

Die zentrale Plattform für die Zugänglichmachung von Unternehmensdaten



Menü

(0) Shopping cart, Lock

Startseite / Schnellsuche / Suchergebnis

Suche in allen Bereichen

Suchoptionen

< Vorheriger Eintrag

Zurück zum Suchergebnis



Nächster Eintrag >

DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz
Rechnungslegung / Finanzberichte
Firma
Information
Bezeichnung

DB Cargo Aktiengesellschaft

Mainz

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2020 und Tätigkeitsabschluss

LAGEBERICHT

- Überblick
- Rahmenbedingungen
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Nicht-finanzielle Kennzahlen
- Nachhaltigkeit
- Strategie
- Weitere Informationen
- Nachtragsbericht
- Chancen- und Risikobericht
- Prognosebericht

Überblick

Umgang mit der Corona-Pandemie

2020 war auch für die DB Cargo AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Menge der beförderten Güter fiel durch die behördlichen Maßnahmen, ein temporäres Herunterfahren von Industrieproduktion und von Handel und Dienstleistungen deutlich hinter die der Vorjahre zurück. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 noch spürbar auf

die DB Cargo AG auswirken. Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hält allerdings grundsätzlich an den mittel- und langfristigen Wachstumserwartungen für den Schienenverkehr und seinen eigenen, in der Strategie Starke Schiene hinterlegten, Wachstumszielen fest.

Vereinbarung der DB AG mit ihrer Eigentümer in zum Umgang mit Corona-Schäden

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bund), vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand) zu kompensieren. Der Bund plant, zum Ausgleich von coronabedingten Schäden, das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Die Maßnahmen stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Freigabe durch die Europäische Kommission. Aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung erhält die DB Regio AG Mittel aus der Branchenlösung für den ÖPNV.

Corona-Krisenmanagement

Das Corona-Krisenmanagement des DB-Konzerns begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem DB-konzernweiten Krisenstab Pandemie fortgesetzt. In den folgenden Monaten war der DB-Konzern dadurch in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für Kund*innen und Mitarbeitende umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln, zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

Im Geschäftsfeld DB Cargo gab es ebenfalls ab Mitte März einen "zentralen Arbeitsstab DB Cargo" unter der Leitung der Produktion. Seit März 2020 werden die Corona-Meldefälle europaweit täglich seitens der DB Cargo dokumentiert sowie mindestens wöchentlich an den Vorstand der DB Cargo AG gemeldet. Zusätzlich wurden speziell für DB Cargo drei zentrale präventive Vorsorgemaßnahmen organisiert: Versorgung mit Mund-Nasen-Bedeckungen, mit Desinfektionsmitteln und mit Corona-Einzeltestkits.

Vereinbarung "Gemeinsam gegen Corona"

Im März 2020 hat der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) die Vereinbarung "Gemeinsam gegen Corona" für den Systemverbund Bahn in Deutschland abgeschlossen. Darin verständigten sich die Tarifpartner auf weitreichende Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und bekannten sich zu sicheren Arbeitsplätzen.

Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) das "Bündnis für unsere Bahn" unterzeichnet. Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise im DB-Konzern so zu bewältigen, dass an der Strategie Starke Schiene weiterhin festgehalten werden kann. Hierbei verpflichten sich alle Beteiligten, Teil einer gemeinsamen und solidarischen Lösung zu sein. Dieses Bündnis steht unter der Bedingung, dass die Tarifpartner (DB-Konzern, Agv MoVe und EVG) eine gemeinsame, tragfähige Lösung im Sinne der Gegensteuerung vereinbaren. Die Tarifverhandlungen mit der EVG wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

Angaben zur Gesellschaft

Die DB Cargo AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Der Aufsichtsrat der DB AG hat in 2019 eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die seit dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo, das vormals zusammen mit DB Schenker im Vorstandsressort Finanzen, Güterverkehr & Logistik geführt wurde, ist dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (seit dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

Die DB Cargo AG ist im Geschäftsfeld DB Cargo das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen und fungiert im Geschäftsfeld DB Cargo als Muttergesellschaft für acht inländische und 18 ausländische Schienengüterverkehrsgesellschaften. Im Berichtsjahr erwarb die DB Cargo AG die restlichen 10% der DB Cargo Eurasia GmbH von der Kombiverkehr GmbH & Co KG (damit jetzt 100%ige Tochter).

Das Berichtsjahr verlief für die DB Cargo AG geprägt durch die Corona-Pandemie schwach. Das Ergebnis nach Steuern ist im Vergleich zum Vorjahr um 379 Mio. € auf -867 Mio. € gesunken. Im ersten Quartal 2020 führten eine rückläufige Nachfrage bei Rohstahl, die Auswirkungen des Frankreich-Streiks und Sturm tief Sabine zu einem schwachen Jahresstart. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie wurden seit April 2020 deutlich.

Eine Gegensteuerung der Corona-Schäden auf der Kostenseite erfolgte durch die Einsparung variabler Kosten (Energie, Trasse, eingekaufte Leistungen) sowie durch geringere Kosten für Operate Leases. Im Vergleich zum Vorjahr wirkte der Anstieg der Faktorkosten für Trasse, Personal und Energie negativ auf das EBIT.

Angaben zur Unternehmensführung

Die DB Cargo AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Cargo AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2020 drei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon 10 Mitglieder Anteilseignervertreter*innen und 10 Arbeitnehmendenvetretter*innen sind. Die Anteilseignervertreter*innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2020 sieben Frauen an.

Frauenanteil	31.12.2019	31.12.2020		31.12.2024
in %	Ist	Ziel *	Ist	Ziel
Vorstand	20%	20%	50%	40%
Aufsichtsrat	30%	30%	35%	30%
Erste Führungsebene	17,4%	19,3%	17,7%	24,9%
Zweite Führungsebene	20,6%	22,4%	20,6%	32,3%

* Zielwert 2020 aus Planungsrunde 2017

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand und Aufsichtsrat wurden per 31. Dezember 2020 übertroffen. Auf der ersten und zweiten Führungsebene wurden die Zielwerte des Frauenanteils per 31. Dezember 2020 nicht erreicht.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld

Bei einer coronabedingt deutlich rückläufigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland ging die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2020 im dritten Jahr in Folge zurück. Treiber dafür waren vor allem starke Transportrückgänge in der Montan- und Automobilindustrie. Auch der Kombinierte Verkehr entwickelte sich rückläufig.

Die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen war 2020 durch die weltweiten Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich schwächer als in den Vorjahren. Die globale Wirtschaft schrumpfte in allen großen Volkswirtschaften mit Ausnahme von China. Allerdings blieb auch in China das Wachstum sehr deutlich hinter den Vorjahren zurück. Der Welthandel, der bereits in den Vorjahren an Dynamik verloren hatte, brach massiv ein.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft wurde 2020 vor allem durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Nach der ersten Pandemie-Welle im ersten Halbjahr 2020, die mit weitreichenden Kontakteinschränkungen und einem erheblichen Herunterfahren wirtschaftlicher Tätigkeit und des öffentlichen Lebens verbunden war, erholte sich die Wirtschaft bis in den September 2020 hinein wieder spürbar. Die zweite Pandemie-Welle ab Herbst 2020 verzögerte eine Rückkehr auf vorherige Wachstumspfade aber deutlich. Da die Gegenmaßnahmen gezielter waren als während der ersten Welle wurde die Wirtschaft insgesamt weniger stark beeinträchtigt. Einzelne Branchen waren jedoch weiterhin massiv betroffen.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten verzeichnete Deutschland einen weniger starken, aber dennoch substanziellen coronabedingten Rückgang der Wirtschaftsleistung. Zwar wirkte sich in Deutschland die starke Abhängigkeit von der Auslandsnachfrage insbesondere im Bereich der Investitionsgüter negativ aus; Deutschland war aber aufgrund solider Staatsfinanzen besser als andere Länder gerüstet, um die negativen Folgen der Pandemie anteilig abzufedern. Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt.

Das Bruttoinlandsprodukt lag coronabedingt mehr als 5% unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) ging um fast 12%, der deutsche Außenhandel um über 9% zurück.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung in Europa wurde 2020 von den Auswirkungen der Corona-Pandemie stark getroffen. Vor allem in den großen westeuropäischen Volkswirtschaften Vereinigtes Königreich, Italien, Spanien und Frankreich brach die Wirtschaftsleistung stark ein; gegenüber dem Vorjahr teilweise im zweistelligen Prozentbereich. Die Wirtschaft in den Ländern Skandinaviens und Osteuropas litt hingegen weniger. Stützend wirkten sich auch der niedrigere Ölpreis, sowie die weiter sehr expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank auf die europäische Wirtschaft aus.

Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie wirkten zudem die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der künftigen Ausgestaltung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Großbritannien nach dem vollzogenen Brexit, die erst Ende 2020 weitgehend ausgeräumt wurden, belastend.

Das Bruttoinlandsprodukt im Euro-Raum lag coronabedingt mehr als 7% unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) in der Europäischen Union ging um über 8% zurück, der Außenhandel im Euro-Raum um rund 10%.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

D deutscher Güterverkehrsmarkt

Die bereits 2019 infolge der Konjunkturabkühlung und der rückläufigen Industrieproduktion deutlich werdende Abschwächung der Nachfrageentwicklung setzte sich zum Jahresauftakt 2020 fort. Bereits vor den im März 2020 einsetzenden Corona-Maßnahmen war daher ein verkehrsträgerübergreifender Leistungsrückgang zu verzeichnen. In den Folgemonaten April und Mai 2020 waren Nachfrageeinbrüche im zweistelligen Prozentbereich zu verzeichnen. Die Entwicklung einzelner Branchen war hierbei deutlich unterschiedlich. Während beispielsweise die Automobil- sowie die Stahlindustrie stark betroffen waren, entwickelte sich die Bauindustrie positiv. Entsprechend der Bedeutung der transportbeauftragenden Branchen für die einzelnen Verkehrsträger verlief vor allem die Entwicklung des Lkw-Verkehrs vergleichsweise moderat. Im Schienengüterverkehr (SGV) und der Binnenschifffahrt wirkten zusätzlich belastende Sondereffekte wie zum Beispiel rückläufige Kohle- und Kokstransporte im Rahmen der fortschreitenden Energiewende. Im Spätsommer und Herbst 2020 zeigten sich leichte Erholungstendenzen, wobei aber die Unsicherheit bis zum Jahresende anhält. Insgesamt war der deutsche Güterverkehrsmarkt infolge des massiven coronabedingten Nachfrageeinbruchs von Überkapazitäten und einem spürbaren Preiswettbewerb gekennzeichnet.

Nachdem die Entwicklung des Straßengüterverkehrs 2019 bereits deutlich an Dynamik verloren hatte, zeigte sich 2020 wie bei den anderen Verkehrsträgern ein deutlicher Rückgang. Im Vergleich zum SGV und der Binnenschifffahrt fiel dieser aber weniger stark aus, was vor allem auf die abweichende Güterstruktur zurückzuführen ist. Positiv wirkte sich dabei ein höherer Transportanteil der Lebensmittel-/Konsumgüter- und Baubranche sowie Paketsendungen, vor allem im E-Commerce, aus. Der niedrigere Dieselpreis dämpfte zwar den Kostendruck, dem gegenüber standen jedoch unter anderem gestiegene Kosten durch einen erhöhten Organisationsaufwand. Belastungen aus Fahrermangel beziehungsweise -verfügbarkeit hatten in der Krise Bestand. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs konnte auf über 72% ausgebaut werden.

Nach den bereits leichten Rückgängen in den beiden Vorjahren hat sich die Entwicklung des SGV in Deutschland 2020 massiv verschlechtert. Ursächlich dafür war die mit den Corona-Maßnahmen nochmals deutlich verschärfte Rezession, die damit einhergehende Verunsicherung sowie strukturelle Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende. Nach eigenen Berechnungen machten allein die teils massiven Einbrüche in den für die Schiene bedeutenden Montanbereichen Kohle/Koks, Erze, Stahl und Schrott mehr als die Hälfte des gesamten Nachfragerückgangs aus. Aber auch bei den Automobiltransporten waren hohe Einbußen zu verzeichnen. Der Kombinierte Verkehr entwickelte sich ebenfalls rückläufig. Positive Entwicklungen, wie zum Beispiel bei den Mineralöl- und Baustoffverkehren sowie zusätzliche Versorgungstransporte während der Corona-Krise wirkten nur teilweise kompensierend.

Nachdem die DB-konzernexternen Bahnen 2019 noch einen moderaten Leistungszuwachs verzeichneten, konnte 2020 nach DB-konzerninternen Berechnungen dieses Leistungsniveau nicht mehr erreicht werden. Die gegenüber den Gesellschaften des DB-Konzerns aber erneut überdurchschnittliche Entwicklung ist unter anderem auf eine abweichende Güterstruktur zurückzuführen. So ist zum Beispiel der Einfluss der eingebrochenen Montanverkehre auf die Verkehrsleistung der DB-konzernexternen Bahnen nur halb so hoch.

Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt ging 2020 deutlich zurück. Neben dem coronabedingten Einbruch der Nachfrage wurde die Entwicklung zusätzlich durch niedrigwasserbedingte Einschränkungen belastet. Unter anderem waren eine Verringerung der Aufnahme möglicher Ladungsmengen sowie temporäre Einstellungen der Güterschifffahrt die Folge. Die stärksten Rückgänge waren in den Bereichen Kohle/Koks, Chemie, Baustoffe, Erze/Stahl und Sammelgut/Container zu verzeichnen. Der Marktanteil verringerte sich auf rund 7%.

Beim coronabedingten Einbruch der Transportleistung des SGV 2020 gehörte auch der Kombinierte Verkehr (KV) zu den betroffenen Segmenten. Neben einem deutlichen Rückgang des Außenhandels in allen relevanten Weltregionen und insbesondere in Europa belastete unter anderem auch die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit des Lkw infolge niedrigerer Transport- und Treibstoffpreise die Entwicklung des KV.

Europäischer Schienengüterverkehr

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Großbritannien) ging 2020 ebenfalls deutlich zurück. Das ohnehin negative konjunkturelle Umfeld wurde durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie zusätzlich stark belastet. Besonders betroffen waren die Branchen Stahl, Erze und Automotive. Aufgrund der bedeutenden Rolle Chinas im internationalen Handel zeigten sich auch beim Containerverkehr schon sehr früh Auswirkungen der Corona-Pandemie, so dass die Hinterlandverkehre der Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg an stabilisierender Wirkung verloren.

Alle Top-Bahnen in Europa mussten deutliche Verkehrsleistungsrückgänge hinnehmen. Das betraf auch DB Cargo, wobei sich die Entwicklungen in den jeweiligen Ländern sehr unterschiedlich zeigten. Deutlich negativ wirkten vor allem starke Nachfrageeinbrüche in Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Polen.

Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB Cargo AG

Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 7,2% auf 55,4 Mrd. tkm (im Vorjahr: 59,7 Mrd. tkm) gesunken. Die Menge der beförderten Güter ist mit 155,9 Mio. t um 7,7% (im Vorjahr: 168,9 Mio. t) zurückgegangen. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat mit 89,5 Mio. Trkm um 12,0% (im Vorjahr: 101,7 Mio. Trkm) abgenommen.

Prognose-Ist-Vergleich

Die erwartete positive Leistungsentwicklung ist im Wesentlichen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie im zweiten Quartal 2020 nicht eingetreten. Weitere Gründe wurden bereits in dem Abschnitt "Angaben zur Gesellschaft" angeführt.

Politisches Umfeld

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

In der vom Bund eingerichteten Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt sowie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragte und im März 2020 veröffentlichte Gutachten zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 insbesondere im Sektor Verkehr zwar wichtige Beiträge leisten, jedoch noch nicht ausreichen. Zum Umsetzungsmonitoring und zur Weiterentwicklung der Maßnahmen, um in den und durch die einzelnen Verkehrsmodi - u.a. Schienengüterverkehr - weitere CO₂-Einsparpotenziale zu erschließen, wird die NPM daher weiter eng eingebunden. Vor diesem Hintergrund prüft die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weiter beschleunigen und ausbauen lassen.

Masterplan Schienenverkehr und Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der 2. Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschlandtakts vor. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter*innen des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht und konkrete Handlungsfelder für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland entwickelt haben. Ziele des Masterplans sind, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste im Schienenpersonenverkehr (SPV) zu gewinnen sowie mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und deren Anteil am Modal Split bis 2030 auf mindestens 25% zu steigern. Wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Verlagerung auf die Schiene sind die Steigerung der Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal, der Einsatz innovativer Technologien und Produkte sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus Sicht der Nutzer. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, wurden im Masterplan Schienenverkehr 32 Handlungsfelder und 96 Maßnahmen vereinbart, unter anderem die etappenweise Realisierung eines Deutschlandtakts für alle Verkehrsarten. Die Umsetzung wird durch eine Arbeitsgruppe aus Sektorvertretern gemeinsam mit dem BMVI kontinuierlich begleitet und an den Lenkungskreis berichtet. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis beteiligt und bringt sich in die Umsetzung der Maßnahmen ein. Für den Sommer 2021 ist erneut ein Schienengipfel angekündigt.

Masterplan Schienengüterverkehr

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr (SGV) nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Die erstmalige Dotierung des Bundesprogramms Zukunft SGV im Bundeshaushalt 2020 ff. mit 30 Mio. € bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Die Förderrichtlinie wurde am 20. Mai 2020 veröffentlicht. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des SGV wurde im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € hinterlegt, die in Brüssel notifiziert, im Dezember 2020 wirksam wurde und die 2021 auf 80 Mio. € erhöht wird. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr tagt als Steuerungsgremium des Masterplans Schienengüterverkehr halbjährlich, unter Beteiligung des DB-Konzerns. In 2020 standen neben der weiteren Umsetzung des Masterplans die wirtschaftliche Situation des Schienengüterverkehrs vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und die Kranbarkeit von Sattelaufliegern im Kombinierten Verkehr im Fokus.

Vollzug des nationalen Schienenlärmschutzgesetzes

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Cargo AG hat sich hierauf vorbereitet, die gesamte aktive Wagenflotte in Deutschland ist mit leisen Bremssohlen ausgestattet worden. Zudem lehnt DB Cargo die Beförderung von lauten Wagen Dritter - z.B. von Auslandsbahnen - in ihren Zügen ab. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. Die Europäische Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an die Bundesregierung das Schienenlärmschutzgesetz für unionsrechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot. Das begonnene Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Mit Schreiben vom 23. November 2020 hat das BMVI das Wirksamwerden der Regelung bekräftigt und die EVU zur Einhaltung der Vorgaben aufgefordert. Gleichzeitig hat das BMVI darüber informiert, dass Verstöße befristet für die Netzfahrplanperiode 2020/21 nicht sanktioniert werden.

EU schränkt Nutzung von lauten Güterwagen ab 2024 europaweit ein

Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems »Fahrzeuge - Lärm« (TSI Noise) sieht ab Ende 2024 ein Verbot für laute Güterwagen auf stark befahrenen Strecken in der ganzen Europäischen Union (EU) vor. Zu sogenannten Quieter Routes werden (ganztags) alle Strecken gezählt, auf denen nachts mehr als zwölf Güterzüge auf einem Streckenabschnitt von mehr als 20 km verkehren. Die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA) hat eine Taskforce eingerichtet, um das Ausmaß des gemeldeten Mangels an Bremsleistung bei mit lärmarmen Verbundstoffsohlen ausgerüsteten Wagen unter strengen nordischen Winterbedingungen zu bewerten und - falls erforderlich

- adäquate Maßnahmen herzuleiten. Die ERA empfiehlt, zunächst weitere Tests durchzuführen, bevor eine abschließende Bewertung erfolgt. Die Kommission hat sich in ihrem Bericht vom 22. Oktober 2020 dieser Auffassung angeschlossen. Zunächst sollen weitere Tests im Winter 2020/2021 durchgeführt und die Arbeiten im Rahmen einer auf die sicherheitsrelevanten Aspekte fokussierten Task Force unter der Leitung der ERA fortgesetzt werden. In 2021 soll ein neuer Bericht vorgelegt werden, auf dessen Basis die Kommission über das weitere Vorgehen entscheiden wird.

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2021

Aufgrund von Änderungen des Regionalisierungs- und des Eisenbahnregulierungs-Gesetzes waren für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 zwei Entgeltgenehmigungsverfahren nötig. Initial hatte die BNetzA für das TPS 2021 eine Anhebung der Trassenentgelte im SPNV um 5,2% bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) um 5,6% und der des SGV um 2,4% gegenüber dem TPS 2020 genehmigt. Hintergrund für die deutliche Erhöhung der SPNV-Entgelte einerseits und die Absenkung im SGV und SPFV andererseits war die Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), die rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Die Gesetzesänderung führt zu einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Bundesländern zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stellt. Da die Entwicklung der Trassenentgelte im SPNV gemäß § 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gekoppelt war, hatte die Anhebung der Mittel unmittelbare Auswirkungen auf die SPNV-Entgelte. Im Juni 2020 wurde diese Kopplung mit der Änderung des ERegG aufgehoben und die Preissteigerung im SPNV auf 1,8% begrenzt. Die BNetzA hat daher ein Teilaufhebungsverfahren des Bescheides für das TPS 2021 eröffnet und die TPS Entgelte 2021 am 21. September 2020 neu beschieden. Durch das Teilaufhebungsverfahren wurde der Preisfad von +2,4% im SPFV und SGV sowie +1,8% im SPNV genehmigt.

Unabhängig davon hat die BNetzA, wie schon in ihren letztjährigen Beschlüssen die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des SGV abgesenkt. Die DB Netz AG hatte in den Vorjahren jeweils gegen diese Entscheidung geklagt. Ein abschließendes rechtskräftiges Urteil aufgrund einer möglichen mehrinstanzlichen Entscheidung der genannten Streitsache wäre jedoch kurzfristig nicht zu erwarten. Die daher für eine nicht absehbare Zeit fortbestehende rechtliche Unsicherheit birgt das Risiko, dass Investitionen im SGV zurückgestellt oder Wachstumschancen nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die DB Netz AG dazu entschieden, die bestehenden Klageanträge zurückzuziehen und gegen die Änderung im Rahmen des TPS 2021 nicht erneut zu klagen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzentwicklung

Der Umsatz der DB Cargo AG hat sich im Berichtsjahr um 5,3% auf 3.183 Mio. € (im Vorjahr: 3.360 Mio. €) verringert. Ein schwacher Jahresstart war durch eine rückläufige Nachfrage bei Rohstahl, die Auswirkungen des Frankreich-Streiks und Sturmtief Sabine gekennzeichnet. Zwischen April und August zeigten sich in nahezu allen Branchen Auswirkungen der Corona-Pandemie. Ab September stabilisierten sich die selektiven Umsätze über dem Vorjahreswert.

Der Außenumsatz lag mit 2.089 Mio. € um 203 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.292 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns beliefen sich auf 1.094 Mio. € (im Vorjahr: 1.068 Mio. €). Der Anteil der konzerninternen Umsatzerlöse hat sich leicht auf 34,3% (im Vorjahr 31,8%) erhöht.

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung hat sich mit 3.195 Mio. € um 182 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (3.377 Mio. €) verringert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die geringeren Umsatzerlöse (-177 Mio. €) gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Die Bestandsveränderungen liegen mit 2 Mio. € um 1 Mio. € über dem Vorjahreswert. Andere aktivierte Eigenleistungen (10 Mio. €) unterschritten im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Einbaus von GPS-Geräten für Güterwagen den Vorjahreswert um 6 Mio. €.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge um 5 Mio. € auf 220 Mio. € im Berichtsjahr (Vorjahr: 225 Mio. €) ist wesentlich auf geringere Erträge aus erbrachten Leistungen für Dritte zurückzuführen. Zudem wurden geringere Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen erzielt. Durch die Erhöhung des Fördersatzes ist die Trassenpreisförderung in 2020 höher als im Vorjahr ausgefallen.

Der Materialaufwand lag mit 2.281 Mio. € um 5 Mio. € über dem Vorjahreswert (2.276 Mio. €). Bei leistungsbedingt niedrigeren Trassen- und Energieaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Instandhaltung erhöht. Die höheren Aufwendungen für Instandhaltungen sind insbesondere auf eine höhere Anzahl an Lok-Revisionen zurückzuführen.

Der Personalaufwand überschritt mit 1.178 Mio. € den Vorjahreswert (1.165 Mio. €) um 13 Mio. €. Neben dem höheren Durchschnittsbestand von 18.395 Mitarbeitenden (+601 Mitarbeitende gegenüber Vorjahr), der im Wesentlichen durch die Nachführungsoffensive begründet ist, hat auch die Tarifierhöhung zu höheren Personalkosten beigetragen.

Die Abschreibungen lagen mit 275 Mio. € um 41 Mio. € über dem Vorjahreswert (234 Mio. €). Dies begründet sich durch außerplanmäßige Abschreibungen von 32 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen übertrafen mit 423 Mio. € den Vorjahreswert (407 Mio. €) um 16 Mio. €. Dabei hat eine Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit angemieteten Lokkapazitäten wesentlich zur Erhöhung der Aufwendungen beigetragen.

Das Betriebsergebnis hat sich in 2020 um 262 Mio. € auf -742 Mio. € verschlechtert (im Vorjahr: -480 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis ist durch eine außerplanmäßige Abschreibung auf Finanzanlagen (45 Mio. €) belastet und reduzierte sich von 28 Mio. € auf -91 Mio. €.

Das Zinsergebnis liegt auf Vorjahresniveau bei -34 Mio. € (im Vorjahr: -36 Mio. €).

Das aus dieser Entwicklung resultierende negative Ergebnis nach Steuern (-867 Mio. €) wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 prognostizierte Entwicklung von Umsatz und Ergebnis wurde verfehlt. Gründe dazu wurden im Abschnitt "Angaben zur Gesellschaft" erläutert.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Cargo AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagement-System des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen

bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Cargo AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat im Berichtsjahr ein Update zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Langfristrating-Einstufung der DB AG von »AA« auf »AA-« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019. Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfrist-Rating ist unverändert geblieben. Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Cargo AG per 31. Dezember 2020 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 750 Mio. €. Diese wurden mit 523 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Cargo AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum insbesondere aufgrund des höheren Verlustes vor Ergebnisabführung um 182 Mio. € auf -678 Mio. €. Insbesondere aufgrund von geringeren Investitionen in Finanz- und Sachanlagen verringerte sich der negative Cashflow aus Investitionstätigkeit (Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit) deutlich um 300 Mio. € auf -232 Mio. € (im Vorjahr: -532 Mio. €). Die Mittelabflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit und der Investitionstätigkeit wurden im Wesentlichen durch die Aufnahme von kurzfristigen Verbindlichkeiten aus der DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) in Höhe von 116 Mio. €, die Einzahlung aus der Übernahme des Vorjahresverlustes (488 Mio. €) sowie durch neue langfristige Darlehen (201 Mio. €) durch den Gesellschafter DB AG finanziert.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 156 Mio. € (im Vorjahr: 281 Mio. €). Davon wurden 87 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 117 Mio. €) und 41 Mio. € in die Modernisierung des Güterwagenparks (im Vorjahr: 135 Mio. €) investiert. Das Investitionsvolumen in sonstige Sachanlagen belief sich auf 28 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €).

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, verringerten sich um 93 Mio. € auf 142 Mio. € (im Vorjahr: 235 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden im Wesentlichen Zuwendungen aus dem Energie-Klima-Fonds (EKF) in Höhe von 11 Mio. € von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Lokinvestitionen bestanden im Wesentlichen aus der Anzahlung für Zweikraftlokomotiven von 64 Mio. €.

Bei den Güterwagen lagen die Schwerpunkte beim Kauf von Drehgestell-Flachwagen (13 Mio. €) sowie der Beschaffung von Containertragwagen (6 Mio. €).

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betragen im Berichtsjahr 42 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €). Dabei handelte es sich im Wesentlichen um IT-Entwicklungsleistungen (Eigenleistungen sowie Leistungen von DB Systel und DB-konzernexternen Dienstleistern), die aktiviert wurden.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2020 um 325 Mio. € auf 572 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 247 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

Im Berichtsjahr wurden die Investitionen durch die im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung bereitgestellten Mittel und durch Zuschüsse gedeckt. Das Investitionsprogramm wird auch im Folgejahr über die DB-Konzernfinanzierung finanziert werden.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2020 um 294 Mio. €, beziehungsweise 7,7%, auf 4.095 Mio. € angestiegen. Während das Anlagevermögen sich um 82 Mio. € leicht reduzierte, stieg das Umlaufvermögen deutlich um 376 Mio. € bzw. 39,5%. Innerhalb des Anlagevermögens verringerten sich sowohl die immateriellen Vermögensgegenstände um 9 Mio. € als auch die Sachanlagen um 96 Mio. € bei einer leichten Erhöhung der Finanzanlagen (+23 Mio. €). Der Anstieg des Umlaufvermögens entfiel mit 20 Mio. € auf die Vorräte sowie mit 356 Mio. € auf die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände. Damit wuchs der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen deutlich auf 32,4% (per 31. Dezember 2019: 25,0%).

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB Konzern seit dem Jahr 2016 das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Im Berichtsjahr wurden 42 Mio. € aktiviert, die Abschreibungen beliefen sich auf 57 Mio. €.

Dominierende Größe innerhalb des Sachanlagevermögens sind weiterhin die Fahrzeuge (Lokomotiven und Güterwagen), deren Anteil jedoch leicht auf 87,7% zurückging (per 31. Dezember 2019: 89,3%). Insbesondere durch eine im Dezember 2020 geleistete Anzahlung in Höhe von 64 Mio. € für die Beschaffung moderner Zweikraft-Lokomotiven stiegen die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau per Saldo um 17 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verringerte sich infolge der gestiegenen Bilanzsumme von 17,5% auf 16,3%. Bei den Fremdmitteln hat sich der Anteil der Rückstellungen leicht vermindert, der Anteil der Verbindlichkeiten stieg hingegen weiter und beträgt nunmehr 76,7 % der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2019: 74,6%).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2020 einen Anteil an der Bilanzsumme von 56,4% (per 31. Dezember 2019: 55,6%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 27,4% (per 31. Dezember 2019: 26,8%).

Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen mit 107,5% vollständig (per 31. Dezember 2019: 97,6%). Im Jahr 2020 wurden langfristige Darlehen bei der DB AG im Gesamtumfang von 201 Mio. € neu aufgenommen.

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva		
Anlagevermögen	67,6	75,0
Umlaufvermögen	32,4	25,0
	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	16,3	17,5
Rückstellungen	7,0	7,9
Verbindlichkeiten	76,7	74,6

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2020	31.12.2019
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(68,1)	(65,3)
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.095	3.801

Nicht-finanzielle Kennzahlen

Qualität

Pünktlichkeit deutlich verbessert

Die Qualität unserer Leistung wurde im Berichtsjahr trotz der Corona-Pandemie, einem zum Vorjahr deutlich gestiegenen Bauvolumen auf dem Netz sowie hohen Temperaturen im Sommer deutlich verbessert.

Dazu trugen eine Vielzahl von Maßnahmen und veränderten Rahmenbedingungen bei, darunter das gut funktionierende Corona-Krisenmanagement in Verbindung mit einer Kapazitätsentspannung insbesondere auf hochbelasteten Infrastrukturabschnitten im 2. Quartal 2020 sowie ein geringeres Verkehrsaufkommen. Ein weiterer entscheidender Faktor war die verbesserte Personalressourcenausstattung. Ab dem Spätsommer 2020 setzte ein Aufwärtstrend im gesamten Zugvolumen ein, im Herbst erreichte das Geschäftsfeld Cargo die Betriebsleistung des Vorjahres. Die positive Entwicklung der Pünktlichkeit konnte sich seit dem Spätsommer nicht fortsetzen, wesentlich beeinflusst durch Infrastrukturthemen (Bau und höhere Gesamtauslastung des Netzes) in Deutschland. Mit dem deutlich ansteigenden Bauvolumen ab KW 38 in Kombination mit dem gestiegenen Mengenniveau und hohen Störungen der Infrastruktur, ist die Pünktlichkeit im Herbst 2020 deutlich zurückgegangen.

Im Gesamtjahr lag die Pünktlichkeit bei 77,6 % (3,8 Prozentpunkte über Vorjahreswert und 2,6 Prozentpunkte über Zielwert). Das Niveau bei den stehenden Zügen war mit durchschnittlich 29 stehenden Zügen pro Tag deutlich besser als im Vorjahr (61).

Kundenzufriedenheit

Die Kundenzufriedenheit konnte im Berichtsjahr stark gesteigert werden. In 2020 erreichte das Geschäftsfeld DB Cargo einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 68 (im Vorjahr: 61). Wesentlich hierfür ist die ab April bis Mitte September 2020 qualitativ hochwertig mit einer Pünktlichkeit von 77,6% (3,8 Prozentpunkte über Vorjahreswert und 2,6 Prozentpunkte über Zielwert) bediente Kundennachfrage.

Mitarbeiter

Um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wird bei der DB Cargo AG, wie im gesamten DB-Konzern, die Zahl der Mitarbeitenden in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Am 31. Dezember 2020 waren bei der DB Cargo AG 18.420 Mitarbeitende ohne Auszubildende beschäftigt, dies waren 370 Mitarbeitende mehr als per 31. Dezember 2019. Der Anstieg des Personalbestands gegenüber dem Vorjahresende beruht im Wesentlichen auf der Nachführung von operativem Personal, der Übernahme von Auszubildenden und DB-konzerninternen Zugängen. Gegenläufig wirkte insbesondere die natürliche Fluktuation. Im Jahresdurchschnitt waren 18.395 Mitarbeitende beschäftigt.

Per 31. Dezember 2020 waren außerdem 1.340 Auszubildende bei der DB Cargo AG beschäftigt (per 31. Dezember 2019: 1.212 Auszubildende).

Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive

Trotz des Einflusses der Corona-Pandemie lagen die Vertragszusagen im Rahmen des Zuführungs- und Qualifizierungsprogrammes mit 1.238 über dem mit dem Aufsichtsrat vereinbarten Ziel von 1.000 Vertragszusagen. Diese Mitarbeitenden befinden sich in einer Funktionsausbildung zur/zum Triebfahrzeugführer* in, Lokrangierführer* in, Rangierer* in oder Wagenmeister* in.

Überblick über die Tarifentwicklung / Tarifverhandlungen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu Zukunftsthemen. Mit dem Paket leisten die Tarifpartner einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren. Um im Sinne der wirtschaftlichen Stabilität des Unternehmens und der sozialen Sicherheit für alle Mitarbeitenden eine zeitnahe Einigung auch mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zu erreichen, hat der DB-Konzern im Oktober 2020 ein Schlichtungsverfahren mit der GDL eingeleitet. Das Schlichtungsverfahren ist im November 2020 mit einer Einigungsempfehlung beendet worden, die auch einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Schäden beinhaltet hätte. Während der DB-Konzern dem Einigungsvorschlag zustimmte, lehnte die GDL diesen ab. Entsprechende Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der GDL werden durch mit Auslaufen der Tarifverträge Ende Februar 2021 im Frühjahr 2021 erforderlich.

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmende zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Diese Umwandlungsmöglichkeit wurde 2020 um tariflichen Urlaub erweitert, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht und in ein Langzeitkonto eingebracht werden kann. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Maßnahmen im Bereich Soziales

Inklusion in Gesellschaft und Arbeitswelt, Chancengleichheit und selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Arbeitsleben sowie respektvolle Zusammenarbeit sind der DB Cargo AG eine besondere Verpflichtung. Menschen mit Behinderungen verdienen besondere Wertschätzung und Unterstützung.

Um die Inklusion von Menschen mit Behinderungen bei der Gestaltung von Arbeitsprozessen und Rahmenbedingungen innerhalb des Unternehmens besonders zu berücksichtigen, wurden in 2020 gemeinsame Mindeststandards geschaffen: Mit der neuen "Gesamt-Inklusionsvereinbarung (GIV) der DB Cargo AG zur Inklusion von Mitarbeitenden mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung" wurde am 28.10.2020 eine weitere wichtige Grundlage für den gemeinsamen Erfolg von DB Cargo unterzeichnet.

Mit der "GIV DB Cargo" wird dokumentiert, dass Menschen mit Behinderungen bei DB Cargo attraktive und zukunftsweisende Perspektiven im Schienengüterverkehr erhalten. Dazu gehört die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung sowie ein kollegialer Umgang miteinander auf allen betrieblichen Ebenen der DB Cargo AG.

Zusammenarbeit bei der Neuausrichtung von DB Cargo mit dem Gesamtbetriebsrat

Zu Beginn des Jahres 2020 haben Vorstand und Gesamtbetriebsrat der DB Cargo AG begonnen, die deutsche Produktion einer prozessualen und organisatorischen Neuorganisation zu unterziehen, um die Aufgaben des Schienengüterverkehrs bei der Erreichung unternehmerischer Ziele noch besser zu erfüllen. Der Anspruch der DB Cargo ist es groß, grün und leistungsfähig zu sein. In Arbeitsgruppen mit Vertreter*innen des Arbeitgebers sowie des Gesamtbetriebsrats wurden verschiedene Themenfelder bearbeitet. Zur Steigerung des Wachstums wurden gemeinsam und fortlaufend Lösungen entwickelt, die zu einer Verbesserung der Arbeitszufriedenheit sowie von Qualität, Wachstum und Leistungsfähigkeit der DB Cargo führen. Im August 2020 wurde die Gesamtbetriebsvereinbarung "GBV Zukunft" verhandelt und darin die Ergebnisse der bereits abgeschlossenen Arbeitsgruppen geregelt. Sie wird fortlaufend um die Ergebnisse weiterer Arbeitsgruppen ergänzt.

Mitarbeiterbefragung 2020 erfolgreich durchgeführt

Im Jahr 2020 wurde die Mitarbeitendenbefragung (MAB) zum fünften Mal durchgeführt. Über 15.000 Mitarbeitende haben bei DB Cargo teilgenommen und ihre Meinung kundgetan, ganz nach dem Motto der diesjährigen MAB: Teilnehmen - Teil sein. Die Ergebnisse sind sehr erfreulich: Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden hat sich von 3,5 auf 3,9 deutlich verbessert. Für das neue Jahr sind die team- und bereichsübergreifenden "Miteinander-Werkstätten" geplant, die zwischen Februar und Juni 2021 stattfinden werden. Der Fokus der "Miteinander-Werkstätten" liegt bei DB Cargo auf der Zusammenarbeit, dem Miteinander und der Strategie der Starken Cargo sowie Starken Schiene. In den "Miteinander-Werkstätten" wird gemeinsam mit den Ergebnissen der MAB gearbeitet und es werden Verbesserungsmöglichkeiten und Maßnahmen entwickelt.

Ökologie

Spezifischer Energieverbrauch

Der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene wurde im Vergleich zum Basisjahr 2006 um -23,1% reduziert. Die Energieeffizienz der DB Cargo-Verkehre wurde trotz der weltweiten Corona-Pandemie und der damit einhergehenden wirtschaftlichen und betrieblichen Einschränkungen weiter verbessert, was zu einer deutlichen Reduktion des spezifischen Endenergieverbrauchs (kWh Bahnstrom je Tariftonnenkilometer) gegenüber dem Vorjahr (-2,1%) führte. Die Verbesserung der Energieeffizienz 2020 (EKF-Kennzahl) liegt per Dezember bei -2,65%, so dass DB Cargo den gemäß Richtlinie geforderten Zielwert von -2,0% deutlich übertreffen konnte. Ursächlich hierfür war in erster Linie die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen wie der verstärkte Einsatz von effizienten Neubaubetriebfahrzeugen (insbesondere Mehrsystemlokomotive Baureihe 193), die intensive Nutzung des auf 650 elektrischen Triebfahrzeugen nachgerüstete Fahrassistenzsystem LEADER (Locomotive Engineer Assist Display and Event Recorder) zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer für ein energiesparendes Fahren sowie die Auslastungssteigerung.

Nachhaltigkeit

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch - sein inneres Anliegen - formuliert, dessen Kern, die seit Juni 2019 gültige Strategie: Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Cargo AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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

Strategie

DB Cargo bietet ihren Kunden mit rund 4.200 Gleisanschlüssen und zusätzlichen Leistungen in 17 europäischen Ländern Zugang zu ihrem Netzwerk, das über die neue Seidenstraße bis nach China reicht. Gemessen an der Verkehrsleistung ist DB Cargo die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr.

In ihrem internationalen Netzwerk führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe und Branchen wie Stahl, Recycling, Paper & Pulp und Consumer Goods. Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für ihre Kunden. Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie die Personalressourcen der DB Cargo und ihrer europäischen Tochtergesellschaften genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und KV-Operateure in ganz Europa.

Da DB Cargo den Großteil ihrer Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. In Tonnen je Zug wird die Auslastung gemessen. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Loks und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

Die Corona-Pandemie führte 2020 zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Europa. Ausgehend von einer Eindämmung der Corona-Pandemie wird für 2021 wieder ein Anstieg der Leistungsmengen erwartet. Das Vorkrisenniveau wird allerdings noch nicht wieder erreicht.

Auch während der Corona-Pandemie hat DB Cargo die Versorgung der europäischen Wirtschaft grenzüberschreitend zuverlässig sichergestellt. In den Monaten April und Mai 2020 ging die Verkehrsleistung drastisch zurück, in einzelnen Branchen um bis zu -80%. Allerdings lagen die Auftragseingänge im verarbeitenden Gewerbe in Deutschland im November 2020 wieder auf Vorkrisenniveau, in der Auto- und Chemie-Industrie sogar leicht darüber. Deshalb erreichten die Verkehrsleistungen der DB Cargo im Gesamtjahr 2020 letztlich noch ein Niveau von ca. 92% des Vorjahres. Umsatzverluste entstanden in allen Branchen mit Ausnahme der Consumer Goods und des Eurasischen Rail-Korridors, auf dem ein starkes Wachstum der Containerverkehre zwischen China und Europa zu verzeichnen ist. 2021 dürfte sich in den Branchen Automotive und Chemie sowie im Kombinierten Verkehr der positive Trend aus dem vierten Quartal 2020

fortsetzen, sofern es den Volkswirtschaften in Europa gelingt, die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie zu begrenzen.

Mit der Strategie Starke Schiene bekennt sich DB Cargo zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung und leistet einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa. Unternehmensziel der DB Cargo ist es, für ihre Kunden Transporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Damit entspricht sie dem Leitgedanken der Starke Schiene, d.h. der Verkehrsverlagerung auf die Schiene für eine nachhaltige Klima- und Mobilitätswende.

Die Position der DB Cargo nachhaltig auszubauen, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu können, ist Gegenstand der Strategie 'Starke Cargo'. Der dafür vorgesehene Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv: "Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft." So leistet das Unternehmen einerseits einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmix und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Ein positives EBIT plant DB Cargo ab dem Jahr 2024 zu erreichen.

Die Strategie 'Starke Cargo' beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Starker Ganzzugverkehr

Zur Stärkung ihrer Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette ihrer Kunden anbieten und sich auf die Entwicklung und Erweiterung von Schienenlogistik-Lösungen ausrichten, deren einzelne Module für die Kunden flexibel kombinierbar und erweiterbar sind.

- Starker Kombinierte Verkehr

DB Cargo wird im Kombinierten Verkehr die heute bereits angebotenen Operateurs-Aktivitäten synchronisieren und europaweit ausbauen. Im engen Kontakt zu ihren Kunden wird DB Cargo so die Attraktivität des Schienenangebots auf den Strecken des Kombinierten Verkehrs erhöhen und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen.

- Starker Einzelwagenverkehr

Der Einzelwagenverkehr ist zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie, daher wird DB Cargo das Einzelwagennetz als umweltfreundliches Alleinstellungsmerkmal gezielt weiterentwickeln. Dazu zählt vor allem die Einrichtung eines neuen Expressprodukts. Hier werden die deutschen Wirtschaftszentren mit neuen intermodalen Zugangspunkten direkt verbunden. Mittel- und langfristig steigt die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung und automatisierte Zugbildungsanlagen.

- Starkes Angebotsmanagement

Das im Mai 2020 neu gebildete Vorstandsressort Angebotsmanagement unterstützt Vertrieb und produktionsnahe Leistungserstellung dabei, den Kunden passgenaue, attraktive Leistungen anzubieten und dabei den notwendigen Ressourceneinsatz zu optimieren. Mit dem Anspruch, groß, grün und leistungsfähig zu sein, verbindet DB Cargo das Primat der Eigenleistung, d.h. sie wird Schienenverkehre jeweils selbst fahren, wenn mit den eigenen Ressourcen eine wirtschaftliche und qualitativ passende Leistung produziert werden kann.

- Weitentwicklung Produktion

Das Vorstandsressort Produktion wird die Steuerung der nationalen und internationalen Transporte weiterentwickeln. Alle Regelungen zur Durchführung der Transportleistungen werden zukünftig grenzüberschreitend ausgerichtet und die Steuerungssysteme auf Qualitätsverbesserung, Vereinfachung und Effizienz fokussiert. Weiterhin wird DB Cargo in moderne Multisystem-Loks und neue Wagentechnologien (z.B. modulare m²-Wagen) investieren. Mit Hilfe von Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo ihren Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten und die Prozesse im Schienentransport, d.h. Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung deutlich beschleunigen.

- Starke Europäische Korridore

DB Cargo ist heute europaweit aufgestellt und auf den 13 großen Transportkorridoren vertreten. Bereits in 2020 wurde auf fünf Korridoren die Leistungsqualität durch eine länderübergreifende Steuerung von Verkehren deutlich gesteigert, die übrigen Korridore folgen.

Erfolgsfaktor sind dabei eine hohe Frequenz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und schneller grenzüberschreitender Verkehr mit sprachlich geschulten Lokführern.

Nachtragsbericht

Verlängerung der Corona-Maßnahmen in Deutschland

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die DB Cargo AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

Chancen- und Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Cargo AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Cargo AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren. Zusätzlich wollen wir mit der Strategie Starke Cargo neue Produkte entwickeln und damit neue Märkte und Kunden gewinnen, was mit positiven Effekten verbunden ist.

Weitere Chancen sehen wir im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen für den gesamten Sektors im Schienengüterverkehr, z.B. in Form einer Ausweitung der Anlagenpreisförderung bzw. anteiligen Förderung von Investitionen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Energieeffizienz im elektrischen Schienenverkehr.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken für die DB Cargo AG resultieren aktuell vor allem aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage. Eine Erholung der Nachfrage ist von entscheidender Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation.

Zudem liegen Risiken der DB Cargo AG vor allem in den folgenden Bereichen :

Produktion und Technik

Produktions- und Technikrisiken können aufgrund von höheren Prüfungs- und Instandhaltungskosten infolge von Vorgaben des Eisenbahnbundesamts (EBA), technischen Mängeln, anstehenden europaweiten Vorgaben, teilweisen nationalen Alleingängen ausländischer Behörden sowie Unpünktlichkeit und Unregelmäßigkeiten beim Transport (z.B. Zollverstöße) entstehen.

Absatzmarkt

Im Schienengüterverkehr besteht neben der immer stärker zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus anderen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder der weiterhin andauernden Corona-Pandemie können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Cargo AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich Entwicklung der Automobilindustrie sowie übrige produzierende Industrie) von Bedeutung.

Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Besondere Ereignisse: Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge etc.), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.

Regulierungsrisiken: Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Zum Ende des Jahres 2020 wurden im Rahmen des Schienenlärmschutzgesetzes alle Güterwagen mit leisen Bremssohlen umgerüstet. Es besteht aber ein Risiko, dass Wagen in- und ausländischer Drittbahnen nicht ausreichend umgerüstet sind und dadurch Umsatzverluste und Mehraufwendungen infolge der Selektion dieser Wagen entstehen.

•Zusätzlich existieren für die DB Cargo AG die folgenden Risiken

Personalrisiken unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten. Ebenso stellen eine erhöhte Fluktuation sowie eine geringere Nachführung operativer Mitarbeitender ein Risiko für das angestrebte Wachstum dar. Laufende Tarifverhandlungen mit der GDL bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen, die zudem Auswirkungen auf den Abschluss mit der EVG haben könnten. Damit wäre die Erreichung der Ziele des "Bündnis für unsere Bahn" in Frage gestellt.

–**Beschaffungs-/Energemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.

–**IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken** zum Beispiel in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

–**Übrige Risiken**, zum Beispiel rechtliche Risiken (u.a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Cargo AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Cargo AG dreimal jährlich berichtet. Im Berichtsjahr wurde der Prozess coronabedingt vorübergehend angepasst. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Per 31. Dezember 2020 lagen die Risiko-Schwerpunkte der DB Cargo AG für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen besondere Ereignisse (Corona-Pandemie) sowie rechtliche Rahmenbedingungen (Brexit). Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr aufgrund der Corona-Pandemie erhöht.

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

Die Entwicklung der Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurden 2020 erheblich negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2021 erwarten wir noch spürbare coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung im Jahr 2021 allerdings von einem in Folge von Impfaktivitäten rückläufigen Infektionsgeschehen aus.

Konjunkturelle Aussichten

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der deutschen Wirtschaft erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt sollte deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden 2021 aber voraussichtlich nicht vollständig kompensiert werden. Weitere Belastungen ergeben sich vor allem aus möglichen von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexit. Zudem hat sich die deutsche Staatsverschuldung 2020 coronabedingt deutlich erhöht, sodass die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates künftig eingeschränkt sein könnte.

Wir erwarten, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet. Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von dieser Entwicklung betroffen sein. In Europa wird für 2021 ebenfalls eine deutliche Erholung der Wirtschaft erwartet, das Bruttoinlandsprodukt im Euro-Raum wird deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden aber voraussichtlich auch hier in vielen Regionen im Jahr 2021 nicht vollständig kompensiert werden.

Auch in Europa ergeben sich weitere Belastungen vor allem aus den von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexit. Zudem hat sich die Staatsverschuldung vieler Länder 2020 coronabedingt deutlich erhöht. Sollten die Finanzmärkte das Vertrauen in die Kreditwürdigkeit dieser Staaten verlieren, drohen weitreichende Folgen für das gesamte Finanzsystem.

Wir erwarten auch in Europa, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im deutschen Güterverkehrsmarkt ist für 2021 davon auszugehen, dass sich die im Berichtsjahr gezeigten schwachen Konjunkturimpulse zunächst fortsetzen. Im Jahresverlauf 2021 erwarten wir eine leichte Erholung, wobei das Leistungsniveau des Jahres 2019 für den Gesamtmarkt noch nicht wieder erreicht werden dürfte. Entsprechend der weiter abgeschwächten Nachfrage wird der Markt auch weiterhin durch einen anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

Nach den Nachfrageeinbrüchen im Berichtsjahr in schienenaffinen Branchen (zum Beispiel Erze und Stahl, Automotive) wird für den Schienengüterverkehr in Deutschland ein kräftiger Leistungsanstieg erwartet. Zudem sollten eine steigende Wettbewerbsfähigkeit infolge von Qualitätsverbesserungen sowie Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehrs (unter anderem Trassenpreisförderung) zum Nachfrageanstieg beitragen. Dämpfend wird unter anderem die Entwicklung bei den Kohletransporten wirken, die weiter zurückgehen werden.

Der Straßengüterverkehr wird sich voraussichtlich 2021 getrieben durch Aufholeffekte sowie durch die Nachfrage aus den Bereichen Konsumgüter und Bau ebenfalls positiv, allerdings leicht unterdurchschnittlich entwickeln.

Die Binnenschifffahrt dürfte 2021 ebenfalls einen kräftigen Anstieg verzeichnen. Aufgrund der starken Witterungsabhängigkeit und der sich in den letzten Jahren wieder verstärkt gezeigten Einschränkungen durch Niedrigwasser bleibt der Ausblick jedoch zusätzlich risikobehaftet.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2021 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in Deutschland weiterhin eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen. Die Maßnahmen wirken ergänzend zu der im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltenen Förderung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr positiv.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2021

Die Geschäftsentwicklung der DB Cargo wird auch im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich spürbar durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst werden. Wir erwarten für das Ergebnis des Jahres 2021 eine leichte Erholung im Vergleich zu 2020. Voraussetzung hierfür ist allerdings, eine sukzessive Verbesserung der Infektionslage und eine damit einhergehende Lockerung der Lockdown-Maßnahmen: Für 2021 rechnen wir mit einem leichten Hochlauf der Verkehrsleistung vor allem im Europageschäft (Ausweitung kombinierter Verkehr, Verbesserung der Westhäfenanbindung, Ausweitung Asien-Korridor) und einer zusätzlichen Stimulierung durch die Trassenpreisförderung. Dämpfend wird die erwartete schwache Entwicklung schienenaffiner Branchen, wie z.B. Kohle und Stahl, wirken. Daraus folgend wird unter den o.a. Rahmenbedingungen ein moderater Anstieg im Umsatz erwartet.

Bei einer Fortsetzung der Corona-Pandemie in 2021 sollen die Lieferketten der produzierenden Industrie weiterhin sichergestellt werden – und das Angebot in allen Segmenten, v.a. im EV, aufrechterhalten werden. Um die Basis für Wachstum, Verkehrsverlagerung und Klimaschutz zu schaffen, sollen Investitionen und die Nachführung von Personal nicht reduziert werden.

– Mit Erwartung eines leicht ansteigenden Umsatzes und gegensteuernden Effekten aus der Umsetzung des Programms Starke Schiene – soll in 2021 ein leicht verbessertes, aber weiterhin deutlich negatives Ergebnis nach Steuern erzielt werden.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Cargo AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben.

Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken - wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden - eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Cargo AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Bilanz zum 31. Dezember 2020

Aktiva

		31.12.2020		31.12.2019	
	Anhang pos.	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	169	4,1	178	4,7
II. Sachanlagen	(2)				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		74	1,8	76	2,0
davon					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		(52)	(1,4)	(54)	(1,4)
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges		(4)	(0,1)	(4)	(0,1)

	Anhang pos.	31.12.2020		31.12.2019	
		Mio. €	%	Mio. €	%
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		8	0,2	8	0,2
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr		1.676	41,0	1.793	47,2
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		14	0,3	16	0,4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		24	0,6	16	0,4
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		115	2,8	98	2,6
		1.911	46,7	2.007	52,8
III. Finanzanlagen	(2)	687	16,8	664	17,5
		2.767	67,6	2.849	75,0
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	(3)	131	3,2	111	2,9
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.196	29,2	840	22,1
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(20)	0	0,0	0	0,0
		1.327	32,4	951	25,0
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten		1	0,0	1	0,0
		4.095	100,0	3.801	100,0

Passiva

	Anhang pos.	31.12.2020		31.12.2019	
		Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	6,3	256	6,7
Kapitalrücklage	(6)	403	9,8	403	10,6
Gewinnrücklagen	(7)	7	0,2	7	0,2
		666	16,3	666	17,5
B. Rückstellungen	(8)	287	7,0	301	7,9
C. Verbindlichkeiten	(9)	3.142	76,7	2.834	74,6
		4.095	100,0	3.801	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	Anhang Pos.	2020 Mio. €	2019 Mio. €
Umsatzerlöse	(13)	3.183	3.360
Bestandsveränderungen		2	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		10	16
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	220	225
Materialaufwand	(15)	-2.281	-2.276
Personalaufwand	(16)	-1.178	-1.165
Abschreibungen		-275	-234
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-423	-407
Beteiligungsergebnis	(18)	-91	28
Zinsergebnis	(19)	-34	-36
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Ergebnis nach Steuern		-867	-488
Erträge aus Verlustübernahme	(28)	867	488
Jahresergebnis		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

Firma: DB Cargo Aktiengesellschaft

Sitz: Mainz

Registergericht: Amtsgericht Mainz

Handelsregister-Nummer: HR B 7498

Der Jahresabschluss der DB Cargo AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Cargo AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach § 12 Abs. 2 ERegG zu beachten. Im Übrigen wird auch auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB Konzern einheitlich das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. In Höhe des aktivierten Betrages (165 Mio. €; im Vorjahr 172 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 S.1 HGB eine potentielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Der bei der DB Cargo AG aktivierte entgeltlich erworbene Kundenstamm wird über den voraussichtlichen Zeitraum der Nutzung (5 Jahre) planmäßig abgeschrieben.

Nach dem 31. Dezember 2015 selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden planmäßig über 3 bis 12 Jahre abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen. Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear "pro rata temporis". Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Brücken, Bahnübergänge	25 - 75
Gleisanlagen	13 - 26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10 - 50
Übrige bauliche Anlagen	10 - 33
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	8
Bahnstromanlagen	10 - 20
Schienenfahrzeuge	15 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 20
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 13
Kundenstamm	5
Entgeltlich erworbene Software	3 - 10
Selbst geschaffene Software	3 - 12

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagengitter als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls - bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung - unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Erläuterungen zum Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1% Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2020 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende DB Cargo AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 1,56% (Vorjahr: 1,30%) für

überfällige Forderungen und 0,31% (Vorjahr: 0,19%) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,22 (Vorjahr: 0,11%).

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u.ä.) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren, langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Cargo AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual-Trust-Arrangements, CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2020 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtung von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, so dass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

Die DB Cargo AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden. Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2020 veröffentlichten Rechnungszinssatzes für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. Contractual-Trust-Arrangements 'CTA' werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 S. 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,62%) ergibt sich zum 31. Dezember 2020 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. €. Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Rückstellungen.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2020 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß (10-Jahresdurchschnitt)	2,31
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,35

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,50% (Altersteilzeit) und 1,06% (Jubiläum) 1,04% (Sterbegeld) sowie 1,10% (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Berichtsjahr 1,62 % p.a. (im Vorjahr: 1,95 % p.a.).

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages.

Erhaltene Anzahlungen sind zum Barwert angesetzt. Alle übrigen Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten sowie Bankguthaben in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit

derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden.

Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Micro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Macro-Hedge). Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sog. Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256 a HGB.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Art. 2 § 12 ENeuOG. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Cargo AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelt für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnis geleistete Dienste handelt.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 52 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €), von denen 42 Mio. € (im Vorjahr: 58 Mio. €) in den selbst geschaffenen Immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) sind bei den Zugängen von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) enthalten.

Es wurden darüber hinaus außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 32 Mio. € auf Immaterielle Vermögensgegenstände sowie in Höhe von 45 Mio. € auf Finanzanlagen vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	2020	2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	114	97
Unfertige Leistungen	17	14
Insgesamt	131	111

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 11 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) gebildet.

Die Unfertigen Leistungen betreffen mit 5 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) noch nicht abgerechnete Beförderungsleistungen (Triebfahrzeug- und Triebfahrzeugführerleistungen) für ausländische Bahnen.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2020	2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	164	156
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	977	626
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13	7
Sonstige Vermögensgegenstände	42	51
Insgesamt	1.196	840

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 22 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich in Höhe von 867 Mio. € (im Vorjahr: 488 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 97 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €) sowie Forderungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 3 (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €).

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über 1 Jahr hinaus.

(5) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 256.007.000 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 51.201.400 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG, Berlin, gehalten.

(6) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2020 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus.

(7) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 7 Mio. € aus.

Sie enthalten die Auflösungsbeträge der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen in Höhe von insgesamt 7 Mio. €. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs.1 S. 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

(8) Rückstellungen

in Mio. €	2020	2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14	14
Steuerrückstellungen	7	6
Sonstige Rückstellungen	266	281
Insgesamt	287	301

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragsfreien Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Cargo AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Cargo AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbetriffs gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Cargo AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (9 Mio. €, im Vorjahr: 9 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbetritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der von Schuldbetritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet. Der Schuldbetritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Cargo AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbetritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet. Die vom Schuldbetritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Cargo AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2020	2019
Verpflichtungen im Personalbereich	96	127
Ausstehende Eingangsrechnungen	63	66
Erlösschmälerungen	15	31
Unterlassene Instandhaltung	28	24
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	25	0
Übrige Risiken	39	33
Insgesamt	266	281

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit- und Jubiläumungsverpflichtungen. Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (beizulegender Zeitwert 24 Mio. €; Anschaffungskosten 15 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (24 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 und § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (384 Mio. €) gegenüber, so dass keine Abführungssperre entstanden ist.

in Mio. €	2020
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	165
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB	0
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	(24)
abzgl. Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	(-15)
abzgl. Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	(-9)
= Potenziell abführungsgesperrter Betrag	165

Das im Rahmen von Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert 24 Mio. €; Anschaffungskosten 22 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (24 Mio. €) verrechnet.

(9) Verbindlichkeiten

in Mio.€	2020	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	14	14	-	(-)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	93	92	1	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.005	748	2.257	(1.665)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	-	(-)
Sonstige Verbindlichkeiten	28	28	-	(-)
davon aus Steuern	(10)	(10)	(-)	(-)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)	(-)	(-)	(-)

in Mio.€	2020	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Insgesamt	3.142	884	2.258	(1.665)
davon zinspflichtig	(2.791)	(534)	(2.257)	(1.665)
in Mio.€	2019	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	30	30	-	(-)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	150	141	9	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.624	558	2.066	(1.576)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	(-)
Sonstige Verbindlichkeiten	26	26	-	(-)
davon aus Steuern	(10)	(10)	(-)	(-)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)	(-)	(-)	(-)
Insgesamt	2.834	759	2.075	(1.576)
davon zinspflichtig	(2.483)	(417)	(2.066)	(1.576)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen im Jahr 2021 auslaufenden Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 2.267 Mio. € (im Vorjahr: 2.076 Mio. €) Darüber hinaus sind Cashpoolverbindlichkeiten in Höhe von 523 Mio. € (im Vorjahr: 407 Mio. €), Verpflichtungen zum Verlustausgleich in Höhe von 56 Mio. EUR (im Vorjahr: 6 Mio. EUR), Zinsverpflichtungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer in Höhe von 11 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 139 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €).

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

(10) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2020	2019
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	280	263
Insgesamt	280	263

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete

Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten in Höhe von 280 Mio. € (im Vorjahr: 263 Mio. €). Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2020	2019
Bestellobligo für Investitionen	572	247
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	425	407
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(319)	(245)
Insgesamt	997	654

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

in Mio. €	2020	2019
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	202	214
fällig 1 bis 5 Jahre	193	147
fällig über 5 Jahre	30	46
Insgesamt	425	407

(12) Finanzinstrumente

Die DB Cargo AG setzt in geringem Umfang derivative Finanzinstrumente im Wesentlichen zur Absicherung von Währungsrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte).

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

in Mio. €	2020	2019
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards /-swaps	0	0

Devisenforwards /-swaps (Devisentermingeschäfte) werden im Zusammenhang mit operativen Tätigkeiten abgeschlossen. Die Devisentermingeschäfte bestehen ausschließlich mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr und wurden mit aufgrund vertraglicher Vereinbarung erwarteten Zahlungen in fremder Währung zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Die Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet. Der Ausgleich erfolgt voraussichtlich vollständig und innerhalb eines Jahres.

Die Marktwerte der Finanzderivate entsprechen dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2020	2019
Währungsbezogene Geschäfte		

in Mio. €	2020	2019
Devisenforwards /-swaps	0	0

Bei Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical Terms Match Method überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(13) Umsatzerlöse

in Mio. €	2020	2019
Transport- und Speditionsleistungen		
Vertriebsbereich Industrial	1.401	1.539
Vertriebsbereich Intermodal	538	579
Vertriebsbereich Logistics	966	970
	2.905	3.088
Sonstige Umsatzerlöse	278	272
Insgesamt	3.183	3.360

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

(14) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	19	23
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	7	18
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	17	12
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	166	158
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Währungskursgewinne	2	1
Übrige Erträge	8	12
Insgesamt	220	225
	(30)	(35)

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen betreffen mit 143 Mio. EUR (im Vorjahr: 139 Mio. EUR) Zuwendungen der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Masterplan Schienengüterverkehr.

(15) Materialaufwand

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		
Aufwendungen für Energie		
Strom	147	157
Stromsteuer	16	18
Diesel, sonstige Treibstoffe	53	60
sonstige Energien	3	3
	219	238
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	30	20
Preis- und Wertberichtigungen Material	-1	-3
	248	255
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
Eingekaufte Leistungen Transport	1.044	1.052
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	9	10
Provisionen	8	9
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	302	328
Nutzung örtlicher Anlagen	141	135
	443	463
Fahrzeugmieten	111	102
Sonstige bezogene Leistungen	64	81
	1.679	1.717
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	354	304
Insgesamt	2.281	2.276

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

(16) Personalaufwand

In Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter		

In Mio. €	2020	2019
für Arbeitnehmer	791	770
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	146	162
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	11	13
gesamt	948	945
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung für Arbeitnehmer	193	180
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	37	40
gesamt	230	220
davon für Altersversorgung	(44)	(34)
Insgesamt	1.178	1.165

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	54	60
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	5	4
Gebühren und Beiträge	6	6
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	20	22
Forschungs- und Entwicklungskosten	10	9
Sonstige bezogene Dienstleistungen		
Bezogene IT-Leistungen	98	89
Sonstige Kommunikationsdienste	13	13
Sonstige Serviceleistungen	142	134
	253	236
Aufwendungen aus Schadensersatz	20	24
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	11	2
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	0	0
Sonstiger personalbezogener Aufwand	35	36
Währungskursverluste	1	1
Sonstige übrige Aufwendungen	0	1
	36	38
Insgesamt	423	407
davon periodenfremd	(16)	(9)

(18) Beteiligungsergebnis

In Mio. €	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	9	32
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-55	-5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-45	0
Insgesamt	-91	28

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 45 Mio. EUR (im Vorjahr: 0 Mio. EUR), die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden.

(19) Zinsergebnis

In Mio. €	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-34	-36
davon an verbundene Unternehmen	(-33)	(-34)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(0)	(0)
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0

In Mio. €	2020	2019
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	(2)	(2)
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2)	(-2)
Insgesamt	- 34	- 36

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

Die DB Cargo AG hatte im Jahr 2018 nicht zahlungswirksame Investitionen in Finanzanlagen in Höhe von 378 Mio. € getätigt, die mit 334 Mio. € erst 2019 zahlungswirksam wurden bzw. mit 44 Mio. € mit einer nicht zahlungswirksamen Erhöhung der Kapitalrücklage finanziert wurden.

(20) Finanzmittelfonds

Der Finanzmittelfonds umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Guthaben bei Kreditinstituten).

Forderungen und Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

Sonstige Angaben

(21) Mitteilung nach § 20 AktG

Die DB AG hat der DB Cargo AG am 26. August 2016 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(22) Konzernzugehörigkeit

Die DB Cargo AG ist Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, Berlin und wird in den für den größten und für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG, Berlin (DB AG), als oberstes Mutterunternehmen, einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315e Abs.1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.bundesanzeiger.de erhältlich.

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB hat die DB Cargo AG keinen Teilkonzernabschluss aufgestellt.

(23) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist dem Anhang als Anlage beigelegt.

(24) Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2020		2019	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	15.231	15.467	14.398	14.840
Zugewiesene Beamte	3.164	2.953	3.395	3.210
Zwischensumme	18.395	18.420	17.793	18.050
Auszubildende	1.144	1.340	1.055	1.212
Insgesamt	19.539	19.760	18.848	19.262

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeit-Personen angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamte sind in der Regel mit Eintragung der DB Cargo AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden ("zugewiesene Beamte"). Sie arbeiten für die DB Cargo AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

(25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und Aufsichtsrats

Vorstand

Dr. Sigrid Nikutta *

Chairwoman,

Berlin

Dr. Ursula Biernert *

Human Resources and HR Deutschland,

Mainz

Thorsten Dieter (ab 01.05.2020)

Service Design and Control,

Mainz

Ralf Günter Kloß (ab 01.05.2020)

Production and Production Deutschland,

Oppenheim

Dr. Martina Niemann (ab 01.07.2020)

Finance/Controlling,

Berlin

Pierre Timmermans

Sales,

Deurne/Niederlande

Matthias Reichel (bis 30.06.2020) *

Finance/Controlling,
Kleinmachnow
Marek Staszek (bis 30.04.2020)
Production and Production Deutschland,
Rybnik/Polen

* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG

Aufsichtsrat**Dr. Richard Lutz**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG
Berlin

Alexandra Bastian

Leiterin Personal Holding Deutsche Bahn AG
Berlin

Martin Burkert *

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Mitglied des Vorstands der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Nürnberg

Christoph Dreier

Leiter des Referats VIII C4 im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

Christian Drenthen (seit 25.06.2020)

Vorstand Land Transport der Schenker AG,
Madrid

Angelika Dumjahn *

Mitglied des Betriebsrats der DB Cargo AG,
Klein-Winternheim

Christine Ehard (seit 25.06.2020)

Referatsleiterin E 23 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Berlin

Guntram Grasy *

Gewerkschaftssekretär Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Ulm

Ulrike Haber-Schilling

Mitglied des Vorstands DB Regio AG
Berlin

Berthold Huber (bis 25.06.2020)

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

Dr. Christoph Klingenberg (bis 25.06.2020)

Leiter Strategische Ressortprogramme der Deutschen Bahn AG,
Mainz

Jörg Hensel *

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamm

Klaus Langendorf *

Kaufmännischer Leiter der DB Cargo Belgium BVBA,
Bad Soden am Taunus

Ludger Molitor (bis 25.06.2020)

Leiter der Unterabteilung STV 1
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Kleinmachnow

Dr. Michaela Möhlenbeck

Leiterin Hinweismanagement/Koordination Vertrauensanwälte der Deutschen Bahn AG,
Schwerin

Dieter Pielhop *

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, Wahlbetrieb Hannover,
Wietzen

Petra Michaela Pohl *

Mitglied des Betriebsrats, Wahlbetrieb Kundenservice BR C 11 DB Cargo AG,
Duisburg

Mario Reiß *

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, Niederlassung Süd-Ost,
Süptitz

Dr. Hella Schmidt-Naschke

Leiterin Steuern Deutsche Bahn AG
Berlin

Martin Seiler

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG

Unkel

Knut Utermann *Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamburg**Harmen van Zijderveld (seit 25.06.2020)**Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
Bad Nauheim**Claus Weselsky ***Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Leipzig

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Gesamtbezüge

in T €

	2020	2019
Gesamtbezüge des Vorstands	1.249	-
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	48	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	2.736	-
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.339	-
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	106	97

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 813 T€ und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 234 T€. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Den Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr weder Kredite noch Vorschüsse gewährt.

Über die im Rahmen des Schuldbeitritts der DB AG zu den Pensionsverpflichtungen eingegangenen Haftungsverhältnisse hinaus wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Die Bezüge von drei im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen der Gesellschaft in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen hierfür die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr vier Vorstandsmitglieder durch die DB Cargo AG vergütet.

Für das Vorjahr verzichtet die DB Cargo AG für die drei direkt bei der Gesellschaft angestellten Vorstandsmitglieder unter Bezugnahme auf § 286 Abs. 4 HGB auf die Angabe der Vorstandsbezüge.

(26) Honorar des Abschlussprüfers

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die DB Cargo AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresfehlbetrag wird auf Grund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen.

Mainz, den 18. Februar 2021**DB Cargo AG****Der Vorstand****Dr. Sigrid Nikutta****Dr. Ursula Biernert****Thorsten Dieter****Ralf Günter Kloß****Dr. Martina Niemann****Pierre Timmermans****Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG**Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	208	42	8	-1	257
Davon in Entwicklung befindliche Software	70	19	-62	-1	26
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34
	242	42	8	-1	291
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					

Unternehmensregister

Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Davon					
a) Grundstücke	20	0	0	0	20
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	131	0	1	0	132
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	5
	156	0	1	0	157
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	23	1	0	0	24
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.202	46	40	-136	5.152
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	58	1	0	-1	58
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	57	3	12	-6	66
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	98	91	-61	-13	115
	5.594	142	-8	-156	5.572
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	641	68	0	0	709
3. Beteiligungen	33	0	0	0	33
	674	68	0	0	742
Anlagevermögen gesamt	6.510	252	0	-157	6.605

Abschreibungen
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2020	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-36	-57	0	1	-92
Davon in Entwicklung befindliche Software	-1	0	0	1	0
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-28	-2	0	0	-30
	-64	-59	0	1	-122
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	-2	0	0	0	-2
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-77	-3	0	0	-80
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-1	0	0	0	-1
	-80	-3	0	0	-83
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-15	-1	0	0	-16
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-3.409	-203	0	136	-3.476
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-42	-3	0	1	-44
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-41	-6	0	5	-42
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
	-3.587	-216	0	142	-3.661
Finanzanlagen					

	Vortrag zum 01.01.2020	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen in Mio €		Stand am 31.12.2020
			Umbuchungen	Abgänge	
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-2	-45	0	0	-47
3. Beteiligungen	-8	0	0	0	-8
	-10	-45	0	0	-55
Anlagevermögen gesamt	-3.661	-320	0	143	-3.838
				Buchwert in Mio €	
				Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte				165	172
Davon in Entwicklung befindliche Software				26	69
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte				4	6
				169	178
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke				18	18
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten				52	54
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges				4	4
				74	76
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen				8	8
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr				1.676	1.793
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören				14	16
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung				24	16
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau				115	98
				1.911	2.007
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen				662	639
3. Beteiligungen				25	25
				687	664
Anlagevermögen gesamt				2.767	2.849

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	Anhang	2020 Mio. €	2019 Mio. €
Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme		-867	-488
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens *		275	234
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		9	8
Cashflow vor Steuern		-583	-246
Abschreibungen auf Finanzanlagen		45	0
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen		-14	-27
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		2	5
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-14	-22
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		1	-56
Gewinn/ Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		4	-16
Zinsaufwendungen / Zinserträge		34	38
Sonstige Beteiligungserträge		-9	-33
Ertragszuschüsse		-143	-139
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		-677	-496
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-44	-59

	Anhang	2020 Mio. €	2019 Mio. €
Einzahlung aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		10	31
Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-154	-281
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-68	-334
Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-2	-3
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		0	82
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Dividenden		32	35
Auszahlungen für Verlustübernahme aus EAV		-6	-3
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-232	-532
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		201	251
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-10	-110
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling	(20)	116	407
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		157	185
Gezahlte Zinsen		-33	-38
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		488	341
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		-10	-8
**			
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		909	1.028
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	(20)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	0	0

* einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

** davon 9 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) aus Schuldbeitritt DB AG

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB Cargo Aktiengesellschaft Gesamt

(gemäß § 285 Nr. 11 HGB)

Ifd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss-/ Fehlbetrag in TLW
1	DB Cargo Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	523.661	0 ³
Verbundene Unternehmen					
Geschäftsfeld DB Sonstige Großbritannien					
2	Engineering Support Group Ltd	Doncaster	GBP	-638	140
3	Railway Approvals Ltd	Doncaster	GBP	308	-2
Geschäftsfeld DB Cargo Belgien					
6	Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.	Brüssel	EUR	1.715	-1
7	DB Cargo Belgium BV	Antwerpen	EUR	7.301	-158
Bulgarien					
8	DB Cargo Bulgaria EOOD	Sofia	BGN	13.398	-1.338
Deutschland					
9	DB Cargo BTT GmbH	Mainz	EUR	2.284	0 ³
10	DB Cargo Eurasia GmbH	Berlin	EUR	15.416	0 ³
11	DB Cargo Logistics GmbH	Kelsterbach	EUR	54.793	0 ³
12	DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	50	0 ³
13	DB Intermodal Services GmbH	Mainz	EUR	9.721	0 ³
14	Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte	Kehl/Rhein	EUR	2.362	-46
15	KombiTerminal Burghausen GmbH	Mainz	EUR	894	-204
16	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	Schkopau	EUR	5.029	0 ³
17	RBH Logistics GmbH	Gladbeck	EUR	-1.121	0 ³

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss-/ Fehlbetrag in TLW
18	TFG Transfracht GmbH	Mainz	EUR	7.178	0 ³
Dänemark					
19	DB Cargo Scandinavia A/S	Taastrup	DKK	258.627	-8.898
Frankreich					
20	Euro Cargo Rail SAS	Aubervilliers	EUR	12.623	-18.956
21	Transfesa France SAS	Gennevilliers Cedex	EUR	3.604	505
Großbritannien					
22	DB Cargo (UK) Holdings Limited	Doncaster	GBP	192.342	-3.171
23	DB Cargo (UK) Limited	Doncaster	GBP	-264.292	-11.264
24	DB Cargo Components Limited	Doncaster	GBP	859	135
25	DB Cargo Information Services Limited	Doncaster	GBP	2.702	321
26	DB Cargo International Limited	Doncaster	GBP	36.340	5.134
27	DB Cargo Maintenance Limited	Doncaster	GBP	2.572	940
28	DB Cargo Services Limited	Doncaster	GBP	705	7
29	Locomotive 6667 Ltd	Doncaster	GBP	138.478	11.160
30	Locomotive Operating Leasing Partnership	Doncaster	GBP	104.955	4.404
31	New Locomotive Finance Ltd	Doncaster	GBP	0	0
32	Rail Express Systems Ltd	Doncaster	GBP	27.987	113
33	Rail Terminal Services Limited	Doncaster	GBP	-5.195	-740
34	Transfesa UK Ltd.	Rainham (Essex)	GBP	556	-1
Italien					
35	DB Cargo Italia S.r.l.	Mailand	EUR	25.233	4.532
36	DB Cargo Italia Services S.r.l.	Mailand	EUR	2.274	456
37	DB Cargo Italy S.r.l.	Novate Milanese	EUR	10.899	329
Niederlande					
38	DB Cargo Nederland N.V.	Utrecht	EUR	17.552	1.263
39	Rail Service Center Rotterdam B. V.	Rotterdam	EUR	1.425	-1.994
Polen					
40	ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o.	Malas- zewicze	PLN	5.547	265
41	DB Cargo Polska S.A.	Zabrze	PLN	495.083	-32.067
42	DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.	Kedzierzyn- Kozle	PLN	11.752	4.937
43	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.	Stettin	PLN	35.871	667
44	Doker-Port Sp. z o.o.	Stettin	PLN	1.578	138
45	Infra Silesia S.A.	Rybnik	PLN	15.947	-849
Portugal					
46	Transfesa Portugal Lda.	Lissabon	EUR	359	7
Rumänien					
47	Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.	Bukarest	RON	-15.910	411
Russland					
48	OOO DB Cargo Russija	Moskau	RUB	207.989	75.774
Schweiz					
49	DB Cargo Schweiz GmbH	Opfikon	CHF	-6.497	-710
Slowakei					
50	Container-Terminal Puchov s.r.o.	Puchov	EUR	97	9
Spanien					
51	Compañía Aragonesa de Portacoche S.A.	Saragossa	EUR	7.834	-264
52	Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.	Barcelona	EUR	94.375	-678
53	MDL Distribución y Logística S.A.	Madrid	EUR	1.266	-795
54	Pool Ibérico Ferroviario A.I.E.	Madrid	EUR	-920	-917
55	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT")	Madrid	EUR	4.169	2.402
56	Transervi S.A.	Madrid	EUR	5.991	-44

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss-/ Fehlbetrag in TLW
57	Transfesa Logistics, S.A.	Madrid	EUR	43.828	-32.016
Tschechien					
58	DB Cargo Czechia s.r.o.	Ostrava	CZK	39.209	8.069
Ungarn					
59	DB Cargo Hungaria Kft.	Győr	HUF	1.928.250	-142.199
60	DB Hungaria Holding Kft.	Szigetszent- miklos	HUF	8.696.543	652.831
Assoziierte Beteiligungen Belgien					
61	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.	Sint-Agatha- Berchem	EUR	-21.812	-19 ^{3,} 6
Deutschland					
62	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG	Neuss	EUR	6.793	73 ^{3,} 6
63	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service	Köln	EUR	1.554	1.119 ^{3,} 5
64	Container Terminal Dortmund GmbH	Dortmund	EUR	5.159	2.240 ^{3,} 5
65	DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH	Düsseldorf	EUR	3.160	3.018 ^{3,} 6
66	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)	Dörpen	EUR	4.715	-632 ^{3,} 5
67	EP Merseburg Transport und Logistik GmbH	Merseburg	EUR	23	-2 ^{3,} 5
68	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	Frankfurt am Main	EUR	18.560	298 ^{3,} 5
69	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	München	EUR	12.768	736 ^{3,} 5
70	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH	Duisburg	EUR	1.911	204 ^{3,} 5
72	Terminal Singen TSG GmbH	Singen	EUR	894	74 ^{3,} 5
74	baymodal Bamberg GmbH	Bamberg	EUR	783	147 ^{3,} 5
Italien					
75	Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l.	Monfalcone	EUR	11	1 ^{3,} 5
Niederlande					
76	OPTIMODAL NEDERLAND B.V.	Rotterdam	EUR	477	-367 ^{3,} 5
Polen					
77	SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A.	Gliwice	PLN	52.257	990 ^{3,} 5
Portugal					
78	Stifa S.A. i.L.	Malveira	EUR	-85	0 ⁴
Schweiz					
79	Xrail AG	Basel-Stadt	CHF	677	114 ^{3,} 5
Spanien					
80	Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©	Madrid	EUR	952	952 ⁵
Österreich					
81	Container Terminal Enns GmbH	Enns	EUR	13.659	698 ³

¹ Angaben entsprechen Vollzeitpersonen (Endbestand; ohne Auszubildende und Dual-Studierende)

² Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS

³ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss-/Fehlbetrag)

⁴ vorläufige Abschlussdaten

⁵ Daten für Geschäftsjahr 2019

⁶ Daten für Geschäftsjahr 2018

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	EAV	Mitarbeiter ¹
1	DB Cargo Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	x	18.420
	Verbundene Unternehmen				
	Geschäftsfeld				
	DB Sonstige				
	Großbritannien				
2	Engineering Support Group Ltd	Doncaster	GBP		49
3	Railway Approvals Ltd	Doncaster	GBP		0
	Geschäftsfeld				
	DB Cargo				
	Belgien				
6	Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.	Brüssel	EUR		0
7	DB Cargo Belgium BV	Antwerpen	EUR		232
	Bulgarien				
8	DB Cargo Bulgaria EOOD	Sofia	BGN		218
	Deutschland				
9	DB Cargo BTT GmbH	Mainz	EUR	x	153
10	DB Cargo Eurasia GmbH	Berlin	EUR	x	28
11	DB Cargo Logistics GmbH	Kelsterbach	EUR	x	271
12	DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	x	0
13	DB Intermodal Services GmbH	Mainz	EUR	x	346
14	Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte	Kehl/Rhein	EUR		16
15	KombiTerminal Burghausen GmbH	Mainz	EUR		20
16	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	Schkopau	EUR	x	324
17	RBH Logistics GmbH	Gladbeck	EUR	x	253
18	TFG Transfracht GmbH	Mainz	EUR	x	192
	Dänemark				
19	DB Cargo Scandinavia A/S	Taastrup	DKK		275
	Frankreich				
20	Euro Cargo Rail SAS	Aubervilliers	EUR		900
21	Transfesa France SAS	Gennevilliers Cedex	EUR		75
	Großbritannien				
22	DB Cargo (UK) Holdings Limited	Doncaster	GBP		0
23	DB Cargo (UK) Limited	Doncaster	GBP		1.827
24	DB Cargo Components Limited	Doncaster	GBP		0
25	DB Cargo Information Services Limited	Doncaster	GBP		22
26	DB Cargo International Limited	Doncaster	GBP		66
27	DB Cargo Maintenance Limited	Doncaster	GBP		113
28	DB Cargo Services Limited	Doncaster	GBP		7
29	Locomotive 6667 Ltd	Doncaster	GBP		0
30	Locomotive Operating Leasing Partnership	Doncaster	GBP		0
31	New Locomotive Finance Ltd	Doncaster	GBP		0
32	Rail Express Systems Ltd	Doncaster	GBP		0
33	Rail Terminal Services Limited	Doncaster	GBP		99
34	Transfesa UK Ltd.	Rainham (Essex)	GBP		7
	Italien				
35	DB Cargo Italia S.r.l.	Mailand	EUR		447
36	DB Cargo Italia Services S.r.l.	Mailand	EUR		20
37	DB Cargo Italy S.r.l.	Novate Milanese	EUR		0
	Niederlande				
38	DB Cargo Nederland N.V.	Utrecht	EUR		645
39	Rail Service Center Rotterdam B. V.	Rotterdam	EUR		97

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	EAV	Mitarbeiter ¹
Polen					
40	ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o.	Malaszewicze	PLN		28
41	DB Cargo Polska S.A.	Zabrze	PLN		2.276
42	DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.	Kedzierzyn-Kozle	PLN		107
43	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.	Stettin	PLN		172
44	Doker-Port Sp. z o.o.	Stettin	PLN		4
45	Infra Silesia S.A.	Rybnik	PLN		244
Portugal					
46	Transfesa Portugal Lda.	Lissabon	EUR		4
Rumänien					
47	Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.	Bukarest	RON		673
Russland					
48	OOO DB Cargo Russija	Moskau	RUB		12
Schweiz					
49	DB Cargo Schweiz GmbH	Opfikon	CHF		101
Slowakei					
50	Container-Terminal Puchov s.r.o.	Puchov	EUR		1
Spanien					
51	Compañía Aragonesa de Portacoches S.A.	Saragossa	EUR		99
52	Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.	Barcelona	EUR		0
53	MDL Distribución y Logistica S.A.	Madrid	EUR		136
54	Pool Ibérico Ferroviario A.I.E.	Madrid	EUR		0
55	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT")	Madrid	EUR		119
56	Transervi S.A.	Madrid	EUR		196
57	Transfesa Logistics, S.A.	Madrid	EUR		562
Tschechien					
58	DB Cargo Czechia s.r.o.	Ostrava	CZK		24
Ungarn					
59	DB Cargo Hungaria Kft.	Győr	HUF		221
60	DB Hungaria Holding Kft.	Szigetszentmiklos	HUF		0
Assoziierte Beteiligungen					
Belgien					
61	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.	Sint-Agatha-Berchem	EUR		
Deutschland					
62	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG	Neuss	EUR		
63	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service	Köln	EUR		
64	Container Terminal Dortmund GmbH	Dortmund	EUR		
65	DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH	Düsseldorf	EUR		
66	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)	Dörpen	EUR		
67	EP Merseburg Transport und Logistik GmbH	Merseburg	EUR		
68	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	Frankfurt am Main	EUR		
69	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH	München	EUR		
70	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH	Duisburg	EUR		
72	Terminal Singen TSG GmbH	Singen	EUR		
74	baymodal Bamberg GmbH	Bamberg	EUR		
Italien					
75	Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l.	Monfalcone	EUR		

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	EAV	Mitarbeiter ¹	
Niederlande						
76	OPTIMODAL NEDERLAND B.V.	Rotterdam	EUR			
Polen						
77	SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A.	Gliwice	PLN			
Portugal						
78	Stifa S.A. i.L.	Malveira	EUR			
Schweiz						
79	Xrail AG	Basel-Stadt	CHF			
Spanien						
80	Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©	Madrid	EUR			
Österreich						
81	Container Terminal Enns GmbH	Enns	EUR			
lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Beteiligungen unmittelbar %	durchgerechnet über % lfd.	
1	DB Cargo Aktiengesellschaft	Mainz	EUR		100,00	
Verbundene Unternehmen						
Geschäftsfeld						
DB Sonstige						
Großbritannien						
2	Engineering Support Group Ltd	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
3	Railway Approvals Ltd	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
Geschäftsfeld						
DB Cargo						
Belgien						
6	Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.	Brüssel	EUR	51,00	51,00	1
7	DB Cargo Belgium BV	Antwerpen	EUR	100,00	100,00	1
Bulgarien						
8	DB Cargo Bulgaria EOOD	Sofia	BGN	100,00	100,00	1
Deutschland						
9	DB Cargo BTT GmbH	Mainz	EUR	100,00	100,00	1
10	DB Cargo Eurasia GmbH	Berlin	EUR	100,00	100,00	1
11	DB Cargo Logistics GmbH	Kelsterbach	EUR	100,00	100,00	1
12	DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	100,00	100,00	1
13	DB Intermodal Services GmbH	Mainz	EUR	100,00	100,00	1
14	Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte	Kehl/Rhein	EUR	100,00	77,33	57
15	KombiTerminal Burghausen GmbH	Mainz	EUR	51,00	51,00	9
16	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	Schkopau	EUR	80,00	80,00	1
17	RBH Logistics GmbH	Gladbeck	EUR	100,00	100,00	1
18	TFG Transfracht GmbH	Mainz	EUR	100,00	100,00	1
Dänemark						
19	DB Cargo Scandinavia A/S	Taastrup	DKK	100,00	100,00	1
Frankreich						
20	Euro Cargo Rail SAS	Aubervilliers	EUR	100,00	100,00	1
21	Transfesa France SAS	Gennevilliers Cedex	EUR	100,00	77,33	57
Großbritannien						
22	DB Cargo (UK) Holdings Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	1
23	DB Cargo (UK) Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
24	DB Cargo Components Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
25	DB Cargo Information Services Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
26	DB Cargo International Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
27	DB Cargo Maintenance Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
28	DB Cargo Services Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
29	Locomotive 6667 Ltd	Doncaster	GBP	100,00	100,00	23
30	Locomotive Operating Leasing Partnership	Doncaster	GBP	5,00	100,00	22

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Beteiligungen unmittelbar %	durchgerechnet über %	lfd.
				95,00		29
31	New Locomotive Finance Ltd	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
32	Rail Express Systems Ltd	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
33	Rail Terminal Services Limited	Doncaster	GBP	100,00	100,00	22
34	Transfesa UK Ltd.	Rainham (Essex)	GBP	100,00	77,33	57
Italien						
35	DB Cargo Italia S.r.l.	Mailand	EUR	60,00	60,00	37
36	DB Cargo Italia Services S.r.l.	Mailand	EUR	100,00	100,00	1
37	DB Cargo Italy S.r.l.	Novate Milanese	EUR	100,00	100,00	1
Niederlande						
38	DB Cargo Nederland N.V.	Utrecht	EUR	100,00	100,00	1
39	Rail Service Center Rotterdam B. V.	Rotterdam	EUR	51,00	51,00	38
Polen						
40	ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o.	Malas- zewicze	PLN	100,00	100,00	1
41	DB Cargo Polska S.A.	Zabrze	PLN	100,00	100,00	1
42	DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.	Kedzierzyn- Kozle	PLN	100,00	100,00	41
43	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.	Stettin	PLN	96,82	96,82	41
44	Doker-Port Sp. z o.o.	Stettin	PLN	100,00	96,82	43
45	Infra Silesia S.A.	Rybnik	PLN	100,00	100,00	41
Portugal						
46	Transfesa Portugal Lda.	Lissabon	EUR	100,00	77,33	57
Rumänien						
47	Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.	Bukarest	RON	100,00	100,00	1
Russland						
48	OOO DB Cargo Russija	Moskau	RUB	99,00	99,00	1
Schweiz						
49	DB Cargo Schweiz GmbH	Opfikon	CHF	100,00	100,00	1
Slowakei						
50	Container-Terminal Puchov s.r.o.	Puchov	EUR	100,00	100,00	1
Spanien						
51	Compañía Aragonesa de Portacoches S.A.	Saragossa	EUR	84,42	65,28	57
52	Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.	Barcelona	EUR	100,00	100,00	1
53	MDL Distribución y Logística S.A.	Madrid	EUR	100,00	77,33	57
54	Pool Ibérico Ferroviario A.I.E.	Madrid	EUR	88,96	51,73	55
				11,04		57
55	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT")	Madrid	EUR	62,78	48,55	57
56	Transervi S.A.	Madrid	EUR	100,00	77,33	57
57	Transfesa Logistics, S.A.	Madrid	EUR	77,33	77,33	52
Tschechien						
58	DB Cargo Czechia s.r.o.	Ostrava	CZK	100,00	100,00	1
Ungarn						
59	DB Cargo Hungaria Kft.	Győr	HUF	100,00	100,00	60
60	DB Hungaria Holding Kft.	Szigetszent- miklos	HUF	100,00	100,00	1
Assoziierte Beteiligungen						
Belgien						
61	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.	Sint-Agatha- Berchem	EUR	16,88	36,77	1
				9,36		26
				9,36		38

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Beteiligungen unmittelbar %	durchgerechnet über %	über lfd.
				1,17		19
Deutschland						
62	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG	Neuss	EUR	50,00	50,00	11
63	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service	Köln	EUR	22,50	22,50	13
64	Container Terminal Dortmund GmbH	Dortmund	EUR	30,88	30,88	13
65	DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH	Düsseldorf	EUR	49,00	51,00	63
				51,00		13
66	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)	Dörpen	EUR	35,00	35,00	13
67	EP Merseburg Transport und Logistik GmbH	Merseburg	EUR	49,00	39,20	16
68	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	Frankfurt am Main	EUR	50,00	50,00	1
69	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	München	EUR	30,00	30,00	1
				20,00		68
70	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH	Duisburg	EUR	50,00	50,00	1
				50,00		68
72	Terminal Singen TSG GmbH	Singen	EUR	50,00	50,00	13
74	baymodal Bamberg GmbH	Bamberg	EUR	25,10	25,10	18
Italien						
75	Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l.	Monfalcone	EUR	49,00	49,00	1
Niederlande						
76	OPTIMODAL NEDERLAND B.V.	Rotterdam	EUR	24,34	24,34	38
Polen						
77	SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A.	Gliwice	PLN	20,55	20,55	41
Portugal						
78	Stifa S.A. i.L.	Malveira	EUR	45,00	38,67	57
				5,00		46
Schweiz						
79	Xrail AG	Basel-Stadt	CHF	36,80	36,80	1
Spanien						
80	Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©	Madrid	EUR	75,06	58,05	57
Österreich						
81	Container Terminal Enns GmbH	Enns	EUR	49,00	49,00	1

Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen gemäß § 12 Abs. 2 ERegG

Bilanz des Tätigkeitsbereichs "Erbringen von Verkehrsleistungen" zum 31. Dezember 2020

Aktiva

	31.12.2020		31.12.2019	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände				
Sachanlagen				
1. Selbstgeschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	165		172	
davon in Entwicklung	26		69	
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4		6	
	169		178	
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18		18	
davon				
a) Grundstücke	(5)		(5)	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(12)		(12)	

	31.12.2020		31.12.2019	
	Mio. €	%	Mio. €	%
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(1)		(1)	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1		1	
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	1.676		1.793	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	0		1	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16		9	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	92		83	
	1.803		1.905	
Finanzanlagen	687		664	
	2.659	67,8	2.747	76,3
B. Umlaufvermögen				
Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0		0	
2. Unfertige Leistungen	5		6	
	5	0,0	6	0,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	160		152	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.044		637	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13		7	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	42		51	
	1.259	32,2	847	23,6
Guthaben bei Kreditinstituten	0	0,0	0	0,0
	1.264	32,2	853	23,7
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	1	0,0	1	0,0
	3.924	100,0	3.601	100,0

Passiva

	31.12.2020		31.12.2019	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital				
Zugeordnetes Eigenkapital	482		482	
Ausgleichsposten	174		121	
	656	16,7	603	16,7
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13		13	
2. Steuerrückstellungen	6		5	
3. Sonstige Rückstellungen	255		267	
	274	7,0	285	7,9
C. Verbindlichkeiten				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	14		30	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	84		137	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.868		2.517	
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2		4	
5. Sonstige Verbindlichkeiten	26		25	
	2.994	76,3	2.713	75,4
	3.924	100,0	3.601	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung des Tätigkeitsbereichs "Erbringen von Verkehrsleistungen" vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	2020	2019
	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	3.112	3.309
Bestandsveränderungen	-1	0

	2020 Mio. €	2019 Mio. €
Andere aktivierte Eigenleistungen	10	16
Gesamtleistung	3.121	3.325
Sonstige betriebliche Erträge	209	211
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-213	-224
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.666	-1.704
Instandhaltungsaufwand	-571	-477
	-2.450	-2.405
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-832	-829
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-199	-193
	-1.031	-1.022
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-268	-227
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-394	-376
	-813	-494
Beteiligungsergebnis	-91	28
Zinsergebnis	-32	-34
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	-936	-500
Erträge aus Verlustübernahme	936	500
Jahresergebnis	-	-

Bilanz des Tätigkeitsbereichs "Betrieb von Serviceeinrichtungen" zum 31. Dezember 2020

Aktiva

	31.12.2020		31.12.2019	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen				
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	56		58	
davon				
a) Grundstücke	(13)		(13)	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(40)		(42)	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(3)		(3)	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	7		7	
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	0		0	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	14		15	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8		7	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	23		15	
	108	39,4	102	42,4
B. Umlaufvermögen				
Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	114		97	
2. Unfertige Leistungen	12		8	
	126	45,8	105	43,6
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4		4	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	37		30	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	0		0	
	41	14,8	34	14,0
	275	100,0	241	100,0

Passiva

	31.12.2020		31.12.2019	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital				

	31.12.2020		31.12.2019	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Zugeordnetes Eigenkapital	58		58	
Ausgleichsposten	-48		5	
	10	3,6	63	26,1
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1		1	
2. Steuerrückstellungen	1		1	
3. Sonstige Rückstellungen	11		14	
	13	4,7	16	6,6
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9		13	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	241		148	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2		1	
	252	91,7	162	67,3
	275	100,0	241	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung des Tätigkeitsbereichs "Betrieb von Serviceeinrichtungen" vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	2020	2019
	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	489	397
Bestandsveränderungen	3	1
Gesamtleistung	492	398
Sonstige betriebliche Erträge	11	13
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-212	-175
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-21	-21
Instandhaltungsaufwand	-16	-20
	-249	-216
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-116	-116
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-31	-27
	-147	-143
Abschreibungen auf Sachanlagen	-7	-7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-29	-31
	71	14
Zinsergebnis	-2	-2
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	69	12
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-69	-12
Jahresergebnis	-	-

Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche

Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen gemäß § 12 Abs. 2 ERegG

Für die DB Cargo AG besteht die Verpflichtung aus § 12 Abs. 2 ERegG, die Bereiche Eisenbahnverkehr und Serviceeinrichtungen in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Tätigkeitsbereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

Definition der Bereiche

Die DB Cargo AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringen von Verkehrsleistungen
- Betrieb von Serviceeinrichtungen

Zum Bereich Serviceeinrichtungen gehören bei der DB Cargo AG die Wartungseinrichtungen zur routinemäßigen betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung (Anlage 2 Nr. 2 Buchstabe ERegG).

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen der Tätigkeitsbereiche zugrunde liegen, wurden gegenüber dem handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB Cargo AG grundsätzlich nicht verändert. Änderungen von Postenausweisen gegenüber dem Jahresabschluss wurden vorgenommen, wenn einem Ausweisposten aus Sicht des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ein anderer Charakter zukommt.

Hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf die Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der DB Cargo AG verwiesen.

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt soweit möglich direkt. Sofern dies nicht möglich, oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten Schlüsseln (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsseln bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

Anlagevermögen

Die Zuordnung der Immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen erfolgt entsprechend ihrer Nutzung direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel in dieser Anlage). Die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 32 Mio. € auf Immaterielle Vermögensgegenstände und die Abschreibungen auf Finanzanlagen von 45 Mio. € betreffen ausschließlich den Bereich Verkehrsleistungen.

Vorräte

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Serviceeinrichtungen ausgewiesen. Die unfertigen Leistungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeordnet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegen verbundene Unternehmen, den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und in den sonstigen Vermögensgegenständen sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

Im Bereich Serviceeinrichtungen werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (34 Mio. €; im Vorjahr: 28 Mio. €).

Im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Verkehrsleistungen für den Bereich Serviceeinrichtungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes (1 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene höhere Forderung aus dem Verlustausgleichsanspruch gegenüber der DB AG (69 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €) erhöht.

Eigenkapital

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position "Zugeordnetes Eigenkapital" erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten bzw. fortgeschrieben.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen bzw. Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen bzw. den Gewinn- und Verlustrechnungen der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

Rückstellungen

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeiter zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeordnet.

Verbindlichkeiten

Die zum 31. Dezember 2020 bestehenden Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr und über einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Serviceeinrichtungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (34 Mio. €, im Vorjahr: 28 Mio. €).

Im Bereich Serviceeinrichtungen werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Verkehrsleistungen vom Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands (1 Mio. €, im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene Gewinnabführungsverpflichtung (69 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €) erhöht.

Die für Investitionen aufgenommenen langfristigen Kredite werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagenvermögen geschlüsselt.

in Mio. €	2020	Bereich Verkehr			2019
		davon mit Restlaufzeit			
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	14	14	0	-	30
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	84	83	1	-	137
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.868	738	2.130	(1.571)	2.517
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	-	-	4
Sonstige Verbindlichkeiten	26	26	-	-	25
davon aus Steuern	(10)				(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)				(-)

	2020	Bereich Verkehr			2019
		davon mit Restlaufzeit			
in Mio. €		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Insgesamt	2.994	865	2.131	(1.571)	2.713
davon zinspflichtig	(2.633)	(503)	(2.130)	(1.571)	(2.358)
	2020	Bereich Serviceeinrichtungen			2019
		davon mit Restlaufzeit			
in Mio. €		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0				0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	9	-	-	13
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	241	114	127	(94)	148
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2	-	-	1
davon aus Steuern	(0)				(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)				(-)
Insgesamt	252	125	127	(94)	162
davon zinspflichtig	(158)	(31)	(127)	(94)	(125)

Haftungsverhältnisse

Die Gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 280 Mio. € (im Vorjahr: 263 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen in Höhe von 251 Mio. € (im Vorjahr: 235 Mio. €) und den Bereich Serviceeinrichtungen in Höhe von 29 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung**Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse des Bereichs Erbringen von Verkehrsleistungen resultieren ausschließlich aus Güterbeförderungen und damit im Zusammenhang stehenden Leistungen. Hierin sind 8 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) Leistungen für den Bereich Serviceeinrichtungen enthalten.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Serviceeinrichtungen setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (79 Mio. €; im Vorjahr: 60 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen (410 Mio. €; im Vorjahr: 338 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

Materialaufwand

Die vom Bereich Serviceeinrichtungen bezogenen Instandhaltungsleistungen (410 Mio. €; im Vorjahr: 338 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Erbringen von Verkehrsleistungen als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Die vom Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen bezogenen Rangier- und Frachtleistungen (8 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Serviceeinrichtungen als Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Serviceeinrichtungen werden Aufwendungen (176 Mio. €; im Vorjahr: 145 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Cargo AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Serviceeinrichtungen um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

Personalaufwand

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 38 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Serviceeinrichtungen enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung der Aufwendungen auf die beiden Tätigkeitsbereiche nicht möglich ist, erfolgte eine Schlüsselung über die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den beiden Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeiter.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind "Sonstige Steuern" für den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€) und im Bereich Serviceeinrichtungen in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€) angefallen.

Beteiligungsergebnis

Da die Finanzanlagen dem Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ausschließlich den Verkehrsbereich.

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	9	32
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-55	-5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-45	-
Insgesamt	-91	28

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 45 Mio. EUR (im Vorjahr: 0 Mio. EUR), die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden.

Zinsergebnis

Die Sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge sowie die Zinsen und ähnliche Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlagenschlüssels auf die beiden Tätigkeitsbereiche verteilt. Soweit diese Erträge und Aufwendungen personalbezogene Rückstellungen betreffen, wird für die Schlüsselung die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeiter verwendet.

in Mio. €	Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen		Bereich Serviceeinrichtungen	
	2020	2019	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)	(0)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)	(-)	(-)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 32	-34	- 2	-2
davon an verbundene Unternehmen	(- 31)	(-32)	(-2)	(-2)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0	0
davon Erträge aus der Deckungsvermögen	(2)	(2)	(0)	(0)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2)	(-2)	(-0)	(-0)
Insgesamt	- 32	-34	- 2	-2

Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und der ansonsten im Bereich Serviceeinrichtungen auszuweisende Jahresüberschuss und im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen auszuweisende Jahresfehlbetrag an diese abgeführt bzw. von dieser übernommen wird.

Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG**Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen**

	Vortrag zum 01.01.2020	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €			Stand am 31.12.2020
		Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	208	42	8	-1	257
Davon in Entwicklung befindliche Software	70	19	-62	-1	26
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	242	42	8	-1	291
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	6	0	0	0	6
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	32	0	0	0	32
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	0	0	0	0	0
	38	0	0	0	38
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2	1	0	0	3
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.201	46	40	-136	5.151
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	6	0	0	0	6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	32	1	11	-5	39
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	83	81	-59	-13	92
	5.362	129	-8	-154	5.329

Unternehmensregister

Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	641	68	0	0	709
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	33	0	0	0	33
	674	68	0	0	742
Anlagevermögen gesamt	6.278	239	0	-155	6.362

Abschreibungen
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2020	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-36	-57	0	1	-92
Davon in Entwicklung befindliche Software	-1	0	0	1	0
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-28	-2	0	0	-30
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	-64	-59	0	1	-122
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	-1	0	0	0	-1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-20	0	0	0	-20
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1	0	0	0	1
	-20	0	0	0	-20
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-1	-1	0	0	-2
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-3.408	-203	0	136	-3.475
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-5	-1	0	0	-6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-23	-5	0	5	-23
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
	-3.457	-210	0	141	-3.526
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-2	-45	0	0	-47
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	-8	0	0	0	-8
	-10	-45	0	0	-55
Anlagevermögen gesamt	-3.531	-314	0	142	-3.703

Buchwert
in Mio €

	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	165	172

	Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
Davon in Entwicklung befindliche Software	26	69
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4	6
3. Geleistete Anzahlungen	0	0
	169	178
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
Davon		
a) Grundstücke	5	5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	12	12
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1	1
	18	18
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.676	1.793
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	0	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16	9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	92	83
	1.803	1.905
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	662	639
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0
3. Beteiligungen	25	25
	687	664
Anlagevermögen gesamt	2.659	2.747

Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG

Bereich Betrieb von Serviceeinrichtungen

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €				Stand am 31.12.2020
	Vortrag zum 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	14	0	0	0	14
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	99	0	1	0	100
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	5
	118	0	1	0	119
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	0	0	0	21
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	52	1	0	-1	52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	25	2	1	-1	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15	10	-2	0	23
Anlagevermögen gesamt	232	13	0	-2	243
			Abschreibungen in Mio €		

	Vortrag zum 01.01.2020	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	-1	0	0	0	-1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-57	-3	0	0	-60
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-2	0	0	0	-2
	-60	-3	0	0	-63
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-14	0	0	0	-14
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-1	0	0	0	-1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-37	-2	0	1	-38
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-18	-1	0	0	-19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
Anlagevermögen gesamt	-130	-6	0	1	-135

Buchwert
in Mio €Stand am
31.12.2020Stand am
31.12.2019

	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
Davon		
a) Grundstücke	13	13
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	40	42
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	3	3
	56	58
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	7	7
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	14	15
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	23	15
Anlagevermögen gesamt	108	102

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Cargo Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und

Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die

- ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit

der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Michael Conrad, Wirtschaftsprüfer
ppa. Roswitha Hees-Brückmann, Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2020

der DB Cargo AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen, davon einer konstituierenden, und drei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Ferner hat der Aufsichtsrat zwei Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Cargo AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, der dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordneten DB-Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens sowie den Auswirkungen der Corona-Virus-Pandemie. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu fünf ordentlichen Sitzungen und drei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Im Vorfeld der Neukonstituierung fand ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Des Weiteren beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich intensiv mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2021 sowie der Zielerreichung für 2020 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats in vollem Umfang teilgenommen.

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2020 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er ließ sich ausführlich über die wirtschaftliche, betriebliche und personelle Lage der DB Cargo AG unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem Arbeitsplan und den Zielbildern zur Stabilisierung des Gesamtgeschäfts und Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und intensiv mit der neuen Strategie "Starke Cargo". Schwerpunkt war zudem die Befassung mit den Auswirkungen der Corona-Virus-Pandemie. Der Aufsichtsrat setzte sich hier eingehend mit den seitens des Managements ergriffenen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehre zur Sicherung der Grundversorgung und mit den Gegenmaßnahmen zum Ausgleich der durch die Corona-Virus-Pandemie bedingten negativen Auswirkungen auf das Gesellschaftsergebnis auseinander.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 22. Januar 2020 erörterte der Aufsichtsrat ausführlich den aktuellen Stand und die Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelwagenverkehrs der DB Cargo AG.

In seiner ordentlichen Sitzung am 20. März 2020 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019 befasst. Er wurde über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, Obere und Leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2020 unterrichtet und behandelte personelle Angelegenheiten des Vorstands. Die Beschlüsse wurden im Nachgang zur Sitzung im schriftlichen Verfahren gefasst.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 20. April 2020 hat der Aufsichtsrat der Einrichtung des neuen Vorstandsressorts Service Design and Control zugestimmt sowie den Vorstand Service Design and Control bestellt. Zudem wurden die Vorstände Production and Production Deutschland und Finance / Controlling neu bestellt. Die Beschlüsse wurden im Nachgang zur Sitzung im schriftlichen Verfahren gefasst.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juni 2020 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter sowie die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 MitbestG gewählt. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Cargo AG informiert.

Inhalt der außerordentlichen Sitzung am 5. September 2020 war die Information des Aufsichtsrates über die neue Strategie "Starke Cargo". Zudem wurde dem Aufsichtsrat über die aktuelle Lage der Gesellschaft berichtet.

Schwerpunkt der ordentlichen Sitzung am 1. Oktober 2020 war die Umsetzung der Strategie "Starke Cargo" und die aktuelle Lage der DB Cargo AG.

In seiner ordentlichen Sitzung am 3. Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat die persönlichen Ziele 2021 der Vorstände beschlossen und sich mit der Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Cargo AG befasst. Er hat die Budgetplanung der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2021, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2021 - 2025 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Cargo AG zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat beschloss die Beauftragung des Jahresabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2020. Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2020 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 11. März 2021 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2020 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Deutsche Bahn AG ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2020 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich in 2020 folgende personelle Veränderungen ergeben:

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 25. Juni 2020 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 25. Juni 2020 erneut die Herren Dr. Richard Lutz, Christoph Dreier, Martin Seiler sowie Frau Alexandra Bastian, Frau Ulrike Haber-Schilling, Frau Dr. Michaela Möhlenbeck und Frau Dr. Hella Schmidt-Naschke. Die Herren Berthold Huber, Ludger Molitor und Dr. Christoph Klingenberg schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Frau Christine Ehard und die Herren Christian Drenthen und Harmen van Zijderveld nach.

Bedingt durch die Corona-Virus-Pandemie wurde die Wahl der Arbeitnehmervertreter durch die Delegiertenversammlung abgesagt. Die Bestellung der Arbeitnehmervertreter erfolgte mit Gerichtsbeschluss vom 19. Mai 2020 und mit Korrekturbeschluss vom 16. Juni 2020. Frau Angelika Dumjahn und Frau Petra Pohl sowie die Herren Martin Burkert, Guntram Grasy, Jörg Hensel, Klaus Langendorf, Dieter Pielhop, Mario Reiß, Knut Utermann und Claus Weselsky wurden erneut zu Aufsichtsratsmitgliedern der DB Cargo AG bestellt.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juni 2020 wurde Herr Dr. Richard Lutz erneut zum Aufsichtsratsvorsitzenden und Herr Martin Burkert erneut zum Stellvertreter gewählt. Neben Herrn Dr. Richard Lutz und Herrn Martin Burkert wurden Frau Christine Ehard und Herr Jörg Hensel in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

Auf Seiten des Vorstands haben sich in 2020 folgende Änderungen ergeben:

Herr Dr. Roland Bosch schied mit Wirkung zum 31.12.2019 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolgerin wurde Frau Dr. Sigrid Nikutta mit Wirkung zum 01.01.2020 bestellt.

Herr Marek Staszek schied mit Wirkung zum 30.04.2020 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolger wurde Herr Ralf Günter Kloß mit Wirkung zum 01.05.2020 bestellt.

Herr Thorsten Dieter wurde mit Wirkung zum 01.05.2020 für das neu eingerichtete Ressort Service Design and Control bestellt.

Herr Matthias Reichel schied mit Wirkung zum 30.06.2020 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolgerin wurde Frau Dr. Martina Niemann mit Wirkung zum 01.07.2020 bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreterinnen und -vertretern der DB Cargo AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2020 geleisteten Einsatz.

Berlin, 22. März 2021

**Für den Aufsichtsrat
Dr. Richard Lutz, Vorsitzender**

Der Jahresabschluss zum 31.12.2020 wurde am 11.3.2021 festgestellt.

[◀ Vorheriger Eintrag](#)

[Zurück zum Suchergebnis](#)



[Nächster Eintrag >](#)



Wir setzen Statistik-Cookies ein, um unsere Webseiten optimal für Sie zu gestalten und unsere Plattformen für Sie zu verbessern. Sie können auswählen, ob Sie neben dem Einsatz technisch notwendiger Cookies der Verarbeitung aus statistischen Gründen zustimmen oder ob Sie **nur technisch notwendige Cookies** zulassen wollen. Weitere Informationen sowie die Möglichkeit, Ihre Auswahl jederzeit zu ändern und erteilte Einwilligung zu widerrufen, finden Sie in unserer [Datenschutzerklärung](#).

Mit einem Klick auf **Allen zustimmen** willigen Sie in die Verarbeitung zu statistischen Zwecken ein.

Nur technisch notwendige Cookies akzeptieren

Allen zustimmen

Cookie-ID:

[Impressum](#)