSI, also vor Februar 2007, in Betrieb genommen wurden oder vor diesem Zeitpunkt Gegenstand eines bereits unterzeichneten Vertrags oder der letzten Phase einer Ausschreibung waren, bedürfen für ihre Inbetriebnahme ebenfalls einer Genehmigung nach § 4 KonVEIV und einer Abnahme nach § 32 EBO. Materiell unterliegen sie nicht den TSI, sondern technischen Anforderungen, die sich insbesondere aus Europäischen Normen (EN), den Merkblättern des Internationalen Eisenbahnverbands UIC und DIN-Normen ergeben.

Derzeit verfügt die VTG AG noch nicht über Güterwagen, die schon in den Anwendungsbereich der KonVEIV und der TSI Güterwagen und Lärm fallen, und hat daher noch keine Erfahrungen mit der neuen Rechtslage gemacht. Eine verlässliche Rechtspraxis wird sich in dieser Hinsicht erst in Zukunft herausbilden.

### ***Sonstige Anforderungen an die VTG-Gruppe, insbesondere als Halterin von Güterwagen***

Für das Vermieten von Güterwagen und die Erbringung von Eisenbahnlogistikdienstleistungen im Güterverkehr bedarf die VTG AG keiner Genehmigung gemäß § 6 AEG, weil die VTG AG selbst keine Traktionsleistungen erbringt. Denn die VTG AG bietet keine Eisenbahnverkehrsleistungen an und nimmt auch nicht selbstständig am Eisenbahnbetrieb teil (§ 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 AEG).

Für Halter von Eisenbahnfahrzeugen (Güterwagen), die mit diesen nichtselbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, gilt gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 1 AEG die Verpflichtung, Eisenbahnfahrzeuge und Zubehör sicher zu

bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten, einschließlich der dafür erforderlichen Genehmigungen. Dies entspricht den Sicherheitspflichten des § 4 AEG für Eisenbahnen. Dabei bedeutet die Verpflichtung zum sicheren Bau bei Haltern, die nicht zugleich Hersteller sind, dass die Halter die Einhaltung dieser Pflicht durch den Hersteller durch Vorlage der Abnahmebescheinigung lediglich kontrollieren.

Die genannten Sicherheitspflichten werden außer durch die KonVEIV auch durch die EBO konkretisiert. Gemäß § 2 Abs. 1 EBO müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Für Fahrzeuge gelten insbesondere die §§ 18-23 EBO. Darüber hinaus ergeben sich die Anforderungen an die Instandhaltung auch aus privaten Instandhaltungsregelwerken.

Gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 4 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 4 Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung haben die Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nichtselbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle verursachten Personenschäden und Sachschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

Die oben dargestellte, im deutschen Recht in § 32 AEG verankerte Instandhaltungspflicht des Halters ist allerdings bislang kein europäischer Standard. Auch ist der Begriff des Halters bisher auf europäischer Ebene nicht eindeutig definiert. Die Europäische Kommission hat daher in einem Vorschlag vom 13. Dezember 2006 zur Änderung von zwei Richtlinien und einer Verordnung den Begriff des Halters in Anlehnung an den Halterbegriff im COTIF 1999 definiert, die Verantwortung des Halters für die Instandhaltung seiner Güterwagen dem Grunde nach anerkannt und die mögliche Einrichtung eines Instandhaltungs-Zertifizierungssystems für Halter und eines Eisenbahnregisters angekündigt.

Die Europäische Eisenbahngesellschaft erarbeitet derzeit ein europäisches Zertifizierungssystem für Fahrzeugwerkstätten mit dem Ziel, auch in diesem Bereich durch einheitliche Anforderungen an Technik, Qualität und Verfahren die Interoperabilität und Sicherheit zu verbessern und den Geltungsbereich derartiger Zertifizierungen auf die EU auszudehnen.

### ***Öffentlich-rechtliche Überwachung von Gütertransporten, insbesondere Gefahrguttransporten***

Mit den Eisenbahngüterwagen der VTG-Gruppe werden von den Mietern der Wagen und deren Kunden vielfach Produkte der Chemie- und Mineralölindustrie und damit Gefahrgüter transportiert. Die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen unterliegt einer strengen öffentlich-rechtlichen Überwachung. Sie wird in Deutschland durch das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) und die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen (GGVSE) vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I 2001, S. 3529) geregelt.

Diese Verordnung dient auch der Umsetzung der Richtlinie 96/49/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter an den technischen Fortschritt vom 23. Juli 1996 (ABl. L 235 vom 17. September 1996, S. 25 ff. und L 294 vom 31. Oktober 1998, S. 1 ff.) und deren Nachfolgerichtlinien.

Die Verordnung nimmt wie die Richtlinie auf den Anhang C des COTIF 1999 Bezug. Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) enthält insbesondere eine Anlage, die Definitionen aufstellt und die Pflichten der an einem Gefahrguttransport Beteiligten festlegt. Das RID gilt damit nicht nur im internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten des COTIF, sondern auch im deutschen nationalen Verkehr und im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Liste der klassifizierten Gefahrgüter und der Anforderungen an ihren Transport nach RID wird ständig überarbeitet und aktualisiert und alle zwei Jahre neu herausgegeben.

Gemäß § 3 GGVSE dürfen gefährliche Güter nur befördert werden, wenn deren Beförderung nach RID nicht ausgeschlossen ist und außerdem zulässig ist. Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten (§ 4 GGVSE).

In § 9 GGVSE ist ein umfangreicher Pflichtenkatalog der an einem Gefahrguttransport beteiligten Personen geregelt. Die VTG AG treffen in erster Linie die dem Betreiber (Halter) eines Tankcontainers, ortsbeweglichen Tanks, Gas- oder Schüttgut-Containers (Abs. 7) oder dem Betreiber (Halter) eines Kesselwagens, abnehmbaren Tanks oder Batteriewagens (Abs. 18) obliegenden Pflichten. Diese bestehen insbesondere darin, für die ordnungsgemäße Ausrüstung und Kennzeichnung der Eisenbahngüterwagen zu sorgen, diese regelmäßig zu prüfen und instand zu halten und dem zu transportierenden Gefahrgut dem für seinen Transport erforderlichen

Eisenbahngüterwagen zuzuordnen. Im Geschäftsbereich Schienenlogistik treffen die dort tätigen Gesellschaften Pflichten als Absender (Abs. 1). Daneben sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen, darunter in der Zukunft voraussichtlich auch die Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Beförderer im Sinne des Fahrgutrechts (Abs. 2). Die Nichtbeachtung dieser Pflichten stellt in den überwiegenden Fällen eine Ordnungswidrigkeit nach § 10 GGVSE dar. Für den grenzüberschreitenden Verkehr sind entsprechende Pflichten in Abschnitt 1.4 RID enthalten.

### *Sicherheitsanforderungen aufgrund der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit*

Die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit vom 29. April 2004 (ABl. L 220 vom 21. Juni 2004, S. 16 ff.) („Sicherheitsrichtlinie“) hat den Zweck, die Sicherheitsbestimmungen der Mitgliedstaaten der EU, die sich nach Ansicht der Europäischen Kommission als unzureichend erwiesen haben, anzuheben und die bestehenden Unterschiede zwischen den Sicherheitsanforderungen, die das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs in der EU beeinträchtigen, anzugleichen.

Dazu stellt die Europäische Kommission bis zum 30. April 2008 bzw. bis zum 30. April 2010 eine Liste von Gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden, auf (Art. 6). Außerdem erlässt die Europäische Kommission bis zum 30. April 2009 bzw. bis zum 30. April 2011 Gemeinsame Sicherheitsziele, also Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen (Art. 7).

Weiterhin benötigen Eisenbahnunternehmen künftig für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung, mit der das Eisenbahnunternehmen nachweist, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der EU sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu gewährleisten. Als Eisenbahnunternehmen gelten alle Unternehmen, deren Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei diese Unternehmen die Traktion sicherstellen müssen (Art. 3c). Die VTG AG ist von diesen Anforderungen daher nicht erfasst, da sie keine Traktionsleistungen anbietet. Hingegen wird die Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition in Zukunft voraussichtlich von der Sicherheitsrichtlinie betroffen sein.

Die Europäische Kommission hat jedoch in einem Vorschlag vom 13. Dezember 2006 zur Änderung der Sicherheitsrichtlinie die Verantwortung des Halters für die Instandhaltung seiner Güterwagen begründet (Art. 14 b Abs. 1). Als Halter gilt in Anlehnung an den Halterbegriff im COTIF 1999 diejenige natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt. Außerdem könnte auch noch ein Instandhaltungs-Zertifizierungssystem für Halter eingeführt werden. Damit wird der Halter von Güterwagen erstmals auch auf europäischer Ebene zur Instandhaltung verpflichtet, und die Zuständigkeiten für die Instandhaltung der Eisenbahngüterwagen zwischen den die Wagen verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Wagenhaltern werden klarer abgegrenzt.

Die Richtlinie sieht außerdem vor, dass jeder Mitgliedsstaat eine Sicherheitsbehörde einrichtet, die organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig ist. Diese Sicherheitsbehörde soll neben der Sicherheitsbescheinigung auch die Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß der Interoperabilitätsrichtlinie 2001/16/EG erteilen.

In Deutschland ist die Richtlinie 2004/49/EG durch das Fünfte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 in deutsches Recht umgesetzt worden. Die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen ist in § 7a AEG nF vorgesehen.

### *Drittes Eisenbahnpaket*

Die Europäische Kommission hat am 3. März 2004 den Entwurf eines Dritten Eisenbahnpakets vorgelegt, das Vorschläge zur Neubelebung des Schienenverkehrs in Europa enthält. Abgesehen davon, dass sein endgültiger Regelungsumfang im Einzelnen noch nicht abzusehen ist, wird die VTG AG nach eigener Einschätzung hiervon kaum betroffen sein. Denn das Paket enthält neben zwei Richtlinienvorschlägen, die den Eisenbahnpersonenverkehr betreffen, und einem Richtlinienvorschlag über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal nur noch einen Vorschlag einer Verordnung über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr. Dieser letztgenannte Vorschlag betrifft wie der CIM-Anhang zum COTIF 1999 den

Beförderungsvertrag, der zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Kunden des Schienengüterverkehrs geschlossen wird. An diesem ist die VTG AG aber nicht beteiligt.

## **DAS SPEZIELLE REGULATORISCHE UMFELD DES TANKCONTAINERMARKTS**

Zu dem Regulierungsrahmen speziell des Tankcontainermarkts zählen insbesondere Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer und Vorschriften über den Transport von Gefahrgütern in Tankcontainern.

### ***Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer***

Die Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer sind im Wesentlichen in einem völkerrechtlichen Vertrag, dem Internationalen Übereinkommen über sichere Container (International Convention for Safe Containers, CSC), enthalten, das 1972 von den Vereinten Nationen und der Internationalen Meeresorganisation (International Maritime Organisation, IMO) verabschiedet wurde.

Das Übereinkommen hat zum einen den Zweck, die Sicherheit beim Transport und bei der Handhabung der Frachtbehälter (Container) zu gewährleisten, wofür gewisse Bauvorschriften und entsprechende Testverfahren festgelegt sind. Zum anderen wird der Transport der Frachtbehälter (Container) durch international einheitliche Sicherheitsregeln erleichtert.

Die Einhaltung dieser Vorschriften wird beim Bau der Tankcontainer sowie bei Wartungen nach Inbetriebnahme der Tankcontainer durch Klassifikationsgesellschaften überprüft. Ebenso wird die Zuordnung zu den jeweiligen Gefahrgutvorschriften regelmäßig aktualisiert.

Darüber hinaus ist bei der Herstellung der Kessel der Tankcontainer der Boiler and Pressure Vessel Code der Amerikanischen Gesellschaft für Maschinenbau (American Society of Mechanical Engineers, ASME) zu beachten. Dies ist ein technisches Regelwerk, das Sicherheitsregeln für die Herstellung und Prüfung von druckführenden Komponenten beinhaltet.

### ***Transport von Gefahrgütern in Tankcontainern***

Grundlage aller nationalen und auf einzelne Transportarten ausgerichteten Gefahrgutvorschriften sind die Empfehlungen für den Transport gefährlicher Güter (Recommendations on the Transport of Dangerous Goods) der Vereinten Nationen, die auch als Modell-Vorschriften für nationale Regelungen gelten. Sie enthalten grundlegende Vorschriften über Umgang, Verpackung, Dokumentation, Klassifizierung, Verfahrensweisen und technische Umschließungsanforderungen für gefährliche Güter sowie eine Liste gefährlicher Güter.

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern im Seeverkehr und für die Vorbereitung eines Seetransports gilt in Deutschland die Gefahrgutverordnung See (GGVSee). Diese nimmt auf den Internationalen Code für die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Seeschiffen (International Maritime Code for Dangerous Goods, IMDG-Code) Bezug, einen durch die IMO ausgearbeiteten völkerrechtlichen Vertrag von 2004.

Für den Transport von gefährlichen Gütern auf Binnengewässern gilt in Deutschland u.a. die Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt (GGVBinSch) und die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR). Außerdem gilt das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN).

Die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der Schiene befinden sich in der bereits oben dargestellten GGVSE und den internationalen Vorschriften, auf die diese Verordnung Bezug nimmt, darunter neben dem COTIF und seinem Anhang RID auch das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957 mit nachfolgenden Änderungen.

Hinzu kommt eine Vielzahl nationaler Vorschriften, wie zum Beispiel die Hazardous Material Regulations in den USA.



## **ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT**

### **GESCHICHTE UND ENTWICKLUNG DER GESELLSCHAFT**

Die VTG AG wurde am 27. April 2005 von der FORATIS AG unter der Firma CE Waggon 1 GmbH in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Bonn und einem Stammkapital von EUR 25.000 gegründet. Am 29. April 2005 wurde sie unter HRB 13719 in das Handelsregister des Amtsgerichts Bonn eingetragen. Am 4. Mai 2005 erwarb die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. sämtliche Anteile an der CE Waggon 1 GmbH von der FORATIS AG.

Aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses vom 4. Mai 2005 wurde der Sitz der CE Waggon 1 GmbH von Bonn nach Hannover verlegt und die Gesellschaft am 18. Juli 2005 unter HRB 62642 in das Handelsregister des Amtsgerichts Hannover eingetragen. Aufgrund eines weiteren Gesellschafterbeschlusses vom 17. Mai 2006 wurde die Firma der CE Waggon 1 GmbH in VTG Holding GmbH geändert und die Sitzverlegung von Hannover nach Hamburg beschlossen. Die VTG Holding GmbH wurde am 12. Juni 2006 unter HRB 97528 in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg eingetragen.

Am 27. Juli 2006 beschloss die Gesellschafterversammlung die Erhöhung des Stammkapitals der Gesellschaft aus Gesellschaftsmitteln von EUR 25.000 um weitere EUR 25.000 auf EUR 50.000 sowie die formwechselnde Umwandlung der VTG Holding GmbH in die VTG AG mit Sitz in Hamburg. Der Formwechsel wurde mit Eintragung unter HRB 98591 im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg am 25. September 2006 wirksam.

### **FIRMA, SITZ, GESCHÄFTSJAHR, DAUER, GEGENSTAND**

Die Firma der Gesellschaft lautet „VTG Aktiengesellschaft“. Sitz der VTG AG ist Hamburg. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98591 eingetragen. Die Geschäftsanschrift lautet Nagelsweg 34, 20097 Hamburg, Tel. +49(0)40-2354-0, Internetadresse: [www.vtg.de](http://www.vtg.de). Die Gesellschaft wurde in Deutschland gegründet und unterliegt deutschem Recht. Das Geschäftsjahr endet jeweils am 31. Dezember eines Kalenderjahres. Die Dauer der Gesellschaft ist nicht auf bestimmte Zeit beschränkt.

Gegenstand des Unternehmens ist gemäß § 2 der Satzung der Gesellschaft die Leitung einer Gruppe von Unternehmen, die im Bereich der Vermietung von Transportmitteln, insbesondere von Eisenbahngüterwagen und Tankcontainern, und der Vornahme von Schienenlogistik-, Tankcontainer- und Speditionsgeschäften sowie Geschäften, die mit der Betätigung auf den vorgenannten Gebieten zusammenhängen, tätig sind; die Leitung der Gruppe erfasst auch die Erbringung von Dienstleistungen an Gesellschaften der Gruppe. Die Gesellschaft kann auf den genannten Gebieten auch selbst tätig werden. Sie kann Geschäfte jeder Art tätigen, die dem Gegenstand des Unternehmens unmittelbar oder mittelbar dienen. Sie kann zu diesem Zweck insbesondere Unternehmen gleicher oder ähnlicher Art im In- und Ausland gründen, erwerben, pachten, sich an solchen Unternehmen beteiligen und diese veräußern, wobei Finanzdienstleistungen im Sinne des § 1 Abs. 2 des Gesetzes über das Kreditwesen ausgeschlossen sind. Sie kann Unternehmen, an denen sie mehrheitlich beteiligt ist, unter ihrer Leitung zusammenfassen oder sich auf die Verwaltung der Beteiligung beschränken. Sie kann ihren Betrieb ganz oder teilweise in verbundene Unternehmen ausgliedern. Die Gesellschaft ist zur Errichtung von Zweigniederlassungen oder Geschäftsstellen im In- und Ausland berechtigt.

Die Gesellschaft und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften treten im Geschäftsverkehr vorwiegend als „VTG“, „Transpetrol“, „VOTG“ und „TRANSWAGGON“ auf.

### **ENTWICKLUNG UND STRUKTUR DER VTG-GRUPPE**

Die Unternehmensgeschichte der VTG-Gruppe beginnt im Jahr 1951 mit der Gründung der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH („VTG GmbH Alt“) durch die Industrieverwaltungsgesellschaft mbH, eine Tochtergesellschaft der Bundesrepublik Deutschland, und einer Privatperson. Die VTG GmbH Alt erwarb in der Folgezeit das Logistikgeschäft verschiedener Staatsunternehmen, insbesondere im Schienenwesen und in der Wagonvermietung, aber auch im Bereich Tanklager und der Binnenschifffahrt.

Im Jahr 1961 erwarb die Preußische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft (1964 in Preussag AG und 2002 in TUI AG umbenannt) 100 % der Geschäftsanteile an der VTG GmbH Alt. Im Anschluss an diesen Gesellschafterwechsel wurden die Logistikaktivitäten der VTG GmbH Alt durch eigenes Wachstum und Zukäufe weiter ausgebaut. Unter anderem erwarb die VTG GmbH Alt im Jahr 1994 die Mehrheit der Anteile an der später in Lehnkering AG umfirmierten Lehnkering Montan Transport AG.



Im Jahr 1998 wurden mit der Zusammenführung der Logistiktätigkeiten der VTG GmbH Alt und der Lehnkering AG die Grundlagen für das heutige operative Geschäft der Gesellschaft gelegt. Die Zusammenführung erfolgte in zwei Stufen: Zuerst verkaufte die VTG GmbH Alt ihre Tanklager und sonstigen Aktivitäten mit Ausnahme der Waggonvermietung an die Lehnkering AG. Danach brachte die VTG GmbH Alt gegen Erhöhung ihrer Beteiligung ihre Aktivitäten in der Waggonvermietung als Sacheinlage in die Lehnkering AG ein. Seitdem agierte die VTG GmbH Alt innerhalb der VTG-Gruppe als reine Holdinggesellschaft. Das operative Geschäft wurde weiter von der Lehnkering AG geführt. Diese wurde im Rahmen der Umstrukturierung in VTG-Lehnkering AG („VTG AG Alt“) umbenannt. Am 8. März 2000 brachte die Preussag AG ihre Anteile an der VTG GmbH Alt in die Hapag-Lloyd AG (später TUI Beteiligungs GmbH) ein. Im Jahr 2002 erwarb die VTG GmbH Alt nach einem erfolgreichen Übernahmeangebot und einem von der Hauptversammlung am 30. Oktober 2002 beschlossenen Ausschluss der Minderheitsaktionäre (Squeeze Out) sämtliche Anteile an der VTG AG Alt. Mit Eintragung des Ausschlusses in das Handelsregister am 4. Dezember 2002 wurde der Handel mit Aktien der bis dahin börsennotierten VTG AG Alt eingestellt.

Im Jahr 2002 übernahm die VTG AG Alt zusammen mit ihrer damaligen Obergesellschaft innerhalb der TUI-Gruppe, der Hapag-Lloyd AG, einen Teil der europäischen Schienenlogistikaktivitäten der australischen Brambles-Gruppe. Ein weiterer (größerer) Teil dieser Schienenlogistikaktivitäten wurde durch die Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH, der Muttergesellschaft der Alstertor-Gruppe, in Abstimmung mit deren Anteilseignern, der AS Alstertor Schienenlogistik GmbH und der M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien sowie der VTG AG Alt übernommen. Hierdurch erwarb die VTG-Gruppe unter anderem Gesellschaften, die bereits seit 130 Jahren im Markt für Schienengüterverkehr tätig waren. Diese Schienenlogistikaktivitäten wurden operativ in den Geschäftsbetrieb der VTG-Gruppe integriert, indem die VTG AG Alt aufgrund entsprechender Betriebsführungs- und Bewirtschaftungsverträge für die Alstertor-Gruppe die Bewirtschaftung von Kessel- und Güterwagen sowie die Betriebsführung von vier Eisenbahnreparaturwerken übernahm, von denen eines in Großbritannien im Jahr 2004 wieder veräußert wurde. Die AS Alstertor Schienenlogistik GmbH und M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien blieben aber zunächst die Anteilseigner der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH. Jedoch erwarb die TUI Beteiligungs GmbH (früher Hapag Lloyd AG) von M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien und der AS Alstertor Schienenlogistik GmbH eine Option zum Erwerb sämtlicher Geschäftsanteile an der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH. Im Rahmen des im Jahr 2005 stattfindenden Gesellschafterwechsels wurde diese Option an die CE Waggons 4 GmbH, eine Gesellschaft der VTG-Gruppe, abgetreten und durch diese ausgeübt.

Im Jahr 2004 wurden die Aktivitäten der VTG AG Alt und ihrer Tochtergesellschaften („VTG-Gruppe Alt“) strategisch neu auf die Schienen- und Tankcontainerlogistik ausgerichtet. Dazu wurde die bisherige Unternehmensstruktur in die Aktivitäten Waggonvermietung, Eisenbahnspedition, Stückgutwagen, Eisenbahnreparaturwerke und Tankcontainer neu gegliedert. Außerdem wurden die Aktivitäten des Unternehmensbereichs Bulk- und Speziallogistik (Binnenschifffahrt, Road Cargo, Speziallogistik und Chemieservice) am 17. März 2004 im Wege der Spaltung aus der VTG AG Alt auf die VL Bulk- und Speziallogistik GmbH ausgegliedert und am 29. März 2004 an die LUK-As GmbH veräußert. In diesem Zusammenhang erhielt die VTG AG Alt für eine Dauer von etwa zwei Jahren zunächst den gleichen Namen wie die Gesellschaft und jetzige Emittentin: VTG Aktiengesellschaft. Im Rahmen des zum Ende des Folgejahres 2005 stattfindenden Gesellschafterwechsels wurde die VTG AG Alt im Jahr 2006 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt und in VTG Deutschland GmbH umfirmiert. In dieser Rechtsform und unter diesem Namen führt sie derzeit weiterhin wesentliche Teile der operativen Geschäfte der VTG-Gruppe.

Nachdem die VTG-Gruppe Alt 45 Jahre zum Preussag- bzw. TUI-Konzern gehört hatte, wurde sie mittelbar im Jahr 2005 von verschiedenen Gesellschaften, die von WL Ross & Co. LLC kontrolliert werden, erworben. Die Investoren gründeten für den Erwerb zunächst die Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l. mit Sitz in Luxemburg, die 100 % der Anteile an der CE Waggons 1 GmbH erwarb (siehe dazu auch „— *Geschichte und Entwicklung der Gesellschaft*“). Die CE Waggons 1 GmbH hielt ihrerseits 100 % der Anteile an der CE Waggons 2 GmbH.

Die CE Waggons 2 GmbH erwarb mit Kaufvertrag vom 3. Juni 2005 sämtliche Anteile an der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, also der VTG GmbH Alt, die zu diesem Zeitpunkt die alleinige Gesellschafterin der VTG AG Alt war. Nach dem Vollzug der Akquisition der VTG GmbH Alt durch die CE Waggons 2 GmbH am 14. Dezember 2005 wurde die VTG GmbH Alt mit Gesellschafterbeschluss vom 23. Februar 2006 auf die aufnehmende CE Waggons 2 GmbH verschmolzen. Im Anschluss an diese Verschmelzung wurde die CE Waggons 2 GmbH mit Gesellschafterbeschluss vom 23. Februar 2006 ihrerseits in VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH umfirmiert.

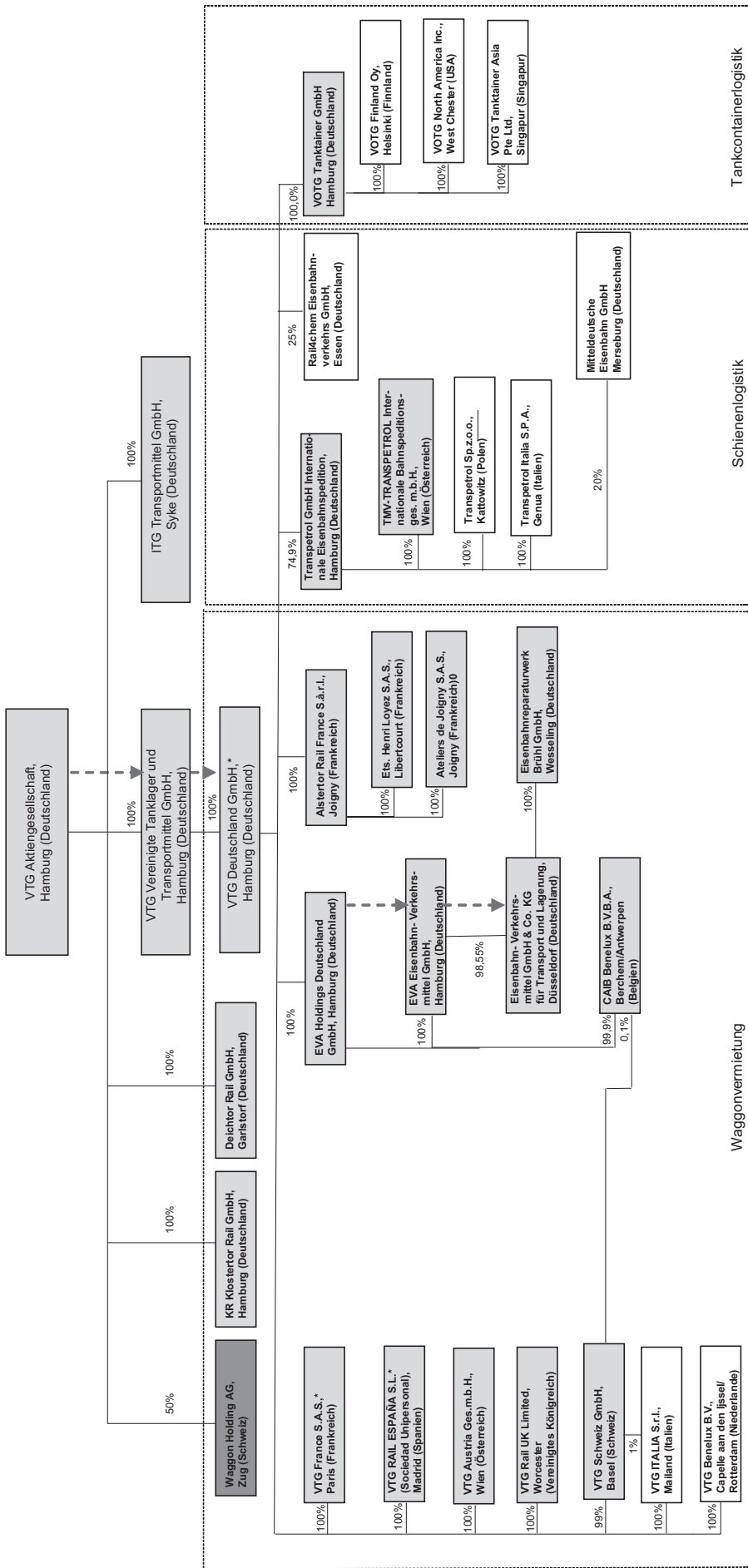
Nach dem Erwerb der VTG GmbH Alt durch die Investmentgruppe wurde die im Jahr 2002 bereits wirtschaftlich integrierte Alterstor-Gruppe auch rechtlich in die VTG-Gruppe integriert. Dazu übte eine Tochtergesellschaft der CE Waggon 2 GmbH, die CE Waggon 4 GmbH, die von der TUI Beteiligungs GmbH erworbene Option zum Erwerb sämtlicher Anteile an der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH aus. Mit Anteilskaufvertrag vom 3. Juni 2005, der am 14. Dezember 2005 vollzogen wurde, erwarb die CE Waggon 4 GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2005 die Anteile an der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH. In diesem Zusammenhang erwarb eine weitere Tochtergesellschaft der CE Waggon 2 GmbH, die CE Waggon 3 GmbH, 492 Kessel- und Güterwagen von der TUI Beteiligungs GmbH. Anschließend wurden die Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH mit Gesellschafterbeschluss vom 23. Februar 2006 auf die CE Waggon 4 GmbH und die CE Waggon 4 GmbH und die CE Waggon 3 GmbH mit Gesellschafterbeschluss vom 23. Februar 2006 auf die VTG Aktiengesellschaft, die heutige VTG Deutschland GmbH, verschmolzen.

Im Anschluss an diese Umstrukturierungen wurde die CE Waggon 1 GmbH zunächst mit Gesellschafterbeschluss vom 17. Mai 2006 in VTG Holding GmbH umfirmiert und mit einem weiteren Gesellschafterbeschluss vom 27. Juli 2006 formwechselnd in die heutige VTG Aktiengesellschaft umgewandelt und umfirmiert (siehe dazu auch „— *Geschichte und Entwicklung der Gesellschaft*“).

Als Obergesellschaft der VTG-Gruppe übernimmt die VTG AG typische Aufgaben einer nicht selbst operativen Holding, wie beispielsweise die strategische Unternehmensentwicklung. Das operative Geschäft wird ausschließlich in den zahlreichen, international angesiedelten operativen Tochtergesellschaften betrieben. Diese hält die VTG AG mittelbar über ihre 100 %ige Tochtergesellschaft VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, die ihrerseits 100 % der Anteile an der operativ tätigen VTG Deutschland GmbH (VTG AG Alt) hält. Zudem hält die VTG AG direkt 50 % der Anteile an der Waggon Holding AG, Zug, Schweiz.

Die VTG-Gruppe hat zum 14. Juni 2007 im Wesentlichen folgende Organisationsstruktur:

**VTG Gruppe zum 14. Juni 2007**



▲ Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge

□ Konsolidierte Einheiten

■ At Equity konsolidierte Einheit

\* Diese Gesellschaften sind hauptsächlich im Geschäftsbereich Waggonvermietung tätig, erbringen einzelne Dienstleistungen aber auch in den anderen Geschäftsbereichen

## **BEKANNTMACHUNGEN, ZAHLSTELLE**

Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen satzungsgemäß im elektronischen Bundesanzeiger, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas anderes vorsieht. Soweit das Gesetz vorsieht, dass den Aktionären Erklärungen oder Informationen zugänglich gemacht werden, ohne hierfür eine bestimmte Form vorzugeben, genügt das Einstellen auf der Internetseite der Gesellschaft.

Die Aktien betreffenden Mitteilungen werden entweder ebenfalls im elektronischen Bundesanzeiger (und bis 31. Dezember 2008 zusätzlich in mindestens je einem überregionalen Pflichtblatt der Wertpapierbörsen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel zugelassen sind), oder über verschiedene Medien mit Verbreitung im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum veröffentlicht. Die Satzung der Gesellschaft erlaubt grundsätzlich die Übermittlung von Informationen an die Aktionäre im Wege der Datenfernübertragung. Die börsenrechtlichen Veröffentlichungen erfolgen in einem überregionalen Pflichtblatt der Wertpapierbörsen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel zugelassen sind, sowie, sofern nach der Börsenzulassungs-Verordnung erforderlich (wie etwa für Zwischenberichte), im elektronischen Bundesanzeiger.

Bekanntmachungen im Zusammenhang mit der Billigung dieses Prospekts oder von Nachträgen zu diesem Prospekt erfolgen in Übereinstimmung mit den Regelungen des Wertpapierprospektgesetzes entsprechend der für diesen Prospekt vorgesehenen Form der Veröffentlichung, insbesondere durch Veröffentlichung unter der Internetadresse der Gesellschaft ([www.vtg.de](http://www.vtg.de)). Gedruckte Exemplare des Prospekts sind bei der VTG AG, Nagelsweg 34, 20097 Hamburg, Goldman, Sachs & Co. oHG, Messeturm, Friedrich-Ebert-Anlage 49, 60308 Frankfurt am Main, UBS Limited c/o UBS Deutschland AG, Stephanstraße 14-16, 60313 Frankfurt am Main, UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG), Arabellastraße 12, 81925 München, und M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Ferdinandstraße 75, 20095 Hamburg, erhältlich.

Zahlstelle für die Aktien der VTG AG wird die Deutsche Bank AG, Taunusanlage 12, 60325 Frankfurt am Main sein. Dort können auch alle erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich der Wertpapiere bewirkt werden.

## ANGABEN ÜBER DAS KAPITAL DER GESELLSCHAFT

### GRUNDKAPITAL UND AKTIEN

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 12,5 Mio. und ist eingeteilt in Stück 12.500.000 auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von EUR 1,00. Das Grundkapital der Gesellschaft ist vollständig eingezahlt.

Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Beschränkungen des Stimmrechts bestehen nicht.

Die Form der Aktienurkunden sowie der Gewinnanteil- und Erneuerungsscheine wird vom Vorstand bestimmt. Der Anspruch des Aktionärs auf Verbriefung seiner Anteile ist ausgeschlossen.

Die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften halten derzeit keine Aktien der VTG AG.

### ENTWICKLUNG DES GRUNDKAPITALS SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT

Nach ihrer Gründung in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung wurde das Stammkapital der Gesellschaft durch Gesellschafterbeschluss vom 27. Juli 2006 aus Gesellschaftsmitteln von EUR 25.000 auf EUR 50.000 erhöht. Am gleichen Tag wurde der Formwechsel in eine Aktiengesellschaft beschlossen, deren Grundkapital EUR 50.000 betrug. Die Handelsregistereintragung der Kapitalerhöhung und des Formwechsels erfolgte am 25. September 2006.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 22. Mai 2007 wurde das Grundkapital der Gesellschaft aus Gesellschaftsmitteln erhöht, und zwar von EUR 50.000 um EUR 12,45 Mio. auf EUR 12,5 Mio. Dieser Beschluss wurde am 25. Mai 2007 in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg eingetragen. Die neuen, aus dieser Kapitalerhöhung stammenden Aktien der Gesellschaft standen vollumfänglich dem Abgebenden Aktionär zu.

Die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft wird voraussichtlich am 22. Juni 2007 beschließen, das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 12,5 Mio um bis zu EUR 8.888.889 auf bis zu EUR 21.388.889 gegen Bareinlagen zu erhöhen. Die neuen Aktien der Gesellschaft werden voraussichtlich am 22. Juni 2007 auf Grundlage des voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu schließenden Übernahmevertrags von der Goldman, Sachs & Co. oHG für Rechnung der Konsortialbanken, mit Ausnahme der UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG), gezeichnet und mit der Maßgabe übernommen, sie im Rahmen des Angebots zum Platzierungspreis zu platzieren. Die Kapitalerhöhung und ihre Durchführung sollen voraussichtlich am 25. Juni 2007 zur Eintragung in das Handelsregister bei dem Amtsgericht Hamburg angemeldet und voraussichtlich am 27. Juni 2007 eingetragen werden.

### GENEHMIGTES KAPITAL

Die Hauptversammlung der Gesellschaft hat den Vorstand am 22. Mai 2007 einstimmig ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 1. Mai 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmalig um bis zu insgesamt EUR 6.250.000 zu erhöhen. Die neuen Aktien können von einem oder mehreren durch den Vorstand bestimmten Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre in folgenden Fällen auszuschließen:

- a) bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zur Gewährung von Aktien zum Zweck des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen sowie zum Zweck der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und mit der Gesellschaft verbundener Unternehmen im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften;
- b) soweit dies erforderlich ist, um Inhabern der von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften ausgegebenen Optionsscheine oder Wandelschuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung des Options- bzw. Wandelrechts bzw. nach Erfüllung von Wandlungs- oder Optionspflichten zustehen würde;
- c) um etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht auszunehmen;



- d) bei Kapitalerhöhungen gegen Bareinlage, wenn der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien gleicher Gattung und Ausstattung zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabetrags durch den Vorstand nicht wesentlich im Sinne der §§ 203 Abs. 1 und 2, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unterschreitet und der auf die neuen Aktien, für die das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, insgesamt entfallende anteilige Betrag des Grundkapitals 10 % des im Zeitpunkt der Ausgabe der neuen Aktien vorhandenen Grundkapitals nicht übersteigt. Auf die Höchstgrenze von 10 % des Grundkapitals werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit des genehmigten Kapitals unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gemäß §§ 71 Abs. 1 Nr. 8 Satz 5, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußert werden sowie Aktien, im Hinblick auf die ein Wandlungsrecht oder Optionsrecht oder eine Wandlungspflicht oder Optionspflicht auf Grund von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen besteht, die seit Erteilung dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts gem. §§ 221 Abs. 4, 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben worden sind.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung, einschließlich des Inhalts der Aktienrechte und der Bedingungen der Aktienaussgabe, festzulegen.

Die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft wird voraussichtlich am 22. Juni 2007 beschließen, das bestehende genehmigte Kapital aufzuheben und gleichzeitig den Vorstand zu ermächtigen, in der Zeit bis zum 22. Juni 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmalig das nach der Kapitalerhöhung am 22. Juni 2007 bestehende Grundkapital um bis zu insgesamt 50 % zu erhöhen.

#### **ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZU KAPITALMASSNAHMEN**

Zur Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft bedarf es eines Beschlusses der Hauptversammlung, der mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals gefasst wird. Nach der Satzung kann die Gewinnbeteiligung der neuen Aktien abweichend von § 60 AktG geregelt werden.

#### **ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZU BEZUGSRECHTEN**

Nach dem Aktiengesetz stehen jedem Aktionär grundsätzlich Bezugsrechte entsprechend seiner bisherigen prozentualen Beteiligung auf die im Rahmen einer Kapitalerhöhung neu auszugebenden Aktien (bzw. Wandelschuldverschreibungen, Optionsanleihen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen) zu. Bezugsrechte sind frei übertragbar. Während eines festgelegten Zeitraums vor Ablauf der Bezugsfrist kann es einen Handel der Bezugsrechte an den deutschen Wertpapierbörsen geben. Die Hauptversammlung kann mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gleichzeitiger Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals die Bezugsrechte ausschließen. Für einen Bezugsrechtsausschluss ist darüber hinaus ein Bericht des Vorstandes erforderlich, der zur Begründung des Bezugsrechtsausschlusses darlegen muss, dass das Interesse der Gesellschaft am Ausschluss des Bezugsrechts das Interesse der Aktionäre an der Einräumung des Bezugsrechts überwiegt. Ein Ausschluss des Bezugsrechts bei Ausgabe neuer Aktien ist insbesondere dann zulässig,

- wenn die Gesellschaft das Kapital gegen Bareinlagen erhöht;
- der Betrag der Kapitalerhöhung 10 % des bestehenden Grundkapitals nicht übersteigt;
- und der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet.

Als Ausschluss des Bezugsrechts ist es nicht anzusehen, wenn nach dem Beschluss der Hauptversammlung die neuen Aktien von einem Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden sollen, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (*Mittelbares Bezugsrecht*).

#### **ERWERB EIGENER AKTIEN / ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN**

Die Hauptversammlung der Gesellschaft wird voraussichtlich am 22. Juni 2007 beschließen, die Gesellschaft gemäß § 71 Abs. 1 Ziffer 8 AktG zum Erwerb eigener Aktien wie folgt zu ermächtigen:

Der Vorstand wird ermächtigt, eigene Aktien in Höhe von insgesamt bis zu 10 % des Grundkapitals, das nach Eintragung der von der Hauptversammlung am 22. Juni 2007 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen in das Handelsregister besteht, oder, falls dieser Wert geringer ist, des zum Zeitpunkt der Ausübung der vorliegenden Ermächtigung bestehenden Grundkapitals, zu jedem zulässigen Zweck im Rahmen der

gesetzlichen Beschränkungen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu erwerben. Die Ermächtigung wird am 27. Juni 2007 wirksam und gilt bis zum 30. November 2008. Die Ermächtigung kann durch die Gesellschaft, aber auch durch ihre Konzernunternehmen oder für ihre oder deren Rechnung durch Dritte ausgenutzt werden.

Der Erwerb eigener Aktien erfolgt über die Börse, mittels eines an alle Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots, oder mittels an alle Aktionäre gerichteter öffentlicher Einladung zur Abgabe von Verkaufsofferten.

Im Falle des Erwerbs über die Börse darf der von der Gesellschaft gezahlte Gegenwert je Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den Durchschnitt der Börsenkurse der Aktie der Gesellschaft in der Schlussauktion im Xetra-Handelssystem (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den der Verpflichtung zum Erwerb vorangehenden drei Börsenhandelstagen um nicht mehr als 5 % über- oder unterschreiten.

Im Falle eines öffentlichen Kaufangebots darf der von der Gesellschaft gezahlte Gegenwert je Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den Durchschnitt der Börsenkurse der Aktie der Gesellschaft in der Schlussauktion im Xetra-Handelssystem (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse vom sechsten bis dritten Börsenhandelstag vor der Veröffentlichung des Kaufangebots um nicht mehr als 15 % über- oder unterschreiten.

Im Falle einer an alle Aktionäre gerichteten Einladung zur Abgabe von Verkaufsofferten darf der von der Gesellschaft gezahlte Gegenwert je Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) den Durchschnitt der Börsenkurse der Aktie der Gesellschaft in der Schlussauktion im Xetra-Handelssystem (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den letzten drei Börsenhandelstagen vor Annahme der Verkaufsofferten um nicht mehr als 15 % über- oder unterschreiten.

Sofern ein öffentliches Angebot oder eine öffentliche Einladung zur Abgabe von Verkaufsofferten überzeichnet ist, muss die Annahme nach Quoten erfolgen. Eine bevorrechtigte Annahme geringer Stückzahlen bis zu 100 Stück angebotener Aktien je Aktionär sowie eine Rundung nach kaufmännischen Grundsätzen können vorgesehen werden.

Der Vorstand wird ermächtigt, die aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen eigenen Aktien wie folgt zu verwenden:

- a) Die Aktien können mit Zustimmung des Aufsichtsrats über die Börse oder durch ein Angebot an alle Aktionäre veräußert werden. Sie können ferner mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch in anderer Weise veräußert werden, sofern die Aktien gegen Barzahlung und zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Der zusammengenommene, auf die Anzahl der unter dieser Ermächtigung veräußerten Aktien entfallende anteilige Betrag des Grundkapitals zusammen mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von neuen Aktien, die seit Beschlussfassung über diese Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben worden sind, darf insgesamt 10 % des Grundkapitals, das nach Eintragung der von der Hauptversammlung am 22. Juni 2007 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen in das Handelsregister besteht, oder — falls dieser Wert geringer ist — des zum Zeitpunkt der Ausübung der vorliegenden Ermächtigung bestehenden Grundkapitals, nicht überschreiten.
- b) Die Aktien können mit Zustimmung des Aufsichtsrats Dritten zum Zwecke des unmittelbaren oder mittelbaren Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen angeboten und übertragen werden.
- c) Die Aktien können ferner mit Zustimmung des Aufsichtsrats eingezogen werden, ohne dass die Einziehung oder die Durchführung eines weiteren Hauptversammlungsbeschlusses bedarf.

Das Bezugsrecht der Aktionäre auf eigene Aktien wird insoweit ausgeschlossen, wie diese Aktien gemäß den vorstehenden Ermächtigungen nach Ziffer 2) lit. a) - b) verwendet werden. Die Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien, zu ihrer Veräußerung bzw. zu ihrem Einzug können unabhängig voneinander, einmal oder mehrmals, ganz oder auch in Teilen ausgeübt werden.

## **ANZEIGEPFLICHT FÜR ANTEILSBESITZ, ÜBERNAHMEANGEBOTE**

Mit der Zulassung der Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel mit amtlicher Notierung an der Frankfurter Wertpapierbörse bzw. der Stellung des Zulassungsantrags unterliegt die VTG AG den Bestimmungen des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes („WpHG“). Nach § 21 WpHG sind Inhaber von Stimmrechtsaktien einer deutschen Gesellschaft, die zum amtlichen Börsenhandel innerhalb der Europäischen Union oder des

Europäischen Wirtschaftsraums zugelassen ist, verpflichtet, die Gesellschaft und die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht unverzüglich, spätestens innerhalb von vier Handelstagen, schriftlich über die Höhe ihrer Beteiligung zu unterrichten, sobald diese Beteiligung bestimmte Schwellenwerte erreicht, übersteigt oder unterschreitet. Diese Schwellenwerte sind mit 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 % und 75 % der ausstehenden Stimmrechte einer Gesellschaft festgelegt. Nach § 25 WpHG haben auch Personen, die unmittelbar oder mittelbar Finanzinstrumente halten, die ihrem Inhaber das Recht verleihen, einseitig im Rahmen einer rechtlich bindenden Vereinbarung mit Stimmrechten verbundene und bereits ausgegebene Aktien eines Emittenten, für den die Bundesrepublik Deutschland der Herkunftsstaat ist, zu erwerben, dies bei Erreichen, Über- oder Unterschreiten der soeben genannten Schwellen mit Ausnahme der Schwelle von 3 % der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht zu melden. Die VTG AG muss diese Mitteilungen nach § 21 und § 25 WpHG unverzüglich, spätestens jedoch drei Handelstage nach Zugang der Mitteilung, über verschiedene Medien mit Verbreitung im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum veröffentlichen. In Verbindung mit diesem Erfordernis enthält das WpHG verschiedene Regeln, die die Zurechnung des Aktienbesitzes zu der Person sicherstellen sollen, die tatsächlich die mit den Aktien verbundenen Stimmrechte kontrolliert. Beispielsweise werden einem Unternehmen Stimmrechte, die einem dritten Unternehmen gehören, zugerechnet, wenn Ersteres Letzteres kontrolliert, ebenso Stimmrechte, die von einem dritten Unternehmen für Rechnung des ersten oder einem von diesem kontrollierten Unternehmen gehalten werden. Unterbleibt die Mitteilung, ist der Aktionär für die Dauer des Versäumnisses von der Ausübung der mit diesen Aktien verbundenen Rechte (einschließlich Stimmrecht und dem Recht zum Bezug von Dividenden) ausgeschlossen. Außerdem kann bei Nichteinhaltung der Mitteilungspflicht eine Geldbuße verhängt werden.

Des Weiteren ist nach dem Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz jeder, dessen Stimmrechtsanteil 30 % der stimmberechtigten Aktien der VTG AG erreicht oder übersteigt, verpflichtet, diese Tatsache, einschließlich des Prozentsatzes seiner Stimmrechte, innerhalb von sieben Kalendertagen durch Bekanntgabe im Internet und mittels eines elektronisch betriebenen Informationsverbreitungssystems für Finanzinformationen zu veröffentlichen und anschließend, sofern keine Befreiung von dieser Verpflichtung erteilt wurde, ein an alle Aktionäre der VTG AG gerichtetes öffentliches Pflichtangebot zu unterbreiten. Das Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz enthält eine Reihe von Bestimmungen, die die Zurechnung des Aktienbesitzes zu der Person sicherstellen sollen, die tatsächlich die mit den Aktien verbundenen Stimmrechte kontrolliert. Unterbleibt die Mitteilung über das Erreichen oder Übersteigen der 30 %-Schwelle oder die Unterbreitung des öffentlichen Pflichtangebots, ist der Aktionär für die Dauer des Versäumnisses von der Ausübung der mit diesen Aktien verbundenen Rechte (einschließlich Stimmrecht und Recht zum Bezug von Dividenden) ausgeschlossen. Außerdem kann in diesen Fällen eine Geldbuße verhängt werden.

Die Satzung der Gesellschaft enthält keine über diese gesetzlichen Anzeigepflichten hinausgehenden Vorschriften.

## ANGABEN ÜBER ORGANE DER GESELLSCHAFT

### ÜBERBLICK

Die Organe der Gesellschaft sind der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Hauptversammlung. Die Kompetenzen dieser Organe sind im Aktiengesetz, der Satzung sowie in Geschäftsordnungen des Vorstandes und des Aufsichtsrats vom Mai 2007 geregelt.

Der Vorstand führt die Geschäfte der Gesellschaft nach Maßgabe der Gesetze, der Satzung der Gesellschaft und der Geschäftsordnung für den Vorstand. Er vertritt die Gesellschaft gegenüber Dritten. Der Vorstand ist ferner verpflichtet, dem Aufsichtsrat regelmäßig, mindestens vierteljährlich, über den Gang der Geschäfte, insbesondere den Umsatz, und die Lage der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen zu berichten. In der letzten Sitzung des Aufsichtsrats eines Geschäftsjahres hat er über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung (insbesondere die Finanz-, Investitions- und Personalplanung) zu berichten. Dabei muss er auf Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung von früher berichteten Zielen eingehen und diese begründen. Zudem ist der Vorstand verpflichtet, dem Aufsichtsrat über Geschäfte, die für die Rentabilität oder Liquidität der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sein können, rechtzeitig zu berichten, so dass der Aufsichtsrat vor ihrer Vornahme Gelegenheit zur Stellungnahme hat. Außerdem ist dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats aus sonstigen wichtigen Anlässen zu berichten. Ein wichtiger Anlass ist auch ein dem Vorstand bekannt gewordener Vorgang bei einem verbundenen Unternehmen, das auf die Lage der Gesellschaft von erheblichem Einfluss sein kann. Die gleichzeitige Mitgliedschaft in Vorstand und Aufsichtsrat ist bei einer Aktiengesellschaft deutschen Rechts grundsätzlich nicht zulässig.

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstandes und ist berechtigt, diese aus wichtigem Grund abzurufen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens zu überwachen. Nach dem deutschen Aktiengesetz ist der Aufsichtsrat nicht zur Geschäftsführung berechtigt. Nach der Geschäftsordnung des Vorstandes muss der Vorstand für bestimmte Geschäfte jedoch die Zustimmung des Aufsichtsrats einholen, in der Regel vor Vornahme des Geschäfts oder der Maßnahme. Dies gilt derzeit unter anderem für die Verabschiedung der Jahresplanung sowie bestimmten wesentlichen Geschäften, die davon abweichen, die Aufnahme neuer und Aufgabe vorhandener Tätigkeitsbereiche sowie Geschäfte oder Maßnahmen, die zu einer grundlegenden Veränderung der Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der Gesellschaft oder der VTG-Gruppe führen, den Erwerb, die Gründung und die Veräußerung von Unternehmen oder Anteilen daran, Grundstücksgeschäfte und Finanzmaßnahmen, jeweils ab einem bestimmten Umfang, die Gewährung von Darlehen und die Übernahme von Sicherheiten in gewissen Fällen, Rechtsverzicht ab einer bestimmten Höhe sowie spekulative Treasury-Geschäfte. Der Vorstand hat außerdem die Zustimmung des Aufsichtsrats einzuholen, wenn er durch Weisung, Zustimmung, Stimmabgabe oder auf andere Weise an bestimmten Maßnahmen bei einem von der Gesellschaft abhängigen Unternehmen oder einem Gemeinschaftsunternehmen mitwirkt. Dies betrifft unter anderem die vorab genannten Geschäfte sowie gewisse Kapitalerhöhungen und Unternehmensverträge.

Den Mitgliedern des Vorstandes und des Aufsichtsrats obliegen Treue- und Sorgfaltspflichten gegenüber der Gesellschaft. Dabei ist von den Mitgliedern dieser Organe ein weites Spektrum von Interessen, insbesondere der Gesellschaft, ihrer Aktionäre, ihrer Arbeitnehmer und ihrer Gläubiger zu beachten. Der Vorstand muss zudem das Recht der Aktionäre auf Gleichbehandlung und gleichmäßige Information berücksichtigen. Verstoßen die Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrats gegen ihre Pflichten, so haften sie gegenüber der Gesellschaft gesamtschuldnerisch auf Schadensersatz.

Nach deutschem Recht hat ein Aktionär grundsätzlich keine Möglichkeit, gegen Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrats direkt vorzugehen, falls er der Auffassung ist, dass diese ihre Pflichten gegenüber der Gesellschaft verletzt haben. Lediglich die Gesellschaft hat das Recht, Schadensersatz von den Mitgliedern des Vorstandes oder des Aufsichtsrats zu verlangen. Die Gesellschaft kann erst drei Jahre nach der Entstehung des Anspruchs und nur dann auf Ersatzansprüche verzichten oder sich darüber vergleichen, wenn die Aktionäre dies in der Hauptversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit beschließen und wenn nicht eine Minderheit von Aktionären, deren Anteile zusammen 10 % des Grundkapitals erreichen oder übersteigen, Widerspruch zur Niederschrift erhebt. Aktionäre und Aktionärsvereinigungen können im Aktionärsforum des elektronischen Bundesanzeigers, das auch über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich ist, andere Aktionäre auffordern, gemeinsam oder in Vertretung einen Antrag auf Sonderprüfung oder ein Einberufungsverlangen für die Hauptversammlung zu stellen oder in einer Hauptversammlung das Stimmrecht auszuüben. Außerdem besteht für Aktionäre, die zusammen 1 % des Grundkapitals oder einen anteiligen Betrag von EUR 100.000 halten, die Möglichkeit, über ein Klagezulassungsverfahren Ersatzansprüche der Gesellschaft gegen Organmitglieder im eigenen Namen geltend zu machen.

Nach deutschem Recht ist es den Aktionären (wie jeder anderen Person) untersagt, ihren Einfluss auf die Gesellschaft dazu zu benutzen, ein Mitglied des Vorstandes oder des Aufsichtsrats zu einer für die Gesellschaft schädlichen Handlung zu bestimmen. Aktionäre mit einem beherrschenden Einfluss dürfen ihren Einfluss nicht dazu nutzen, die Gesellschaft zu veranlassen, gegen ihre Interessen zu verstoßen, es sei denn, es besteht ein Beherrschungsvertrag zwischen dem Aktionär und der Gesellschaft und der Einfluss hält sich in den Grenzen bestimmter zwingender gesetzlicher Regelungen oder die entstehenden Nachteile werden ausgeglichen. Wer unter Verwendung seines Einflusses ein Mitglied des Vorstandes oder des Aufsichtsrats, einen Prokuristen oder einen Handlungsbevollmächtigten dazu veranlasst, zum Schaden der Gesellschaft oder ihrer Aktionäre zu handeln, ist der Gesellschaft und den Aktionären zum Ersatz des ihnen daraus entstandenen Schadens verpflichtet. Daneben haften die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats gesamtschuldnerisch, wenn sie unter Verletzung ihrer Verpflichtungen gehandelt haben.

## VORSTAND

### *Allgemeines*

Gemäß der Satzung der Gesellschaft besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Anzahl der Vorstandsmitglieder wird im Übrigen vom Aufsichtsrat bestimmt. Der Aufsichtsrat kann stellvertretende Vorstandsmitglieder bestellen. Die Vorstandsmitglieder werden vom Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre bestellt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung eines Vorstandsmitglieds vor Ablauf der Amtszeit widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, etwa bei grober Pflichtverletzung oder wenn die Hauptversammlung dem Vorstandsmitglied das Vertrauen entzieht. Sämtliche Vorstandsmitglieder sind gemeinschaftlich zur Geschäftsführung befugt. Die Beschlüsse des Vorstandes werden — soweit nicht im Gesetz oder der Satzung andere Mehrheiten zwingend vorgeschrieben sind — in Sitzungen mit einfacher Mehrheit seiner Mitglieder gefasst. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstandes den Ausschlag, wenn dem Vorstand mehr als zwei Mitglieder angehören. Über Angelegenheiten aus dem Ressort eines abwesenden Mitglieds soll — außer in dringenden Fällen — nur mit seinem Einverständnis verhandelt und beschlossen werden. Die Gesellschaft wird durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten.

### *Derzeitige personelle Besetzung des Vorstandes*

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die gegenwärtigen Mitglieder des Vorstandes, deren Position und Verantwortung sowie weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft. Etwaige nicht mehr bestehende Mitgliedschaften der Vorstandsmitglieder in Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorganen bzw. Stellungen als Partner außerhalb der Gesellschaft sind in den nachfolgenden Kurzlebensläufen für die letzten fünf Jahre dargestellt:

<u>Name</u>	<u>Position</u>	<u>Jahr der Erstbestellung / Ende der laufenden Mandatsperiode</u>	<u>Verantwortungsbereich</u> • <u>Geschäftsbereiche</u> • <u>Ressorts</u>	<u>Weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft</u>
Dr. Heiko Fischer . . .	Vorsitzender	2006 / 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschäftsbereich Waggonvermietung</li> <li>• Strategie</li> <li>• Personal</li> <li>• Recht</li> <li>• Kommunikation und Marketing</li> <li>• Marktentwicklung</li> <li>• Interne Revision</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— VTG Deutschland GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung</li> <li>— Deichtor Rail GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— EVA Eisenbahn-Verkehrsmittelgesellschaft mbH, Geschäftsführer</li> <li>— EVA Holdings Deutschland GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— KR Klostertor Rail GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittelges. mbH, Geschäftsführer</li> <li>— VTG Benelux B.V., Geschäftsführer</li> <li>— Platon Management Beteiligungs GmbH &amp; Co. KG, geschäftsführender Kommanditist</li> <li>— Platon MPP Verwaltungs GmbH, Geschäftsführer</li> </ul>



<u>Name</u>	<u>Position</u>	<u>Jahr der Erstbestellung / Ende der laufenden Mandatsperiode</u>	<u>Verantwortungsbereich</u> • <u>Geschäftsbereiche</u> • <u>Ressorts</u>	<u>Weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft</u>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>— VTG Schweiz GmbH, Vorsitzender des Beirats</li> <li>— TRANSWAGGON-GRUPPE (TWA AG), Vorsitzender des Beirats</li> <li>— Waggon Holding AG, Verwaltungsrat</li> <li>— rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH, Mitglied des Beirats</li> <li>— VOTG Tanktainer GmbH, Mitglied des Beirats</li> <li>— VTG France S.A.S., Vorsitzender des Direktionskomitees</li> <li>— VTG Italia S.R.L., Präsident des Verwaltungsrats</li> <li>— ATSL Rail UK Limited, Director</li> <li>— CAIB Rail Holdings Limited, Director</li> <li>— CAIB UK Limited, Director</li> <li>— CAIB Benelux BVBA, Geschäftsführer</li> <li>— VTG Rail UK Limited, Director</li> <li>— Wohlfahrtsfonds der VTG Schweiz GmbH, Präsident</li> <li>— Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP), Präsident</li> </ul>
Jürgen Hüllen . . . . .	Mitglied	2006 / 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschäftsbereich Schienenlogistik</li> <li>• Qualitätsmanagement/Arbeitschutz/Umwelt</li> <li>• Versicherung</li> <li>• Technik/Technische Entwicklung</li> <li>• Beschaffung/Technischer Einkauf</li> <li>• Materialwirtschaft</li> <li>• Instandhaltungsmanagement</li> <li>• Sicherheitsmanagement</li> <li>• Frachtmanagement</li> <li>• Halterfunktion</li> <li>• Eisenbahnreparaturwerke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— VTG Deutschland GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— VTG Austria GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— VTG Italia S.R.L., Geschäftsführer</li> <li>— EVA Eisenbahn-Verkehrsmittelgesellschaft mbH, Geschäftsführer</li> <li>— EVA Holdings Deutschland GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— ATSL Rail France S.A.S., Geschäftsführer</li> <li>— Ateliers de Joigny S.A.S., Mitglied des Direktionskomitees</li> <li>— Etablissement Henri Loyez S.A.S., Mitglied des Direktionskomitees TRANSWAGGON-GRUPPE (TWA AG), Beiratsmitglied</li> <li>— Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Beiratsvorsitzender</li> <li>— rail4chem Eisenbahnverkehrs GmbH, Beiratsvorsitzender</li> <li>— Vorsitzender der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI)</li> </ul>
Dr. Kai Kleeberg . . .	Mitglied	2006 / 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik</li> <li>• Finanzen</li> <li>• Rechnungswesen</li> <li>• Steuern</li> <li>• Controlling</li> <li>• Informationstechnologie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— VTG Deutschland GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— KR Klostertor Rail GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— Deichtor Rail GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— Platon Management Beteiligungs GmbH &amp; Co. KG, geschäftsführender Kommanditist</li> <li>— Platon MPP Verwaltungs GmbH, Geschäftsführer</li> <li>— VOTG Tanktainer GmbH, Vorsitzender des Beirats</li> <li>— Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Mitglied des Beirats</li> <li>— VTG France S.A.S., Mitglied des Direktionskomitees</li> </ul>

**Dr. Heiko Fischer** (\*1967 in Würzburg, Staatsangehörigkeit: deutsch): Dr. Heiko Fischer studierte Wirtschaftswissenschaften an der Julius-Maximilians-Universität, Würzburg, sowie an der University at Albany, State University of New York, in Albany, NY, wo er 1992 mit dem MBA abschloss. 1995 promovierte er an der Julius-Maximilians-Universität, Würzburg, zum Dr. rer. pol. in der Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften. Im gleichen Jahr begann Herr Dr. Fischer seine berufliche Laufbahn als Leiter des Büros des Vorsitzenden der Geschäftsführung der VTG GmbH Alt. Am 1. Januar 1999 wechselte er in den Geschäftsbereich Schienenlogistik der VTG AG Alt. Hier baute er die Sparte Stückgutwagen (TRANSWAGGON) auf. Ab dem 1. Januar 2001 verantwortete Herr Dr. Fischer in dem Geschäftsbereich Schienenlogistik die Bereiche Vertrieb und Marketing, die Sparte TRANSWAGGON sowie den Erwerb und die Integration der Brambles European Rail Division. Im Mai 2004 wurde Herr Dr. Fischer zum Vorsitzenden des Vorstandes der VTG AG Alt und nach deren Umwandlung und Umfirmierung in VTG Deutschland GmbH im Jahr 2006 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung berufen. Vorstandsvorsitzender der VTG Aktiengesellschaft Neu wurde er im Jahr 2006. Er ist im Wesentlichen für den Geschäftsbereich Waggonvermietung und die Ressorts Personal, Recht, Revision, Vertrieb, Kommunikation und Marketing zuständig. Er ist Geschäftsführer der EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH und der beiden früheren, mit Vertrag vom 4. Juni 2007 von dem Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebrachten Schwestergesellschaften KR Klostertor Rail GmbH und Deichtor Rail GmbH. Er übt zudem mehrere Mandate bei in- und ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen der VTG-Gruppe aus. Herr Dr. Fischer ist Präsident der Internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP).

Darüber hinaus hat Herr Dr. Fischer während der letzten fünf Jahre keine weiteren Mandate außerhalb der Gesellschaft und der VTG-Gruppe ausgeübt.

**Jürgen Hüllen** (\*1950 in Hambergen, Staatsangehörigkeit: deutsch): Nach Beendigung seiner Ausbildung zum Industriekaufmann mit anschließender Tätigkeit bei der Gustav F. Gerds KG in Bremen studierte Jürgen Hüllen ab 1972 Betriebswirtschaft an der Hochschule für Wirtschaft in Bremen und anschließend an der Universität Hamburg. Am 1. Februar 1980 trat Herr Hüllen in die VTG GmbH Alt ein. Nach Tätigkeiten im Controlling sowie Finanz- und Rechnungswesen übernahm er 1983 die Leitung des Sekretariats der Geschäftsführung. 1985 wechselte er in den operativen Bereich, zunächst als Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt/Vercharterung und ab 1987 als Leiter Kesselwagen Marketing/Vertrieb. Ab 1999 verantwortete Herr Hüllen in der Leitung des Geschäftsbereichs Schienenlogistik der VTG AG Alt die Bereiche Kesselwagen-Technik, Beschaffung und technischen Service sowie die Beteiligung an der rail4chem und die Sparten Transpetrol und Werke. Im Mai 2004 wurde Herr Hüllen in den Vorstand der VTG AG Alt und nach deren Umwandlung und Umfirmierung in die VTG Deutschland GmbH im Jahr 2006 zu einem ihrer Geschäftsführer berufen. Vorstand der VTG Aktiengesellschaft wurde er im Jahr 2006. Er ist hauptsächlich für den Geschäftsbereich Schienenlogistik sowie die Ressorts Technik und Betrieb des Geschäftsbereichs Waggonvermietung und für die Eisenbahnreparaturwerke verantwortlich. Er ist Geschäftsführer der EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH und übt zudem mehrere Mandate bei in- und ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen der VTG-Gruppe aus. Herr Hüllen ist Vorsitzender der VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (deutscher Mitgliedsverband der UIP).

Darüber hinaus hat Herr Hüllen während der letzten fünf Jahre keine weiteren Mandate außerhalb der Gesellschaft und der VTG-Gruppe ausgeübt.

**Dr. Kai Kleeberg** (\*1960 in Hamburg, Staatsangehörigkeit: deutsch): Dr. Kai Kleeberg studierte Betriebswirtschaft an der Universität Hamburg. Nach seinem Studienabschluss 1986 war er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Industrielles Management an der Universität der Bundeswehr in Hamburg tätig. 1993 promovierte er zum Dr. rer. pol. Im gleichen Jahr begann er bei debis Daimler-Benz InterServices, Berlin, im Bereich Interne Revision/Business Auditing. Im April 1995 wechselte er zur VTG GmbH Alt. Dort war er zunächst im Bereich Planung und Controlling für die damalige neu erworbene Lehnkering AG zuständig. 1998 übernahm Herr Dr. Kleeberg die Leitung der Abteilung Corporate Development für die Aktivitäten der in Frankreich ansässigen und europaweit tätigen Algeco-Gruppe. Mit dem Verkauf des Algeco-Konzerns an die Hapag-Lloyd AG wechselte auch Herr Dr. Kleeberg am 1. Januar 2000 zur Hapag-Lloyd AG und war dort für das mit der Eingliederung der Algeco-Gruppe in den Hapag-Lloyd-Konzern verbundene Integrations- und Changemanagement verantwortlich. Im August 2001 kehrte er zurück zur VTG-Gruppe und übernahm hier die Leitung des Zentralbereichs Controlling der VTG AG Alt. Im Mai 2004 wurde Herr Dr. Kleeberg in den Vorstand der VTG AG Alt und nach deren Umwandlung und Umfirmierung in die VTG Deutschland GmbH im Jahr 2006 zu einem ihrer Geschäftsführer berufen. Vorstand der VTG Aktiengesellschaft wurde er im Jahr 2006. Er ist hauptsächlich für die Ressorts Finanzen, Rechnungslegung, Controlling und IT sowie für den Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik verantwortlich. Er ist Geschäftsführer der beiden früheren, mit Vertrag vom 4. Juni 2007 von dem Abgebenden Aktionär in die VTG AG eingebrachten Schwestergesellschaften KR Klostertor Rail

GmbH und der Deichtor Rail GmbH und übt zudem mehrere Mandate bei in- und ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen der VTG-Gruppe aus.

Darüber hinaus hat Herr Dr. Kleeberg während der letzten fünf Jahre keine weiteren Mandate außerhalb der Gesellschaft und der VTG-Gruppe ausgeübt.

Die Vorstandsmitglieder sind über die Geschäftsadresse der Gesellschaft erreichbar.

Die Gesellschaft hat den Vorstandsmitgliedern derzeit weder Kredite gewährt noch Bürgschaften oder Gewährleistungen für sie übernommen. Die Vorstandsmitglieder haben mit der Gesellschaft keine Geschäfte abgeschlossen, die außerhalb ihres normalen Geschäftsverkehrs liegen.

Keines der Vorstandsmitglieder wurde während der vergangenen fünf Jahre wegen betrügerischer Straftaten verurteilt, war in seiner Funktion als Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans bzw. als Partner an Insolvenzen, Insolvenzverwaltungen oder Liquidationen beteiligt bzw. gegen keines der Mitglieder des Vorstandes wurden öffentliche Anschuldigungen und/oder Sanktionen von Seiten der gesetzlichen Behörden oder der Regulierungsbehörden (einschließlich bestimmter Berufsverbände) erhoben bzw. keines der Mitglieder des Vorstandes wurde jemals von einem Gericht für die Mitgliedschaft in einem Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgan eines Emittenten oder für die Tätigkeit im Management oder die Führung der Geschäfte eines Emittenten während der zumindest letzten fünf Jahre als untauglich angesehen.

Zwischen den Vorstandsmitgliedern bestehen keine verwandtschaftlichen Beziehungen; ebenso wenig bestehen verwandtschaftliche Beziehungen eines oder mehrerer Vorstandsmitglieder zu einem oder mehreren Mitgliedern des Aufsichtsrats. Sofern Vorstandsmitglieder unmittelbar oder mittelbar Aktien an der Gesellschaft halten, kann neben ihrer Organstellung ein besonderes Interesse aus diesem Aktienbesitz bestehen. Im Übrigen haben die Mitglieder des Vorstandes der Gesellschaft im Hinblick auf ihre privaten Interessen oder sonstigen Verpflichtungen keine Interessenkonflikte in Bezug auf Verpflichtungen gegenüber der Gesellschaft. Vereinbarungen mit Hauptaktionären, Kunden, Lieferanten oder sonstigen Personen, aufgrund derer ein Vorstandsmitglied in den Vorstand berufen wurde bestehen ebenfalls nicht.

#### ***Vergütung, sonstige Leistungen***

Die Gesellschaft weist aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 22. Mai 2007 entsprechend § 286 Abs. 5 S. 1 HGB die Vergütung des Vorstandes nicht individualisiert aus. Die Gesamtbarvergütung, die die drei Mitglieder des Vorstandes im Geschäftsjahr 2006 von der Gesellschaft und weiteren Gesellschaften der VTG-Gruppe und die Vorstandsmitglieder Dr. Fischer und Dr. Kleeberg zudem für ihre Tätigkeit als Geschäftsführer der Deichtor Rail GmbH und der KR Klostertor Rail GmbH erhalten haben, belief sich insgesamt auf EUR 1.142.600. Diese Gesamtbarvergütung setzt sich zusammen aus einer jährlichen festen Vergütung in Höhe von insgesamt EUR 918.600 (bestehend aus Fixgehalt, jährlicher garantierter Tantieme und Aufwandsentschädigung) sowie einer erfolgsabhängigen Tantieme. Die erfolgsabhängige Tantieme wird für alle Mitglieder des Vorstandes auf Basis einer Zielmatrix berechnet, die unter anderem bestimmte erfolgsbezogene, jährlich neu zu vereinbarende Faktoren berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2006 belief sich die den Vorstandsmitgliedern insgesamt gezahlte erfolgsabhängige Tantieme auf EUR 224.000.

Beiträge zur Kranken- und Pflegeversicherung werden den Mitgliedern des Vorstandes in Höhe des Arbeitgeberanteils steuerfrei erstattet. Die Beiträge zur D&O-Versicherung und weiteren üblichen Versicherungen der Mitglieder des Vorstandes trägt die Gesellschaft. Jedem Mitglied des Vorstandes wird ein Dienstwagen gestellt, der privat genutzt werden darf. Daneben nehmen die Mitglieder des Vorstandes an einem Managementbeteiligungsprogramm teil (siehe „*Aktionärsstruktur und Beteiligungsprogramme — Beteiligungsprogramme — Managementbeteiligungsprogramm*“).

Die Gesellschaft hat jedem Mitglied des Vorstandes zudem eine unverfallbare Versorgungszusage erteilt. Aufgrund dieser Versorgungszusage hat jedes Mitglied des Vorstandes bei Eintritt bestimmter Pensionsfälle einen Anspruch auf Zahlung von Versorgungsleistungen, die sich in Abhängigkeit vom letzten festen Jahresgehalt des jeweiligen Vorstandsmitglieds und den jeweils zu berücksichtigenden Dienstjahren des jeweiligen Vorstandsmitglieds berechnen. Die Pensionsfälle umfassen neben der Pensionsleistung bei Erreichen der Altersgrenze von 65 Jahren auch den Fall der Berufsunfähigkeit, des Ablebens (Witwen- und Waisenversorgung) sowie für den Vorstandsvorsitzenden auch die Beendigung des Anstellungsverhältnisses vor dem 65. Lebensjahr durch die Gesellschaft.

Die VTG Deutschland GmbH hat jeweils für alle Ansprüche, die den Mitgliedern des Vorstandes aus den vorgenannten Verträgen gegenwärtig, zukünftig, bedingt oder unbedingt zustehen, die selbstschuldnerische Bürgschaft übernommen.

Für die Pensionen der Mitglieder des Vorstandes hat die Gesellschaft zum letzten Bilanzstichtag 31. Dezember 2006 Rückstellungen in Höhe von EUR 1,2 Mio. gebildet.

Es gibt neben den vorstehend beschriebenen Anstellungsverträgen keine weiteren Dienstleistungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft, ihren Tochtergesellschaften und den jeweiligen Mitgliedern des Vorstandes, nach der einem Vorstandsmitglied bei Beendigung seiner Tätigkeit Vergünstigungen durch die Gesellschaft oder ihre Tochtergesellschaften zustehen. Die Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder wurden mit der Gesellschaft befristet geschlossen. Für den Fall der Beendigung des Anstellungsverhältnisses sind in den Anstellungsverträgen neben den vorstehenden Versorgungsleistungen keine sonstigen Vergünstigungen für die Mitglieder des Vorstandes vorgesehen.

Für den Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstandes siehe „*Aktionärsstruktur und Beteiligungsprogramme — Aktionärsstruktur*“.

## AUFSICHTSRAT

### *Allgemeines*

Der nicht mitbestimmte Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht derzeit aus 6 Mitgliedern. Er setzt sich ausschließlich aus Aufsichtsratsmitgliedern der Aktionäre zusammen. Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und seinen Stellvertreter. Die Beschlussfassung des Aufsichtsrats ist in der Satzung der Gesellschaft und in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vom Mai 2007 geregelt.

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse im Allgemeinen in Sitzungen. Eine Beschlussfassung kann auf Anordnung des Vorsitzenden auch in einer Telefon- oder Videokonferenz oder außerhalb einer Sitzung durch mündliche, fernmündliche, schriftliche, in Textform oder mit Hilfe sonstiger, gebräuchlicher Mittel der Telekommunikation (insbesondere E-Mail) übermittelte Stimmabgaben erfolgen. Eine Kombination der vorgenannten Möglichkeiten der Beschlussfassung ist zulässig. Den Aufsichtsratsmitgliedern steht ein Recht zum Widerspruch gegen die Anordnung des Vorsitzenden nicht zu. Beschlussfähig ist der Aufsichtsrat dann, wenn die Hälfte seiner Mitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Sofern laut Gesetz oder Satzung nichts anderes zwingend vorgesehen ist, werden Beschlüsse mit Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Mitglieder gefasst. Ergibt eine Abstimmung Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmengleichheit ergibt, der Vorsitzende zwei Stimmen. Der Aufsichtsratsvorsitzende bestimmt den Sitzungsablauf und die Art der Abstimmung.

Die Mitglieder des ersten Aufsichtsrats der VTG AG wurden erstmals 2006 beim Formwechsel der Gesellschaft gewählt. Am 19. April 2007 wurden sämtliche Aufsichtsratsmitglieder jeweils für eine Amtszeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach ihrer Wahl beschließt, bestellt, wobei das Geschäftsjahr 2007 nicht mitgerechnet wird, voraussichtlich also die Entlastung für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr.

### *Derzeitige personelle Zusammensetzung des Aufsichtsrats*

Die folgende Tabelle zeigt die derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft, das Jahr ihrer ersten Ernennung in den Aufsichtsrat der Gesellschaft und ihre Hauptbeschäftigung sowie weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft. Etwaige nicht mehr bestehende Mitgliedschaften der Aufsichtsratsmitglieder in Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorganen bzw. Stellungen als Partner außerhalb der Gesellschaft sind in den nachfolgenden Kurzlebensläufen für die letzten fünf Jahre dargestellt:

<u>Name</u>	<u>Position</u>	<u>Jahr der ersten Wahl</u>	<u>Beruf / Hauptbeschäftigung</u>	<u>Weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft*</u>
Dr. Wilhem Scheider . . .	Vorsitzender	2006	Consultant	(b) — Hydac Technologie GmbH, Sulzbach/Saar, Vorsitzender des Beirats — Hydac Electronic GmbH, Sulzbach/Saar, Mitglied des Beirates
Dr. Klaus-Jürgen Juhnke	Stellvertretender Vorsitzender	2006	Diplom-Kaufmann	(a) — Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg, Vorsitzender des Aufsichtsrates
Heribert Becker . . . . .	Mitglied	2006	Diplom-Volkswirt	(c) — Ems-Jade-Mischwerke GmbH & Co. KG, Cappel, Persönlich haftender Gesellschafter ohne Kapitalbeteiligung und mit Haftungsausschluss

<u>Name</u>	<u>Position</u>	<u>Jahr der ersten Wahl</u>	<u>Beruf / Hauptbeschäftigung</u>	<u>Weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft*</u>
Dr. Bernd Malmström . . .	Mitglied	2006	Rechtsanwalt	<p>(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— K + S AG, Kali und Salz, Kassel, Mitglied des Aufsichtsrates</li> <li>— Lehnkering GmbH, Transport + Logistik, Duisburg, Mitglied des Aufsichtsrates</li> <li>— IFCO Systems B.V., Palettensysteme, Amsterdam, Niederlande, Vorsitzender des Aufsichtsrates</li> <li>— PETROTEC AG, Bio-Diesel, Borken, Vorsitzender des Aufsichtsrates</li> <li>— HHLA Intermodal GmbH, Hamburger Hafen, Mitglied des Aufsichtsrates</li> </ul> <p>(b)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— STINNES CORPORATION, Holding Transport, New York, USA, Vorsitzender des Boards</li> <li>— SULO GmbH, Entsorgung, Hamburg, Vorsitzender des Advisory Committees</li> <li>— DAL, Deutsche Afrika-Linien, Hamburg, Mitglied des Beirat</li> <li>— FRAPORT AG, Flughafen Frankfurt am Main, Mitglied des Beraterkreises</li> <li>— Triton Industrie Beirat, Frankfurt am Main, Mitglied des Beraterkreis</li> <li>— BLG GmbH, Bremer Seehäfen, Mitglied des Beirates</li> <li>— time: matters GmbH Lufthansa Express-Spedition, Neu-Isenburg, Vorsitzender des Beirates</li> </ul>
Dr. Christian Olearius . . .	Mitglied	2006	Bankier	<p>(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— KanAM Grund Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Mitglied des Aufsichtsrats</li> <li>— M.M.Warburg &amp; CO Hypothekenbank AG, Hamburg, Vorsitzender des Aufsichtsrats</li> <li>— Bankhaus Hallbaum AG, Hannover, Vorsitzender des Aufsichtsrats</li> <li>— Bankhaus Löbbbecke AG, Berlin, Vorsitzender des Aufsichtsrats</li> <li>— M.M.Warburg &amp; CO Geschäftsführungs-AG, Hamburg, Vorsitzender des Aufsichtsrats</li> <li>— Warburg Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Mitglied des Aufsichtsrats</li> <li>— Alstria Office AG, Hamburg, Mitglied des Aufsichtsrats</li> </ul> <p>(b)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bankhaus Carl F. Plump &amp; Co., Bremen, Vorsitzender des Gesellschafterausschusses</li> <li>— M.M.Warburg Bank (Schweiz) AG, Zürich, Schweiz, Präsident des Verwaltungsrats</li> <li>— Marcard, Stein &amp; Co., Hamburg, Vorsitzender des Verwaltungsrats</li> <li>— Liquiditäts-Konsortialbank GmbH, Frankfurt am Main, Stellv. Mitglied im Verwaltungsrat</li> <li>— Degussa Bank GmbH, Frankfurt am Main, Vorsitzender des Aufsichtsrats</li> <li>— Hannover Finanz GmbH, Hannover, Stellv. Vorsitzender des Beirats</li> <li>— M.M.Warburg-Hansa Ltd., Tortola/British Virgin Islands, Director</li> <li>— GEDO Grundstücksentwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG, Grünwald, Mitglied des Aufsichtsrats</li> </ul> <p>(c)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— M.M.Warburg &amp; CO Kommanditgesellschaft</li> </ul>



<u>Name</u>	<u>Position</u>	<u>Jahr der ersten Wahl</u>	<u>Beruf / Hauptbeschäftigung</u>	<u>Weitere gegenwärtige Tätigkeiten außerhalb der Gesellschaft*</u>
				<p>auf Aktien, Hamburg, Sprecher der Partner und Persönlich haftender Gesellschafter</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— M.M.Warburg, Olearius &amp; Co. KG, Hamburg, Persönlich haftender Gesellschafter</li> <li>— M.M.Warburg &amp; CO Gruppe Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg, Sprecher der persönlich haftenden Gesellschafter</li> <li>— Christian Olearius Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, Geschäftsführer</li> <li>— Zweite KG Christian Olearius Beteiligungsgesellschaft mbH &amp; Co., Hamburg, Geschäftsführer</li> </ul>
Dr. Jost A. Massenberg	Mitglied	2006	Diplom-Kaufmann	<p>(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Eisen- und Hüttenwerke AG, Andernach, Mitglied des Aufsichtsrats</li> <li>— Hoesch Hohenlimburg GmbH, Hagen, Mitglied des Aufsichtsrats</li> <li>— Rasselstein GmbH, Andernach, Mitglied des Aufsichtsrats</li> <li>— ThyssenKrupp Electrical Steel GmbH, Gelsenkirchen, Mitglied des Aufsichtsrats</li> <li>— ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH, Langenfeld, Vorsitzender des Aufsichtsrats</li> </ul> <p>(b)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Grupo ThyssenKrupp S.A., Madrid, Spanien, Mitglied des Verwaltungsrats (Consejo de Administración)</li> <li>— Isocab France S.A., Dunkerque, Frankreich, Mitglied des Verwaltungsrats</li> <li>— Isocab-Mondor N.V.; Havelbeke-Barikhove, Belgien, Mitglied des Verwaltungsrats</li> <li>— Isocab N.V., Havelbeke, Belgien, Mitglied des Verwaltungsrats</li> <li>— LAGERMEX S.A. de C.V. de Puebla, Mexico, Vizepräsident des Verwaltungsrats</li> <li>— ThyssenKrupp Verkehr GmbH, Duisburg, Mitglied des Beirats</li> <li>— Acciai di Qualità, Centro Lavorazione Lamiere S.p.A., Italien, Vizepräsident des Verwaltungsrats (consiglio di amministrazione)</li> <li>— Felix Schoeller Holding GmbH &amp; Co. KG, Osnabrück, Mitglied des Beirats</li> <li>— Siegwerk GmbH &amp; Co. KG, Siegburg, Mitglied des Verwaltungsrats</li> <li>— Thyssen Ros Casares S.A., Valencia, Spanien, Vizepräsident des Verwaltungsrats</li> </ul> <p>(c)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ThyssenKrupp Steel AG, Duisburg, Mitglied des Vorstandes</li> <li>— ThyssenKrupp Steel North America, Inc., Detroit, USA, Vice Chairman des Board of Directors</li> </ul>

\* Sortiert nach: Mitgliedschaften in

(a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten,

(b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen und

(c) sonstigen Geschäftsführungs- oder Vorstandsgremien bzw. Stellungen als persönlich haftender Gesellschafter.

**Dr. Wilhelm Scheider** (\*1928 Butow, Staatsangehörigkeit: deutsch): An den Universitäten Kiel und Münster studierte Dr. Wilhelm Scheider Volkswirtschaft. Im Jahr 1955 schloss er sein Studium zum Dr. rer. pol. ab und übte verschiedene Tätigkeiten in der Wirtschaftsvereinigung Stahl in Düsseldorf, Luxemburg und Saarbrücken aus. Im Jahr 1971 wurde er in den Vorstand der Neunkircher Eisenwerke AG, Neunkirchen gewählt. Ab 1973 war Herr Dr. Scheider Mitglied im Vorstand und später Vorsitzender des Vorstands der Krupp Stahl AG. Von 1980 bis 1989 war er Vorsitzender des Vorstandes der Fried. Krupp GmbH. Herr Dr. Scheider war Vorsitzender oder Mitglied verschiedener Aufsichtsräte u.a. der WestLB, Düsseldorf und Münster, der Allianz Versicherungs AG, München, der Bremer Wollkämerei AG, Bremen, der Wismut AG, der Bremer Vulkan AG, Bremen, der Hannover Messe AG, Hannover, der ERAMET S.A., Paris und der Proudfoot plc., Großbritannien. Ab 1994 agierte Herr Dr. Scheider als Berater der Rothschild GmbH, Frankfurt am Main. Seit 2006 ist er Aufsichtsratsvorsitzender der VTG AG.

Während der letzten fünf Jahre war Herr Dr. Scheider zudem Vorsitzender des Aufsichtsrats der Rothschild GmbH, Frankfurt am Main (Januar 2000 bis Februar 2004).

**Dr. Klaus-Jürgen Juhnke** (\*1937 in Schleswig, Staatsangehörigkeit: deutsch): Dr. Klaus-Jürgen Juhnke studierte zunächst Betriebswirtschaftslehre an der Universität Hamburg. Danach war er als wissenschaftlicher Assistent an den Universitäten Hamburg und Bonn tätig. An der Universität Hamburg promovierte er zum Dr. rer. pol. Herr Dr. Juhnke ist seit 1966 bei der VTG GmbH Alt. Er war dort hauptverantwortlich für den Aufbau des Controllings. Seit 1972 ist er Mitglied der Geschäftsführung. Im Verlauf seines weiteren Berufsweges wurde Herr Dr. Juhnke Sprecher der Geschäftsführung, Vorsitzender sowie Bereichsvorstand der Preussag AG für das Geschäftsfeld Logistik. Bis zu seiner Berufung als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der VTG AG war er von Januar 2002 bis September 2006 Mitglied bzw. Vorsitzender des Aufsichtsrats der VTG AG Alt. Er war auch Landesvorsitzender des Wirtschaftsrates (1999-2005).

Während der letzten fünf Jahre war Herr Dr. Juhnke zudem Mitglied des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Januar 2002 bis Juli 2006) und der Algeco S.A., Paris, Frankreich (Januar 2002 bis September 2004).

**Heribert Becker** (\*1937 in Dortmund, Staatsangehörigkeit: deutsch): Heribert Becker studierte Volkswirtschaft an der Universität in Freiburg/Breisgau und in Köln. Im Jahr 1962 schloss er das Studium als Diplom-Volkswirt ab. Herr Becker begann seine Berufslaufbahn bei der Reederei „Braunkohle“ GmbH in Wesseling. Danach war er für die VTG AG Alt tätig. Ab 1977 bis zu seinem Ruhestand im Jahr 1999 war er Vorsitzender des Vorstandes der VTG AG Alt. Von 1992 bis 1999 war er zudem Mitglied des Beirats der Dresdner Bank AG, Frankfurt am Main. Im Jahr 2000 wurde er in den Aufsichtsrat der VTG AG Alt berufen. Seit 2001 ist Heribert Becker Ehrenpräsident der Niederrheinischen IHK Duisburg und seit 2006 Mitglied des Aufsichtsrats der VTG AG.

Während der letzten fünf Jahre war Herr Becker neben den bereits genannten Tätigkeiten zudem Vorsitzender des Beirates der Dienstleistungszentrale der Niederrheinischen Kies- und Sandindustrie GmbH, Duisburg (1989 bis 2007) und Mitglied des Beirates der Ems-Jade-Mischwerke GmbH & Co. KG, Cappel (1980 bis 2007).

**Dr. Bernd Malmström** (\*1941 in Kiel, Staatsangehörigkeit: deutsch): Dr. Bernd Malmström studierte Rechtswissenschaften in Kiel und Freiburg. Nach seiner Promotion war er zunächst als Rechtsanwalt tätig. Im Jahr 1974 begann Herr Dr. Malmström seine Industrielaufbahn bei MBB. 1980 wechselte er als Generalsekretär zur damaligen VEBA AG, Augsburg (heute E-ON AG, Düsseldorf). Im Jahr 1988 wurde er Mitglied im Vorstand der Stinnes AG, Mülheim an der Ruhr. 2000 wechselte er in den Vorstand der Deutsche Bahn AG, Berlin. Dort war er zuständig für den Güterverkehr. Im Jahr 2002 verantwortete er den Kauf der Stinnes AG, Mülheim an der Ruhr für die Deutsche Bahn AG. Seit 2006 ist er Mitglied im Aufsichtsrat der VTG AG. Gegenwärtig hat er ein Mandat zur Beratung des Vorstandes der Deutsche Bahn AG, Berlin. Er nimmt außerdem einen Lehrauftrag an der Universität Essen-Duisburg wahr.

Während der vergangenen fünf Jahre war Herr Dr. Malmström zudem Mitglied des Vorstandes der Deutsche Bahn AG. Er war Vorsitzender des Vorstandes der DB Cargo AG und der Stinnes AG, Mülheim an der Ruhr. Außerdem war er Vorsitzender des Aufsichtsrates der Brenntag AG, der Railion AG, Mainz, der Scandlines AG, Rostock Warnemünde sowie der Schenker AG. Weiterhin war er Aufsichtsratsmitglied der Thyssen Services AG, Düsseldorf, der Polzug GmbH, Hamburg, der Duss GmbH, Bodenheim und der DB-Dienstleistungen AG. Außerdem war Herr Dr. Malmström Mitglied des Beirates der DEVK, Köln.

**Dr. Christian Olearius** (\*1942 Oberglogau (Oberschlesien), Staatsangehörigkeit: deutsch): An den Universitäten von Heidelberg, Berlin und Göttingen studierte Dr. Christian Olearius Rechts- und Staatswissenschaften. Nach der juristischen Promotion folgten Tätigkeiten bei der Braunschweigischen Staatsbank, der Bremer

Landesbank sowie der NORD/LB Norddeutsche Landesbank Girozentrale. Herr Dr. Olearius ist seit 1986 persönlich haftender Gesellschafter und Sprecher der persönlich haftenden Gesellschafter der M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg. Seit 2006 ist er Mitglied des Aufsichtsrats der VTG AG. Neben den Positionen, die Herr Dr. Olearius laut vorstehender Tabelle in Gremien diverser Banken und Finanzdienstleister wahrnimmt, ist er auch Mitglied im Vorstand des Bundesverbands deutscher Banken e.V., Berlin.

Während der letzten fünf Jahre war Herr Dr. Olearius zudem Mitglied des Aufsichtsrats der HAVIKA Aktiengesellschaft für Grundbesitzmanagement, Frankfurt am Main (Dezember 2002 bis Dezember 2004), Mitglied des Verwaltungsrates der TEMPUS Privatbank AG, Zürich (März 2004 bis April 2004) und Mitglied des Aufsichtsrats der Hamburg-Berlin Immobilien AG, Hamburg (Dezember 2002 bis Dezember 2003).

**Dr. Jost A. Massenberg** (\*1956 in Essen, Staatsangehörigkeit: deutsch): Herr Massenberg absolvierte zunächst eine Ausbildung als Industriekaufmann und Wirtschaftsassistent bei der August Thyssen-Hütte AG, Duisburg. Danach nahm er das Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität München auf und schloss es 1983 ab. Im Jahr 1986 wurde er an der Universität Kiel promoviert. Herr Dr. Massenberg war zunächst als Vorstandsassistent bei der Otto Wolff AG, Köln, tätig. Danach war er vier Jahre lang Projektleiter und Mitglied der Geschäftsleitung bei der Unternehmensberatung Roland Berger & Partner GmbH, München. 1991 wechselte Massenberg als Vorstandsmitglied zum Weißblechhersteller Rasselstein AG/Rasselstein Hoesch GmbH, Andernach. Dort war er zuständig für das Ressort Vertrieb und Marketing. 1998 wurde Herr Dr. Massenberg zum Vorstandsmitglied der ThyssenKrupp Stahl AG, Duisburg, Ressort Absatz, bestellt. Seit 2003 ist Herr Dr. Massenberg im Vorstand der neuen ThyssenKrupp Steel AG, Duisburg zuständig für die Business Unit Industry. Zum Mitglied des Aufsichtsrats der VTG AG wurde er im Jahr 2006 berufen.

Während der letzten fünf Jahre hat Dr. Massenberg neben den in der vorstehenden Tabelle genannten Mandaten keine weiteren Mandate außerhalb der Gesellschaft ausgeübt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VTG AG sind über die Geschäftsadresse der Gesellschaft erreichbar.

Keines der Mitglieder des Aufsichtsrats wurde nach Kenntnis der Gesellschaft während der vergangenen fünf Jahre wegen betrügerischer Straftaten verurteilt, war nach Kenntnis der Gesellschaft in seiner Funktion als Mitglied eines Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgans bzw. als Partner an Insolvenzen, Insolvenzverwaltungen oder Liquidationen beteiligt bzw. gegen keines der Mitglieder des Aufsichtsrats wurden nach Kenntnis der Gesellschaft öffentliche Anschuldigungen und/oder Sanktionen von Seiten der gesetzlichen Behörden oder der Regulierungsbehörden (einschließlich bestimmter Berufsverbände) erhoben bzw. keines der Mitglieder des Aufsichtsrats wurde jemals von einem Gericht für die Mitgliedschaft in einem Verwaltungs-, Geschäftsführungs- oder Aufsichtsorgan eines Emittenten oder für die Tätigkeit im Management oder die Führung der Geschäfte eines Emittenten während zumindest der letzten fünf Jahre als untauglich angesehen.

VTG AG hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats derzeit keine Kredite gewährt noch Bürgschaften oder Darlehen für sie übernommen. Die Aufsichtsratsmitglieder haben mit der Gesellschaft keine Geschäfte abgeschlossen, die außerhalb des normalen Geschäftsverkehrs der Gesellschaft liegen.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats bestehen keine verwandtschaftlichen Beziehungen; ebenso wenig bestehen verwandtschaftliche Beziehungen eines oder mehrerer Mitglieder des Aufsichtsrats zu einem oder mehreren Mitgliedern des Vorstandes. Sofern Aufsichtsratsmitglieder unmittelbar oder mittelbar Aktien an der Gesellschaft halten, kann neben ihrer Organstellung ein besonderes Interesse aus diesem Aktienbesitz bestehen.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Dr. Malmström hat einen Beratervertrag mit seinem früheren Arbeitgeber Deutsche Bahn AG, Berlin, die ein Wettbewerber der VTG-Gruppe ist. Dieser Vertrag endet 30. Juni 2008. Im Übrigen haben die Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft im Hinblick auf ihre privaten Interessen oder sonstigen Verpflichtungen keine Interessenkonflikte in Bezug auf Verpflichtungen gegenüber der Gesellschaft.

### ***Vergütung, sonstige Leistungen***

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste, jeweils nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Jahresvergütung in Höhe von EUR 20.000. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache. Im vergangenen Geschäftsjahr 2006 wurde der Aufsichtsrat der VTG AG erst mit dem Formwechsel der VTG AG begründet. Für den Zeitraum ab Wirksamkeit des Formwechsels bis Ende des Geschäftsjahres 2006, also vom 25. September 2006 bis zum 31. Dezember 2006 ist ein Anspruch der Mitglieder des Aufsichtsrats der VTG AG auf eine zeitanteilige Vergütung in Höhe EUR 50.000 entstanden (zum Formwechsel der VTG AG siehe auch „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft — Geschichte und Entwick-

lung der Gesellschaft“). Des Weiteren erhalten Vorsitzende von Ausschüssen für jeden Vorsitz eine zusätzliche feste Vergütung von EUR 4.000 für jedes volle Geschäftsjahr, stellvertretende Vorsitzende von Ausschüssen für jeden stellvertretenden Vorsitz EUR 3.000 und einfache Mitglieder eines Ausschusses für jede Ausschussmitgliedschaft EUR 2.000.

Die Gesellschaft erstattet den Aufsichtsratsmitgliedern angemessene, im Interesse der Gesellschaft aufgewendete Auslagen. Soweit auf die Vergütung als Aufsichtsrat Umsatzsteuer zu entrichten ist, erhält das jeweilige Aufsichtsratsmitglied diese von der Gesellschaft erstattet. Daneben trägt die Gesellschaft für die Mitglieder des Aufsichtsrats die Beiträge für eine D&O-Versicherung.

Es gibt keine Dienstleistungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft, ihren Tochtergesellschaften und den jeweiligen Mitgliedern des Aufsichtsrates, nach der einem Aufsichtsratsmitglied bei Beendigung seiner Tätigkeit Vergünstigungen durch die Gesellschaft oder ihre Tochtergesellschaften zustehen.

Für den Aktienbesitz der Aufsichtsratsmitglieder siehe „*Aktionärsstruktur und Beteiligungsprogramme — Aktionärsstruktur*“.

### **Ausschüsse**

Der Aufsichtsrat ist nach der Satzung berechtigt, soweit es das Gesetz zulässt, die Erledigung bestimmter ihm obliegender Aufgaben Aufsichtsratsausschüssen zu übertragen. Derzeit besteht ein Präsidialausschuss, dem die Herren Dr. Scheider, Dr. Juhnke und Dr. Olearius angehören. Dieser bereitet die Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vor, insbesondere die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie die Ernennung des Vorsitzenden. Er beschließt anstelle des Aufsichtsrats über den Abschluss, die Änderung und Beendigung der Anstellungs- und Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder sowie deren Vergütung, die Vertretung der Gesellschaft gegenüber Vorstandsmitgliedern gemäß § 112 AktG, die Einwilligung zu Geschäften mit einem Gegenstandswert über EUR 5.000 zwischen der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen einerseits und einem Vorstandsmitglied oder Personen bzw. Unternehmungen, die einem Vorstandsmitglied nahe stehen, andererseits, die Einwilligung zu anderen Tätigkeiten eines Vorstandsmitglieds nach § 88 AktG sowie die Zustimmung zu sonstigen Nebentätigkeiten, insbesondere zur Wahrnehmung von Aufsichtsratsmandaten und Mandaten in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen außerhalb des Konzerns, die Gewährung von Darlehen an den in §§ 89, 115 AktG genannten Personenkreis sowie die Einwilligung zu Verträgen mit Aufsichtsratsmitgliedern nach § 114 AktG.

### **BETEILIGUNG VON MITGLIEDERN DES VORSTANDES UND DES AUFSICHTSRATES AN DER GESELLSCHAFT BZW. AN GESCHÄFTEN DER GESELLSCHAFT**

Die Beteiligung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats an der Gesellschaft bzw. an Geschäften der Gesellschaft ist im Abschnitt „*Aktionärsstruktur und Beteiligungsprogramme — Beteiligungsprogramme*“ beschrieben.

### **CORPORATE GOVERNANCE**

Die Gesellschaft identifiziert sich mit den Zielen des Deutschen Corporate Governance Kodex und den Grundsätzen einer transparenten, verantwortlichen und auf Wertsteigerung ausgerichteten Führung und Kontrolle des Unternehmens. Vorstand und Aufsichtsrat sowie alle Führungskräfte und Mitarbeiter der VTG-Gruppe sind dieser Zielsetzung verpflichtet. Der Vorstand der Gesellschaft zeichnet sich verantwortlich für die konzernweite Beachtung der Corporate Governance-Grundsätze.

Die Gesellschaft beabsichtigt, den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 12. Juni 2006, der ab der Börsennotierung der Gesellschaft auf diese Anwendung findet, weitgehend zu folgen. Einzelheiten werden zwischen Vorstand und Aufsichtsrat noch abgestimmt. Voraussichtlich wird die Gesellschaft lediglich den folgenden Empfehlungen nicht entsprechen:

Die Hauptversammlung der Gesellschaft hat am 22. Mai 2007 beschlossen, dass die Bezüge der Vorstandsmitglieder für die nächsten fünf Jahre nicht individualisiert offen gelegt werden, so dass eine entsprechende Darstellung in einem Vorstandsvergütungsbericht nicht vorgesehen ist.

Von den Empfehlungen für den Aufsichtsrat möchte die Gesellschaft insoweit abweichen, als ein Prüfungsausschuss, der sich u.a. mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements befasst, nicht gebildet wird. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass diese Aufgaben einen zentralen Teil der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats darstellen und möchte sie daher dem Gesamtaufsichtsrat vorbehalten. Darüber hinaus würde die Einrichtung eines mit mindestens drei Personen zu besetzenden Prüfungsausschusses

den ohnehin nur aus sechs Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrat kaum entlasten. Als weitere Abweichung sieht die Gesellschaft keine Altersgrenze für die Mitglieder des Aufsichtsrats vor. Die Besetzung soll vielmehr allein unter Berücksichtigung von Qualifikation und Erfahrung der Mitglieder, aber unabhängig von Altersgrenzen, erfolgen. Schließlich werden die Mitglieder des Aufsichtsrats neben einer festen Vergütung keine erfolgsorientierte Vergütung erhalten. Die Aufsichtsratsvergütung soll individualisiert ausgewiesen werden. Nach der Auffassung der Gesellschaft wird diese funktionsbezogene Vergütung der überwachenden Aufgabe der Aufsichtsratsmitglieder besser gerecht als eine erfolgsabhängige Vergütung, da so potentielle Interessenkonflikte bei Entscheidungen des Aufsichtsrats, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten, ausgeschlossen sind.

Bei den bestehenden D&O-Versicherungen weicht die Gesellschaft insoweit von den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex ab, als diese keine Selbstbeteiligung vorsehen. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass ein Selbstbehalt im Hinblick auf die Verantwortung und Motivation der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Aufgabenwahrnehmung nicht erforderlich ist.

## **HAUPTVERSAMMLUNG**

Die Hauptversammlung findet in der Regel am Sitz der Gesellschaft statt. Sie wird vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats, seinem Stellvertreter oder dem Vorstand einberufen. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme.

Die Beschlüsse der Hauptversammlung werden, soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, mit einfacher Mehrheit gefasst. Weder das Aktienrecht noch die Satzung der Gesellschaft sehen eine Mindestbeteiligung für die Beschlussfähigkeit der Hauptversammlung vor.

Nach dem Aktienrecht erfordern die Beschlüsse von grundlegender Bedeutung neben der Mehrheit der abgegebenen Stimmen auch eine Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Zu diesen Beschlüssen mit grundlegender Bedeutung gehören insbesondere: Kapitalerhöhungen mit Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre, Kapitalherabsetzungen, die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital, die Auflösung der Gesellschaft, die Verschmelzung der Gesellschaft auf oder mit einer anderen Gesellschaft, die Auf- oder Abspaltung sowie die Übertragung des gesamten Vermögens der Gesellschaft, der Abschluss von Unternehmensverträgen (insbesondere Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen) und grundsätzlich der Wechsel der Rechtsform der Gesellschaft. Ein Beschluss, der Aktionären Nebenverpflichtungen auferlegt, bedarf zu seiner Wirksamkeit der Zustimmung aller betroffenen Aktionäre.

Die Einberufung einer Hauptversammlung kann durch den Vorstand, den Aufsichtsrat oder durch Aktionäre, deren Anteile zusammen mindestens 5 % des Grundkapitals erreichen, veranlasst werden. Die Aktionäre oder Aktionärsvereinigungen können im Aktionärsforum des elektronischen Bundesanzeigers, das auch über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich ist, andere Aktionäre auffordern, gemeinsam oder in Vertretung solchen Antrag zu stellen. Sofern das Wohl der Gesellschaft es erfordert, hat der Aufsichtsrat eine Hauptversammlung einzuberufen. Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahres statt. Der Jahresabschluss, der Lagebericht, der Bericht des Aufsichtsrats sowie der Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns sind der Hauptversammlung vorzulegen und in der Versammlung zu erläutern. Die ordentliche Hauptversammlung beschließt insbesondere über die Feststellung des Jahresabschlusses, die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstandes und der Mitglieder des Aufsichtsrats und über die Bestellung des Abschlussprüfers. Aktionäre, deren Anteile zusammen mindestens 5 % des Grundkapitals oder den anteiligen Betrag von EUR 500.000 erreichen, können verlangen, dass Gegenstände zur Beschlussfassung einer Hauptversammlung bekannt gemacht werden.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind nach der Satzung der Gesellschaft diejenigen Aktionäre berechtigt, die rechtzeitig angemeldet sind. Die Anmeldung muss der Gesellschaft unter der in der Einberufung hierfür mitgeteilten Adresse spätestens am siebten Tag vor der Versammlung zugehen. Sie bedarf der Textform und muss in deutscher oder englischer Sprache erfolgen. Die Aktionäre müssen außerdem ihre Berechtigung zur Teilnahme an einer Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts nachweisen. Dazu ist ein in Textform erstellter Nachweis ihres Anteilsbesitzes durch das depotführende Kreditinstitut oder Finanzdienstleistungsinstitut ausreichend. Der Nachweis muss in deutscher oder englischer Sprache erfolgen und der Gesellschaft ebenfalls spätestens am siebten Tag vor der Versammlung zugehen.

Die Einberufung muss mindestens dreißig Tage vor dem Tag, bis zu dessen Ablauf sich die Aktionäre anzumelden haben, erfolgen. Dabei sind Fristen, die von der Hauptversammlung zurückzurechnen sind, jeweils vom nicht mitzählenden Tage der Versammlung zurückzurechnen; fällt das Ende der Frist auf einen Sonntag,



einen am Sitz der Gesellschaft gesetzlich anerkannten Feiertag oder einen Sonnabend, so tritt an die Stelle dieses Tages der zeitlich vorhergehende Werktag.

Für die Frist und Form der Einberufung und die Teilnahme an einer außerordentlichen Hauptversammlung gelten die gleichen Regeln wie für eine ordentliche Hauptversammlung.

Weder das deutsche Recht noch die Satzung der Gesellschaft beschränken das Recht nicht in Deutschland ansässiger oder ausländischer Eigentümer von Aktien, die Aktien zu halten oder die mit ihnen verbundenen Stimmrechte auszuüben.

## **GESCHÄFTE UND RECHTSBEZIEHUNGEN MIT NAHE STEHENDEN PERSONEN**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die VTG AG unmittelbar oder mittelbar in Ausübung der normalen Geschäftstätigkeit mit verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen sowie sonstigen Beteiligungsunternehmen in Beziehung. Daneben ist der Abgebende Aktionär als alleiniger Gesellschafter der VTG AG ein nahe stehendes Unternehmen gemäß IAS 24. Alle Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

### **RECHTSGESCHÄFTE MIT DEM ABGEBENDEN AKTIONÄR**

#### ***Gesellschafterdarlehen des Abgebenden Aktionärs an die Gesellschaft***

Der Abgebende Aktionär hat der Gesellschaft mit Vertrag vom 13. Dezember 2005 ein mit 6 % p.a. verzinsliches Darlehen in Höhe von EUR 90 Mio. gewährt. Der auf dieses Darlehen entfallende Zinsaufwand belief sich im Geschäftsjahr 2006 auf EUR 5,4 Mio. Dieses Darlehen wurde dazu verwendet, den mittelbaren Erwerb der Anteile an der VTG AG Alt, der Anteile an der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft und von 492 Güterwagen von der TUI Beteiligungs GmbH im Jahr 2005 zu finanzieren. Der Kreditgeber ist berechtigt, den Kreditvertrag vorzeitig zu kündigen, sobald sein Anteil an dem Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft nicht mehr als 50 % ausmacht. Der Kreditnehmer kann das Darlehen teilweise oder insgesamt jederzeit mit einer Kündigungsfrist von einem Monat vorzeitig zurückzahlen. Es ist geplant, dieses Gesellschafterdarlehen samt aufgelaufener Zinsen aus dem mit diesem Angebot erzielten Nettoemissionserlös vollumfänglich zurückzuführen (siehe dazu auch „Gründe für das Angebot, Verwendung des Emissionserlöses und Kosten der Emission“ und „Wesentliche Verträge — Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen — Erwerb der VTG AG Alt“).

#### ***Weitere Rechtsgeschäfte mit dem Abgebenden Aktionär***

Der Abgebende Aktionär brachte im Frühjahr 2007 die bis dahin in seinem Alleineigentum stehenden Gesellschaften KR Klostertor Rail GmbH und Deichtor Rail GmbH mit Vertrag vom 4. Juni 2007 in die VTG AG ein (siehe „Wesentliche Verträge — Unternehmenskaufverträge / Akquisitionen“).

Der Abgebende Aktionär belastete die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2006 mit Kosten in Höhe von EUR 200.000 für verschiedene Beratungsleistungen. Diese Leistungen sind zu marktgerechten Preisen berechnet; der VTG AG sind daraus keine Nachteile entstanden.

In Zusammenarbeit mit dem Abgebenden Aktionär wurden von der VTG AG verschiedene Restrukturierungsmaßnahmen beschlossen und im Geschäftsjahr 2006 durchgeführt. Dabei wurden Gesellschaften der VTG-Gruppe in verschiedenen Ländern durch Verschmelzungen zusammengeführt und die Konzernstruktur erheblich vereinfacht.

Aufgrund von Bewirtschaftungsverträgen mit der KR Klostertor Rail GmbH (Vertrag vom 21. September 2006) und der Deichtor Rail GmbH (Vertrag vom 12. Februar 2007), jeweils bis zur Einbringung durch den Abgebenden Aktionär in die VTG AG mit Vertrag vom 4. Juni 2007 im Alleineigentum des Abgebenden Aktionärs stehende Gesellschaften, hat die VTG Deutschland GmbH die Bewirtschaftung der Wagenflotten dieser beiden Gesellschaften übernommen. Die Bewirtschaftungsgebühr beträgt 15 % (KR Klostertor Rail GmbH) bzw. 13 % (Deichtor Rail GmbH) der aus der Bewirtschaftung resultierenden Umsatzerlöse. Die Bewirtschaftung der Wagenflotte der KR Klostertor Rail GmbH hat die VTG Deutschland GmbH mittels eines Unterbewirtschaftungsvertrags an Gesellschaften der TRANSWAGGON-Gruppe übertragen. Zudem hat die VTG Deutschland GmbH in Betriebsführungsverträgen die Geschäftsführung der KR Klostertor Rail GmbH (Vertrag vom 21. September 2006) und der Deichtor Rail GmbH (Vertrag vom 12. Februar 2007) gegen eine Vergütung von jeweils derzeit monatlich EUR 3.000,00 übernommen. Nach fünf Jahren Vertragslaufzeit erhöht sich die Vergütung jeweils auf EUR 4.000,00.

### **RECHTSGESCHÄFTE MIT VERBUNDENEN, NICHT KONSOLIDIERTEN UNTERNEHMEN UND SONSTIGEN BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN**

Die Forderungen gegen verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen beliefen sich im Geschäftsjahr 2006 auf EUR 5,0 Mio. (Rumpfgeschäftsjahr 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005: EUR 2,1 Mio.) und die Verbindlichkeiten gegenüber solchen verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen auf EUR 1,7 Mio. (Rumpfgeschäftsjahr 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005: EUR 0,5 Mio.).

Die Forderungen gegen sonstige Beteiligungsunternehmen beliefen sich im Geschäftsjahr 2006 auf EUR 0,7 Mio. (Rumpfgeschäftsjahr 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005: ebenfalls EUR 0,7 Mio.) und die Verbindlichkeiten gegenüber solchen sonstigen Beteiligungsunternehmen auf EUR 52,4 Mio. (Rumpfgeschäftsjahr 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005: EUR 59,0 Mio.), von denen EUR 48,9 Mio. auf Finanzierungsleasing entfallen (Rumpfgeschäftsjahr 1. November 2005 bis 31. Dezember 2005: EUR 58,5 Mio.).

#### **BEZIEHUNGEN DER VTG AG ZU DEN MITGLIEDERN DES VORSTANDES UND AUFSICHTSRATS, DEREN NAHEN FAMILIENANGEHÖRIGEN UND ZU VON IHNEN BEEINFLUSSTEN UNTERNEHMEN**

Mit den Mitgliedern des Vorstandes und Aufsichtsrats hat die Gesellschaft Verträge abgeschlossen, die eine Vergütung vorsehen (siehe *„Angaben über Organe der Gesellschaft“*). Daneben besteht ein Managementbeteiligungsprogramm für den Vorstand und andere Führungskräfte der Gesellschaft (siehe *„Aktionärsstruktur und Beteiligungsprogramme — Beteiligungsprogramme — Managementbeteiligungsprogramm“*).

Bei der VTG AG ist die Ehefrau des Vorstandsvorsitzenden Dr. Heiko Fischer angestellt. Eine weitere nahe stehende Person der VTG AG ist die M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg, deren persönlich haftender Gesellschafter und Mitinhaber Herr Dr. Christian Olearius Mitglied des Aufsichtsrats der VTG AG ist. Die M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien hat der CAIB UK Limited, einer Tochtergesellschaft der VTG AG, eine Rückbürgschaft für Verbindlichkeiten über GBP 4,7 Mio. zu marktüblichen Konditionen gestellt.

## AKTIONÄRSSTRUKTUR UND BETEILIGUNGSPROGRAMME

### AKTIONÄRSSTRUKTUR

#### *Beteiligungsverhältnisse*

Die folgende Übersicht zeigt die Aktionäre und deren Beteiligung am Grundkapital der Gesellschaft vor dem Angebot sowie nach Abschluss des Angebots, zum einen unter der Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien ohne Ausübung der Greenshoe-Option, zum anderen unter der Annahme der vollständigen Platzierung der Angebotenen Aktien und einer vollständigen Ausübung der Greenshoe-Option. Einschließlich der von der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen wird nach Abschluss des Angebots ein Streubesitz (Free float) von über 45 % angestrebt.

Aktionäre	Aktienbeteiligung vor dem Angebot		nach Abschluss des Angebots ohne Ausübung der Greenshoe-Option		nach Abschluss des Angebots inklusive vollständiger Ausübung der Greenshoe-Option	
	Stückaktien	in %	Stückaktien	in %	Stückaktien	in %
Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l., 6, rue Adolphe L-1116 Luxemburg	12.500.000	100	11.722.222	54,8	10.272.222	48,0
Vorstandsmitglieder	0*	0	0	0,0	0	0,0
Weitere Führungskräfte	0*	0	0	0,0	0	0,0
Free Float	0	0	9.666.667	45,2	11.116.667	52,0
<b>Gesamt</b>	<b>12.500.000</b>	<b>100</b>	<b>21.388.889</b>	<b>100,0</b>	<b>21.388.889</b>	<b>100,0</b>

\*) Für die indirekte Beteiligung der Vorstandsmitglieder und der weiteren Führungskräfte an der Gesellschaft siehe die folgenden Abschnitte „— Beteiligung von Mitgliedern des Vorstandes, des Aufsichtsrates und weiterer Führungskräfte an der Gesellschaft bzw. an Geschäften der Gesellschaft“ und „— Beteiligungsprogramme“.

#### *Angaben zum Abgebenden Aktionär*

Mehrheitlich werden die Anteile an dem Abgebenden Aktionär, der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l., unmittelbar und mittelbar durch von der internationalen Investmentgruppe um die WL Ross & Co LLC, New York City, USA, verwaltete Fonds gehalten. Zu diesen Gesellschaften, denen die Beteiligung an der Gesellschaft nach § 16 Abs. 4 AktG zuzurechnen ist, zählen unter anderem, aber nicht abschließend WLR Recovery Fund II L.P.; WLR Recovery Fund III L.P.; Euro Wagon L.P.; Euro Wagon II L.P.; IPE Euro Wagon L.P.; WLR Recovery Associates II, LLC; WLR Euro Management Ltd.; Ross Expansion Associates, L.P.; Ross Expansion GP, LLC; WL Ross Group, L.P. und El Vedado, LLC. Die Beteiligungen dieser Gesellschaften am Abgebenden Aktionär und der Gesellschaft sind gemäß § 16 Abs. 4 AktG alle Wilbur L. Ross Jr. zuzurechnen. Die genannten juristischen und natürlichen Personen sind alle geschäftsansässig c/o WL Ross & Co LLC, 600 Lexington Avenue, 19th floor, New York, NY 10022, USA.

WL Ross & Co LLC wurde im Jahr 2000 von Wilbur L. Ross Jr. und anderen früheren Mitgliedern der Praxisgruppe Restrukturierung der Investmentbank Rothschild Inc. gegründet. WL Ross & Co LLC hat seit ihrer Gründung in den USA und anderen Teilen der Welt über USD 200 Mio. an Verbindlichkeiten restrukturiert und ist mit U.S.-amerikanischen, europäischen und japanischen institutionellen Investoren Investmentpartnerschaften in Höhe von über USD 4 Mrd. eingegangen.

#### *Beteiligung von Mitgliedern des Vorstandes, des Aufsichtsrats und weiterer Führungskräfte an der Gesellschaft bzw. an Geschäften der Gesellschaft*

Derzeit sind keine Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrats unmittelbar an der Gesellschaft oder an Geschäften der Gesellschaft beteiligt. Die Mitglieder des Vorstandes sind jedoch über ein Managementbeteiligungsprogramm mittelbar als Kommanditisten der Platon Management Beteiligungs GmbH & Co. KG („Manager KG“) zu insgesamt rund 2,7 % an dem Abgebenden Aktionär der Gesellschaft und damit indirekt an der Gesellschaft beteiligt. Weitere Führungskräfte sind zu insgesamt 3,3 % ebenfalls als Kommanditisten der Manager KG an dem Abgebenden Aktionär und damit mittelbar an der Gesellschaft beteiligt. Die jeweilige Beteiligung am Abgebenden Aktionär können die Mitglieder des Vorstandes und die weiteren Führungskräfte nach dem Börsengang — jedoch nicht vor Ablauf einer zwölfmonatigen Sperrfrist nach Erwerb

der Anteile durch die Manager KG — unter anderem dahingehend ändern, dass sie die Übertragung von Aktien an der Gesellschaft auf sich verlangen können (siehe „*Beteiligungsprogramme*“).

Des Weiteren können Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft, der Geschäftsführungen deutscher Tochtergesellschaften und weitere Mitarbeiter im Rahmen des Börsengangs durch marktübliche oder bevorrechtigte Zuteilung Aktien an der Gesellschaft erwerben, wobei Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft und der Geschäftsführungen der deutschen Tochtergesellschaften im Rahmen der bevorrechtigten Zuteilung Aktien nur ohne Preisnachlass erwerben können (siehe insgesamt „*Das Angebot — Allgemeine und besondere Angaben über die Aktien*“).

## **BETEILIGUNGSPROGRAMME**

### ***Managementbeteiligungsprogramm***

Der Vorstand der VTG AG und andere Führungskräfte der VTG-Gruppe nehmen an einem Managementbeteiligungsprogramm („MPP“) teil. Im Zusammenhang mit diesem MPP haben die Begünstigten mittelbar über die Manager KG Anteile an der Compagnie Européenne de Wagons S.à r.l., dem Abgebenden Aktionär der Gesellschaft, erworben. Neben der Manager KG sind die WLR Recovery Fund II L.P., die WLR Recovery Fund III L.P., die Euro Wagon L.P., die Euro Wagon II L.P. und die IPE Euro Wagon L.P. (zusammen die „Gesellschafter des Abgebenden Aktionärs“), an dem Abgebenden Aktionär beteiligt.

Im Rahmen des MPP haben die Teilnehmer Kommanditanteile an der Manager KG erworben. Komplementärin der Manager KG ist die Platon MPP Verwaltungs GmbH, die zu 100 % von dem Abgebenden Aktionär gehalten wird. Die Komplementärin hält keine Kapitalbeteiligung an der Manager KG.

Neben den Vorständen der VTG AG und weiteren Führungskräften der VTG-Gruppe ist die Platon MPP Beteiligungs S.à r.l., die zu 100 % im Eigentum von Frau Carine Bittler, geschäftsansässig 1, Place du Théâtre, L-2613 Luxemburg, steht, als Kommanditistin an der Manager KG beteiligt. Sie hält zur Zeit nur eine geringfügige Kommanditbeteiligung. Wesentliches Ziel der Beteiligung der Platon MPP Beteiligungs S.à r.l. ist es, Kommanditanteile für eventuell später beitretende Manager vorzuhalten bzw. solche Kommanditanteile von ausscheidenden Managern zu erwerben.

Die Manager KG hält 2.007 Anteile, jeweils im Nominalwert von Euro 25, an dem Abgebenden Aktionär, was einer Beteiligung von 6 % entspricht. Von dieser Beteiligung in Höhe von 6 % entfallen rund 2,7 % auf die Mitglieder des Vorstandes der VTG AG und 3,3 % auf weitere Führungskräfte der VTG-Gruppe. Sofern die Gesellschafter des Abgebenden Aktionärs nicht nach einem Verkauf ihrer Anteile an dem Abgebenden Aktionär oder nach einer Dividendenausschüttung oder ähnlichen Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt nach dem Börsengang einen bestimmten Ertrag auf ihr eingesetztes Kapital erzielen, kann die Beteiligung der Manager KG an dem Abgebenden Aktionär um bis zu ca. 3,6 % auf bis zu ca. 2,4 % reduziert werden. In diesem Fall würden auf die Mitglieder des Vorstandes noch bis zu ca. 1,1 % und auf die übrigen Führungskräfte bis zu ca. 1,3 % entfallen.

Die Manager KG hat die von ihr an dem Abgebenden Aktionär gehaltenen Anteile im Rahmen von Kapitalerhöhungen zu einem Übernahmepreis von insgesamt EUR 3.892.150 erworben. Die Manager KG hat hiervon einen Betrag in Höhe von EUR 1.042.988 bereits an den Abgebenden Aktionär geleistet. Ein Betrag in Höhe von EUR 2.841.000 wurde ihr von dem Abgebenden Aktionär zu 5 % p.a. verzinslich gestundet. Der gestundete Betrag zuzüglich aufgelaufener Zinsen ist dann und insoweit zur Rückzahlung fällig, wie die Manager KG aus ihrer Beteiligung an dem Abgebenden Aktionär Erlöse erzielt, spätestens aber zum Zeitpunkt der Beendigung des MPPs.

Nach erfolgtem Börsengang der Gesellschaft können die Gesellschafter des Abgebenden Aktionärs beschließen, dass die von der Manager KG gehaltenen Aktien der Gesellschaft an die Manager KG ausgeschüttet werden, was jedoch nicht vor Ablauf einer zwölfmonatigen Sperrfrist nach Erwerb der Anteile durch die Manager KG erfolgen kann. Im Zuge einer solchen Ausschüttung kauft der Abgebende Aktionär die von den Gesellschaftern gehaltenen Anteile an dem Abgebenden Aktionär zurück. Die als Kommanditisten beteiligten Führungskräfte können sodann, vorbehaltlich von Veräußerungsbeschränkungen (Lock-up-Vereinbarungen) und ähnlichen Beschränkungen, von der Manager KG einen Verkauf der ihnen gemäß ihrer Kommanditbeteiligung an der Manager KG zuzurechnenden Aktien und eine Auskehrung des Erlöses als auch eine Übertragung der Aktien auf sich verlangen.



### ***Mitarbeiterbeteiligungsprogramm***

Die Gesellschaft beabsichtigt, im Rahmen des Angebots insgesamt Aktien im Gegenwert von bis zu EUR 10 Mio. bevorrechtigt ihren Mitarbeitern zuzuteilen (siehe hierzu *„Das Angebot – Allgemeine und besondere Angaben über die Aktien“*).

## **ANGABEN ÜBER WESENTLICHE BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN**

Die Gesellschaft hat ihre wesentlichen Beteiligungen teilweise abweichend von Rdnr. 161 der „Empfehlungen des *Committee of European Securities Regulators* (CESR) zur einheitlichen Umsetzung der Prospektverordnung Nr. 809/2004 der Europäischen Kommission“ (Referenznummer CESR/05-54b) auf Konzernebene vor Konsolidierung ermittelt. Die VTG-Gruppe bestimmt wesentliche Beteiligungen danach, ob der Anteil einer Tochtergesellschaft (mit ihrer Bilanzsumme) an der Konzernbilanzsumme mindestens 10 % beträgt (jeweils nach Konsolidierung) oder eine Tochtergesellschaft mit ihrem nicht konsolidierten Jahresüberschuss mit mindestens 10 % zum gesamten nicht konsolidierten Jahresüberschuss beiträgt. Dieses Vorgehen führt nach Ansicht der Gesellschaft zu transparenteren und sachgerechteren Ergebnissen, da eine Berechnung auf konsolidierter Basis beim Jahresüberschuss aufgrund vielfältiger gruppeninterner Finanzströme nicht der wirtschaftlichen Begebenheit entspräche.

Die angesprochenen gruppeninternen Finanzströme ergeben sich in erster Linie aus dem bei den meisten Gesellschaften der VTG-Gruppe implementierten Cash-Pooling. Im Rahmen dieses Cash-Poolings führen die teilnehmenden Gesellschaften der VTG-Gruppe ihre vorhandene Liquidität an die VTG Deutschland GmbH ab bzw. nehmen fehlende Liquidität bei der VTG Deutschland GmbH auf. Die Bereitstellung bzw. Aufnahme der Liquidität durch die bzw. von der VTG Deutschland GmbH erfolgt jeweils zu marktüblichen Konditionen. Auf Ebene der Einzelabschlüsse der am Cash-Pooling beteiligten Gesellschaften der VTG-Gruppe werden die in diesem Zusammenhang erwirtschafteten Zinserträge bzw. -aufwendungen im Ergebnis der jeweiligen Gesellschaft der VTG-Gruppe ausgewiesen. Auf Ebene des Konzernabschlusses der VTG AG werden hingegen die im Rahmen des Cash-Poolings anfallenden Zinserträge bzw. -aufwendungen durch entsprechende Konsolidierungsbuchungen eliminiert, so dass der den am Cash-Pooling teilnehmenden konsolidierten Gesellschaften der VTG-Gruppe anteilig zuzuweisende Jahresüberschuss auf konsolidierter Ebene keine Finanzierungserträge bzw. -aufwendungen enthält. Bei der VTG Deutschland GmbH hingegen schlägt sich der gesamte Finanzierungsaufwand aufgrund der zentrierten externen Refinanzierung des Finanzmittelbedarfs der anderen Gruppengesellschaften nieder. Dies kann beispielsweise bei der VTG Deutschland GmbH dazu führen, dass die operativ erwirtschafteten Erträge durch den gegenläufigen Zinsaufwand gegenüber Finanzinstituten zur Refinanzierung des Cash-Poolings aufgezehrt werden. Infolge dessen wäre zum Beispiel die VTG Deutschland GmbH nicht als wesentliches Beteiligungsunternehmen der Gesellschaft anzusehen, obwohl diese auf Ebene der Einzelabschlüsse operativ mehr als 10 % zum Konzernergebnis beiträgt.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu wesentlichen Beteiligungsunternehmen zum 31. Dezember 2006 (Angaben in Tausend der jeweiligen Landeswährung, soweit ein „T“ vor der Währungsbezeichnung steht). Die Angaben sind, soweit nicht anders angegeben auf Grundlage der Einzelabschlüsse nach HGB bzw. lokal anwendbaren Rechnungslegungsvorschriften erstellt. Soweit nicht in der nachfolgenden Tabelle angegeben, haben sich seit dem 31. Dezember 2006 keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der wesentlichen Beteiligungsunternehmen ergeben.

	<b>VTG Deutschland GmbH</b>	<b>Transpetrol GmbH internationale Eisenbahn- spedition</b>	<b>VOTG Tanktainer GmbH</b>	<b>Eisenbahn- Verkehrsmittel GmbH &amp; Co. KG für Transport und Lagerung</b>	<b>VTG France SAS</b>
<b>Sitz der Gesellschaft</b> .....	Hamburg	Hamburg	Hamburg	Düsseldorf	Paris
<b>Land der Gründung</b> .....	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Frankreich
<b>Unternehmensgegenstand</b> .....	Vornahme logistischer Geschäfte, insb. Schienenlogistik, Tankcontainer und Speditionsgeschäfte	Vermittlung und speditionelle Abwicklung von Schienentransporten	Entwicklung, Vermietung und Vertrieb von Tankcontainern für Flüssigkeiten und Gasen in Tankcontainern und speditionelle Abwicklung von Transporten für Flüssigkeiten und Gasen in Tankcontainern	Kaufen, Verkaufen, Mieten, Vermieten, Herstellen von dem Eisenbahn-, Land-, Wasserstraßenverkehr dienenden Transportmitteln; Verwertung motorischer Kräfte jeglicher Art; Errichtung, Ausrüstung von Kleinbahnen	Kaufen, Halten, Vermieten von Fahrmöglichkeiten auf Schienen, an Land, zu Wasser, in der Luft, auf eigene und fremde Rechnung
<b>Währung</b> .....	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>Ausstehende Einlagen</b> .....	—	—	—	—	—
<b>Gezeichnetes Kapital</b> .....	T EUR 54.341	T EUR 1.000	T EUR 306	Komplementärin: T EUR 170  Kommanditisten: T EUR 16.778	T EUR 20.600
<b>Rücklagen</b> .....	T EUR 96.693	—	T EUR 1	T EUR 15.522	T EUR 3.876
<b>Bilanzgewinn/-verlust zum 31.12.2006</b> ...	— <sup>1)</sup>	T EUR 2.013	T EUR -3.354	— <sup>1)</sup>	T EUR -18.854
<b>Anteil am gezeichneten Kapital (direkt und indirekt)</b> .....	100 %	74,9 %	58,35 % <sup>2)</sup>	98,56 %	100 %
<b>Finanzforderungen gegenüber VTG AG<sup>3)</sup></b>	T EUR 546	T EUR 1	—	—	—
<b>Finanzverbindlichkeiten gegenüber VTG AG<sup>3)</sup></b> .....	TEUR 39.083	—	—	T EUR 118	—
<b>Währung der Muttergesellschaft</b> .....	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>Erträge / Verluste aus der Beteiligung im Jahr 2006<sup>4)</sup></b> .....	T EUR 45.386	T EUR 1.561	—	T EUR -1.783	—
<b>Jahresüberschuss / -verlust</b> .....	T EUR 35.793	T EUR 2.013	T EUR 1.967	T EUR -1.783	T EUR -4.249
<b>Buchwert der Beteiligung in der Bilanz der VTG AG bzw. Obergesellschaft</b> ..	T EUR 332.389	T EUR 9,513	T EUR 4,100 <sup>2)</sup>	T EUR 66.452	T EUR 16.000

1) Ergebnisabführungsvertrag mit jeweiliger Muttergesellschaft.

2) Stand: 31. Dezember 2006. Die Beteiligung wurde Mitte April 2007 auf 100 % aufgestockt.

3) Einschließlich Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung.

4) Beteiligungsgewinn bzw. -verlust in der jeweiligen Muttergesellschaft, inklusive Steuerumlagen.

## BESTEuerung IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Dieser Abschnitt enthält eine kurze Zusammenfassung einiger wichtiger deutscher Besteuerungsgrundsätze, die im Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Halten oder der Übertragung von Aktien von Bedeutung sind oder werden können. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und enthält keine abschließende Erläuterung aller denkbaren steuerlichen Aspekte in diesem Bereich, die für Aktionäre relevant werden könnten. Grundlage der Zusammenfassung sind die zur Zeit der Erstellung dieses Prospektes geltenden Steuervorschriften in Deutschland sowie Bestimmungen von Doppelbesteuerungsabkommen, wie sie die Deutschland derzeit typischerweise mit anderen Staaten abgeschlossen hat. In beiden Bereichen können sich die Vorschriften — unter Umständen auch rückwirkend — ändern.

**Dieser Abschnitt kann nicht die individuelle steuerliche Beratung des einzelnen Anteilseigners ersetzen. Potenziellen Käufern der Aktien wird daher empfohlen, wegen der Steuerfolgen des Erwerbs, des Haltens sowie der Übertragung von Aktien und wegen des bei einer möglichen Erstattung deutscher Quellensteuer (Kapitalertragsteuer) einzuhaltenden Verfahrens ihre steuerlichen Berater zu konsultieren. Nur diese sind in der Lage, auch die besonderen steuerlichen Verhältnisse des einzelnen Aktionärs angemessen zu berücksichtigen.**

### BESTEuerung DER GESELLSCHAFT

Kapitalgesellschaften in Deutschland unterliegen mit ihrem Gewinn grundsätzlich der Körperschaftsteuer mit einem einheitlichen Satz von derzeit 25 % für ausgeschüttete und einbehaltene Gewinne zuzüglich eines Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5 % auf die Körperschaftsteuerschuld (insgesamt 26,375 %).

Dividenden oder andere Gewinnanteile, welche die Gesellschaft von inländischen oder ausländischen Kapitalgesellschaften bezieht, sind grundsätzlich zu 95 % von der Körperschaftsteuer befreit, 5 % der jeweiligen Einnahmen gelten pauschal als nicht abziehbare Betriebsausgaben und unterliegen deshalb der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag). Gleiches gilt für Gewinne der Gesellschaft aus der Veräußerung von Anteilen an einer inländischen oder ausländischen Kapitalgesellschaft. Tatsächlich entstandene Betriebsausgaben können jedoch bei der Gewinnermittlung in voller Höhe abgezogen werden. Veräußerungsverluste sind steuerlich nicht abziehbar.

Zusätzlich unterliegen Kapitalgesellschaften in Deutschland mit ihrem in inländischen Betriebsstätten erzielten Gewerbeertrag grundsätzlich der Gewerbesteuer. Die Höhe der Gewerbesteuer hängt davon ab, in welcher Gemeinde die Gesellschaft Betriebsstätten unterhält. Die Gewerbesteuer beträgt in der Regel effektiv ca. 12 bis 20 % des Gewerbeertrags, je nach Hebesatz der Gemeinde. Bei der Ermittlung des körperschaftsteuerpflichtigen Einkommens der Kapitalgesellschaft ist die Gewerbesteuer als Betriebsausgabe abzugsfähig. Für Zwecke der Gewerbesteuer werden von Kapitalgesellschaften bezogene Gewinnanteile sowie Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen an einer anderen Kapitalgesellschaft grundsätzlich in gleicher Weise behandelt wie für Zwecke der Körperschaftsteuer. Allerdings sind von inländischen und ausländischen Kapitalgesellschaften bezogene Gewinnanteile grundsätzlich nur dann zu 95 % von der Gewerbesteuer befreit, wenn die Gesellschaft zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraumes zu mindestens 10 % am Grund- oder Stammkapital der ausschüttenden Gesellschaft beteiligt war (gewerbesteuerliches Schachtelprivileg). Für Gewinnanteile, die von ausländischen Kapitalgesellschaften stammen, gelten zusätzliche Einschränkungen.

Steuerliche Verlustvorträge können nur bis zur Höhe von EUR 1,0 Mio. zum vollen Ausgleich eines positiven körperschaftsteuerpflichtigen Einkommens bzw. des Gewerbeertrags herangezogen werden. Übersteigt das Einkommen bzw. der Gewerbeertrag diesen Betrag, ist der Verlustausgleich auf 60 % des übersteigenden Betrags begrenzt. Die verbleibenden 40 % müssen versteuert werden (sog. Mindestbesteuerung). Nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge können aber ohne zeitliche Beschränkung vorgetragen und im Rahmen der dargestellten Regelung von zukünftigen steuerpflichtigen Einkommen bzw. Gewerbeerträgen abgezogen werden.

### BESTEuerung DER AKTIONÄRE

Bei der Besteuerung der Aktionäre ist zu unterscheiden zwischen der Besteuerung im Zusammenhang mit dem Halten der Aktien (Besteuerung von Dividenden), der Veräußerung von Aktien (Besteuerung von Veräußerungsgewinnen) und der unentgeltlichen Übertragung von Aktien (Erbschaft- und Schenkungsteuer).

## ***Besteuerung von Dividenden***

### ***Kapitalertragsteuer***

Die Gesellschaft hat grundsätzlich für Rechnung der Aktionäre von den von ihr ausgeschütteten Dividenden eine Quellensteuer (Kapitalertragsteuer) in Höhe von 20 % und einen auf die Kapitalertragsteuer erhobenen Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % (insgesamt also 21,1 %) einzubehalten und abzuführen. Bemessungsgrundlage für die Kapitalertragsteuer ist die von der Hauptversammlung beschlossene Dividende.

Die Kapitalertragsteuer ist grundsätzlich unabhängig davon einzubehalten, ob und in welchem Umfang die Dividende auf Ebene des Aktionärs von der Steuer befreit ist und ob es sich um einen im Inland oder im Ausland ansässigen Aktionär handelt.

Bei Dividenden, die an eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Gesellschaft im Sinne des Art. 2 der sog. Mutter-Tochter-Richtlinie (Richtlinie Nr. 90/435/EWG des Rates vom 23. Juli 1990) ausgeschüttet werden, wird auf Antrag und bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen von einer Einbehaltung der Kapitalertragsteuer abgesehen. Das gilt auch für Dividenden, die an eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union belegene Betriebsstätte einer solchen Muttergesellschaft oder einer in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, sofern die Beteiligung an der Gesellschaft tatsächlich zum Betriebsvermögen dieser Betriebsstätte gehört.

Für Ausschüttungen an sonstige im Ausland ansässige Aktionäre wird der Kapitalertragsteuersatz, wenn Deutschland mit dem Ansässigkeitsstaat des Aktionärs ein Doppelbesteuerungsabkommen abgeschlossen hat und wenn der Aktionär seine Aktien weder im Vermögen einer Betriebsstätte oder festen Einrichtung in Deutschland noch in einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, hält, nach Maßgabe des Doppelbesteuerungsabkommens ermäßigt. Die Kapitalertragsteuerermäßigung wird grundsätzlich in der Weise gewährt, dass die Differenz zwischen dem einbehaltenen Gesamtbetrag einschließlich des Solidaritätszuschlags und der nach dem einschlägigen Doppelbesteuerungsabkommen tatsächlich geschuldeten Kapitalertragsteuer (in der Regel 15 %) auf Antrag durch die deutsche Finanzverwaltung (Bundeszentralamt für Steuern, Hauptdienstszitz Bonn-Beuel, An der Kuppe 1, D-53225 Bonn) erstattet wird. Formulare für das Erstattungsverfahren sind beim Bundeszentralamt für Steuern (<http://www.bzst.bund.de>) sowie bei den deutschen Botschaften und Konsulaten erhältlich.

### ***Im Inland ansässige Aktionäre***

Bei Aktionären (natürliche Personen und Körperschaften), die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtig sind (in der Regel Personen, deren Wohnsitz, gewöhnlicher Aufenthalt, Sitz und Ort der Geschäftsleitung sich in Deutschland befindet), wird die einbehaltene und abgeführte Kapitalertragsteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag) auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuerschuld angerechnet bzw. in Höhe eines etwaigen Überhangs erstattet.

### ***Besteuerung von Dividendeneinkünften in Deutschland ansässiger Aktionäre, die ihre Aktien im Privatvermögen halten***

Bei in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen natürlichen Personen, welche die Aktien im Privatvermögen halten, gehört lediglich die Hälfte der Dividende zu den steuerpflichtigen Einkünften aus Kapitalvermögen (sog. Halbeinkünfteverfahren). Diese Hälfte der Dividenden unterliegt der progressiven Einkommensteuer bis zu einem Höchstsatz von 45 % (zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag hierauf). Aufwendungen, die mit solchen Dividenden in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, sind nur zur Hälfte steuerlich abzugsfähig.

Natürlichen Personen, die ihre Aktien im Privatvermögen halten, wird derzeit, wenn nicht höhere Werbungskosten nachgewiesen werden, eine jährliche Werbungskostenpauschale in Höhe von EUR 51 (bzw. EUR 102 bei zusammen veranlagten Ehegatten) und zusätzlich ein Sparerfreibetrag für ihre gesamten Einkünfte aus Kapitalvermögen in Höhe von jährlich EUR 750 (bzw. EUR 1.500 bei zusammen veranlagten Ehegatten) gewährt. Dividenden sind nur steuerpflichtig, soweit die Hälfte der Dividenden zusammen mit den anderen Einnahmen aus Kapitalvermögen nach hälftigem bzw. vollem Abzug der tatsächlichen Werbungskosten bzw. der Werbungskostenpauschale den Sparerfreibetrag übersteigen.



### ***Besteuerung von Dividendeneinkünften in Deutschland ansässiger Aktionäre, die ihre Aktien im Betriebsvermögen halten***

Bei Aktien, die zum Betriebsvermögen eines Aktionärs gehören, richtet sich die Besteuerung danach, ob der Aktionär eine Körperschaft, eine natürliche Person oder eine Personengesellschaft (Mitunternehmerschaft) ist:

*Körperschaften.* Ist der Aktionär eine steuerlich im Inland ansässige Körperschaft, so sind die Dividenden — vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen für Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors — grundsätzlich zu 95 % von der Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag befreit. Eine Mindestbeteiligungsgrenze oder eine Mindesthaltezeit ist nicht zu beachten. 5 % der Dividenden gelten pauschal als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und unterliegen daher der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag). Im Übrigen dürfen tatsächlich anfallende Betriebsausgaben, die mit den Dividenden in unmittelbarem Zusammenhang stehen, abgezogen werden. Die Dividenden unterliegen jedoch nach Abzug der mit ihnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben in voller Höhe der Gewerbesteuer, es sei denn, die Körperschaft war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt (gewerbesteuerliches Schachtelprivileg). Im letztgenannten Fall unterliegen die Dividenden nicht der Gewerbesteuer; auf den als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben geltenden Betrag fällt allerdings (in Höhe von 5 % der Dividende) Gewerbesteuer an.

*Einzelunternehmer.* Hält ein Einzelunternehmer die Aktien in seinem Betriebsvermögen, so unterliegen nur 50 % der Dividenden der progressiven Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag hierauf. Betriebsausgaben, die mit den Dividenden in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, sind lediglich zur Hälfte steuerlich abzugsfähig. Gehören die Aktien zu einer deutschen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs des Aktionärs, so unterliegen die Dividendeneinkünfte (nach Abzug der mit ihnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben) zusätzlich zur Einkommensteuer in voller Höhe der Gewerbesteuer, es sei denn, der Aktionär war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt (gewerbesteuerliches Schachtelprivileg). Die Gewerbesteuer ist grundsätzlich im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens — abhängig von der Höhe des kommunalen Hebesatzes und den persönlichen Besteuerungsverhältnissen — vollständig oder teilweise auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar.

*Personengesellschaft.* Ist der Aktionär eine Personengesellschaft, so wird die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer nicht auf der Ebene der Personengesellschaft, sondern auf der Ebene des jeweiligen Gesellschafters erhoben. Die Besteuerung eines jeden Gesellschafters hängt davon ab, ob der Gesellschafter eine Körperschaft oder eine natürliche Person ist. Ist der Gesellschafter eine Körperschaft, so ist die Dividende grundsätzlich zu 95 % steuerfrei (siehe oben unter „— *Körperschaften*“). Ist der Gesellschafter eine natürliche Person, so unterliegt nur die Hälfte der Dividendenbezüge der Einkommensteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) (siehe oben unter „— *Einzelunternehmer*“). Zusätzlich unterliegen die Dividenden bei Zurechnung der Aktien zu einer inländischen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebs der Personengesellschaft bei dieser der Gewerbesteuer, und zwar grundsätzlich in voller Höhe. Wenn der Gesellschafter der Personengesellschaft eine natürliche Person ist, wird die von der Personengesellschaft gezahlte, auf seinen Anteil entfallende Gewerbesteuer grundsätzlich nach einem pauschalierten Verfahren auf seine persönliche Einkommensteuer angerechnet. War die Personengesellschaft zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt (gewerbesteuerliches Schachtelprivileg), unterliegen die Dividenden nicht der Gewerbesteuer. Allerdings fällt in diesem Fall, soweit an der Personengesellschaft Körperschaften beteiligt sind, auf 5 % der Dividenden, die als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben gelten, Gewerbesteuer an.

#### *Im Ausland ansässige Aktionäre*

Nicht in Deutschland ansässige Aktionäre (natürliche Personen oder Körperschaften), die ihre Aktien über eine inländische Betriebsstätte oder feste Einrichtung oder ein Betriebsvermögen, für das im Inland ein ständiger Vertreter bestellt ist, halten, unterliegen mit ihren Dividendeneinkünften der deutschen Steuer. Insoweit gilt das oben in Bezug auf in Deutschland ansässige Aktionäre Dargestellte entsprechend. Die einbehaltene und abgeführte Kapitalertragsteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag) wird ihnen auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuerschuld angerechnet bzw. in Höhe eines etwaigen Überhangs erstattet.

In allen sonstigen Fällen ist eine etwaige deutsche Steuerschuld mit Einbehaltung der Kapitalertragsteuer abgegolten. Die Kapitalertragsteuer wird nur in den oben unter „— *Besteuerung von Dividenden — Kapitalertragsteuer*“ beschriebenen Fällen erstattet.

## **Besteuerung von Veräußerungsgewinnen**

*Im Inland ansässige Aktionäre*

### **Besteuerung von Veräußerungsgewinnen in Deutschland ansässiger Aktionäre, die ihre Aktien im Privatvermögen halten**

Ein Gewinn aus der Veräußerung von Aktien durch eine in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtige natürliche Person, die die Aktien in ihrem Privatvermögen hält, unterliegt in Deutschland grundsätzlich der Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag, wenn die Veräußerung innerhalb eines Jahres nach Anschaffung der veräußerten Aktien stattfindet. Bemessungsgrundlage ist grundsätzlich die Hälfte des Veräußerungsgewinns; auch Verluste aus der Veräußerung von Aktien sowie wirtschaftlich mit der Veräußerung zusammenhängende Aufwendungen können daher nur zur Hälfte abgezogen werden. Der Gewinn wird nicht besteuert, wenn er zusammen mit anderen Gewinnen aus privaten Veräußerungsgeschäften im Kalenderjahr weniger als EUR 512 beträgt. Ein Veräußerungsverlust kann nur mit im selben Kalenderjahr aus privaten Veräußerungsgeschäften erzielten Gewinnen ausgeglichen oder, wenn dies mangels entsprechender Gewinne nicht möglich ist, unter bestimmten Voraussetzungen von positiven Einkünften aus privaten Veräußerungsgeschäften des Vorjahres und in gewissen Grenzen der Folgejahre abgezogen werden.

Ein Gewinn aus der Veräußerung von Aktien, die im Privatvermögen einer in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen natürlichen Person gehalten werden, unterliegt auch nach Ablauf der vorgenannten Jahresfrist grundsätzlich zur Hälfte der Besteuerung nach dem individuellen Einkommensteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % auf die Einkommensteuerschuld, wenn die natürliche Person oder im Falle eines unentgeltlichen Erwerbes ihr Rechtsvorgänger oder, wenn die Aktien mehrmals nacheinander unentgeltlich übertragen worden sind, einer ihrer Rechtsvorgänger zu irgendeinem Zeitpunkt während der der Veräußerung vorangegangenen fünf Jahre zu mindestens 1 % unmittelbar oder mittelbar am Kapital der Gesellschaft beteiligt war. Veräußerungsverluste und Aufwendungen im wirtschaftlichen Zusammenhang mit der Veräußerung können grundsätzlich nur zur Hälfte abgezogen werden.

### **Besteuerung von Veräußerungsgewinnen in Deutschland ansässiger Aktionäre, die ihre Aktien im Betriebsvermögen halten**

Bei Aktien, die zum Betriebsvermögen eines Aktionärs gehören, richtet sich die Besteuerung der erzielten Veräußerungsgewinne danach, ob der Aktionär eine Körperschaft, eine natürliche Person oder eine Personengesellschaft ist:

*Körperschaft.* Für im Inland ansässige Körperschaften sind Gewinne aus der Veräußerung von Aktien grundsätzlich unabhängig von der Beteiligungshöhe und der Haltedauer zu 95 % von der Körperschaftsteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer befreit. 5 % der Gewinne gelten pauschal als nicht abziehbare Betriebsausgaben und unterliegen deshalb der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) sowie der Gewerbesteuer. Veräußerungsverluste und andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den veräußerten Aktien stehen, dürfen grundsätzlich nicht als Betriebsausgaben abgezogen werden.

*Einzelunternehmer.* Gehören die Aktien zum Betriebsvermögen eines in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Einzelunternehmers (natürliche Person), unterliegen 50 % der Veräußerungsgewinne der progressiven Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag hierauf. Veräußerungsverluste und mit solchen Veräußerungen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehende Aufwendungen sind nur zu 50 % steuerlich abzugsfähig. Sind die Aktien der inländischen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebes des Aktionärs zuzuordnen, so unterliegt die Hälfte der Veräußerungsgewinne zusätzlich der Gewerbesteuer. Die Gewerbesteuer ist im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar.

*Personengesellschaft.* Ist eine Personengesellschaft Aktionärin, so wird die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer nicht auf der Ebene der Personengesellschaft, sondern auf Ebene des jeweiligen Gesellschafters erhoben. Die Besteuerung richtet sich dabei danach, ob der jeweilige Gesellschafter eine Körperschaft oder eine natürliche Person ist. Ist der Gesellschafter eine Körperschaft, entspricht die Besteuerung der Veräußerungsgewinne den oben aufgezeigten Grundsätzen. Ist der Gesellschafter eine natürliche Person, finden die oben dargestellten Grundsätze Anwendung. Zusätzlich unterliegen die Gewinne aus der Veräußerung von Aktien bei Zurechnung zu einer inländischen Betriebsstätte eines Gewerbebetriebes der Personengesellschaft der Gewerbesteuer auf der Ebene der Personengesellschaft und zwar grundsätzlich zur Hälfte, soweit natürliche Personen an der Personengesellschaft beteiligt sind, und grundsätzlich zu 5 %, soweit Körperschaften beteiligt sind. Veräußerungsverluste und andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den veräußerten Aktien stehen, bleiben für Zwecke der Gewerbesteuer unberücksichtigt, wenn sie auf eine Körperschaft als Gesellschafter entfallen, und werden nur hälftig berücksichtigt, wenn sie auf eine natürliche Person als Gesellschafter

entfallen. Wenn der Gesellschafter eine natürliche Person ist, wird die von der Personengesellschaft gezahlte, auf seinen Anteil entfallende Gewerbesteuer grundsätzlich nach einem pauschalierten Verfahren auf seine persönliche Einkommensteuer angerechnet.

#### *Im Ausland ansässige Aktionäre*

Veräußerungsgewinne, die von nicht in Deutschland ansässigen Aktionären erzielt werden, unterliegen der deutschen Steuer grundsätzlich nur, wenn der veräußernde Aktionär oder — im Falle eines unentgeltlichen Erwerbs — sein Rechtsvorgänger zu einem beliebigen Zeitpunkt innerhalb von fünf Jahren vor der Veräußerung unmittelbar oder mittelbar zu mindestens 1 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt war. In diesem Fall unterliegen gegebenenfalls 5 % des Veräußerungsgewinns der Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag, wenn der Aktionär eine Körperschaft ist, und in allen anderen Fällen die Hälfte des Veräußerungsgewinns der Einkommensteuer und dem Solidaritätszuschlag unterliegt.

Die meisten Doppelbesteuerungsabkommen sehen hierbei allerdings eine Befreiung von der deutschen Besteuerung vor und weisen das Besteuerungsrecht dem Ansässigkeitsstaat des Aktionärs zu.

Für Gewinne aus dem Verkauf von Aktien, die über eine inländische Betriebsstätte oder feste Einrichtung oder in einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, gehalten werden, gilt das oben für in Deutschland ansässige Aktionäre Dargestellte entsprechend.

#### ***Besondere Regelungen für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen sowie Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen und Pensionsfonds***

Soweit Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute Aktien halten oder veräußern, die nach § 1a des Gesetzes über das Kreditwesen dem Handelsbuch zuzurechnen sind, gelten weder für Dividenden noch für Veräußerungsgewinne die hälftige Befreiung von der Einkommensteuer (sog. Halbeinkünfteverfahren) bzw. die 95 %igen Befreiung von der Körperschaftsteuer und gegebenenfalls von der Gewerbesteuer (sowie die entsprechenden Befreiungen vom Solidaritätszuschlag); das heißt Dividendeneinnahmen und Veräußerungsgewinne unterliegen in vollem Umfang der Besteuerung. Gleiches gilt für Aktien, die von Finanzunternehmen im Sinne des Gesetzes über das Kreditwesen mit dem Ziel der kurzfristigen Erzielung eines Eigenhandelserfolges erworben werden. Für Aktien, die von Kreditinstituten, Finanzdienstleistungsinstituten und Finanzunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft oder in einem anderen Vertragsstaat des EWR-Abkommens gehalten werden, sowie für Aktien, die bei Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen den Kapitalanlagen zuzurechnen sind oder die von Pensionsfonds gehalten werden, gilt das Vorstehende entsprechend. Die Vorschriften hinsichtlich der 95 %igen Befreiung der Dividendenbezüge von der Körperschaftsteuer und gegebenenfalls von der Gewerbesteuer finden in den in diesem Abschnitt (Sonderregeln für Unternehmen des Finanz- und Versicherungssektors und für Pensionsfonds) genannten Fällen jedoch Anwendung, soweit die Dividenden im Rahmen der sog. Mutter-Tochter-Richtlinie (Richtlinie Nr. 90/435/EWG des Rates vom 23. Juli 1990) steuerlich begünstigt sind.

## **ERBSCHAFT- UND SCHENKUNGSTEUER**

Der Übergang von Aktien auf eine andere Person von Todes wegen oder durch Schenkung unterliegt grundsätzlich der deutschen Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer wenn:

- (i) der Erblasser, der Schenker, der Erbe, der Beschenkte oder der sonstige Erwerber zur Zeit des Vermögensüberganges seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Geschäftsleitung oder seinen Sitz in Deutschland hatte oder sich als deutscher Staatsangehöriger nicht länger als fünf Jahre dauernd im Ausland aufgehalten hat, ohne im Inland einen Wohnsitz zu haben, oder
- (ii) die Aktien beim Erblasser oder Schenker zu einem Betriebsvermögen gehörten, für das in Deutschland eine Betriebsstätte unterhalten wurde oder ein ständiger Vertreter bestellt war, oder
- (iii) der Erblasser oder der Schenker zum Zeitpunkt des Erbfalls oder der Schenkung entweder allein oder zusammen mit anderen ihm nahe stehenden Personen zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar beteiligt war.

Die wenigen gegenwärtig in Kraft befindlichen deutschen Doppelbesteuerungsabkommen zur Erbschaft- und Schenkungsteuer sehen üblicherweise vor, dass deutsche Erbschaft- oder Schenkungsteuer nur in der Fallgruppe (i) und mit gewissen Einschränkungen auch in der Fallgruppe (ii) erhoben werden kann. Sonderregelungen gelten für bestimmte außerhalb Deutschlands lebende deutsche Staatsangehörige und ehemalige deutsche Staatsangehörige.

## SONSTIGE STEUERN

Bei dem Erwerb, der Veräußerung oder anderen Formen der Übertragung von Aktien fällt keine deutsche Kapitalverkehrsteuer, Umsatzsteuer, Stempelsteuer oder ähnliche Steuer an. Unter bestimmten Voraussetzungen ist es jedoch möglich, dass Unternehmer zur Umsatzsteuerpflicht der ansonsten steuerfreien Umsätze optieren.

Vermögensteuer wird in Deutschland gegenwärtig nicht erhoben.

## UNTERNEHMENSTEUERREFORMGESETZ 2008

Das vom Deutschen Bundestag am 25. Mai 2007 verabschiedete Unternehmensteuerreformgesetz 2008, das noch der Zustimmung des Bundesrats bedarf, sieht für die Besteuerung der Gesellschaft und der unbeschränkt steuerpflichtigen natürlichen Personen als Aktionäre folgende wesentliche Änderungen vor:

Der Körperschaftsteuertarif wird von 25 % auf 15 % (jeweils zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag) und die Gewerbesteuermesszahl von maximal 5 % auf einheitlich 3,5 % herabgesetzt, um die nominale Ertragsteuerbelastung von Kapitalgesellschaften (Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer) auf unter 30 % zu senken. Gleichzeitig sind verschiedene Maßnahmen zur Verbreiterung der Bemessungsgrundlage wie etwa die beschränkte Abzugsfähigkeit von Schuldzinsen (sogenannte „Zinsschranke“) und die Nichtabzugsfähigkeit der Gewerbesteuer vorgesehen.

Die neuen Regeln sollen ab dem Veranlagungszeitraum 2008 gelten.

Für unbeschränkt steuerpflichtige natürliche Personen, die Aktien im Privatvermögen oder im Betriebsvermögen halten, ergeben sich folgende wesentliche Änderungen:

Bei Aktien, die zum Privatvermögen gehören, unterliegen Dividenden und Veräußerungsgewinne unabhängig von der Haltedauer der Anteile in voller Höhe einer Abgeltungssteuer. Sie wird im Wege des Kapitalertragsteuerabzugs für Rechnung des Aktionärs einbehalten. Der Abgeltungssteuersatz beträgt 25 % (zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag und gegebenenfalls Kirchensteuer) der maßgeblichen Bruttoerträge. Werbungskosten können bis auf einen Sparer-Pauschbetrag in Höhe von EUR 801 (EUR 1.602 bei zusammen veranlagten Ehegatten) nicht mehr von Kapitalerträgen und privaten Veräußerungsgewinnen abgezogen werden. Mit dem Steuerabzug wird die Einkommensteuerschuld des Aktionärs abgegolten. Allerdings kann der Aktionär beantragen, dass seine Kapitalerträge und Veräußerungsgewinne mit dem Satz der tariflichen Einkommensteuer besteuert werden, wenn dies für ihn zu einer niedrigeren Steuerbelastung führt. Auch in diesem Fall ist der Werbungskostenabzug ausgeschlossen.

Für Aktien im Betriebsvermögen gilt die Abgeltungssteuer nicht. Bei Aktien, die von natürlichen Personen gehalten werden, sind Dividenden und Gewinne aus der Veräußerung oder Entnahme von Aktien nicht mehr zur Hälfte, sondern nur noch zu 40 % steuerbefreit (sogenanntes Teileinkünfteverfahren). Dafür könnten Aufwendungen, die mit Dividenden oder Aktienveräußerungs- oder -entnahmegewinnen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, künftig zu 60 % abgezogen werden. Das Teileinkünfteverfahren gilt auch für Aktien, die von Personengesellschaften gehalten werden, soweit an ihnen natürliche Personen beteiligt sind. Bei Aktien im Betriebsvermögen von Kapitalgesellschaften bleibt es dagegen bei den geltenden Bestimmungen. Der Kapitalertragsteuersatz beträgt künftig 25 % (zuzüglich Solidaritätszuschlag).

Die Abgeltungssteuer soll für Dividenden gelten, die nach dem 31. Dezember 2008 zufließen, ferner für Gewinne aus der Veräußerung von Aktien, die nach dem 31. Dezember 2008 erworben werden. Das Teileinkünfteverfahren soll ebenfalls ab dem Veranlagungszeitraum 2009 gelten.

Die Mindestbeteiligungshöhe für das gewerbesteuerliche Schachtelprivileg wird von 10% auf 15% erhöht.

## AKTIENÜBERNAHME

### GEGENSTAND DER UND VEREINBARUNGEN ZUR AKTIENÜBERNAHME

Die Gesellschaft, der Abgebende Aktionär und die Konsortialbanken werden voraussichtlich am 22. Juni 2007 einen Übernahmevertrag über das Angebot und den Verkauf der Angebotenen Aktien im Rahmen des Angebots abschließen.

Das Angebot umfasst bis zu 11.116.667 auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem auf die einzelne Aktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von jeweils EUR 1,00 und voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2007, und zwar

- bis zu 8.888.889 Aktien aus einer von der außerordentlichen Hauptversammlung voraussichtlich am 22. Juni 2007 noch zu beschließenden Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen;
- bis zu 777.778 Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs; und
- bis zu 1.450.000 Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs im Hinblick auf eine eventuelle Mehrzuteilung (zusammen die „Angebotenen Aktien“).

Der auf die Angebotenen Aktien entfallende anteilige Betrag des Grundkapitals der Gesellschaft beträgt insgesamt bis zu EUR 11.116.667. Im Rahmen des Angebots werden damit bis zu 52 % der Aktien der Gesellschaft angeboten.

Im Übernahmevertrag werden sich die Konsortialbanken verpflichten, die neuen Angebotenen Aktien zu übernehmen und im Rahmen des Angebots zu verkaufen. Die UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG) ist nicht zur Zeichnung neuer Angebotener Aktien verpflichtet. Sie übernimmt lediglich bereits bestehende Angebotene Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs. Die Konsortialbanken werden den Unterschiedsbetrag zwischen dem Platzierungspreis und dem Ausgabebetrag der neuen Angebotenen Aktien (abzüglich vereinbarter Provisionen und Kosten) zum Zeitpunkt der Lieferung der neuen Angebotenen Aktien an die Gesellschaft und hinsichtlich der bis zu 777.778 Aktien (ohne Mehrzuteilung) aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs an den Abgebenden Aktionär abführen. Die Verpflichtungen der Konsortialbanken stehen unter dem Vorbehalt des Eintritts verschiedener Bedingungen, einschließlich des Abschlusses eines Preisfestsetzungsvertrags.

	<u>Maximale Zahl der übernommenen Aktien<sup>1)</sup></u>
<b>Goldman, Sachs &amp; Co. oHG</b> Messeturm Friedrich-Ebert-Anlage 49 60308 Frankfurt am Main Deutschland <b>Joint Global Coordinator und Joint Bookrunner</b>	4.081.944
<b>UBS Limited</b> 1 Finsbury Avenue, London, EC2M 2PP, Vereinigtes Königreich <b>Joint Global Coordinator und Joint Bookrunner</b>	4.081.944
<b>UniCredit Markets &amp; Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG)<sup>2)</sup></b> Arabellastraße 12 81925 München Deutschland <b>Co-Lead Manager</b>	777.778
<b>M.M.Warburg &amp; CO Kommanditgesellschaft auf Aktien</b> Ferdinandstraße 75 20095 Hamburg Deutschland <b>Co-Manager</b>	725.001

1) Ohne Ausübung der Greenshoe-Option.

2) Die UniCredit Markets & Investment Banking (Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG) ist nicht zur Zeichnung neuer Angebotener Aktien verpflichtet. Sie übernimmt lediglich bereits bestehende Angebotene Aktien aus dem Eigentum des Abgebenden Aktionärs.



## **PROVISIONEN**

Die Gesellschaft und der Abgebende Aktionär werden den Konsortialbanken eine Grundprovision von 3,75 % des durch das Angebot erzielten Emissionserlöses, d.h. der Anzahl der tatsächlich verkauften Angebotenen Aktien multipliziert mit dem Platzierungspreis zahlen. Darüber hinaus können die Gesellschaft und der Abgebende Aktionär den Konsortialbanken eine weitere, im freien Ermessen der Gesellschaft und des Abgebenden Aktionärs stehende, während eines Zeitraums von 35 Tagen nach Notierungsaufnahme festzusetzende Erfolgsprovision von bis zu 0,5 % des erzielten Erlöses aus dem Angebot zahlen. Die Gesellschaft leistet die Provisionen hinsichtlich der neuen Angebotenen Aktien und der Abgebende Aktionär hinsichtlich der aus seinem Eigentum stammenden Angebotenen Aktien.

## **GREENSHOE-OPTION UND WERTPAPIERDARLEHEN**

Die zur Vornahme einer eventuellen Mehrzuteilung benötigten Aktien werden dem Stabilisierungsmanager für Rechnung der Konsortialbanken von dem Abgebenden Aktionär im Wege eines unentgeltlichen Wertpapierdarlehens zur Verfügung gestellt; die Zahl dieser Aktien wird 15 % der ohne eine eventuelle Mehrzuteilung Angebotenen Aktien nicht übersteigen. Der Abgebende Aktionär wird ferner den Konsortialbanken die Option einräumen, diese Aktien zum Platzierungspreis abzüglich der vereinbarten Provision zu erwerben („Greenshoe-Option“). Der Stabilisierungsmanager kann diese Greenshoe-Option für Rechnung der Konsortialbanken bis 30 Kalendertage nach Aufnahme der Börsennotierung der Aktien ausüben.

## **RÜCKTRITT / HAFTUNGSFREISTELLUNG**

Der Übernahmevertrag wird vorsehen, dass die Konsortialbanken unter bestimmten Umständen vom Übernahmevertrag zurücktreten können, und zwar auch noch nach Zuteilung und Notierungsaufnahme bis zur Lieferung und Abrechnung. Zu diesen Umständen zählen insbesondere:

- Eintritt einer wesentlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft bzw. der VTG-Gruppe;
- Eintritt eines Ereignisses, das auf die Finanzmärkte erhebliche negative Auswirkungen hat.

Sollte es zu einem Rücktritt vom Übernahmevertrag kommen, wird das Angebot nicht durchgeführt. Bereits erfolgte Zuteilungen an Anleger sind in diesem Fall unwirksam. Ein Anspruch auf Lieferung besteht in diesem Fall nicht. Ansprüche in Bezug auf bereits erbrachte Zeichnungsgebühren und im Zusammenhang mit der Zeichnung entstandene Kosten eines Anlegers richten sich allein nach dem Rechtsverhältnis zwischen dem Anleger und dem Institut, bei dem er sein Kaufangebot abgegeben hat. Sollten Anleger sogenannte Leerverkäufe vorgenommen haben, so trägt der die Aktien verkaufende Anleger das Risiko, seine Verpflichtungen daraus nicht durch Lieferung erfüllen zu können.

Die Gesellschaft und der Abgebende Aktionär werden sich im Übernahmevertrag verpflichten, die Konsortialbanken im Innenverhältnis von bestimmten, sich im Zusammenhang mit dem Angebot möglicherweise ergebenden Haftungsverpflichtungen freizustellen.

## **VERKAUFSBESCHRÄNKUNGEN**

Die Konsortialbanken werden sich im Übernahmevertrag jeweils einzeln verpflichten, die Angebotenen Aktien ausschließlich in der Bundesrepublik Deutschland öffentlich anzubieten und die Aktien weder unmittelbar noch mittelbar in den USA oder an einen Einwohner der USA oder für dessen Rechnung anzubieten oder zu verkaufen, sofern nicht ein Befreiungstatbestand von den Registrierungs- und Mitteilungspflichten des US-amerikanischen Wertpapier- und Börsenrechts erfüllt ist und nicht alle weiteren anwendbaren US-amerikanischen Rechtsvorschriften eingehalten sind. Die Aktien werden nicht nach dem United States Securities Act von 1933 registriert und können in den USA oder an einen Einwohner der USA nur nach Regulation S oder gemäß einer Befreiung von den Registrierungspflichten des United States Securities Act von 1933 angeboten oder verkauft werden. Die Konsortialbanken werden sich jeweils einzeln verpflichten, die von ihnen Angebotenen Aktien nicht innerhalb der USA anzubieten oder zu verkaufen, außer nach Rule 144A oder einem sonstigen Befreiungstatbestand von den Registrierungspflichten des United States Securities Act von 1933. Jede der Konsortialbanken wird einzelschuldnerisch gegenüber der Gesellschaft und dem Abgebenden Aktionär gewährleisten, dass in Bezug auf jeden Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums, der die Richtlinie 2003/71/EC (die „Prospektrichtlinie“) umgesetzt hat (im Folgenden „maßgeblicher Mitgliedstaat“), Aktien, die Gegenstand des in diesem Prospekt beschriebenen Angebots sind, in diesem maßgeblichen Mitgliedstaat nicht öffentlich angeboten werden. Hiervon ausgenommen ist das in dem Prospekt genannte Angebot in der Bundesrepublik Deutschland, sofern zuvor der Prospekt von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht gebilligt und

anschließend in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften veröffentlicht wurde. Die Angebotenen Aktien können jedoch jederzeit in dem maßgeblichen Mitgliedstaat gemäß den folgenden in der Prospektrichtlinie aufgeführten Ausnahmen öffentlich angeboten werden, sofern diese Ausnahmen in dem maßgeblichen Mitgliedstaat umgesetzt wurden:

- bei Angeboten an juristische Personen, die in Bezug auf ihre Tätigkeit an den Finanzmärkten zugelassen sind bzw. beaufsichtigt werden, oder, wenn sie weder zugelassen sind noch beaufsichtigt werden, deren einziger Geschäftszweck in der Wertpapieranlage besteht;
- bei Angeboten, die sich ausschließlich an juristische Personen richten, die laut ihrem letzten Jahresabschluss bzw. Konzernabschluss mindestens zwei der folgenden Kriterien erfüllen: (1) eine durchschnittliche Beschäftigtenzahl im letzten Geschäftsjahr von mindestens 250 Mitarbeitern, (2) eine Gesamtbilanzsumme von mehr als EUR 43 Mio. und (3) einen Jahresnettoumsatz von mehr als EUR 50 Mio.;
- bei Angeboten der Konsortialbanken an weniger als 100 natürliche oder juristische Personen pro Mitgliedstaat, bei denen es sich nicht um qualifizierte Anleger im Sinne der Prospektrichtlinie handelt (vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung der Globalen Koordinatoren zu einem solchen Angebot); oder
- in allen anderen Fällen des Art. 3 der Prospektrichtlinie.

Diese Ausnahmen gelten nur unter der Voraussetzung, dass ein solches Angebot für den Verkauf von Aktien nicht die Veröffentlichung eines Prospekts durch die Gesellschaft oder eine Konsortialbank gemäß Art. 3 der Prospektrichtlinie erfordert.

Für die Zwecke dieser Vorschrift bezeichnet „öffentliches Angebot“ hinsichtlich der Angebotenen Aktien in einem maßgeblichen Mitgliedstaat die Mitteilung an das Publikum in jedweder Form und auf jedwede Art und Weise, die ausreichende Informationen über die Angebotsbedingungen und die Angebotenen Aktien enthält, um einen Anleger in die Lage zu versetzen, sich für den Kauf dieser Aktien zu entscheiden. Durch die Maßnahmen zur Umsetzung der Prospektrichtlinie in diesem Mitgliedstaat können sich Abweichungen in diesem Staat ergeben. Der Begriff „Prospektrichtlinie“ schließt sämtliche einschlägigen Umsetzungsmaßnahmen in jedem maßgeblichen Mitgliedstaat ein.

Jede der Konsortialbanken wird einzelschuldnerisch gegenüber der Gesellschaft und dem Abgebenden Aktionär gewährleisten, dass (1) sie alle bei ihr in Verbindung mit dem Angebot oder dem Verkauf der Angebotenen Aktien eingegangenen Aufforderungen oder Veranlassungen, Investmentaktivitäten (im Sinne des Artikels 21 Financial Services and Markets Act 2000, „FSMA“) vorzunehmen, nur unter Umständen mitgeteilt hat, mitteilen wird oder mitteilen lassen wird, in denen Artikel 21(1) FSMA keine Anwendung auf die Gesellschaft findet; und (2) sie alle anwendbaren Bestimmungen des FSMA eingehalten hat und einhalten wird, und zwar in Bezug auf alle Tätigkeiten, die von ihr im Zusammenhang mit den Angebotenen Aktien im Vereinigten Königreich, vom Vereinigten Königreich aus oder in sonstiger Weise das Vereinigte Königreich betreffend ausgeführt wurden oder werden.

Weiterhin werden sich die Konsortialbanken verpflichten, alle einschlägigen Vorschriften der Länder einzuhalten, in denen sie Verkaufs- oder andere Maßnahmen im Rahmen der Platzierung vornehmen.

## GLOSSAR

### BEGRIFFE AUS DER LOGISTIK

All-in-Geschäft . . . . .	Kombination verschiedener Speditionsleistungen wie Fracht- und Carriermanagement sowie Wagenanmietung.
Bulk- und Speziallogistik . . . . .	Massengüter- bzw. Spezialgüterlogistik.
CeSa-System . . . . .	Chemiekesselwagen für erhöhte Sicherheitsanforderungen.
Coil . . . . .	(Engl. Spule, Band) ist die Bezeichnung für ein aufgewickeltes Metallband, meistens Bandstahlrollen. Es ist eine häufig verwendete Form des Transports von Breitflacherzeugnissen aus Metallen und Legierungen zwischen Herstellern und der verarbeitenden Industrie (z. B. Automobilindustrie).
COTIF . . . . .	Völkerrechtliches Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 i.d.F. des Änderungsprotokolls vom 9. Juni 1999, das u.a. die vertraglichen Beziehungen im internationalen Schienengüterverkehr (Verwendungsvertrag, Beförderungsvertrag) und die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter regelt.
CPR-Wagen . . . . .	Crash Protected Rail Tank Car; ein z. B. für den Transport von Chlor geeigneter Wagentyp mit besonderen Sicherheitselementen
Eisenbahnverkehrsunternehmen . . .	Unternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, also die Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur, und die Zugförderung selbst sicherstellt.
Evergreen contracts . . . . .	Bezeichnung für Verträge, die beispielsweise durch stillschweigende Verlängerung zu einer sehr langen Vertragslaufzeit führen. Bei der Vermietung von Eisenbahngüterwagen können evergreen contracts zum Beispiel dazu führen, dass ein Eisenbahngüterwagen von seiner Herstellung bis zu seiner Außerdienststellung durchgehend bei einem Kunden verbleibt.
Flachwagen . . . . .	Offene Eisenbahngüterwagen mit unterschiedlichen Sondereinrichtungen für den Transport großer Landmaschinen, Nutzfahrzeuge, Forstprodukte und großvolumiger Einzelstücke.
Gefahrgutlogistik . . . . .	Erbringen von logistischen Dienstleistungen mit Waren, die als gefährlich (z.B. leicht entzündlich) klassifiziert sind.
Großraumgüterwagen . . . . .	Gedeckte Eisenbahngüterwagen mit hoher Ladekapazität für den Transport einer Vielzahl von Gütern, insbesondere Stückgütern.
Halter von Güterwagen . . . . .	Als Halter von Güterwagen wird nach dem COTIF, nach deutschem Recht und zukünftig wohl auch nach dem Recht der Europäischen Union derjenige angesehen, der den Güterwagen als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt.
Liberalisierung des Schienengüterverkehrs . . . . .	Umfangreiche rechtliche Regelungen auf europäischer und nationaler Ebene mit dem Ziel einer sukzessiven Öffnung der Eisenbahnmärkte für den Wettbewerb.
Intermodaler Verkehr . . . . .	Bei dem intermodalen Verkehr handelt sich um eine Sonderform des multimodalen Verkehrs, der der Oberbegriff für den Transport von Gütern mit verschiedenen Verkehrsträgern ist. Beim intermodalen Verkehr handelt es sich allerdings um den Transport von Gütern in ein und derselben Ladeinheit (Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger) oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehr Verkehrsträgern.
Internationale Gruppierungen . . . .	Verbindungen von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der EU zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten.

Interoperabilität von Güterwagen . . . . .	Eignung der Güterwagen für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr in Europa. Zur Verbesserung der Interoperabilität insbesondere von Güterwagen hat die Europäische Kommission die Interoperabilitätsrichtlinie vom 19. März 2001 und auf deren Grundlage die TSI Lärm und die TSI Güterwagen erlassen.
ISO-Normen . . . . .	Von der International Organization for Standardization (ISO) erarbeitete Regeln, Definitionen und Forderungen für Produkte, Prozesse und Dienstleistungen zur Verbesserung der internationalen Vergleichbarkeit. Die Zertifizierungen nach ISO-Normen erfolgt durch akkreditierte (dafür zugelassene) externe (Prüfungs-)Gesellschaften.
Kesselwagen . . . . .	Güterwagen mit einem Tank als Aufbau für den schienengebundenen Transport von Flüssigkeiten (insb. Gefahrgütern).
Logistik . . . . .	Der Begriff Logistik bezeichnet die Gesamtheit aller Aktivitäten im Rahmen der Beschaffung, des Transports, des Umschlags und der Lagerung von Waren. Die Logistik ist nach allgemeinem Verständnis insbesondere auf den Materialfluss (Roh-, Zwischen- und Endprodukte) gerichtet, bezeichnet aber auch die Versorgung von Unternehmen mit Dienstleistungen und Informationen.
Round-trip . . . . .	Liegt vor, wenn der Auftraggeber eines Spotverkehrs auch die Kosten der Leerrückführung bspw. eines Containers trägt.
Schüttgutwagen . . . . .	Güterwagen, der als Aufbau über einen Behälter mit Entleertrichtern verfügt. Schüttgutwagen werden für den schienengebundenen Transport staubförmiger bzw. feinkörniger Güter genutzt.
Spot-Verkehre . . . . .	Einzelaufträge von einem Ort zum anderen.
Supply-Chain-Management-Konzepte . . . . .	Erstellung und Steuerung von Lieferketten von Unternehmen zur Warenan- und ablieferung.
Tankcontainer . . . . .	Container unterschiedlichster Ausführungen mit Tankkessel zum Transport von Flüssigkeiten im durchgängigen Verkehr mit den Verkehrsträgern Lastkraftwagen, Bahn, Binnenschiff, Seeschiff.
Tracking & Tracing . . . . .	Elektronisches System zur Sendungsverfolgung, wobei der Begriff Tracking die Ermittlung des aktuellen Status bezeichnet, während der Begriff Tracing die Möglichkeit beschreibt, den genauen Sendungsverlauf ex post mit allen wichtigen Ereignissen zu rekonstruieren.
Traktion / Traktionär . . . . .	Der Begriff Traktion bezeichnet die Fortbewegung mit bzw. von Eisenbahnfahrzeugen; ein Eisenbahnunternehmen wird auch als Traktionär bezeichnet.
TSI Güterwagen . . . . .	Technische Spezifikationen Interoperabilität Fahrzeuge — Güterwagen; Entscheidung der Europäischen Kommission vom 8. Dezember 2006, die eine Reihe von technischen Anforderungen an Güterwagen stellt, die deren Interoperabilität, also deren Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr in Europa, gewährleisten sollen; in Kraft auf EU-Ebene seit dem 1. Februar 2007 und in Deutschland seit dem 8. Februar 2007.
TSI Lärm . . . . .	Technische Spezifikationen Interoperabilität Fahrzeuge — Lärm; Entscheidung der Europäischen Kommission vom 23. Dezember 2005, die auf der Grundlage der Interoperabilitätsrichtlinie eine Reihe von technischen Anforderungen an Güterwagen stellt, die die von Güterwagen ausgehenden Lärmemissionen verringern sollen; in Kraft auf EU-Ebene seit dem 23. Juni 2006 und in Deutschland seit dem 8. Februar 2007.

## FINANZBEGRIFFE

At equity Beteiligung . . . . .	Beteiligungsunternehmen, bei dem der Wertansatz im Konzernabschluss ausgehend von den Anschaffungskosten in den Folgejahren entsprechend der Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals fortgeschrieben wird.
Cash-Pooling . . . . .	Maßnahme des konzerninternen Liquiditätsausgleichs zur Verringerung der Außenverschuldung der Gruppe, bei der die gesamten Liquiditätsüberschüsse aller in das Cash-Pooling eingebundenen Gruppengesellschaften auf ein gesondertes Zielkonto überwiesen werden und die Liquiditätsdefizite der am Cash-Pooling beteiligten Gesellschaften aus diesem Pool gedeckt werden, bevor eine zentrale Kreditaufnahme erfolgt.
DCF-Methode . . . . .	Der Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird nach der so genannten DCF-Methode durch die Diskontierung der erwarteten Zahlungsströme (Discounted Cash Flow) aus der Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt. Diese stützt sich wesentlich auf die Ergebnis- und Finanzplanungen des Konzerns, einschließlich der Erwartungen der Geschäftsführung hinsichtlich Umsatzwachstum und Kostenveränderungen.
Derivat . . . . .	Finanzinstrument, dessen Bewertung von der Preisentwicklung des zugrunde liegenden Wertes (zum Beispiel eines Finanztitels) abhängt.
Diskontierungsverfahren . . . . .	Bestimmt zunächst aus den Marktdaten gehandelter Titel Diskontierungsfaktoren zu jedem Zahlungszeitpunkt des zu bewertenden Produktes. Hierzu wird das System der Konsistenzgleichungen angesetzt, das für jedes Handelsprodukte fordert: Die Summe der diskontierten Zahlungen ist gleich dem heutigen Preis. Ist eine derart konsistente Diskontierungsstruktur bestimmt, ergibt sich in einem arbitragefreien Markt der Barwert als Summe der diskontierten Zahlungen des zu bewertenden Produktes.
Euribor . . . . .	European Interbank Offered Rate — Zinssatz für Termingelder in Euro, die zwischen Banken gehandelt werden.
Finanzierungsleasing (-verträge) . .	„Typischer“ Leasingvertrag, bei welchem der Leasinggeber das Investitionsrisiko auf den Leasing-Nehmer überträgt.
Greenshoe-Option . . . . .	Bezeichnet die Option der Konsortialbanken bis zum Ablauf des Stabilisierungszeitraums zusätzliche Aktien vom Abgebenden Aktionär im Umfang von 15 % der Angebotenen Aktien (ohne eine eventuelle Mehrzuteilung) zu verlangen. Die Greenshoe-Option endet 30 Kalendertage nach Aufnahme der Börsennotierung der Aktien.
Handelstag . . . . .	Alle Kalendertage, die nicht Samstage, Sonntage oder zumindest in einem deutschen Bundesland landeseinheitliche gesetzlich anerkannte Feiertage sind. Die BaFin stellt im Internet unter ihrer Adresse <a href="http://www.bafin.de">www.bafin.de</a> einen Kalender der Handelstage zur Verfügung.
International Financial Reporting Standards (IFRS) . . .	Rechnungslegungsnorm. Eine vom International Accounting Standard Committee ausgegebene unverbindliche Rechnungslegungsnorm zur Harmonisierung von nationalen Rechnungslegungspraktiken. Ziel ist die bessere Vergleichbarkeit von internationalen Unternehmensabschlüssen.
Libor . . . . .	London Interbank Offered Rate — der in Prozent ausgedrückte Zinssatz, zu dem in London eine Bank bei einer anderen Bank einen ungesicherten Kredit mit kurzer Laufzeit aufnehmen kann.
Mezzanine . . . . .	Finanzierungsform zwischen Eigenkapital und Fremdkapital.
Operate-Lease Vertrag . . . . .	Eine Form des Leasings, die der Miete weitgehend ähnlich ist, jedoch in vielen Fällen weitere mietuntypische Dienstleistungen einschließt.



Revolvierende Kreditlinie/Kreditfah- zilität . . . . .	Kredit, der innerhalb eines bestimmten Zeitraums und eines bestimmten Höchstbetrags vom Begünstigten mehrmals (erneut, wieder auflebend, revolving) in Anspruch genommen werden kann.
Sale and Lease-back Verfahren . . .	Sonderform des Leasings, bei der die Leasingssache zunächst an eine Leasinggesellschaft verkauft wird, diese sie jedoch zur weiteren Nutzung gleichzeitig wieder zurück least.
Senior-Kreditvertrag . . . . .	Ein von einem Kreditgeber zur Verfügung gestellter Kreditrahmen, wobei der Kreditgeber gegenüber Forderungsansprüchen anderer Gläubiger Vorrang genießt.
Stabilisierungsmaßnahmen, -manager . . . . .	Der Stabilisierungsmanager kann Maßnahmen ergreifen, die auf die Stützung des Börsen- oder Marktpreises der Aktien der Gesellschaft abzielen, um einen bestehenden Verkaufsdruck auszugleichen.
Stabilisierungszeitraum . . . . .	Zeitraum vom Zeitpunkt der Aufnahme der Börsennotierung der Aktien der Gesellschaft im amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse bis zum dreißigsten Kalendertag nach diesem Zeitpunkt, in welchem Stabilisierungsmaßnahmen zulässig sind.
Treasury-Geschäft . . . . .	Geschäfte zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken.
Wertpapier-Kenn-Nummer . . . . .	Die Wertpapier-Kenn-Nummer ist eine in Deutschland verwendete sechsstellige Ziffern- und Buchstabenkombination zur Identifizierung von Wertpapieren.
XETRA-Handelssystem . . . . .	Bei Xetra handelt es sich um ein elektronisches Handelssystem der Deutsche Börse AG für den Kassamarkt.
Zinsswap . . . . .	Tausch von festen und variablen Zinsverpflichtungen auf zwei nominellen Kapitalbeträgen für einen festgelegten Zeitraum.

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABl. L.....	Amtsblatt der Europäischen Union, Rechtsvorschriften
AEG .....	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG .....	Aktiengesellschaft
AktG .....	Aktiengesetz
AVV .....	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
B.V. ....	Besloten Vennootschap (BV) ist eine niederländische Kapitalgesellschaft mit beschränkter Haftung
BaFin .....	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BGB .....	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI. ....	Bundesgesetzblatt
CIM.....	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises)
COTIF.....	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CSC.....	International Convention for Safe Containers
CUV .....	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Verwendung von Wagen im Internationalen Eisenbahnverkehr (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire)
EBIT .....	Earnings before Interest and Taxes
EBITDA .....	Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortisation (Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte)
EBO .....	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EG.....	Europäische Gemeinschaft
ERFA .....	European Rail Freight Association
EU.....	Europäische Union
GGVSE.....	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen
GUS .....	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten; Ex-Sowjetunion
IMO .....	International Maritime Organisation
KG .....	Kommanditgesellschaft
KonVEIV .....	Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
Mio. ....	Million(en)
MPP .....	Management Participation Program, Managementbeteiligungsprogramm
nF .....	neue Fassung
OHG .....	Offene Handelsgesellschaft
Prospekt .....	Wertpapierprospekt
RID .....	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)

S.à r.l. ....	Société à responsabilité limitée, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (im Bezug auf den Abgebenden Aktionär nach luxemburgischen Recht).
TERFN .....	Transeuropäisches Schienengüternetz (Trans-European Rail Freight Network)
TSI .....	Technische Spezifikationen Interoperabilität
UIC .....	Internationaler Eisenbahnverband (Union internationale des chemins de fer)
UIP .....	Internationale Privatgüterwagen-Union (Union internationale des Wagons Privés)
UK .....	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Großbritannien)
USA .....	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika)
VTG AG .....	VTG Aktiengesellschaft
VTG AG Alt .....	Jetzige VTG Deutschland GmbH (operative Gesellschaft)
VTG AG Neu .....	VTG Aktiengesellschaft (soweit zu Darstellungszwecken eine Unterscheidung zur VTG AG Alt erforderlich ist)
VTG-Gruppe .....	VTG AG und ihre Tochtergesellschaften
VTG-Gruppe Alt .....	VTG AG Alt und ihre Tochtergesellschaften
VTG-Gruppe Neu .....	VTG AG Neu und ihre Tochtergesellschaften (soweit zu Darstellungszwecken eine Unterscheidung zur VTG-Gruppe Alt erforderlich ist)
WKN .....	Wertpapier-Kenn-Nummer
WpHG .....	Wertpapierhandelsgesetz
WpPG .....	Wertpapierprospektgesetz

## FINANZTEIL

### KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG ZUM 31. MÄRZ 2007

<b>(UNGEPRÜFT)</b> .....	<b>F-3</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-4
Konzern-Bilanz .....	F-5
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	F-6
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen .....	F-7
Ausgewählte erläuternde Anhangsangaben .....	F-8
<b>KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM</b>	
<b>31. DEZEMBER 2006 (GEPRÜFT)</b> .....	<b>F-17</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-18
Konzern-Bilanz .....	F-19
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	F-20
Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen .....	F-21
Anhang mit Eigenkapitalveränderungsrechnung .....	F-22
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-55
<b>KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER CE WAGGONS 1 GMBH (HEUTE VTG AG) FÜR DAS</b>	
<b>RUMPFGESCHÄFTSJAHR 1. NOVEMBER 2005 BIS 31. DEZEMBER 2005 (GEPRÜFT) ...</b>	<b>F-61</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-62
Konzern-Bilanz .....	F-63
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	F-64
Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung .....	F-65
Anhang .....	F-66
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-87
<b>KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG ALT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM</b>	
<b>31. DEZEMBER 2005 (GEPRÜFT)</b> .....	<b>F-93</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-94
Konzern-Bilanz .....	F-95
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	F-96
Entwicklung des Eigenkapitals sowie der Fremdanteile .....	F-97
Anhang .....	F-98
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-115
<b>KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG ALT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM</b>	
<b>31. DEZEMBER 2004 (GEPRÜFT)</b> .....	<b>F-123</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-124
Konzern-Bilanz .....	F-125
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	F-128
Entwicklung des Eigenkapitals sowie der Fremdanteile .....	F-129
Anhang .....	F-130
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-146
<b>JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER VTG AG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM</b>	
<b>31. DEZEMBER 2006 (GEPRÜFT)</b> .....	<b>F-153</b>
Bilanz .....	F-154
Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-155
Anhang .....	F-156
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-164
<b>JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER CE WAGGONS 1 GMBH (HEUTE VTG AG) FÜR DAS</b>	
<b>RUMPFGESCHÄFTSJAHR VOM 1. NOVEMBER 2005 BIS 31. DEZEMBER 2005</b>	
<b>(RUMPFGESCHÄFTSJAHR 2005/II) (GEPRÜFT)</b> .....	<b>F-165</b>
Bilanz .....	F-166
Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-167
Anhang .....	F-168
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-172
<b>JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER CE WAGGONS 1 GMBH (HEUTE VTG AG) FÜR DAS</b>	
<b>RUMPFGESCHÄFTSJAHR VOM 27. APRIL 2005 BIS 31. OKTOBER 2005</b>	
<b>(RUMPFGESCHÄFTSJAHR 2005/I) (GEPRÜFT)</b> .....	<b>F-173</b>
Bilanz .....	F-174
Gewinn- und Verlustrechnung .....	F-175
Geänderter Anhang mit Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalveränderungsrechnung .....	F-176
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	F-180

Die auf den Seiten F-55 und F-87 abgedruckten und in Übereinstimmung mit § 322 Handelsgesetzbuch erteilten Bestätigungsvermerke der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beziehen sich auf den Konzernabschluss sowie den Konzernlagebericht der VTG AG für das Geschäftsjahr 2006 sowie das Rumpfgeschäftsjahr 2005. Die Konzernlageberichte sind weder in diesem Prospekt abgedruckt noch kraft Verweises einbezogen.

Die auf den Seiten F-115 und F-146 abgedruckten und in Übereinstimmung mit § 322 Handelsgesetzbuch erteilten Bestätigungsvermerke der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beziehen sich auf den Konzernabschluss sowie den Konzernlagebericht der VTG AG Alt für die Geschäftsjahre 2005 und 2004. Die Konzernlageberichte sind weder in diesem Prospekt abgedruckt noch kraft Verweises einbezogen.

Die auf den Seiten F-164, F-172 und F-180 abgedruckten und in Übereinstimmung mit § 322 Handelsgesetzbuch erteilten Bestätigungsvermerke der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beziehen sich auf den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der VTG AG für das Geschäftsjahr 2006 sowie die Rumpfgeschäftsjahre 2005/I und 2005/II. Die Lageberichte sind weder in diesem Prospekt abgedruckt noch kraft Verweises einbezogen.



**KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG  
ZUM 31. MÄRZ 2007 (UNGEPRÜFT)**

## Konzern-Zwischenabschluss der VTG Aktiengesellschaft

**Gewinn- und Verlustrechnung der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS — für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2007 —**

	<u>1.1. bis</u> <u>31.3.2007</u>	<u>1.1. bis</u> <u>31.3.2006</u>
	Tsd. €	
Umsatzerlöse .....	134.243	128.245
Sonstige betriebliche Erträge .....	<u>4.223</u>	<u>4.271</u>
<b>Summe Umsatzerlöse und Erträge .....</b>	<b>138.466</b>	<b>132.516</b>
Materialaufwand .....	72.312	75.591
Personalaufwand .....	12.310	12.641
Wertminderungen und Abschreibungen .....	15.644	14.177
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	<u>23.707</u>	<u>18.142</u>
<b>Summe Aufwendungen .....</b>	<b>123.973</b>	<b>120.551</b>
<b>Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....</b>	<b>250</b>	<b>417</b>
Finanzierungserträge .....	546	445
Finanzierungsaufwendungen .....	<u>-10.468</u>	<u>-9.558</u>
<b>Finanzergebnis (netto) .....</b>	<b>-9.922</b>	<b>-9.113</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....</b>	<b>4.821</b>	<b>3.269</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	<u>1.881</u>	<u>1.700</u>
<b>Konzernergebnis .....</b>	<b><u>2.940</u></b>	<b><u>1.569</u></b>
davon entfallen auf:		
Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft .....	2.800	1.436
Andere Gesellschafter (Minderheiten) .....	<u>140</u>	<u>133</u>
	<b><u>2.940</u></b>	<b><u>1.569</u></b>
Ergebnis je Aktie (in €) (unverwässert und verwässert) .....	<b><u>56,00</u></b>	<b><u>—</u></b>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 17 (F-8 bis F-16) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzern-Zwischenabschlusses.

## Bilanz der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS

	31.03.2007	31.12.2006
	Tsd. €	
<b>Aktiva</b>		
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	156.211	156.211
Sonstige immaterielle Vermögenswerte .....	65.434	66.247
Sachanlagen .....	636.062	612.209
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	16.679	16.429
Sonstige Finanzanlagen .....	4.092	4.080
<b>Anlagevermögen</b> .....	<b>878.478</b>	<b>855.176</b>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	1.325	1.294
Latente Ertragsteueransprüche .....	4.925	3.165
<b>Langfristige Forderungen</b> .....	<b>6.250</b>	<b>4.459</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b> .....	<b>884.728</b>	<b>859.635</b>
<b>Vorräte</b> .....	<b>9.621</b>	<b>9.400</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen .....	72.001	61.803
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	36.864	32.331
Effektive Ertragsteueransprüche .....	3.454	2.943
<b>Kurzfristige Forderungen</b> .....	<b>112.319</b>	<b>97.077</b>
<b>Finanzmittel</b> .....	<b>20.208</b>	<b>43.523</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b> .....	<b>142.148</b>	<b>150.000</b>
	<b>1.026.876</b>	<b>1.009.635</b>
	<b>31.03.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
	Tsd. €	
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital .....	50	50
Kapitalrücklage .....	52.412	52.412
Gewinnrücklagen .....	11.614	9.270
Wertänderungsrücklage .....	194	207
<b>Anteil der Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft am Eigenkapital</b> .....	<b>64.270</b>	<b>61.939</b>
<b>Anteile anderer Gesellschafter</b> .....	<b>2.169</b>	<b>1.937</b>
<b>Eigenkapital</b> .....	<b>66.439</b>	<b>63.876</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	49.529	48.463
Latente Ertragsteuerschulden .....	147.373	144.185
Sonstige Rückstellungen .....	14.740	15.479
Finanzschulden .....	434.443	437.701
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....	9	0
Sonstige Verbindlichkeiten .....	3.395	3.431
<b>Langfristige Schulden</b> .....	<b>649.489</b>	<b>649.259</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	2.208	3.540
Effektive Ertragsteuerschulden .....	18.830	20.122
Sonstige Rückstellungen .....	35.176	34.563
Finanzschulden .....	145.142	133.680
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....	91.200	91.763
Sonstige Verbindlichkeiten .....	18.391	12.832
<b>Kurzfristige Schulden</b> .....	<b>310.947</b>	<b>296.500</b>
	<b>1.026.876</b>	<b>1.009.635</b>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 17 (F-8 bis F-16) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzern-Zwischenabschlusses.

## Kapitalflussrechnung der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS

	<u>1.1. bis</u> <u>31.3.2007</u>	<u>1.1. bis</u> <u>31.3.2006</u>
	Tsd. €	
<b>Laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Konzernergebnis .....	2.940	1.569
Wertminderungen und Abschreibungen auf das Anlagevermögen .....	15.644	14.177
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge .....	-250	-455
Zinserträge .....	-546	-445
Zinsaufwendungen .....	10.468	9.558
Gezahlte (+) Ertragsteuern .....	914	0
Erhaltene (-) Ertragsteuern .....	-930	0
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens .....	-1.271	-407
Veränderungen der Vorräte und Forderungen .....	-19.891	-5.399
Veränderungen des Fremdkapitals (ohne Finanzverbindlichkeiten) .....	<u>4.452</u>	<u>-13.791</u>
<b>Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit .....</b>	<b>11.530</b>	<b>4.807</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen .....	-33.474	-14.571
Einzahlungen aus Abgängen von Anlagevermögen .....	2.344	644
Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen (abzügl. übernommener Finanzmittel) .....	-30	-5
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen (abzügl. abgegebener Finanzmittel) .....	4	6
Veränderung der Finanzforderungen .....	395	603
Einzahlungen aus Zinsen und Dividenden .....	<u>411</u>	<u>445</u>
<b>Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit .....</b>	<b>-30.350</b>	<b>-12.878</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>		
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten .....	1.052	0
Tilgungen von Bankkrediten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten .....	-3.454	-10.561
Auszahlungen für Zinsen .....	<u>-1.523</u>	<u>-9.558</u>
<b>Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit .....</b>	<b>-3.925</b>	<b>-20.119</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>-22.745</b>	<b>-28.190</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen .....	-570	82
Anfangsbestand .....	<u>43.523</u>	<u>61.563</u>
<b>Endbestand des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b><u>20.208</u></b>	<b><u>33.455</u></b>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 17 (F-8 bis F-16) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzern-Zwischenabschlusses.

**Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen  
der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS**

	<u>1.1. bis 31.3.2007</u>	<u>1.1. bis 31.3.2006</u>
	Tsd. €	
Währungsumrechnung .....	-1.079	-502
Änderung Wertänderungsrücklage .....	<u>-13</u>	<u>-3</u>
Sonstige erfolgsneutrale Bewertungsänderungen .....	738	0
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen .....</b>	<b><u>-354</u></b>	<b><u>-505</u></b>
Konzernergebnis .....	<u>2.940</u>	<u>1.569</u>
<b>Summe der im Geschäftsjahr erfassten Erträge und Aufwendungen .....</b>	<b><u>2.586</u></b>	<b><u>1.064</u></b>
davon entfallen auf:		
Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft .....	2.446	931
Andere Gesellschafter (Minderheiten) .....	<u>140</u>	<u>133</u>
	<b><u>2.586</u></b>	<b><u>1.064</u></b>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 17 (F-8 bis F-16) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzern-Zwischenabschlusses.



## Ausgewählte erläuternde Anhangsangaben

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES QUARTALSABSCHLUSSES ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

Die VTG Aktiengesellschaft (VTG AG) mit Sitz in Hamburg, Nagelsweg 34, ist die Muttergesellschaft des VTG-Konzerns. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichtes Hamburg (HRB 98591) eingetragen.

### GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG, BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Der Quartalsabschluss der VTG AG wurde nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Ergänzend wurden die nach § 315 a HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften beachtet.

Wesentliche Auswirkungen von ab dem 1. Januar 2007 geltenden Rechnungslegungsstandards ergeben sich für den VTG-Konzern nicht.

Die im vorliegenden Quartalsabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden weichen nicht von den im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2006 angewandten Grundsätzen ab. Die im Anhang des Jahresabschlusses 2006 gegebenen Erläuterungen insbesondere im Hinblick auf die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden gelten somit entsprechend. Der vorliegende Quartalsabschluss erfüllt demnach die Anforderungen des IAS 34.

Die folgenden Seiten enthalten wesentliche Informationen zum Quartalsabschluss sowie die Segmentberichterstattung.

### KONSOLIDIERUNGSKREIS IM BERICHTSZEITRAUM

In den Konzernabschluss zum 31. März 2007 sind im neben der VTG AG insgesamt 8 inländische und 13 ausländische Tochterunternehmungen einbezogen. Im Vergleich zum Konzernabschluss zum 31.12.2006 ergaben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis.

### WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zu Grunde:

<u>1 Euro =</u>	<u>Stichtagkurs</u>		<u>Durchschnittskurs</u>	
	<u>31.03.2007</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Britisches Pfund . . . . .	0,6794	0,6714	0,6703	0,6819
Schweizer Franken . . . . .	1,6245	1,6080	1,6163	1,5729

### SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

#### *Erläuterung zu den Segmenten*

Die Segmentierung des Konzerns erfolgt anhand der internen Unternehmenssteuerung. Die einzelnen Unternehmen und Unternehmensteile werden unabhängig von ihrer gesellschaftsrechtlichen Beteiligungsstruktur allein nach wirtschaftlichen Kriterien den Segmenten zugeordnet.

Das Segment **Waggonvermietung** enthält neben der Vermietung von eigenen Eisenbahngüterwagen auch die Bewirtschaftung und technische Betreuung sowie die Verwaltung und Instandhaltung eigener und fremder Wagenparks. Ferner sind hier die eigenen drei Waggonreparaturwerke enthalten.

Das Segment **Schienenlogistik** beinhaltet die bahnspeziellen Dienstleistungen des Konzerns. Hier ist der VTG-Konzern als internationaler Anbieter für schienenbezogene Logistiklösungen tätig.

In dem Segment **Tankcontainerlogistik** werden die Transportaktivitäten für Produkte aus der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie in Tankcontainern zusammengefasst.

In der **primären Segmentberichterstattung** sind die einzelnen Unternehmen bzw. Teilbereiche von Unternehmen den Geschäftssegmenten „Waggonvermietung“, „Schienenlogistik“ und „Tankcontainerlogistik“ zugeordnet.

Die Gesellschaften VTG Deutschland GmbH, VTG France S.A.S. und VTG Rail España S.L. sind mit ihren Geschäftsaktivitäten mehreren primären Segmenten zugeordnet.

Die VTG AG, die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH sowie Teile der VTG Deutschland GmbH können nicht eindeutig den Segmenten zugeordnet werden und sind daher zusammen mit den Konsolidierungsbuchungen in einer Überleitungsposition zum Konzern zusammengefasst.

In der **sekundären Segmentberichterstattung** erfolgt eine Aufteilung nach geographischen Kriterien.

#### *Erläuterung zu den Segmentdaten*

Die Umsätze zwischen den Segmenten werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen getätigt, wie sie auch bei Geschäften mit fremden Dritten zu Grunde liegen.

Das Segmentvermögen setzt sich aus den Vermögenswerten abzüglich Ertragssteuerforderungen, kurz- und langfristiger Finanzforderungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalenten zusammen. Es beinhaltet die jeweils zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerte.

Die Segmentschulden beinhalten das Fremdkapital abzüglich Ertragsteuerschulden sowie kurz- und langfristiger Finanzverbindlichkeiten.

Die Segmentabschreibungen werden ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen dargestellt und beziehen sich auf das jeweilige Segmentvermögen.

Die Überleitung des Vermögens und der Schulden der Segmente auf das Vermögen bzw. die Schulden des Konzerns ergibt sich nach den Vorschriften des IAS 14.

In der Segmentberichterstattung werden die Ergebniskennzahlen Segmentertrag (Segmentumsatz abzüglich Materialeinsatz der Segmente), EBITDA (Earnings before interest, taxes and depreciation/Ergebnis vor Zinsergebnis, Steuern vom Einkommen und Ertrag sowie Abschreibungen), EBIT (Earnings before interest and taxes / Ergebnis vor Zinsergebnis und vor Steuern vom Einkommen und Ertrag) und EBT (Earnings before taxes / Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag) angegeben, da diese Kennzahlen auch als Steuerungsbasis für die wertorientierte Unternehmensführung herangezogen werden.

### Kennzahlen nach primärer Segmentierung

Die Segmente für das am 31. März 2007 endende Quartal stellen sich in Anlehnung an das interne Berichtswesen wie folgt dar:

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schienen- logistik</u>	<u>Tankcontai- nerlogistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €				
Außenumsatz .....	61.323	42.769	30.151	0	<b>134.243</b>
Innenumsatz .....	2.368	11	80	-2.459	<b>0</b>
<b>Segmentumsatz .....</b>	<b>63.691</b>	<b>42.780</b>	<b>30.231</b>	<b>-2.459</b>	<b>134.243</b>
Materialeinsatz der Segmente* .....	-8.820	-39.930	-25.513	2.729	<b>-71.534</b>
<b>Segmentrohertrag .....</b>	<b>54.871</b>	<b>2.850</b>	<b>4.718</b>	<b>270</b>	<b>62.709</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen .....	-24.053	-1.827	-2.870	-3.572	-32.322
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) .....</b>	<b>30.818</b>	<b>1.023</b>	<b>1.848</b>	<b>-3.302</b>	<b>30.387</b>
Wertminderungen und Abschreibungen Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen .....	-14.520	-162	-890	-72	-15.644
Wertminderungen von Finanzanlagen .....	0	0	0	0	0
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis und Steuern (EBIT) .....</b>	<b>16.298</b>	<b>861</b>	<b>958</b>	<b>-3.374</b>	<b>14.743</b>
<i>darin enthaltenes Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....</i>	<i>250</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>250</i>
Zinsergebnis ohne Wertminderungen von Finanzanlagen .....	-6.550	-22	10	-3.360	-9.922
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT) .....</b>	<b>9.748</b>	<b>839</b>	<b>968</b>	<b>-6.734</b>	<b>4.821</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....					<b>-1.881</b>
<b>Konzernergebnis .....</b>					<b>2.940</b>

\* Mit dem Materialeinsatz der Segmente wurden in geringem Umfang Erträge verrechnet

Die Segmentierung für die Vergleichperiode vom 1.1. bis 31.3.2006 stellt sich wie folgt dar:

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schienen- logistik</u>	<u>Tankcontai- nerlogistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €				
Außenumsatz .....	57.948	43.465	26.832	0	<b>128.245</b>
Innenumsatz .....	2.165	44	372	-2.581	<b>0</b>
<b>Segmentumsatz</b> .....	<b>60.113</b>	<b>43.509</b>	<b>27.204</b>	<b>-2.581</b>	<b>128.245</b>
Materialeinsatz der Segmente* .....	-7.933	-40.810	-22.966	2.972	<b>-68.737</b>
<b>Segmentertröhertrag</b> .....	<b>52.180</b>	<b>2.699</b>	<b>4.238</b>	<b>391</b>	<b>59.508</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen .....	-24.500	-1.822	-2.668	-3.959	-32.949
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b> .....	<b>27.680</b>	<b>877</b>	<b>1.570</b>	<b>-3.568</b>	<b>26.559</b>
Wertminderungen und Abschreibungen Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen .....	-12.854	-172	-966	-185	-14.177
Wertminderungen von Finanzanlagen .....	0	0	0	0	0
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis und Steuern (EBIT)</b> .....	<b>14.826</b>	<b>705</b>	<b>604</b>	<b>-3.753</b>	<b>12.382</b>
<i>darin enthaltenes Ergebnis aus assoziierten Unternehmen</i> .....	<i>417</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>417</i>
Zinsergebnis ohne Wertminderungen von Finanzanlagen .....	-3.099	23	-126	-5.911	<b>-9.113</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b> .....	<b>11.727</b>	<b>728</b>	<b>478</b>	<b>-9.664</b>	<b>3.269</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....					<b>-1.700</b>
<b>Konzernergebnis</b> .....					<b>1.569</b>

\* Mit dem Materialeinsatz der Segmente wurden in geringem Umfang Erträge verrechnet

Das Segmentvermögen und die Segmentschulden zum Stichtag sowie zum Stichtag des Vorjahres können der folgenden Tabelle entnommen werden.

	<u>Waggonver-</u> <u>mietung</u>	<u>Schiene-</u> <u>logistik</u>	<u>Tankcontai-</u> <u>nerlogistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €				
Segmentvermögen					
31.03.2007 .....	917.015	35.405	34.998	4.072	<b>991.490</b>
31.12.2006 .....	<u>882.218</u>	<u>34.924</u>	<u>34.400</u>	<u>2.794</u>	<u>954.336</u>
darin enthaltene Anteile an assoziierten Unternehmen					
31.03.2007 .....	16.679	0	0	0	<b>16.679</b>
31.12.2006 .....	<u>16.429</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>16.429</u>
Segmentschulden					
31.03.2007 .....	99.999	23.424	24.986	63.318	<b>211.727</b>
31.12.2006 .....	<u>86.142</u>	<u>19.148</u>	<u>14.224</u>	<u>90.126</u>	<u>209.640</u>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte					
31.03.2007 .....	0	54	40	0	<b>94</b>
31.03.2006 .....	<u>3</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>3</u>
Investitionen in Sachanlagevermögen					
31.03.2007 .....	34.202	10	116	60	<b>34.388</b>
31.03.2006 .....	<u>14.480</u>	<u>6</u>	<u>44</u>	<u>38</u>	<u>14.568</u>
Zugänge aus Investitionen in Finanzierungsleasing					
31.03.2007 .....	5.505	0	0	0	<b>5.505</b>
31.03.2006 .....	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Abschreibungen und Wertminderungen (ohne Wertminderungen von Finanzanlagen)					
31.03.2007 .....	14.520	162	890	72	<b>15.644</b>
31.03.2006 .....	<u>12.854</u>	<u>172</u>	<u>966</u>	<u>185</u>	<u>14.177</u>
Veränderung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und der Sonstigen Rückstellungen					
31.12.2007 .....	608	-138	-53	-809	<b>-392</b>
31.03.2006 .....	<u>3.517</u>	<u>-80</u>	<u>212</u>	<u>-415</u>	<u>3.234</u>



### Überleitung Segmentvermögen und Segmentschulden zur Konzernbilanz

	<u>31.03.2007</u>	<u>31.12.2006</u>
	Tsd. €	
<b>Segmentvermögen</b> .....	<b>991.490</b>	<b>954.336</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente .....	20.208	43.523
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte .....	6.799	5.668
Effektive Ertragsteueransprüche .....	3.454	2.943
Latente Ertragsteueransprüche .....	4.925	3.165
<b>Konzernbilanz Aktiva</b> .....	<b><u>1.026.876</u></b>	<b><u>1.009.635</u></b>
<b>Segmentschulden</b> .....	<b>211.727</b>	<b>209.640</b>
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten .....	697	1.462
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen .....	64.616	63.661
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten .....	417.479	410.814
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern .....	97.005	95.655
Effektive Ertragsteuerschulden .....	18.830	20.122
Latente Ertragsteuerschulden .....	147.373	144.185
Sonstige Überleitungsposten .....	2.709	220
<b>Konzernbilanz Fremdkapital</b> .....	<b><u>960.436</u></b>	<b><u>945.759</u></b>

### Kennzahlen nach sekundärer Segmentierung

Die folgende Tabelle enthält wesentliche Segmentkennzahlen nach Sitz der Konzerngesellschaften:

	<u>Deutschland</u>	<u>EU (ohne Deutschland)</u>	<u>Übrige</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €			
<b>Segmentvermögen</b>				
31.03.2007 .....	785.942	170.667	34.881	<b>991.490</b>
31.12.2006 .....	767.312	167.736	19.288	<b>954.336</b>
<b>Segmentschulden</b>				
31.03.2007 .....	171.467	35.412	4.848	<b>211.727</b>
31.12.2006 .....	170.287	34.664	4.689	<b>209.640</b>
<b>Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte</b>				
31.03.2007 .....	94	0	0	<b>94</b>
31.03.2006 .....	3	0	0	<b>3</b>
<b>Investitionen in Sachanlagevermögen</b>				
31.03.2007 .....	19.962	4.510	15.421	<b>39.893</b>
31.03.2006 .....	6.609	7.637	322	<b>14.568</b>
<b>Außenumsatz nach Sitz der Gesellschaften</b>				
31.03.2007 .....	102.833	28.842	2.568	<b>134.243</b>
31.03.2006 .....	101.545	24.653	2.047	<b>128.245</b>
	<u>Deutschland</u>	<u>Resteuropa (ohne Deutschland)</u>	<u>Übrige</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €			
<b>Außenumsatz nach Sitz des Leistungsempfängers</b>				
31.03.2007 .....	65.129	64.120	4.994	<b>134.243</b>
31.03.2006 .....	65.739	56.999	5.507	<b>128.245</b>

## EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

Eigenkapitalveränderungsrechnung vom 1.1.2007 bis 31.3.2007

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	(davon Unterschiede aus der Währungsumrechnung)	Wertänderungsrücklage	Anteil der Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft am Eigenkapital	Anteil anderer Gesellschafter	Gesamt
	Tsd. €							
Stand 1.1.2007	<u>50</u>	<u>52.412</u>	<u>9.270</u>	<u>(-2.695)</u>	<u>207</u>	<u>61.939</u>	<u>1.937</u>	<u>63.876</u>
Konzernergebnis			2.800			2.800	140	2.940
Währungsumrechnung			-1.079	(1.079)		-1.079		-1.079
Übrige Änderungen			623		-13	610	92	702
Stand 31.3.2007	<u>50</u>	<u>52.412</u>	<u>11.614</u>	<u>(-3.774)</u>	<u>194</u>	<u>64.270</u>	<u>2.169</u>	<u>66.439</u>

Eigenkapitalveränderungsrechnung vom 1.1.2006 bis 31.3.2006

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	(davon Unterschiede aus der Währungsumrechnung)	Wertänderungsrücklage	Anteil der Gesellschafter der CE Waggons 1 GmbH am Eigenkapital	Anteil anderer Gesellschafter	Gesamt
	Tsd. €							
Stand 1.1.2006	<u>25</u>	<u>59.975</u>	<u>-3.803</u>	<u>(0)</u>	<u>0</u>	<u>56.197</u>	<u>2.025</u>	<u>58.222</u>
Konzernergebnis			1.436			1.436	133	1.569
Währungsumrechnung			-502	(-502)		-502		-502
Übrige Änderungen			-834		-3	-837	-6	-843
Stand 31.3.2006	<u>25</u>	<u>59.975</u>	<u>-3.703</u>	<u>(-502)</u>	<u>-3</u>	<u>56.294</u>	<u>2.152</u>	<u>58.446</u>

## EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Die Gesellschafterin der VTG AG erwägt, die Möglichkeit eines Börsenganges der VTG AG zu prüfen.

Die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH hat zum 30. April 2007 den bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, aufgenommenen Mezzanine-Kredit, der mit 14,26% verzinst wurde, in Höhe von originär 25,5 Mio. € zuzüglich Zinsen zurückgeführt. Die Refinanzierung dieser Rückführung erfolgte über die VTG Deutschland GmbH, die ihrerseits einen Kredit zu günstigeren Konditionen bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, aufnahm.

Mit Datum vom 2. Mai 2007 wurde der Zinsswap für die bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, aufgenommenen Kredite (Gesamtvolumen von 322 Mio. €) bis Mitte 2012 verlängert.

Der Konzern hat nach dem Bilanzstichtag 41,6 % der Anteile an der VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg, erworben und damit seine Anteile an der Gesellschaft auf 100% aufgestockt. Der Aufsichtsrat hat dem Kauf am 17. April 2007 zugestimmt, somit ist der Kaufvertrag am 17. April 2007 wirksam geworden. Der sich aus Kaufpreis abzüglich anteiligem Eigenkapital ergebende Firmenwert beläuft sich auf 5.854 Tsd. € und resultiert aus zu erwartenden Kosten- und Nutzenvorteilen im VTG Konzern.

## ERGEBNIS JE AKTIE

Im Geschäftsjahr 2006 wurde die Konzernmuttergesellschaft von einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft mit 50.000 Namens-Stückaktien umgewandelt. Die Anzahl der Aktien blieb bis dato unverändert.

Das unverwässerte und verwässerte Ergebnis je Aktie wird gemäß IAS 33 ermittelt, in dem der den Aktionären der VTG AG zustehenden Konzernjahresüberschuss zu Grunde gelegt und durch die Anzahl der Aktien dividiert wurde.

Für die Vorperiode wurde kein Ergebnis je Aktie ermittelt, da die Konzernmuttergesellschaft zum 31.3.2006 noch in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung bestand.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Insgesamt 16 Gesellschaften des VTG-Konzerns haben gegenüber der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, London, die Rückzahlung der von den Unternehmen des VTG-Konzerns aufgenommenen Kredite von 474,4 Mio. € garantiert.

Ferner haben 9 Gesellschaften des VTG-Konzerns zur Besicherung dieser Kredite ihre deutschen, englischen bzw. französischen Bankkonten verpfändet.

5 Gesellschaften des VTG-Konzerns haben ihre in Deutschland bzw. in Frankreich registrierten Eisenbahngüterwagen im Buchwert von 509,9 Mio. € zur Sicherheit übereignet.

8 Gesellschaften des VTG-Konzerns haben ihre Forderungen zur Sicherheit abgetreten.

Außerdem haben die VTG Rail UK Ltd. und die CAIB UK Ltd. ihr gesamtes Vermögen zur Sicherheit übertragen.

## SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	31.03.2007			31.12.2006	
	bis 1 Jahr	über 1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	über 1 Jahr
	Tsd. €				
Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen .....	34.180	84.266	31.980	150.426	141.344
Bestellobligo .....	19.432	9.069	0	28.501	10.990
<b>Gesamt</b> .....	<b>53.612</b>	<b>93.335</b>	<b>31.980</b>	<b>178.927</b>	<b>108.275</b>

## MITARBEITER IM JAHRESDURCHSCHNITT

	2007	2006
Angestellte .....	514	522
Gewerbliche Mitarbeiter .....	242	245
Auszubildende .....	24	24
<b>Gesamt</b> .....	<b>780</b>	<b>791</b>
davon im Ausland .....	276	277

Hamburg, 16. Mai 2007

Der Vorstand

Dr. Fischer

Hüllen

Dr. Kleeberg

## **Mitglieder des Aufsichtsrats**

**Dr. Wilhelm Scheider**, London

Consultant

*Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Heribert Becker**, Mülheim

Dipl.-Volkswirt

ehem. Vorsitzender des Vorstandes der VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. rer. pol. Klaus-Jürgen Juhnke**, Hamburg

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. Bernd Malmström**, Berlin

Rechtsanwalt

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. Christian Olearius**, Hamburg

Bankier

M.M. Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. Jost A. Massenberg**, Duisburg

Mitglied des Vorstands der ThyssenKrupp Steel AG

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

## **Mitglieder des Vorstands**

**Dr. rer. pol. Heiko Fischer**, Hamburg

MBA

*Vorsitzender des Vorstands*

**Jürgen Hüllen**, Hamburg

Dipl.-Kaufmann

**Dr. rer. pol. Kai Kleeberg**, Hamburg

Dipl.-Kaufmann

**KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM 31. DEZEMBER 2006 (GEPRÜFT)**



## Konzernabschluss der VTG Aktiengesellschaft

**Gewinn- und Verlustrechnung der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS — für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 —**

	<u>Anhang</u>	<u>1.1. bis 31.12.2006</u>	<u>1.11. bis 31.12.2005</u>
		Tsd. €	
Umsatzerlöse .....	(1)	518.563	0
Sonstige betriebliche Erträge .....	(2)	<u>30.072</u>	<u>23</u>
<b>Summe Umsatzerlöse und Erträge .....</b>		<b>548.635</b>	<b>23</b>
Materialaufwand .....	(3)	307.336	0
Personalaufwand .....	(4)	47.780	19
Wertminderungen und Abschreibungen .....		58.509	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	(5)	<u>82.680</u>	<u>5.773</u>
<b>Summe Aufwendungen .....</b>		<b>496.305</b>	<b>5.792</b>
<b>Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....</b>		<b>2.110</b>	<b>0</b>
Finanzierungserträge .....		2.717	236
Finanzierungsaufwendungen .....		-41.897	-867
<b>Finanzergebnis (netto) .....</b>	(6)	<b>-39.180</b>	<b>-631</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....</b>		<b>15.260</b>	<b>-6.400</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	(7)	<u>7.785</u>	<u>-2.610</u>
<b>Konzernjahresüberschuss (Vorjahr Konzernjahresfehlbetrag) .....</b>		<b>7.475</b>	<b>-3.790</b>
davon entfallen auf:			
Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft .....		5.486	-3.790
Andere Gesellschafter (Minderheiten) .....		<u>1.989</u>	<u>0</u>
		<b>7.475</b>	<b>-3.790</b>
 Ergebnis je Aktie (in €)			
(unverwässert und verwässert) .....	(8)	<u>109,72</u>	<u>—</u>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 63 (F-22 bis F-60) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

## Bilanz der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS

	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u> <u>angepasst</u> Tsd. €	<u>Anpassung</u>	<u>31.12.2005</u> <u>ursprünglich</u>
<b>Aktiva</b>					
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	(9)	156.211	156.211	-5.152	161.363
Sonstige immaterielle Vermögenswerte .....	(10)	66.247	69.898	120	69.778
Sachanlagen .....	(11)	612.209	590.768		590.768
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	(12)	16.429	15.435		15.435
Sonstige Finanzanlagen .....	(13)	4.080	4.115		4.115
<b>Anlagevermögen .....</b>		<b>855.176</b>	<b>836.427</b>	<b>-5.032</b>	<b>841.459</b>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte ...	(16)	1.294	880		880
Latente Ertragsteueransprüche .....	(17)	3.165	137		137
<b>Langfristige Forderungen .....</b>		<b>4.459</b>	<b>1.017</b>		<b>1.017</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte .....</b>		<b>859.635</b>	<b>837.444</b>	<b>-5.032</b>	<b>842.476</b>
<b>Vorräte .....</b>	(14)	<b>9.400</b>	<b>9.502</b>		<b>9.502</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen..	(15)	61.803	53.258		53.258
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte ...	(16)	32.331	37.799	1	37.798
Effektive Ertragsteueransprüche .....	(17)	2.943	4.098		4.098
<b>Kurzfristige Forderungen .....</b>		<b>97.077</b>	<b>95.155</b>	<b>1</b>	<b>95.154</b>
<b>Finanzmittel .....</b>	(18)	<b>43.523</b>	<b>61.563</b>		<b>61.563</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte .....</b>		<b>150.000</b>	<b>166.220</b>	<b>1</b>	<b>166.219</b>
		<b>1.009.635</b>	<b>1.003.664</b>	<b>-5.031</b>	<b>1.008.695</b>
	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u> <u>angepasst</u> Tsd. €	<u>Anpassung</u>	<u>31.12.2005</u> <u>ursprünglich</u>
<b>Passiva</b>					
Gezeichnetes Kapital .....	(19)	50	25		25
Kapitalrücklage .....	(20)	52.412	59.975		59.975
Gewinnrücklagen .....	(21)	9.270	-3.803		-3.803
Wertänderungsrücklage .....	(22)	207	0		0
<b>Anteil der Aktionäre der VTG</b>					
<b>Aktiengesellschaft am Eigenkapital .....</b>		<b>61.939</b>	<b>56.197</b>		<b>56.197</b>
<b>Anteile anderer Gesellschafter .....</b>		<b>1.937</b>	<b>2.025</b>		<b>2.025</b>
<b>Eigenkapital .....</b>		<b>63.876</b>	<b>58.222</b>		<b>58.222</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	(23)	48.463	44.726		44.726
Latente Ertragsteuerschulden .....	(24)	144.185	140.077	-5.031	145.108
Sonstige Rückstellungen .....	(25)	15.479	11.358		11.358
Finanzschulden .....	(26)	437.701	463.215		463.215
Sonstige Verbindlichkeiten .....	(26)	3.431	1.567		1.567
<b>Langfristige Schulden .....</b>		<b>649.259</b>	<b>660.943</b>	<b>-5.031</b>	<b>665.974</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	(23)	3.540	6.802		6.802
Effektive Ertragsteuerschulden .....	(24)	20.122	15.519		15.519
Sonstige Rückstellungen .....	(25)	34.563	24.902		24.902
Finanzschulden .....	(26)	133.680	130.461		130.461
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....	(26)	91.763	75.485		75.485
Sonstige Verbindlichkeiten .....	(26)	12.832	31.330		31.330
<b>Kurzfristige Schulden .....</b>		<b>296.500</b>	<b>284.499</b>		<b>284.499</b>
		<b>1.009.635</b>	<b>1.003.664</b>	<b>-5.031</b>	<b>1.008.695</b>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 63 (F-22 bis F-60) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

## Kapitalflussrechnung der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS

	<u>1.1. bis</u>	<u>1.11. bis</u>
	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €	
<b>Laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Konzernjahresüberschuss (im Vorjahr Konzernjahresfehlbetrag) .....	7.475	-3.790
Wertminderungen und Abschreibungen auf das Anlagevermögen .....	59.315	0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge .....	-994	0
Erträge aus Beteiligungen .....	-1.326	0
Zinserträge .....	-2.717	-236
Zinsaufwendungen .....	41.091	867
Gezahlte Ertragsteuern .....	344	0
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens .....	-2.642	0
Veränderungen der Vorräte und Forderungen .....	-10.063	-20.308
Veränderungen des Fremdkapitals (ohne Finanzverbindlichkeiten) .....	<u>20.416</u>	<u>18.097</u>
<b>Mittelzufluss (Vorjahr Mittelabfluss) aus der laufenden Geschäftstätigkeit .....</b>	<b>110.899</b>	<b>-5.370</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen .....	-72.098	0
Einzahlungen aus Abgängen von Anlagevermögen .....	3.833	0
Auszahlungen für Unternehmenserwerbe (abzügl. übernommener Finanzmittel) .....	0	-344.606
Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen (abzügl. übernommener Finanzmittel) .....	-198	-105
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen (abzügl. abgegebener Finanzmittel) .....	215	0
Veränderung der Finanzforderungen .....	-856	0
Einzahlungen aus Zinsen und Dividenden .....	<u>3.476</u>	<u>236</u>
<b>Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit .....</b>	<b>-65.628</b>	<b>-344.475</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>		
Auszahlungen an andere Gesellschafter .....	-603	0
Einzahlungen aus Kapitalerhöhung und Zuschüssen der Gesellschafter .....	0	59.900
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen .....	0	90.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten .....	10.299	262.279
Tilgungen von Bankkrediten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten .....	-40.087	0
Auszahlungen für Zinsen .....	<u>-30.209</u>	<u>-867</u>
<b>Mittelabfluss (Vorjahr Mittelzufluss) aus der Finanzierungstätigkeit .....</b>	<b>-60.600</b>	<b>411.312</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>-15.329</b>	<b>61.467</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen .....	-2.711	0
Anfangsbestand .....	<u>61.563</u>	<u>96</u>
<b>Endbestand des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b><u>43.523</u></b>	<b><u>61.563</u></b>

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung finden sich unter Textziffer (29).

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 63 (F-22 bis F-60) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

### Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen der VTG Aktiengesellschaft nach IFRS

	<u>1.1. bis</u> <u>31.12.2006</u>	<u>1.11. bis</u> <u>31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Währungsumrechnung .....	-2.695	0
Änderung Wertänderungsrücklage .....	207	0
Unterschiedsbetrag aus der Bewertung derivativer Finanzinstrumente .....	1.806	0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsrückstellungen .....	-854	0
Sonstige erfolgsneutrale Bewertungsänderungen .....	-48	0
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen .....</b>	<b><u>-1.584</u></b>	<b><u>0</u></b>
Konzernergebnis .....	<u>7.475</u>	<u>-3.790</u>
<b>Summe der im Geschäftsjahr erfassten Erträge und Aufwendungen .....</b>	<b><u>5.891</u></b>	<b><u>-3.790</u></b>
davon entfallen auf:		
Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft .....	3.783	-3.790
Andere Gesellschafter (Minderheiten) .....	<u>2.108</u>	<u>0</u>
	<b><u>5.891</u></b>	<b><u>-3.790</u></b>

Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich unter den Textziffern (19) bis (22).

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 63 (F-22 bis F-60) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

## Konzernanhang

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

Die VTG Aktiengesellschaft (VTG AG) mit Sitz in Hamburg, Nagelsweg 34, ist die Muttergesellschaft des VTG-Konzerns. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichtes Hamburg (HRB 98591) eingetragen. Die VTG AG und ihre Tochtergesellschaften sind in den Geschäftsbereichen Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik tätig.

Das Geschäftsjahr der VTG AG und ihrer einbezogenen Tochterunternehmen entspricht dem Kalenderjahr. Der Vorjahresabschluss der VTG AG umfasst das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005.

Die VTG AG stellt einen Konzernabschluss gemäß § 315 a Abs. 3 HGB nach IFRS auf. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden beim Amtsgericht Hamburg hinterlegt.

Der Konzernabschluss umfasst die Konzerngewinn- und -verlustrechnung, die Konzernbilanz, die Konzernkapitalflussrechnung, die Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen sowie den Konzernanhang.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde am 26. März 2007 vom Vorstand der VTG AG zur Veröffentlichung genehmigt.

### GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss der VTG AG wurde nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Ergänzend wurden die nach § 315 a HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften beachtet.

Wesentliche Auswirkungen von ab dem 1. Januar 2006 geltenden Rechnungslegungsstandards ergeben sich für den VTG-Konzern nicht.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgte unter Berücksichtigung des Grundsatzes des historischen Kostenprinzips, mit Ausnahme der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte, zum Fair Value erfolgswirksam angesetzten finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten (inklusive derivativer Finanzinstrumente).

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert, mit Ausnahme der Bewertung von Pensionsverpflichtungen (siehe Textziffer 23).

### GRUNDSÄTZE DER KONSOLIDIERUNG

In den Konzernabschluss werden alle Unternehmen einbezogen, bei denen die VTG AG über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass die Gesellschaften des VTG-Konzerns aus der Tätigkeit dieser Unternehmen Nutzen ziehen (Tochterunternehmen). Diese Unternehmen werden beginnend mit dem Zeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen, ab dem der VTG-Konzern die Möglichkeit der Beherrschung erlangt. Endet diese Möglichkeit, scheidet die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Alle konsolidierten Tochterunternehmen werden mit ihren von Wirtschaftsprüfern testierten Jahresabschlüssen einbezogen, die auf Grundlage einheitlicher Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden aufgestellt sind.

Nicht in den Konzernabschluss einbezogene Tochterunternehmen sind auch zusammengefasst für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung. Sie enthalten keine wesentlichen Vermögensgegenstände oder Schulden. Anteile an verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen sind in der Konzernbilanz grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Die Bewertung entspricht IAS 39.

Nach der Equity-Methode werden diejenigen Beteiligungen an Gesellschaften bewertet, bei denen der VTG-Konzern über die Möglichkeit verfügt, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftspolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), wobei die Equity-Einbeziehung der Gesellschaften grundsätzlich bei einem Anteilsbesitz zwischen 20 % und 50 % erfolgt. Die Aufnahme bzw. das Ausscheiden von Unternehmen aus der Equity Bewertung erfolgt analog zu den für Tochtergesellschaften geltenden Grundsätzen. Die Fortschreibung der



Equity-Bewertung basiert auf den letzten Jahresabschlüssen. Zum 31. Dezember 2006 wird ein Unternehmen nach der Equity-Methode bilanziert.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes ist auf den Seiten 61 bis 63 (F-59 und F-60) dargestellt.

## KONSOLIDIERUNGSKREIS IM GESCHÄFTSJAHR 2006

In den Konzernabschluss sind im Jahr 2006 neben der VTG AG insgesamt 8 (im Vorjahr 14) inländische und 13 (im Vorjahr 20) ausländische Tochterunternehmungen einbezogen.

Der Konsolidierungskreis zum 31. Dezember 2006 umfasst folgende Gesellschaften:

<u>Lfd. Nr.</u>	<u>Name und Sitz des Unternehmens</u>	<u>Beteiligungsanteil in %</u>
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen</b>		
1	VTG Aktiengesellschaft, Hamburg	
2	Alstertor Rail France S.à.r.l., Joigny .....	100,0
3	Alstertor Rail UK Limited, London .....	100,0
4	Ateliers de Joigny S.A.S., Joigny .....	100,0
5	CAIB Benelux BVBA, Berchem/Antwerpen .....	100,0
6	CAIB Rail Holdings Limited, London .....	100,0
7	CAIB UK Limited, Worcester .....	100,0
8	Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH, Wesseling .....	100,0
9	Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung, Düsseldorf .....	98,6
10	Etablissements Henri Loyez S.A.S., Libercourt .....	100,0
11	EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-GmbH, Hamburg .....	100,0
12	EVA Holdings Deutschland GmbH, Hamburg .....	100,0
13	TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H., Wien .....	100,0
14	Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg .....	74,9
15	VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg .....	58,4
16	VTG Austria Ges.m.b.H., Wien .....	100,0
17	VTG Deutschland GmbH, Hamburg .....	100,0
18	VTG France S.A.S., Paris .....	100,0
19	VTG Rail España S.L., Madrid .....	100,0
20	VTG Rail UK Limited, Worcester .....	100,0
21	VTG Schweiz GmbH, Basel .....	100,0
22	VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg .....	100,0
<b>Assoziiertes Unternehmen</b>		
23	Waggon Holding AG, Zug .....	50,0

### *Umstrukturierungen im Geschäftsjahr im Inland*

Die im April 2005 gegründete CE Waggon 1 GmbH wurde mit Gesellschafterbeschluss vom Mai 2006 in VTG Holding GmbH geändert und der Sitz der Gesellschaft von Hannover nach Hamburg verlegt. Das gezeichnete Kapital der VTG Holding GmbH wurde im Juli 2006 durch Umwandlung von Rücklagen von 25 Tsd. € auf 50 Tsd. € erhöht. Die VTG Holding GmbH wurde anschließend in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die die Firma VTG Aktiengesellschaft führt.

Gemäß Verschmelzungsverträgen vom 23. Februar 2006 wurden die Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH auf die CE Waggon 4 GmbH sowie die CE Waggon 3 GmbH und die CE Waggon 4 GmbH mit Wirkung zum 1. Juli 2005 auf die ehemalige VTG Aktiengesellschaft verschmolzen. Die ehemalige VTG Aktiengesellschaft wurde umfirmiert in VTG Deutschland GmbH.

Darüber hinaus wurde die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH mit Wirkung zum 1. Juli 2005 auf die CE Waggon 2 GmbH verschmolzen. Anschließend wurde die CE Waggon 2 GmbH umfirmiert in VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH.

Die EVA GmbH wurde auf die EVA Holdings Deutschland GmbH verschmolzen. Die EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH wurde verkauft. Aus dieser Endkonsolidierung ergab sich ein positiver Ergebniseffekt von 278 Tsd. €.

#### ***Umstrukturierungen im Geschäftsjahr im Ausland***

Die Gesellschaft Saltra Ibérica S.A. wurde auf die Alstertor Rail España S.L., und diese wiederum auf die VTG Rail España S.L. verschmolzen.

Die VTG Austria Ges.m.b.H. wurde zusammen mit der Alstertor Schienenlogistik Österreich Ges.m.b.H. auf die Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt Gesellschaft m.b.H. verschmolzen. Anschließend wurde die Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt Gesellschaft m.b.H. umfirmiert in VTG Austria Ges.m.b.H.

Die Alstertor Schienenlogistik AG, Zürich, wurde zusammen mit der ETRA Eisenbahn-Transportmittel AG, Zürich, auf die VTG Schweiz AG, Basel, verschmolzen. Anschließend wurde die VTG Schweiz AG umgewandelt in die VTG Schweiz GmbH.

Die Alstertor Rail Benelux N.V. wurde liquidiert.

Für den Konzernabschluss ergab sich durch diese Maßnahmen im In- und Ausland jedoch lediglich eine Verminderung des Konsolidierungskreises.

#### ***Assoziierte Unternehmen***

Nach der Equity-Methode wird unverändert die Waggon Holding AG, Zug, bewertet.

Das assoziierte Unternehmen Waggon Holding AG, Zug, weist im Jahresabschluss zum 31.12.2006 folgende wesentliche Finanzinformationen aus:

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Vermögenswerte .....	4.901	3.331
Schulden .....	21	272
Erlöse .....	4.283	2.326
Jahresüberschuss .....	4.221	2.292

Diese Angaben umfassen sowohl den Konzernanteil als auch den Anteil Fremder an den Vermögenswerten, Schulden und Posten der Gewinn- und Verlustrechnung.

Der dem VTG-Konzern zustehende Anteil am Jahresüberschuss der Waggon Holding AG lässt sich wie folgt überleiten zu den im Anlagenspiegel dargestellten Zugängen bei Anteilen an assoziierten Unternehmen:

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Anteiliger Jahresüberschuss .....	2.110	0
Eliminierung der Ausschüttung .....	-1.116	0
Zugängen bei Anteilen an assoziierten Unternehmen .....	994	0

#### **KONSOLIDIERUNGSMETHODEN**

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Gründung des Tochterunternehmens (Erwerbsmethode). Daraus resultierende aktive Unterschiedsbeträge von Unternehmenserwerben wurden bis zum 30. September 1995 mit den Gewinnrücklagen verrechnet und danach als Geschäfts- oder Firmenwerte aktiviert und für Unternehmenserwerbe bis einschließlich 2003 grundsätzlich über einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren erfolgswirksam nach der linearen Methode abgeschrieben. Die Abschreibung von Geschäfts- und Firmenwerten erfolgt ab 2004 ausschließlich im Wege des Impairment-Only-Approachs. Der Goodwill wird demnach mindestens einmal jährlich einem Impairment-Test unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Bei sukzessivem Anteilserwerb von voll konsolidierten Tochterunternehmen werden entstehende Geschäfts- oder Firmenwerte oder passive Unterschiede mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden eliminiert.

Konzerninterne Umsatzerlöse und andere konzerninterne Erträge sowie die entsprechenden Aufwendungen werden eliminiert. Zwischengewinne aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr werden — soweit nicht von untergeordneter Bedeutung — unter Berücksichtigung latenter Steuern ergebniswirksam bereinigt. Konzerninterne Lieferungen und Leistungen erfolgen gewöhnlich zu marktüblichen Bedingungen.

## WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die im Abschluss eines jeden Konzernunternehmens enthaltenen Posten werden auf Basis der Währung bewertet, die der Währung des primären wirtschaftlichen Umfeldes, in dem das Unternehmen operiert, entspricht (funktionale Währung). Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt, welches die funktionale Währung und die Berichtswährung der VTG AG darstellt.

Zur besseren Darstellung werden alle Beträge in Tausend Euro (Tsd. €) angegeben. Relevante Informationen gehen dadurch nicht verloren.

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften, die eine vom Euro abweichende funktionale Währung haben, werden wie folgt in Euro umgerechnet:

- Die Umrechnung der Vermögenswerte und Schulden erfolgt zum Mittelkurs am Bilanzstichtag.
- Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden zum Jahresdurchschnittskurs umgerechnet (es sei denn, die Verwendung des Durchschnittskurses führt nicht zu einer angemessenen Annäherung an die kumulativen Effekte, die sich bei der Umrechnung zu den in den Transaktionszeitpunkten geltenden Kursen ergeben hätten; in diesen Fällen sind die Erträge und Aufwendungen zu ihren Transaktionskursen umgerechnet).

Sämtliche Differenzen aus der Umrechnung von Jahresabschlüssen ausländischer Tochterunternehmen werden erfolgsneutral behandelt und im Eigenkapital als Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung gesondert ausgewiesen. Im Jahr der Endkonsolidierung von ausländischen Tochterunternehmen werden die Währungsdifferenzen ergebniswirksam aufgelöst.

Bei der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Unternehmen in Euro, die nach der Equity-Methode bewertet werden, finden für die Eigenkapitalfortschreibung die gleichen Grundsätze Anwendung wie bei konsolidierten Unternehmen.

Fremdwährungstransaktionen werden mit den Wechselkursen zum Transaktionszeitpunkt in die funktionale Währung umgerechnet. Gewinne und Verluste, die aus der Erfüllung solcher Transaktionen sowie aus der Umrechnung zum Stichtagskurs von in Fremdwährung geführten monetären Vermögenswerten und Schulden resultieren, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, es sei denn sie sind im Eigenkapital als Cashflow-Hedges zu bilanzieren.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zu Grunde:

<u>1 Euro =</u>	<u>Stichtagskurs</u>		<u>Durchschnittskurs</u>	
	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Britisches Pfund . . . . .	0,6714	0,6870	0,6819	0,6839
Schweizer Franken . . . . .	1,6080	1,5555	1,5729	1,5483

Geschäfte in bzw. mit Hochinflationländern wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht durchgeführt.

## BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Die **Umsatzerlöse** umfassen den beizulegenden Zeitwert der für den Verkauf von Waren und Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erhaltenen bzw. zu erhaltenden Gegenleistung. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer, Rabatte und Preisnachlässe und nach Eliminierung konzerninterner Verkäufe erfasst.

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Dienstleistungen werden erst nach vollständiger Erbringung der Leistung realisiert. Eine Realisation entsprechend dem Leistungsfortschritt findet nicht statt, da dieser geschäftsbedingt nicht verlässlich bestimmbar ist. Erlöse aus dem Verkauf von Waren werden realisiert, wenn die Vermögenswerte geliefert worden sind und der Gefahrenübergang stattgefunden hat.

**Dividenden** werden vereinnahmt, wenn der Anspruch rechtlich entstanden ist. **Zinsaufwendungen und Zinserträge** werden zeitanteilig, gegebenenfalls unter Anwendung der Effektivzinsmethode, erfasst. Aufwendun-

gen und Erträge aus Nutzungsentgelten werden gemäß dem wirtschaftlichen Gehalt der relevanten Vereinbarungen abgegrenzt und zeitanteilig erfasst.

**Vermögenswerte**, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, werden nicht planmäßig abgeschrieben. Sie werden jährlich auf Wertminderungsbedarf hin geprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderungsbedarf geprüft, wenn entsprechende Ereignisse bzw. Änderungen der Umstände anzeigen, dass der Buchwert ggf. nicht mehr erzielbar erscheint. Ein Wertminderungsverlust wird in der Höhe der Differenz zwischen Buchwert und erzielbarem Betrag erfasst. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert des Vermögenswerts abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Für den Impairment-Test werden Vermögenswerte auf der niedrigsten Ebene zusammengefasst, für die Cashflows separat identifiziert werden können (Cash-Generating Units). Als Cash-Generating Units werden die verschiedenen Geschäftsbereiche des Konzerns betrachtet. Der Konzern ist in die Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik gegliedert.

Sind die Gründe für in Vorjahren vorgenommene Wertminderungen entfallen, werden entsprechende Zuschreibungen erfasst. Außerplanmäßige Wertminderungen waren bisher nicht erforderlich.

Ein **Geschäfts- oder Firmenwert** stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den Nettovermögenswerten des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Geschäfts- oder Firmenwert wird den immateriellen Vermögenswerten zugeordnet. Aktivierte Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis der Cash-Generating Unit, der sie zugeordnet sind, mindestens einmal jährlich einer Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment-Test) unterzogen.

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests werden die Buchwerte der getesteten Einheiten inklusive der ihnen zugerechneten Geschäfts- oder Firmenwerte mit ihrem jeweiligen erzielbaren Betrag verglichen. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert des Vermögenswertes abzüglich Verkaufskosten und dem Nutzungswert. Der erzielbare Betrag wurde im VTG-Konzern basierend auf den Berechnungen des Nutzungswertes ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftig erzielbaren nachhaltigen betrieblichen Cashflows aus der fortgesetzten Nutzung.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte der Segmente erfolgt regelmäßig im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses. Die Berechnungen basieren auf prognostizierten Zahlungsströmen, die aus der vom Management verabschiedeten Mehrjahresplanung abgeleitet wurden. Diese umfassen die Detailplanung der Jahre 2007 bis 2009. Für den sich anschließenden Zeitraum wurde jeweils ein Wachstumsabschlag von 1,0% pro Jahr angesetzt. Insgesamt geht das Management von einem moderaten Umsatzwachstum aus. Die Ermittlung der Zahlungsströme orientierte sich dabei an den Erfahrungswerten der vorangegangenen Geschäftsjahre und berücksichtigt zukünftige Entwicklungen. Für die Bestimmung der Nutzungswerte wurde ein risikoorientierter, marktgerechter Zinssatz angewendet. Dieser betrug wie in Vorjahren 10% (Vorsteuerzinssatz).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden stille Reserven von 120 Tsd. € bei den sonstigen immateriellen Vermögenswerten identifiziert. Diese resultieren aus Konzessionen, gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten. Daher war eine Anpassung der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 120 Tsd. € und in gleicher Höhe eine Verminderung der Geschäfts- oder Firmenwerte vorzunehmen. Das Vorjahr und das laufende Jahr wurden dahingehend angepasst.

Im Vorjahresabschluss wurden latente Ertragsteuerschulden von 5.031 Tsd. € ausgewiesen, die auf Bewertungsannahmen aus der Purchase Price Allocation resultieren. Nach konkretisierender Ermittlung der latenten Steuereffekte war hierfür eine Anpassung des Vorjahres und des laufenden Jahres erforderlich. Dies führte zu einer Verminderung der Geschäfts- oder Firmenwerte.

Die **sonstigen immateriellen Vermögenswerte** beinhalten Markenwerte und Kundenbeziehungen sowie entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation zum 31. Dezember 2005 wurden die Marken „VTG“ und „Transpetrol“ sowie Kundenbeziehungen bewertet. Die Markenwerte wurden beim erstmaligen Ansatz nach der Lizenzpreisanalogiemethode zu Zeitwerten bilanziert. Sie unterliegen aufgrund der rechtlichen und wirtschaftlichen Kriterien einer unbestimmten Nutzungsdauer und werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Impairment-Test unterzogen, bei dem der jeweilige Buchwert der Marken mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert verglichen wird. Die beizulegenden Zeitwerte werden wie bei der Erstbewertung nach der Lizenzpreisanalogiemethode ermittelt, indem fiktive Markenlizzenzahlungen mit einem marktorientiert ermittelten markenspezifischen Kapitalkostensatz diskontiert werden und ein abschreibungsbedingter Steuervorteil (Tax

Amortisation Benefit) hinzugerechnet wird. Die fiktiven Markenlizzenzzahlungen basieren im Wesentlichen auf den im Rahmen der Detailplanung der Jahre 2007 bis 2009 geplanten markenspezifischen Umsatzerlöse. Die getroffenen Annahmen zum Umsatzwachstum entsprechen den im Rahmen des Impairment-Tests der Geschäfts- oder Firmenwerte getroffenen Annahmen.

Die Kundenbeziehungen wurden beim erstmaligen Ansatz nach der Residualgewinnmethode zu Zeitwerten angesetzt und werden in den Folgeperioden planmäßig über 16 Jahre abgeschrieben.

Entgeltlich erworbene sonstige immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden grundsätzlich mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig linear über 3 Jahre abgeschrieben.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte bestehen nicht.

Das **Sachanlagevermögen** wird grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um nutzungsbedingte planmäßige und in Einzelfällen außerplanmäßige Wertminderungen, bewertet.

Die Anschaffungskosten umfassen alle Gegenleistungen, die aufgebracht wurden, um einen Vermögenswert zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten werden auf Basis von Einzelkosten sowie direkt zurechenbaren Gemeinkosten und Abschreibungen ermittelt. Finanzierungskosten für den Erwerb bzw. den Zeitraum der Herstellung werden nicht aktiviert.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurden Teile des Sachanlagevermögens auf Basis der Wiederbeschaffungskostenmethode neu bewertet und zu Zeitwerten angesetzt.

Auf Gegenstände des Sachanlagevermögens, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden planmäßige lineare Abschreibungen verrechnet. Hierbei wird in der Regel ein erzielbarer Restwert von Null zu Grunde gelegt. Geringwertige Anlagegüter (Anschaffungskosten bis 410 EUR) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen im Wesentlichen folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zugrunde:

<u>Sachanlagevermögen</u>	<u>Nutzungsdauer</u>
Gebäude .....	bis zu 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen .....	10 Jahre
Container .....	bis zu 12 Jahre
Eisenbahngüterwagen .....	bis zu 35 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung .....	bis zu 13 Jahre

Kosten für Wartung und Reparatur von Gegenständen des Sachanlagevermögens werden als Aufwand verrechnet. Erneuerungs- und Erhaltungsaufwendungen werden als nachträgliche Herstellungskosten aktiviert, wenn sie zu einer wesentlichen Verlängerung der Nutzungsdauer, einer erheblichen Verbesserung oder einer bedeutenden Nutzungsänderung der Sachanlage führen. Revisionskosten für die Eisenbahngüterwagen werden als gesonderte Komponente separat aktiviert und über die Laufzeit der Revisionsintervalle abgeschrieben.

Gemietete Sachanlagen, bei denen die Unternehmen des VTG-Konzerns alle wesentlichen mit dem Gegenstand verbundenen Chancen und Risiken tragen (Finanzierungsleasing), werden gemäß IAS 17 aktiviert. Die Aktivierung erfolgt dabei zum beizulegenden Zeitwert des Vermögenswertes oder zum Barwert der Mindestleasingzahlungen, sofern dieser Wert niedriger ist. Die Abschreibung erfolgt planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrages mit der Abschreibungsmethode, die auch für vergleichbare erworbene bzw. hergestellte Vermögensgegenstände Anwendung findet. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind als Verbindlichkeit ohne Berücksichtigung der Zinskomponente passiviert. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

**Finanzielle Vermögenswerte** werden in die folgenden Kategorien unterteilt:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (at fair value through profit or loss)
- Darlehen und Forderungen (loans and receivables),
- bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte (held to maturity) und
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (available for sale).



Die Klassifizierung hängt von dem jeweiligen Zweck ab, für den die finanziellen Vermögenswerte erworben wurden. Die Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt beim erstmaligen Ansatz und wird zu jedem Stichtag auf Angemessenheit überprüft. Folgende Kategorien sind für den VTG-Konzern relevant:

- Darlehen und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Sie entstehen, wenn der Konzern Geld oder Dienstleistungen direkt einem Schuldner bereitstellt, ohne die Absicht, diese Forderung zu handeln. Sie zählen zu den kurzfristigen Vermögenswerten, soweit deren Fälligkeit nicht zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag liegt. Alle übrigen Darlehen und Forderungen werden als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Darlehen und Forderungen sind in der Bilanz in den **Sonstigen Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** sowie **Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten** enthalten. Darlehen und Forderungen werden bei Entstehung zu beizulegenden Zeitwerten und fortwährend zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Bei diesen Posten wird allen erkennbaren Einzelrisiken und dem allgemeinen, auf Erfahrungswerten gestützten Kreditrisiko durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.
- Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die dieser Kategorie entweder direkt zugeordnet wurden oder sich nicht in eine der drei anderen genannten Kategorien einordnen lassen. Ausgewiesen werden im VTG-Konzern hauptsächlich **Anteile an verbundenen Unternehmen**, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht konsolidiert werden, sowie **Beteiligungen und Ausleihungen**. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern das Management nicht die Absicht hat, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden anfänglich zu ihrem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten (Anschaffungskosten) angesetzt und an darauffolgenden Bilanzstichtagen mit den beizulegenden Zeitwerten bilanziert, sofern der Marktwert verlässlich bestimmt werden kann. Für diesen Fall werden aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwertes resultierende unrealisierte Gewinne und Verluste unter Berücksichtigung der steuerlichen Auswirkungen in der Wertänderungsrücklage erfasst. Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden wegen der nicht verlässlichen Bestimmung des Fair value zu den fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurden die Anteile an dem assoziierten Unternehmen Waggon Holding AG auf Basis des Ertragswertverfahrens neu bewertet und zum Zeitwert angesetzt.

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind und der Konzern im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Vermögenswert verbunden sind, übertragen hat. Zu jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob objektive Anhaltspunkte für eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes bzw. einer Gruppe finanzieller Vermögenswerte vorliegen.

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden zum Devisenkurs am Bilanzstichtag bilanziert. Die Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden, sofern sie im Zuge des normalen Leistungsprozesses anfallen, als Materialaufwand, sofern sie anderen Sachverhalten zuzuordnen sind, unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Die Bewertung der **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** erfolgt zu Anschaffungskosten. Die Kosten **unfertiger Leistungen** umfassen die Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, direkte Personalkosten, andere direkte Kosten und der Produktion zurechenbare Gemeinkosten. Die Herstellungskosten enthalten keine Fremdkapitalkosten. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs-/Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert bestimmt sich als geschätzter gewöhnlicher Verkaufspreis abzüglich der notwendigen variablen Veräußerungskosten. Die Bewertung für gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens erfolgt nach der Durchschnittsmethode.

Der **Finanzmittelbestand** umfasst alle flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten.

**Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) unter Berücksichtigung der erwarteten künftigen Entwicklung von Gehältern und Renten bilanziert. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen wird unter den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

**Sonstige Rückstellungen** werden für ungewisse rechtliche und faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten gebildet, deren Eintritt wahrscheinlich zu einer Vermögensbelastung führen wird. Sie werden unter Berücksichtigung aller daraus erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag angesetzt und nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet. Die Bewertung erfolgt mit der bestmöglichen Schätzung der gegenwärtigen Verpflichtung zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der Abzinsung für langfristige Verpflichtungen.

**Finanzschulden** werden bei ihrem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert, nach Abzug von Transaktionskosten, angesetzt. In den Folgeperioden werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Jede Differenz zwischen dem Auszahlungsbetrag (nach Transaktionskosten) und Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit der Finanzschulden unter Anwendung der Effektivzinsmethode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Darlehensverbindlichkeiten werden als kurzfristige Verbindlichkeiten klassifiziert, sofern der Konzern nicht das unbedingte Recht hat, die Verbindlichkeit erst mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag zu begleichen. In der Bilanz werden ausgenutzte Kontokorrentkredite als kurzfristige Finanzschulden gezeigt.

**Derivative Finanzinstrumente** werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert, der ihnen am Tag des Vertragsabschlusses beizumessen ist, bewertet. Die Folgebewertung erfolgt ebenfalls zu dem am jeweiligen Bilanzstichtag beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und, falls ja, von der Art des abgesicherten Postens.

Im vorliegenden Konzernabschluss werden bestimmte derivative Finanzinstrumente entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwerts eines bilanzierten Vermögenswertes, einer Verbindlichkeit oder einer bilanzunwirksamen festen Verpflichtung (Fair Value Hedge) ausgewiesen oder als Sicherung gegen bestimmte mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit und mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktion verbundene Risiken schwankender Zahlungsströme (Cashflow Hedge) erfasst.

Veränderungen des Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten, die zur Absicherung von Zeitwertschwankungen bilanzierter Vermögenswerte und Schulden abgeschlossen werden (Fair Value Hedges) werden ebenso wie die Zeitwertänderungen des dazugehörigen Grundgeschäftes sofort im Periodenergebnis erfasst. Handelt es sich bei den derivativen Finanzinstrumenten um Geschäfte zur Absicherung künftiger Zahlungsströme (Cashflow Hedges), so wird der effektive Anteil der Zeitwertschwankungen dieser Finanzinstrumente solange erfolgsneutral in der Wertänderungsrücklage erfasst, bis das zugehörige Grundgeschäft erfolgswirksam wird.

**Latente Steuern** werden für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten und ihrem Buchwert nach den geltenden IFRS angesetzt. Wenn jedoch im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, eine latente Steuer aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit entsteht, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen noch auf den steuerlichen Gewinn oder Verlust hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach. Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steuerforderung bzw. der Begleichung der latenten Steuerverbindlichkeit erwartet wird.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind **Annahmen** getroffen und **Schätzungen** verwandt worden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten ausgewirkt haben. Sämtliche Schätzungen und zugehörige Annahmen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Die tatsächlichen Werte können von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Solche Abweichungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

Die nachstehend aufgeführten wesentlichen Schätzungen und zugehörigen Annahmen können Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben.

Der Konzern untersucht mindestens einmal jährlich die Werthaltigkeit der aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerte auf Basis der Cash-Generating Unit, der sie zugeordnet sind. Dabei werden die Buchwerte der getesteten Einheiten inklusive der ihnen zugerechneten Geschäfts- oder Firmenwerte mit ihrem jeweiligen Nutzungswert verglichen. Die hierbei getroffenen Annahmen, einschließlich der verwendeten Methoden, können auf die Ermittlung des Nutzungswertes sowie letztlich auf die Höhe der Abschreibungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert wesentliche Auswirkungen haben. Die vom Management herangezogenen Daten basieren hinsichtlich der erwarteten Ertragsentwicklung auf internen Analysen und Prognoserechnungen, hinsichtlich der weiteren verwendeten Rechenparameter auf externen Informationsquellen. Basierend auf den vorliegenden Modellen

ergeben sich in Bezug auf die verwendeten Wachstumsparameter und Zinssätze mögliche Abschreibungsbedarfe erst bei Erreichen von derzeit unwahrscheinlichen Szenarien. In Bezug auf die Ertragslage sind die den Segmenten Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerte auch bei einer sehr unrealistischen Verschlechterung der zukünftigen Ergebnisse vor Zinsergebnis und Steuern vom Einkommen und Ertrag (EBITs) gegenüber den geplanten EBITs werthaltig. Die Werthaltigkeit des dem Segment Waggonvermietung zurechneten Firmenwertes ist ab einer Verschlechterung der zukünftigen EBITs um 7% gegenüber den geplanten EBITs nicht mehr gegeben, wenn sonstige auf die Werthaltigkeit Einfluss nehmende Parameter als konstant angenommen werden.

Die weiteren Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzernweitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern und die Realisierbarkeit von Forderungen. Der Konzern überprüft gemäß IAS 16 mindestens einmal jährlich die angesetzten Nutzungsdauern. Sollten die Erwartungen von den bisherigen Schätzungen abweichen, werden die erforderlichen Anpassungen als Änderungen von Schätzungen entsprechend bilanziert. Die Ermittlung der angesetzten wirtschaftlichen Nutzungsdauern erfolgt auf Basis von Marktbeobachtungen und Erfahrungswerten.

Bei der nach IAS 16 vorgeschriebenen jährlichen Überprüfung der Nutzungsdauern im Wagenpark ergab sich bei einigen Wagentypen die Notwendigkeit der Verlängerung der entsprechenden Nutzungsdauern. Dies führte im Geschäftsjahr 2006 zu einer Minderabschreibung bei diesen Wagentypen von 4.940 Tsd. €.

Der Konzern ist in verschiedenen Ländern zur Entrichtung von Ertragssteuern verpflichtet. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete effektive Ertragsteuer zu ermitteln und sind die temporären Differenzen aus der unterschiedlichen Behandlung bestimmter Bilanzposten zwischen dem IFRS-Abschluss und dem steuerrechtlichen Abschluss zu beurteilen. Soweit temporäre Differenzen vorliegen, führen diese zum Ansatz von aktiven und passiven latenten Steuern. Das Management muss bei der Berechnung der effektiven und latenten Steuern Beurteilungen vornehmen, z.B. hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit der zukünftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Beurteilungen ab, kann dies Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben.

Der Konzern hat für verschiedene Risiken Rückstellungen gebildet. Entsprechend den dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden solche jedoch nur dann gebildet, soweit die Inanspruchnahme wahrscheinlich ist. Naturbedingt bestehen hierbei verschiedene Szenarien. Die Beurteilung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit basiert auf Erfahrungen der Vergangenheit bzw. der individuellen Einschätzung von Geschäftsvorfällen. Wertaufhellende Tatsachen wurden entsprechend berücksichtigt.

Der beizulegende Zeitwert von nicht auf einem aktiven Markt gehandelten Finanzinstrumenten wird durch die Anwendung geeigneter Bewertungstechniken ermittelt, die aus einer Vielzahl von Methoden ausgewählt werden. Die hierbei verwendeten Annahmen basieren weitestgehend auf den zum Bilanzstichtag vorhandenen Marktkonditionen.

Ein Vergleich der Konzerngewinn- und -verlustrechnung mit der Vorperiode ist nur eingeschränkt möglich, da der VTG-Konzern in seiner derzeitigen Struktur erst seit Ende Dezember 2005 besteht.

## VERÖFFENTLICHTE, ABER NOCH NICHT ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Im Folgenden soll auf neue, in der Mehrzahl ab dem 1. Januar 2006 verpflichtend anzuwendende IAS- und IFRS-Standards, Ergänzungen zu Standards sowie Interpretationen eingegangen werden, wobei eine Konzentration auf jene Standards, Standardergänzungen sowie Interpretationen erfolgen soll, die eine gewisse Relevanz für den VTG-Konzern entfalten.

Im Dezember 2004 wurde seitens des IASB eine Änderung des IAS 19, „Employee Benefits“ verabschiedet. Das IASB gewährt hiernach zum einen das Wahlrecht, versicherungsmathematische Gewinne und Verluste in voller Höhe in der Periode ihres Entstehens erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Die Ausübung dieses Wahlrechts ist für am oder nach dem 16. Dezember 2004 beginnende Geschäftsjahre möglich. Zum anderen regelt die Änderung, wie Konzernunternehmen in ihrem Einzelabschluss leistungsorientierte Pläne des Konzerns bilanzieren müssen und welche zusätzlichen Angabepflichten bestehen. Von dem Wahlrecht, versicherungsmathematische Gewinne und Verluste erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen, wird im VTG-Konzern Gebrauch gemacht. Diese Regelung hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des VTG-Konzerns.

Im Juni 2005 veröffentlichte das IASB die Änderung zu IAS 39, „Financial Instruments: Recognition and Measurement — The Fair Value Option“, der zu Folge die Ausübung des Wahlrechts, jeden finanziellen Vermögenswert bzw. jede finanzielle Verbindlichkeit erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, eingeschränkt wird. Diese Änderung ist grundsätzlich für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Änderung des IAS 39 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des VTG-Konzerns.

Im August 2005 veröffentlichte das IASB den IFRS 7, „Financial Instruments, Disclosure“ sowie hiermit korrespondierend eine Änderung des IAS 1, „Presentation of Financial Instruments — Capital Disclosures“ mit Angabepflichten im Hinblick auf Ziele, Richtlinien und Verfahren für das Eigenkapitalmanagement eines Unternehmens. Die Regelungen sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen. Da die Änderung zu IAS 1 ausschließlich die Angabepflichten betrifft, werden sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des VTG-Konzerns ergeben.

Von den folgenden Standards und Interpretationen wird der VTG-Konzern nicht wesentlich betroffen sein. Auf eine ausführliche Darstellung wird daher verzichtet.

- IFRS 6 „Exploration und Evaluierung von mineralischen Ressourcen“
- IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält“
- IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“
- IFRIC 6 „Schulden, die aus der Beteiligung an bestimmten Märkten resultieren — Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten“
- IFRIC 7 „Anpassung des Abschlusses gemäß IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationenländern“
- IFRIC 8 „Scope of IFRS 2“
- IFRIC 9 „Reassessment of Embedded Derivatives“
- IFRIC 10 „Interim Financial Reporting and Impairment“
- IFRIC 11 „IFRS 2 Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen“
- IFRIC 12 „Vereinbarung von Dienstleistungskonzessionen“

## FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind vertragliche Vereinbarungen, die zu Ansprüchen oder Verpflichtungen des Konzerns führen. Diese führen zu einem Ab- oder Zufluss von finanziellen Vermögenswerten. Gemäß IAS 32 und 39 gehören hierzu originäre und derivative Finanzinstrumente. Zu den originären Finanzinstrumenten zählen insbesondere Guthaben bei Kreditinstituten, sämtliche Forderungen, Verbindlichkeiten, Wertpapiere, Kredite, Darlehen und Zinsabgrenzungen. Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten im VTG-Konzern Devisentermingeschäfte und Zinsswaps.

### *Sicherungsstrategie und Risikomanagement*

Die Finanzinstrumente des VTG-Konzerns unterliegen bestimmten finanzwirtschaftlichen Risiken. Durch Richtlinien und Vorschriften, die bezüglich aller Finanztransaktionen die Entscheidungsgrundlagen, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten verbindlich festlegen, werden diese Risiken ausgeschlossen bzw. in ihren Auswirkungen auf den Konzern begrenzt.

Für die Finanzierung zukünftiger Investitionen sowie des Working Capitals stehen dem Konzern neben den bei den Banken angelegten Mitteln jederzeit abrufbare Investitions- und Betriebsmittelkredite zur Verfügung.

Derivative Finanzinstrumente werden nur im Rahmen der geltenden Richtlinien und Vorschriften von der Konzernzentrale abgeschlossen. Sofern eine Gesellschaft im Rahmen der geltenden Richtlinien und Vorschriften eigenständig derivative Finanzinstrumente abschließt, werden diese von der Konzernzentrale auf Basis einer laufenden Berichterstattung überwacht.

Der Konzern dokumentiert bei Abschluss der Transaktion die Sicherungsbeziehung zwischen Sicherungsinstrument und Grundgeschäft, das Ziel seines Risikomanagements sowie die zugrunde liegende Strategie bei Abschluss von Sicherungsgeschäften.

Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend in der Folge eine Dokumentation der Einschätzung statt, ob die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes oder der Cashflows der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren.

Der volle beizulegende Zeitwert der als Sicherungsinstrument designierten derivativen Finanzinstrumente wird als langfristiger Vermögenswert bzw. langfristige Verbindlichkeit ausgewiesen, sofern die Restlaufzeit des gesicherten Grundgeschäftes 12 Monate nach dem Bilanzstichtag übersteigt oder als kurzfristiger Vermögenswert bzw. Verbindlichkeit, sofern die Restlaufzeit kürzer ist. Zu Handelszwecken gehaltene derivative Finanzinstrumente werden als kurzfristige Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert von (derivativen) Finanzinstrumenten, die nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden, wird durch die Anwendung von Bewertungsmodellen ermittelt. Der Konzern verwendet unterschiedliche Bewertungsmodelle und trifft hierfür Annahmen, die auf den Marktgegebenheiten am Bilanzstichtag basieren. Für langfristige Verbindlichkeiten werden die Börsenkurse oder die Kurse im Freiverkehr für gleichartige Instrumente verwendet. Andere Bewertungsmodelle, wie das DCF Verfahren werden für die Bestimmung der Zeitwerte der übrigen Finanzinstrumente angewandt.

Der beizulegende Zeitwert von Zinsswaps berechnet sich aus dem Barwert der geschätzten zukünftigen Zahlungsströme. Der beizulegende Zeitwert von Fremdwährungsgeschäften wird unter Zugrundelegung der Devisenkurse am Bilanzstichtag ermittelt.

Bei den ausgewiesenen Forderungen und Verbindlichkeiten wird angenommen, dass der Nominalbetrag abzüglich Wertminderungen dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Insbesondere hinsichtlich der Finanzverbindlichkeiten wird dies aufgrund der kurzen Zinsbindungsfristen unterstellt.

### ***Risikofaktoren***

Der Wert eines Finanzinstrumentes kann auf Grund von Änderungen der Bonität von Vertragspartnern (Ausfallrisiko), der Änderung des Geldmittelbedarfs (Liquiditätsrisiko), der Änderung des Zinsniveaus (Zinsänderungsrisiko) sowie der Änderung von Wechselkursen (Kursänderungsrisiko) Schwankungen unterliegen.

- *Ausfallrisiko (Kreditrisiko)*

Risiken gegenüber Vertragspartnern werden systematisch bei Vertragsabschluss überprüft und laufend überwacht. Daneben besteht ein Forderungsmanagement, das ein effizientes Mahnwesen und die Absicherung der Forderungen durch Kreditrisiko-Versicherungsverträge umfasst. Der Versicherungsumfang ist im Wert abhängig von der Bonität des Vertragspartners. Das erkennbare Ausfallrisiko einzelner Forderungen deckt der Konzern durch entsprechende Wertberichtigungen ab.

Zur Absicherung von geleisteten Anzahlungen im Zusammenhang mit Investitionsmaßnahmen werden von den Lieferanten Bankbürgschaften von bonitätsmäßig einwandfreien Adressen aus dem Finanzsektor eingeholt. Zur Absicherung von geleisteten Anzahlungen hat der Konzern Bankbürgschaften in Höhe von 16.909 Tsd. € von Lieferanten entgegengenommen.

- *Liquiditätsrisiko*

Die Konzerngesellschaften berichten täglich ihren Liquiditätsbedarf oder -überschuss, der über den automatischen Cashpool von den Gesellschaften abgerufen bzw. abgeführt wird. Im Rahmen eines monatlichen Reportings werden zeitnah die Liquiditätsbestände der Gesellschaften an die Konzernzentrale berichtet. Auf Basis der von den Konzerngesellschaften gelieferten täglichen sowie monatlichen Bedarfs-/Überschussmeldungen wird von der Konzernzentrale die Liquiditätsplanung aufgestellt.



Die Konzernzentrale übernimmt damit die zentrale Rolle als Bank des Konzerns. Sie übernimmt in der Regel alle Finanztransaktionen für die Konzerngesellschaften und verantwortet das konzernweite finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Die Refinanzierung wird bei mehreren Hausbanken durchgeführt. In Ausnahmefällen werden Finanztransaktionen auch von Tochtergesellschaften durchgeführt, dies jedoch grundsätzlich nach Rücksprache mit der Finanzabteilung der Konzernzentrale.

Die **VTG Aktiengesellschaft** hat zur Finanzierung der Geschäftsanteile an der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG GmbH) ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 90.000 Tsd. € von der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l., Luxemburg, erhalten. Das Gesellschafterdarlehen wird mit 6 % p.a. verzinst und ist auf unbestimmte Zeit gewährt.

Die **VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH** und die **VTG Deutschland GmbH** (VTG Dtl. GmbH) haben zur Finanzierung des Erwerbs von Anteilen an Tochtergesellschaften, zur Finanzierung des Erwerbs von Eisenbahngüterwagen, zur Ablösung eines Darlehens bei der Bayerischen Landesbank, München sowie zur Vorfinanzierung von Vorsteuerforderungen im Jahr 2005 verschiedene Darlehen bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, aufgenommen.

Verwendungszwecke, Kreditbeträge und Fälligkeiten innerhalb eines Jahres können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Verwendungszweck	Originärer Kreditbetrag zum 31.12.2005	Darlehensst an. zum 31.12.2006	davon	
			innerhalb eines Jahres fällig	
Tsd. €				
VTG GmbH	Erwerb Anteile .....	77.720	74.223	3.497
VTG GmbH	Erwerb Anteile .....	45.000	43.650	1.350
VTG GmbH	Vorfinanzierung Vorsteuer .....	2.993	0	0
VTG GmbH	Mezzanine .....	25.500	27.150	0
VTG Dtl. GmbH	Erwerb Eisenbahngüterwagen .....	22.063	22.063	0
VTG Dtl. GmbH	Vorfinanzierung Vorsteuer .....	3.389	0	0
VTG Dtl. GmbH	Erwerb Anteile .....	50.722	48.439	2.282
VTG Dtl. GmbH	Erwerb Anteile .....	34.280	32.737	1.543
VTG Dtl. GmbH	Ablösung Darlehen BLB .....	171.278	163.571	7.708
VTG Dtl. GmbH	Working Capital Linie .....	0	10.000	10.000
<b>Summe</b> .....		<b>432.945</b>	<b>421.833</b>	<b>26.380</b>

Die Gültigkeit der Darlehen ist an die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen gebunden, die quartalsweise an den Kreditgeber zu berichten sind und einem Review unterliegen. Falls die Finanzkennzahlen oder andere Auflagen nicht eingehalten werden und die Kreditgeber nicht auf die Einhaltung der Auflagen verzichten, stellt dies einen Kündigungsgrund dar, der den Kreditgeber unter anderem zur sofortigen Fälligstellung aller Verbindlichkeiten berechtigt. Die vorgegebenen Kennzahlen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehalten. Auf Basis der aktuellen Planzahlen wird für die Zukunft nicht mit einer anderen Entwicklung gerechnet.

Laut Bilanz weist der VTG-Konzern Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitute in Höhe von 410.814 Tsd. € aus. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitung der oben angegebenen Darlehensbeträge zum Ausweis der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitute in der Bilanz.

	31.12.2006	31.12.2005
Tsd. €		
Darlehen Bayerische Hypo- und Vereinsbank, London .....	421.833	432.945
Absetzung Transaktionskosten gem. IAS 39 .....	-11.492	-12.879
Kontokorrentkredite bei diversen Hausbanken .....	473	957
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</b> .....	<b>410.814</b>	<b>421.023</b>

Zu den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verweisen wir auf Textziffer (26).

- *Zinsänderungsrisiko*

Ein Zinsänderungsrisiko resultiert aus der Veränderung des Marktzinsniveaus der Finanzschulden. Zur Quantifizierung werden alle zinstragenden Verbindlichkeiten erfasst und auf mögliche Auswirkungen auf das Konzernergebnis hin untersucht.

Die unter Gliederungspunkt Liquiditätsrisiko aufgeführten Kredite haben folgende Zinssätze und Zinsbindungsfristen zum Bilanzstichtag:

Verwendungszweck		Darlehensst and zum 31.12.2006	Zinssatz	Zinsbindung
			Tsd. €	
VTG GmbH	Erwerb Anteile .....	74.223	5,93603 %	29.06.2007
VTG GmbH	Erwerb Anteile .....	43.650	6,03603 %	29.06.2007
VTG GmbH	Mezzanine .....	27.150	14,26303 %	30.04.2007
VTG Dtl. GmbH	Erwerb Eisenbahngüterwagen .....	22.063	6,03603 %	29.06.2007
VTG Dtl. GmbH	Erwerb Anteile .....	48.439	5,83603 %	29.06.2007
VTG Dtl. GmbH	Erwerb Anteile .....	32.737	5,93603 %	29.06.2007
VTG Dtl. GmbH	Ablösung Darlehen BLB .....	163.571	5,83603 %	29.06.2007
VTG Dtl. GmbH	Working Capital Linie .....	10.000	5,73303 %	30.03.2007
<b>Summe</b> .....		<b><u>421.833</u></b>		

Um Risiken durch Zinsänderungen entgegen zu wirken, wurden im Berichtsjahr 337.238 Tsd. € des Kreditbetrages bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, mit Zinssicherungsgeschäften unterlegt. Diese Zinssicherungsgeschäfte laufen bis Mitte 2009 und haben feste Zinssätze. Die Sicherung beinhaltet auch zukünftige Geldaufnahmen im Rahmen des Kreditvertrages mit der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London. Im Geschäftsjahr wurden Erträge aus der Neubewertung der Sicherungsbeziehung in Höhe von 1.806 Tsd. € erfolgsneutral unter Berücksichtigung latenter Steuereffekte im Eigenkapital erfasst.

Die bei Banken kurzfristig angelegten Gelder unterliegen lediglich marginalen Zinsschwankungen, so dass kein signifikantes Zinsrisiko besteht. Aufgrund der für den Konzern untergeordneten Bedeutung der übrigen verzinslichen Vermögenswerte und Schulden ist das Zinsänderungsrisiko für den VTG-Konzern nicht bedeutsam.

Das Mezzanine-Darlehen ist Bestandteil des gesamten, im Jahre 2005 abgeschlossenen Finanzierungsvolumens und keinem einzelnen Geschäftsvorfall zugeordnet. Auf Grund seiner nachrangigen Sicherung unterliegt es einer höheren Verzinsung als die anderen Darlehen.

- *Kursänderungsrisiko*

Im VTG-Konzern besteht ein Währungsrisiko aufgrund von Änderungen von USD-, GBP- und CHF-Wechselkursen. Diese Risiken entstehen aus Ein- und Auszahlungen in Fremdwährung, denen nicht immer Zahlungen in derselben Währung mit gleichem Betrag und gleicher Fälligkeiten gegenüberstehen.

Währungsgeschäfte fallen nur in einem kleinen Umfang im Konzern an. Die Währungssicherungen werden von der Konzernzentrale für alle Konzerngesellschaften (mit Ausnahme einer Gesellschaft) durchgeführt. Bei Währungssicherungen werden Deviseneinnahmen und Devisenausgaben derselben Währung mit gleicher Fristigkeit zunächst auf Konzernebene aufgerechnet (Netting). Alle Sicherungsgeschäfte des Konzerns sind damit grundsätzlich durch entsprechende bilanzierte oder künftige Grundgeschäfte unterlegt. Es handelt sich dabei ausschließlich um Festpreisgeschäfte, die zu Marktbedingungen mit bonitätsmäßig einwandfreien Adressen aus dem Finanzsektor getätigt werden.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

### *Erläuterung zu den Segmenten*

Die Segmentierung des Konzerns erfolgt anhand der internen Unternehmenssteuerung. Die einzelnen Unternehmen und Unternehmensteile werden unabhängig von ihrer gesellschaftsrechtlichen Beteiligungsstruktur allein nach wirtschaftlichen Kriterien den Segmenten zugeordnet.

Das Segment **Waggonvermietung** enthält neben der Vermietung von eigenen Eisenbahngüterwagen auch die Bewirtschaftung und technische Betreuung sowie die Verwaltung und Instandhaltung eigener und fremder Wagenparks. Ferner sind hier die eigenen drei Waggonreparaturwerke enthalten.

Das Segment **Schienenlogistik** beinhaltet die bahnspeziellen Dienstleistungen des Konzerns. Hier ist der VTG-Konzern als internationaler Anbieter für schienenbezogene Logistiklösungen tätig.

In dem Segment **Tankcontainerlogistik** werden die Transportaktivitäten für Produkte aus der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie in Tankcontainern zusammengefasst.

In der **primären Segmentberichterstattung** sind die einzelnen Unternehmen bzw. Teilbereiche von Unternehmen den Geschäftssegmenten „Waggonvermietung“, „Schienenlogistik“ und „Tankcontainerlogistik“ zugeordnet.

Die Gesellschaften VTG Deutschland GmbH, VTG France S.A.S. und VTG Rail España S.L. sind mit ihren Geschäftsaktivitäten mehreren primären Segmenten zugeordnet.

Die VTG AG, die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH sowie Teile der VTG Deutschland GmbH können nicht eindeutig den Segmenten zugeordnet werden und sind daher zusammen mit den Konsolidierungsbuchungen in einer Überleitungsposition zum Konzern zusammengefasst.

In der **sekundären Segmentberichterstattung** erfolgt eine Aufteilung nach geographischen Kriterien.

#### ***Erläuterung zu den Segmentdaten***

Die Umsätze zwischen den Segmenten werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen getätigt, wie sie auch bei Geschäften mit fremden Dritten zu Grunde liegen.

Das Segmentvermögen setzt sich aus den Vermögenswerten abzüglich Ertragssteuerforderungen, kurz- und langfristiger Finanzforderungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalenten zusammen. Es beinhaltet die jeweils zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerte.

Die Segmentschulden beinhalten das Fremdkapital abzüglich Ertragsteuerschulden sowie kurz- und langfristiger Finanzverbindlichkeiten.

Die Segmentabschreibungen werden ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen dargestellt und beziehen sich auf das jeweilige Segmentvermögen.

Die Überleitung des Vermögens und der Schulden der Segmente auf das Vermögen bzw. die Schulden des Konzerns ergibt sich nach den Vorschriften des IAS 14.

In der Segmentberichterstattung werden die Ergebniskennzahlen Segmentertrag (Segmentumsatz abzüglich Materialeinsatz der Segmente), EBITDA (Earnings before interest, taxes and depreciation / Ergebnis vor Zinsergebnis, Steuern vom Einkommen und Ertrag sowie Abschreibungen), EBIT (Earnings before interest and taxes / Ergebnis vor Zinsergebnis und vor Steuern vom Einkommen und Ertrag) und EBT (Earnings before taxes / Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag) angegeben, da diese Kennzahlen auch als Steuerungsbasis für die wertorientierte Unternehmensführung herangezogen werden.

### *Kennzahlen nach primärer Segmentierung*

Die Segmente für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr stellen sich in Anlehnung an das interne Berichtswesen wie folgt dar:

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schienen- logistik</u>	<u>Tankcontainer- logistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €				
Außenumsatz .....	235.076	170.395	113.092	0	<b>518.563</b>
Innenumsatz .....	10.058	549	1.439	-12.046	<b>0</b>
<b>Segmentumsatz</b> .....	<b>245.134</b>	<b>170.944</b>	<b>114.531</b>	<b>-12.046</b>	<b>518.563</b>
Materialeinsatz der Segmente* .....	-30.153	-159.456	-97.060	11.755	<b>-274.914</b>
<b>Segmentertrag</b> .....	<b>214.981</b>	<b>11.488</b>	<b>17.471</b>	<b>-291</b>	<b>243.649</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen .....	-99.388	-7.467	-11.381	-12.464	-130.700
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b> .....	<b>115.593</b>	<b>4.021</b>	<b>6.090</b>	<b>-12.755</b>	<b>112.949</b>
Wertminderungen und Abschreibungen Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen .....	-53.519	-626	-3.727	-637	-58.509
Wertminderungen von Finanzanlagen .....	-104	-702	0	0	-806
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis und Steuern (EBIT)</b> .....	<b>61.970</b>	<b>2.693</b>	<b>2.363</b>	<b>-13.392</b>	<b>53.634</b>
<i>darin enthaltenes Ergebnis aus assoziierten Unternehmen</i> .....	<i>2.110</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2.110</i>
Zinsergebnis ohne Wertminderungen von Finanzanlagen .....	-20.671	-155	-272	-17.276	<b>-38.374</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b> .....	<b>41.299</b>	<b>2.538</b>	<b>2.091</b>	<b>-30.668</b>	<b>15.260</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....					<b>-7.785</b>
<b>Konzernjahresüberschuss</b> .....					<b>7.475</b>

\* Mit dem Materialeinsatz der Segmente wurden in geringem Umfang Erträge verrechnet

Auf Grund der erst zum Anfang des abgelaufenen Kalenderjahres aufgenommenen operativen Tätigkeit des Konzerns entfallen sämtliche Ergebnisbestandteile des Vorjahres auf die Überleitung. Die Segmentierung für das Vorjahr stellt sich demnach wie folgt dar:

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schiene- logistik</u>	<u>Tankcontainer- logistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>Konzern</u>
			Tsd. €		
Außenumsatz . . . . .	0	0	0	0	0
Innenumsatz . . . . .	0	0	0	0	0
<b>Segmentumsatz . . . . .</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Materialeinsatz der Segmente . . . . .	0	0	0	0	0
<b>Segmentrohertrag . . . . .</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Übrige Segmenterträge und Segmentaufwendungen . . . . .	0	0	0	-5.769	-5.769
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) . . . . .</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-5.769</b>	<b>-5.769</b>
Wertminderungen und Abschreibungen Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen . . . . .	0	0	0	0	0
Wertminderungen von Finanzanlagen . . . . .	0	0	0	0	0
<b>Segmentergebnis vor Zinsergebnis und Steuern (EBIT) . . . . .</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-5.769</b>	<b>-5.769</b>
<i>darin enthaltenes Ergebnis aus assoziierten Unternehmen . . . . .</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Zinsergebnis ohne Wertminderungen von Finanzanlagen . . . . .				-631	-631
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT) . . . . .</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-6.400</b>	<b>-6.400</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag . . . . .					2.610
<b>Konzernjahresfehlbetrag . . . . .</b>					<b>-3.790</b>



Das Segmentvermögen und die Segmentschulden zum Stichtag sowie zum Stichtag des Vorjahres können der folgenden Tabelle entnommen werden.

	<u>Waggon- vermietung</u>	<u>Schienen- logistik</u>	<u>Tankcontainer- logistik</u>	<u>Überleitung</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €				
Segmentvermögen					
31.12.2006 .....	882.218	34.924	34.400	2.794	<b>954.336</b>
31.12.2005 .....	859.952	34.283	36.531	5.317	<b>936.083</b>
darin enthaltene Anteile an assoziierten Unternehmen					
31.12.2006 .....	16.429	0	0	0	<b>16.429</b>
31.12.2005 .....	15.435	0	0	0	<b>15.435</b>
Segmentschulden					
31.12.2006 .....	86.142	19.148	14.224	90.126	<b>209.640</b>
31.12.2005 .....	78.025	23.956	17.586	76.293	<b>195.860</b>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte					
31.12.2006 .....	3	301	40	29	<b>373</b>
31.12.2005 .....	210.399	13.541	1.916	253	<b>226.109</b>
Investitionen in Sachanlagevermögen					
31.12.2006 .....	67.837	73	301	403	<b>68.614</b>
31.12.2005 .....	565.613	150	23.428	1.577	<b>590.768</b>
Abschreibungen und Wertminderungen (ohne Wertminderungen von Finanzanlagen)					
31.12.2006 .....	53.519	626	3.727	637	<b>58.509</b>
31.12.2005 .....	0	0	0	0	<b>0</b>
Veränderung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und der Sonstigen Rückstellungen					
31.12.2006 .....	9.324	-545	2.797	2.681	<b>14.257</b>
31.12.2005 .....	0	0	0	0	<b>0</b>

### Überleitung Segmentvermögen und Segmentschulden zur Konzernbilanz

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €	
<b>Segmentvermögen</b> .....	<b>954.336</b>	<b>936.083</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente .....	43.523	61.563
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte .....	5.668	1.783
Effektive Ertragsteueransprüche .....	2.943	4.098
Latente Ertragsteueransprüche .....	3.165	137
<b>Konzernbilanz Aktiva</b> .....	<b><u>1.009.635</u></b>	<b><u>1.003.664</u></b>
<b>Segmentschulden</b> .....	<b>209.640</b>	<b>195.860</b>
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten .....	1.462	3.911
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen .....	63.661	78.500
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten .....	410.814	421.023
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern .....	95.655	90.255
Effektive Ertragsteuerschulden .....	20.122	15.519
Latente Ertragsteuerschulden .....	144.185	140.077
Sonstige Überleitungsposten .....	220	297
<b>Konzernbilanz Fremdkapital</b> .....	<b><u>945.759</u></b>	<b><u>945.442</u></b>

### Kennzahlen nach sekundärer Segmentierung

Die folgende Tabelle enthält wesentliche Segmentkennzahlen nach Sitz der Konzerngesellschaften:

	<u>Deutschland</u>	<u>EU (ohne Deutschland)</u>	<u>Übrige</u>	<u>Konzern</u>
	Tsd. €			
Segmentvermögen				
31.12.2006 .....	767.312	167.736	19.288	<b>954.336</b>
31.12.2005 .....	765.673	147.946	22.464	<b>936.083</b>
Segmentschulden				
31.12.2006 .....	170.287	34.664	4.689	<b>209.640</b>
31.12.2005 .....	162.329	29.759	3.772	<b>195.860</b>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte				
31.12.2006 .....	370	3	0	<b>373</b>
31.12.2005 .....	211.693	12.353	2.063	<b>226.109</b>
Investitionen in Sachanlagevermögen				
31.12.2006 .....	41.651	26.375	588	<b>68.614</b>
31.12.2005 .....	471.114	100.078	19.576	<b>590.768</b>
Außenumsatz nach Sitz der Gesellschaften				
31.12.2006 .....	405.964	104.377	8.222	<b>518.563</b>
31.12.2005 .....	0	0	0	<b>0</b>
Außenumsatz nach Sitz des Leistungsempfängers				
31.12.2006 .....	262.869	233.909	21.785	<b>518.563</b>
31.12.2005 .....	0	0	0	<b>0</b>

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Umsatz des Konzerns

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Waggonvermietung .....	235.076	0
Schienenlogistik .....	170.395	0
Tankcontainerlogistik .....	<u>113.092</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>518.563</u></b>	<b><u>0</u></b>

### (2) Sonstige betriebliche Erträge

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Erstattungen im Zusammenhang mit dem Verkauf eines ehemaligen Unternehmensbereichs .....	8.138	0
Wechselkursgewinne .....	5.587	0
Weiterberechnete Dienstleistungen .....	5.213	0
Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen .....	3.028	0
Erträge aus Materialverkäufen .....	1.740	0
Erträge aus Beteiligungen .....	1.326	0
Übrige Erträge .....	<u>5.040</u>	<u>23</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>30.072</u></b>	<b><u>23</u></b>

Den Erstattungen im Zusammenhang mit dem Verkauf eines ehemaligen Unternehmensbereichs stehen betragsgleiche Aufwendungen gegenüber (siehe Textziffer 5).

Die übrigen Erträge enthalten im Wesentlichen Versicherungserstattungen sowie Miet- und Pachterträge.

### (3) Materialaufwand

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe .....	7.279	0
Aufwendungen für bezogene Leistungen .....	<u>300.057</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>307.336</u></b>	<b><u>0</u></b>

In den Aufwendungen für bezogene Leistungen sind Mietaufwendungen für Operating Lease-Verträge in Höhe von 18.731 Tsd. € enthalten.

### (4) Personalaufwand

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Löhne und Gehälter .....	35.804	16
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung .....	11.976	3
davon für Altersversorgung .....	<u>(3.881)</u>	<u>(0)</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>47.780</u></b>	<b><u>19</u></b>

Die Aufwendungen für Altersversorgung enthalten unter anderem den Aufwand für leistungsorientierte Versorgungszusagen. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Die Darstellung der Pensionszusagen erfolgt detailliert unter Textziffer (23).

#### (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Reparaturen und Betriebsmittelbedarf .....	23.763	0
Vertriebsaufwand .....	11.258	0
Weitergabe der Erstattungen im Zusammenhang mit dem Verkauf eines ehemaligen Unternehmensbereichs an die TUI Beteiligungs GmbH .....	8.138	0
Gebühren, Honorare, Beratungskosten .....	5.667	0
Mieten / Pachten .....	4.561	0
EDV-Kosten .....	3.671	0
Geld- und Finanzverkehr / Kursverluste .....	3.261	0
Versicherungen .....	2.417	0
Verwaltungsaufwendungen .....	1.721	0
Sonstige Steuern .....	1.585	0
Übrige Aufwendungen .....	<u>16.638</u>	<u>5.773</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>82.680</u></b>	<b><u>5.773</u></b>

Die übrigen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Leiharbeitnehmer, Repräsentations- und Reisekosten sowie Zuführungen zu Wertberichtigungen.

#### (6) Finanzergebnis (netto)

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens .....	4	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge .....	2.713	236
davon aus verbundenen Unternehmen .....	(76)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen .....	-41.091	-867
davon an verbundene Unternehmen .....	(-5.416)	(-255)
davon für Pensionen .....	(-2.121)	(0)
<b>Zinsergebnis</b> .....	<b>-38.374</b>	<b>-631</b>
<b>Wertminderungen von Finanzanlagen</b> .....	<b>-806</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>-39.180</u></b>	<b><u>-631</u></b>

#### (7) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....	7.375	0
davon periodenfremd .....	(-412)	(0)
Latenter Steueraufwand (im Vorjahr Steuerertrag) .....	<u>410</u>	<u>-2.610</u>
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b><u>7.785</u></b>	<b><u>-2.610</u></b>

Der tatsächliche Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 7.785 Tsd. € ist um 1.681 Tsd. € höher als der erwartete Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 6.104 Tsd. €, der sich bei Anwendung des inländischen Ertragsteuersatzes auf das Jahresergebnis des Konzerns vor Steuern vom

Einkommen und vom Ertrag ergeben würde. Die Überleitung vom erwarteten zum tatsächlichen Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
<b>Konzernjahresüberschuss (im Vorjahr Konzernjahresfehlbetrag) vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b>15.260</b>	<b>-6.400</b>
Ertragsteuersatz der VTG AG .....	40%	39%
Erwarteter Aufwand (im Vorjahr Ertrag) für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Steuersatz der VTG AG) .....	6.104	-2.496
Steuereffekt der nicht abzugsfähigen Aufwendungen und steuerfreien Erträge .....	3.594	0
Steuereffekt auf steuerfreie Beteiligungserträge .....	-544	0
Steuereffekt auf das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....	-844	0
Steuereffekt aus der Anpassung von Aktivierungen auf steuerliche Verlustvorträge .....	2.393	0
Steuereffekt auf steuerliche Verlustvorträge .....	-2.210	0
Periodenfremder Steueraufwand/-ertrag .....	-412	0
Steuereffekt auf Grund von Änderungen des Ertragsteuersatzes .....	3.232	0
Steuereffekt auf Grund von Unterschieden zum Konzernsteuersatz .....	-1.627	0
Steuereffekt auf Grund von Abweichungen zum erwarteten Steuersatz .....	-3.231	0
Sonstige Abweichungen .....	1.330	-114
<b>Tatsächlicher Aufwand (im Vorjahr Ertrag) für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b>7.785</b>	<b>-2.610</b>
<b>Steuerbelastung in %</b> .....	<b><u>51,02</u></b>	<b><u>40,78</u></b>

Der Steuersatz für die voraussichtliche Steuerbelastung deutscher Gesellschaften sowie des Konzerns ist im Vergleich zum Vorjahr auf Grund gestiegener durchschnittlicher Hebesätze der Gewerbebeertragsteuer um einen Prozentpunkt auf 40% gestiegen. Der daraus resultierende Effekt von 3.232 Tsd. € wurde erfolgswirksam im Steueraufwand berücksichtigt.

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	In %	
Erwarteter Körperschaftsteuersatz .....	25,00	25,00
Solidaritätszuschlag .....	1,40	1,40
Erwarteter Gewerbesteuersatz .....	<u>13,60</u>	<u>12,60</u>
<b>Erwarteter Konzernsteuersatz</b> .....	<b><u>40,00</u></b>	<b><u>39,00</u></b>

Weitere Erläuterungen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag finden sich unter Textziffer (24).

### (8) Ergebnis je Aktie

Ein Ergebnis je Aktie wurde für das Vorjahr nicht ermittelt, da die Konzernmuttergesellschaft im Vorjahr noch in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung bestand.

Im Geschäftsjahr 2006 wurde die Konzernmuttergesellschaft in eine Aktiengesellschaft mit 50.000 Namens-Stückaktien umgewandelt. Die Anzahl der Aktien blieb bis zum Ende des Geschäftsjahres konstant. Das Ergebnis je Aktie für das aktuelle Geschäftsjahr wurde aus Vereinfachungsgründen ermittelt, in dem das gesamte auf die Aktionäre der VTG AG entfallende Periodenergebnis (5.486 Tsd. €) zu Grunde gelegt und durch die Anzahl der Aktien dividiert wurde.



## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens für die Berichtsperiode und das Vorjahr ist im Anlagenspiegel auf den Seiten 58 bis 60 (F-57 bis F-58) dargestellt.

#### (9) Geschäfts- oder Firmenwerte

	31.12.2006	31.12.2005
	Tsd. €	
Segment Waggonvermietung .....	150.472	150.472
Segment Schienenlogistik .....	3.992	3.992
Segment Tankcontainerlogistik .....	1.747	1.747
<b>Gesamt</b> .....	<b>156.211</b>	<b>156.211</b>

#### (10) Sonstige immaterielle Vermögenswerte

	31.12.2006	31.12.2005
	Tsd. €	
Marke „VTG“ .....	9.538	9.538
Marke „Transpetrol“ .....	421	421
Kundenbeziehungen Waggonvermietung .....	47.055	50.192
Kundenbeziehungen Transpetrol Blockzug .....	2.505	2.672
Kundenbeziehungen Transpetrol All-in-Geschäft .....	6.041	6.444
Konzessionen und gewerbliche Schutzrechte .....	687	631
<b>Gesamt</b> .....	<b>66.247</b>	<b>69.898</b>

#### (11) Sachanlagen

Im Rahmen von **Finanzierungsleasing** sind zum Abschlussstichtag Sachanlagen mit einem Buchwert vor Purchase Price Allocation von 68.032 Tsd. € (Vorjahr 82.838 Tsd. €) bilanziert. Die geleasteten Vermögenswerte werden unter Wagenpark mit 60.916 Tsd. € (Vorjahr 74.198 Tsd. €) sowie Container mit 7.116 Tsd. € (Vorjahr 8.640 Tsd. €) ausgewiesen.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurde das Sachanlagevermögen neu bewertet.

#### (12) Anteile an assoziierten Unternehmen

Für das nach der Equity-Methode bewertete assoziierte Unternehmen Waggon Holding AG sind unter den Zugängen anteilige erfolgswirksame Eigenkapitalveränderungen ausgewiesen.

#### (13) Sonstige Finanzanlagen

Bei den sonstigen Finanzanlagen im VTG-Konzern handelt es sich zum überwiegenden Teil um Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen und um Beteiligungen.

#### (14) Vorräte

	31.12.2006	31.12.2005
	Tsd. €	
Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe .....	8.818	8.899
Unfertige Leistungen .....	582	603
<b>Gesamt</b> .....	<b>9.400</b>	<b>9.502</b>

Die unfertigen Leistungen betreffen die drei Eisenbahnreparaturwerke und beinhalten begonnene, aber zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossene Aufträge.

#### (15) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind — wie im Vorjahr — sämtlich innerhalb eines Jahres fällig.

Es wurden Wertabschläge in Höhe von 1.335 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) für alle erkennbaren Risiken vorgenommen.

#### (16) Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2006		31.12.2005	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Tsd. €			
Sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen . . . . .	2.267	0	1.783	0
Ansprüche aus Erstattung sonstiger Steuern . . . . .	8.694	0	12.204	17
Ausstehende Erlösabrechnung aus Eisenbahngüterwagen- Bewirtschaftung . . . . .	4.403	0	4.720	0
Im Bau befindliche Eisenbahngüterwagen . . . . .	4.016	0	5.496	0
Zum Verkauf bestimmte Grundstücke . . . . .	2.998	0	2.912	0
Übrige Vermögenswerte . . . . .	10.501	1.294	10.066	863
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b> . . . . .	<u>746</u>	<u>0</u>	<u>1.498</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>33.625</u></b>	<b><u>1.294</u></b>	<b><u>38.679</u></b>	<b><u>880</u></b>

Die sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen.

#### (17) Ertragsteueransprüche

	31.12.2006	31.12.2005
	Tsd. €	
Latente Ertragsteueransprüche . . . . .	3.165	137
Effektive Ertragsteueransprüche . . . . .	<u>2.943</u>	<u>4.098</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>6.108</u></b>	<b><u>4.235</u></b>

Latente Steuerforderungen werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuernder Gewinn verfügbar sein wird, gegen den die temporäre Differenz verwendet werden kann.

Die latenten Ertragsteueransprüche haben sich wie folgt entwickelt:

	Anfangs- bestand 01.01.2006	Währungs- differenz	Erfolgsneutrale Veränderungen	Auflösung	Zuführung	Endbestand 31.12.2006
	Tsd. €					
Latente Ertragsteueransprüche . . .	137	0	-118	60	3.206	3.165

Der im Endbestand der latenten Ertragsteueransprüche enthaltene erfolgsneutrale Bestandteil beläuft sich zum 31.12.2006 auf -118 Tsd. €.

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich unter Textziffer (24).

#### (18) Finanzmittel

	31.12.2006	31.12.2005
	Tsd. €	
Guthaben bei Kreditinstituten . . . . .	43.503	61.512
Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Schecks . . . . .	<u>20</u>	<u>51</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>43.523</u></b>	<b><u>61.563</u></b>

Bei den Guthaben bei Kreditinstituten handelt es sich im Wesentlichen um kurzfristig abrufbare Geldanlagen, die variabel verzinst werden.

## Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist in der folgenden Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt:

	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	(davon Unter- schie- de aus der Währungs- umrechnung)	Wert- änderungs- rücklage	Anteil der Aktionäre der VTG Aktien- gesellschaft am Eigenkapital	Anteil anderer Gesell- schafter	Gesamt
	Tsd. €							
Anhang . . . . .	(19)	(20)	(21)		(22)			
<b>Stand 31.10.2005 . . . . .</b>	<b>25</b>	<b>75</b>	<b>-13</b>	<b>(0)</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>87</b>
Konzernjahresfehlbetrag . . . . .			-3.790			-3.790		-3.790
Einzahlung in die Kapitalrücklage . . . . .		59.900				59.900		59.900
Übrige Änderungen . . . . .						0	2.025	2.025
<b>Stand 31.12.2005 . . . . .</b>	<b>25</b>	<b>59.975</b>	<b>-3.803</b>	<b>(0)</b>	<b>0</b>	<b>56.197</b>	<b>2.025</b>	<b>58.222</b>
Konzernjahresüberschuss . . . . .			5.486			5.486	1.989	7.475
Entnahme aus der Kapitalrücklage . . . . .		-7.538	7.538			0		0
Kapitalerhöhung . . . . .	25	-25				0		0
Dividendenausschüttungen . . . . .			-91			-91	-617	-708
Währungsumrechnung . . . . .			-2.695	(-2.695)		-2.695		-2.695
Übrige Änderungen . . . . .			2.835		207	3.042	-1.460	1.582
<b>Stand 31.12.2006 . . . . .</b>	<b>50</b>	<b>52.412</b>	<b>9.270</b>	<b>(-2.695)</b>	<b>207</b>	<b>61.939</b>	<b>1.937</b>	<b>63.876</b>

### (19) Gezeichnetes Kapital

Im Zuge der Umwandlung der Muttergesellschaft von einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft wurde das gezeichnete Kapital der Gesellschaft von 25 Tsd. € auf 50 Tsd. € im Wege der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln erhöht.

Das Grundkapital der VTG AG beträgt demnach am Bilanzstichtag 50 Tsd. € und ist eingeteilt in 50.000 Namens-Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 1 € je Aktie. Alleinige Gesellschafterin der VTG AG zum Bilanzstichtag ist die Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l., Luxemburg.

### (20) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage der VTG AG enthält im Wesentlichen Gesellschaftereinlagen der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. Sie hat sich im Geschäftsjahr um 7.563 Tsd. € verringert aufgrund einer Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln (25 Tsd. €) sowie einer Entnahme zum Ausgleich des Bilanzverlustes der VTG AG (7.538 Tsd. €).

### (21) Gewinnrücklagen

Es handelt sich ausschließlich um andere Gewinnrücklagen. Sie enthalten Einstellungen bzw. Entnahmen aus den Ergebnissen des Geschäftsjahres und früherer Jahre, Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen. Ferner wurden erfolgsneutrale Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung neuer IAS oder IFRS in die Gewinnrücklagen eingestellt bzw. mit diesen verrechnet. Daneben enthalten die Gewinnrücklagen erfolgsneutral bilanzierte Gewinne und Verluste aus der Veränderung von versicherungsmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19.

Vom Konzernjahresüberschuss in Höhe von 7.475 Tsd. € (Vorjahr Konzernjahresfehlbetrag von 3.790 Tsd. €) entfallen 5.486 Tsd. € (Vorjahr 3.790 Tsd. €) auf die Aktionäre der VTG AG.

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Gewinnrücklagen beinhalten Einstellungen aus dem Konzernergebnis zwecks Ausweis eines Konzernbilanzverlustes in Höhe des im handelsrechtlichen Einzelabschluss der VTG AG ausgewiesenen Bilanzergebnisses.

## (22) Wertänderungsrücklage

Die Wertänderungsrücklage beinhaltet zum Bilanzstichtag Bewertungsunterschiede aus Devisentermingeschäften unter Berücksichtigung von latenten Steuern. Es handelt sich um Cashflow-Hedges.

## (23) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung von Mitarbeitern bestehen sowohl beitrags- als auch leistungsorientierte Versorgungszusagen. Die Versorgungszusagen sind dabei abhängig von den rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des jeweiligen Landes und basieren in der Regel auf Beschäftigungsdauer und -entgelt der Mitarbeiter. Während beitragsorientierte Zusagen grundsätzlich über Versorgungsträger finanziert werden, gibt es bei leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen Systeme, die im Wege der Bildung von Rückstellungen oder durch die Anlage von Finanzmitteln außerhalb des Unternehmens (in sog. Fonds) finanziert werden.

Bei den beitragsorientierten Altersversorgungssystemen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger und private Versorgungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen werden als Aufwand der Periode erfasst und betragen 2006 3.007 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €). Hierin sind auch die Zahlungen an die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder erfasst.

Alle übrigen Altersversorgungssysteme sind leistungsorientiert (Defined Benefit Plans). Der Aufwand aus leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
	Tsd. €	
Laufender Dienstzeitaufwand .....	267	0
Zinsaufwand .....	<u>2.121</u>	<u>0</u>
<b>Zuführungen zu Pensionsrückstellungen .....</b>	<b>2.388</b>	<b>0</b>
Beiträge zum Pensionssicherungsverein .....	<u>423</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt .....</b>	<b><u>2.811</u></b>	<b><u>0</u></b>

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Bildung von Rückstellungen erfolgt dabei ausschließlich für leistungsorientierte Versorgungszusagen, bei denen das Unternehmen den Arbeitnehmern einen bestimmten Versorgungsumfang garantiert. Die Pensionsrückstellungen entfallen nahezu ausschließlich auf Versorgungszusagen deutscher Gesellschaften.

Grundlage für die Bewertung der Versorgungsverpflichtungen sind jährliche versicherungsmathematische Berechnungen und Annahmen. Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen werden unter Berücksichtigung erwarteter zukünftiger Entgelt- und Rentenentwicklungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) ermittelt.

Die bilanzierten Pensionsrückstellungen betragen zum Bilanzstichtag 52.003 Tsd. € (Vorjahr 51.528 Tsd. €) und entsprechen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen (Defined Benefit Obligation).

Die Entwicklung des Barwertes der Pensionsverpflichtungen im Geschäftsjahr ergibt sich wie folgt:

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
	Tsd. €	
Stand Periodenbeginn .....	51.528	0
Zuführungen .....	2.388	0
Geleistete Pensionszahlungen .....	-3.758	0
Auflösungen .....	-26	0
Erfolgsneutrale Änderungen .....	1.476	0
Sonstige Änderungen .....	395	0
Konsolidierungsbedingte Änderungen .....	<u>0</u>	<u>51.528</u>
<b>Barwert der Pensionsverpflichtungen zum Periodenende .....</b>	<b><u>52.003</u></b>	<b><u>51.528</u></b>

Die Pensionsverpflichtungen entfallen wie im Vorjahr vollständig auf nicht fonds-finanzierte Verpflichtungen (Unfunded Defined Benefit Plans).

Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet und führen zu einer erfolgsneutralen Veränderung des Barwertes der Pensionsverpflichtungen. Die bisher erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste stellen sich wie folgt dar:

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
	Tsd. €	
Im Geschäftsjahr erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste . . .	1.476	0
Gesamtstand der erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste	1.476	0

Von den im Geschäftsjahr 2006 neu entstandenen versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste entfallen 1.191 Tsd. € auf Erfahrungsanpassungen (experience adjustment).

Die erwarteten Auszahlungen an Rentner in der nachfolgenden Periode betragen 3.653 Tsd. €.

Wesentliche angewandte versicherungsmathematische Prämissen:

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
	% p.a.	
Rechnungszins . . . . .	4,5 %	4,25 %
Gehaltstrend . . . . .	2,0 %-2,5 %	1,5 %-2,0 %
Rententrend . . . . .	1,5 %-1,83 %	1,0 %-1,5 %
Fluktuationsrate . . . . .	2,0 %	2,0 %
Sterblichkeit etc. . . . .	Heubeck RT 2005 G	Heubeck RT 2005 G

Diese Annahmen beziehen sich auf die in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter, für die der überwiegende Teil der Pensionsverpflichtungen besteht. Bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern werden abweichende länderspezifische Annahmen zugrunde gelegt.

#### (24) Ertragsteuerschulden

	<u>Anfangs-</u> <u>bestand</u> <u>01.01.2006</u>	<u>Währungs-</u> <u>differenz</u>	<u>Erfolgs-</u> <u>neutrale</u> <u>Veränderungen</u>	<u>Ver-</u> <u>brauch</u>	<u>Auflösung</u>	<u>Zuführung</u>	<u>Endbestand</u> <u>31.12.2006</u>
	Tsd. €						
Effektive							
Ertragsteuerschulden	15.519	-61	0	3.663	2.832	11.159	20.122
Latente							
Ertragsteuerschulden	<u>140.077</u>	<u>-11</u>	<u>563</u>	<u>0</u>	<u>7.704</u>	<u>11.260</u>	<u>144.185</u>
<b>Ertragsteuerschulden</b>	<b><u>155.596</u></b>	<b><u>-72</u></b>	<b><u>563</u></b>	<b><u>3.663</u></b>	<b><u>10.536</u></b>	<b><u>22.419</u></b>	<b><u>164.307</u></b>

Die ausgewiesenen effektiven Ertragsteuerschulden haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die latenten Steuern wurden anhand der länderspezifischen Steuersätze ermittelt (40 % für Inland; Ausland von 21,30 % bis 33,99 %).

Die erfolgsneutralen Veränderungen der latenten Ertragsteueransprüche sowie der latenten Ertragsteuerschulden betreffen latente Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsrückstellungen, die erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet werden sowie erfolgsneutrale latente Steuern auf derivative Finanzinstrumente. Der im Endbestand der latenten Ertragsteuerschulden enthaltene erfolgsneutrale Bestandteil beläuft sich zum Bilanzstichtag auf -1.132 Tsd. €.

Latente Steueransprüche für steuerliche Verlustvorträge werden in dem Umfang bilanziert, indem es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen, gegen die die steuerlichen Verlustvorträge verrechnet werden können.



Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten entfallen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	31.12.2006		31.12.2005	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
	Tsd. €			
Immaterielle Vermögenswerte .....	0	26.545	1	27.323
Sachanlagevermögen .....	0	143.067	216	140.204
Finanzanlagen .....	829	7.583	29	8.712
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände .....	139	548	558	617
Pensionsrückstellungen .....	5.392	304	4.914	1
Übrige Rückstellungen .....	6.815	10.216	4.565	7.971
Verbindlichkeiten .....	28.312	885	31.314	2.595
Steuerliche Verlustvorträge .....	6.641	0	5.886	0
<b>Zwischensumme</b> .....	<b>48.128</b>	<b>189.148</b>	<b>47.483</b>	<b>187.423</b>
Saldierung .....	-44.963	-44.963	-47.346	-47.346
<b>Gesamt</b> .....	<b>3.165</b>	<b>144.185</b>	<b>137</b>	<b>140.077</b>

Von den aktivisch ausgewiesenen latenten Steuern haben 2.506 Tsd. € eine Laufzeit von mehr als einem Jahr. Von den passivisch ausgewiesenen latenten Steuern werden 140.262 Tsd. € nach Ablauf eines Jahres realisiert.

Grundsätzlich werden aktive und passive latente Steuern nach länderbezogenen Fiskalhoheiten miteinander saldiert.

Latente Steuerersparnisse aus steuerlichen Verlustvorträgen bestehen in Höhe von insgesamt 6.641 Tsd. € (Vorjahr 5.886 Tsd. €). Entsprechend der länderbezogenen Saldierung wurden davon latente Steuerersparnisse in Höhe von 4.553 Tsd. € mit latenten Ertragsteuerschulden saldiert. Dies betrifft latente Ertragsteueransprüche bzw. -schulden gegenüber französischen Finanzbehörden. Der Restbetrag der latenten Ertragsteueransprüche in Höhe von 2.088 Tsd. € wird — gemindert um Ertragsteuerschulden — aktivisch ausgewiesen.

Nicht aktiviert wurden Steuerersparnisse in Höhe von 11.151 Tsd. € (Vorjahr 12.662 Tsd. €), da die Nutzung der zu Grunde liegenden Verlustvorträge nicht wahrscheinlich ist.

Die Verfallbarkeit der nicht aktivierten latenten Steuerersparnisse sowie die Höhe der zugrunde liegenden Verlustvorträge können der folgenden Tabelle entnommen werden:

	Verlustvortrag	Darauf entfallende nicht aktivierte latente Steuerersparnisse	Verfallbarkeit der nicht aktivierten latenten Steuerersparnisse			Unverfallbare nicht aktivierte latente Steuerersparnisse
			innerhalb 1 Jahres verfallend	zwischen 1 und 5 Jahren verfallend	nach 5 Jahren verfallend	
	Tsd. €					
Körperschaftsteuerliche Verlustvorträge						
deutscher Gesellschaften .....	10.245	2.705	0	0	0	2.705
Gewerbesteuerliche Verlustvorträge						
deutscher Gesellschaften .....	26.018	3.538	0	0	0	3.538
Steuerliche Verlustvorträge ausländischer Gesellschaften .....	14.975	4.908	0	3.114	746	1.048
<b>Gesamt</b> .....	<b>51.238</b>	<b>11.151</b>	<b>0</b>	<b>3.114</b>	<b>746</b>	<b>7.291</b>
<b>Vorjahr</b> .....	<b>57.328</b>	<b>12.662</b>	<b>2.682</b>	<b>0</b>	<b>2.528</b>	<b>7.452</b>

Aufgrund des seit dem 1. Januar 2001 einheitlich auf 25 % reduzierten Körperschaftsteuersatzes für einbehaltene und ausgeschüttete Gewinne errechnet sich für inländische Gesellschaften ein durchschnittlicher Steuersatz in Höhe von 40 % (Vorjahr 39 %), der sich aus dem Körperschaftsteuersatz, dem Solidaritätszuschlag

und der Gewerbesteuer ergibt. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern geltenden Gesetzen und Verordnungen.

**(25) Sonstige Rückstellungen**

	<u>Anfangs-</u> <u>bestand</u> <u>01.01.2006</u>	<u>Währungs-</u> <u>differenz</u>	<u>Umbuchung</u>	<u>Verbrauch</u> Tsd. €	<u>Auflösung</u>	<u>Zuführung</u>	<u>End-</u> <u>bestand</u> <u>31.12.2006</u>
Rückstellungen für Personalkosten . . . . .	13.410	2	-280	5.593	72	8.770	16.237
Rückstellungen für betriebstypische Risiken . . .	6.995	-1	30	1.610	389	3.183	8.208
Übrige Rückstellungen . . . . .	<u>15.855</u>	<u>23</u>	<u>-27</u>	<u>2.206</u>	<u>439</u>	<u>12.391</u>	<u>25.597</u>
<b>Sonstige Rückstellungen . . . .</b>	<b><u>36.260</u></b>	<b><u>24</u></b>	<b><u>-277</u></b>	<b><u>9.409</u></b>	<b><u>900</u></b>	<b><u>24.344</u></b>	<b><u>50.042</u></b>

Die Zuführungen beinhalten den Aufzinsungseffekt der langfristigen Rückstellungen.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

	<u>31.12.2006</u> <u>Restlaufzeiten</u>			<u>31.12.2005</u> <u>Restlaufzeiten</u>		
	<u>bis 1 Jahr</u>	<u>über 1 Jahr</u>	<u>Gesamt</u>	<u>Gesamt</u>	<u>bis 1 Jahr</u>	<u>über 1 Jahr</u>
	Tsd. €					
Rückstellungen für Personalkosten . . . .	11.128	5.109	16.237	13.410	7.323	6.087
Rückstellungen für betriebstypische Risiken . . . . .	2.809	5.399	8.208	6.995	1.724	5.271
Übrige Rückstellungen . . . . .	<u>20.626</u>	<u>4.971</u>	<u>25.597</u>	<u>15.855</u>	<u>15.855</u>	<u>0</u>
<b>Sonstige Rückstellungen . . . . .</b>	<b><u>34.563</u></b>	<b><u>15.479</u></b>	<b><u>50.042</u></b>	<b><u>36.260</u></b>	<b><u>24.902</u></b>	<b><u>11.358</u></b>

Die erwarteten Mittelabflüsse entsprechen den Fristigkeiten der Rückstellungen.

Die Rückstellungen für Personalkosten enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für Sozialpläne (2.741 Tsd. €; Vorjahr 4.089 Tsd. €), aus ausstehendem Urlaub (2.253 Tsd. €; Vorjahr 1.890 Tsd. €), aus Altersteilzeitregelungen (1.333 Tsd. €; Vorjahr 1.497 Tsd. €) sowie für Jubiläen (694 Tsd. €; Vorjahr 653 Tsd. €) und für Jahresabschlussvergütungen.

Die Rückstellungen für betriebstypische Risiken betreffen im Wesentlichen drohende Verluste aus schwebenden Geschäften aus Operating Lease-Verträgen der VTG Deutschland GmbH, der VTG France sowie der VOTG.

In den übrigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Wagenpark (6.869 Tsd. €; Vorjahr 3.000 Tsd. €), für Rabatte und Preisnachlässe (950 Tsd. €; Vorjahr 1.358 Tsd. €) sowie für Steuer- und Zinsrisiken enthalten.



Für das Vorjahr stellt sich die Überleitung der zukünftigen Leasingzahlungen zu den Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen wie folgt dar:

	<u>Gesamt</u>	<u>bis 1 Jahr</u>	<u>Restlaufzeiten Über 1 bis 5 Jahre</u>	<u>über 5 Jahre</u>
	Tsd. €			
Zukünftig zu leistende Leasingzahlungen . . . . .	92.347	17.961	45.695	28.691
Zinsanteil . . . . .	-13.847	-3.160	-7.923	-2.764
<b>Verbindlichkeiten aus</b>				
Finanzierungsleasingverträgen zum 31.12.2005 . . . . .	<b>78.500</b>	<b>14.801</b>	<b>37.772</b>	<b>25.927</b>

Die abgeschlossenen Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 13 Jahren. Die Zinssätze dafür liegen zwischen 4,2 % und 7,0 %. Bei den geleasteten Vermögensgegenständen handelt es sich um Eisenbahngüterwagen und Tankcontainer.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern stellen ein Gesellschafterdarlehen der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. an die VTG AG dar. Das Darlehen wird mit 6 % p.a. verzinst. Es ist auf unbestimmte Zeit gewährt.

Die Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen.

## (27) Haftungsverhältnisse

Insgesamt 15 Gesellschaften des VTG-Konzerns haben gegenüber der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, London, die Rückzahlung der von den Unternehmen des VTG-Konzerns aufgenommenen Kredite von 464,5 Mio. € garantiert.

Ferner haben 7 Gesellschaften des VTG-Konzerns zur Besicherung dieser Kredite ihre deutschen, englischen bzw. französischen Bankkonten im Buchwert von 36,8 Mio. € (Vorjahr 54,3 Mio. €) verpfändet.

4 Gesellschaften des VTG-Konzerns haben ihre in Deutschland bzw. in Frankreich registrierten Eisenbahngüterwagen im Buchwert von 467,1 Mio. € (Vorjahr 465,5 Mio. €) zur Sicherheit übereignet.

8 Gesellschaften des VTG-Konzerns haben ihre Forderungen zur Sicherheit abgetreten (Buchwert von 264,1 Mio. €; Vorjahr 380,3 Mio. €).

Außerdem haben die VTG Rail UK Ltd. und die CAIB UK Ltd. ihr gesamtes Vermögen zur Sicherheit übertragen (Buchwert von 71,4 Mio. €; Vorjahr 38,7 Mio. €).

## (28) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	<u>31.12.2006</u>			<u>31.12.2005</u>		
	<u>bis 1 Jahr</u>	<u>über 1 bis 5 Jahre</u>	<u>über 5 Jahre</u>	<u>Gesamt</u>	<u>über 1 Jahr</u>	
	Tsd. €					
Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen . . . . .	<u>33.069</u>	<u>80.562</u>	<u>27.713</u>	<u>141.344</u>	<u>156.491</u>	<u>121.177</u>
Bestellobligo . . . . .	<u>10.990</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>10.990</u>	<u>16.676</u>	<u>5.723</u>
Übrige nicht bilanzierte finanzielle Verpflichtungen . . . . .	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>315</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b><u>44.059</u></b>	<b><u>80.562</u></b>	<b><u>27.713</u></b>	<b><u>152.334</u></b>	<b><u>173.482</u></b>	<b><u>126.900</u></b>

Bei den Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen handelt es sich ausschließlich um solche Mietverträge, bei denen die Unternehmen des VTG-Konzerns nach den Vorschriften des IASB nicht wirtschaftliche Eigentümer der gemieteten Vermögensgegenstände (Eisenbahngüterwagen) sind. Die unter diesem Posten

ausgewiesenen Operating Lease-Verträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 9 Jahren und beinhalten Kaufoptionen am Ende der Laufzeit, die in etwa dem Fair Value entsprechen.

Das Bestellobligo betrifft ausschließlich Investitionen in das Sachanlagevermögen.

### (29) Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung des VTG-Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2006 sowie für das Vorjahr die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzu- und -abflüssen aus der laufenden Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit aus.

Der **Finanzmittelbestand** umfasst alle flüssigen Mittel und somit alle Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks.

Im **Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit** sind Zahlungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 344 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) enthalten, die sich als Saldo aus geleisteten und erhaltenen Ertragsteuerzahlungen ergeben.

Die im Posten **Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit** aufgeführten Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen bzw. die Einzahlungen aus entsprechenden Veräußerungen decken sich nicht mit den bei der Entwicklung des Anlagevermögens gezeigten Zu- bzw. Abgängen. Diese enthalten auch nicht zahlungswirksame Investitionen. Der Posten Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit beinhaltet auch die Einzahlungen aus Dividenden sowie die Vereinnahmungen von Zinserträgen.

**Auszahlungen für Investitionen** betreffen im Geschäftsjahr 2006 im Wesentlichen den Erhalt und die Erweiterung des Wagenparks sowie der Tankcontainerflotte. Im Vorjahr wurden beim Posten **Auszahlungen für Unternehmenserwerbe** die Zahlungsströme aus dem Erwerb der VTG GmbH, der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungs GmbH sowie von übernommenen Eisenbahngüterwagen gezeigt.

Der **Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit** enthält neben den Zahlungsmittelflüssen aufgrund von aufgenommenen bzw. getilgten Finanzschulden auch die Zahlungen von Zinsen des Geschäftsjahres.

### (30) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Angestellte .....	522	522
Gewerbliche Mitarbeiter .....	245	255
Auszubildende .....	24	32
<b>Gesamt</b> .....	<b>791</b>	<b>809</b>
davon im Ausland .....	277	282

### (31) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Gesellschafterin der VTG AG erwägt, die Möglichkeit eines Börsenganges der VTG AG zu prüfen.

### (32) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die VTG AG unmittelbar oder mittelbar in Ausübung der normalen Geschäftstätigkeit mit verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen sowie sonstigen Beteiligungsunternehmen in Beziehung. Daneben ist die Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. als alleinige Gesellschafterin der VTG AG ein nahe stehendes Unternehmen gemäß IAS 24.



Die folgenden Geschäfte wurden mit nahe stehenden Unternehmen und Personen getätigt:

**Erträge und Aufwendungen**

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Erträge und Aufwendungen aus verbundenen nicht konsolidierte Unternehmen		
— Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge .....	5.759	0
— Aufwendungen .....	6.464	0
— Zinserträge .....	76	0
— Zinsaufwendungen .....	16	0
Erträge und Aufwendungen aus sonstigen Beteiligungsunternehmen		
— Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge .....	1.563	0
— Aufwendungen .....	4.288	0
— Zinserträge .....	0	0
— Zinsaufwendungen .....	235	0
Zinsaufwendungen für Darlehen der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. ....	5.400	255

**Forderungen und Verbindlichkeiten**

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Forderungen gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen		
— aus Lieferungen und Leistungen .....	2.708	272
— sonstige Forderungen .....	2.267	1.783
Forderungen gegen sonstige Beteiligungsunternehmen		
— aus Lieferungen und Leistungen .....	697	683
— sonstige Forderungen .....	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. (Gesellschafterdarlehen) .....	95.655	90.255
Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen		
— aus Lieferungen und Leistungen .....	407	289
— aus Finanzschulden .....	1.251	257
Verbindlichkeiten gegen sonstige Beteiligungsunternehmen		
— aus Lieferungen und Leistungen .....	3.481	483
— aus Finanzierungsleasing .....	48.914	58.497

Zu den Konditionen des Gesellschafterdarlehens verweisen wir auf Textziffer (26).

Alle Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Der Vorstand, der Aufsichtsrat und das Management in Schlüsselpositionen des Konzerns sowie nahe Familienangehörige dieser Personen stellen nahe stehende Personen im Sinne des IAS 24 dar, deren Vergütungen gesondert anzugeben sind.

	<u>1.1. - 31.12.2006</u>	<u>1.11. - 31.12.2005</u>
	Tsd. €	
Kurzfristig fällige Leistungen .....	2.785	0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses .....	<u>374</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>3.110</u></b>	<b><u>0</u></b>

Für Vorstandsmitglieder sind Pensionsrückstellungen zum Bilanzstichtag in Höhe von 1.209 Tsd. € angesetzt. Die Rückstellungen für die übrigen Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen betragen am Bilanzstichtag 21 Tsd. €.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Mitgliedern des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 4.390 Tsd. € zurückgestellt. Die Bezüge für frühere Vorstandsmitglieder betragen 326 Tsd. €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes der VTG AG sind gesondert angegeben.

Hamburg, 26. März 2007

Der Vorstand

Dr. Heiko Fischer

Jürgen Hüllen

Dr. Kai Kleeberg

## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

„Wir haben den von der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen, Kapitalflussrechnung und Anhang — sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht 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 des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, 26. März 2007

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Brandt  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Wolf  
Wirtschaftsprüfer

### **Mitglieder des Aufsichtsrats**

**Dr. Wilhelm Scheider**, London

Consultant

*Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. rer. pol. Klaus-Jürgen Juhnke**, Hamburg

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg

*Mitglied und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Heribert Becker**, Mülheim

Dipl.-Volkswirt

ehem. Vorsitzender des Vorstandes der VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. Bernd Malmström**, Berlin

Rechtsanwalt

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. Jost A. Massenberg**, Duisburg

Mitglied des Vorstands der ThyssenKrupp Steel AG

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

**Dr. Christian Olearius**, Hamburg

Bankier

M.M. Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 25.09.2006*

### **Mitglieder des Vorstands**

**Dr. rer. pol. Heiko Fischer**, Hamburg

MBA

*Vorsitzender des Vorstands*

**Jürgen Hüllen**, Hamburg

Dipl.-Kaufmann

**Dr. rer. pol. Kai Kleeberg**, Hamburg

Dipl.-Kaufmann

### Entwicklung des Anlagevermögens vom 1.1.2006 bis 31.12.2006

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Wertminderungen und Abschreibungen				Buchwerte						
	Stand zum 31.12.2005	Anpassung	Vortrag zum 01.01.2006 angepasst	Währungs- angleichung	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Währungs- angleichung	Wertminderung/ Abschreibung des Geschäftsjahres	Abgänge	Stand 31.12.2006	Buchwerte	
														31.12.2006	31.12.2005
															- in Tsd. € -
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>															
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten .....	446	120	566	0	35	0	44	645	0	0	296	0	296	349	446
Markenwerte .....	9.959		9.959	0	0	0	0	9.959	0	0	0	0	0	9.959	9.959
Kundenbeziehungen .....	59.308		59.308	0	0	0	0	59.308	0	0	3.707	0	3.707	55.601	59.308
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	161.363	-5.152	156.211	0	0	0	0	156.211	0	0	0	0	0	156.211	161.363
Geleistete Anzahlungen ..	65		65	0	338	0	-65	338	0	0	0	0	0	338	65
	<b>231.141</b>	<b>-5.032</b>	<b>226.109</b>	<b>0</b>	<b>373</b>	<b>0</b>	<b>-21</b>	<b>226.461</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.003</b>	<b>0</b>	<b>4.003</b>	<b>222.458</b>	<b>231.141</b>
<b>Sachanlagen</b>															
Wagenpark .....	553.815		553.815	269	59.529	1.939	11.393	623.067	0	318	49.204	780	48.742	574.325	553.815
Container und Chassis ...	23.310		23.310	0	271	13	0	23.568	0	0	3.636	3	3.633	19.935	23.310
Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken .....	4.549		4.549	0	248	0	0	4.797	0	0	339	0	339	4.458	4.549
Technische Anlagen und Maschinen .....	769		769	0	664	2	237	1.668	0	0	405	0	405	1.263	769
Andere Anlagen, Betriebs- und															
Geschäftsausstattung ...	2.283		2.283	2	708	35	21	2.979	0	0	922	29	893	2.086	2.283
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ..	6.042		6.042	11	7.194	0	-3.105	10.142	0	0	0	0	0	10.142	6.042
	<b>590.768</b>	<b>0</b>	<b>590.768</b>	<b>282</b>	<b>68.614</b>	<b>1.989</b>	<b>8.546</b>	<b>666.221</b>	<b>0</b>	<b>318</b>	<b>54.506</b>	<b>812</b>	<b>54.012</b>	<b>612.209</b>	<b>590.768</b>
<b>Finanzanlagen</b>															
Anteile an verbundenen Unternehmen .....	2.159		2.159	0	147	0	0	2.306	0	0	104	0	104	2.202	2.159
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	15.435		15.435	0	994	0	0	16.429	0	0	0	0	0	16.429	15.435
Übrige Beteiligungen .....	1.456		1.456	0	0	69	0	1.387	0	0	700	0	700	687	1.456
Wertpapiere des Anlagevermögens .....	417		417	0	0	0	0	417	0	0	2	0	2	415	417
Sonstige Ausleihungen ...	83		83	0	716	23	0	776	0	0	0	0	0	776	83
	<b>19.550</b>	<b>0</b>	<b>19.550</b>	<b>0</b>	<b>1.857</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>21.315</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>806</b>	<b>0</b>	<b>806</b>	<b>20.509</b>	<b>19.550</b>
<b>Anlagevermögen .....</b>	<b>841.459</b>	<b>-5.032</b>	<b>836.427</b>	<b>282</b>	<b>70.844</b>	<b>2.081</b>	<b>8.525</b>	<b>913.997</b>	<b>0</b>	<b>318</b>	<b>59.315</b>	<b>812</b>	<b>58.821</b>	<b>855.176</b>	<b>841.459</b>



## Entwicklung des Anlagevermögens 1.1.2005 bis 31.12.2005

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			Wertminderungen und Abschreibungen			Buchwerte	
	Vortrag zum 01.11.2005	Konsolidierungs- bedingte Änderungen	Stand 31.12.2005	Vortrag zum 01.11.2005	Konsolidierungs- bedingte Änderungen	Stand 31.12.2005	31.12.2005	31.10.2005
	- in Tsd. € -							
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>								
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten .....	0	446	446	0	0	0	446	0
Markenwerte .....	0	9.959	9.959	0	0	0	9.959	0
Kundenbeziehungen .....	0	59.308	59.308	0	0	0	59.308	0
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	0	161.363	161.363	0	0	0	161.363	0
Geleistete Anzahlungen ...	0	65	65	0	0	0	65	0
	0	231.141	231.141	0	0	0	231.141	0
<b>Sachanlagen</b>								
Wagenpark .....	0	553.815	553.815	0	0	0	553.815	0
Container und Chassis .....	0	23.310	23.310	0	0	0	23.310	0
Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken .....	0	4.549	4.549	0	0	0	4.549	0
Technische Anlagen und Maschinen .....	0	769	769	0	0	0	769	0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0	2.283	2.283	0	0	0	2.283	0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ...	0	6.042	6.042	0	0	0	6.042	0
	0	590.768	590.768	0	0	0	590.768	0
<b>Finanzanlagen</b>								
Anteile an verbundenen Unternehmen .....	0	2.159	2.159	0	0	0	2.159	0
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	0	15.435	15.435	0	0	0	15.435	0
Übrige Beteiligungen .....	0	1.456	1.456	0	0	0	1.456	0
Wertpapiere des Anlagevermögens .....	0	417	417	0	0	0	417	0
Sonstige Ausleihungen ...	0	83	83	0	0	0	83	0
	0	19.550	19.550	0	0	0	19.550	0
<b>Anlagevermögen .....</b>	<b>0</b>	<b>841.459</b>	<b>841.459</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>841.459</b>	<b>0</b>

## Aufstellung des Anteilsbesitzes des VTG-Konzerns zum 31. Dezember 2006

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>unmittel- bar</u>	<u>Anteil am Kapital in % mittel- bar</u>	<u>Eigen- kapital in 1000 Währungs- einheiten</u>	<u>Ergebnis in 1000 Währungs- einheiten</u>
<b>A. Verbundene konsolidierte Unternehmen</b>					
Alstertor Rail France S.à.r.l., Joigny .....	EUR		100,00	507	-1.592
Alstertor Rail UK Limited, London .....	EUR		100,00	12.451	722
Ateliers de Joigny S.A.S., Joigny .....	EUR		100,00	-862	-1.309
CAIB Benelux BVBA, Berchem/Antwerpen .....	EUR		100,00	1.645	553
CAIB Rail Holdings Limited, London .....	GBP		100,00	-6.991	-926
CAIB UK Limited, Worcester .....	GBP		100,00	18.330	6.435
Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH, Wesseling .....	EUR		100,00	-2.495	-1.156
Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung, Düsseldorf .....	EUR		98,56	32.470	0 <sup>1)</sup>
Etablissements Henri Loyez S.A.S., Libercourt .....	EUR		100,00	1.019	337
EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft mbH, Hamburg .....	EUR		100,00	38.632	0 <sup>1)</sup>
EVA Holdings Deutschland GmbH, Hamburg .....	EUR		100,00	8.498	0 <sup>1)</sup>
TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditions-ges.m.b.H., Wien .....	EUR		100,00	217	28
Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg .....	EUR		74,90	3.013	2.013
VOTG Tanktainer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg .....	EUR		58,35	-3.047	1.967
VTG Austria Ges.m.b.H., Wien .....	EUR		100,00	4.072	1.584
VTG Deutschland GmbH, Hamburg .....	EUR		100,00	151.034	0 <sup>1)</sup>
VTG France S.A.S., Paris .....	EUR		100,00	5.501	-4.287
VTG Rail España S.L, Madrid .....	EUR		100,00	3.105	-1.836
VTG Rail UK Limited, Worcester .....	GBP		100,00	5.688	522
VTG Schweiz GmbH, Basel .....	CHF		100,00	137.213	9.651
VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ....	EUR	100,00		149.850	0 <sup>2)</sup>
<b>B. At Equity konsolidierte Unternehmen</b>					
Waggon Holding AG, Zug .....	CHF	50,00		7.846	6.639

1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft

2) Ergebnisabführungsvertrag mit der VTG Aktiengesellschaft

3) Angaben zum 31.12.2005, Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>unmittelbar</u>	<u>Anteil am Kapital in % mittelbar</u>	<u>Eigenkapital in 1000 Währungseinheiten</u>	<u>Ergebnis in 1000 Währungseinheiten</u>
<b>C. Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen</b>					
ITG Transportmittel-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Syke .....	EUR	100,00		100	49
TRANSPETROL ITALIA S.P.A., Genova (vorher: So.Ge.Rail S.p.A., Genova) .....	EUR		92,00	146	-44 <sup>3)</sup>
Transpetrol Sp. z o.o., Katowice .....	PLN		100,00	1.919	930 <sup>3)</sup>
VOTG Finland Oy, Helsinki .....	EUR		100,00	285	81
VOTG North America Inc., West Chester .....	USD		100,00	142	92
VOTG Tanktainer Asia Pte. Ltd., Singapore ....	USD		100,00	35	18
VTG Benelux B.V., Rotterdam .....	EUR		100,00	587	340
VTG ITALIA S.R.L., Milano .....	EUR		100,00	821	119 <sup>3)</sup>

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft
- 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der VTG Aktiengesellschaft
- 3) Angaben zum 31.12.2005, Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>unmittelbar</u>	<u>Anteil am Kapital in % mittelbar</u>	<u>Eigenkapital in 1000 Währungseinheiten</u>	<u>Ergebnis in 1000 Währungseinheiten</u>
<b>D. Übrige Gesellschaften</b>					
Ateliers Ferroviaires d'Artix SA, Artix .....	EUR		24,00	234	27 <sup>3)</sup>
CERERAIL AIE, Madrid .....	EUR		25,00	36	0
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ...	EUR		20,00	1.578	0 <sup>1)3)</sup>
PETRORAIL SA, Madrid .....	EUR		25,00	99	1
rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Essen .....	EUR		25,00	6.089	189 <sup>3)</sup>
SILEX Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. OHG, Grünwald .....	EUR		95,00	-33.619	4.500 <sup>3)</sup>

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft
- 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der VTG Aktiengesellschaft
- 3) Angaben zum 31.12.2005, Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE

**KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER CE WAGGONS 1 GMBH  
(HEUTE VTG AG) FÜR DAS RUMPFGESCHÄFTSJAHR  
1. NOVEMBER 2005 BIS 31. DEZEMBER 2005 (GEPRÜFT)**

**Konzernabschluss der CE Waggons 1 GmbH**  
(firmierend seit 12. Juni 2006 als VTG Holding GmbH)

**Konzerngewinn- und verlustrechnung der CE Waggons 1 GmbH nach IFRS — für die Zeit vom 1. November bis 31. Dezember 2005 —**

	<u>Anhang</u>	<u>1.11. bis 31.12.2005</u>	<u>27.4. bis 31.10.2005</u>
		Tsd. €	
Sonstige betriebliche Erträge .....		23	0
		<u>23</u>	<u>0</u>
Personalaufwand .....		19	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	(1)	5.773	13
		<u>5.792</u>	<u>13</u>
Finanzierungserträge .....		236	0
Finanzierungsaufwendungen .....		-867	0
<b>Finanzergebnis (netto) .....</b>	<b>(2)</b>	<b><u>-631</u></b>	<b><u>0</u></b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....</b>		<b><u>-6.400</u></b>	<b><u>-13</u></b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....	(3)	-2.610	0
<b>Konzernjahresfehlbetrag .....</b>		<b><u><u>-3.790</u></u></b>	<b><u><u>-13</u></u></b>
davon entfallen auf:			
Gesellschafter der CE Waggons 1 GmbH .....		-3.790	-13
Andere Gesellschafter (Minderheiten) .....		0	0
		<u><u>-3.790</u></u>	<u><u>-13</u></u>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 37 (F-66 bis F-90) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

## Konzernbilanz der CE Waggons 1 GmbH nach IFRS

	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2005</u>	<u>31.10.2005</u>
		Tsd. €	
<b>Aktiva</b>			
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	(4)	161.363	0
Sonstige immaterielle Vermögenswerte .....	(5)	69.778	0
Sachanlagen .....	(6)	590.768	0
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	(7)	15.435	0
Sonstige Finanzanlagen .....	(8)	4.115	0
<b>Anlagevermögen</b> .....		<b>841.459</b>	<b>0</b>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	(11)	880	0
Latente Ertragsteueransprüche .....	(17)	137	0
<b>Langfristige Forderungen</b> .....		<b>1.017</b>	<b>0</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b> .....		<b>842.476</b>	<b>0</b>
<b>Vorräte</b> .....	(9)	<b>9.502</b>	<b>0</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen .....	(10)	53.258	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	(11)	37.798	1
Effektive Ertragsteueransprüche .....		4.098	0
<b>Kurzfristige Forderungen</b> .....		<b>95.154</b>	<b>1</b>
<b>Finanzmittel</b> .....	(12)	<b>61.563</b>	<b>96</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b> .....		<b>166.219</b>	<b>97</b>
		<b><u>1.008.695</u></b>	<b><u>97</u></b>
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital .....	(13)	25	25
Kapitalrücklage .....	(14)	59.975	75
Gewinnrücklagen .....	(15)	2.889	-5
Bilanzverlust .....		-6.692	-8
<b>Anteil der Gesellschafter der CE Waggons 1 GmbH am Eigenkapital</b> ..		<b>56.197</b>	<b>87</b>
<b>Anteile anderer Gesellschafter</b> .....		<b>2.025</b>	<b>0</b>
<b>Eigenkapital</b> .....		<b>58.222</b>	<b>87</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	(16)	44.726	0
Latente Ertragsteuerschulden .....	(17)	145.108	0
Sonstige Rückstellungen .....	(18)	11.358	0
Finanzschulden .....	(19)	463.215	0
Sonstige Verbindlichkeiten .....	(19)	1.567	0
<b>Langfristige Schulden</b> .....		<b>665.974</b>	<b>0</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	(16)	6.802	0
Effektive Ertragsteuerschulden .....	(17)	15.519	0
Sonstige Rückstellungen .....	(18)	24.902	9
Finanzschulden .....	(19)	130.461	0
<i>(davon gegenüber Gesellschaftern)</i> .....		<i>(90.255)</i>	<i>(0)</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....	(19)	75.485	1
Sonstige Verbindlichkeiten .....	(19)	31.330	0
<b>Kurzfristige Schulden</b> .....		<b>284.499</b>	<b>10</b>
		<b><u>1.008.695</u></b>	<b><u>97</u></b>

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 37 (F-66 bis F-90) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.



## Konzernkapitalflussrechnung der CE Waggons 1 GmbH nach IFRS

	<u>1.11. bis</u> <u>31.12.2005</u>	<u>27.4. bis</u> <u>31.10.2005</u>
	Tsd. €	
<b>Laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Konzernjahresfehlbetrag .....	-3.790	-13
Zinserträge .....	-236	0
Zinsaufwendungen .....	867	0
Veränderungen der Vorräte und Forderungen .....	-20.308	-1
Veränderungen des Fremdkapitals (ohne Finanzverbindlichkeiten) .....	<u>18.097</u>	<u>10</u>
<b>Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (Cash Flow) .....</b>	<b>-5.370</b>	<b>-4</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Unternehmenserwerbe (abzügl. übernommener Finanzmittel) .....	-344.606	0
Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen .....	-105	0
Einzahlungen aus Zinsen .....	<u>236</u>	<u>0</u>
<b>Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit .....</b>	<b>-344.475</b>	<b>0</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>		
Einzahlungen aus Kapitalerhöhung und Zuschüssen der Gesellschafter .....	59.900	100
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen .....	90.000	
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten .....	262.279	
Auszahlungen für Zinsen .....	<u>-867</u>	<u>0</u>
<b>Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit .....</b>	<b>411.312</b>	<b>100</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>61.467</b>	<b>96</b>
Anfangsbestand .....	<u>96</u>	<u>0</u>
<b>Endbestand des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b><u>61.563</u></b>	<b><u>96</u></b>

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung finden sich unter Textziffer (22).

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 37 (F66 bis F90) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

### Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der CE Waggons 1 GmbH nach IFRS

	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Bilanz- verlust	Anteil der Gesellschafter der CE Waggons 1 GmbH am Eigenkapital	Anteil anderer Gesell- schafter	Gesamt
	Tsd. €						
<b>Stand 27.4.2005</b> .....	<u>25</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>25</u>	<u>0</u>	<u>25</u>
Konzernjahresfehlbetrag .....				-13	-13		-13
Entnahmen aus Gewinnrücklagen .....			-5	5	0		0
Einzahlung aus Kapitalerhöhung .....		75			75		75
<b>Stand 31.10.2005</b> .....	<u>25</u>	<u>75</u>	<u>-5</u>	<u>-8</u>	<u>87</u>	<u>0</u>	<u>87</u>
Konzernjahresfehlbetrag .....				-3.790	-3.790		-3.790
Einstellungen in die Gewinnrücklagen ...			2.894	-2.894	0		0
Einzahlung in die Kapitalrücklage .....		59.900			59.900		59.900
Konsolidierungsbedingte Änderungen ...					0	2.025	2.025
<b>Stand 31.12.2005</b> .....	<u>25</u>	<u>59.975</u>	<u>2.889</u>	<u>-6.692</u>	<u>56.197</u>	<u>2.025</u>	<u>58.222</u>

Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich unter den Textziffern (13) bis (15).

Die Erläuterungen auf den Seiten 5 bis 37 (F66 bis F90) sind ein integraler Bestandteil dieses Konzernabschlusses.

## Konzernanhang

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES

#### ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

Die CE Waggons 1 GmbH (CE Waggons 1) ist Muttergesellschaft des CE Waggons 1-Konzerns. Die Geschäftsführung der in das Handelsregister des Amtsgerichtes Hannover eingetragenen CE Waggons 1 hat ihren Sitz in Hannover (Deutschland), Sophienstraße 5. Der Schwerpunkt der Tätigkeit der CE Waggons 1 und ihrer Tochtergesellschaften liegt im Bereich der Schienenlogistik. Dieser wird unterteilt in die Aktivitäten Waggonvermietung, Eisenbahnspedition, Stückgutwagen, Tankcontainer und Eisenbahnreparaturwerke.

Die CE Waggons 1 wurde mit Gesellschaftsvertrag vom 27. April 2005 errichtet. Am 2. Mai 2005 wurden durch die CE Waggons 1 die drei Tochtergesellschaften CE Waggons 2 GmbH (CE Waggons 2), CE Waggons 3 GmbH (CE Waggons 3) und CE Waggons 4 GmbH (CE Waggons 4) gegründet. Anfang Juni wurden die 100%igen Beteiligungen der CE Waggons 1 an der CE Waggons 3 und CE Waggons 4 auf die CE Waggons 2 übertragen.

Gemäß Sale and Purchase Agreement vom 3. Juni 2005 (SPA) hat die CE Waggons 2 sämtliche Geschäftsanteile an der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG GmbH), die alle Anteile an der VTG Aktiengesellschaft (VTG AG) hält, von der TUI Beteiligungs GmbH, Hannover, erworben. Die CE Waggons 3 übernahm auf der Grundlage des SPA insgesamt 492 Kessel- und Güterwagen von der TUI Beteiligungs GmbH. Die CE Waggons 4 nahm auf Basis der Vereinbarungen im SPA das bindende Angebot zum Abschluss des Geschäftsanteilskaufvertrages vom 21. Januar 2005 an und erwarb sämtliche Geschäftsanteile an der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, Stapelfeld. Nach den kartellrechtlichen Genehmigungen im Dezember 2005 fand Mitte Dezember 2005 das Closing und damit der Vollzug des SPA statt.

Gemäß Gesellschaftsvertrag vom 27. April 2005 endet das Geschäftsjahr der CE Waggons 1 am 31. Oktober eines jeden Jahres. Mit Gesellschafterbeschluss vom 11. November 2005 wurde das Geschäftsjahr der CE Waggons 1 auf das Kalenderjahr umgestellt. Daher hat die CE Waggons 1 in 2005 ein Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April bis 31. Oktober 2005 sowie ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005 eingelegt. Das Geschäftsjahr der in den CE Waggons 1-Konzern einbezogenen Tochterunternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Die CE Waggons 1 stellt in 2005 zwei Konzernabschlüsse auf. Der Konzernabschluss zum 31. Oktober 2005 umfasst das Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April bis 31. Oktober 2005. Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 umfasst das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005.

Die CE Waggons 1 stellt ihren Konzernabschluss gemäß § 315 a Abs. 3 HGB nach IFRS auf. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden beim Amtsgericht Hannover hinterlegt.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde am 23. Juni 2006 von der Geschäftsführung der CE Waggons 1 zur Veröffentlichung genehmigt.

#### GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss der CE Waggons 1 wurde nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Ergänzend wurden die nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften beachtet.

Der Konzern hat alle zum 31. Dezember 2005 verpflichtend anzuwendenden IFRS angewandt, die für seine Geschäftstätigkeit relevant sind. Auswirkungen von ab dem 1. Januar 2006 geltenden Rechnungslegungsstandards ergeben sich für den CE Waggons 1-Konzern nicht.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgte unter Berücksichtigung des Grundsatzes des historischen Kostenprinzips, mit Ausnahme der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte, zum Fair Value erfolgswirksam angesetzten finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten (inklusive derivativer Finanzinstrumente).

#### GRUNDSÄTZE DER KONSOLIDIERUNG

In den Konzernabschluss werden alle Unternehmen einbezogen, bei denen die CE Waggons 1 über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass die Gesellschaften des CE Waggons 1-Konzerns aus der Tätigkeit dieser Unternehmen Nutzen ziehen (Tochterunternehmen). Diese

Unternehmen werden beginnend mit dem Zeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen, ab dem der CE Waggons 1-Konzern die Möglichkeit der Beherrschung erlangt. Endet diese Möglichkeit, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Alle konsolidierten Tochterunternehmen werden mit ihren von Wirtschaftsprüfern testierten Jahresabschlüssen einbezogen, die auf Grundlage einheitlicher Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden aufgestellt sind.

Nicht in den Konzernabschluss einbezogene Tochterunternehmen sind auch zusammengefasst für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung. Anteile an verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen sind in der Konzernbilanz grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Die Bewertung entspricht IAS 39.

Nach der Equity-Methode werden diejenigen Beteiligungen an Gesellschaften bewertet, bei denen der CE Waggons 1-Konzern über die Möglichkeit verfügt, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftspolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), wobei die Equity-Einbeziehung der Gesellschaften grundsätzlich bei einem Anteilsbesitz zwischen 20 % und 50 % erfolgt. Die Aufnahme bzw. das Ausscheiden von Unternehmen aus der Equity Bewertung erfolgt analog zu den für Tochtergesellschaften geltenden Grundsätzen. Die Fortschreibung der Equity-Bewertung basiert auf den letzten Jahresabschlüssen.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes ist auf den Seiten 35 bis 37 (F89 und F90) dargestellt.

## KONSOLIDIERUNGSKREIS IM GESCHÄFTSJAHR 2005

In den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 sind neben der CE Waggons 1 insgesamt 14 inländische und 20 ausländische Tochterunternehmungen einbezogen. In den Konzernabschluss zum 31. Oktober 2005 waren nur die CE Waggons 1, CE Waggons 2, CE Waggons 3 und CE Waggons 4 einbezogen.

Der Konsolidierungskreis zum 31. Dezember 2005 umfasst folgende Gesellschaften:

<u>Lfd. Nr.</u>	<u>Name und Sitz des Unternehmens</u>	<u>Beteiligungsanteil in %</u>
1	CE Waggons 1 GmbH, Hannover .....	
2	CE Waggons 2 GmbH, Hannover .....	100,0
3	CE Waggons 3 GmbH, Hannover .....	100,0
4	CE Waggons 4 GmbH, Hannover .....	100,0
5	VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg .....	100,0
6	VTG Aktiengesellschaft, Hamburg .....	100,0
7	TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H., Wien.....	75,0
8	Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg.....	74,9
9	VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg .....	58,35
10	VTG France S.A.S., Paris .....	100,0
11	VTG Rail España S.L., Madrid .....	100,0
12	VTG Rail UK Limited, Worcester.....	100,0
13	VTG Schweiz AG, Basel .....	100,0
14	VTG Austria Ges.m.b.H., Wien.....	100,0
15	Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, Stapelfeld .....	100,0
16	EVA Holdings Deutschland GmbH, Stapelfeld.....	100,0
17	EVA GmbH, Stapelfeld .....	100,0
18	Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung, Stapelfeld..	99,6
19	EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-GmbH, Stapelfeld .....	100,0
20	EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH, Stapelfeld .....	100,0
21	Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH, Wesseling .....	99,6
22	Alstertor Rail Benelux N.V., Berchem/Antwerpen.....	100,0
23	CAIB Benelux N.V., Berchem/Antwerpen .....	100,0
24	Alstertor Rail France S.à.r.l., Joigny .....	100,0
25	Ateliers de Joigny S.A.S., Joigny .....	100,0
26	Etablissements Henri Loyez S.A., Libercourt .....	100,0

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Name und Sitz des Unternehmens</b>	<b>Beteiligungsanteil in %</b>
27	Alstertor Schienenlogistik Österreich GmbH, Wien	100,0
28	Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt Ges.m.b.H., Wien	100,0
29	Alstertor Schienenlogistik AG, Zürich	100,0
30	ETRA Eisenbahn-Transportmittel AG, Zürich	100,0
31	Alstertor Rail España S.L., Madrid	100,0
32	Saltra Ibérica S.A., Madrid	100,0
33	Alstertor Rail UK Limited, London	100,0
34	CAIB Rail Holdings Limited, London	100,0
35	CAIB UK Limited, Worcester	100,0
<b>Assoziiertes Unternehmen</b>		
36	Waggon Holding AG, Zug	50,0

Gemäß Sale and Purchase Agreement vom 3. Juni 2005 (SPA) hat der Konzern sämtliche Geschäftsanteile an der VTG GmbH, die direkt und indirekt an 9 Tochtergesellschaften beteiligt ist, sowie sämtliche Geschäftsanteile an der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, die direkt und indirekt an 20 Tochtergesellschaften beteiligt ist, erworben. Nach den kartellrechtlichen Genehmigungen im Dezember 2005 fand Mitte Dezember 2005 das Closing und damit der Vollzug des SPA statt.

Das erworbene Nettovermögen und der aus den Unternehmenserwerben resultierende Geschäfts- oder Firmenwert stellen sich wie folgt dar:

	<u>Tsd. €</u>
Kaufpreis:	
— Geleistete Zahlung	278.350
— direkt dem Erwerb zurechenbare Kosten	21.570
Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	<u>138.557</u>
<b>Geschäfts- oder Firmenwert</b>	<b><u>161.363</u></b>

Erläuterungen zur Bilanzierung der Geschäfts- oder Firmenwerte finden sich im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung, die Aufteilung der Geschäfts- oder Firmenwerte auf die Aktivitäten findet sich unter Textziffer (4).

Folgende Vermögenswerte und Schulden wurden im Rahmen der Akquisition erworben:

	<u>Beizulegender Zeitwert</u>	<u>Buchwert</u>
	Tsd. €	
Immaterielle Vermögenswerte	69.778	511
Sachanlagen	590.768	534.036
Finanzanlagen	19.447	5.867
Vorräte	9.502	9.502
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	86.635	87.435
Aktive latente Steuern	137	137
Finanzmittel	40.812	40.812
Pensionsrückstellungen	(51.528)	(47.123)
Sonstige Rückstellungen	(36.185)	(32.152)
Effektive Ertragsteuerschulden	(15.519)	(15.519)
Latente Ertragsteuerschulden	(147.718)	(98.364)
Finanzschulden	(240.108)	(236.271)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten	<u>(185.439)</u>	<u>(185.439)</u>
<b>Nettovermögen</b>	<b><u>140.582</u></b>	<b><u>63.432</u></b>
<b>Anteil anderer Gesellschafter (Minderheiten)</b>	<b><u>(2.025)</u></b>	<b><u>(616)</u></b>
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b><u>138.557</u></b>	<b><u>62.816</u></b>

Nach der Equity-Methode wird die Waggon Holding AG, Zug, bewertet.

Das assoziierte Unternehmen Waggon Holding AG, Zug, weist im Jahresabschluss zum 31.12.2005 folgende wesentliche Finanzinformationen aus:

	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €
Vermögenswerte .....	3.331
Schulden .....	272
Erlöse .....	2.326
Jahresüberschuss .....	2.292

## KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Gründung des Tochterunternehmens. Daraus resultierende aktive Unterschiedsbeträge von Unternehmenserwerben werden als Geschäfts- oder Firmenwerte aktiviert. Die Geschäfts- und Firmenwerte werden gemäß dem Impairment-Only-Approach einem jährlichen Impairment-Test unterzogen und mit den ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Bei sukzessivem Anteilserwerb von voll konsolidierten Tochterunternehmen werden entstehende Geschäfts- oder Firmenwerte oder passivische Unterschiedsbeträge mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden eliminiert.

Konzerninterne Umsatzerlöse und andere konzerninterne Erträge sowie die entsprechenden Aufwendungen werden eliminiert. Zwischengewinne aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr werden — soweit nicht von untergeordneter Bedeutung — unter Berücksichtigung latenter Steuern ergebniswirksam bereinigt. Konzerninterne Lieferungen und Leistungen erfolgen zu marktüblichen Bedingungen.

## WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden nach dem Konzept der Funktionalwährung in Euro umgerechnet. Da alle Gesellschaften aus Sicht der CE Waggon 1 ihr Geschäft in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht überwiegend selbstständig betreiben, entspricht die jeweilige funktionale Währung der Währung des Sitzlandes dieser Unternehmen. Die Umrechnung der Vermögenswerte und Schulden erfolgt zum Mittelkurs am Bilanzstichtag; die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden zum Jahresdurchschnittskurs umgerechnet.

Sämtliche Differenzen aus der Umrechnung von Jahresabschlüssen ausländischer Tochterunternehmen werden erfolgsneutral behandelt und unter den Gewinnrücklagen gesondert ausgewiesen. Im Jahr der Endkonsolidierung von ausländischen Tochterunternehmen werden die Währungsdifferenzen ergebniswirksam aufgelöst.

Bei der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Unternehmen in Euro, die nach der Equity-Methode bewertet werden, finden für die Eigenkapitalfortschreibung die gleichen Grundsätze Anwendung wie bei konsolidierten Unternehmen.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zu Grunde:

<u>1 Euro =</u>	<u>Stichtagkurs</u> <u>31.12.2005</u>
Britisches Pfund .....	0,6870
Schweizer Franken .....	1,5555

Die Umrechnung von Transaktionen in fremder Währung erfolgt zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder zu gesichertem Kurs.

## BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Die **Umsatzerlöse** umfassen den erhaltenen beizulegenden Zeitwert für den Verkauf von Waren und Dienstleistungen ohne Umsatzsteuer, Rabatte und Preisnachlässe und nach Eliminierung konzerninterner Verkäufe. Die Erfassung von Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich dann, wenn



die Leistung erbracht bzw. die Vermögenswerte geliefert worden sind oder der Gefahrenübergang stattgefunden hat.

**Dividenden** werden vereinnahmt, wenn der Anspruch rechtlich entstanden ist. **Zinsaufwendungen und Zinserträge** werden zeitanteilig erfasst.

**Vermögenswerte**, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, werden nicht planmäßig abgeschrieben. Sie werden jährlich auf Wertminderungsbedarf hin geprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderungsbedarf geprüft, wenn entsprechende Ereignisse bzw. Änderungen der Umstände anzeigen, dass der Buchwert ggf. nicht mehr erzielbar erscheint. Ein Wertminderungsverlust wird in der Höhe der Differenz zwischen Buchwert und erzielbarem Betrag erfasst. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus dem Fair Value des Vermögenswerts abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Für den Impairment-Test werden Vermögenswerte auf der niedrigsten Ebene zusammengefasst, für die Cash Flows separat identifiziert werden können (Cash-Generating Units).

Als Cash-Generating Units werden die verschiedenen Aktivitäten des Konzerns betrachtet. Der Konzern ist in die Aktivitäten Waggonvermietung, Eisenbahnspedition, Stückgutwagen, Tankcontainer und Eisenbahnreparaturwerke gegliedert.

Ein **Geschäfts- oder Firmenwert** stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den Nettovermögenswerten des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Geschäfts- oder Firmenwert wird den immateriellen Vermögenswerten zugeordnet. Aktivierte Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis der Cash-Generating Unit, der sie zugeordnet sind, einer jährlichen Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment-Test) unterzogen. Die Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment-Test) der Geschäfts- oder Firmenwerte erfolgt regelmäßig im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses. Auf Basis der vorliegenden Planungsrechnungen für die Jahre 2006 bis 2008 mit angemessenen Wachstumsprämien für die Planjahre und der danach folgenden ewigen Rente ist die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte gegeben. Es wurde ein Abzinsungsfaktor von 10% zu Grunde gelegt.

Zusätzlich wurden zum Bilanzstichtag die im Rahmen der Unternehmenserwerbe entstandenen Geschäfts- oder Firmenwerte einem Impairment-Test unterzogen.

Die **sonstigen immateriellen Vermögenswerte** beinhalten Markenwerte und Kundenbeziehungen sowie entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurden die Marken VTG und Transpetrol sowie Kundenbeziehungen bewertet. Die Markenwerte wurden beim erstmaligen Ansatz nach der Lizenzpreisanalogiemethode zu Zeitwerten bilanziert. Sie unterliegen aufgrund der rechtlichen und wirtschaftlichen Kriterien einer unbestimmten Nutzungsdauer und werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Impairment-Test unterzogen. Die Kundenbeziehungen wurden beim erstmaligen Ansatz nach der Residualgewinnmethode zu Zeitwerten angesetzt und werden in den Folgeperioden planmäßig über 16 Jahre abgeschrieben.

Entgeltlich erworbene sonstige immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden grundsätzlich mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig linear über 3 Jahre abgeschrieben.

Das **Sachanlagevermögen** wird grundsätzlich zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um nutzungsbedingte planmäßige und in Einzelfällen außerplanmäßige Wertminderungen, bewertet. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurden Teile des Sachanlagevermögens auf Basis der Wiederbeschaffungskostenmethode neu bewertet und zu Zeitwerten angesetzt.

Auf Gegenstände des Sachanlagevermögens, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden planmäßige lineare Abschreibungen verrechnet. Geringwertige Anlagegüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen im Wesentlichen folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zugrunde:

<u>Sachanlagevermögen</u>	<u>Nutzungsdauer</u>
Gebäude .....	bis zu 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen .....	10 Jahre
Container .....	bis zu 12 Jahre
Kessel- und Güterwagen .....	bis zu 30 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung .....	bis zu 13 Jahre

Kosten für Wartung und Reparatur von Gegenständen des Sachanlagevermögens werden als Aufwand verrechnet. Erneuerungs- und Erhaltungsaufwendungen werden als nachträgliche Herstellungskosten aktiviert, wenn sie zu einer wesentlichen Verlängerung der Nutzungsdauer, einer erheblichen Verbesserung oder einer bedeutenden Nutzungsänderung der Sachanlage führen.

Nach IFRS sind Revisionskosten für die Kessel- und Güterwagen als gesonderte Komponente separat zu erfassen und zu aktivieren und über die Laufzeit der Revisionsintervalle abzuschreiben.

Der Konzern ist Leasingnehmer. Gemietete Sachanlagen, bei denen die Unternehmen des CE Waggon 1-Konzerns alle wesentlichen mit dem Gegenstand verbundenen Chancen und Risiken tragen (Finanzierungsleasing), werden gemäß IAS 17 zu Anschaffungskosten angesetzt, die im Falle eines Erwerbs angefallen wären. Die Abschreibung erfolgt planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrages mit der Abschreibungsmethode, die auch für vergleichbare erworbene bzw. hergestellte Vermögensgegenstände Anwendung findet. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind als Verbindlichkeit ohne Berücksichtigung der Zinskomponente passiviert. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

**Finanzielle Vermögenswerte** werden in die folgenden Kategorien unterteilt:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (at fair value through profit or loss)
- Darlehen und Forderungen (loans and receivables),
- bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte (held to maturity) und
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (available for sale).

Die Klassifizierung hängt von dem jeweiligen Zweck ab, für den die finanziellen Vermögenswerte erworben wurden. Die Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt beim erstmaligen Ansatz und wird zu jedem Stichtag auf Angemessenheit überprüft. Folgende Kategorien sind für den CE Waggon 1-Konzern relevant:

- Darlehen und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Sie entstehen, wenn der Konzern Geld oder Dienstleistungen direkt einem Schuldner bereitstellt, ohne die Absicht, diese Forderung zu handeln. Sie zählen zu den kurzfristigen Vermögenswerten, soweit deren Fälligkeit nicht zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag liegt. Alle übrigen Darlehen und Forderungen werden als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Darlehen und Forderungen sind in der Bilanz in den **Sonstigen Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** sowie **Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten** enthalten. Darlehen und Forderungen werden bei Entstehung zu beizulegenden Zeitwerten und fortwährend zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Bei diesen Posten wird allen erkennbaren Einzelrisiken und dem allgemeinen, auf Erfahrungswerten gestützten Kreditrisiko durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.
- Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die dieser Kategorie entweder direkt zugeordnet wurden oder sich nicht in eine der drei anderen genannten Kategorien einordnen lassen. Ausgewiesen werden im CE Waggon 1-Konzern hauptsächlich **Anteile an verbundenen Unternehmen**, die aufgrund ihrer Unwesentlichkeit nicht konsolidiert werden, sowie **Beteiligungen und Ausleihungen**. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern das Management nicht die Absicht hat, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden anfänglich zu ihrem

beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten (Anschaffungskosten) angesetzt und an darauffolgenden Bilanzstichtagen mit den beizulegenden Zeitwerten bilanziert, sofern der Marktwert verlässlich bestimmt werden kann. Für diesen Fall werden aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwertes resultierende unrealisierte Gewinne und Verluste unter Berücksichtigung der steuerlichen Auswirkungen in der Wertänderungsrücklage erfasst. Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden wegen der nicht verlässlichen Bestimmung des Fair Value zu den fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurden die Anteile an der Waggon Holding AG auf Basis des Ertragswertverfahrens neu bewertet und zum Zeitwert angesetzt.

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind und der Konzern im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen hat. Zu jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob objektive Anhaltspunkte für eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes bzw. einer Gruppe finanzieller Vermögenswerte vorliegen.

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden zum Devisenkurs am Bilanzstichtag bilanziert. Die Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden, sofern sie im Zuge des normalen Leistungsprozesses anfallen, als Materialaufwand, sofern sie anderen Sachverhalten zuzuordnen sind, unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Die Bewertung der **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** erfolgt zu Anschaffungskosten. Die Kosten **unfertiger Leistungen** umfassen die Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, direkte Personalkosten, andere direkte Kosten und der Produktion zurechenbare Gemeinkosten. Die Herstellungskosten enthalten keine Fremdkapitalkosten. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs-/Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert bestimmt sich als geschätzter gewöhnlicher Verkaufspreis abzüglich der notwendigen variablen Veräußerungskosten.

Der **Finanzmittelbestand** umfasst alle flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten.

**Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) unter Berücksichtigung der erwarteten künftigen Entwicklung von Gehältern und Renten bilanziert.

**Sonstige Rückstellungen** werden für ungewisse rechtliche und faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten gebildet, deren Eintritt wahrscheinlich zu einer Vermögensbelastung führen wird. Sie werden unter Berücksichtigung aller daraus erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag angesetzt und nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet. Die Bewertung erfolgt mit der bestmöglichen Schätzung der gegenwärtigen Verpflichtung zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der Abzinsung für langfristige Verpflichtungen.

**Finanzschulden** werden bei ihrem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert, nach Abzug von Transaktionskosten, angesetzt. In den Folgeperioden werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Jede Differenz zwischen dem Auszahlungsbetrag (nach Transaktionskosten) und Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit der Ausleiherung unter Anwendung der Effektivzinsmethode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Darlehensverbindlichkeiten werden als kurzfristige Verbindlichkeiten klassifiziert, sofern der Konzern nicht das unbedingte Recht hat, die Verbindlichkeit erst mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag zu begleichen.

Die Bilanzierung und Bewertung der **latenten Steuern** folgt gemäß IAS 12 der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation gültigen Steuersatzes. Steuerliche Vorteile aus Verlustvorträgen werden angesetzt, sofern erwartet wird, dass diese Steuerersparnisse in Zukunft realisiert werden.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind **Annahmen** getroffen und **Schätzungen** verwandt worden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten ausgewirkt haben. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern, die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts zum Erwerbszeitpunkt im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Die

tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Solche Abweichungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

Ein Vergleich mit der Vorperiode ist nur eingeschränkt möglich, da sich durch die in der Berichtsperiode stattgefundenen Unternehmenserwerbe die Struktur der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung deutlich geändert hat.

## **VERÖFFENTLICHTE, ABER NOCH NICHT ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN**

Im Folgenden soll auf neue, in der Mehrzahl ab dem 1. Januar 2006 verpflichtend anzuwendende IAS- und IFRS-Standards, Ergänzungen zu Standards sowie Interpretationen eingegangen werden, wobei eine Konzentration auf jene Standards, Standardergänzungen sowie Interpretationen erfolgen soll, die eine gewisse Relevanz für den CE Waggon 1-Konzern entfalten.

Im Dezember 2004 veröffentlichte das IFRIC die Interpretationen IFRIC 4 “Determining whether an Arrangement contains a Lease”. IFRIC 4 verlangt, dass die Entscheidung, ob ein Leasing-Verhältnis vorliegt, nach dem wirtschaftlichen Gehalt des Vertragsverhältnisses beurteilt wird. IFRIC 4 erfordert eine Beurteilung, ob

- (a) die Vertragserfüllung von der Nutzung eines spezifischen Vermögenswerts oder mehrerer spezifischer Vermögenswerte abhängt und
- (b) das Vertragsverhältnis ein exklusives Nutzungsrecht an diesem Vermögenswert bzw. diesen Vermögenswerten beinhaltet. IFRIC 4 wird im Konzernabschluss der CE Waggon 1 ab dem Geschäftsjahr 2006 Anwendung finden. Es wurden bisher keine Vertragskonstruktionen identifiziert, die ein Finanzierungs-Leasingverhältnis beinhalten, das nicht bereits nach IAS 17 als solches behandelt wird.

Im Dezember 2004 wurde seitens des IASB eine Änderung des International Accounting Standard (IAS) 19, “Employee Benefits” verabschiedet. Das IASB gewährt hiernach zum einen das Wahlrecht, versicherungsmathematische Gewinne und Verluste in voller Höhe in der Periode ihres Entstehens erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Die Ausübung dieses Wahlrechts ist für am oder nach dem 16. Dezember 2004 beginnende Geschäftsjahre möglich. Zum anderen regelt die Änderung, wie Konzernunternehmen in ihrem Einzelabschluss leistungsorientierte Pläne des Konzerns bilanzieren müssen und welche zusätzlichen Angabepflichten bestehen. Diese Regelung gilt für am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnende Geschäftsjahre und wird voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des CE Waggon 1-Konzern haben.

Im Juni 2005 veröffentlichte das IASB die Änderung zu IAS 39, “Financial Instruments: Recognition and Measurement — The Fair Value Option”, der zu Folge die Ausübung des Wahlrechts, jeden finanziellen Vermögenswert bzw. jede finanzielle Verbindlichkeit erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, eingeschränkt wird. Diese Änderung ist grundsätzlich für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Änderung des IAS 39 ist nicht relevant, da diese Änderung vom CE Waggon 1-Konzern nicht angewendet werden wird.

Im August 2005 veröffentlichte das IASB den IFRS 7, “Financial Instruments, Disclosure” sowie hiermit korrespondierend eine Änderung des IAS 1, “Presentation of Financial Instruments — Capital Disclosures” mit Angabepflichten im Hinblick auf Ziele, Richtlinien und Verfahren für das Eigenkapitalmanagement eines Unternehmens. Die Regelungen sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen. Da die Änderung zu IAS 1 ausschließlich die Angabepflichten betrifft, werden sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des CE Waggon 1-Konzern ergeben.

Die Änderung des IAS 39, “Financial Instruments: Recognition and Measurement”, und des IFRS 4, “Insurance Contracts” “Financial Guarantee Contracts” wurden seitens des IASB im August 2005 veröffentlicht. Ziel dieser Änderung ist eine Klarstellung, ob bei der Bilanzierung finanzieller Garantien IFRS 4 oder IAS 39 im IFRS-Abschluss des Sicherungsgebers zu beachten ist. Finanzielle Garantien fallen — unabhängig davon, ob sie die Definitionsmerkmale eines Versicherungsvertrages erfüllen — grundsätzlich in den Anwendungsbereich von IAS 39 und sind bei erstmaligem Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Für Zwecke der Folgebewertung sind finanzielle Garantien mit dem höheren Wert aus

- (1) dem Betrag, der sich in Übereinstimmung mit IAS 37 ergibt, und
- (2) dem Wert im Zeitpunkt des Zugangs (abzüglich einer ggf. nach IAS 18 zu erfassenden kumulierten Amortisation) anzusetzen. Sofern der Sicherungsgeber bereits vor Änderung der Standards erklärt hat, dass er eine finanzielle Garantie als Versicherungsvertrag im Sinne von IFRS 4 bilanziert, besteht die Option, die finanzielle Garantie entweder weiterhin nach IFRS 4 zu bilanzieren oder hierfür IAS 39 anzuwenden. Aus den genannten Änderungen werden sich voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des CE Waggon 1-Konzern ergeben.

Im Dezember 2005 veröffentlichte das IASB eine Änderung des IAS 21, "The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates". Gemäß dieser Änderung werden Umrechnungsdifferenzen aus einem monetären Posten als gesonderter Bestandteil des Eigenkapitals umgegliedert, der Teil einer Nettoinvestition eines berichtenden Unternehmens in einen ausländischen Geschäftsbetrieb ist. Diese Vorschrift gilt unabhängig sowohl von der Währung, in der der monetäre Posten denominiert ist, als auch von dem jeweiligen Unternehmen des Konzernkreises, das mit dem ausländischen Geschäftsbetrieb Geschäfte durchführt. Die Änderung von IAS 21 ist für Geschäftsjahre verpflichtend, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Aus der Anwendung dieser Änderung von IAS 21 werden sich voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows des CE Waggons 1-Konzern ergeben.

Von den ab 2006 verpflichtend anzuwendenden Regelungen des IFRIC 5, IFRIC 7, IFRIC 8, IFRIC 9 sowie der Änderung des IASB zu IAS 39, "Financial Instruments: Recognition and Measurement — Cash Flow Hedge Accounting of Forecast Intragroup Transactions" wird der CE Waggons 1-Konzern ebenfalls nicht wesentlich betroffen sein.

## **FINANZRISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT**

Durch seine Geschäftstätigkeit ist der CE Waggons 1-Konzern verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt. Grundlage für das Risikomanagement bilden Richtlinien und Vorschriften, die bezüglich aller Finanztransaktionen die Entscheidungsgrundlagen, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten verbindlich festlegen.

- ***Ausfallrisiko (Kreditrisiko)***

Im Konzern besteht ein Forderungsmanagement, das ein effizientes Mahnwesen und die Absicherung der Forderungen durch Kreditrisiko-Versicherungsverträge umfasst. Das erkennbare Ausfallrisiko einzelner Forderungen deckt der Konzern durch entsprechende Wertberichtigungen ab.

Die Finanzmittel sind im Wesentlichen bei deutschen Großbanken angelegt. Ein signifikantes Ausfallrisiko besteht nicht.

- ***Liquiditätsrisiko***

Die **CE Waggons 1** hat zur Finanzierung der Geschäftsanteile an der CE Waggons 2, der CE Waggons 3 sowie der CE Waggons 4 ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 90.000 Tsd. € von der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l., Luxemburg, erhalten. Das Gesellschafterdarlehen wird mit 6% p.a. verzinst und kann frühestens zum 30. Juni 2006 durch den Darlehensgeber gekündigt werden.

Die **CE Waggons 2**, die **CE Waggons 3** sowie die **CE Waggons 4** haben zur Finanzierung des Erwerbs von Anteilen an Tochtergesellschaften, zur Finanzierung des Erwerbs von Kessel- und Güterwagen und zur Vorfinanzierung von Vorsteuerforderungen verschiedene Darlehen bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, aufgenommen.

Die **Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH (ATSL)** hat zur Ablösung eines bisher bei der Bayerischen Landesbank, München, aufgenommenen Darlehens einen Darlehensvertrag über 171.278 Tsd. € mit der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, geschlossen.



Verwendungszwecke, Kreditbeträge und Fälligkeiten innerhalb eines Jahres können der folgenden Tabelle entnommen werden:

	<u>Verwendungszweck</u>	<u>Kreditbetrag</u>	<u>davon innerhalb eines Jahres fällig</u> Tsd. €
CE Waggons 2 . . . . .	Erwerb Anteile an VTG GmbH	77.720	3.497
CE Waggons 2 . . . . .	Erwerb Anteile an VTG GmbH	45.000	1.350
CE Waggons 2 . . . . .	Vorfinanzierung Vorsteuerforderung	2.993	2.993
CE Waggons 2 . . . . .	Mezzanine	25.500	0
CE Waggons 3 . . . . .	Erwerb Kessel- und Güterwagen	22.063	0
CE Waggons 3 . . . . .	Vorfinanzierung Vorsteuerforderung	3.389	3.389
CE Waggons 4 . . . . .	Erwerb Anteile an Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH	50.722	2.283
CE Waggons 4 . . . . .	Erwerb Anteile an Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH	34.280	1.543
ATSL . . . . .	Ablösung Darlehen BLB	<u>171.278</u>	<u>7.707</u>
<b>Summe . . . . .</b>		<b><u>432.945</u></b>	<b><u>22.762</u></b>

Die operativen Tochtergesellschaften des CE Waggons 1-Konzerns sind mit der VTG AG und/oder mit der ATSL durch ein Cash-Pooling verbunden. Die VTG AG und die ATSL nehmen die zentrale Rolle als Banken für die operativen Tochtergesellschaften ein. Geldaufnahmen und -anlagen tätigen die operativen Tochtergesellschaften ausschließlich bei der VTG AG und/oder ATSL, die die Refinanzierung bei mehreren Hausbanken durchführt.

Für die Finanzierung zukünftiger Investitionen sowie des Working Capitals stehen dem Konzern neben den bei den Banken angelegten Mitteln ferner jederzeit abrufbare Investitions- und Betriebsmittelkredite zur Verfügung.

- **Zinsänderungsrisiko**

Die unter Gliederungspunkt Liquiditätsrisiko aufgeführten Kredite haben folgende Zinssätze und Zinsbindungsfristen zum Bilanzstichtag:

	<u>Verwendungszweck</u>	<u>Kreditbetrag</u>	<u>Zinssatz</u> Tsd. €	<u>Zinsbindung</u>
CE Waggons 2 . . . . .	Erwerb Anteile an VTG GmbH	77.720	4,73954%	14.03.2006
CE Waggons 2 . . . . .	Erwerb Anteile an VTG GmbH	45.000	4,82954%	14.03.2006
CE Waggons 2 . . . . .	Vorfinanzierung Vorsteuerforderung	2.993	3,90454%	16.01.2006
CE Waggons 2 . . . . .	Mezzanine	25.500	13,45454%	14.03.2006
CE Waggons 3 . . . . .	Erwerb Kessel- und Güterwagen	22.063	4,82954%	14.03.2006
CE Waggons 3 . . . . .	Vorfinanzierung Vorsteuerforderung	3.389	3,90454%	16.01.2006
CE Waggons 4 . . . . .	Erwerb Anteile an Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH	50.722	4,45454%	14.03.2006
CE Waggons 4 . . . . .	Erwerb Anteile an Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH	34.280	4,73954%	14.03.2006
ATSL . . . . .	Ablösung Darlehen BLB	<u>171.278</u>	4,45454%	14.03.2006
<b>Summe . . . . .</b>		<b><u>432.945</u></b>		

Die Darlehen zur Vorfinanzierung von Vorsteuerforderungen der CE Waggons 2 und der CE Waggons 3 wurden bereits Anfang 2006 vollständig zurückgeführt. Die übrigen Kredite wurden vor Abschlusserstellung bis 30. Juni 2006 prolongiert. Damit einhergehend wurde die am EURIBOR orientierte Verzinsung angepasst.

Mit Ausnahme der Kredite zur Vorfinanzierung von Vorsteuerforderungen wurden in 2006 jeweils 75% der Kreditbeträge bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, mit Zinssicherungsgeschäften unterlegt um Risiken durch Zinsänderungen entgegen zu wirken. Diese Zinssicherungsgeschäfte laufen bis Mitte 2009 und haben feste Zinssätze.

Die bei Banken kurzfristig angelegten Gelder unterliegen lediglich marginalen Zinsschwankungen, so dass kein signifikantes Zinsrisiko besteht. Aufgrund der für den Konzern untergeordneten Bedeutung der übrigen verzinslichen Vermögenswerte und Schulden ist das Zinsänderungsrisiko für den CE Waggon 1-Konzern nicht bedeutsam.

- ***Kursänderungsrisiko***

Im CE Waggon 1-Konzern besteht ein Währungsrisiko aufgrund von Änderungen von USD- und CHF-Wechselkursen.

Die Absicherung gegen Währungsrisiken erfolgt zunächst durch die Aufrechnung von Deviseneinnahmen und -ausgaben derselben Währung mit gleicher Fristigkeit (Netting). Die danach verbleibenden Risiken werden über den Abschluss von Devisentermingeschäften mit Banken kursgesichert, die durch entsprechend bilanzierte oder künftige Grundgeschäfte unterlegt sind. Der Abschluss der Geschäfte erfolgte zu Marktbedingungen.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Jahresabschluss- und Beratungskosten.

### (2) Finanzergebnis (netto)

	1.11. - 31.12.2005	27.4. - 31.10.2005
	Tsd. €	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge .....	236	0
davon aus verbundenen Unternehmen .....	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen .....	-867	0
davon an verbundene Unternehmen .....	(-255)	(0)
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>-631</u></b>	<b><u>0</u></b>

### (3) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen Steuererträge aus der Aktivierung von latenten Steuern auf den steuerlichen Verlustvortrag der CE Waggon 1.

Der tatsächliche Ertrag für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 2.610 Tsd. € ist um 114 Tsd. € höher als der erwartete Ertrag für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 2.496 Tsd. €, der sich bei Anwendung des inländischen Ertragsteuersatzes auf das Jahresergebnis des Konzerns vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergeben würde.

	1.11. - 31.12.2005	27.4. - 31.10.2005
	Tsd. €	
<b>Konzernjahresfehlbetrag vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b>6.400</b>	<b>13</b>
Erwarteter Ertrag für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Steuersatz der CE Waggon 1) .....	2.496	5
Sonstige Abweichungen .....	114	-5
<b>Tatsächlicher Ertrag für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> ...	<b><u>2.610</u></b>	<b><u>0</u></b>
<b>Steuerbelastung in %</b> .....	<b><u>40,78</u></b>	<b><u>0,00</u></b>

Weitere Erläuterungen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag finden sich unter Textziffer (17).

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### *Anlagevermögen*

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens für die Berichtsperiode ist im Anlagenspiegel auf der Seite 34 (F88) dargestellt.

#### **(4) Geschäfts- oder Firmenwerte**

	<b>31.12.2005</b>	<b>31.10.2005</b>
	Tsd. €	
Aktivität Waggonvermietung .....	135.734	0
Aktivität Stückgutwagen .....	19.770	0
Aktivität Eisenbahnspedition .....	3.992	0
Aktivität Tankcontainer .....	1.867	0
<b>Gesamt</b> .....	<b>161.363</b>	<b>0</b>

#### **(5) Sonstige immaterielle Vermögenswerte**

	<b>31.12.2005</b>	<b>31.10.2005</b>
	Tsd. €	
Marke VTG .....	9.538	0
Marke Transpetrol .....	421	0
Kundenbeziehungen Waggonvermietung .....	50.192	0
Kundenbeziehungen Transpetrol Blockzug .....	2.672	0
Kundenbeziehungen Transpetrol All-in-Geschäft .....	6.444	0
Konzessionen und gewerbliche Schutzrechte .....	511	0
<b>Gesamt</b> .....	<b>69.778</b>	<b>0</b>

#### **(6) Sachanlagen**

Im Rahmen von **Finanzierungsleasing** sind zum Abschlussstichtag Sachanlagen mit einem Buchwert vor Purchase Price Allocation von 82.838 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €) bilanziert. Die geleasteten Vermögenswerte werden unter Wagenpark mit 74.198 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €) sowie Container mit 8.640 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €) ausgewiesen.

Im Rahmen der Purchase Price Allocation wurde das Sachanlagevermögen neu bewertet.

#### **(7) Anteile an assoziierten Unternehmen**

Für das nach der Equity-Methode bewertete assoziierte Unternehmen Waggon Holding AG sind unter den Zu- und Abgängen auch anteilige erfolgswirksame Eigenkapitalveränderungen ausgewiesen.

#### **(8) Sonstige Finanzanlagen**

Bei den sonstigen Finanzanlagen im VTG-Konzern handelt es sich zum überwiegenden Teil um Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen und um Beteiligungen.

#### **(9) Vorräte**

	<b>31.12.2005</b>	<b>31.10.2005</b>
	Tsd. €	
Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe .....	8.899	0
Unfertige Leistungen .....	603	0
<b>Gesamt</b> .....	<b>9.502</b>	<b>0</b>

Die unfertigen Leistungen betreffen die drei Eisenbahnreparaturwerke und beinhalten begonnene, aber zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossene Aufträge.

#### (10) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind sämtlich innerhalb eines Jahres fällig.

#### (11) Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2005		31.10.2005	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Tsd. €			
Sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen . . . . .	1.783	0	0	0
Ansprüche aus Erstattung sonstiger Steuern . . . . .	12.204	17	0	0
Übrige Vermögenswerte . . . . .	24.691	863	1	0
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b>38.678</b>	<b>880</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Die sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen.

Die übrigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen im Bau befindliche Kessel- und Güterwagen sowie ausstehende Erlösabrechnungen aus der Güterwagen-Bewirtschaftung.

#### (12) Finanzmittel

	31.12.2005	31.10.2005
	Tsd. €	
Guthaben bei Kreditinstituten . . . . .	61.512	96
Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Schecks . . . . .	51	0
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b>61.563</b>	<b>96</b>

#### *Eigenkapital*

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung auf Seite 4 dargestellt.

#### (13) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der CE Waggon 1 beträgt 25 Tsd. € und ist vollständig eingezahlt. Die einzige Stammeinlage von 25 Tsd. € hält die alleinige Gesellschafterin Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l., Luxemburg.

#### (14) Kapitalrücklage

Die Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. hat der CE Waggon 1 gemäß Gesellschafterbeschluss vom 13. Dezember 2005 Gesellschaftereinlagen von 59.900 Tsd. € zur Verfügung gestellt, die als Kapitalrücklage bilanziert werden.

#### (15) Gewinnrücklagen

Es handelt sich ausschließlich um andere Gewinnrücklagen. Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Gewinnrücklagen beinhalten Einstellungen aus dem Konzernergebnis zwecks Ausweis eines Konzernbilanzverlustes in Höhe des im handelsrechtlichen Einzelabschluss der CE Waggon 1 ausgewiesenen Bilanzverlustes.

#### (16) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung von Mitarbeitern bestehen sowohl beitrags- als auch leistungsorientierte Versorgungszusagen. Die Versorgungszusagen sind dabei abhängig von den rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des jeweiligen Landes und basieren in der Regel auf Beschäftigungsdauer und -entgelt der Mitarbeiter. Während beitragsorientierte Zusagen grundsätzlich über Versorgungsträger finanziert werden, gibt es bei leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen Systeme, die im Wege der Bildung von Rückstellungen oder durch die Anlage von Finanzmitteln außerhalb des Unternehmens (in sog. Fonds) finanziert werden.

Bei den beitragsorientierten Altersversorgungssystemen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger und private Versorgungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Alle übrigen Altersversorgungssysteme sind leistungsorientiert (Defined Benefit Plans).

Aufwendungen für beitrags- oder leistungsorientierte Versorgungsverpflichtungen sind in 2005 nicht angefallen. Die im CE Waggon 1-Konzern ausgewiesenen Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind dem Konzern zum 31. Dezember 2005 zugegangen.

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Bildung von Rückstellungen erfolgt dabei ausschließlich für leistungsorientierte Versorgungszusagen, bei denen das Unternehmen den Arbeitnehmern einen bestimmten Versorgungsumfang garantiert. Die Pensionsrückstellungen entfallen nahezu ausschließlich auf Versorgungszusagen deutscher Gesellschaften.

Grundlage für die Bewertung der Versorgungsverpflichtungen sind jährliche versicherungsmathematische Berechnungen und Annahmen. Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen werden unter Berücksichtigung erwarteter zukünftiger Entgelt- und Rentenleistungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) ermittelt.

Zum Bilanzstichtag entsprechen die bilanzierten Pensionsrückstellungen dem Nettoanwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen.

Wesentliche angewandte versicherungsmathematische Prämissen:

	<u>31.12.2005</u>
	% p.a.
Rechnungszins .....	4,25%
Gehaltstrend .....	1,5%-2,0%
Rententrend .....	1,0%-1,5%
Fluktuationsrate .....	2,0%

Diese Annahmen beziehen sich auf die in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter, für die der überwiegende Teil der Pensionsverpflichtungen besteht. Bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern werden abweichende länderspezifische Annahmen zugrunde gelegt.

Die Entwicklung der Pensionsrückstellungen im Geschäftsjahr ergibt sich wie folgt:

	<u>1.11. - 31.12.2005</u>	<u>27.4. - 31.10.2005</u>
	Tsd. €	
Stand Periodenbeginn .....	0	0
Konsolidierungsbedingte Änderungen .....	<u>51.528</u>	<u>0</u>
<b>Pensionsrückstellungen Periodenende .....</b>	<b><u>51.528</u></b>	<b><u>0</u></b>

#### (17) Ertragsteuerschulden

	<u>Anfangsbestand</u>	<u>Verrechnung</u>	<u>Konsolidierungs-</u>	<u>Endbestand</u>
	<u>1.11.2005</u>	<u>aktive latente</u>	<u>bedingte</u>	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €			
Latente Ertragsteuerschulden .....	0	2.610	147.718	145.108
Effektive Ertragsteuerschulden .....	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>15.519</u>	<u>15.519</u>
<b>Ertragsteuerschulden .....</b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>2.610</u></b>	<b><u>163.237</u></b>	<b><u>160.627</u></b>

Die effektiven Ertragsteuerschulden haben sämtlich eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die latenten Steuern wurden anhand der länderspezifischen Steuersätze ermittelt (39 % für Inland; Ausland von 30 % bis 35 %).

Latente Steueransprüche für steuerliche Verlustvorträge werden in dem Umfang bilanziert, indem es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen, gegen die die steuerlichen Verlustvorträge verrechnet werden können.



Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten entfallen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	31.12.2005		31.10.2005	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
	Tsd. €			
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen .....	-1.176	165.615	0	0
Finanzanlagen .....	0	12.049	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände .....	0	1.723	0	0
Pensionsrückstellungen .....	-1	-4.914	0	0
Übrige Rückstellungen .....	-1.962	1.444	0	0
Verbindlichkeiten .....	0	-31.292	0	0
Steuerliche Verlustvorträge .....	3.276	-2.610	0	0
Sonstige Posten .....	<u>0</u>	<u>3.093</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>137</u></b>	<b><u>145.108</u></b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>0</u></b>

Die aktivisch ausgewiesenen latenten Steuern von 137 Tsd. € sind sämtlich innerhalb eines Jahres fällig. Von den passivisch ausgewiesenen latenten Steuern werden 6.906 Tsd. € innerhalb eines Jahres realisiert.

Grundsätzlich werden aktive und passive latente Steuern nach länderbezogenen Fiskalhoheiten miteinander saldiert.

Latente Steuerersparnisse bestehen in Höhe von insgesamt 5.886 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €). Entsprechend der länderbezogenen Saldierung wurden davon latente Steuerersparnisse in Höhe von 2.610 Tsd. € mit latenten Ertragsteuerschulden saldiert. Dies betrifft latente Ertragsteueransprüche bzw. -schulden gegenüber deutschen Finanzbehörden. Der Restbetrag der latenten Ertragsteueransprüche in Höhe von 3.276 Tsd. € wird — gemindert um Ertragsteuerschulden — aktivisch ausgewiesen, so dass ein latenter Ertragsteueranspruch von 137 Tsd. € verbleibt.

Nicht aktiviert wurden Steuerersparnisse in Höhe von 5.118 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €), da die Nutzung der zu Grunde liegenden Verlustvorträge nicht wahrscheinlich ist.

Aufgrund des seit dem 1. Januar 2001 einheitlich auf 25 % reduzierten Körperschaftsteuersatzes für einbehaltene und ausgeschüttete Gewinne errechnet sich für inländische Gesellschaften ein durchschnittlicher Steuersatz in Höhe von 39 %, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz, dem Solidaritätszuschlag und der Gewerbesteuer ergibt. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern geltenden Gesetzen und Verordnungen.

## (18) Sonstige Rückstellungen

	Anfangsbestand	Konsolidierungs-	Endbestand
	1.11.2005	bedingte	31.12.2005
	Tsd. €		
Rückstellungen für Personalkosten .....	0	13.410	13.410
Rückstellungen für betriebstypische Risiken .....	0	6.995	6.995
Übrige Rückstellungen .....	<u>9</u>	<u>15.846</u>	<u>15.855</u>
<b>Sonstige Rückstellungen</b> .....	<b><u>9</u></b>	<b><u>36.251</u></b>	<b><u>36.260</u></b>

Von den Sonstigen Rückstellungen haben 11.358 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Die Rückstellungen für Personalkosten enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für Sozialpläne (4.089 Tsd. €; 31.10.2005: 0 Tsd. €), aus ausstehendem Urlaub (1.890 Tsd. €; 31.10.2005: 0 Tsd. €), aus Altersteilzeitregelungen (1.497 Tsd. €; 31.10.2005: 0 Tsd. €) sowie für Jubiläen (653 Tsd. €; 31.10.2005: 0 Tsd. €) und für Jahresabschlussvergütungen.

Die Rückstellungen für betriebstypische Risiken betreffen im Wesentlichen drohende Verluste aus schwebenden Geschäften aus Operate Lease-Verträgen der VTG AG, der VTG France sowie der VOTG.

In den übrigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Instandsetzungsverpflichtungen für Mineralölwagen (3.000 Tsd. €; 31.10.2005: 0 Tsd. €), für Rabatte und Preisnachlässe (1.358 Tsd. €; 31.10.2005: 0 Tsd. €), für Jahresabschluss- und Beratungskosten (1.633 Tsd. €; 31.10.2005: 9 Tsd. €) sowie für Steuerumlagen und Zinsrisiken enthalten.

#### (19) Verbindlichkeiten

	31.12.2005		31.10.2005	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Tsd. €				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten . . . . .	421.023	399.516	0	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen . . . . .	78.500	63.699	0	0
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern . . . . .	90.255	0	0	0
Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	257	0	0	0
Sonstige Finanzschulden . . . . .	3.641	0	0	0
<b>Finanzschulden</b> . . . . .	<b>593.676</b>	<b>463.215</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
gegenüber fremden Dritten . . . . .	74.713	0	1	0
gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	289	0	0	0
gegenüber Beteiligungsunternehmen . . . . .	483	0	0	0
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b> . . . . .	<b>75.485</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Sonstige Verbindlichkeiten				
übrige Verbindlichkeiten . . . . .	30.184	956	0	0
davon aus Steuern . . . . .	2.317	0	0	0
(davon aus Ertragsteuern) . . . . .	(298)	(0)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit . . . . .	1.957	0	0	0
davon gegenüber Mitarbeitern . . . . .	167	86	0	0
davon übrige Verbindlichkeiten . . . . .	25.743	870	0	0
Rechnungsabgrenzungsposten . . . . .	2.713	611	0	0
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b> . . . . .	<b>32.897</b>	<b>1.567</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b>702.058</b>	<b>464.782</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren bestehen in Höhe von 365.813 Tsd. € (31.10.2005: 0 Tsd. €) und betreffen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 339.016 Tsd. €, die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen mit 25.927 Tsd. € sowie die übrigen Verbindlichkeiten mit 870 Tsd. €.

Die Gesellschaften Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH, CE Waggons 2, CE Waggons 3, CE Waggons 4 und VTG AG haben zur Finanzierung des Konzerns Kreditzusagen in einem Gesamtvolumen von 600.100 Tsd. € von der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London erhalten. Zum Bilanzstichtag waren diese mit insgesamt 475.625 Tsd. € in Anspruch genommen, davon 42.680 Tsd. € als Avalkredit und 432.945 Tsd. € als Darlehen. Vom Darlehen abgesetzt wurden Transaktionskosten für Arrangierungs- und sonstige Gebühren, so dass der verbleibende Betrag von 421.023 Tsd. € als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bilanziert wurde. Zu den Eckpunkten der Finanzierung verweisen wir auf den Absatz zu Finanzrisiken und Risikomanagement.

Wegen der gestellten bzw. noch zu stellenden Sicherheiten für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verweisen wir auf die Erläuterungen zu den Haftungsverhältnissen.

Überleitung der zukünftigen Leasingzahlungen zu den Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen:

	<u>Gesamt</u>	<u>Restlaufzeiten</u>		
		<u>bis 1 Jahr</u>	<u>Über 1 bis 5 Jahre</u>	<u>über 5 Jahre</u>
		Tsd. €		
Zukünftig zu leistende Leasingzahlungen . . . . .	92.347	17.961	45.695	28.691
Zinsanteil . . . . .	<u>-13.847</u>	<u>-3.160</u>	<u>-7.923</u>	<u>-2.764</u>
<b>Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen . . . . .</b>	<b><u>78.500</u></b>	<b><u>14.801</u></b>	<b><u>37.772</u></b>	<b><u>25.927</u></b>

Die abgeschlossenen Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 12 Jahren.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern stellen ein Gesellschafterdarlehen der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. an die CE Waggon 1 dar. Das Darlehen wird mit 6% p.a. verzinst. Es ist auf unbestimmte Zeit gewährt und kann frühestens zum 30. Juni 2006 durch den Darlehensgeber gekündigt werden.

Die Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen.

## (20) Haftungsverhältnisse

Insgesamt 16 Gesellschaften des CE Waggon 1-Konzerns haben gegenüber der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, London, die Rückzahlung der von den Unternehmen des CE Waggon 1-Konzerns aufgenommenen Kredite von 475,6 Mio. € garantiert.

Ferner haben sich 13 Gesellschaften des CE Waggon 1-Konzerns zur Besicherung dieser Kredite verpflichtet, ihre deutschen, englischen bzw. französischen Bankkonten zu verpfänden.

Für 5 Gesellschaften des CE Waggon 1-Konzerns besteht die Verpflichtung, ihre in Deutschland bzw. in Frankreich registrierten Waggon im Buchwert von 465,5 Mio. € zur Sicherheit zu übereignen.

12 Gesellschaften des CE Waggon 1-Konzerns haben sich darüber hinaus verpflichtet, ihre Forderungen zur Sicherheit abzutreten.

Außerdem haben die VTG Rail UK Ltd. und die CAIB UK Ltd. ihr gesamtes Vermögen zur Sicherheit übertragen.

## (21) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	<u>31.12.2005</u>				<u>31.10.2005</u>	
	<u>bis 1 Jahr</u>	<u>über 1 bis 5 Jahre</u>	<u>über 5 Jahre</u>	<u>Gesamt</u>	<u>Gesamt</u>	<u>über 1 Jahr</u>
	Tsd. €					
Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen . . . . .	35.314	81.805	39.372	156.491	0	0
Bestellobligo . . . . .	10.953	5.723	0	16.676	0	0
Übrige nicht bilanzierte finanzielle Verpflichtungen . . . . .	<u>315</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>315</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b><u>46.582</u></b>	<b><u>87.528</u></b>	<b><u>39.372</u></b>	<b><u>173.482</u></b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>0</u></b>

Bei den Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen handelt es sich ausschließlich um solche Mietverträge, bei denen die Unternehmen des CE Waggon 1-Konzerns nach den Vorschriften des IASB nicht wirtschaftliche Eigentümer der gemieteten Vermögensgegenstände sind. Die unter diesem Posten ausgewiesenen Operating Lease-Verträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 9 Jahren und beinhalten Kaufoptionen am Ende der Laufzeit.

## (22) Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung des VTG-Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2005 sowie für das Vorjahr die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzu- und -abflüssen aus der laufenden Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit aus.

Der Posten **Auszahlungen für Unternehmenserwerbe** betrifft die Zahlungsströme aus dem Erwerb der VTG GmbH, der ATSL sowie der 492 Kessel- und Güterwagen gemäß SPA vom 3. Juni 2005. Der Betrag von 344.606 Tsd. € ergibt sich als Gesamtbetrag der als Kaufpreis gezahlten Zahlungsmittel (299.920 Tsd. €) und abgelösten Darlehen (85.500 Tsd. €) abzüglich der erworbenen Zahlungsmittel (40.814 Tsd. €).

## (23) Mitarbeiter

	<u>1.11. - 31.12.2005</u>	<u>27.4. - 31.10.2005</u>
Angestellte .....	522	0
Gewerbliche Mitarbeiter .....	255	0
Auszubildende .....	<u>32</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>809</u></b>	<b><u>0</u></b>
davon im Ausland .....	282	0

Seit dem 15. Dezember 2005 sind fünf Mitarbeiter in der CE Waggons 2 und CE Waggons 4 beschäftigt. Die übrigen Mitarbeiter gingen im Rahmen des Unternehmenserwerbs über (siehe Allgemeine Erläuterungen).

## (24) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Gemäß Verschmelzungsverträgen vom 23. Februar 2006 wurden Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH auf die CE Waggons 4 sowie die CE Waggons 3 und die CE Waggons 4 mit Wirkung zum 1. Juli 2005 auf die VTG AG verschmolzen.

Darüber hinaus wurde die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH ebenfalls mit Wirkung zum 1. Juli 2005 auf die CE Waggons 2 verschmolzen. Anschließend wurde die CE Waggons 2 umfirmiert in VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH.

Überdies wurde die Gesellschaft Saltra Ibérica S.A. auf die Alstertor Rail España S.L., und diese wiederum auf die VTG Rail España S.L. verschmolzen. Die VTG Austria Ges.m.b.H. wurde auf die Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt Gesellschaft m.b.H. verschmolzen. Anschließend wurde die Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt Gesellschaft m.b.H. umfirmiert in VTG Austria Ges.m.b.H.

Die Kredite, die im Zusammenhang mit der Finanzierung des Erwerbs der Geschäftsanteile an der VTG GmbH und an der ATSL sowie der Kessel- und Güterwagen bei der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, aufgenommen wurden, wurden inzwischen prolongiert und zum Teil mit Zinssicherungsgeschäften unterlegt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen unter Gliederungspunkt Finanzrisiken und Risikomanagement (Zinsänderungsrisiko).

## (25) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die CE Waggons 1 unmittelbar oder mittelbar in Ausübung der normalen Geschäftstätigkeit mit verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen in Beziehung.

Die Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. hält alle Geschäftsanteile an der CE Waggons 1 und erfüllt die formale Voraussetzung für ein nahe stehendes Unternehmen gemäß IAS 24.

Die folgenden Geschäfte wurden mit nahe stehenden Unternehmen und Personen getätigt:

	<u>1.11. - 31.12.2005</u>	<u>27.4. - 31.10.2005</u>
	Tsd. €	
<b>Aufwendungen und Erträge</b>		
Zinsaufwendungen für Darlehen der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. ....	255	0
<b>Forderungen und Verbindlichkeiten</b>		
Forderungen gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen		
— aus Lieferungen und Leistungen .....	272	0
— sonstige Forderungen .....	1.783	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. (Gesellschafterdarlehen) .....	90.255	0
Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen		
— aus Lieferungen und Leistungen .....	289	0
— aus Finanzschulden .....	257	0

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen wurden im Rahmen des Unternehmenserwerbs erworben.

Zu den Konditionen des Gesellschafterdarlehens verweisen wir auf Textziffer (19).

Die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen betragen am Bilanzstichtag 1.311 Tsd. €.

Hannover, 23. Juni 2006

Die Geschäftsführung

Wilbur L. Ross

Stephen Toy

Michael J. Gibbons

Dr. Heiko Fischer

## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

„Wir haben den von der CE Waggon 1 GmbH, Hannover, (seit 12. Juni 2006 als VTG Holding GmbH firmierend) aufgestellten Konzernabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang — sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung 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 Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht 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 des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, 23. Juni 2006

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Brandt  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Wolf  
Wirtschaftsprüfer



### **Mitglieder der Geschäftsführung**

**Wilbur L. Ross**, Palm Beach/Florida  
(ab 28. September 2005)

**Stephen Toy**, New York  
(ab 28. September 2005)

**Michael J. Gibbons**, New York  
(ab 7. Dezember 2005)

**Dr. rer. pol. Heiko Fischer**, Hamburg  
(ab 21. Dezember 2005)

## Entwicklung des Anlagevermögens vom 1.11.2005 bis 31.12.2005

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			Wertminderungen und Abschreibungen			Buchwerte	
	Vortrag zum 01.11.2005	Konsolidierungs- bedingte Änderungen	Stand 31.12.2005	Vortrag zum 01.11.2005	Konsolidierungs- bedingte Änderungen	Stand 31.12.2005	31.12.2005	31.10.2005
	- in Tsd. € -			- in Tsd. € -			- in Tsd. € -	
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>								
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten . . . . .	0	69.713	69.713	0	0	0	<b>69.713</b>	<b>0</b>
Geschäfts- oder Firmenwerte . . . . .	0	161.363	161.363	0	0	0	<b>161.363</b>	<b>0</b>
Geleistete Anzahlungen ..	<u>0</u>	<u>65</u>	<u>65</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>65</u>	<u>0</u>
	<b>0</b>	<b>231.141</b>	<b>231.141</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>231.141</b>	<b>0</b>
<b>Sachanlagen</b>								
Wagenpark . . . . .	0	553.815	553.815	0	0	0	<b>553.815</b>	<b>0</b>
Container und Chassis . . .	0	23.310	23.310	0	0	0	<b>23.310</b>	<b>0</b>
Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken . . . . .	0	4.549	4.549	0	0	0	<b>4.549</b>	<b>0</b>
Technische Anlagen und Maschinen . . . . .	0	769	769	0	0	0	<b>769</b>	<b>0</b>
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ..	0	2.283	2.283	0	0	0	<b>2.283</b>	<b>0</b>
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ..	<u>0</u>	<u>6.042</u>	<u>6.042</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>6.042</u>	<u>0</u>
	<b>0</b>	<b>590.768</b>	<b>590.768</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>590.768</b>	<b>0</b>
<b>Finanzanlagen (Finanzielle Vermögenswerte)</b>								
Anteile an verbundenen Unternehmen . . . . .	0	2.159	2.159	0	0	0	<b>2.159</b>	<b>0</b>
Anteile an assoziierten Unternehmen . . . . .	0	15.435	15.435	0	0	0	<b>15.435</b>	<b>0</b>
Übrige Beteiligungen . . .	0	1.456	1.456	0	0	0	<b>1.456</b>	<b>0</b>
Wertpapiere des Anlagevermögens . . . . .	0	417	417	0	0	0	<b>417</b>	<b>0</b>
Sonstige Ausleihungen ..	<u>0</u>	<u>83</u>	<u>83</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>83</u>	<u>0</u>
	<b>0</b>	<b>19.550</b>	<b>19.550</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19.550</b>	<b>0</b>
<b>Anlagevermögen . . . . .</b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>841.459</u></b>	<b><u>841.459</u></b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>841.459</u></b>	<b><u>0</u></b>

## Aufstellung des Anteilsbesitzes des CE Waggon 1-Konzerns zum 31. Dezember 2005

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Wahrung</u>	<u>Anteil am Kapital in %</u>		<u>Eigen- kapital in 1000</u>	<u>Ergebnis in 1000</u>
		<u>unmittel- bar</u>	<u>mittel- bar</u>	<u>Währungs- einheiten</u>	<u>Währungs- einheiten</u>
<b>A. Verbundene konsolidierte Unternehmen</b>					
Alstertor Rail Benelux N.V., Berchem/Antwerpen .....	EUR	100,00		15	-11
Alstertor Rail Espaa S.L., Madrid .....	EUR	100,00		4.765	960
Alstertor Rail France S..r.l., Joigny .....	EUR	100,00		-4.401	-4.541
Alstertor Rail UK Limited, London .....	EUR	100,00		10.774	130 <sup>3)</sup>
Alstertor Schienenlogistik AG, Zürich .....	CHF	100,00		26.762	2.457
Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft m bH, Stapelfeld .....	EUR	100,00		4.026	-22.900
Alstertor Schienenlogistik Österreich GmbH, Wien .....	EUR	100,00		0	-10
Ateliers de Joigny S.A.S., Joigny .....	EUR	100,00		-1.566	-1.812 <sup>3)</sup>
CAIB Benelux N.V., Berchem/Antwerpen .....	EUR	100,00		1.438	346
CAIB Rail Holdings Limited, London .....	GBP	100,00		-6.065	-731
CAIB UK Limited, Worcester .....	GBP	100,00		11.895	1.072
CE Waggon 2 GmbH, Hannover .....	EUR	100,00		149.850	— <sup>1)</sup>
CE Waggon 3 GmbH, Hannover .....	EUR		100,00	25	— <sup>2)</sup>
CE Waggon 4 GmbH, Hannover .....	EUR		100,00	25	— <sup>2)</sup>
Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH, Wesseling .....	EUR		99,55	-6.239	-1.132
Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung, Stapelfeld .....	EUR		99,55	32.470	0
ETRA Eisenbahn-Transportmittel AG, Zürich .....	CHF	100,00		15.819	2.748
Etablissements Henri Loyez S.A., Libercourt .....	EUR	100,00		1.087	469
EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel Verwaltungs-GmbH, Stapelfeld .....	EUR	100,00		304	65
EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-GmbH, Stapelfeld .....	EUR	100,00		38.632	— <sup>1)</sup>
EVA GmbH, Stapelfeld .....	EUR	100,00		307	— <sup>1)</sup>
EVA Holdings Deutschland GmbH, Stapelfeld .....	EUR	100,00		8.498	— <sup>1)</sup>
sterreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt Ges.m.b.H., Wien .....	EUR	100,00		2.791	1.410
Saltra Iberica S.A., Madrid .....	EUR	100,00		9.260	1.409
TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H., Wien .....	EUR	75,00		404	215
Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg .....	EUR	74,90		3.084	2.084
VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg .....	EUR	58,35		-5.014	1.717
VTG Aktiengesellschaft, Hamburg .....	EUR	100,00		150.984	— <sup>1)</sup>
VTG Austria Ges.m.b.H., Wien .....	EUR	100,00		1.676	532
VTG France S.A.S., Paris .....	EUR	100,00		13.491	-7.662 <sup>3)</sup>
VTG Rail Espaa S.L., Madrid .....	EUR	100,00		176	52
VTG Rail UK Limited, Worcester .....	GBP	100,00		170	65
VTG Schweiz AG, Basel .....	CHF	100,00		5.024	148
VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg .....	EUR	100,00		76.197	-497
<b>B. At Equity konsolidierte Unternehmen</b>					
Waggon Holding AG, Zug .....	CHF		50,00	4.757	3.549

1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft

2) Ergebnisabführungsvertrag mit der CE Waggon 1 GmbH

3) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE vom 31.12.2004

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>Anteil am Kapital in %</u>		<u>Eigen-</u>	<u>Ergebnis</u>
		<u>unmittel-</u>	<u>mittel-</u>	<u>kapital in</u>	<u>in 1000</u>
		<u>bar</u>	<u>bar</u>	<u>1000</u>	<u>Währungs-</u>
				<u>Währungs-</u>	<u>einheiten</u>
				<u>einheiten</u>	<u>einheiten</u>
<b>C. Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen</b>					
ITG Transportmittel GmbH, Syke .....	EUR	100,00		51	— <sup>1)</sup>
Transpetrol Italia S.p.A., Genova (vorher: So.Ge.Rail S.p.A., Genova) .....	EUR		92,00	191	-77 <sup>3)</sup>
Transpetrol Sp. z o.o., Katowice .....	PLN		100,00	1.919	930
VOTG Finland Oy, Helsinki .....	EUR		100,00	254	129
VOTG North America Inc., West Chester .....	USD		100,00	118	68
VOTG Tanktainer Asia Pte. Ltd., Singapur .....	USD		100,00	64	49
VTG Benelux B.V., Rotterdam .....	EUR		100,00	621	340
VTG ITALIA S.r.l., Mailand .....	EUR		100,00	703	1 <sup>3)</sup>

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft
- 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der CE Waggons 1 GmbH
- 3) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE vom 31.12.2004

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>Anteil am Kapital in %</u>		<u>Eigen-</u>	<u>Ergebnis</u>
		<u>unmittel-</u>	<u>mittel-</u>	<u>kapital in</u>	<u>in 1000</u>
		<u>bar</u>	<u>bar</u>	<u>1000</u>	<u>Währungs-</u>
				<u>Währungs-</u>	<u>einheiten</u>
				<u>einheiten</u>	<u>einheiten</u>
<b>D. Übrige Gesellschaften</b>					
AFAX SA, Artix .....	EUR		24,00	232	67 <sup>3)</sup>
Cere Rail A.I.E., Madrid .....	EUR		25,00	36	0
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau .....	EUR		20,00	1.578	— <sup>1)</sup>
Petro Rail S.A., Madrid .....	EUR		25,00	98	1
rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Essen .....	EUR		25,00	6.089	189
SILEX Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald .....	EUR		95,00	-38.119	4.804 <sup>3)</sup>

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft
- 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der CE Waggons 1 GmbH
- 3) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE vom 31.12.2004

(Diese Seite wurde absichtlich freigelassen)

**KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG ALT  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM 31. DEZEMBER 2005 (GEPRÜFT)**



## Konzernabschluss der VTG Aktiengesellschaft

Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS — für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2005 —

	<u>Anhang</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>
		Tsd. €	
Umsatzerlöse .....	(1)	435.232	542.307
Sonstige betriebliche Erträge .....	(2)	57.134	118.813
Bestandsveränderungen .....		<u>0</u>	<u>932</u>
		<b>492.366</b>	<b>662.052</b>
Materialaufwand .....	(3)	279.663	351.126
Personalaufwand .....	(4)	33.178	64.713
Wertminderungen und Abschreibungen .....		31.863	39.238
<i>(davon auf Geschäfts- oder Firmenwerte) .....</i>		<i>(0)</i>	<i>(3.662)</i>
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	(5)	126.136	129.414
<i>(davon sonstige Steuern) .....</i>		<i>(580)</i>	<i>(1.254)</i>
		<b>470.840</b>	<b>584.491</b>
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....		<b>1.146</b>	<b>815</b>
Finanzierungserträge .....		1.463	1.926
Finanzierungsaufwendungen .....		<u>-6.431</u>	<u>-11.698</u>
<b>Finanzergebnis (netto) .....</b>	<b>(6)</b>	<b><u>-4.968</u></b>	<b><u>-9.772</u></b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....</b>		<b><u>17.704</u></b>	<b><u>68.604</u></b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	(7)	<u>7.325</u>	<u>9.616</u>
<b>Konzernjahresüberschuss .....</b>		<b><u>10.379</u></b>	<b><u>58.988</u></b>
davon entfallen auf:			
Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft .....		9.056	60.826
Andere Gesellschafter (Minderheiten) .....		<u>1.323</u>	<u>-1.838</u>
		<b><u>10.379</u></b>	<b><u>58.988</u></b>

## Bilanz nach IFRS

	Anhang	31.12.2005	31.12.2004
		Tsd. €	
<b>Aktiva</b>			
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	(8)	3.052	78
Sonstige immaterielle Vermögenswerte .....		356	489
Sachanlagen .....	(9)	307.267	297.009
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	(10)	1.855	1.548
Sonstige Finanzanlagen .....	(11)	3.833	5.526
<b>Anlagevermögen</b> .....		<b>316.363</b>	<b>304.650</b>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	(14)	4.478	1.034
Latente Ertragsteueransprüche .....	(7)	1	32
<b>Langfristige Forderungen</b> .....		<b>4.479</b>	<b>1.066</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b> .....		<b>320.842</b>	<b>305.716</b>
<b>Vorräte</b> .....	(12)	<b>5.659</b>	<b>7.378</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen .....	(13)	51.137	66.251
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	(14)	70.393	102.904
Effektive Ertragsteueransprüche .....		557	1.379
<b>Kurzfristige Forderungen</b> .....		<b>122.087</b>	<b>170.534</b>
<b>Finanzmittel</b> .....	(15)	<b>34.232</b>	<b>8.005</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b> .....		<b>161.978</b>	<b>185.917</b>
		<b>482.820</b>	<b>491.633</b>
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital .....	(16)	54.340	54.340
Kapitalrücklage .....	(17)	72.719	72.719
Gewinnrücklagen .....	(18)	86.403	79.241
Wertänderungsrücklage .....	(19)	-12	637
<b>Anteil der Aktionäre der VTG AG am Eigenkapital</b> .....		<b>213.450</b>	<b>206.937</b>
<b>Anteil anderer Gesellschafter</b> .....		<b>616</b>	<b>448</b>
		<b>214.066</b>	<b>207.385</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	(20)	23.823	23.099
Latente Ertragsteuerrückstellungen .....	(21)	38.020	36.263
Sonstige Rückstellungen .....	(22)	6.208	4.709
<b>Langfristige Rückstellungen</b> .....		<b>68.051</b>	<b>64.071</b>
Finanzschulden .....		60.587	65.336
Sonstige Verbindlichkeiten .....		697	89
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b> .....	(23)	<b>61.284</b>	<b>65.425</b>
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b> .....		<b>129.335</b>	<b>129.496</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	(20)	1.864	2.547
Effektive Ertragsteuerrückstellungen .....	(21)	7.429	8.495
Sonstige Rückstellungen .....	(22)	17.600	17.647
<b>Kurzfristige Rückstellungen</b> .....		<b>26.893</b>	<b>28.689</b>
Finanzschulden .....		15.709	12.294
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....		71.131	66.379
Sonstige Verbindlichkeiten .....		25.686	47.390
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b> .....	(23)	<b>112.526</b>	<b>126.063</b>
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b> .....		<b>139.419</b>	<b>154.752</b>
		<b>482.820</b>	<b>491.633</b>

## Kapitalflussrechnung nach IFRS

	2005	2004
	Tsd. €	
<b>Laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Konzernjahresüberschuss .....	10.379	58.988
Wertminderungen und Abschreibungen auf das Anlagevermögen .....	31.863	41.094
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge .....	-307	-815
Erträge aus Beteiligungen .....	-1.525	-1.519
Zinserträge .....	-1.463	-1.926
Zinsaufwendungen .....	6.431	9.765
Gezahlte Ertragsteuern .....	1.271	2.470
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens .....	-1.877	20.136
Veränderungen der Vorräte und Forderungen .....	11.405	-14.542
Veränderungen des Fremdkapitals (ohne Finanzverbindlichkeiten) .....	<u>-16.841</u>	<u>-61.274</u>
<b>Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (Cash Flow) .....</b>	<b>39.336</b>	<b>52.377</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen .....	-32.870	-36.995
Einzahlungen aus Abgängen von Anlagevermögen .....	2.798	3.187
Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen (abzügl. übernommener Finanzmittel) .....	-1.047	-21.965
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen (abzügl. abgegebener Finanzmittel) ....	141	147
Einzahlungen aus Abgang des UB II .....	0	123.051
Veränderung der Finanzforderungen .....	73.965	-62.138
Einzahlungen aus Zinsen und Dividenden .....	<u>2.988</u>	<u>3.445</u>
<b>Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit .....</b>	<b>45.975</b>	<b>8.732</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>		
Abgeführter Gewinn an das Mutterunternehmen .....	-40.430	-10.300
Auszahlungen an andere Gesellschafter .....	-391	-557
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten .....	148	196
Tilgungen von Bankkrediten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten .....	-11.983	-41.006
Auszahlungen für Zinsen .....	<u>-6.431</u>	<u>-9.765</u>
<b>Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit .....</b>	<b>-59.087</b>	<b>-61.432</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>26.224</b>	<b>-323</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen .....	3	-180
Konsolidierungsbedingte Veränderungen .....	0	623
Anfangsbestand .....	<u>8.005</u>	<u>7.885</u>
<b>Endbestand des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b><u>34.232</u></b>	<b><u>8.005</u></b>

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung finden sich unter Textziffer (26).

## Entwicklung des Eigenkapitals sowie der Fremdanteile nach IFRS

<u>Anhang</u>	Gezeichnetes Kapital (16)	Kapital- rücklage (17)	Gewinn- rücklagen (18)	Wert- änderungs- rücklage (19)	Anteil der Aktionäre der VTG Aktien- gesellschaft am Eigenkapital	Anteil anderer Gesell- schafter	Gesamt
	Tsd. €						
<b>Stand 01.01.2004</b> .....	<b>54.340</b>	<b>72.719</b>	<b>58.505</b>	<b>0</b>	<b>185.564</b>	<b>25.018</b>	<b>210.582</b>
Konzernjahresüberschuss .....			60.826		<b>60.826</b>	-1.838	<b>58.988</b>
Abgeführter Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages .....			-40.430		<b>-40.430</b>		<b>-40.430</b>
Zugang Wertänderungsrücklage .....				637	<b>637</b>		<b>637</b>
Dividendenausschüttungen .....					<b>0</b>	-557	<b>-557</b>
Währungsumrechnung .....			89		<b>89</b>		<b>89</b>
Konsolidierungsbedingte Änderungen .....			2.942		<b>2.942</b>	-24.866	<b>-21.924</b>
Umgliederung der negativen Anteile anderer Gesellschafter .....			-2.691		<b>-2.691</b>	2.691	<b>0</b>
<b>Stand 31.12.2004</b> .....	<b><u>54.340</u></b>	<b><u>72.719</u></b>	<b><u>79.241</u></b>	<b><u>637</u></b>	<b><u>206.937</u></b>	<b><u>448</u></b>	<b><u>207.385</u></b>
Konzernjahresüberschuss .....			9.056		<b>9.056</b>	1.323	<b>10.379</b>
Abgeführter Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages .....			-2.414		<b>-2.414</b>		<b>-2.414</b>
Änderung Wertänderungsrücklage .....			-25	-649	<b>-674</b>	-28	<b>-702</b>
Dividendenausschüttungen .....			61		<b>61</b>	-452	<b>-391</b>
Währungsumrechnung .....			-9		<b>-9</b>		<b>-9</b>
Konsolidierungsbedingte Änderungen .....			111		<b>111</b>	-293	<b>-182</b>
Umgliederung des auf negative Anteile anderer Gesellschafter entfallenden Eiaenkapitals .....			382		<b>382</b>	-382	<b>0</b>
<b>Stand 31.12.2005</b> .....	<b><u>54.340</u></b>	<b><u>72.719</u></b>	<b><u>86.403</u></b>	<b><u>-12</u></b>	<b><u>213.450</u></b>	<b><u>616</u></b>	<b><u>214.066</u></b>

## Konzernanhang

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES

#### ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

Die VTG Aktiengesellschaft (VTG AG) ist Muttergesellschaft des VTG-Konzerns. Der Vorstand der in das Handelsregister des Amtsgerichtes Hamburg eingetragenen VTG AG hat seinen Sitz in Hamburg, Nagelsweg 34. Der Schwerpunkt der Tätigkeit der VTG AG und ihrer Tochtergesellschaften liegt im Bereich der Schienenlogistik. Dieser wird unterteilt in die Aktivitäten Waggonvermietung, Eisenbahnspedition, Stückgutwagen und Tankcontainer.

Das Geschäftsjahr der VTG AG und ihrer einbezogenen Tochterunternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Gemäß Sale and Purchase Agreement vom 3. Juni 2005 (SPA) hat die TUI Beteiligungs GmbH, Hannover, ihre Geschäftsanteile an der VTG GmbH, die sämtliche Aktien an der VTG AG hält, an die CE Waggon 2 verkauft. Die Geschäftsanteile dieser Gesellschaft gehören der CE Waggon 1, deren Anteile wiederum von der Compagnie Européenne de Wagons S.à.r.l. mit Sitz in Luxemburg gehalten werden. Nach den kartellrechtlichen Genehmigungen im Dezember 2005 fand Mitte Dezember 2005 das Closing und damit der Vollzug des SPA statt.

Die VTG AG und ihre Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der CE Waggon 1 GmbH, Hannover, einbezogen, der gemäß § 315 a HGB nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wird. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der CE Waggon 1 GmbH werden beim Amtsgericht Hannover hinterlegt.

Die VTG AG stellt einen Konzernabschluss gemäß § 315 a Abs. 3 HGB nach IFRS auf. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden beim Amtsgericht Hamburg hinterlegt.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde am 27. März 2006 vom Vorstand der VTG AG zur Veröffentlichung genehmigt.

#### GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss der VTG AG wurde nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Ergänzend wurden die nach § 315 a HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften beachtet.

Der Konzern hat 2005 erstmalig die im Rahmen des Improvement Projektes überarbeiteten Standards angewandt, die für seine Geschäftstätigkeit relevant sind. Die das Geschäftsjahr betreffenden Angaben wurden — soweit gefordert — entsprechend der relevanten Vorschriften angepasst. Die Anwendung von IAS 1, 2, 8, 10, 16, 17, 21, 24, 27, 28, 32, 33 und 39 (alle revised 2003) führte zu erweiterten Angabepflichten und zu Änderungen im Ausweis, die im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung beschrieben sind.

Auswirkungen von ab dem 1. Januar 2006 geltenden Rechnungslegungsstandards ergeben sich für den VTG-Konzern nicht.

#### GRUNDSÄTZE DER KONSOLIDIERUNG

In den Konzernabschluss werden alle Unternehmen einbezogen, bei denen die VTG AG über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass die Gesellschaften des VTG-Konzerns aus der Tätigkeit dieser Unternehmen Nutzen ziehen (Tochterunternehmen). Diese Unternehmen werden beginnend mit dem Zeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen, ab dem der VTG-Konzern die Möglichkeit der Beherrschung erlangt. Endet diese Möglichkeit, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Alle konsolidierten Tochterunternehmen werden mit ihren von Wirtschaftsprüfern testierten Jahresabschlüssen einbezogen, die auf Grundlage einheitlicher Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden aufgestellt sind.

Nicht in den Konzernabschluss einbezogene Tochterunternehmen sind auch zusammengefasst für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung. Anteile an verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen sind in der Konzernbilanz grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Die Bewertung entspricht IAS 39.

Nach der Equity-Methode werden diejenigen Beteiligungen an Gesellschaften bewertet, bei denen der VTG-Konzern über die Möglichkeit verfügt, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftspolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), wobei die Equity-Einbeziehung der Gesellschaften grundsätzlich bei einem Anteilsbesitz zwischen 20 % und 50 % erfolgt. Die Aufnahme bzw. das Ausscheiden von Unternehmen aus der Equity Bewertung erfolgt analog zu den für Tochtergesellschaften geltenden Grundsätzen. Die Fortschreibung der Equity-Bewertung basiert auf den letzten Jahresabschlüssen.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes ist auf den Seiten 39 und 40 (F-120 und F-121) dargestellt.

## KONSOLIDIERUNGSKREIS IM GESCHÄFTSJAHR 2005

In den Konzernabschluss sind im Jahr 2005 neben der VTG AG insgesamt 2 inländische und 6 ausländische Tochterunternehmungen einbezogen. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis.

Der Konsolidierungskreis umfasst folgende Gesellschaften:

<u>Lfd. Nr.</u>	<u>Name und Sitz des Unternehmens</u>	<u>Beteiligungsanteil in %</u>
1	VTG Aktiengesellschaft, Hamburg	
2	TMV — TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H., Wien . . . . .	75,0
3	Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg . . . . .	74,9
4	VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg . . . . .	58,3
5	VTG France S.A.S., Paris . . . . .	100,0
6	VTG Rail España S.L., Madrid . . . . .	100,0
7	VTG Rail UK Ltd., Worcester . . . . .	100,0
8	VTG Schweiz AG, Basel . . . . .	100,0
9	VTG Austria Ges.m.b.H., Wien . . . . .	100,0
	<b>Assoziiertes Unternehmen</b>	
10	Waggon Holding AG, Zug . . . . .	50,0

Die VOTG Tanktainer Lease GmbH, Hamburg, bislang ein Beteiligungsunternehmen der VTG AG, wurde zum 1. April 2005 auf die VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg, verschmolzen. Im Rahmen dieser Verschmelzung änderte sich der Anteil des VTG-Konzerns an der VOTG Tanktainer GmbH von 60,0% auf 58,3%.

Das erworbene Nettovermögen und der Geschäfts- oder Firmenwert stellen sich wie folgt dar:

	<u>Tsd. €</u>
Beteiligungsbuchwert der VTG AG an der VOTG Tanktainer Lease GmbH . . . . .	2.599
Erworbenes Nettovermögen der VOTG Tanktainer Lease GmbH zum 31. März 2005 . . . . .	-437
Auf den VTG-Konzern entfallenes anteiliges Nettovermögen der VOTG Tanktainer Lease GmbH zum 31. März 2005 (58,3%) . . . . .	-255
<b>Geschäfts- oder Firmenwert</b> . . . . .	<b><u>2.854</u></b>

Der durch die Verschmelzung entstandene Geschäfts- oder Firmenwert ist der Aktivität Tankcontainer zuzuordnen.

Folgende Vermögenswerte und Schulden der VOTG Tanktainer Lease GmbH sind durch die Verschmelzung auf die VOTG Tanktainer GmbH übergegangen:

	<u>31.12.2005</u> <u>Tsd. €</u>
Anlagevermögen . . . . .	10.051
Umlaufvermögen, Latente Steuern . . . . .	1.739
Rückstellungen . . . . .	415
Finanzschulden . . . . .	10.501
Sonstige Verbindlichkeiten . . . . .	1.311
<b>Nettovermögen (Eigenkapital)</b> . . . . .	<b><u>-437</u></b>



Nach der Equity-Methode wird unverändert die Waggon Holding AG, Zug, bewertet.

Das assoziierte Unternehmen Waggon Holding AG, Zug, weist im Jahresabschluss zum 31.12.2005 folgende wesentliche Finanzinformationen aus:

	<u>31.12.2005</u>
	Tsd. €
Anlagevermögen .....	1.727
Umlaufvermögen, Flüssige Mittel .....	1.604
Verbindlichkeiten .....	272
Erträge .....	2.326
Jahresüberschuss .....	<u>2.292</u>

## KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Gründung des Tochterunternehmens. Daraus resultierende aktive Unterschiedsbeträge von Unternehmenserwerben wurden bis zum 30. September 1995 mit den Gewinnrücklagen verrechnet und danach als Geschäfts- oder Firmenwerte aktiviert und für Unternehmenserwerbe bis einschließlich 2003 grundsätzlich über einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren erfolgswirksam nach der linearen Methode abgeschrieben. Die Abschreibung von Geschäfts- und Firmenwerten erfolgt ab 2004 ausschließlich im Wege des Impairment-Only-Approachs. Der Goodwill wird demnach einem jährlichen Impairment-Test unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Bei sukzessivem Anteilserwerb von voll konsolidierten Tochterunternehmen werden entstehende Geschäfts- oder Firmenwerte oder passivische Unterschiedsbeträge mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden eliminiert.

Konzerninterne Umsatzerlöse und andere konzerninterne Erträge sowie die entsprechenden Aufwendungen werden eliminiert. Zwischengewinne aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr werden — soweit nicht von untergeordneter Bedeutung — unter Berücksichtigung latenter Steuern ergebniswirksam bereinigt. Konzerninterne Lieferungen und Leistungen erfolgen zu marktüblichen Bedingungen.

## WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden nach dem Konzept der Funktionalwährung in Euro umgerechnet. Da alle Gesellschaften aus Sicht der VTG AG ihr Geschäft in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht überwiegend selbstständig betreiben, entspricht die jeweilige funktionale Währung der Währung des Sitzlandes dieser Unternehmen. Die Umrechnung der Vermögenswerte und Schulden erfolgt zum Mittelkurs am Bilanzstichtag; die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden zum Jahresdurchschnittskurs umgerechnet.

Sämtliche Differenzen aus der Umrechnung von Jahresabschlüssen ausländischer Tochterunternehmen werden erfolgsneutral behandelt und unter den Gewinnrücklagen gesondert ausgewiesen. Im Jahr der Endkonsolidierung von ausländischen Tochterunternehmen werden die Währungsdifferenzen ergebniswirksam aufgelöst.

Bei der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Unternehmen in Euro, die nach der Equity-Methode bewertet werden, finden für die Eigenkapitalfortschreibung die gleichen Grundsätze Anwendung wie bei konsolidierten Unternehmen.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zu Grunde:

<u>1 Euro =</u>	<u>Stichtagkurs</u>		<u>Durchschnittskurs</u>	
	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>
Britisches Pfund .....	0,6870	0,7071	0,6839	0,6786
Schweizer Franken .....	1,5555	1,5437	1,5483	1,5442

Die Umrechnung von Transaktionen in fremder Währung erfolgt zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder zu gesichertem Kurs.

## BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Die **Umsatzerlöse** umfassen den erhaltenen beizulegenden Zeitwert für den Verkauf von Waren und Dienstleistungen ohne Umsatzsteuer, Rabatte und Preisnachlässe und nach Eliminierung konzerninterner Verkäufe. Die Erfassung von Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich dann, wenn die Leistung erbracht bzw. die Vermögenswerte geliefert worden sind oder der Gefahrenübergang stattgefunden hat.

**Dividenden** werden vereinnahmt, wenn der Anspruch rechtlich entstanden ist. **Zinsaufwendungen und Zinserträge** werden zeitanteilig erfasst.

Ein **Geschäfts- oder Firmenwert** stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den Nettovermögenswerten des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Geschäfts- oder Firmenwert wird den immateriellen Vermögenswerten zugeordnet. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2004 werden aktivierte Geschäfts- oder Firmenwerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Der Goodwill wird einer jährlichen Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment-Test) unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Die Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment-Test) der Geschäfts- oder Firmenwerte erfolgt regelmäßig mindestens einmal jährlich im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses. Auf Basis der vorliegenden Planungsrechnungen für die Jahre 2006 bis 2008 mit angemessenen Wachstumsprämien für die Planjahre und der danach folgenden ewigen Rente ist die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte gegeben. Es wurde ein Abzinsungsfaktor von 10 % zu Grunde gelegt.

Entgeltlich erworbene **sonstige immaterielle Vermögenswerte** werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig linear über 3 Jahre abgeschrieben.

Das **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um nutzungsbedingte planmäßige und in Einzelfällen außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Auf Gegenstände des Sachanlagevermögens, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden planmäßige lineare Abschreibungen verrechnet. Geringwertige Anlagegüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen im Wesentlichen folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zugrunde:

<u>Sachanlagevermögen</u>	<u>Nutzungsdauer</u>
Gebäude .....	bis zu 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen.....	10 Jahre
Container .....	bis zu 12 Jahre
Kessel- und Güterwagen .....	bis zu 30 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung.....	bis zu 13 Jahre

Kosten für Wartung und Reparatur von Gegenständen des Sachanlagevermögens werden als Aufwand verrechnet. Erneuerungs- und Erhaltungsaufwendungen werden als nachträgliche Herstellungskosten aktiviert, wenn sie zu einer wesentlichen Verlängerung der Nutzungsdauer, einer erheblichen Verbesserung oder einer bedeutenden Nutzungsänderung der Sachanlage führen.

Erstmals ab 2005 sind nach IFRS Revisionskosten für die Kessel- und Güterwagen als gesonderte Komponente separat zu erfassen und zu aktivieren und über die Laufzeit der Nutzungsdauer abzuschreiben. In Anwendung der bis zum 31. Dezember 2005 für den VTG-Konzern geltenden TUI-Bilanzierungsrichtlinie, die eine Aktivierung der einzelnen Komponenten erst bei Anschaffungskosten von mehr als 1,0 Mio. € vorschreibt, hat der VTG-Konzern die in 2005 angefallenen Revisionskosten nicht bilanziert.

Der Konzern ist Leasingnehmer. Gemietete Sachanlagen, bei denen die Unternehmen des VTG-Konzerns alle wesentlichen mit dem Gegenstand verbundenen Chancen und Risiken tragen (Finanzierungsleasing), werden gemäß IAS 17 zu Anschaffungskosten angesetzt, die im Falle eines Erwerbs angefallen wären. Die Abschreibung erfolgt planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrages mit der Abschreibungsmethode, die auch für vergleichbare erworbene bzw. hergestellte Vermögensgegenstände Anwendung findet. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind als Verbindlichkeit ohne Berücksichtigung der Zinskomponente passiviert. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

**Finanzielle Vermögenswerte** werden in die folgenden Kategorien unterteilt:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (at fair value through profit or loss)
- Darlehen und Forderungen (loans and receivables),
- bis zur Endfälligkeit zu haltende finanzielle Vermögenswerte (held to maturity) und
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (available for sale).

Die Klassifizierung hängt von dem jeweiligen Zweck ab, für den die finanziellen Vermögenswerte erworben wurden. Die Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt beim erstmaligen Ansatz und wird zu jedem Stichtag auf Angemessenheit überprüft. Folgende Kategorien sind für den VTG-Konzern relevant:

- Darlehen und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Sie entstehen, wenn der Konzern Geld oder Dienstleistungen direkt einem Schuldner bereitstellt, ohne die Absicht, diese Forderung zu handeln. Sie zählen zu den kurzfristigen Vermögenswerten, soweit deren Fälligkeit nicht zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag liegt. Alle übrigen Darlehen und Forderungen werden als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Darlehen und Forderungen sind in der Bilanz in den **Sonstigen Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** sowie **Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten** enthalten. Darlehen und Forderungen werden bei Entstehung zu beizulegenden Zeitwerten und fortwährend zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Bei diesen Posten wird allen erkennbaren Einzelrisiken und dem allgemeinen, auf Erfahrungswerten gestützten Kreditrisiko durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.
- Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die dieser Kategorie entweder direkt zugeordnet wurden oder sich nicht in eine der drei anderen genannten Kategorien einordnen lassen. Ausgewiesen werden im VTG-Konzern hauptsächlich **Anteile an verbundenen Unternehmen**, die aufgrund ihrer Unwesentlichkeit nicht konsolidiert werden, sowie **Beteiligungen und Ausleihungen**. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern das Management nicht die Absicht hat, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden anfänglich zu ihrem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten (Anschaffungskosten) angesetzt und an darauffolgenden Bilanzstichtagen mit den beizulegenden Zeitwerten bilanziert, sofern der Marktwert verlässlich bestimmt werden kann. Für diesen Fall werden aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwertes resultierende unrealisierte Gewinne und Verluste unter Berücksichtigung der steuerlichen Auswirkungen in der Wertänderungsrücklage erfasst. Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden wegen der nicht verlässlichen Bestimmung des Fair value zu den fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind und der Konzern im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen hat. Zu jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob objektive Anhaltspunkte für eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes bzw. einer Gruppe finanzieller Vermögenswerte vorliegen.

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden zum Devisenkurs am Bilanzstichtag bilanziert. Die Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden, sofern sie im Zuge des normalen Leistungsprozesses anfallen, als Materialaufwand, sofern sie anderen Sachverhalten zuzuordnen sind, unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Die Bewertung der **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** erfolgt zu Anschaffungskosten. Als Bewertungsmethode für **gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens** wird grundsätzlich die Durchschnittsmethode angewandt.

Der **Finanzmittelbestand** umfasst alle flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten.

**Rückstellungen** werden für ungewisse Verpflichtungen gegenüber Dritten gebildet, deren Eintritt wahrscheinlich zu einer Vermögensbelastung führen wird. Sie werden unter Berücksichtigung aller daraus erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag angesetzt und nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet. Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IAS 19 nach dem

Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung von Gehältern und Renten bilanziert.

**Verbindlichkeiten** werden bei Entstehung zu beizulegenden Zeitwerten und fortwährend zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Die Bilanzierung und Bewertung der **latenten Steuern** folgt gemäß IAS 12 der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation gültigen Steuersatzes. Steuerliche Vorteile aus Verlustvorträgen werden angesetzt, sofern erwartet wird, dass diese Steuerersparnisse in Zukunft realisiert werden.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind **Annahmen** getroffen und **Schätzungen** verwandt worden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten ausgewirkt haben. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzernweitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Solche Abweichungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

**Änderungen des Ausweises** in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden bei den Beteiligungserträgen, der Zinskomponente des Altersversorgungsaufwandes sowie bei den Aufwendungen aus abgeführtem Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages vorgenommen. Beteiligungserträge und Erträge aus Gewinnabführungsverträgen werden nunmehr als sonstige betriebliche Erträge erfasst. Die Zinskomponente des Altersversorgungsaufwandes wird im Zinsergebnis ausgewiesen. Die Aufwendungen aus abgeführtem Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages gehen nicht mehr in den Jahresüberschuss ein.

In der Bilanz werden bei den Forderungen und Rückstellungen die Ansprüche bzw. Verpflichtungen aus effektiven und latenten Steuern erstmals gesondert gezeigt. Aktive und passive latente Steuern werden nunmehr ausschließlich den langfristigen Vermögenswerten und langfristigen Rückstellungen zugeordnet.

Die Ausweisänderungen in der Kapitalflussrechnung beinhalten die Auszahlungen aus abgeführtem Gewinn an das Mutterunternehmen. Überdies wurden die gezahlten Steuern gesondert gezeigt.

Die Änderungen des Ausweises in der Eigenkapitalveränderungsrechnung betreffen die Aufwendungen aus abgeführtem Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages. Diese werden nunmehr innerhalb der Ergebnisverwendung gezeigt.

Ferner wurde der Ausweis des Anteils anderer Gesellschafter am Eigenkapital einer Tochtergesellschaft, deren Eigenkapital negativ ist, in Übereinstimmung mit IAS 27 geändert.

Die Anpassung erfolgte rückwirkend zum 31. Dezember 2004, wobei der negative Anteil anderer Gesellschafter am Eigenkapital mit den Gewinnrücklagen des Konzerns verrechnet wurde. Für 2005 wurde das anteilige Ergebnis der anderen Gesellschafter der Tochtergesellschaft mit den sonstigen anteiligen Veränderungen am Eigenkapital der Tochtergesellschaft verrechnet und in die Gewinnrücklagen des Konzerns eingestellt.

Der Vorjahresausweis und die Vorjahreswerte innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalveränderungsrechnung wurden entsprechend angepasst.

Die Bewertungsmethoden blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Der **Vergleich mit dem Vorjahr** im Bezug auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist aufgrund der Veräußerung des Unternehmensbereiches Bulk- und Speziallogistik (UB II) zum 31. März 2004 beeinträchtigt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden für das Vorjahr wesentliche Gewinn- und Verlustrechnungspositionen des Konzerns ohne den Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik ermittelt:

	<b>2004</b>
	<b>UB I</b>
	<b>Tsd. €</b>
Umsatzerlöse .....	406.737
Materialaufwand .....	261.426
Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....	43.085
Konzernjahresüberschuss .....	34.647

## FINANZRISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT

Durch seine Geschäftstätigkeit ist der VTG-Konzern verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt. Grundlage für das Risikomanagement bilden Richtlinien und Vorschriften sowohl der TUI AG als auch der VTG AG, die bezüglich aller Finanztransaktionen die Entscheidungsgrundlagen, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten verbindlich festlegen. Nach dem Ausscheiden aus dem TUI-Konzern behalten die Richtlinien und Vorschriften der TUI AG bis auf weiteres ihre Gültigkeit.

- ***Ausfallrisiko (Kreditrisiko)***

Im Konzern besteht ein Forderungsmanagement, das ein effizientes Mahnwesen und die Absicherung der Forderungen durch Kreditrisiko-Versicherungsverträge umfasst. Das erkennbare Ausfallrisiko einzelner Forderungen deckt der Konzern durch entsprechende Wertberichtigungen ab.

Die Finanzmittel sind im Wesentlichen bei deutschen Großbanken angelegt. Ein signifikantes Ausfallrisiko besteht nicht.

- ***Liquiditätsrisiko***

Die VTG AG ist durch ein Cash-Pooling mit ihren Tochtergesellschaften verbunden und nimmt die zentrale Rolle als Bank für die Tochtergesellschaften ein.

Geldaufnahmen und -anlagen tätigen die Tochtergesellschaften ausschließlich bei der VTG AG, die die Refinanzierung bis zum 9. Dezember 2005 bei der TUI AG durchführte. Bis zu diesem Zeitpunkt war die VTG AG in das Cash-Pooling mit der TUI AG eingebunden. Die TUI AG übernahm grundsätzlich alle Finanztransaktionen für die Konzerngesellschaften und verantwortete das konzernweite finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Nach Ausscheiden aus dem TUI AG Konzern erfolgt die Refinanzierung des Konzerns nunmehr bei mehreren Hausbanken.

Für die Finanzierung zukünftiger Investitionen sowie des Working Capitals stehen dem Konzern neben den bei den Banken angelegten Mitteln ferner jederzeit abrufbare Investitions- und Betriebsmittelkredite zur Verfügung.

- ***Zinsänderungsrisiko***

Die bei Banken kurzfristig angelegten Gelder unterliegen lediglich marginalen Zinsschwankungen, so dass kein signifikantes Zinsrisiko besteht. Aufgrund der für den Konzern untergeordneten Bedeutung der übrigen verzinslichen Vermögenswerte und Schulden ist das Zinsänderungsrisiko für den VTG-Konzern nicht bedeutsam.

- ***Kursänderungsrisiko***

Im VTG-Konzern besteht ein Währungsrisiko aufgrund von Änderungen von USD- und CHF-Wechselkursen.

Die Absicherung gegen Währungsrisiken erfolgt zunächst durch die Aufrechnung von Deviseneinnahmen und -ausgaben derselben Währung mit gleicher Fristigkeit (Netting). Die danach verbleibenden Risiken wurden bis Mitte Dezember 2005 überwiegend über den Abschluss von Devisentermingeschäften mit der TUI AG kursgesichert, die durch entsprechend bilanzierte oder künftige Grundgeschäfte unterlegt sind. Nach Ausscheiden aus dem TUI AG Konzern erfolgen die Abschlüsse von Devisentermingeschäften mit Banken. Der Abschluss der Geschäfte erfolgte zu Marktbedingungen.

Zum 31. Dezember 2005 bestanden 3 Devisentermingeschäfte mit einem Gesamtvolumen von 900 TUSD bzw. 5.300 TCHF. Die Auswirkungen aus Bewertungsunterschieden aus Sicherungskurs und Stichtagskurs werden erfolgsneutral in der Wertänderungsrücklage ausgewiesen.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Umsatz des Konzerns nach Regionen und Aktivitäten

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Deutschland . . . . .	221.318	298.351
Europa (ohne Deutschland) . . . . .	190.403	210.539
Amerika . . . . .	15.710	21.382
Übrige Regionen . . . . .	<u>7.801</u>	<u>12.035</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>435.232</u></b>	<b><u>542.307</u></b>
	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Waggonvermietung . . . . .	141.956	145.463
Eisenbahnspedition . . . . .	150.358	111.174
Tankcontainer . . . . .	107.031	114.682
Stückgutwagen . . . . .	35.887	35.383
UB II (Bulk- und Speziallogistik) [bis 31.03.2004] . . . . .	<u>0</u>	<u>135.605</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>435.232</u></b>	<b><u>542.307</u></b>

### (2) Sonstige betriebliche Erträge

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Erstattung der TUI Beteiligungs GmbH (im Vorjahr Erstattung der TUI AG) im Zusammenhang mit dem UB II-Verkauf . . . . .	42.408	50.000
Weiterberechnete Dienstleistungen . . . . .	3.643	7.729
Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen . . . . .	2.063	3.294
Erträge aus Beteiligungen . . . . .	1.464	1.438
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen . . . . .	61	81
Erträge aus dem Ausgleich für Buchverluste im Zusammenhang mit dem UB II-Verkauf . . . . .	0	48.072
Übrige Erträge . . . . .	<u>7.495</u>	<u>8.199</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>57.134</u></b>	<b><u>118.813</u></b>

### (3) Materialaufwand

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe . . . . .	948	21.858
Aufwendungen für bezogene Leistungen . . . . .	<u>278.715</u>	<u>329.268</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>279.663</u></b>	<b><u>351.126</u></b>

### (4) Personalaufwand

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Löhne und Gehälter . . . . .	27.162	53.043
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung . . . . .	6.016	11.670
davon für Altersversorgung . . . . .	<u>(4.672)</u>	<u>(5.500)</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>33.178</u></b>	<b><u>64.713</u></b>



Die Aufwendungen für Altersversorgung enthalten unter anderem den Aufwand für leistungsorientierte Versorgungszusagen. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Die Darstellung der Pensionszusagen erfolgt detailliert unter Textziffer (20).

**(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Reparaturen und Betriebsmittelbedarf .....	44.947	48.705
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des UB II .....	42.408	0
Vertriebsaufwand .....	11.047	11.113
Mieten / Pachten .....	4.728	6.030
EDV-Kosten .....	3.381	3.096
Versicherungen .....	2.152	3.726
Sonstige Steuern .....	580	1.254
Geld- und Finanzverkehr / Kursverluste .....	337	2.265
Verluste aus dem Abgang des UB II .....	0	23.311
Übrige .....	<u>16.556</u>	<u>29.914</u>
<b>Gesamt .....</b>	<b><u>126.136</u></b>	<b><u>129.414</u></b>

**(6) Finanzergebnis (netto)**

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens .....	12	26
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge .....	1.451	1.900
davon aus verbundenen Unternehmen .....	(1.265)	(906)
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen .....	-6.431	-9.765
davon an verbundene Unternehmen .....	(-110)	(-1.486)
davon für Pensionen .....	(-1.299)	(-954)
<b>Zinsergebnis .....</b>	<b>-4.968</b>	<b>-7.839</b>
<b>Abschreibungen auf Finanzanlagen .....</b>	<b>0</b>	<b>-1.856</b>
<b>Ergebnis aus der Wertänderung von derivativen Finanzinstrumenten .....</b>	<b>0</b>	<b>-77</b>
<b>Gesamt .....</b>	<b><u>-4.968</u></b>	<b><u>-9.772</u></b>

**(7) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....	5.222	2.796
Latenter Steueraufwand .....	<u>2.103</u>	<u>6.820</u>
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....</b>	<b><u>7.325</u></b>	<b><u>9.616</u></b>

Die latenten Steuern wurden anhand der länderspezifischen Steuersätze ermittelt (39 % für Inland; Ausland von 30 % bis 35 %).

Latente Steueransprüche für steuerliche Verlustvorträge werden in dem Umfang bilanziert, indem es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen, gegen die die steuerlichen Verlustvorträge verrechnet werden können.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten entfallen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	31.12.2005		31.12.2004	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
	Tsd. €			
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen .....	1	71.240	32	69.534
Finanzanlagen .....	0	-1.693	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände .....	0	2.281	0	0
Pensionsrückstellungen .....	0	-1.525	0	-1.342
Übrige Rückstellungen .....	0	415	0	524
Verbindlichkeiten .....	0	-29.586	0	-30.320
Sonstige Posten .....	0	-3.112	0	-2.133
<b>Gesamt</b> .....	<b>1</b>	<b>38.020</b>	<b>32</b>	<b>36.263</b>

Latente Steuerersparnisse wurden in Höhe von 3.141 Tsd. € (Vorjahr 2.375 Tsd. €) mit den Rückstellungen für latente Steuern verrechnet. Nicht aktiviert wurden Steuerersparnisse in Höhe von 5.118 Tsd. € (Vorjahr 5.185 Tsd. €), da die Nutzung der zu Grunde liegenden Verlustvorträge nicht wahrscheinlich ist.

Aufgrund des seit dem 1. Januar 2001 einheitlich auf 25 % reduzierten Körperschaftsteuersatzes für einbehaltene und ausgeschüttete Gewinne errechnet sich für inländische Gesellschaften ein durchschnittlicher Steuersatz in Höhe von 39 %, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz, dem Solidaritätszuschlag und der Gewerbesteuer ergibt. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern geltenden Gesetzen und Verordnungen.

Der tatsächliche Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 7.325 Tsd. € (Vorjahr 9.616 Tsd. €) ist um 420 Tsd. € höher (Vorjahr 17.140 Tsd. € niedriger) als der erwartete Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 6.905 Tsd. € (Vorjahr 26.756 Tsd. €), der sich bei Anwendung des inländischen Ertragsteuersatzes auf das Jahresergebnis des Konzerns vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergeben würde.

	2005	2004
	Tsd. €	
<b>Konzernjahresüberschuss vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und Gewinnabführung</b> .....	<b>17.704</b>	<b>68.604</b>
Erwarteter Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Steuersatz der VTG AG) .....	6.905	26.756
Steuereffekt der nicht abzugsfähigen Aufwendungen und steuerfreien Erträge .....	2.479	2.058
Steuereffekt aus nicht mit Steuerumlagen belastetem Ertrag .....	0	-19.500
Steuereffekt aus nicht bilanzierten Verlustvorträgen .....	72	4.786
Periodenfremder Steueraufwand/-ertrag .....	34	-233
Sonstige Abweichungen .....	-2.165	-4.251
<b>Tatsächlicher Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b>7.325</b>	<b>9.616</b>
<b>Steuerbelastung in %</b> .....	<b>41,37</b>	<b>14,02</b>

Der Unterschied im Vorjahr aus der Differenz der tatsächlichen Steuersätze zum inländischen Steuertarif (39 %) beruht im Wesentlichen auf nicht mit Steuerumlagen belasteten Erträgen.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens für die Berichtsperiode und das Vorjahr ist im Anlagenspiegel auf den Seiten 35 bis 38 (F-118 und F-119) dargestellt.

#### (8) Geschäfts- oder Firmenwerte

Die Geschäfts- oder Firmenwerte von insgesamt 3.052 Tsd. € entfallen mit 2.854 Tsd. € auf die Aktivität Tankcontainer, mit 120 Tsd. € auf die Aktivität Waggonvermietung und mit 78 Tsd. € auf die Aktivität Eisenbahnspedition.

#### (9) Sachanlagen

Im Rahmen von **Finanzierungsleasing** sind zum Abschlussstichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von 82.838 Tsd. € (Vorjahr 82.367 Tsd. €) bilanziert. Die geleaste Vermögenswerte werden unter Wagenpark mit 74.198 Tsd. € (Vorjahr 82.109 Tsd. €) sowie Container mit 8.640 Tsd. € (Vorjahr 258 Tsd. €) ausgewiesen.

Der Nettobuchwert der im Rahmen von Finanzierungsleasing aktivierten Sachanlagen ermittelt sich wie folgt:

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>
	Tsd. €	
Aktivierete Leasingobjekte aus Finanzierungsleasing		
Anschaffungskosten . . . . .	144.784	136.718
Kumulierte Abschreibungen . . . . .	<u>61.946</u>	<u>54.351</u>
<b>Nettobuchwert</b> . . . . .	<u><b>82.838</b></u>	<u><b>82.367</b></u>

#### (10) Anteile an assoziierten Unternehmen

Für das nach der Equity-Methode bewertete assoziierte Unternehmen Waggon Holding AG sind unter den Zu- und Abgängen auch anteilige erfolgswirksame Eigenkapitalveränderungen ausgewiesen.

#### (11) Sonstige Finanzanlagen

Bei den sonstigen Finanzanlagen im VTG-Konzern handelt es sich zum überwiegenden Teil um Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen und um Beteiligungen.

#### (12) Vorräte

Die Vorräte im Höhe von 5.659 Tsd. € (Vorjahr 7.378 Tsd. €) beinhalten ausschließlich Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe. Bei den Vorräten sind individuelle Bewertungsabschläge von 207 Tsd. € vorgenommen worden.

#### (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind — wie im Vorjahr — sämtlich innerhalb eines Jahres fällig.

Es wurden Wertabschläge in Höhe von 452 Tsd. € (Vorjahr 1.545 Tsd. €) für alle erkennbaren Einzelrisiken vorgenommen.

#### (14) Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2005		31.12.2004	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Tsd. €			
Sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen . . . . .	47.326	0	73.980	0
Ansprüche aus Erstattung sonstiger Steuern . . . . .	8.084	17	8.648	53
Übrige Vermögenswerte . . . . .	14.687	861	21.009	981
Rechnungsabgrenzungsposten . . . . .	<u>4.774</u>	<u>3.600</u>	<u>301</u>	<u>0</u>
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b><u>74.871</u></b>	<b><u>4.478</u></b>	<b><u>103.938</u></b>	<b><u>1.034</u></b>

Die sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen gegen die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH in Höhe von 36.489 Tsd. € (Vorjahr 857 Tsd. €), gegen Gesellschaften des CE Waggon 1-Konzerns in Höhe von 9.054 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) sowie gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen in Höhe von 1.783 Tsd. € (Vorjahr 685 Tsd. €).

#### (15) Finanzmittel

	31.12.2005	31.12.2004
	Tsd. €	
Guthaben bei Kreditinstituten . . . . .	34.184	7.972
Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Schecks . . . . .	<u>48</u>	<u>33</u>
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b><u>34.232</u></b>	<b><u>8.005</u></b>

#### *Eigenkapital*

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung auf Seite 4 (F-96) dargestellt.

#### (16) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt am Bilanzstichtag 54.340.000,00 € und ist unverändert in 20.900.000 Stückaktien eingeteilt. Die Aktien mit einem rechnerischen Wert von 2,60 € lauten auf den Inhaber.

Die CE Waggon 1 GmbH, Hannover, hält am 31.12.2005 mittelbar über die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, 100 % des gezeichneten Kapitals der VTG AG.

Der Vorstand der VTG AG ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 1. Juni 2006 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer Inhaberstückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 27.000.000,00 € zu erhöhen.

#### (17) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält nur Einstellungen aus Aufgeldern aus der Ausgabe von Aktien.

#### (18) Gewinnrücklagen

Es handelt sich ausschließlich um andere Gewinnrücklagen. Sie enthalten Einstellungen bzw. Entnahmen aus den Ergebnissen des Geschäftsjahres und früherer Jahre, Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen sowie der Verrechnung aktiver und passiver Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung und Equity-Bewertung von bis zum 30. September 1995 erworbenen Tochterunternehmen. Ferner wurden erfolgsneutrale Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung neuer IAS oder IFRS in die Gewinnrücklagen eingestellt bzw. mit diesen verrechnet.

Vom Konzernjahresüberschuss in Höhe von 10.379 Tsd. € (Vorjahr 58.988 Tsd. €) entfallen 9.056 Tsd. € (Vorjahr 60.826 Tsd. €) auf die Aktionäre der VTG AG.

Auf der Grundlage des am 23. November 2005 zwischen der VTG AG und der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH geschlossenen Gewinnabführungsvertrages wird der handelsrechtlich ausgewiesene Gewinn der VTG AG im Geschäftsjahr 2005 von 2.414 Tsd. € an die VTG Vereinigte Tanklager und

Transportmittel GmbH abgeführt. Der übersteigende, auf die Aktionäre der VTG AG entfallende Betrag von 6.642 Tsd. € wird in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Im Vorjahr wurde ein Gewinn von 40.430 Tsd. € an die TUI Beteiligungs GmbH abgeführt und ein Betrag von 20.396 Tsd. € in die Gewinnrücklagen eingestellt. Der Gewinnabführungsvertrag zwischen der VTG AG und der TUI Beteiligungs GmbH vom 19. November 2002 wurde zum 31. Dezember 2004 aufgelöst.

#### (19) Wertänderungsrücklage

Die Wertänderungsrücklage beinhaltet zum Bilanzstichtag Bewertungsunterschiede aus Devisentermingeschäften ohne Berücksichtigung von latenten Steuern. Es handelt sich um Cash-Flow-Hedges.

#### (20) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung von Mitarbeitern bestehen sowohl beitrags- als auch leistungsorientierte Versorgungszusagen. Die Versorgungszusagen sind dabei abhängig von den rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des jeweiligen Landes und basieren in der Regel auf Beschäftigungsdauer und — entgelt der Mitarbeiter. Während beitragsorientierte Zusagen grundsätzlich über Versorgungsträger finanziert werden, gibt es bei leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen Systeme, die im Wege der Bildung von Rückstellungen oder durch die Anlage von Finanzmitteln außerhalb des Unternehmens (in sog. Fonds) finanziert werden.

Bei den beitragsorientierten Altersversorgungssystemen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger und private Versorgungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen werden als Aufwand der Periode erfasst und betragen 2005 4.018 Tsd. € (Vorjahr 3.933 Tsd. €). Hierin sind auch die Zahlungen an die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder erfasst.

Alle übrigen Altersversorgungssysteme sind leistungsorientiert (Defined Benefit Plans). Der Aufwand aus leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Laufender Dienstzeitaufwand . . . . .	389	205
Zinsaufwand . . . . .	1.299	954
Amortisation versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste . . . . .	259	692
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand . . . . .	<u>6</u>	<u>670</u>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>1.953</u></b>	<b><u>2.521</u></b>

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Bildung von Rückstellungen erfolgt dabei ausschließlich für leistungsorientierte Versorgungszusagen, bei denen das Unternehmen den Arbeitnehmern einen bestimmten Versorgungsumfang garantiert. Die Pensionsrückstellungen entfallen nahezu ausschließlich auf Versorgungszusagen deutscher Gesellschaften.

Grundlage für die Bewertung der Versorgungsverpflichtungen sind jährliche versicherungsmathematische Berechnungen und Annahmen. Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen werden unter Berücksichtigung erwarteter zukünftiger Entgelt- und Rentenleistungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Der Anpassungsbetrag aufgrund nicht realisierter versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste wird ergebnismäßig mit den Versorgungsverpflichtungen verrechnet.

Wesentliche angewandte versicherungsmathematische Prämissen:

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	% p.a.	
Rechnungszins . . . . .	4,25%	4,75%
Gehaltstrend . . . . .	1,5%-2,0%	1,33%-2,5%
Rententrend . . . . .	1,0%-1,5%	1,0%-1,33%
Fluktuationsrate . . . . .	2,0%	2,0%

Diese Annahmen beziehen sich auf die in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter, für die der überwiegende Teil der Pensionsverpflichtungen besteht. Bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern werden abweichende länderspezifische Annahmen zugrunde gelegt.

Überleitung von Anwartschaftsbarwerten zu bilanzierten Rückstellungen für Pensionszusagen:

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2004</u>
	Tsd. €	
Nettoanwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen .....	28.936	28.276
Nicht realisierte versicherungsmathematische Gewinne/Verluste .....	-3.249	-2.630
<b>Bilanzierte Pensionsrückstellungen .....</b>	<b><u>25.687</u></b>	<b><u>25.646</u></b>

Die Entwicklung der Pensionsrückstellungen im Geschäftsjahr ergibt sich wie folgt:

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
	Tsd. €	
Stand Periodenbeginn .....	25.646	40.055
Zuführungen .....	1.856	2.563
Geleistete Pensionszahlungen .....	-1.880	-2.058
Übertragungen und Umbuchungen (im Vorjahr Abgänge aus dem Konsolidierungskreis) ..	65	-14.914
<b>Pensionsrückstellungen Periodenende .....</b>	<b><u>25.687</u></b>	<b><u>25.646</u></b>

Die zum Bilanzstichtag noch nicht ergebniswirksamen Unterschiedsbeträge werden ratierlich über die Restdienstzeit der aktiven Belegschaft als Aufwand erfasst.

#### (21) Ertragsteuerrückstellungen

	<u>Anfangs-</u> <u>bestand</u> <u>01.01.2005</u>	<u>Konsolidierungs-</u> <u>bedingte</u> <u>Änderungen</u>	<u>Währungs-</u> <u>differenz</u>	<u>Ver-</u> <u>brauch</u>	<u>Auf-</u> <u>lösung</u>	<u>Zu-</u> <u>führung</u>	<u>End-</u> <u>bestand</u> <u>31.12.2005</u>
	Tsd. €						
Rückstellungen für effektive Ertragsteuern ...	8.495	347	5	1.715	2	299	7.429
Rückstellungen für latente Steuern .....	<u>36.263</u>	<u>-317</u>	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>38</u>	<u>2.110</u>	<u>38.020</u>
<b>Ertragsteuerrückstellungen .....</b>	<b><u>44.758</u></b>	<b><u>30</u></b>	<b><u>7</u></b>	<b><u>1.715</u></b>	<b><u>40</u></b>	<b><u>2.409</u></b>	<b><u>45.449</u></b>

Die Rückstellungen für effektive Ertragsteuern haben sämtlich — wie im Vorjahr — eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Die Rückstellungen für latente Steuern haben — wie im Vorjahr — eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

#### (22) Sonstige Rückstellungen

	<u>Anfangs-</u> <u>bestand</u> <u>01.01.2005</u>	<u>Konsolidierungs-</u> <u>bedingte</u> <u>Änderungen</u>	<u>Um-</u> <u>buchung</u>	<u>Ver-</u> <u>brauch</u>	<u>Auf-</u> <u>lösung</u>	<u>Zu-</u> <u>führung</u>	<u>End-</u> <u>bestand</u> <u>31.12.2005</u>
	Tsd. €						
Rückstellungen für Personalkosten .....	10.564	0	22	3.923	60	3.874	10.477
Rückstellungen für betriebstypische Risiken .....	1.125	0	0	520	0	1.738	2.343
Übrige Rückstellungen .....	<u>10.667</u>	<u>68</u>	<u>0</u>	<u>4.080</u>	<u>8</u>	<u>4.341</u>	<u>10.988</u>
<b>Sonstige Rückstellungen .....</b>	<b><u>22.356</u></b>	<b><u>68</u></b>	<b><u>22</u></b>	<b><u>8.523</u></b>	<b><u>68</u></b>	<b><u>9.953</u></b>	<b><u>23.808</u></b>

Von den sonstigen Rückstellungen hatten 6.208 Tsd. € (Vorjahr 4.709 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Die Rückstellungen für Personalkosten enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für Sozialpläne, aus Altersteilzeitregelungen sowie aus ausstehendem Urlaub und für Jahresabschlussvergütungen. Die Rückstellungen für betriebstypische Risiken betreffen die VTG France.



In den übrigen Rückstellungen sind u.a. Rückstellungen für Instandsetzungsverpflichtungen für Mineralölwagen, Rückstellungen für Rabatte und Preisnachlässe sowie Rückstellungen für Prüfungs- und Beratungskosten enthalten.

### (23) Verbindlichkeiten

	31.12.2005		31.12.2004	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Tsd. €				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten . . . . .	342	0	260	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen . . . . .	74.663	60.587	76.545	65.336
Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	257	0	185	0
Finanzschulden gegenüber Beteiligungsunternehmen . . . . .	0	0	640	0
Sonstige Finanzschulden . . . . .	1.034	0	0	0
<b>Finanzschulden</b> . . . . .	<b>76.296</b>	<b>60.587</b>	<b>77.630</b>	<b>65.336</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
gegenüber fremden Dritten . . . . .	70.359	0	65.593	0
gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	289	0	76	0
gegenüber Beteiligungsunternehmen . . . . .	483	0	710	0
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b> . . . . .	<b>71.131</b>	<b>0</b>	<b>66.379</b>	<b>0</b>
Sonstige Verbindlichkeiten				
gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	17.264	0	39.098	0
übrige Verbindlichkeiten . . . . .	8.365	86	8.328	89
davon aus Steuern . . . . .	1.499	0	1.397	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit . . . . .	1.044	0	1.079	0
davon gegenüber Mitarbeitern . . . . .	167	86	163	89
davon übrige Verbindlichkeiten . . . . .	5.655	0	5.689	0
Rechnungsabgrenzungsposten . . . . .	754	611	53	0
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b> . . . . .	<b>26.383</b>	<b>697</b>	<b>47.479</b>	<b>89</b>
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b>173.810</b>	<b>61.284</b>	<b>191.488</b>	<b>65.425</b>

Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Gesellschaften des CE Waggon 1-Konzerns in Höhe von 17.264 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) und Gesellschaften des TUI-Konzerns in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr 39.098 Tsd. €).

Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren bestehen in Höhe von 24.661 Tsd. € (Vorjahr 26.490 Tsd. €) und betreffen die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen.

Überleitung der zukünftigen Leasingzahlungen zu den Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen:

	Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Tsd. €				
Zukünftig zu leistende Leasingzahlungen . . . . .	92.347	17.961	45.695	28.691
Zinsanteil . . . . .	17.684	3.885	9.769	4.030
<b>Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen</b> . . . . .	<b>74.663</b>	<b>14.076</b>	<b>35.926</b>	<b>24.661</b>

Die abgeschlossenen Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 12 Jahren.

Es sind keine Verbindlichkeiten durch Grundpfandrechte, Sicherungsübereignungen oder ähnliche Rechte besichert.

## (24) Haftungsverhältnisse

Die VTG AG sowie drei ihrer Tochtergesellschaften haben gegenüber der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, London, die Rückzahlung der von den Unternehmen des CE Waggons 1-Konzerns aufgenommenen Kredite von 475,6 Mio. € garantiert.

Ferner haben sich die VTG AG und die VTG France S.A.S. zur Besicherung dieser Kredite verpflichtet, ihre deutschen bzw. französischen Bankkonten zu verpfänden sowie ihre in Deutschland bzw. in Frankreich registrierten Waggons im Buchwert von 106,8 Mio. € zur Sicherheit zu übereignen. Die VTG AG hat sich darüber hinaus verpflichtet, ihre Forderungen zur Sicherheit abzutreten. Außerdem hat die VTG Rail UK Ltd. ihr gesamtes Vermögen zur Sicherheit übertragen.

## (25) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	31.12.2005				31.12.2004	
	bis 1 Jahr	über 1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	Gesamt	über 1 Jahr
	Tsd. €					
Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen .....	36.215	90.262	39.185	165.662	198.139	152.055
Bestellobligo .....	10.394	5.723	0	16.117	7.411	0
<b>Gesamt</b> .....	<b>46.609</b>	<b>95.985</b>	<b>39.185</b>	<b>181.779</b>	<b>205.550</b>	<b>152.055</b>

Bei den Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen handelt es sich ausschließlich um solche Mietverträge, bei denen die Unternehmen des VTG-Konzerns nach den Vorschriften des IASB nicht wirtschaftliche Eigentümer der gemieteten Vermögensgegenstände sind. Die unter diesem Posten ausgewiesenen Operating Lease-Verträge haben eine Laufzeit von 9 Jahren und beinhalten Kaufoptionen am Ende der Laufzeit.

## (26) Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung des VTG-Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2005 sowie für das Vorjahr die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzu- und -abflüssen aus der laufenden Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit aus.

Auswirkungen infolge der Veränderungen des Konsolidierungskreises werden dabei jeweils gesondert berücksichtigt bzw. wurden eliminiert.

Der Posten **Veränderung der Finanzforderungen** betrifft den Rückfluss von Geldanlagen bei verbundenen Unternehmen.

## (27) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2005	2004
Angestellte .....	462	686
Gewerbliche Mitarbeiter .....	10	359
Auszubildende .....	30	55
<b>Gesamt</b> .....	<b>502</b>	<b>1.100</b>
davon im Ausland .....	101	218

Die Mitarbeiterzahlen des Vorjahres beinhalten im 1. Quartal 2004 auch die Mitarbeiter, die dem UB II zuzurechnen waren.

## (28) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Gemäß Verschmelzungsverträgen vom 23. Februar 2006 wurden die CE Waggons 3 GmbH und die CE Waggons 4 GmbH (beide Hannover) mit Wirkung zum 1. Juli 2005 auf die VTG AG verschmolzen.

Die VTG AG hat der CE Waggons 2 als alleinige Gesellschafterin der CE Waggons 3 und CE Waggons 4 als Gegenleistung für die Übertragung des Vermögens Gesellschaftsrechte an der VTG AG in Höhe von jeweils 200 Stückaktien von nominell 2,60 € gewährt. Zu diesem Zweck wurde das Grundkapital um 1.040,00 € auf 54.341.040,00 € erhöht und die Satzung entsprechend geändert.

Aufgrund der Verschmelzungen wird sich der Konsolidierungskreis erweitern und das operative Ergebnis im Konzern verbessern.

## **(29) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die VTG AG unmittelbar oder mittelbar in Ausübung der normalen Geschäftstätigkeit mit verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen in Beziehung.

Die CE Waggon 1 GmbH hält mittelbar über die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH eine Mehrheit der Stimmrechtsanteile der VTG AG und erfüllt die formale Voraussetzung für ein nahe stehendes Unternehmen gemäß IAS 24. Mit der CE Waggon 1 GmbH und ihren verbundenen Tochterunternehmen bestanden zum Bilanzstichtag Forderungen und Verbindlichkeiten, wie sie im Anhang genannt sind (siehe Textziffern 14 und 23).

Bis Mitte Dezember 2005 war der VTG-Konzern in das Cash-Pooling der TUI AG eingebunden.

Die wesentlichen erfolgswirksamen Geschäftsvorfälle mit nahe stehenden Unternehmen betreffen die Erstattung der TUI Beteiligungs GmbH in Höhe von 42.408 Tsd. € im Zusammenhang mit dem UB II-Verkauf (siehe Textziffer 2), den an die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH abgeführte Gewinn von 2.414 Tsd. € (Textziffer 18) sowie Steuerumlagen mit der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH von 3.603 Tsd. €. Aus der Verzinsung von Forderungen und Verbindlichkeiten mit der TUI AG resultieren Zinserträge von 1.106 Tsd. € und Zinsaufwendungen von 66 Tsd. €. Alle übrigen Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen sind unwesentlich. Alle Geschäfte wurden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 226 Tsd. € und die des Vorstands 875 Tsd. €. Für Vorstandsmitglieder sind Pensionsrückstellungen zum Bilanzstichtag in Höhe von 787 Tsd. € angesetzt. Die Rückstellungen für die übrigen Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen betragen am Bilanzstichtag 437 Tsd. €.

Für die Pensionsverpflichtungen der VTG AG gegenüber ehemaligen Mitgliedern des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 4.133 Tsd. € zurückgestellt. Die Bezüge für frühere Vorstandsmitglieder betragen 325 Tsd. €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes der VTG AG sind gesondert angegeben.

Hamburg, 27. März 2006

Der Vorstand

Dr. Fischer

Hüllen

Dr. Kleeberg

## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

„Wir haben den von der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang — sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, 27. März 2006

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Brandt  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Wolf  
Wirtschaftsprüfer

## Mitglieder des Aufsichtsrats

**Dr. Wilhelm Scheider**, London

Consultant

*Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats ab dem 10.01.2006*

**Michael Behrendt**, Hamburg

Assessor

Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

*Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats bis zum 09.01.2006*

**Gerd Steinbock**, Hamburg

Leiter Personal

VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

*Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats*

**Adolf Adrion**, Hamburg

Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 09.01.2006*

**Heribert Becker**, Mülheim

Dipl.-Volkswirt

ehem. Vorsitzender des Vorstandes der VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg

**Carola Bernhard**, Hamburg

Kaufmännische Angestellte

Vorsitzende des Betriebsrates der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

**Jean-Claude Cabre**, Boulogne/Frankreich

Management and Strategy Consultant

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 10.01.2006*

**Rüdiger Dau**, Hamburg

ehem. Leiter Personal der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 15.12.2005*

**Joachim Eilert**, Hamburg

ehem. Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 16.12.2005*

**Jan Eulen**, Hamburg

Stellvertretender Bezirksleiter der Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie, Hamburg

**Dr. rer. pol. Klaus-Jürgen Juhnke**, Hamburg

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg

**Stefan Lohmeyer**, Hamburg

Leiter Recht und Versicherungen

VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 16.12.2005*

**Dr. Bernd Malmström**, Berlin

Rechtsanwalt

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 10.01.2006*

**Hansgeorg Martius**, Hamburg

Vorstand der Schutzvereinigung der Kleinaktionäre e.V., Frankfurt

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 09.01.2006*

**Dr. Christian Olearius**, Hamburg

Bankier

M.M. Warburg & CO Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 10.01.2006*

**Manfred Rosenberg**, Berlin

Gewerkschaftssekretär

ver.di — Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft — Bundesvorstand, Berlin

**Heidi Winger**, Hamburg  
Kaufmännische Angestellte  
VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg

**Mitglieder des Vorstands**

**Dr. rer. pol. Heiko Fischer**, Hamburg  
MBA  
*Vorsitzender des Vorstands*

**Jürgen Hüllen**, Hamburg  
Dipl.-Kaufmann

**Dr. rer. pol. Kai Kleeberg**, Hamburg  
Dipl.-Kaufmann



## Entwicklung des Anlagevermögens 2005

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Wertminderungen und Abschreibungen				Buchwerte							
	Vortrag zum 01.01.2005	Konsolidierungs- bedingte Änderungen	Währungs- angleichung	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2005	Vortrag zum 01.01.2005	Konsolidierungs- bedingte Änderungen	Währungs- angleichung	Wertminderung/ Abschreibung des Geschäftsjahres	Abgänge	Stand 31.12.2005	- in Tsd. € -		
														31.12.2005	31.12.2004	
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>																
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten .....	6.137	5	0	168	37	0	6.273	5.648	5	0	366	37	5.982	291	489	
Geschäfts- oder Firmenwerte .....	4.158	0	0	2.974	0	0	7.132	4.080 <sup>*)</sup>	0	0	0	0	4.080	3.052	78	
Geldstete Anzahlungen	0	0	0	65	0	0	65	0	0	0	0	0	0	65	0	
	<b>10.295</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>3.207</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>13.470</b>	<b>9.728</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>366</b>	<b>37</b>	<b>10.062</b>	<b>3.408</b>	<b>567</b>	
<b>Sachanlagen</b>																
Wagenpark .....	693.548	0	-78	26.929	13.306	3.236	710.329	405.539	0	-63	27.946	12.466	420.956	289.373	288.009	
Container und Chassis	21.560	18.448	0	470	866	0	39.612	18.598	8.396	0	2.394	806	28.582	11.030	2.962	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken .....	712	0	0	0	0	0	712	437	0	0	26	0	463	249	275	
Technische Anlagen und Maschinen .....	2.283	0	0	0	0	0	2.283	1.993	0	0	225	0	2.218	65	290	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.646	15	3	847	332	0	11.179	8.409	15	1	906	311	9.020	2.159	2.237	
Geldstete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.236	0	0	4.391	0	-3.236	4.391	0	0	0	0	0	0	4.391	3.236	
	<b>731.985</b>	<b>18.463</b>	<b>-75</b>	<b>32.637</b>	<b>14.504</b>	<b>0</b>	<b>768.506</b>	<b>434.976</b>	<b>8.411</b>	<b>-62</b>	<b>31.497</b>	<b>13.583</b>	<b>461.239</b>	<b>307.267</b>	<b>297.009</b>	
<b>Finanzanlagen</b>																
Anteile an verbundenen Unternehmen .....	3.938	0	0	0	1.604	0	2.334	1.779	0	0	0	1.500	279	2.055	2.159	
Anteile an assoziierten Unternehmen .....	1.548	0	0	307	0	0	1.855	0	0	0	0	0	0	1.855	1.548	
Übrige Beteiligungen ..	3.091	-2.599	0	1.000	83	0	1.409	77	0	0	0	76	1	1.408	3.014	
Wertpapiere des Anlagevermögens ...	285	0	0	23	0	0	308	18	0	0	0	0	18	290	267	
Sonstige Ausleihungen	260	0	0	24	81	0	203	174	0	0	0	51	123	80	86	
	<b>9.122</b>	<b>-2.599</b>	<b>0</b>	<b>1.354</b>	<b>1.768</b>	<b>0</b>	<b>6.109</b>	<b>2.048</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.627</b>	<b>421</b>	<b>5.688</b>	<b>7.074</b>	
<b>Anlagevermögen .....</b>	<b>751.402</b>	<b>15.869</b>	<b>-75</b>	<b>37.198</b>	<b>16.309</b>	<b>0</b>	<b>788.085</b>	<b>446.752</b>	<b>8.416</b>	<b>-62</b>	<b>31.863</b>	<b>15.247</b>	<b>471.722</b>	<b>316.363</b>	<b>304.650</b>	

\*) Die Vorräte der Anschaffungskosten sowie der Wertminderungen und Abschreibungen wurden um TEUR 418 angepasst. Die Anpassung hat keine Auswirkungen auf den Restbuchwert.



## Anteilsbesitzliste

### AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DES VTG-KONZERNS ZUM 31. DEZEMBER 2005

#### IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT EINBEZOGENE TOCHTERUNTERNEHMEN MIT SITZ IM INLAND

Lfd. Nummer	Gesellschaft	Sitz	Land	Anteil in %	Beteiligung gehalten über Nr.	Währung	Eigenkapital in TWE	Jahresergebnis in TWE
1.	VTG Aktiengesellschaft . . .	Hamburg						
2.	Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition . . . . .	Hamburg		74,90	1	€	3.084	2.084
3.	VOTG Tanktainer GmbH	Hamburg		58,35	1	€	-5.014	1.717

#### IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT EINBEZOGENE TOCHTERUNTERNEHMEN MIT SITZ IM AUSLAND

4.	TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H.	Wien	Österreich	75	2	€	404	215
5.	VTG Rail España S.L. . . . .	Madrid	Spanien	100	1	€	176	52
6.	VTG Rail UK Ltd. . . . .	Worcester	Großbritannien	100	1	GBP	200	65
7.	VTG Schweiz AG . . . . .	Basel	Schweiz	100	1	CHF	5.024	148
8.	VTG Austria Ges.m.b.H.	Wien	Österreich	100	1	€	1.676	532
9.	VTG France S.A.S. . . . .	Paris	Frankreich	100	1	€	6.188	-6.125

#### IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT NICHT EINBEZOGENE UNTERNEHMEN MIT SITZ IM AUSLAND

Lfd. Nummer	Gesellschaft	Sitz	Land	Anteil in %	Beteiligung gehalten über Nr.	Währung	Eigenkapital in TWE	Jahresergebnis in TWE
10.	Transpetrol sp.z o.o. . . . .	Kattowitz	Polen	100	2	PLN	1.223	634 <sup>2)</sup>
11.	VTG Italia S.r.l. . . . .	Mailand	Italien	99	1+7	€	702	1 <sup>2)</sup>
12.	VTG Benelux B.V . . . . .	Rotterdam	Niederlande	100	1	€	621	340
13.	VOTG Finland Oy . . . . .	Helsinki	Finnland	100	3	€	225	101 <sup>2)</sup>
14.	VOTG North America Inc. . . . .	West Chester	USA	100	3	USD	215	165 <sup>2)</sup>
15.	VOTG Tanktainer Asia Pte. Ltd. . . . .	Singapur	Singapur	100	3	USD	135	120 <sup>2)</sup>
16.	Transpetrol Italia S.p.A. . .	Genua	Italien	92	2	€	191	-77 <sup>2)</sup>

1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jeweiligen Muttergesellschaft

2) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE vom 31.12.2004

3) Eigenkapital und Jahresergebnis liegen nicht vor

**ÜBRIGE BETEILIGUNGEN MIT SITZ IM INLAND**

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Gesellschaft</b>	<b>Sitz</b>	<b>Land</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>Beteiligung gehalten über Nr.</b>	<b>Währung</b>	<b>Eigenkapital in TWE</b>	<b>Jahresergebnis in TWE</b>
17.	Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft mbH . . . . .	Schkopau		20	2	€	1.578	0 <sup>1)2)</sup>
18.	rail4chem Eisenbahnverkehrsge- sellschaft mbH . . . . .	Essen		25	1	€	1.899	392 <sup>2)</sup>
19.	GVZ DUNI Entwicklungsgesellschaft für ein Dezentrales Güterverkehrszentrum Duisburg/Niederrhein mbH	Duisburg		3,33	1	€		<sup>3)</sup>

**ÜBRIGE BETEILIGUNGEN MIT SITZ IM AUSLAND**

20.	S.A. Immobilière du 12 rue Bixio . . . . .	Paris	Frankreich	2,4	9	€	110	10 <sup>2)</sup>
21.	Société de Gérance de Wagons de grande capacité . . . . .	Paris	Frankreich	13,02	9	€	246	204 <sup>2)</sup>

**AT EQUITY KONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN MIT SITZ IM AUSLAND**

22.	Waggon Holding AG . . . .	Zug	Schweiz	50	1	CHF	4.757	3.549
-----	---------------------------	-----	---------	----	---	-----	-------	-------

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jeweiligen Muttergesellschaft
- 2) Eigenkapital und Jahresergebnis in Tausend Währungseinheiten (TWE) vom 31.12.2004
- 3) Eigenkapital und Jahresergebnis liegen nicht vor

(Diese Seite wurde absichtlich freigelassen)

**KONZERNABSCHLUSS (IFRS) DER VTG AG ALT  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM 31. DEZEMBER 2004 (GEPRÜFT)**



## Konzernabschluss der VTG Aktiengesellschaft

Gewinn- und Verlustrechnung — für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2004 —

	<u>Anhang</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
		Tsd. €	
Umsatzerlöse .....	(1)	542.307	923.447
Sonstige betriebliche Erträge .....	(2)	117.294	24.182
Veränderung des Erzeugnisbestandes und andere aktivierte Eigenleistungen ...	(3)	932	244
		<b>660.533</b>	<b>947.873</b>
Materialaufwand .....	(4)	351.126	585.484
Personalaufwand .....	(5)	65.667	141.770
Wertminderungen und Abschreibungen .....		39.238	61.129
<i>(davon auf Geschäfts- oder Firmenwerte)</i>		<i>(3.662)</i>	<i>(619)</i>
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	(6)	129.414	133.761
<i>(davon sonstige Steuern)</i>		<i>(1.254)</i>	<i>(1.277)</i>
		<b>585.445</b>	<b>922.144</b>
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....		815	5.657
Sonstiges Finanzergebnis		-7.299	-11.816
<b>Finanzergebnis</b> .....	(7)	<b>-6.484</b>	<b>-6.159</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....		<b>68.604</b>	<b>19.570</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag .....	(8)	9.616	5.624
Aufwendungen aus abgeführtem Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages .....	(9)	40.430	10.300
<b>Konzernjahresüberschuss</b> .....		<b>18.558</b>	<b>3.646</b>
Anteil anderer Gesellschafter am Konzernjahresüberschuss .....		-1.838	242
Anteil der Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft am Konzernjahresüberschuss .....		20.396	3.404
Einstellung in Gewinnrücklagen .....		-20.396	-3.404
<b>Konzernbilanzgewinn</b> .....		<b>0</b>	<b>0</b>

## Bilanz

	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
		Tsd. €	
<b>Aktiva</b>			
Geschäfts- oder Firmenwerte .....		78	11.992
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände .....		489	2.153
Sachanlagen .....		297.009	480.403
Anteile an assoziierten Unternehmen .....		1.548	2.699
Sonstige Finanzanlagen .....		5.526	14.940
<b>Anlagevermögen</b> .....	(10)	<u>304.650</u>	<u>512.187</u>
Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	(13)	1.034	2.487
<b>Langfristige Forderungen</b> .....		<u>1.034</u>	<u>2.487</u>
<b>Latente Ertragsteueransprüche</b> .....	(8)	<u>31</u>	<u>2.481</u>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b> .....		<u>305.715</u>	<u>517.155</u>
<b>Vorräte</b> .....	(11)	<u>7.378</u>	<u>19.895</u>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen .....	(12)	66.251	111.588
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte .....	(13)	104.283	46.522
<b>Kurzfristige Forderungen</b> .....		<u>170.534</u>	<u>158.110</u>
<b>Latente Ertragsteueransprüche</b> .....	(8)	<u>1</u>	<u>0</u>
<b>Finanzmittel</b> .....	(14)	<u>8.005</u>	<u>7.885</u>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b> .....		<u>185.918</u>	<u>185.890</u>
		<u>491.633</u>	<u>703.045</u>

	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
		Tsd. €	
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital . . . . .	(15)	54.340	54.340
Kapitalrücklage . . . . .	(16)	72.719	72.719
Gewinnrücklagen . . . . .	(17)	81.932	58.505
Wertänderungsrücklage . . . . .	(18)	637	0
<b>Anteil der Aktionäre der VTG Aktiengesellschaft am Eigenkapital . . . . .</b>		<b>209.628</b>	<b>185.564</b>
<b>Anteil anderer Gesellschafter . . . . .</b>		<b>-2.243</b>	<b>25.018</b>
		<b>207.385</b>	<b>210.582</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen . . . . .	(19)	23.099	37.451
Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag . . . . .	(20)	40.247	48.923
Sonstige Rückstellungen . . . . .	(21)	4.709	11.121
<b>Langfristige Rückstellungen . . . . .</b>		<b>68.055</b>	<b>97.495</b>
Finanzverbindlichkeiten . . . . .		65.336	112.557
Sonstige Verbindlichkeiten . . . . .		89	83.002
<b>Langfristige Verbindlichkeiten . . . . .</b>	(22)	<b>65.425</b>	<b>195.559</b>
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten . . . . .</b>		<b>133.480</b>	<b>293.054</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen . . . . .	(19)	2.547	2.604
Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag . . . . .	(20)	4.511	5.811
Sonstige Rückstellungen . . . . .	(21)	17.647	32.820
<b>Kurzfristige Rückstellungen . . . . .</b>		<b>24.705</b>	<b>41.235</b>
Finanzverbindlichkeiten . . . . .		12.294	18.097
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen . . . . .		66.379	94.290
Sonstige Verbindlichkeiten . . . . .		47.390	45.787
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten . . . . .</b>	(22)	<b>126.063</b>	<b>158.174</b>
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten . . . . .</b>		<b>150.768</b>	<b>199.409</b>
		<b>491.633</b>	<b>703.045</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Werminderungen und Abschreibungen					Buchwerte					
	Vortrag zum 01.01.2004	Veränderung Konsolidierungs- kreis	Währungs- angleichung	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2004	Vortrag zum 01.01.2004	Veränderung Konsolidierungs- kreis	Währungs- angleichung	Wertminderung/ Abschreibung des Geschäftsjahres	Abgänge	Zu- schreibungen	Stand 31.12.2004	31.12.2003 - in Tsd. €
<b>Inmaterielle Vermögensgegenstände</b>															
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.415	-6.590	5	197	890	0	6.137	11.484	-5.636	3	686	889	0	5.648	489
Geschäfts- oder Firmenwerte	11.992	-8.144	0	0	108	0	3.740	0	0	0	3.662	0	0	3.662	78
Geleistete Anzahlungen	222	-311	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>25.629</b>	<b>-15.045</b>	<b>5</b>	<b>286</b>	<b>998</b>	<b>0</b>	<b>9.877</b>	<b>11.484</b>	<b>-5.636</b>	<b>3</b>	<b>4.348</b>	<b>889</b>	<b>0</b>	<b>9.310</b>	<b>567</b>
<b>Sachanlagen</b>															
Schiffe und Wagenpark	742.656	-67.617	154	28.750	16.641	6.246	693.548	439.548	-44.396	73	26.631	16.317	0	405.539	288.009
Container und Chassis	20.160	0	0	2.164	764	0	21.560	17.676	0	0	1.654	732	0	18.598	2.962
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	95.662	-95.640	194	123	0	373	712	41.852	-42.290	63	812	0	0	437	275
Technische Anlagen und Maschinen	226.505	-226.420	172	108	391	2.309	2.283	153.663	-154.562	126	3.156	390	0	1.993	290
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	91.855	-80.075	54	1.158	2.927	581	10.646	65.937	-57.368	53	2.637	2.850	0	8.409	2.237
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	22.241	-13.702	7	4.406	207	-9.509	3.236	0	0	0	0	0	0	0	3.236
	<b>1.199.079</b>	<b>-483.454</b>	<b>581</b>	<b>36.709</b>	<b>20.930</b>	<b>0</b>	<b>731.985</b>	<b>718.676</b>	<b>-298.616</b>	<b>315</b>	<b>34.890</b>	<b>20.289</b>	<b>0</b>	<b>434.976</b>	<b>297.009</b>
<b>Finanzanlagen</b>															
Anteile an verbundenen Unternehmen	5.221	-1.257	0	0	26	0	3.938	195	-195	0	1.779	0	0	1.779	2.159
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	2.699	-333	0	815	1.633	0	1.548	0	0	0	0	0	0	0	1.548
Übrige Beteiligungen	8.837	-4.803	0	0	943	0	3.091	580	-483	0	77	97	0	77	3.014
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wertpapiere des Anlagevermögens	418	-155	0	22	0	0	285	27	-8	0	0	0	1	18	267
Sonstige Ausleihungen	1.481	-1.112	0	33	142	0	260	225	-1	0	0	50	0	174	86
	<b>18.666</b>	<b>-7.670</b>	<b>0</b>	<b>870</b>	<b>2.744</b>	<b>0</b>	<b>9.122</b>	<b>1.027</b>	<b>-687</b>	<b>0</b>	<b>1.856</b>	<b>147</b>	<b>1</b>	<b>2.048</b>	<b>7.074</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>1.243.374</b>	<b>-506.169</b>	<b>586</b>	<b>37.865</b>	<b>24.672</b>	<b>0</b>	<b>750.984</b>	<b>731.187</b>	<b>-304.939</b>	<b>318</b>	<b>41.094</b>	<b>21.325</b>	<b>1</b>	<b>446.334</b>	<b>304.650</b>

## Kapitalflussrechnung

	2004	2003
	Tsd. €	
<b>Operative Geschäftstätigkeit</b>		
Konzernjahresüberschuss (vor Gewinnabführung) .....	58.988	13.946
Wertminderungen und Abschreibungen auf das Anlagevermögen .....	41.094	61.305
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge .....	-815	311
Erträge aus Beteiligungen .....	-1.519	-3.340
Zinserträge .....	-1.926	-1.314
Zinsaufwendungen .....	8.811	16.423
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens .....	20.136	387
Veränderungen der Vorräte und Forderungen .....	-14.542	42.914
Veränderungen des Fremdkapitals (ohne Finanzverbindlichkeiten) .....	-58.804	-29.348
<b>Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit (Cash Flow) .....</b>	<b>51.423</b>	<b>101.284</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen .....	-36.995	-52.788
Einzahlungen aus Abgängen von Anlagevermögen .....	3.187	32.564
Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen (abzügl. übernommener Finanzmittel) .....	-21.965	-1.462
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen (abzügl. abgegebener Finanzmittel) ....	147	596
Einzahlungen aus Abgang des UB II .....	123.051	0
Veränderung der Finanzforderungen .....	-72.438	0
Einzahlungen aus Zinsen und Dividenden .....	3.445	4.654
<b>Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit .....</b>	<b>-1.568</b>	<b>-16.436</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>		
Auszahlungen an andere Gesellschafter .....	-557	-899
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten .....	196	6
Tilgungen von Bankkrediten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten .....	-41.006	-70.048
Auszahlungen für Zinsen .....	-8.811	-16.423
<b>Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit .....</b>	<b>-50.178</b>	<b>-87.364</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>-323</b>	<b>-2.516</b>
Wechselkursbedingte Wertänderungen .....	-180	1.119
Konsolidierungsbedingte Veränderung des Eigenkapitals .....	623	0
Anfangsbestand .....	7.885	9.282
<b>Endbestand des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>8.005</b>	<b>7.885</b>

### Entwicklung des Eigenkapitals sowie der Fremdanteile

	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Wert- änderungs- rücklage	Anteil der Aktionäre der VTG Aktien- gesellschaft am Eigenkapital	Anteil anderer Gesell- schafter	Gesamt
	Tsd. €						
<b>Stand 01.01.2003</b> .....	<b>54.340</b>	<b>72.719</b>	<b>55.810</b>	<b>0</b>	<b>182.869</b>	<b>25.675</b>	<b>208.544</b>
Einstellungen in bzw. Entnahmen aus Gewinnrücklagen .....			3.404		3.404	242	3.646
Ausschüttung der Dividende .....					0	-899	-899
Währungsumrechnung .....			-709		-709		-709
<b>Stand 31.12.2003</b> .....	<b>54.340</b>	<b>72.719</b>	<b>58.505</b>	<b>0</b>	<b>185.564</b>	<b>25.018</b>	<b>210.582</b>
Zugang Wertänderungsrücklage .....				637	637		637
Einstellungen in bzw. Entnahmen aus Gewinnrücklagen .....			20.396		20.396	-1.838	18.558
Ausschüttung der Dividende .....					0	-557	-557
Währungsumrechnung .....			89		89		89
Konsolidierungsbedingte Änderungen			2.942		2.942	-24.866	-21.924
<b>Stand 31.12.2004</b> .....	<b>54.340</b>	<b>72.719</b>	<b>81.932</b>	<b>637</b>	<b>209.628</b>	<b>-2.243</b>	<b>207.385</b>



## Konzernanhang

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss der VTG Aktiengesellschaft (VTG AG) wurde nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Auslegungen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) auf Grundlage des Prinzips historischer Anschaffungskosten erstellt. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte und derivative Finanzinstrumente werden gemäß IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Die VTG AG ist in den nach § 292a HGB befreienden und nach den Vorschriften des IFRS aufgestellten Konzernabschluss der TUI AG, Berlin und Hannover, einbezogen. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der TUI AG werden bei den Amtsgerichten Berlin-Charlottenburg und Hannover hinterlegt.

Die VTG AG stellt freiwillig einen Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards auf. Bei der Erstellung des Konzernabschlusses 2004 wurde IFRS 3 erstmalig angewendet. Die Anwendung von IAS 36 und IAS 38 erfolgte nach der revidierten Fassung. Von einer vorzeitigen Anwendung von Standardänderungen aus Improvement Projekten sowie neuer Standards wurde abgesehen.

Das Geschäftsjahr der VTG AG und ihrer einbezogenen Tochterunternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Der Vorstand der in das Handelsregister des Amtsgerichtes Hamburg eingetragenen VTG AG hat seinen Sitz in Hamburg, Nagelsweg 34.

### GRUNDSÄTZE DER KONSOLIDIERUNG

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen die VTG AG über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik so zu bestimmen, dass die Gesellschaften des VTG-Konzerns aus der Tätigkeit dieser Unternehmen Nutzen ziehen (Tochterunternehmen). Diese Unternehmen werden beginnend mit dem Zeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen, ab dem der VTG-Konzern die Möglichkeit der Beherrschung erlangt. Endet diese Möglichkeit, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Alle konsolidierten Tochterunternehmen werden mit ihren von Wirtschaftsprüfern testierten Jahresabschlüssen einbezogen, die auf Grundlage einheitlicher Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden aufgestellt sind.

Nicht in den Konzernabschluss einbezogene Tochterunternehmen sind auch zusammengefasst für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung. Anteile an verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen sind in der Konzernbilanz grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Nach der Equity-Methode werden diejenigen Beteiligungen an Gesellschaften bewertet, bei denen der VTG-Konzern über die Möglichkeit verfügt, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftspolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), wobei die Equity-Einbeziehung der Gesellschaften grundsätzlich bei einem Anteilsbesitz zwischen 20 % und 50 % erfolgt. Die Aufnahme bzw. das Ausscheiden von Unternehmen aus der Equity Bewertung erfolgt analog zu den für Tochtergesellschaften geltenden Grundsätzen.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes ist auf den Seiten 39 und 40 (F-151 und F-152) dargestellt.

### KONSOLIDIERUNGSKREIS IM GESCHÄFTSJAHR 2004

Im April 2004 wurde der Unternehmensbereich Bulk- und Speziallogistik (UB II) rückwirkend zum 1. Januar 2004 verkauft. Die hierzu zählenden Aktivitäten der Geschäftsbereiche Binnenschifffahrt, Road Cargo, Speziallogistik (Tank-/Gefahrgutlagerung) und Chemieservice wurden in der VL- Bulk- und Speziallogistik GmbH gebündelt, die zum 31. März 2004 aus dem Konsolidierungskreis ausschied. Die VTG-Lehnkering AG wurde am 1. Mai 2004 in VTG Aktiengesellschaft umfirmiert.

In den Konzernabschluss sind im Jahr 2004 neben der VTG AG insgesamt 2 (im Vorjahr 10) inländische und 6 (im Vorjahr 12) ausländische Tochterunternehmungen einbezogen.

Im Vergleich zum Vorjahr sind aufgrund der Veräußerung des Unternehmensbereiches Bulk- und Speziallogistik 8 inländische und 6 ausländische Tochterunternehmungen sowie die nach der Equity-Methode einbezogene DUPEG Holding GmbH aus dem Konsolidierungskreis zum 31. März 2004 ausgeschieden.

### Abgang aus dem Konsolidierungskreis

A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition GmbH	Duisburg
DUPEG Holding GmbH *	Hamburg
Kieserling Tank Cargo GmbH & Co KG	Bremen
Lehnkering EuroLogistik GmbH	Duisburg
Lehnkering Logistics B.V.	Barendrecht
Lehnkering Logistics N.V.	Antwerpen
Lehnkering Logistik AG	Basel
Lehnkering Logistik Ges.m.b.H.	Wien
OmniTank GmbH	Hamburg
RHEIN-FRACHT GmbH	Mannheim
Schirm AG	Dortmund
Schirm USA Inc.	Ennis
Van Ruiten's Transporten I B.V.	Bergschenhoek
VL-Bulk- und Speziallogistik GmbH	Hamburg/Duisburg
VTG-LEHNKERING Reederei GmbH	Duisburg
Wintrans Spedition GmbH	Salzgitter

\* Nach Equity-Methode einbezogenes Unternehmen.

Danach beschränkt sich der Konsolidierungskreis auf folgende Gesellschaften:

<u>Lfd. Nr.</u>	<u>Name und Sitz des Unternehmens</u>	<u>Beteiligungsanteil in %</u>
1	VTG Aktiengesellschaft, Hamburg	
2	TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H., Wien	75,0
3	Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg	74,9
4	VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg	60,0
5	VTG France S.A.S., Paris	100,0
6	VTG Rail España S.L., Madrid	100,0
7	VTG Rail UK Ltd., Worcester	100,0
8	VTG Schweiz AG, Basel <sup>1</sup>	100,0
9	VTG Austria Ges.m.b.H., Wien <sup>2</sup>	100,0
	<b>Assoziiertes Unternehmen</b>	
10	Waggon Holding AG, Zug	50,0

1 Ehemals VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel AG Basel, Basel.

2 Ehemals VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel Ges.m.b.H, Wien.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises haben einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage der Gruppe. Die Vergleichbarkeit mit den Vorjahren ist dadurch beeinträchtigt.

Folgende wesentliche Vermögenswerte und Schulden des UB II wurden zum 31.12.2003 in der Konzernbilanz ausgewiesen und sind nicht mehr zu fortgeführten Werten in der Konzernbilanz des Geschäftsjahres 2004 enthalten:

	<u>31.12.2003</u> <u>Tsd. €</u>
Anlagevermögen	204.420
Umlaufvermögen, aktive Rechnungsabgrenzungsposten, latente Steuern	93.200
Flüssige Mittel	2.049
Rückstellungen	55.945
Finanzschulden	109.587
Sonstige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungsposten	58.026

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in 2004 beinhaltet einen Verlust aus dem Abgang des UB II in Höhe von 23.311 Tsd. €. Unter Berücksichtigung der Erträge aus Freihalteerklärung der TUI Beteiligungs AG (ehemals: Hapag-Lloyd AG) in Höhe von 48.072 Tsd. € ergibt sich ein Ertrag von 24.761 Tsd. €.

Vom Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag des abgelaufenen Geschäftsjahres 2004 entfallen 628 Tsd. € auf den UB II. Die dem UB II zuzurechnenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betragen 1.179 Tsd. €.

Der Mittelzufluss aus dem Abgang des UB II in Höhe von 123.051 Tsd. € ist in der Kapitalflussrechnung als Mittelzufluss innerhalb der Investitionstätigkeit enthalten.

In 2004 wurde die 100 %ige Beteiligung der TUI Beteiligungs AG an der VTG France S.A.S von der VTG AG übernommen. Durch die Übernahme der Anteile an der VTG France S.A.S. ergaben sich keine Veränderungen des Konsolidierungskreises, denn die Gesellschaft wurde auch im Vorjahr gemäß IAS 27 in den Konzernabschluss der VTG AG einbezogen, da die VTG AG über den von ihr zu stellenden Beirat faktisch die VTG France S.A.S. beherrschte und die Finanz- und Geschäftspolitik dieser Gesellschaft bestimmte.

Die bislang in den Minderheitsanteilen zugeordneten Eigenkapitalkomponenten werden nun in Höhe der Anschaffungskosten des Erwerbs im Eigenkapital ausgewiesen.

Darüber hinaus wurden an der bereits vollkonsolidierten Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg, weitere Geschäftsanteile von 23,9 % übernommen. Die sich hierbei ergebenden Eigenkapital-Änderungen entsprechen denen der Beteiligungsübernahme an der VTG France S.A.S.

Nach der Equity-Methode wird unverändert die Waggon Holding AG, Zug, bewertet, von welcher im laufenden Geschäftsjahr 3,9 % der Geschäftsanteile veräußert wurden.

## **KONSOLIDIERUNGSMETHODEN**

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt durch Verrechnung der Anschaffungskosten der Beteiligung mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Gründung des Tochterunternehmens. Daraus resultierende aktive Unterschiedsbeträge von Unternehmenserwerben wurden bis zum 30. September 1995 mit den Gewinnrücklagen verrechnet und danach als Geschäfts- oder Firmenwerte aktiviert und für Unternehmenserwerbe bis einschließlich 2003 grundsätzlich über einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren erfolgswirksam nach der linearen Methode abgeschrieben. Die Abschreibung von Geschäfts- und Firmenwerten erfolgt ab 2004 ausschließlich im Wege des Impairment-Only-Approachs. Der Goodwill wird demnach einem jährlichen Impairmenttest unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Bei sukzessivem Anteilserwerb von voll konsolidierten Beteiligungsunternehmen werden entstehende Geschäfts- oder Firmenwerte oder passive Unterschiedebeträge mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Im Zuge der erfolgswirksamen Endkonsolidierung wird das für das betreffende Tochterunternehmen zuletzt erfasste Nettovermögen zu Grunde gelegt. Anteile anderer Gesellschafter am Nettovermögen des ausscheidenden Tochterunternehmens beeinflussen nicht den Endkonsolidierungserfolg und sind erfolgsneutral.

Forderungen und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden eliminiert. Konzerninterne Umsatzerlöse und andere konzerninterne Erträge sowie die entsprechenden Aufwendungen werden eliminiert. Zwischengewinne aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr werden — soweit nicht von untergeordneter Bedeutung — unter Berücksichtigung latenter Steuern ergebniswirksam bereinigt. Konzerninterne Lieferungen und Leistungen erfolgen zu marktüblichen Bedingungen.

## **WÄHRUNGSUMRECHNUNG**

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden nach dem Konzept der Funktionalwährung in Euro umgerechnet. Da alle Gesellschaften aus Sicht der VTG AG ihr Geschäft in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht überwiegend selbstständig betreiben, entspricht die jeweilige funktionale Währung der Währung des Sitzlandes dieser Unternehmen. Die Umrechnung der Vermögenswerte und Schulden sowie der Bilanzvermerke erfolgt zum Mittelkurs am Bilanzstichtag; die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden zum Jahresdurchschnittskurs umgerechnet.

Sämtliche Differenzen aus der Umrechnung von Jahresabschlüssen ausländischer Tochterunternehmen werden erfolgsneutral behandelt und unter den Gewinnrücklagen gesondert ausgewiesen. Im Jahr der

Endkonsolidierung von ausländischen Tochterunternehmen werden die Währungsdifferenzen ergebniswirksam aufgelöst.

Bei der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Unternehmen in Euro, die nach der Equity-Methode bewertet werden, finden für die Eigenkapitalfortschreibung die gleichen Grundsätze Anwendung wie bei konsolidierten Unternehmen.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zu Grunde:

<u>1 Euro =</u>	<u>Stichtagkurs</u>		<u>Durchschnittskurs</u>	
	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Britisches Pfund . . . . .	0,7071	0,7070	0,6786	0,6919
US-Dollar . . . . .	1,3640	1,2610	1,2432	1,1308
Schweizer Franken . . . . .	1,5437	1,5590	1,5442	1,5207

Die Umrechnung von Transaktionen in fremder Währung erfolgt zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder zu gesichertem Kurs.

## BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Die Erfassung von **Umsatzerlösen** und **sonstigen betrieblichen Erträgen** erfolgt grundsätzlich dann, wenn die Leistung erbracht bzw. die Vermögenswerte geliefert worden sind oder der Gefahrenübergang stattgefunden hat.

**Dividenden** werden vereinnahmt, wenn der Anspruch rechtlich entstanden ist. **Zinsaufwendungen und Zinserträge** werden zeitanteilig erfasst.

Entgeltlich erworbene **sonstige immaterielle Vermögenswerte** werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig linear über 3 Jahre abgeschrieben.

Das **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um nutzungsbedingte planmäßige und in Einzelfällen außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen. Erhaltene Investitionszuschüsse wurden, sofern sie einzelnen Investitionen zuzuordnen sind, als Minderung der Anschaffungskosten gezeigt.

Auf Gegenstände des Sachanlagevermögens, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden planmäßige lineare Abschreibungen verrechnet. Geringwertige Anlagegüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen im Wesentlichen folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zugrunde:

<u>Sachanlagevermögen</u>	<u>Nutzungsdauer</u>
Gebäude . . . . .	bis zu 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen . . . . .	10 Jahre
Container . . . . .	bis zu 12 Jahre
Kessel- und Güterwagen . . . . .	bis zu 30 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung . . . . .	bis zu 13 Jahre

Kosten für Wartung und Reparatur von Gegenständen des Sachanlagevermögens werden als Aufwand verrechnet. Erneuerungs- und Erhaltungsaufwendungen werden als nachträgliche Herstellungskosten aktiviert, wenn sie zu einer wesentlichen Verlängerung der Nutzungsdauer, einer erheblichen Verbesserung oder einer bedeutenden Nutzungsänderung der Sachanlage führen.

Gemietete Sachanlagen, bei denen die Unternehmen des VTG-Konzerns alle wesentlichen mit dem Gegenstand verbundenen Chancen und Risiken tragen (Finanzierungsleasing), werden gemäß IAS 17 zu Anschaffungskosten angesetzt, die im Falle eines Erwerbs angefallen wären. Die Abschreibung erfolgt planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrages mit der Abschreibungsmethode, die auch für vergleichbare erworbene bzw. hergestellte Vermögensgegenstände Anwendung findet. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind als Verbindlichkeit ohne Berücksichtigung der Zinskomponente passiviert.

Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente umfassen neben allen erworbenen Wertpapieren sämtliche **Anteile an verbundenen Unternehmen** und **Beteiligungen**. Der Ansatz erfolgt zunächst zu Anschaffungskosten

und in der Folge zum Marktwert der Finanzinstrumente. Die Marktwertänderungen zwischen Anschaffungszeitpunkt und dem Bilanzstichtag werden erfolgsneutral in der Rücklage für Wertänderungen erfasst. Beim Verkauf dieser Finanzinstrumente wird der kumulierte Gewinn oder Verlust ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung realisiert. Sofern für Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen kein auf einem aktiven Markt notierter Marktpreis vorliegt und andere Methoden zur Ermittlung eines objektivierbaren Marktwertes aufgrund der Konzernbeziehung nicht anwendbar sind, werden die Anteile zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

**Ausleihungen** werden zu Nennwerten bilanziert. **Wertpapiere** werden als „bis zur Endfälligkeit zu halten“ klassifiziert. Das Management legt die angemessene Klassifizierung der Wertpapiere zum Zeitpunkt des Kaufes fest und überprüft diese Einstufung zu jedem Bilanzstichtag. Im Berichtsjahr hat die Gruppe keine als „zu Handelszwecken“ oder „zur Veräußerung verfügbar“ eingestuft Wertpapiere gehalten.

Die Bewertung der **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sowie **Waren** erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Netto-Veräußerungswert. Als Bewertungsmethode für **gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens** wird grundsätzlich die Durchschnittsmethode angewandt.

**Forderungen und sonstige Vermögenswerte** werden zu Nennwerten bzw. zu niedrigeren Barwerten bilanziert. Bei diesen Posten wird allen erkennbaren Einzelrisiken und dem allgemeinen, auf Erfahrungswerten gestützten Kreditrisiko durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

**Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten** werden zum Devisenkurs am Bilanzstichtag bilanziert. Die Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden, sofern sie im Zuge des normalen Leistungsprozesses anfallen, als Materialaufwand, sofern sie anderen Sachverhalten zuzuordnen sind, unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Der **Finanzmittelbestand** umfasst alle flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten.

**Rückstellungen** werden für ungewisse Verpflichtungen gegenüber Dritten gebildet, deren Eintritt wahrscheinlich zu einer Vermögensbelastung führen wird. Sie werden unter Berücksichtigung aller daraus erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag angesetzt und nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet. Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung von Gehältern und Renten bilanziert.

**Verbindlichkeiten** werden mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Die Bilanzierung und Bewertung der **latenten Steuern** folgt gemäß IAS 12 der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation gültigen Steuersatzes. Steuerliche Vorteile aus Verlustvorträgen werden angesetzt, sofern erwartet wird, dass diese Steuerersparnisse in Zukunft realisiert werden.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind **Annahmen** getroffen und **Schätzungen** verwandt worden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten ausgewirkt haben. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzernerneinheitliche Festlegung wirtschaftlicher Nutzungsdauern, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam.

**Änderungen des Ausweises** wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung bei den Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie bei den sonstigen Steuern vorgenommen. Die Abschreibungen beinhalten nunmehr die Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte.

Die Sonstigen Steuern werden nunmehr innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Der Vorjahresausweis und die Vorjahreswerte innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung wurden entsprechend angepasst.

Innerhalb der Aktivseite der Bilanz wird der Geschäfts- oder Firmenwert nunmehr gesondert ausgewiesen. Zusätzlich wurden die Forderungsposten entsprechend ihrer Fristigkeiten dargestellt. Latente Ertragsteueransprüche werden nunmehr nach den Forderungen ausgewiesen. Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten stellen Ansprüche im Sinne der „Sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände“ dar und sind in diesem Posten enthalten.



Auch die Rückstellungen werden nunmehr entsprechend der Fristigkeit in kurz- und langfristige Posten aufgeteilt. Darüber hinaus sind die Rückstellungen für sonstige Steuern nicht mehr Teil der Steuerrückstellungen, sondern in den Sonstigen Rückstellungen enthalten. Dementsprechend handelt es sich bei Steuerrückstellungen innerhalb der Bilanz nunmehr ausschließlich um Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten stellen Verpflichtungen im Sinne der „Sonstigen Verbindlichkeiten“ dar und sind in diesem Posten enthalten. Der Vorjahresausweis und die Vorjahreswerte innerhalb der Bilanz wurden entsprechend angepasst.

Zur Ausweisänderung innerhalb der Kapitalflussrechnung verweisen wir auf Gliederungspunkt (25). Der Vorjahresausweis und die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die Bewertungsmethoden blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

## **FINANZINSTRUMENTE**

Finanzinstrumente sind vertraglich vereinbarte Ansprüche oder Verpflichtungen, die zu einem Ab- oder Zufluss von finanziellen Vermögenswerten oder zur Ausgabe von Eigenkapitalrechten führen werden. Sie umfassen auch die aus anderen Finanzinstrumenten abgeleiteten (derivativen) Ansprüche oder Verpflichtungen. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstrumentes ist der Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

### ***Sicherungsstrategie und Risikomanagement***

Der VTG-Konzern ist durch die VTG AG in das Cash-Pooling mit der TUI AG, Hannover und Berlin, eingebunden.

Die VTG AG wiederum ist durch ein Cash-Pooling mit den Tochtergesellschaften verbunden und nimmt die zentrale Rolle als Bank für die Tochtergesellschaften ein.

Geldaufnahmen und -anlagen tätigen die Tochtergesellschaften ausschließlich bei der VTG AG, die die Refinanzierung wiederum bei der TUI AG durchführt. Die TUI AG übernimmt grundsätzlich alle Finanztransaktionen für die Konzerngesellschaften und verantwortet das konzernweite finanzwirtschaftliche Risikomanagement.

Grundlage für das Risikomanagement bilden Richtlinien und Vorschriften sowohl der TUI AG als auch der VTG AG, die bezüglich aller Finanztransaktionen die Entscheidungsgrundlagen, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten verbindlich festlegen.

Alle Sicherungsgeschäfte sind grundsätzlich mit der TUI AG abzuschließen und sind durch entsprechend bilanzierte oder künftige Grundgeschäfte unterlegt. Überwiegend handelt es sich hierbei um Festpreisgeschäfte. Der Abschluss der Geschäfte erfolgt zu Marktbedingungen.

### ***Risikofaktoren***

Im VTG-Konzern entstehen potentielle Wertänderungen von Finanzinstrumenten in der Regel aufgrund von Änderungen von USD-Wechselkursen (Währungsrisiko) sowie durch den Ausfall einzelner Forderungen.

Die Absicherung gegen Währungsrisiken erfolgt zunächst durch die Aufrechnung von Deviseneinnahmen und -ausgaben derselben Währung mit gleicher Fristigkeit (Netting). Die danach verbleibenden Risiken werden überwiegend über den Abschluss von Devisentermingeschäften mit der TUI AG kursgesichert, die durch entsprechend bilanzierte oder künftige Grundgeschäfte unterlegt sind.

Zum 31. Dezember 2004 bestanden 9 Devisentermingeschäfte mit der TUI AG mit einem Gesamtvolumen von 2.723 TUSD. Die Auswirkungen aus Bewertungsunterschieden aus Sicherungskurs und Stichtagskurs werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung (77 Tsd. €; im Vorjahr –130 Tsd. €) erfasst.

Das erkennbare Ausfallrisiko einzelner Forderungen sowie das allgemeine Kreditrisiko deckt der Konzern durch entsprechende Einzelwertberichtigungen und Pauschalwertberichtigungen sowie Kreditrisiko-Versicherungsverträge ab.



## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Umsatz des Konzerns nach Regionen und Tätigkeitsbereichen

	2004	2003
	Tsd. €	
Deutschland .....	298.351	593.063
Europa (ohne Deutschland) .....	210.539	280.533
Amerika .....	21.382	31.876
Übrige Regionen .....	12.035	17.975
<b>Gesamt</b> .....	<b>542.307</b>	<b>923.447</b>

	2004	2003
	Tsd. €	
Waggonvermietung .....	145.463	149.228
Eisenbahnspedition .....	111.174	110.283
Tankcontainer .....	114.682	107.393
Stückgutwagen .....	35.383	35.836
Bulk- und Speziallogistik (bis 31.03.2004) .....	135.605	520.707
<b>Gesamt</b> .....	<b>542.307</b>	<b>923.447</b>

### (2) Sonstige betriebliche Erträge

	2004	2003
	Tsd. €	
Erstattung der TUI AG .....	50.000	0
Erträge aus dem Ausgleich für Buchverluste im Zusammenhang mit dem UB II-Verkauf .....	48.072	0
Weiter berechnete Kosten .....	7.729	3.710
Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen .....	3.294	2.741
Übrige Erträge .....	8.199	17.731
<b>Gesamt</b> .....	<b>117.294</b>	<b>24.182</b>

### (3) Veränderung des Erzeugnisbestandes und andere aktivierte Eigenleistungen

	2004	2003
	Tsd. €	
Veränderung des Bestandes an unfertigen und fertigen Leistungen .....	931	-37
Andere aktivierte Eigenleistungen .....	1	281
<b>Gesamt</b> .....	<b>932</b>	<b>244</b>

### (4) Materialaufwand

	2004	2003
	Tsd. €	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe .....	21.858	67.731
Aufwendungen für bezogene Leistungen .....	329.268	517.753
<b>Gesamt</b> .....	<b>351.126</b>	<b>585.484</b>

## (5) Personalaufwand

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
Löhne und Gehälter .....	53.043	114.979
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung .....	12.624	26.791
davon für Altersversorgung .....	<u>(3.073)</u>	<u>(4.296)</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>65.667</u></b>	<b><u>141.770</u></b>

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden vorwiegend Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen.

Zusammensetzung des Altersversorgungsaufwandes für leistungsorientierte Pensionszusagen:

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
Laufender Versorgungsaufwand für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen der Mitarbeiter ...	205	1.045
Zinsaufwand .....	954	2.276
Amortisation versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste .....	692	134
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand .....	<u>670</u>	<u>10</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>2.521</u></b>	<b><u>3.465</u></b>

## (6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
Reparaturen und Betriebsmittelbedarf .....	48.705	55.610
Verluste aus dem Abgang des UB II .....	23.311	0
Vertriebsaufwand .....	11.113	11.639
Mieten / Pachten .....	6.030	8.400
Versicherungen .....	3.726	7.295
EDV-Kosten .....	3.096	5.814
Bildung von Rückstellungen .....	2.908	2.371
Geld- und Finanzverkehr / Kursverluste .....	2.265	4.290
Sonstige Steuern .....	1.254	1.277
Übrige .....	<u>27.006</u>	<u>37.065</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>129.414</u></b>	<b><u>133.761</u></b>

## (7) Finanzergebnis

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
Erträge aus Beteiligungen .....	1.438	3.235
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen .....	81	104
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen .....	815	5.657
<b>Beteiligungsergebnis</b> .....	<b>2.334</b>	<b>8.996</b>
<b>Abschreibungen auf Finanzanlagen</b> .....	<b>-1.856</b>	<b>-176</b>
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens .....	26	67
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge .....	1.900	1.247
davon aus verbundenen Unternehmen .....	(906)	(534)
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen .....	-8.811	-16.423
davon an verbundene Unternehmen .....	(-1.486)	(-5.103)
<b>Zinsergebnis</b> .....	<b>-6.885</b>	<b>-15.109</b>
<b>Ergebnis aus der Wertänderung von derivativen Finanzinstrumenten</b> .....	<b>-77</b>	<b>130</b>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>-6.484</u></b>	<b><u>-6.159</u></b>

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen 2004 sind außerplanmäßig und betreffen im Wesentlichen die Beteiligung an der ITG Transportmittel GmbH (1.500 Tsd. €).

## (8) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....	2.796	4.642
Latenter Steueraufwand .....	<u>6.820</u>	<u>982</u>
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b><u>9.616</u></b>	<b><u>5.624</u></b>

Die latenten Steuern wurden anhand der länderspezifischen Steuersätze ermittelt (26,4 % bzw. 39 % für Inland; Ausland von 30 % bis 35 %).

Latente Steueransprüche für steuerliche Verlustvorträge werden in dem Umfang bilanziert, indem es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen, gegen die die steuerlichen Verlustvorträge verwendet werden können.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten entfallen die folgenden bilanzier-ten aktiven und passiven latenten Steuern:

	<u>31.12.2004</u>		<u>31.12.2003</u>	
	<u>Aktivisch</u>	<u>Passivisch</u>	<u>Aktivisch</u>	<u>Passivisch</u>
	Tsd. €			
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen .....	32	69.534	398	93.062
Pensionsrückstellungen .....	0	-1.342	0	-1.955
Übrige Rückstellungen .....	0	524	-891	-1.955
Sonstige Posten .....	<u>0</u>	<u>-32.453</u>	<u>2.974</u>	<u>-44.003</u>
<b>Gesamt</b> .....	<b><u>32</u></b>	<b><u>36.263</u></b>	<b><u>2.481</u></b>	<b><u>45.149</u></b>

Steuerersparnisse wurden in Höhe von 2.375 Tsd. € (Vorjahr 2.944 Tsd. €) aktiviert. Nicht aktiviert wurden Steuerersparnisse in Höhe von 5.185 Tsd. € (Vorjahr 1.489 Tsd. €), da die Nutzung der zu Grunde liegenden Verlustvorträge nicht wahrscheinlich ist.

Aufgrund des seit dem 1. Januar 2001 einheitlich auf 25 % reduzierten Körperschaftsteuersatzes für einbehaltene und ausgeschüttete Gewinne errechnet sich für inländische Gesellschaften ein durchschnittlicher Steuersatz in Höhe von 39 %, der sich aus dem Körperschaftsteuersatz, dem Solidaritätszuschlag und der Gewerbesteuer ergibt. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern geltenden Gesetzen und Verordnungen.

Der tatsächliche Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 9.616 Tsd. € (Vorjahr 5.624 Tsd. €) ist um 17.140 Tsd. € (Vorjahr 2.008 Tsd. €) niedriger als der erwartete Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 26.756 Tsd. € (Vorjahr 7.632 Tsd. €), der sich bei Anwendung des inländischen Ertragsteuersatzes auf das Jahresergebnis des Konzerns vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergeben würde.

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
<b>Konzernjahresüberschuss vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und Gewinnabführung</b> .....	<b>68.604</b>	<b>19.570</b>
Erwarteter Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Steuersatz der VTG AG) .....	26.756	7.632
Steuereffekt der nicht abzugsfähigen Aufwendungen und steuerfreien Erträge .....	2.058	-2.772
Steuereffekt aus nicht mit Steuerumlagen belastetem Ertrag .....	-19.500	0
Steuereffekt aus nicht bilanzierten Verlustvorträgen .....	4.786	509
Periodenfremder Steueraufwand/-ertrag .....	-233	689
Sonstige Abweichungen .....	-4.251	-434
<b>Tatsächlicher Aufwand für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b> .....	<b><u>9.616</u></b>	<b><u>5.624</u></b>
<b>Steuerbelastung in %</b> .....	<b><u>14,02</u></b>	<b><u>28,74</u></b>

Der Unterschied aus der Differenz der tatsächlichen Steuersätze zum inländischen Steuertarif (39 %) beruht im Wesentlichen auf nicht mit Steuerumlagen belasteten Erträgen.

#### **(9) Aufwendungen aus abgeführtem Gewinn aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages**

Auf der Grundlage des am 19. November 2002 zwischen der VTG-Lehnkering AG (heute VTG Aktiengesellschaft) und der Hapag-Lloyd AG (heute TUI Beteiligungs AG) geschlossenen Gewinnabführungsvertrages wird der handelsrechtlich ausgewiesene Gewinn der VTG AG im Geschäftsjahr 2004 von 40.430 Tsd. € (Vorjahr 10.300 Tsd. € Gewinn) an die TUI Beteiligungs AG abgeführt.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### (10) Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens für die Berichtsperiode ist im Anlagenspiegel auf den Seiten 3 und 4 (F-127) dargestellt.

Für das nach der **Equity-Methode** bewertete Unternehmen Waggon Holding AG sind unter den Zu- und Abgängen auch anteilige erfolgswirksame Eigenkapitalveränderungen ausgewiesen.

Im Rahmen von **Finanzierungsleasing** sind zum Abschlussstichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von 82.367 Tsd. € (Vorjahr 113.793 Tsd. €) bilanziert. Die geleasteten Vermögenswerte werden im Wesentlichen unter Wagenpark mit 82.109 Tsd. € (Vorjahr 98.286 Tsd. €, incl. Schiffe), Containern mit 258 Tsd. € (Vorjahr 1.115 Tsd. €) sowie Bauten mit 0 Tsd. € (Vorjahr 14.309 Tsd. €) ausgewiesen.

Bei den **sonstigen Finanzanlagen** im VTG-Konzern handelt es sich ausschließlich um ausgereichte Kredite und Forderungen in Form von Ausleihungen oder um zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente. Die Ausleihungen und Kredite werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

### (11) Vorräte

	31.12.2004	31.12.2003
	Tsd. €	
Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe .....	6.903	15.243
Unfertige Erzeugnisse .....	0	1.669
Fertige Erzeugnisse und Waren .....	475	2.935
Geleistete Anzahlungen .....	0	48
<b>Gesamt</b> .....	<b>7.378</b>	<b>19.895</b>

Bei allen Vorräten sind individuelle Bewertungsabschläge vorgenommen worden, sofern die aus ihrem Verkauf oder ihrer Verwendung voraussichtlich zu realisierenden Erlöse niedriger sind als die Buchwerte der Vorräte. Bei Wegfall der Gründe für eine Abwertung wird eine Wertaufholung vorgenommen.

### (12) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind — wie im Vorjahr — sämtlich innerhalb eines Jahres fällig.

Es wurden angemessene Wertabschläge für alle erkennbaren Einzelrisiken und das allgemeine, durch Erfahrungen gestützte Kreditrisiko vorgenommen.

### (13) Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31.12.2004		31.12.2003	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Tsd. €			
Sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen .....	73.980	0	3.860	0
Sonstige Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen .....	0	0	2.985	167
Steuererstattungsansprüche .....	10.027	53	15.381	0
Übrige Vermögenswerte .....	21.009	981	25.317	2.320
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b> .....	301	0	1.466	0
<b>Gesamt</b> .....	<b>105.317</b>	<b>1.034</b>	<b>49.009</b>	<b>2.487</b>

In den sonstigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind 72.438 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) gegen die TUI AG und 857 Tsd. € (Vorjahr: 39 Tsd. €) gegen die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel Gesellschaft mit beschränkter Haftung enthalten. Gegen Schwesterunternehmen bestehen Forderungen in Höhe von 685 Tsd. € (Vorjahr: 3.821 Tsd. €).

#### (14) Finanzmittel

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
	Tsd. €	
Guthaben bei Kreditinstituten .....	7.972	7.717
Kassenbestand, Bundesbank-guthaben und Schecks .....	<u>33</u>	<u>168</u>
<b>Gesamt</b> .....	<u><b>8.005</b></u>	<u><b>7.885</b></u>

#### *Eigenkapital*

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Eigenkapitalspiegel auf Seite 6 (F-129) dargestellt.

#### (15) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt € 54.340.000,00 und ist unverändert in 20.900.000 Stückaktien eingeteilt. Die Aktien lauten auf den Inhaber.

Die TUI Beteiligungs AG, Hamburg, hält am 31.12.2004 mittelbar über die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, 100 % des gezeichneten Kapitals der VTG AG.

Der Vorstand der VTG AG ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 1. Juni 2006 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer Inhaberstückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt € 27.000.000,00 zu erhöhen.

#### (16) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält nur Einstellungen aus Aufgeldern aus der Ausgabe von Aktien.

#### (17) Gewinnrücklagen

Es handelt sich ausschließlich um andere Gewinnrücklagen. Sie enthalten Einstellungen bzw. Entnahmen aus den Ergebnissen des Geschäftsjahres und früherer Jahre, Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen sowie der Verrechnung aktiver und passiver Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung und Equity-Bewertung von bis zum 30. September 1995 erworbenen Tochterunternehmen. Ferner wurden erfolgsneutrale Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung neuer IAS oder IFRS in die Gewinnrücklagen eingestellt bzw. mit diesen verrechnet.

#### (18) Wertänderungsrücklage

Die Wertänderungsrücklage weist die Marktwertänderung der Beteiligung der VTG AG an der Duisburg Bulk Terminal GmbH, Duisburg, aus.

#### (19) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung von Mitarbeitern bestehen sowohl beitrags- als auch leistungsorientierte Versorgungszusagen. Die Versorgungszusagen sind dabei abhängig von den rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des jeweiligen Landes und basieren in der Regel auf Beschäftigungsdauer und -entgelt der Mitarbeiter. Während beitragsorientierte Zusagen grundsätzlich über Versorgungsträger finanziert werden, gibt es bei leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen Systeme, die im Wege der Bildung von Rückstellungen oder durch die Anlage von Finanzmitteln außerhalb des Unternehmens (in sog. Fonds) finanziert werden.

Bei den beitragsorientierten Altersversorgungssystemen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger und private Versorgungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen werden als Aufwand der Periode erfasst und betragen 2004 2.937 Tsd. € (Vorjahr 11.910 Tsd. €).

Alle übrigen Altersversorgungssysteme sind leistungsorientiert (Defined Benefit Plans). Die Zusammensetzung des Aufwands aus leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen ist unter Textziffer (5) dargestellt.

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Bildung von Rückstellungen erfolgt dabei ausschließlich



für leistungsorientierte Versorgungszusagen, bei denen das Unternehmen den Arbeitnehmern einen bestimmten Versorgungsumfang garantiert. Die Pensionsrückstellungen entfallen nahezu ausschließlich auf Versorgungszusagen deutscher Gesellschaften, während im Ausland entsprechende Zusagen überwiegend fondsfinanziert sind.

Grundlage für die Bewertung der Versorgungsverpflichtungen sind jährliche versicherungsmathematische Berechnungen und Annahmen. Die leistungsorientierten Versorgungsverpflichtungen werden unter Berücksichtigung erwarteter zukünftiger Entgelt- und Rentenleistungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Methode) ermittelt. Der Anpassungsbetrag aufgrund nicht realisierter Gewinne/Verluste wird ergebnismäßig mit den Versorgungsverpflichtungen verrechnet.

Wesentliche angewandte versicherungsmathematische Prämissen:

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	% p.a.	
Rechnungszins .....	4,75%	5,25%
Gehaltstrend .....	1,33%-2,5%	1,67%-3,0%
Rententrend .....	1,0%-1,33%	1,0%-1,67%
Fluktuationsrate .....	2,0%	2,0%

Diese Annahmen beziehen sich auf die in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter, für die der überwiegende Teil der Pensionsverpflichtungen besteht. Bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern werden abweichende länderspezifische Annahmen zugrunde gelegt.

Überleitung von Anwartschaftsbarwerten zu bilanzierten Rückstellungen für Pensionszusagen:

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
	Tsd. €	
Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen .....	28.276	43.182
<b>Nettoanwartschaftsbarwert</b> .....	<b>28.276</b>	<b>43.182</b>
Anpassungsbetrag aufgrund nicht realisierter versicherungsmathematischer Gewinne/ Verluste .....	-2.630	-3.127
<b>Bilanzierte Pensionsrückstellungen</b> .....	<b><u>25.646</u></b>	<b><u>40.055</u></b>

Die Entwicklung der Pensionsrückstellungen im Geschäftsjahr ergibt sich wie folgt:

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
	Tsd. €	
Stand Periodenbeginn .....	40.055	39.663
Altersversorgungsaufwand .....	2.563	3.343
Pensionszahlungen .....	-2.058	-3.012
Übertragungen und Abgänge aus dem Konsolidierungskreis .....	-14.914	61
<b>Pensionsrückstellungen Periodenende</b> .....	<b><u>25.646</u></b>	<b><u>40.055</u></b>

## (20) Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

	<u>Anfangs- bestand 01.01.2004</u>	<u>Währungs- differenz</u>	<u>Abgang KKreis- Änderung</u>	<u>Um- buchung</u>	<u>Verbrauch</u>	<u>Auflösung</u>	<u>Zu- führung</u>	<u>End- bestand 31.12.2004</u>
	Tsd. €							
Rückstellungen für laufende Steuern ..	9.585	-3	1.332	205	2.091	1.258	3.389	8.495
Rückstellungen für latente Steuern ...	<u>45.149</u>	<u>-2</u>	<u>13.255</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>914</u>	<u>5.285</u>	<u>36.263</u>
<b>Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ....</b>	<b><u>54.734</u></b>	<b><u>-5</u></b>	<b><u>14.587</u></b>	<b><u>205</u></b>	<b><u>2.091</u></b>	<b><u>2.172</u></b>	<b><u>8.674</u></b>	<b><u>44.758</u></b>

Von den Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag hatten 40.247 Tsd. € (Vorjahr 48.923 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

## (21) Sonstige Rückstellungen

	Anfangs- bestand 01.01.2004	Währungs- differenz	Abgang KKreis- Änderung	Um- buchung	Verbrauch	Auflösung	Zu- führung	End- bestand 31.12.2004
	Tsd. €							
Rückstellungen für Personalkosten . . .	20.528	0	13.190	0	7.549	490	11.265	10.564
Rückstellungen für betriebstypische Risiken . . . . .	7.257	0	7.202	0	55	0	1.125	1.125
Übrige Rückstellungen . . . . .	16.156	4	5.251	-205	9.207	39	9.209	10.667
<b>Sonstige Rückstellungen . . . . .</b>	<b>43.941</b>	<b>4</b>	<b>25.643</b>	<b>-205</b>	<b>16.811</b>	<b>529</b>	<b>21.599</b>	<b>22.356</b>

Von den sonstigen Rückstellungen hatten 4.709 Tsd. € (Vorjahr 11.121 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Die Rückstellungen für Personalkosten enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für Sozialpläne, aus Altersteilzeitregelungen sowie aus ausstehendem Urlaub und für Jahresabschlussvergütungen. Die Rückstellungen für betriebstypische Risiken betreffen die VTG France.

## (22) Verbindlichkeiten

	31.12.2004		31.12.2003	
	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Tsd. €			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten . . . . .	260	0	16.885	14.393
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen . . . . .	76.545	65.336	112.819	98.164
Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	185	0	503	0
Finanzschulden gegenüber Beteiligungsunternehmen . . . . .	640	0	447	0
<b>Finanzschulden . . . . .</b>	<b>77.630</b>	<b>65.336</b>	<b>130.654</b>	<b>112.557</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
gegenüber fremden Dritten . . . . .	65.593	0	92.549	0
gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	76	0	420	0
gegenüber Beteiligungsunternehmen . . . . .	710	0	1.321	0
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen . . . . .</b>	<b>66.379</b>	<b>0</b>	<b>94.290</b>	<b>0</b>
Sonstige Verbindlichkeiten				
gegenüber verbundenen Unternehmen . . . . .	39.098	0	107.182	82.954
übrige Verbindlichkeiten . . . . .	8.328	89	18.221	48
davon aus Steuern . . . . .	1.397	0	5.432	0
(davon aus Ertragsteuern) . . . . .	(0)	(0)	(411)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit . . . . .	1.079	0	3.291	0
davon gegenüber Mitarbeitern . . . . .	163	89	973	37
davon gegenüber Mitgliedern der Leitungsgremien . . . . .	0	0	220	0
davon übrige Verbindlichkeiten . . . . .	5.689	0	8.305	11
Rechnungsabgrenzungsposten . . . . .	53	0	3.386	0
<b>Sonstige Verbindlichkeiten . . . . .</b>	<b>47.479</b>	<b>89</b>	<b>128.789</b>	<b>83.002</b>
<b>Gesamt . . . . .</b>	<b>191.488</b>	<b>65.425</b>	<b>353.733</b>	<b>195.559</b>

Die Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Schwesterunternehmen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Verbindlichkeiten gegenüber der TUI Beteiligungs AG in Höhe von 38.967 Tsd. € (Vorjahr: 99.131 Tsd. €) sowie Verbindlichkeiten gegenüber Schwesterunternehmen in Höhe von 131 Tsd. € (Vorjahr: 661 Tsd. €). Darüber hinaus sind im Posten des Vorjahres 7.390 Tsd. € gegenüber der TUI AG enthalten.

Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren entfallen auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 0 Tsd. € (Vorjahr 7.198 Tsd. €), auf Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen mit 0 Tsd. € (Vorjahr 71.581 Tsd. €) sowie auf Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen mit 26.490 Tsd. € (Vorjahr 45.977 Tsd. €).

Überleitung der zukünftigen Leasingzahlungen zu den Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen:

	<u>Gesamt</u>	<u>Restlaufzeiten</u>		
		<u>bis 1 Jahr</u>	<u>über 1 bis 5 Jahre</u>	<u>über 5 Jahre</u>
		Tsd. €		
Zukünftig zu leistende Leasingzahlungen .....	96.512	15.271	49.255	31.986
Zinsanteil .....	19.967	4.062	10.409	5.496
<b>Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen .....</b>	<b><u>76.545</u></b>	<b><u>11.209</u></b>	<b><u>38.846</u></b>	<b><u>26.490</u></b>

Die abgeschlossenen Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 13 Jahren.

Durch Grundpfandrechte, Sicherungsübereignungen oder ähnliche Rechte sind Verpflichtungen in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr 8.844 Tsd. €) besichert.

### (23) Haftungsverhältnisse

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
	Tsd. €	
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	<u>0</u>	<u>332</u>
<b>Gesamt .....</b>	<b><u>0</u></b>	<b><u>332</u></b>

### (24) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen:

	<u>31.12.2004</u>				<u>31.12.2003</u>	
	<u>bis 1 Jahr</u>	<u>über 1 bis 5 Jahre</u>	<u>über 5 Jahre</u>	<u>Gesamt</u>	<u>Gesamt</u>	<u>über 1 Jahr</u>
	Tsd. €					
Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen .....	46.084	101.293	50.762	198.139	317.097	247.489
Bestellobligo .....	7.411	0	0	7.411	10.361	0
Umweltschutzmaßnahmen .....	0	0	0	0	10.380	9.770
Übrige nicht bilanzierte finanzielle Verpflichtungen .....	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1.185</u>	<u>855</u>
<b>Gesamt .....</b>	<b><u>53.495</u></b>	<b><u>101.293</u></b>	<b><u>50.762</u></b>	<b><u>205.550</u></b>	<b><u>339.023</u></b>	<b><u>258.114</u></b>

Bei den Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen handelt es sich ausschließlich um solche Mietverträge, bei denen die Unternehmen des VTG-Konzerns nach den Vorschriften des IASB nicht der wirtschaftliche Eigentümer der gemieteten Vermögensgegenstände sind. Die unter diesem Posten ausgewiesenen Operating Lease-Verträge haben eine Laufzeit von 10 Jahren und beinhalten Kaufoptionen am Ende der Laufzeit.

### (25) Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung des VTG-Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2004 sowie für das Vorjahr die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzu- und -abflüssen aus der laufenden Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit aus.

Auswirkungen infolge der Veränderungen des Konsolidierungskreises werden dabei jeweils gesondert berücksichtigt bzw. wurden eliminiert.

Im Vergleich zum Vorjahr wurde die Zuordnung der Erträge **aus Beteiligungen und der Zinserträge** geändert. Die Erträge aus Beteiligungen sowie die Zinserträge sind nun nicht mehr im Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit enthalten, sondern stellen Einzahlungen innerhalb der Investitionstätigkeit dar. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Im **Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit** sind Zahlungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 2.470 Tsd. € (Vorjahr 1.986 Tsd. €) enthalten. Des Weiteren beinhaltet der Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit 6.538 Tsd. € aus der Einbeziehung des UB II in den Konzern bis zum 31. März 2004.

Der Posten **Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit** beinhaltet unter anderem die Einzahlung aus dem Verkauf des UB II sowie die Auszahlungen für zusätzliche Anteilsenerwerbungen an der VTG France S.A.S. und der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition. Darüber hinaus wird hier erstmalig die Veränderung der Finanzforderungen ausgewiesen, da zum 31. Dezember 2004 eine festverzinsliche Forderung gegen die TUI AG, die für die VTG AG als Bank fungiert, bestand.

Der Posten Tilgung von Bankkrediten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten innerhalb des **Mittelabflusses aus der Finanzierungstätigkeit** zeigt die — bezogen auf die im Konzern verbleibenden Gesellschaften — Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber der TUI Beteiligungs AG, die bis zum 31. Dezember 2003 als Bank der VTG AG fungierte.

**Weitere Wertänderungen des Finanzmittelbestandes** entfallen auf konsolidierungsbedingte Veränderungen des Eigenkapitals aufgrund des zusätzlichen Anteilsenerwerbes an der VTG France S.A.S. und der Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, auf Wechselkursveränderungen und auf den konsolidierungsbedingten Abgang der Finanzmittel des UB II.

#### (26) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Angestellte . . . . .	686	1.359
Gewerbliche Mitarbeiter . . . . .	359	1.439
Auszubildende . . . . .	55	130
<b>Gesamt</b> . . . . .	<b><u>1.100</u></b>	<b><u>2.928</u></b>
<b>davon im Ausland</b> . . . . .	<b><u>218</u></b>	<b><u>517</u></b>

#### (27) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die VTG AG unmittelbar oder mittelbar in Ausübung der normalen Geschäftstätigkeit mit verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen in Beziehung.

Die TUI AG hält mittelbar über eine Tochtergesellschaft der TUI Beteiligungs AG eine Mehrheit der Stimmrechtsanteile der VTG AG und erfüllt die formale Voraussetzung für ein nahe stehendes Unternehmen gemäß IAS 24. Mit der TUI AG und verbundenen Tochterunternehmen bestanden zum Jahresende Beziehungen, wie sie im Anhang genannt sind. Alle Geschäfte wurden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Aufgrund des geringen Umfangs der übrigen Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen sind weitere Angaben für das Verständnis der Auswirkungen von Transaktionen auf die Ertragslage des VTG-Konzerns der Höhe nach nicht erforderlich.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen 231 Tsd. € und die des Vorstands 873 Tsd. €. Für Vorstandsmitglieder sind Pensionsrückstellungen zum Bilanzstichtag in Höhe von 625 Tsd. € angesetzt.

Für die Pensionsverpflichtungen der VTG AG gegenüber ehemaligen Mitgliedern des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 4.272 Tsd. € zurückgestellt. Die Bezüge für frühere Vorstandsmitglieder betragen 336 Tsd. €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes der VTG AG sind gesondert angegeben.

Hamburg, 7. März 2005

Der Vorstand

Dr. Fischer

Hüllen

Dr. Kleeberg

## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

„Wir haben den von der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2004 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Financial Reporting Standards des IASB (IFRS) 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 IFRS entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) 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 des Vorstands 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 nach den deutschen Prüfungsvorschriften auch auf den vom Vorstand aufgestellten, mit dem Lagebericht der VTG Aktiengesellschaft zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzernlagebericht zusammen mit den übrigen Angaben des Konzernabschlusses insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, 7. März 2005

**PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Brandt  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Wolf  
Wirtschaftsprüfer

## Mitglieder des Aufsichtsrats

### **Michael Behrendt**, Hamburg

Assessor

Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Bereichsvorstand Schifffahrt der TUI AG

*Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats ab dem 04.03.2004*

### **Dr. rer. pol. Klaus-Jürgen Juhnke**, Hamburg

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg

ehem. Bereichsvorstand Logistik der Preussag AG, Berlin und Hannover

*Vorsitzender des Aufsichtsrats bis zum 04.03.2004*

### **Gerd Steinbock**, Hamburg

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

*Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats ab dem 04.03.2004*

### **Alfons Becker**, Duisburg

Hafenarbeiter

VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg (bis zum 26.04.2004)

*Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats bis zum 29.02.2004*

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 26.04.2004*

### **Adolf Adrion**, Hamburg

Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 04.03.2004*

### **Heribert Becker**, Mülheim an der Ruhr

Dipl.-Volkswirt

ehem. Vorsitzender des Vorstands der VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg

### **Günther Casjens**, Hamburg

Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG, Hamburg (bis zum 29.02.2004)

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 29.02.2004*

### **Joachim Eilert**, Hamburg

Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

### **Jan Eulen**, Hamburg

Stellvertretender Bezirksleiter der Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie, Hamburg

### **Hansgeorg Martius**, Hamburg

Vorstand der Schutzvereinigung der Kleinaktionäre e.V., Frankfurt

### **Uwe Rolf**, Salzgitter

Kranführer

Wintrans Spedition GmbH, Salzgitter

*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 26.04.2004*



**Manfred Rosenberg**, Berlin  
Gewerkschaftssekretär  
ver.di — Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft —  
Bundesvorstand, Berlin

**Rainer Wüstenfeld**, Hamburg  
Mitglied der Geschäftsbereichsleitung des Geschäftsbereichs Speziallogistik  
VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg (bis zum 26.04.2004)  
*Mitglied des Aufsichtsrats bis zum 26.04.2004*

**Carola Bernhard**, Hamburg  
Kaufmännische Angestellte  
VTG Aktiengesellschaft, Hamburg  
*Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 12.05.2004*

**Rüdiger Dau**, Hamburg  
Personalleiter  
VTG Aktiengesellschaft, Hamburg  
Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 12.05.2004

**Heidi Winger**, Hamburg  
Kaufmännische Angestellte  
VOTG Tanktainer GmbH, Hamburg  
Mitglied des Aufsichtsrats ab dem 12.05.2004

#### Mitglieder des Vorstands

**Dr. rer. pol. Heiko Fischer**, Hamburg  
MBA  
*Mitglied und Vorsitzender des Vorstands ab dem 01.05.2004*

**Jürgen Hüllen**, Hamburg  
Dipl.-Kaufmann  
*Mitglied des Vorstands ab dem 01.05.2004*

**Dr. rer. pol. Kai Kleeberg**, Hamburg  
Dipl.-Kaufmann  
*Mitglied des Vorstands ab dem 01.05.2004*

**Hartmut Lühr**, Hamburg  
Speditionskaufmann  
*Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der VTG-Lehnkering AG bis zum 30.04.2004*

**Mathias Germelmann**, Hamburg  
Dipl.-Volkswirt  
*Mitglied des Vorstands der VTG-Lehnkering AG bis zum 30.04.2004*

**Wolfgang Lehr**, Hamburg  
Dipl.-Physiker  
*Mitglied des Vorstands der VTG-Lehnkering AG bis zum 22.04.2004*

## Mandate des Aufsichtsrats

**Michael Behrendt**, Hamburg

- a) Hapag-Lloyd Container Linie GmbH<sup>1)</sup>  
Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG  
Barmenia Krankenversicherung a.G.  
Barmenia Lebensversicherung a.G.  
Esso Deutschland GmbH  
ExxonMobil Central Europe Holding GmbH  
Hamburgische Staatsoper GmbH  
MAN AG

**Dr. rer. pol. Klaus-Jürgen Juhnke**, Hamburg

- a) Flughafen Hamburg GmbH<sup>1)</sup>  
Hapag-Lloyd AG

**Adolf Adrion**, Hamburg

- a) Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft

**Heribert Becker**, Mülheim

- b) Niederrheinische Dienstleistungsgesellschaft mbH für Kies und Sand<sup>1)</sup>  
Ems-Jade Mischwerke GmbH KG

**Günther Casjens**, Hamburg

- a) Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft
- b) ALGECO S.A.

**Joachim Eilert**, Hamburg

- a) Hapag-Lloyd Container Linie GmbH

**Jan Eulen**, Hamburg

- a) Honeywell Deutschland GmbH Honeywell Deutschland Holding GmbH

## Mandate des Vorstands

**Dr. rer. pol. Heiko Fischer**

- b) VTG France S.A.S.<sup>1)</sup>  
Waggon Holding AG<sup>2)</sup>  
rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH  
VOTG Tanktainer GmbH

---

<sup>1)</sup> Vorsitzender.

<sup>2)</sup> Stellv. Vorsitzender.

### **Jürgen Hüllen**

- b) rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH  
Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition  
Waggon Holding AG

### **Dr. rer. pol. Kai Kleeberg**

- b) VOTG Tanktainer GmbH<sup>1)</sup>  
VOTG Tanktainer Lease GmbH<sup>1)</sup>  
Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition  
VTG France S.A.S.

### **Hartmut Lühr**

- b) VOTG Tanktainer GmbH<sup>1)</sup> (bis zum 30.04.2004)  
Waggon Holding AG<sup>1)</sup> (bis zum 30.04.2004)  
rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (bis zum 30.04.2004)  
Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition (bis zum 30.04.2004)

### **Mathias Germelmann**

- a) Schirm AG<sup>2)</sup>
- b) Waggon Holding AG (bis zum 30.04.2004)

### **Wolfgang Lehr**

- a) Schirm AG<sup>1)</sup>
- b) VOTG Tanktainer GmbH (bis zum 22.04.2004)

<sup>a)</sup> Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

<sup>b)</sup> Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

---

<sup>1)</sup> Vorsitzender.

<sup>2)</sup> Stellv. Vorsitzender.

**AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DES VTG AKTIENGESELLSCHAFT KONZERNS  
(STAND: 31.12.2004)**

**IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT EINBEZOGENE TOCHTERUNTERNEHMEN MIT SITZ IM INLAND**

Lfd. Nummer	Gesellschaft	Sitz	Land	Ante Beteiligung in % gehalten über	Währung Nr.	Eigenkapital in TWE	Jahresergebnis in TWE
1.	VTG Aktiengesellschaft . . . . .	Hamburg					
2.	Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition . . . . .	Hamburg		75	1 €	2.236	1.236
3.	VOTG Tanktainer GmbH . . . . .	Hamburg		60	1 €	-6.782	-5.732

**IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT EINBEZOGENE TOCHTERUNTERNEHMEN MIT SITZ IM AUSLAND**

4.	TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H. . . . .	Wien	Österreich	75	2 €	513	328
5.	VTG Rail España S.L. . . . .	Madrid	Spanien	100	1 €	124	41
6.	VTG Rail UK Ltd. . . . .	Worcester	Großbritannien	100	1 GBP	404	266
7.	VTG Schweiz AG . . . . .	Basel	Schweiz	100	1 CHF	5.176	284
8.	VTG Austria Ges.m.b.H. . . . .	Wien	Österreich	100	1 €	1.594	450
9.	VTG France S.A.S. . . . .	Paris	Frankreich	100	1 €	12.313	-7.671

**IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT NICHT EINBEZOGENE UNTERNEHMEN MIT SITZ IM INLAND**

10.	ITG Transportmittel GmbH. . . . .	Syke		100	1 €	51	1)
-----	-----------------------------------	------	--	-----	-----	----	----

**IN DEN KONZERNABSCHLUSS DER VTG AKTIENGESELLSCHAFT NICHT EINBEZOGENE UNTERNEHMEN MIT SITZ IM AUSLAND**

11.	Transpetrol sp.z o.o . . . . .	Kattowitz	Polen	100	2 PLN	745	239 <sup>2)</sup>
12.	VTG Italia S.r.l . . . . .	Mailand	Italien	100	1 + 7 €	702	9
13.	VTG Benelux B.V. . . . .	Rotterdam	Niederlande	100	1 €	470	198 <sup>2)</sup>
14.	VOTG Finland Oy . . . . .	Helsinki	Finnland	100	3 €	249	105 <sup>2)</sup>
15.	VOTG North America Inc. . . . .	West Chester	USA	100	3 USD	215	165
16.	VOTG Tanktainer Asia Pte. Ltd. . . . .	Singapur	Singapur	100	3 USD	141	125 <sup>2)</sup>
17.	So.Ge.Rail S.p.A. Servizi Logistici Ferroviari . . . . .	Genua	Italien	92	2 €	268	12 <sup>2)</sup>

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jeweiligen Muttergesellschaft.
- 2) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE vom 31.12.2003.
- 3) Eigenkapital und Jahresergebnis liegen nicht vor.

**ÜBRIGE BETEILIGUNGEN MIT SITZ IM AUSLAND**

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Gesellschaft</b>	<b>Sitz</b>	<b>Land</b>	<b>Ante Beteiligung in % gehalten über</b>	<b>Währung Nr.</b>	<b>Eigenkapital in TWE</b>	<b>Jahresergebnis in TWE</b>
18.	SENTRANS Logistik GmbH . . . . .	Duisburg		25	1 €	24	0 <sup>2)</sup>
19.	VOTG Tanktainer Lease GmbH . . .	Hamburg		50	1 €	852	800
20.	Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft mbH . . . . .	Schkopau		20	2 €	1.578	0 <sup>1)2)</sup>
21.	rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	Essen		25	1 €	1.508	403 <sup>2)</sup>
22.	Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure GmbH . . . . .	Düsseldorf		0,25	1 €	2.730	6.808 <sup>2)</sup>
23.	GVZ DUNI Entwicklungsgesellschaft für Dezentrales Güterzentrum Duisburg/Niederrhein mbH . . . . .	Duisburg		3,33	1 €		<sup>3)</sup>

**ÜBRIGE BETEILIGUNGEN MIT SITZ IM INLAND**

24.	S.A. Immobilière du 12 rue Bixio	Paris	Frankreich	2,4	9 €	112	-1 <sup>2)</sup>
25.	Société de Gérance de Wagons de grande capacité . . . . .	Paris	Frankreich	13,02	9 €	819	237 <sup>2)</sup>

**AT EQUITY KONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN MIT SITZ IM AUSLAND**

26.	Waggon Holding AG . . . . .	Zug	Schweiz	50	1 CHF	3.808	2.518
-----	-----------------------------	-----	---------	----	-------	-------	-------

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jeweiligen Muttergesellschaft.
- 2) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE vom 31.12.2003.
- 3) Eigenkapital und Jahresergebnis liegen nicht vor.

**JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER VTG AG  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM 31. DEZEMBER 2006 (GEPRÜFT)**



**VTG AKTIENGESELLSCHAFT, HAMBURG**  
**BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2006**

	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
		€	€
<b>AKTIVA</b>			
<b>A. Finanzanlagen</b> .....	(1)		
Anteile an verbundenen Unternehmen .....		149.850.001,00	149.953.806,03
Beteiligungen .....		<u>15.000.000,00</u>	<u>0,00</u>
		<b><u>164.850.001,00</u></b>	<b><u>149.953.806,03</u></b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b> .....	(2)		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen .....		30.246.423,05	0,00
Sonstige Vermögensgegenstände .....		<u>1.224.104,28</u>	<u>0,00</u>
		<b><u>31.470.527,33</u></b>	<b><u>0,00</u></b>
<b>II. Guthaben bei Kreditinstituten</b> .....		<u>160.235,46</u>	<u>155.915,12</u>
		<b><u>31.630.762,79</u></b>	<b><u>155.915,12</u></b>
		<b><u>196.480.763,79</u></b>	<b><u>150.109.721,15</u></b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>A. Eigenkapital</b> .....	(3)		
Gezeichnetes Kapital .....		50.000,00	25.000,00
Kapitalrücklage .....		52.411.910,26	59.975.000,00
Bilanzverlust .....		<u>0,00</u>	<u>-6.691.514,15</u>
		<b><u>52.461.910,26</u></b>	<b><u>53.308.485,85</u></b>
<b>B. Rückstellungen</b> .....	(4)		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ...		1.645.148,00	0,00
Steuerrückstellungen .....		6.470.745,56	0,00
Sonstige Rückstellungen .....		<u>1.491.738,00</u>	<u>55.000,00</u>
		<b><u>9.607.631,56</u></b>	<b><u>55.000,00</u></b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b> .....	(5)		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....		650.000,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen .....		133.645.426,95	96.745.950,71
Sonstige Verbindlichkeiten .....		<u>115.795,02</u>	<u>284,59</u>
		<b><u>134.411.221,97</u></b>	<b><u>96.746.235,30</u></b>
		<b><u>196.480.763,79</u></b>	<b><u>150.109.721,15</u></b>

**VTG Aktiengesellschaft, Hamburg**  
**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**  
**FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR**  
**VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2006**

	<u>Anhang</u>	<u>01.01.-31.12.2006</u>	<u>01.11.-31.12.2005</u>
		€	€
Sonstige betriebliche Erträge .....	(6)	1.759.572,84	0,00
		<b>1.759.572,84</b>	<b>0,00</b>
Personalaufwand .....	(7)	1.741.679,96	0,00
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	(8)	939.396,30	119.001,64
		<b>2.681.076,26</b>	<b>119.001,64</b>
		<b>-921.503,42</b>	<b>-119.001,64</b>
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen .....	(9)	31.705.911,36	0,00
Abschreibungen auf Finanzanlagen .....	(10)	103.805,03	0,00
Zinsergebnis .....	(11)	-6.566.749,85	-246.110,10
Aufwand aus Verlustübernahmen aufgrund von Gewinnabführungsverträgen .....	(12)	18.484.133,24	6.318.380,69
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit .....</b>		<b>5.629.719,82</b>	<b>-6.683.492,43</b>
Steuern .....	(13)	6.476.295,41	0,00
<b>Jahresfehlbetrag .....</b>		<b>-846.575,59</b>	<b>-6.683.492,43</b>
Verlustvortrag .....		-6.691.514,15	-8.021,72
Entnahmen aus der Kapitalrücklage .....		7.538.089,74	0,00
<b>Bilanzverlust .....</b>		<b>0,00</b>	<b>-6.691.514,15</b>

## **VTG Aktiengesellschaft, Hamburg**

### **Anhang**

#### **Allgemeine Angaben**

Der Jahresabschluss zum 31.12.2006 der VTG Aktiengesellschaft wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für kleine Kapitalgesellschaften aufgestellt; von den Wahlrechten wurde teilweise Gebrauch gemacht. In der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung sind einzelne Posten zur klareren Darstellung zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen.

#### **Bilanzierung und Bewertung**

Das Finanzanlagevermögen ist mit den Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennwert angesetzt.

Die Pensionsrückstellungen sind mit einem Rechnungszinsfuß von 4,5% unter Zugrundelegung der Richttafeln von Dr. Klaus Heubeck 2005 G bewertet.

Die Sonstigen Rückstellungen sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung bemessen.

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 1. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Finanzanlagevermögens ist in der Anlage 1 (F-159) dargestellt.

Eine gesonderte Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 287 HGB der VTG Aktiengesellschaft ist Bestandteil des Anhangs.

### 2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	€	€
Forderungen gegen verbundene Unternehmen .....	30.246.423,05	0,00
Sonstige Vermögensgegenstände .....	<u>1.224.104,28</u>	<u>0,00</u>
	<u>31.470.527,33</u>	<u>0,00</u>

Die Sonstigen Vermögensgegenstände betreffen vor allem Forderungen aus Steuern.

### 3. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital wurde im Geschäftsjahr 2006 aufgrund der Umwandlung der Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft von T€ 25 auf das erforderliche Mindestkapital von T€ 50 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage erhöht.

Das Grundkapital ist eingeteilt in 50.000 Namensstückaktien, die zu 100 % von der luxemburgischen Compagnie Européenne de Wagons S.A.R.L. gehalten werden.

Die Compagnie Européenne de Wagons S.A.R.L. hat uns nach § 20 Abs. 4 AktG mitgeteilt, dass ihr unmittelbar alle Aktien an der VTG AG gehören.

Ferner teilten uns

der WLR Recovery Fund II, L.P.,  
der Euro Wagon I, L.P.,  
der Euro Wagon II, L.P.,  
der IPE Eurowagon, L.P.,  
der WLR Recovery Associates II, LLC,  
der WLR Euro Wagon Management Ltd.,  
der Ross Expansion Associates, L.P.,  
der Ross Expansion GP, LLC,  
der WL Ross Group, L.P.,  
der El Vedado, LLC,  
Wilbur L. Ross, Jr.,

(alle ansässig in New York) mit, dass sie mittelbar eine Mehrheitsbeteiligung nach § 20 Abs. 4 AktG an der VTG AG halten.

Der Kapitalrücklage wurden T€ 7.538 zum Ausgleich des Bilanzverlustes entnommen.

### 4. Rückstellungen

	<u>31.12.2006</u>	<u>31.12.2005</u>
	€	€
Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen .....	1.645.148,00	0,00
Steuerrückstellungen .....	6.470.745,56	0,00
Sonstige Rückstellungen .....	<u>1.491.738,00</u>	<u>55.000,00</u>
	<u>9.607.631,56</u>	<u>55.000,00</u>

Die Sonstigen Rückstellungen sind für Personalkosten (T€ 1.407) und für Prüfungs- und Jahresabschlusskosten (T€ 85) bestimmt.

## 5. Verbindlichkeiten

	31.12.2006		31.12.2005	
	bis 1 Jahr	über 5 Jahre	Gesamt	Gesamt
	€	€	€	€
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....	650.000,00	0,00	650.000,00	0,00
(davon gegenüber Aktionären bzw. Gesellschafter) .....	(200.000,00)	(0,00)	(200.000,00)	(0,00)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen .....	133.645.426,95	0,00	133.645.426,95	96.745.950,71
(davon gegenüber Aktionären bzw. Gesellschafter) .....	(95.655.000,00)	(0,00)	(95.655.000,00)	(90.255.000,00)
Sonstige Verbindlichkeiten .....	115.795,02	0,00	115.795,02	284,59

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## 6. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen im Wesentlichen Erträge aus der Weiterbelastung von Personalkosten an die VTG Deutschland GmbH.

## 7. Personalaufwand

	<u>01.01.-31.12.2006</u>	<u>01.11.-31.12.2005</u>
	€	€
Löhne und Gehälter .....	808.635,93	0,00
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung .....	933.044,03	0,00
(davon für Altersversorgung) .....	<u>(884.542,97)</u>	<u>(0,00)</u>
	<u>1.741.679,96</u>	<u>0,00</u>

## 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Aufwendungen betreffen vor allem Aufsichtsratsvergütungen sowie Prüfungs- und Jahresabschlusskosten.

## 9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

	<u>01.01.-31.12.2006</u>	<u>01.11.-31.12.2005</u>
	€	€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen .....	31.705.911,36	0,00
(davon aus verbundenen Unternehmen) .....	<u>(31.705.911,36)</u>	<u>0,00</u>
	<u>31.705.911,36</u>	<u>0,00</u>

## 10. Abschreibungen auf Finanzanlagen

Die Anteile an der ITG Transportmittel GmbH wurden bis auf 1 Euro außerordentlich abgeschrieben.

## 11. Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich aus sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen (€ 4.234,10) und Zinsen und ähnlichen Aufwendungen (€ 6.570.983,95) zusammen. Die Zinsaufwendungen betreffen ausschließlich verbundene Unternehmen.

## 12. Aufwand aus Verlustübernahmen aufgrund von Gewinnabführungsverträgen

Aufgrund von Gewinnabführungsverträgen wurde der Verlust der CE Waggons 3 GmbH, der CE Waggons 4 GmbH und der Alstertor Schienenlogistik Beteiligungsgesellschaft mbH von insgesamt T€ 18.484, der bis zur

Eintragung der Verschmelzungen dieser Gesellschaften auf die VTG Deutschland in die Handelsregister entstanden ist, übernommen.

### 13. Steuern

	<u>01.01.-31.12.2006</u>	<u>01.11.-31.12.2005</u>
	€	€
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag .....	6.470.745,56	0,00
Sonstige Steuern .....	<u>5.549,85</u>	<u>0,00</u>
	<u>6.476.295,41</u>	<u>0,00</u>

### Sonstige Angaben

#### *Fehlbetrag im Geschäftsjahr 2006*

Zum Ausgleich des Bilanzverlustes, der sich aus dem Fehlbetrag des Geschäftsjahres 2006 (T€ 847) und dem Verlustvortrag (T€ 6.691) zusammensetzt, wurden Kapitalrücklagen in Höhe von T€ 7.538 entnommen.

#### *Mitarbeiter*

Die Gesellschaft hatte vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember 2006 durchschnittlich 12 Mitarbeiter.

#### *Haftungsverhältnisse*

Die VTG Aktiengesellschaft hat gegenüber der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, die Rückzahlung der von Unternehmen des VTG Aktiengesellschaft-Konzerns aufgenommenen Kredite von € 464,5 Mio garantiert. Ferner hat die VTG Aktiengesellschaft ihre Geschäftsanteile an der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH und ihre deutschen Bankkonten verpfändet sowie alle ihre Forderungen zur Sicherheit abgetreten.

#### *Konzernabschluss*

Die VTG Aktiengesellschaft stellt zum 31. Dezember 2006 einen Konzernabschluss auf, der beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht und bekanntgemacht wird.

#### *Geschäftsführung*

Vor Umwandlung der Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft waren folgende Geschäftsführer bestellt:

Wilbur L. Ross, Palm Beach/Florida .....	Kaufmann	(bis 26. Juni 2006)
Stephen Toy, New York .....	Kaufmann	(bis 20. Juni 2006)
Michael J. Gibbons, New York .....	Kaufmann	(bis 20. Juni 2006)
Dr. Heiko Fischer, Hamburg .....	MBA	(bis 24. September 2006)

#### *Aufsichtsrat*

Durch Beschluss vom 27.07.2006 ist der erste Aufsichtsrat bestellt worden.

Dr. Wilhelm Scheider, London  
Consultant  
Vorsitzender

Dr. rer. pol. Klaus-Jürgen Juhnke, Hamburg  
ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg  
Stellvertretender Vorsitzender

Heribert Becker, Mülheim  
Diplom-Volkswirt, ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der VTG-Lehnkering AG, Duisburg und Hamburg

Dr. Bernd Malmström, Berlin  
Rechtsanwalt

Dr. Christian Olearius, Hamburg  
Bankier



Dr. Jost A. Massenberg, Meerbusch  
Vorstandsmitglied der ThyssenKrupp Steel AG, Duisburg

***Vorstand***

Dr. Heiko Fischer, Hamburg .....	MBA	(ab 25. September 2006)
Jürgen Hüllen, Hamburg .....	Dipl.Kaufmann	(ab 25. September 2006)
Dr. Kai Kleeberg, Hamburg .....	Dipl.Kaufmann	(ab 25. September 2006)

Hamburg, den 26. März 2007

Vorstand

Dr. Heiko Fischer

Jürgen Hüllen

Dr. Kai Kleeberg

Erläuterungen zur Bilanz

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungswerte			Abschreibungen			Buchwert	
	Vortrag zum 01.01.2006	Zugänge	Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Zugänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 01.01.2006
	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>I. Finanzanlagen</b>								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen .....	149.953.806,03	0,00	149.953.806,03	0,00	103.805,03	103.805,03	149.850.001,00	149.953.806,03
2. Beteiligungen .....	0,00	15.000.000,00	15.000.000,00	0,00	0,00	0,00	15.000.000,00	0,00
	<u>149.953.806,03</u>	<u>15.000.000,00</u>	<u>164.953.806,03</u>	<u>0,00</u>	<u>103.805,03</u>	<u>103.805,03</u>	<u>164.850.001,00</u>	<u>149.953.806,03</u>

**VTG Aktiengesellschaft, Hamburg**

**ANTEILSBESITZ**

**Stand 31. Dezember 2006**

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>unmittelbar</u>	<u>Anteil am Kapital in % mittelbar</u>	<u>Eigen- kapital in 1000 Währungs- einheiten</u>	<u>Ergebnis in 1000 Währungs- einheiten</u>
<b>A. Verbundene konsolidierte Unternehmen</b>					
Alstertor Rail France S.à.r.l., Joigny .....	EUR		100,00	507	-1.592
Alstertor Rail UK Limited, London .....	EUR		100,00	12.451	722
Ateliers de Joigny S.A.S., Joigny .....	EUR		100,00	-862	-1.309
CAIB Benelux BVBA, Berchem/Antwerpen ...	EUR		100,00	1.645	553
CAIB Rail Holdings Limited, London .....	GBP		100,00	-6.991	-926
CAIB UK Limited, Worcester .....	GBP		100,00	18.330	6.435
Eisenbahnreparaturwerk Brühl GmbH, Wesseling .....	EUR		100,00	-2.495	-1.156
Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co. KG für Transport und Lagerung, Düsseldorf .....	EUR		98,56	32.470	0 <sup>1)</sup>
Etablissements Henri Loyez S.A.S., Libercourt	EUR		100,00	1.019	337
EVA Eisenbahn-Verkehrsmittel-Gesellschaft mbH, Hamburg .....	EUR		100,00	38.632	0 <sup>1)</sup>
EVA Holdings Deutschland GmbH, Hamburg ..	EUR		100,00	8.498	0 <sup>1)</sup>
TMV-TRANSPETROL Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H., Wien .....	EUR		100,00	217	28
Transpetrol GmbH Internationale Eisenbahnspedition, Hamburg .....	EUR		74,90	3.013	2.013
VOTG Tanktainer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg .....	EUR		58,35	-3.047	1.967
VTG Austria Ges.m.b.H., Wien .....	EUR		100,00	4.072	1.584
VTG Deutschland GmbH, Hamburg .....	EUR		100,00	151.034	0 <sup>1)</sup>
VTG France S.A.S., Paris .....	EUR		100,00	5.501	-4.287
VTG Rail España S.L, Madrid .....	EUR		100,00	3.105	-1.836
VTG Rail UK Limited, Worcester .....	GBP		100,00	5.688	522
VTG Schweiz GmbH, Basel .....	CHF		100,00	137.213	9.651
VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg .....	EUR	100,00		149.850	0 <sup>2)</sup>
<b>B. At Equity konsolidierte Unternehmen</b>					
Waggon Holding AG, Zug .....	CHF	50,00		7.846	6.639

1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft

2) Ergebnisabführungsvertrag mit der VTG Aktiengesellschaft

3) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE, Angaben zum 31.12.2005

<u>Name und Sitz der Gesellschaft</u>	<u>Währung</u>	<u>unmittelbar</u>	<u>Anteil am Kapital in % mittelbar</u>	<u>Eigenkapital in 1000 Währungs-einheiten</u>	<u>Ergebnis in 1000 Währungs-einheiten</u>
<b>C. Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen</b>					
ITG Transportmittel-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Syke .....	EUR	100,00		100	49
TRANSPETROL ITALIA S.P.A., Genova (vorher: So.Ge.Rail S.p.A., Genova) .....	EUR		92,00	146	-44 <sup>3)</sup>
Transpetrol Sp. zo.o., Katowice .....	PLN		100,00	1.919	930 <sup>3)</sup>
VOTG Finland Oy, Helsinki .....	EUR		100,00	285	81
VOTG North America Inc., West Chester .....	USD		100,00	142	92
VOTG Tanktainer Asia Pte. Ltd., Singapore .....	USD		100,00	35	18
VTG Benelux B.V., Rotterdam .....	EUR		100,00	587	340
VTG ITALIA S.R.L., Milano .....	EUR		100,00	821	119 <sup>3)</sup>
<b>D. Übrige Gesellschaften</b>					
Ateliers Ferroviaires d'Artix SA, Artix .....	EUR		24,00	234	27 <sup>3)</sup>
CERERAIL AIE, Madrid .....	EUR		25,00	36	0
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau .....	EUR		20,00	1.578	0 <sup>1) 3)</sup>
PETRORAIL SA, Madrid .....	EUR		25,00	99	1
rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Essen .....	EUR		25,00	6.089	189 <sup>3)</sup>
SILEX Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. OHG, Grünwald .....	EUR		95,00	-33.619	4.500 <sup>3)</sup>

- 1) Ergebnisabführungsvertrag mit der jew eiligen Muttergesellschaft
- 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der VTG Aktiengesellschaft
- 3) Eigenkapital und Jahresergebnis in TWE, Angaben zum 31.12.2005

## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den Jahresabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang — unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VTG Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 26. März 2007

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

(Brandt)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Wolf)  
Wirtschaftsprüfer

**JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER CE WAGGONS 1 GMBH  
(HEUTE VTG AG) FÜR DAS RUMPFGESCHÄFTSJAHR VOM  
1. NOVEMBER 2005 BIS 31. DEZEMBER 2005  
(RUMPFGESCHÄFTSJAHR 2005/II) (GEPRÜFT)**



**CE Waggon 1 GmbH, Hannover**  
**BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2005**

	<u>Anhang</u>	<u>31.12.2005</u> EUR	<u>31.10.2005</u> EUR
<b>AKTIVA</b>			
<b>Finanzanlagen</b>			
Anteile an verbundenen Unternehmen .....	(1)	149.953.806,03	75.000,00
		<u>149.953.806,03</u>	<u>75.000,00</u>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände .....	(2)	0,00	556,66
Guthaben bei Kreditinstituten .....		155.915,12	22.170,30
		<u>155.915,12</u>	<u>22.726,96</u>
		<u>150.109.721,15</u>	<u>97.726,96</u>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital .....	(3)	25.000,00	25.000,00
Kapitalrücklage .....		59.975.000,00	75.000,00
Verlustvortrag .....		-8.021,72	0,00
Fehlbetrag im Rumpfgeschäftsjahr .....		-6.683.492,43	-8.021,72
		<u>53.308.485,85</u>	<u>91.978,28</u>
<b>Rückstellungen</b> .....	(4)	<u>55.000,00</u>	<u>5.000,00</u>
<b>Verbindlichkeiten</b> .....	(5)	<u>96.746.235,30</u>	<u>748,68</u>
		<u>150.109.721,15</u>	<u>97.726,96</u>

CE Waggon 1 GmbH, Hannover  
**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**  
**FÜR DAS RUMPFGESCHÄFTSJAHR**  
**VOM 1. NOVEMBER BIS ZUM 31. DEZEMBER 2005**

	<u>Anhang</u>	<u>01.11.-31.12.2005</u>	<u>27.04.-31.10.2005</u>
		EUR	EUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen . . . . .	(6)	119.001,64	8.021,72
		<u>119.001,64</u>	<u>8.021,72</u>
		<b>-119.001,64</b>	<b>-8.021,72</b>
Zinsergebnis . . . . .	(7)	-246.110,10	0,00
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit . . . . .</b>		-365.111,74	-8.021,72
Übernommene Verluste aufgrund von Gewinnabführungsverträgen . . . . .	(8)	6.318.380,69	0,00
<b>Fehlbetrag . . . . .</b>		<u><b>6.683.492,43</b></u>	<u><b>8.021,72</b></u>

## **CE Waggon 1 GmbH, Hannover**

### **ANHANG**

#### **Allgemeine Angaben**

Der Jahresabschluß zum 31.12.2005 der CE Waggon 1 GmbH für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für kleine Kapitalgesellschaften aufgestellt; von den Wahlrechten wurde teilweise Gebrauch gemacht. In der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung sind einzelne Posten zur klareren Darstellung zusammengefaßt und im Anhang gesondert ausgewiesen.

#### **Bilanzierung und Bewertung**

Das Finanzanlagevermögen ist mit den Anschaffungskosten bewertet.

Die Guthaben sind mit ihrem Nennwert angesetzt.

Das Gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage sind ebenfalls mit ihrem Nennwert angesetzt.

Die Rückstellungen sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung bemessen.

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 1. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Finanzanlagevermögens ist in der Anlage zum Anhang dargestellt.

Eine Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 287 HGB der CE Waggon 1 GmbH ist Bestandteil des Anhangs und wird beim Handelsregister des Amtsgerichtes Hannover hinterlegt.

### 2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.10.2005</u>
	€	€
Sonstige Vermögensgegenstände .....	<u>0,00</u>	<u>855,07</u>

### 3. Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital von T€ 25 liegt zu 100 % bei der luxemburgischen Compagnie Européenne de Wagons S.A.R.L.

### 4. Rückstellungen

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.10.2005</u>
	€	€
Sonstige .....	<u>55.000,00</u>	<u>5.000,00</u>

Die sonstigen Rückstellungen sind für Jahres- und Konzernabschlusskosten (T€ 55) bestimmt.

### 5. Verbindlichkeiten

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.10.2005</u>
	€	€
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen .....	96.745.950,71	0,00
(davon gegenüber dem Gesellschafter) .....	(90.255.000,00)	0,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....	<u>284,59</u>	<u>748,68</u>
	<u>96.746.235,30</u>	<u>748,68</u>

Die Verbindlichkeiten haben eine Laufzeit bis zu einem Jahr.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die hierunter zusammengefaßten Aufwendungen betreffen vor allem Jahresabschluss- und Beratungskosten.

### 7. Zinsergebnis

In Höhe von T€ 255 besteht ein Zinsaufwand für das vom Gesellschafter gewährte Darlehen von € 90,0 Mio. (siehe Punkt 5.)

### 8. Aufwand aus Verlustübernahmen aufgrund Gewinnabführungsverträgen

Aufgrund von Gewinnabführungsverträgen wurden die Verluste der CE Waggon 2, CE Waggon 3 und CE Waggon 4 (alle Hannover) übernommen.

## Sonstige Angaben

### *Fehlbetrag im Rumpfgeschäftsjahr (1. November bis 31. Dezember 2005)*

Der Bilanzverlust, der sich aus dem Fehlbetrag im Rumpfgeschäftsjahr und dem Verlustvortrag zusammensetzt, wird auf neue Rechnung vorgetragen

### *Mitarbeiter*

Die Gesellschaft beschäftigt keine Mitarbeiter.

### *Haftungsverhältnisse*

Die CE Waggons 1 hat gegenüber der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank, London, die Rückzahlung der von Unternehmen des CE Waggons 1 GmbH-Konzerns aufgenommenen Kredite von € 475,6 Mio garantiert. Ferner hat die CE Waggons 1 ihre Geschäftsanteile an der CE Waggons 2 und ihre deutschen Bankkonten verpfändet sowie alle ihre Forderungen zur Sicherheit abgetreten.

### *Konzernbeziehungen/Gesellschafter*

Die Geschäftsanteile der CE Waggons 1 GmbH werden von der luxemburgischen Compagnie Européenne de Wagons S.A.R.L. gehalten.

Die CE Waggons 1 GmbH stellt zum 31. Dezember 2005 einen Konzernabschluss auf, der beim Handelsregister Hannover hinterlegt wird.

### *Geschäftsführung*

Wilbur L. Ross, Palm Beach/Florida	(ab 28. September 2005)
Stephen Toy, New York	(ab 28. September 2005)
Michael J. Gibbons, New York	(ab 7. Dezember 2005)
Dr. Heiko Fischer, Hamburg	(ab 21. Dezember 2005)

Hannover, den 3. März 2006

Geschäftsführung

Wilbur L. Ross

Stephen Toy

Michael J. Gibbons

Dr. Heiko Fischer

Entwicklung des Anlagevermögens (Bruttodarstellung)

	Vortrag zum 01.11.2005	Zugänge	Stand am 31.12.2005	Abschreibungen		Buchwert	
				Vortrag zum 01.11.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 01.11.2005
<b>I. Finanzanlagen</b>							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen . . . . .	75.000,00	149.878.806,03	149.953.806,03	0,00	0,00	149.953.806,03	75.000,00
	<u>75.000,00</u>	<u>149.878.806,03</u>	<u>149.953.806,03</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>149.953.806,03</u>	<u>75.000,00</u>



## **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang- unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der CE Waggons 1 GmbH, Hannover, für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. November bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 3. März 2006

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

(Brandt)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Wolf)  
Wirtschaftsprüfer

**JAHRESABSCHLUSS (HGB) DER CE WAGGONS 1 GMBH  
(HEUTE VTG AG) FÜR DAS RUMPFGESCHÄFTSJAHR  
VOM 27. APRIL 2005 BIS 31. OKTOBER 2005  
(RUMPFGESCHÄFTSJAHR 2005/I) (GEPRÜFT)**

**CE Waggon 1 GmbH, Hannover**  
**BILANZ ZUM 31. Oktober 2005**

		<u>Anhang</u>	<u>31.10.2005</u> EUR
<b>AKTIVA</b>			
<b>Finanzanlagen</b>			
Anteile an verbundenen Unternehmen .....	(1)		<u>75.000,00</u>
			<b><u>75.000,00</u></b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände .....	(2)		556,66
Guthaben bei Kreditinstituten .....			<u>22.170,30</u>
			<b><u>22.726,96</u></b>
			<b><u>97.726,96</u></b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital .....	(3)		25.000,00
Kapitalrücklage .....			75.000,00
Bilanzverlust .....			<u>-8.021,72</u>
			<b><u>91.978,28</u></b>
<b>Rückstellungen</b> .....	(4)		<b><u>5.000,00</u></b>
<b>Verbindlichkeiten</b> .....	(5)		<b><u>748,68</u></b>
			<b><u>97.726,96</u></b>

**CE Waggon 1 GmbH, Hannover**  
**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**  
**FÜR DAS RUMPFGESCHÄFTSJAHR**  
**VOM 27. APRIL 2005 BIS ZUM 31. Oktober 2005**

	<u>Anhang</u>	<u>27.04.-31.10.2005</u>
		EUR
Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	(6)	<u>8.021,72</u>
		<b><u>8.021,72</u></b>
		<b><u>-8.021,72</u></b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/ Fehlbetrag .....</b>		<b><u><u>-8.021,72</u></u></b>

## **CE Waggon 1 GmbH, Hannover**

### **Geänderter Anhang**

#### **Allgemeine Angaben**

Der Jahresabschluss zum 31.10.2005 der CE Waggon 1 GmbH für das Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April bis 31. Oktober 2005 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für kleine Kapitalgesellschaften aufgestellt; von den Wahlrechten wurde teilweise Gebrauch gemacht. In der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung sind einzelne Posten zur klareren Darstellung zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Der geänderte Anhang wurde freiwillig um eine Kapitalflussrechnung (Anlage 2) und um eine Eigenkapitalveränderungsrechnung (Anlage 3) erweitert.

#### **Bilanzierung und Bewertung**

Das Finanzanlagevermögen ist mit den Anschaffungskosten bewertet.

Die sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennwert angesetzt. Das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage sind ebenfalls mit ihrem Nennwert angesetzt.

Die Rückstellungen sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung bemessen.

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 1. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Finanzanlagevermögens ist in der Anlage 1 zum Anhang dargestellt.

Die Angaben zum Anteilsbesitz stellen sich wie folgt dar:

<u>Name</u>	<u>Anteil am Kapital</u> %	<u>Eigenkapital</u> €	<u>erstmaliger Jahresabschluss</u>
Anteile an verbundenen Unternehmen			
1. CE Waggon 2 GmbH, Hannover .....	100	75.000,00	31.12.2005

### 2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

			<u>31.10.2005</u> €
Sonstige Vermögensgegenstände .....			<u>556,66</u>

### 3. Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital von T€ 25 liegt zu 100 % bei der luxemburgischen Compagnie Européenne de Wagons S.A.R.L.

### 4. Rückstellungen

			<u>31.10.2005</u> €
Sonstige .....			<u>5.000,00</u>

Die sonstigen Rückstellungen sind für Jahresabschlusskosten bestimmt.

### 5. Verbindlichkeiten

			<u>31.10.2005</u> €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen .....			<u>748,68</u>

Die Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.



## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die hierunter zusammengefassten Aufwendungen betreffen vor allem Prüfungs- und Gründungskosten.

#### Sonstige Angaben

##### *Fehlbetrag für die Zeit vom 27. April bis 31. Oktober 2005*

Der Fehlbetrag/Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen.

##### *Mitarbeiter*

Die Gesellschaft beschäftigt keine Mitarbeiter.

##### *Geschäftsführung*

Frank Zenk, Hochheim	(vom 27. April bis 4. Mai 2005)
Jean R. Catalan, Paris	(vom 4. Mai bis 28. September 2005)
Francois G. C. Nicoloy, Paris	(vom 4. Mai bis 28. September 2005)
Wilbur L. Ross, Palm Beach/Florida	(ab 28. September 2005 bis 26. Juni 2006)
Stephen Toy, New York	(ab 28. September 2005 bis 20. Juni 2006)
Michael J. Gibbons, New York	(ab 7. Dezember 2005 bis 20. Juni 2006)
Dr. Heiko Fischer, Hamburg	(ab 21. Dezember 2005 bis 25. September 2006)

##### *Vorstand*

Dr. Heiko Fischer, Hamburg	(ab 25. September 2006)
Jürgen Hüllen, Hamburg	(ab 25. September 2006)
Dr. Kai Kleeberg, Buchholz	(ab 25. September 2006)

Hamburg, den 26. Februar 2007

Vorstand

Dr. Heiko Fischer

Jürgen Hüllen

Dr. Kai Kleeberg

Entwicklung des Anlagevermögens (Bruttodarstellung)

	Vortrag zum 27.04.2005	Zugänge	Stand am 31.10.2005	Abschreibungen		Buchwert	
				Vortrag zum 27.04.2005	Stand am 31.10.2005	Stand am 31.10.2005	Stand am 27.04.2005
<b>I. Finanzanlagen</b>							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen .....	0,00	75.000,00	75.000,00	0,00	0,00	75.000,00	0,00
	<u>0,00</u>	<u>75.000,00</u>	<u>75.000,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>75.000,00</u>	<u>0,00</u>

**Kapitalflussrechnung**

	€
<b>Laufende Geschäftstätigkeit</b>	
Fehlbetrag im Rumpfgeschäftsjahr vom 27.4. bis 31.10. 2005 .....	-8.021,72
Zunahme Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände .....	-556,66
Zunahme Rückstellungen .....	5.000,00
Zunahme Verbindlichkeiten .....	748,68
<b>Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (Cash Flow) .....</b>	<b>-2.829,70</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>	
Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen .....	-75.000,00
<b>Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit .....</b>	<b>-75.000,00</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	
Einzahlungen des Gesellschafters .....	100.000,00
<b>Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit .....</b>	<b>100.000,00</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>22.170,30</b>
Anfangsbestand .....	0,00
<b>Endbestand des Finanzmittelbestandes .....</b>	<b>22.170,30</b>

**Eigenkapitalveränderungsrechnung**

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Erwirtschaftetes Eigenkapital	Anteil der Gesellschafter der CE Waggons 1 GmbH am Eigenkapital
	€	€	€	€
<b>Stand 27.4.2005 .....</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Einzahlung Gezeichnetes Kapital .....	25.000,00			25.000,00
Einzahlung in die Kapitalrücklage .....		75.000,00		75.000,00
Jahresfehlbetrag .....			-8.021,72	-8.021,72
<b>Stand 31.10.2005 .....</b>	<b>25.000,00</b>	<b>75.000,00</b>	<b>-8.021,72</b>	<b>91.978,28</b>

### **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den Jahresabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang — unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der CE Waggons 1 GmbH, Hannover, (seit 25. September 2006 umfirmiert in VTG Aktiengesellschaft, Hamburg) für das Rumpfgeschäftsjahr vom 27. April bis 31. Oktober 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften 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 Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Diese Bestätigung erteilen wir aufgrund unserer pflichtgemäßen, am 1. Februar 2006 abgeschlossenen Abschlussprüfung und unserer Nachtragsprüfung, die sich auf die Änderung des Anhangs bezog, der freiwillig um eine Kapitalflussrechnung und eine Eigenkapitalveränderungsrechnung ergänzt wurde. Die Nachtragsprüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Hamburg, den 1. Februar 2006/27. Februar 2007

**PricewaterhouseCoopers**  
**Aktiengesellschaft**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

(Brandt)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Wolf)  
Wirtschaftsprüfer

## AUSSICHTEN

Im ersten Quartal 2007 und bis zum Datum dieses Prospekts hat sich die positive Entwicklung der VTG-Gruppe weiter fortgesetzt. Seit Beginn des Jahres 2007 haben sich bei der VTG-Gruppe keine wesentlichen nachteiligen Veränderungen im Hinblick auf ihre weitere wirtschaftliche Entwicklung ergeben.

Der Konzernumsatz für den am 31. März 2007 endenden Dreimonats-Zeitraum belief sich auf EUR 134,2 Mio. und stieg damit um 4,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das operative Ergebnis (EBIT) in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres stieg um 19,1 % auf EUR 14,7 Mio. und der Jahresüberschuss von EUR 1,6 Mio. auf EUR 2,9 Mio. Die drei Geschäftsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik trugen alle zu dieser positiven Entwicklung bei und profitierten jeweils von einem guten Marktumfeld und Wachstumschancen.

Im Geschäftsbereich Waggonvermietung eröffnen sich für die VTG-Gruppe in Folge der Harmonisierung und Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs wie auch der Erweiterung der Europäischen Union weitere Wachstumschancen. Mit dem Zusammenwachsen Europas vergrößern sich die Handels- und Transportströme. Die größten Wachstumspotenziale in allen Wagentypen werden in Ost- und Südosteuropa gesehen. Vor diesem Hintergrund hat die VTG-Gruppe erste Gespräche und teilweise Verhandlungen mit Unternehmen, in den GUS-Staaten und Nordamerika aufgenommen, um bei geeigneter Gelegenheit in diese Märkte zu expandieren.

Im Geschäftsbereich Schienenlogistik führt der nach wie vor hohe Bedarf an Eisenbahntransporten — bedingt durch die gute Konjunktur in den Hauptkundenindustrien verbunden mit einer hohen Auslastung der Raffinerien und einem Aufschwung bei Biokraftstoffen — zu einer hohen Nachfrage nach den Dienstleistungen der VTG-Gruppe.

Im Geschäftsbereich Tankcontainerlogistik erwartet die VTG-Gruppe eine weiterhin positive Marktentwicklung mit einer angepassten moderaten Ausdehnung der Flotten-Kapazitäten.

Die VTG-Gruppe will angesichts dieses Marktumfelds im laufenden Geschäftsjahr 2007 ihre Marktpositionen und ihren Handlungsspielraum sowohl durch organisches Wachstum als auch durch ausgewählte Akquisitionen nachhaltig ausbauen und ihre Rentabilität kontinuierlich steigern. Wenn sich die Weltwirtschaft weiterhin positiv entwickelt, ist die VTG-Gruppe zuversichtlich, die gesetzten Ziele zu erreichen.

Bis zum Datum dieses Prospekts sind keine wesentlichen Änderungen in der Finanzlage oder der Handelsposition der Gesellschaft oder der VTG-Gruppe seit dem 31. März 2007 eingetreten.

(Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.)

Hamburg, Frankfurt am Main, am 14. Juni 2007

**VTG Aktiengesellschaft**

gez. Dr. Heiko Fischer

gez. Dr. Kai Kleeberg

**Goldman, Sachs & Co. oHG**

**UBS Limited**

gez. Dr. Thomas Schmidt

gez. Daniel Muth

gez. Alexandra Wolfram

**UniCredit Markets & Investment Banking  
(Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG)**

**M.M.Warburg & CO Kommanditgesellschaft  
auf Aktien**

gez. Christian Bacherl

gez. Peter Schade

gez. Till Wrede

gez. Christel Turpeinen



(Diese Seite wurde absichtlich freigelassen.)





VTG Aktiengesellschaft  
Nagelsweg 34  
D-20097 Hamburg  
Telefon: +49 40 23 54-0  
Telefax: +49 40 23 54-1199  
E-Mail: [info@vtg.com](mailto:info@vtg.com)  
Internet: [www.vtg.de](http://www.vtg.de)