



TFG Transfracht GmbH

Mainz

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

- Überblick
- Rahmenbedingungen
- Nicht-finanzielle Kennzahlen
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Strategie
- Chancen- und Risikobericht
- Prognosebericht

Überblick

Angaben zur Gesellschaft

1. Einordnung in den DB-Konzern

Die TFG Transfracht GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Cargo AG, Mainz. Die DB Cargo AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG (DB AG). Innerhalb des DB-Konzerns ist die TFG Transfracht GmbH dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Innerhalb der DB Cargo AG ist die TFG Transfracht GmbH dem kombinierten maritimen Verkehr zugeordnet. Mit der DB Cargo AG besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV). Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus sechs Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet.

2. Struktur/Organisation und Aktivitäten/Geschäftszweck der Gesellschaft

TFG Transfracht GmbH transportiert seit 1969 für Reeder und Spediteure Container von den Deutschen Seehäfen, Rotterdam, Antwerpen und Koper direkt zum Endempfänger in Deutschland, Österreich und Schweiz sowie vom Urverlader zu den deutschen Seehäfen, Rotterdam, Antwerpen und Koper. Mit dem AlbatrosExpress-Netzwerk verfügt die Gesellschaft über ein leistungsfähiges Zugnetzwerk. Ein umfangreiches Angebot an transportergänzende Leistungen runden den Service ab. Das sind Depotleistungen, Zollabwicklung, Gefahrgut und die Bereitstellung von Leercontainern. Die Leistungserbringung erfolgt mit eigenen Lokomotiven und Güterwagen, die Traktionsleistung wird bei der DB Cargo AG und Tochtergesellschaften der DB Cargo AG eingekauft.

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind für die TFG Transfracht GmbH Umsatz und Ergebnis nach Steuern. Die führenden Leistungskennziffern sind Zugauslastung (TEU pro Zug) und Transportmenge (TEU und Container). Hauptsitz der Gesellschaft ist Mainz, die vertrieblichen Aktivitäten sind in Hamburg angesiedelt. Die TFG Transfracht GmbH hat 13 Niederlassungen (davon eine im Ausland; Enns/Österreich) und eine Beteiligung an einem Terminal in Süddeutschland.

Angaben zur Unternehmensführung

Die TFG Transfracht GmbH ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) nach deutschem Recht. Die Geschäftsführer führen die Geschäfte der TFG Transfracht GmbH nach den Weisungen der Gesellschafterversammlung und im Rahmen von Gesetz, Satzung beziehungsweise Gesellschaftsvertrag.

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr



Genehmigung im EU-Beihilfeverfahren

Die EU-Kommission hat das seit 2022 anhängige Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffend der DB Cargo AG mit Entscheidung vom 29. November 2024 beendet. In dem formellen Prüfverfahren beurteilte sie, ob bestimmte Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG in Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften stehen. Das Prüfverfahren der Kommission betraf die Übernahme von Verlusten der DB Cargo AG durch die DB AG auf Grundlage des unbefristeten Ergebnisabführungsvertrags zwischen der DB AG und der DB Cargo AG. Zudem überprüfte die Kommission die Bedingungen der Bereitstellung konzerninterner Dienstleistungen, die Finanzierungsbedingungen konzerninterner Darlehen sowie die Teilübernahme der Besoldung der ehemals bei der Deutschen Bundesbahn beschäftigten und derzeit der DB Cargo AG zugewiesenen Beamten durch das Bundeseisenbahnvermögen. Die EU-Kommission stellt in ihrer Entscheidung fest, dass die Übernahme der Verluste der DB Cargo AG von 1,9 Mrd. € in den Jahren 2022 bis 2024 durch die DB AG staatliche Beihilfen umfasste, die weiteren im Rahmen des Verfahrens untersuchten Maßnahmen aber keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Abs. (1) des EU-Vertrags darstellen.

Mit ihrem Beschluss hat die EU-Kommission die Übernahme der Verluste der DB Cargo AG durch die DB AG in den Jahren 2022, 2023 und 2024 als Restrukturierungsbeihilfe mit einem Volumen von 1,9 Mrd. € genehmigt. Sie hat bei dieser Entscheidung den seit Ende 2023 laufenden Transformations- und Umstrukturierungsplan (Transformationsplan) der DB Cargo AG als Basis festgelegt. Dieser sieht umfangreiche Maßnahmen vor, mit dem Ziel, die langfristige Rentabilität der Gesellschaft bis Ende 2026 herzustellen.

Im Rahmen der durch den Bund und die DB AG gewährten Zusagen wurde der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Cargo AG durch die DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2024 kündigt und gilt seither nicht mehr. Die Übernahme der Verluste für die Jahre 2022 bis 2024 genehmigte die EU-Kommission als Restrukturierungsbeihilfe auf Basis des Umstrukturierungs- und Transformationsplans, vorbehaltlich der nachfolgend dargestellten und bis Ende 2026 greifenden Bedingungen und Verpflichtungen:

(I) Die DB Cargo AG muss die im Umstrukturierungs- und **Transformationsplan** vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der in dem Plan vorgesehenen Frist, spätestens aber bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 umsetzen und eine nachhaltige Profitabilität erreichen.

(II) Als **Eigenbeitrag** verpflichtet sich die DB AG zur Bereitstellung von Darlehen zu marktüblichen Bedingungen, konkret wurden Mezzanine-Darlehen (842 Mio. €), eine Kreditlinie (325 Mio. €) und eine Brückenfinanzierung (434 Mio. € bis zum 31. März 2025) zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus verpflichtet sich die DB Cargo AG zum Factoring von Forderungen (100 Mio. €), und die DB AG übernimmt über die DB JobService GmbH die personalbezogenen Restrukturierungsaufwendungen bei der DB Cargo AG (113 Mio. €).

(III) DB Cargo AG muss Maßnahmen zur **Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen** umsetzen, im Einzelnen:

Volumenbegrenzung: Die DB Cargo AG darf bis Ende 2026 das in Tonnenkilometern (tkm) gemessene Inlandsverkehrsvolumen des Jahres 2023 nicht überschreiten.

Akquisitionsverbot: Die DB Cargo AG kann nur in Ausnahmefällen mit vorheriger Zustimmung der EU-Kommission Anteile an Unternehmen erwerben, d.h. wenn dies zur Sicherstellung der langfristigen Rentabilität oder aus anderen zwingenden Gründen, wie z.B. staatlichen Sicherheitsinteressen, erforderlich ist.

Veräußerung von Logistik-Beteiligungen der DB Cargo AG bis 31. Dezember 2026.

Verpflichtung der DB Cargo AG, bis Ende des Umstrukturierungszeitraums den Anteil der **durch externe Anbieter erbrachten Zugkilometer zu erhöhen** und **Loks an unabhängige Dritte zu veräußern**.

Übertragung von Triebfahrzeugen und Güterwagen von der DB Cargo AG auf die TFG Transfracht GmbH

Die DB Cargo AG strebt im Rahmen der Transformation an, mit dem maritimen Kombinierten Verkehr (KV) wieder nachhaltig profitabel zu werden. Dazu werden die benötigten operativen und administrativen Ressourcen für den maritimen KV bei der DB Cargo AG in einer eigenen Produktionskapsel gebündelt. Um die TFG Transfracht GmbH als Führungsgesellschaft des maritimen KV zur selbstständigen Steuerung der Assets zu befähigen, wurden die im maritimen KV einsetzbaren und im Eigentum der DB Cargo AG befindlichen Assets, 63 Triebfahrzeuge der Baureihen E-Lok 152 und E-Lok 185 mit einem Buchwert von 18.982 T€, sowie 2.317 Intermodal-Güterwagen zum Container-Transport mit einem Buchwert von 54.134 T€ von der DB Cargo AG an die TFG Transfracht GmbH im Wege der Einbringung übertragen. Die Einbringung erfolgte handelsrechtlich zu Buchwerten mit wirtschaftlicher Wirkung zum 31.12.2024. Der Gegenwert wurde als andere Zuzahlung in der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB bei der TFG Transfracht GmbH ausgewiesen. Die TFG Transfracht GmbH wurde damit als eigenständiger KV-Operateur mit End-to-end Ergebnis-Verantwortung über das maritime KV-Geschäft aufgestellt, der sämtliche maritimen KV-Aktivitäten aus einer Hand steuert.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld

Schienengüterverkehr Deutschland

Aufgrund einer rückläufigen Industrieproduktion und eines stagnierenden Außenhandels blieb die Transportnachfrage im deutschen Schienengüterverkehr 2024 weiterhin verhalten. Von Rückgängen besonders betroffen waren schienenaffine Branchen wie Metalle und Kohle. Die Kohletransporte gingen u. a. infolge der reduzierten Kohleverstromung zugunsten erneuerbarer Energien deutlich zurück. Auch die Stahlbranche verzeichnete einen Rückgang der Verkehrsleistung. Die Stahlproduktion erholte sich zwar leicht im Vergleich zum sehr niedrigen Vorjahresniveau, dies spiegelte sich jedoch nicht in einer höheren Nachfrage nach Stahltransporten wider. Auch die Nachfrage nach Automobiltransporten blieb unter dem Vorjahresniveau. Im Gegensatz dazu profitierten die Transporte der Chemiebranche von der Erholung der Produktion. Ein Anstieg der Containerumschläge führte zu einem moderaten Wachstum im Kombinierten Verkehr. Insgesamt stagnierte die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr gegenüber dem entsprechenden Vergleichszeitraum.

Spedition und Logistik

Der Güterhandel in Europa, insbesondere in Deutschland, war 2024 weiterhin schwach. Trotz einer leichten Abmilderung wirkten sich die volatile Inflation und die hohen Energiekosten weiterhin belastend auf den internationalen Handel aus. Die Senkung des Leitzinses durch die Europäische Zentralbank (EZB) hatte bislang noch keine spürbar positiven Impulse auf die Wirtschaft und die besonders von den hohen Zinsen betroffene Baubranche. Auch der stagnierende Außenhandel führte zu einer gedämpften Transportnachfrage.

Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland



Die deutsche Wirtschaft stagnierte 2024. Zwar sank die Inflation fast wieder auf die Zielgröße der EZB (+2%) und auch die Beschäftigung blieb auf einem sehr hohen Niveau. Hierdurch stiegen die realen Einkommen im Vorjahresvergleich kräftig. Eingetrübte Zukunftsaussichten und gestiegene Unsicherheiten hatten jedoch einen dämpfenden Effekt, so dass der private Konsum nicht entsprechend anstieg. Insbesondere auch die Investitionen der deutschen Unternehmen entwickelten sich schwach, was das zukünftige Wirtschaftswachstum belasten dürfte. Die gesunkene Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zeigte sich 2024 auch in einem allerdings nur moderat gesunkenen Exportüberschuss. Mit einem Zuwachs von über 2 % legte von den volkswirtschaftlichen Aggregaten einzig der Staatskonsum nennenswert zu.

Eine zentrale Herausforderung für den Wirtschaftsstandort Deutschland bleibt die Demografie. Zum einen gibt es immer mehr Empfänger von Ruhestandsbezügen, was Sozialversicherungen und öffentliche Haushalte belastet. Zum anderen fehlen in fast allen Branchen qualifizierte Arbeitskräfte, was bereits eines der größten Wachstumshemmnisse ist und sich in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre weiter verstärken dürfte. Weitere Unsicherheiten für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und insbesondere des Verkehrssektors resultieren aus hohen und schwankenden Strompreisen.

Wirtschaftliche Entwicklung in Europa

Die europäische Wirtschaft erholte sich 2024 leicht. Dank rückläufiger Inflationsraten stiegen die realen Einkommen und in der Folge auch der private Konsum. Insbesondere der industrielle Sektor litt jedoch weiterhin unter einer schwachen Bauwirtschaft und einer geringen internationalen Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte. Die Entwicklung einzelner Länder war differenziert. Während z.B. Deutschland wegen seines großen Anlagen- und Maschinenbausektors unter den weltweit schwachen Investitionen litt, entwickelten sich Länder wie Spanien, Portugal oder Dänemark deutlich besser.

Eine wichtige Rolle spielten direkt und indirekt weiterhin geopolitische Entwicklungen und Krisen, wie der Ukraine-Krieg. Wegfallende Bezugs- und Absatzmärkte durch Sanktionen belasteten insbesondere Länder, die stark in internationale Wertschöpfungsketten eingebunden sind. Negative Effekte resultieren indirekt u. a. aus hohen Rohstoff- und Energiepreisen sowie einer Konsum- und Investitionszurückhaltung infolge der gestiegenen Unsicherheit. Diese wurde durch die Wiederwahl Donald Trumps als Präsident der USA und damit verbundenen Sorgen vor Handelskonflikten noch verschärft.

Unterstützt durch die gesunkene Inflation senkte die Europäische Zentralbank 2024 die Leitzinsen in drei Schritten. Insbesondere die Investitionsgüterindustrie und die Bauwirtschaft erwarten hiervon wichtige Impulse, um auf einen Wachstumspfad zurückkehren zu können.

Leichte Preisrückgänge an den Energiemärkten

Die Preise am Ölmarkt entwickelten sich 2024 stabil mit einer leicht rückläufigen Tendenz. Auf Dollarbasis lag der Ölpreis im Jahresdurchschnitt rund 3 % unter dem Vorjahreswert, aber weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Im Euro-Raum verteuerte der schwache Euro den Rohstoff. Die CO₂-Abgabe gemäß Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) stieg 2024 in Deutschland auf 45 € pro Tonne. Die Kraftstoffpreise lagen hier 2024 im Jahresdurchschnitt weiter nahe dem hohen Vorjahresniveau, sie sanken nur um rund 3 %.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr sind 2024 gesunken. Sie lagen im Jahresdurchschnitt rund 35 % unter den entsprechenden Vorjahreswerten, vor allem infolge gesunkener Gaspreise und der Rückkehr weiterer französischer Atomkraftwerke in den Strommarkt. Das Preisniveau ist allerdings weiterhin höher als vor dem Ukraine-Krieg.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung des deutschen Güterverkehrsmarkts stagnierte 2024. Die Industrieproduktion war weiterhin auf einem historisch niedrigen Niveau und die schwachen Auftragseingänge sowie hohe Unsicherheiten wirkten negativ auf die Transportnachfrage. Die Kernbranchen der deutschen Industrie entwickelten sich weiterhin schwach. Die Chemie-, Automobil- und Stahlindustrie befinden sich im Transformationsprozess zur Klimaneutralität. Energieintensive Branchen wie Chemie und Konsumgüter haben sich infolge der niedrigeren Inflation 2024 etwas erholt, allerdings wirkten hohe Kreditkosten in einigen Branchen wie dem Maschinenbau hemmend auf die Entwicklung. Die Entwicklung der Automobilindustrie wurde belastet durch eine unsichere Fahrzeugnachfrage sowie einen gestiegenen Wettbewerbsdruck aus China. Die Stahlproduktion sowie die Erzeugnisse entlang der Wertschöpfungskette blieben auf einem niedrigen Niveau.

Trotz der Stagnation der Nachfrage gaben die Transportpreise 2024 nicht nach. Die Erzeugerpreise für den Schienengüterverkehr in Deutschland haben sich zwar nach einem starken Anstieg im Vorjahr stabilisiert, lagen allerdings kontinuierlich über dem Vorjahresniveau. Auch die Erzeugerpreise für den Containertransport auf der Straße waren im Jahresverlauf höher als im Vorjahr. Hohe operative Kosten, v. a. für Löhne, Energie, Wartung, LKW-Maut (Straßenverkehr) sowie Trassenpreise (Schienenverkehr) belasteten die Entwicklung der Verkehrsträger. Der Personalmangel und der Umstieg auf alternative Antriebe prägten auch 2024 die Entwicklung in der Transportbranche.

Die Verkehrsleistung im deutschen **Schienengüterverkehr** stagnierte in 2024 gegenüber dem Vorjahr. Auch die Transportnachfrage der Automobilbranche ging 2024 deutlich zurück, die Verkehrsleistung im Bereich Konsumgüter verzeichnete einen noch deutlicheren Rückgang. Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Kombinierten Verkehr setzte ihren Aufwärtstrend allerdings fort. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs ging 2024 getrieben durch die Entwicklung DB-konzerninterner Bahnen insgesamt zurück. DB-konzernexterne Bahnen gewannen Marktanteile hinzu.

Der deutsche **Straßengüterverkehrsmarkt** entwickelte sich 2024 stabil. Positiv wirkte der Nachfrageanstieg durch den Einzelhandel, insbesondere den E-Commerce, infolge der rückläufigen Inflation und der steigenden Kaufkraft. Dämpfend wirkte die anhaltend schlechte Konsumstimmung in Deutschland. Belastend wirkte zudem die weiterhin geringe Nachfrage im Baubereich. Nach Rückgängen in den beiden Vorjahren wuchs der mautpflichtige Straßengüterverkehr in Deutschland leicht. Entgegen dem Trend der letzten Jahre stiegen 2024 die Mautkilometer in Deutschland zugelassener LKW. Die Mautkilometer im Ausland zugelassener LKW gingen gegenläufig leicht zurück. Zusätzliche Belastungen für die Transporteure resultierten 2024 aus der deutlichen Erhöhung der LKW-Maut für alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 7,5 t infolge der Einführung eines CO₂-Aufschlags und der Ausweitung der LKW-Maut auf erdgasbetriebene Fahrzeuge sowie alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs lag 2024 in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Die Verkehrsleistung im **Kombinierten Verkehr** verzeichnete 2024 einen leichten Anstieg. Haupttreiber hierfür war die positive Entwicklung bei den Containerumschlägen in nahezu allen deutschen und für Deutschland bedeutenden Häfen. Die weltweiten Containertransporte sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,2% gestiegen (CTS, Februar 2025).



Europäischer Schienengüterverkehr

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr auch 2024 weiter leicht gesunken. Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt wurde durch das anhaltend schwache konjunkturelle Marktumfeld, verbunden mit hohen Kosten belastet. Treiber waren die schwachen Impulse aus den schienenaffinen Branchen, die nur teilweise durch die positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ab dem zweiten Quartal 2024 kompensiert wurde.

Politisches Umfeld

Entwicklungen Bundeshaushalt 2024

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel für die Schieneninfrastruktur und die Förderung des Schienenverkehrs stehen in Summe Mittel von mehr als 17 Mrd. € zur Verfügung. Dadurch ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes in 2024 hinterlegt.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es im ersten Quartal 2024 gegenüber dem Regierungsentwurf deutliche Reduzierungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des Bundesministeriums für Verkehr und Digitales (BMDV) zu finanzieren. Die Kürzungen betrafen vor allem die Trassenpreis- und die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr. Die Trassenpreisförderung wurde für 2024 nur noch mit 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) und die Anlagenpreisförderung wurde nur noch mit 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) dotiert. Der Haushaltstitel zur Einzelwagenverkehrsförderung verblieb unverändert bei knapp 300 Mio. €.

Förderung Einzelwagenverkehr

Die EU-Kommission genehmigte am 21. Mai 2024 die Betriebskostenförderrichtlinie für den Einzelwagenverkehr in Deutschland mit Zuschüssen von 1,7 Mrd. € über einen Zeitraum von fünf Jahren bis 2029. Für 2024 standen hierfür im Bundeshaushalt knapp 300 Mio. € für die Schienengüterverkehrsunternehmen zur Verfügung. Seit dem 1. Juli 2024 werden die Verkehre gefördert. Die Zuwendungsbescheide zur Förderlinie 1 (Bedienungen) und zur Förderlinie 2 (Bündelungs- sowie Direktverkehre bis zu 300 km) wurden im Herbst 2024 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gewährt. Auch die TFG Transfracht GmbH profitiert von der EV-Förderung im Rahmen der Abrechnung von Schienenleistungen mit der DB Cargo AG.

Nicht-finanzielle Kennzahlen ¹⁾

¹⁾ Die Inhalte dieses Kapitels sind freiwillige Angaben und daher nicht inhaltlich durch den Abschlussprüfer geprüft

Der DB-Konzern hat mit der Strategie Starke Schiene das Ziel, die Dimensionen Ökologie, Soziales und Wirtschaftlichkeit unternehmerisch in Einklang zu bringen. Als Geschäftsfeld des DB-Konzerns trägt die DB Cargo Gruppe und somit auch die TFG Transfracht GmbH zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bei.

Der Konzernlagebericht des DB-Konzerns behandelt ebenfalls relevante Themen im Kontext Menschenrechte. Darüber hinaus berichtete die DB AG 2024 erstmalig im Rahmen ihrer Pflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) aus konzernübergreifender Perspektive an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im vorangegangenen Geschäftsjahr.

Qualität

Pünktlichkeitsentwicklung im Geschäftsfeld DB Cargo

Die Pünktlichkeit der Verkehre der DB Cargo AG (Züge in Deutschland; Anlaufpünktlichkeit weniger als 16 min überschritten), die auch die Pünktlichkeit der Verkehrsleistung der TFG Transfracht GmbH beeinflussen, lag im Berichtsjahr unter der erreichten Pünktlichkeit des Vorjahres. Eine Vielzahl von Ad-hoc-Störungen der Infrastruktur, fehlende Besetzungen von Stellwerken der DB InfraGo AG und die steigende Zahl von Langsamfahrstellen auf der deutschen Schieneninfrastruktur haben neben den Auswirkungen aus geplanten Baustellen die Pünktlichkeit der DB Cargo AG beeinflusst. Zudem gab es bei der DB Cargo AG an einigen Standorten Engpässe in der Verfügbarkeit von Wagenmeistern, Rangierlokführern und Rangierlokomotiven. Daneben wirkten Streiks der Gewerkschaft GDL im Frühjahr 2024 und Extrem-Wetterereignisse, wie die Sturmtiefs Anfang 2024 im Norden und Westen Deutschlands und Starkregen in Süddeutschland im Juni 2024 negativ auf die Pünktlichkeit. Im Ergebnis ist die Anlaufpünktlichkeit um 2,5 Prozentpunkte auf 68,0 % im Jahr 2024 gesunken. Sie lag um 1 Prozentpunkt unter der Prognose aus dem Vorjahr und verfehlte das erwartete Pünktlichkeitsniveau.

Um die Betriebsqualität zu stabilisieren, wurde im DB-Konzern zu Jahresbeginn 2024 der Aktionsplan Pünktlichkeit initiiert. Aus den Kernmaßnahmen „Zunahme Planmäßigkeit zu Beginn der Zugfahrt“, „Abbau außerordentlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen“, „Erhöhung technische Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte“, „Stabilisierung in den großen Verkehrsknoten“ und „Erhöhung Zuverlässigkeit der Information zu Störungsdauern“ wurde ein Themenportfolio von insgesamt 12 Maßnahmen mit dem Zweck definiert, die Qualität des Bahnbetriebes zu verbessern und die Pünktlichkeit zu steigern.

Mitarbeitende

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag per 31. Dezember 2024 bei 220 VZP (per 31. Dezember 2023: 225 VZP).

Die Zahl der Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 226 VZP (im Vorjahr: 222 VZP).



Im Herbst 2024 wurde die siebte DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Rund 200.000 Mitarbeitenden weltweit haben die Gelegenheit genutzt, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 59,6% (2022: 59,2%).

Auf einer Skala von 1 („stimme überhaupt nicht zu“) bis 5 („stimme voll zu“) ging die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern leicht auf einen Zufriedenheitsindex-Wert von 3,8 zurück (2022: ZI von 3,9). Im Geschäftsfeld DB Cargo, zu dem die TFG Transfracht GmbH gehört, ging die Bewertung von 3,8 bei der Befragung im Jahr 2022 leicht zurück auf 3,6. Bei der TFG Transfracht GmbH sank die Mitarbeitendenzufriedenheit von 4,1 bei der Befragung im Jahr 2022 auf 3,9.

Klimaschutz

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität hält sich der DB-Konzern an den NetZero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit einem 1,5°C Pfad, zu dem sich der DB-Konzern 2022 bekannt hat. D.h. Reduktion der Scope-1- bis 3-Emissionen im Vergleich zu 2019 um mindestens 90%. Nicht vermeidbare Restemissionen i. H. v. 10% will der DB-Konzern entsprechend neutralisieren. Auf dem Weg zur Klimaneutralität setzt der DB-Konzern auf vier zentrale Hebel: die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien im DB-Konzern, der Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Umsetzung der Wärmewende und die Steigerung der Energieeffizienz. Um sein Klimaschutzziel zu erreichen, seine negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, hat sich der DB-Konzern anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

- Bei den Gebäuden und stationären Anlagen des DB-Konzerns wurde begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 sollen alle Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe des DB-Konzerns in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt werden.
- Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80% zu erhöhen.
- Bis spätestens 2038 will der DB-Konzern bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.

Als Teil des DB-Konzerns leistet die TFG Transfracht GmbH ihren Beitrag im Rahmen definierter Treibhausgasreduktionspfade zur Erreichung der DB-Klimaschutzziele, um das Gesamtziel des DB-Konzerns, Klimaneutralität bis 2040, zu realisieren.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

Umsatzentwicklung

Der Umsatz lag im Berichtsjahr bei 271.762 T€ (im Vorjahr: 297.326 T€; -8,6 %). Ursächlich hierfür war das niedrigere Preisniveau je Container gegenüber Vorjahr in Verbindung mit der gesunkenen Transportmenge. Die rückläufigen Transportmengen resultieren neben der angespannten Marktlage auch aus der angespannten Betriebslage im Schienengüterverkehr, Extremwetterereignissen und Streiks in den deutschen Seehäfen sowie der Lokführer. Im Berichtsjahr wurden als Reaktion auf die Betriebslage in den Häfen zwar Preisauflschläge in Form von Congestion Surcharges eingeführt, das Preisniveau geriet aber aufgrund der herausfordernden Wettbewerbslage insgesamt unter Druck. Insgesamt verringerte sich die Transportmenge auf TEU 916.689 (im Vorjahr: TEU 963.698). Die Zugauslastung verbesserte sich dagegen von 74,9 TEU/Zug im Vorjahr auf 77,3 TEU/Zug. Im Berichtsjahr wurden Umsatzerlöse in Höhe von 12.984 T€ oder 4,8 % (im Vorjahr: 16.587 T€ oder 5,6 %) mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt.

Die maßgeblichen AlbatrosExpress-Bruttoumsätze wurden im Wesentlichen im Inland mit 207.762 T€ (im Vorjahr: 232.517 T€; - 10,6 %) erzielt. Auf die Ländermärkte im Ausland entfielen 43.879 T€ (im Vorjahr 43.277 T€; +1,4 %). Die sonstigen Umsätze, im Wesentlichen Service und Dienstleistungen, lagen bei 12.149 T€ (im Vorjahr: 15.702 T€; -22,6 %).

Ergebnisentwicklung

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 2.130 T€ deutlich unter dem Niveau des Vorjahreswertes von 10.130 T€. Im Berichtsjahr wurden im Vergleich zum Vorjahr nur in geringerem Umfang Rückstellungen aufgelöst, die Summe beläuft sich auf 1.292 T€ (im Vorjahr: 4.942 T€). Die Erstattung u. a. für den Ausgleich der Anlaufverluste der Westhafenverkehre ist im Berichtsjahr entfallen (im Vorjahr 4.305 T€).

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr bei 249.659 T€ (im Vorjahr: 269.904 T€; -7,5 %). Der Rückgang liegt neben den gesunkenen Transportmengen auch an der im Berichtsjahr in den Schienenfrachtkosten erstmalig berücksichtigten Einzelwagenverkehrsförderung in Höhe von 9.350 T€. Die Einzelwagenförderung wurde der TFG Transfracht GmbH im Rahmen der Abrechnung der Schienenfrachtkosten von der DB Cargo AG über Gutschriften weitergeleitet.

Der Personalaufwand lag im Berichtsjahr bei 17.441 T€ (im Vorjahr: 17.086 T€; +2,1 %). Der Anstieg resultiert aus Tariferhöhungen und der Anzahl der beschäftigten Mitarbeiter. Wir haben im Berichtsjahr durchschnittlich 226 VZP beschäftigt und damit 4 VZP mehr als im Vorjahr. Der Personalaufwand des Vorjahres war erhöht um eine einmalig gezahlte Inflationsausgleichprämie.

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr mit 7 T€ unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 115 T€). Die Investitionen im Berichtsjahr wurden, wie auch in den Vorjahren 2020 - 2023, im Wesentlichen als Anlage im Bau bilanziert. Die im Berichtsjahr mit Wirkung zum 31.12.2024 von der DB Cargo AG erworbenen Triebfahrzeuge und Güterwagen haben die Abschreibung im Berichtsjahr noch nicht erhöht.

Mit 12.996 T€ erhöht sich der sonstige betriebliche Aufwand leicht im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 459 T€. Die Aufwendungen für IT-Dienstleistungen liegen weiterhin auf einem hohen Niveau. Durch die Neuausrichtung und Weiterentwicklung unserer IT-Landschaft liegen die IT-Kosten bei 4.825 T€ (im Vorjahr: 5.034 T€). Die Aufwendungen aus Schadenersatz, Haftbarhaltungen durch Kunden, sind im Berichtsjahr leicht gestiegen und lagen bei 2.319 T€ (im Vorjahr: 2.148 T€). Weitere Aufwandspositionen sind Mieten für unsere Niederlassungen in Höhe von 1.625 T€ (im Vorjahr 1.696 T€) sowie sonstige Serviceleistungen in Höhe von 2.915 T€ (im Vorjahr 2.395 T€). Unter die Serviceleistungen fallen u.a. Konzernumlagen, konzerninterne Arbeitnehmerüberlassungen und Buchhaltungsdienstleistungen im Shared Service Center, Berlin.



Das Zinsergebnis beläuft sich auf -271 T€ (im Vorjahr: 20 T€). Grund hierfür sind im Wesentlichen die Zinsaufwendungen in Höhe von -240 T€, die im Vergleich zum Vorjahr (-30 TEUR) infolge der Inanspruchnahme der Kreditlinie gestiegen sind. Die Ertragsteuern belaufen sich auf -20 T€ (im Vorjahr: -18 T€).

Das Ergebnis nach Steuern lag im Berichtsjahr bei -6.503 T€ (im Vorjahr: 7.817 T€) und ist im Wesentlichen von intensiven Wettbewerbsbedingungen, rückläufigen Transportmengen u.a. durch die angespannte Betriebslage im Schienengüterverkehr, Extremwetterereignissen, Streiks in den Häfen und der Lokführer, sowie dem unter Druck geratenem Erlösniveau beeinflusst. Aus diesen Gründen ist folglich auch die Zugauslastung auf einem unbefriedigenden Niveau. Diese war mit 77,3 TEU/Zug zwar besser als im Vorjahr (im Vorjahr: 74,9 TEU/Zug), jedoch unter unseren Erwartungen. Hinzu kommt das im Berichtsjahr die Anlaufverluste in den Westhafenverkehren - anders als im Vorjahr - nicht mehr von der DB Cargo AG erstattet wurden.

Das Ergebnis nach Steuern von -6.503 T€ wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft, der DB Cargo AG, ausgeglichen.

Prognose-Ist-Vergleich

Die Entwicklung der Gesellschaft im Berichtsjahr entspricht nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose. Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren der Gesellschaft wie Transportmenge, Umsatz und Ergebnis nach Steuern verfehlen die Prognose. Die Transportmenge und der Umsatz verfehlten trotz einer wie erwartet positiven Entwicklung des kombinierten Verkehrs die prognostizierten Werte aufgrund einer angespannten Marktlage, der angespannten Betriebslage im Schienengüterverkehr, Extremwetterereignissen und Streikgeschehen in den deutschen Seehäfen sowie der Lokführer. Infolgedessen konnten wir auch nicht das prognostizierte Ergebnis nach Steuern erreichen.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die TFG Transfracht GmbH die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Dieser führt jährlich Bonitätsbewertungen für seine Tochtergesellschaften auf der Grundlage vorhandener Finanzkennzahlen in einem standardisierten Modell durch, welches eine Einteilung in Ratingklassen zur Folge hat. Die TFG Transfracht GmbH ist in die Ratingklasse BB+ eingestuft worden. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich dadurch für die TFG Transfracht GmbH im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die TFG Transfracht GmbH finanziert sich entsprechend maßgeblich über die DB-Konzernfinanzierung und ist auch in das bestehende DB-konzerninterne Cashpooling eingebunden. Auch für das Geschäftsjahr 2025 werden keine Änderungen daran erwartet. Die Geschäftsführung der Gesellschaft geht entsprechend davon aus, dass auch der Finanzbedarf im Geschäftsjahr 2025 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung verfügt die TFG Transfracht GmbH über eine DB-konzerninterne Kreditlinie in Höhe von 12.800 T€. Diese wurde zum Stichtag 31. Dezember 2024 in Höhe von 4.088 T€ in Anspruch genommen. Die Kreditlinie ist kurzfristig kündbar und wird variabel verzinst. Darüber hinaus hat die Gesellschaft von der DB Cargo AG im Berichtsjahr eine Zuzahlung in die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von 7.800 T€ erhalten, um den Finanzbedarf zu decken. Der operative Cashflow war im Berichtsjahr mit -2.464 T€ negativ (im Vorjahr: 8.445 T€), wesentlicher Grund hierfür ist das negative Ergebnis vor Steuern in Höhe von -6.483 T€ (im Vorjahr: 7.835 T€). Der Cashflow aus Investitionstätigkeit lag bei -€1.889 T€ (im Vorjahr: -1.729 T€). Im Wesentlichen haben wir in die Neuentwicklung unserer kommerziellen Systeme im Projekt „Albatros Management System - AMS“ investiert. Der Cashflow aus Finanzierung lag im Berichtsjahr bei 4.353 T€ (im Vorjahr: -6.716 T€). Neben der Inanspruchnahme der Kreditlinie haben wir im Berichtsjahr den EAV des Jahres 2023 in Höhe von €7.817 T€ an die DB Cargo AG ausgezahlt und eine Zuzahlung in die Kapitalrücklage in Höhe von €7.800 von der DB Cargo AG erhalten.

Investitionen

Die Investitionen und Übertragungen von Konzerngesellschaften lagen im Berichtsjahr mit 75.006 T€ deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.729 T€). Die wesentlichen Investitionen lagen im Erwerb von Güterwagen in Höhe von 18.982 T€ und Lokomotiven in Höhe von 54.134 T€. Wir haben diese in Form eines Einbringungsvertrages vom Gesellschafter DB Cargo AG übertragen bekommen. Die Einbringung der Vermögensgegenstände wurde als Zuzahlung in die Kapitalrücklage nach §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB ausgewiesen. Die DB Cargo AG strebt im Rahmen der Transformation an, den maritimen Kombinierten Verkehr (KV) wettbewerbsfähig neu aufzustellen. Dazu werden u.a. die benötigten operativen und administrativen Ressourcen für den maritimen Kombinierten Verkehr in einer eigenen Produktionskapsel bei DB Cargo AG gebündelt und die für den Schienentransport relevanten Lokomotiven und Güterwagen direkt in das Eigentum der TFG überführt. Neben kleineren Investitionen in das EDV-Software und Betriebs- und Geschäftsausstattung haben wir für die Neuentwicklung unserer kommerziellen Systeme im Projekt „Albatros Management System - AMS“ einen Betrag in Höhe von 1.885 T€ (im Vorjahr: 1.696 T€) angezahlt und als Anlage im Bau ausgewiesen. Die Betriebs- und Geschäftsausstattung wird für die Zentrale in Mainz durch den Vermieter bereitgestellt.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Mit Ausnahme der Güterwagen und Lokomotiven, die als Einlageleistung durch die Gesellschafterin DB Cargo AG an die TFG Transfracht GmbH übertragen wurden, finanzierte die Gesellschaft ihren aus dem Investitionsprogramm resultierenden Finanzbedarf aus der Inanspruchnahme der Kreditlinie in Höhe von 4.088 T€ und der Zuzahlung in die Kapitalrücklage in Höhe von 7.800 T€. Für künftige Investitionen gehen wir davon aus, diese wieder aus dem Mittelzufluss der laufenden Geschäftstätigkeit zu finanzieren.

Analyse der Vermögenslage

Die Bilanzsumme lag zum 31. Dezember 2024 bei 122.366 T€ (per 31. Dezember 2023: 47.593 T€; +157,1%). Dieser deutliche Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Einbringung von Güterwagen und Lokomotiven in die Kapitalrücklagen in Höhe von insgesamt 73.116 T€. Die Forderungen aus Lieferung und Leistungen sinken auf 32.755 T€ (per 31. Dezember 2023: 37.731 T€; -13,3%). Dieser Rückgang resultiert aus den gesunkenen Umsatzerlösen und einem verbesserten Zahlungsverhalten eines Großkunden. Des Weiteren sehen wir positive Effekte aus einem kontinuierlichen Forderungsmanagement. Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen steigen auf 8.097 T€ (per 31. Dezember 2023: 2.877 T€), dies resultiert aus der Forderung gegenüber dem Gesellschafter aus dem EAV. Auf der Passivseite stehen nahezu unverändert Rückstellungen in Höhe von 11.158 T€ (per 31. Dezember 2023: 11.298 T€; -1,1 %). Hierbei erhöhen sich die Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden auf 2.965 (per 31. Dezember 2023: 2.306 T€; + 28,6%). Die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen haben wir ebenfalls einer Prüfung unterzogen und an die geänderte Personalstruktur angepasst. Die liegt im Berichtsjahr jetzt bei 689 T€ (per 31. Dezember 2023: 714 T€; -3,5%).

Das Anlagevermögen erhöht sich deutlich auf 80.820 T€ (per 31. Dezember 2023: 5.823 T€). Dieser Anstieg resultiert aus der Übertragung von Güterwagen und Lokomotiven in die Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB, sowie aus Investitionen in das Albatros Management System.



Das Umlaufvermögen verändert sich im Berichtsjahr nur unwesentlich auf 41.496 T€ (per 31. Dezember 2023: 41.708 T€; -0,5 %).

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen verringerte sich deutlich auf 33,9% (per 31. Dezember 2023: 87,6 %). Grund hierfür ist der deutliche Anstieg im Anlagevermögen.

Das Eigenkapital erhöht sich ebenfalls deutlich und liegt bei 88.229 T€ (per 31. Dezember 2023: 7.313 T€). Grund hierfür sind eine Zuzahlung der Gesellschafterin von 7.800 T€ in die freie Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB sowie die Einbringung von Güterwagen und Lokomotiven in Höhe von 73.116 T€. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich deutlich auf 72,1% (per 31. Dezember 2023: 15,4%).

Die Verbindlichkeiten verringern sich im Berichtsjahr deutlich auf 22.979 T€ (per 31. Dezember 2023: 28.982 T€; -20,7%). Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sinken auf 18.630 T€ (per 31. Dezember 2023: 25.754 T€; -27,7%). Der Rückgang resultiert daraus, dass die Gesellschaft im Vergleich zum Vorjahr keinen Gewinn erzielt hat und dadurch keine Verbindlichkeit aus dem EAV bilanziert hat, diese lag im Vorjahr noch bei 7.817 T€. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringern sich durch die EK-Änderung deutlich auf 18,8% (per 31. Dezember 2023: 60,9%).

Zinspflichtige Verbindlichkeiten bestehen zum 31. Dezember 2024 in Höhe von 4.088 T€, die Inanspruchnahme der Kreditlinie war wieder notwendig (per 31. Dezember 2023: 0,00 T€). Der Anteil an der Bilanzsumme beträgt zum 31. Dezember 2024 3,3% (per 31. Dezember 2023: 0,0%).

Der Anteil der langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten liegt im Berichtsjahr bei 1,0% (zum 31. Dezember 2023: 2,9%). Der Anteil der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten liegt im Berichtsjahr bei 26,9% (im Vorjahr: 81,8%).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Berichtsjahr auf 3.768 T€ gestiegen (per 31. Dezember 2023: 2.133 T€).

Aktiva

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2024	31.12.2023
Anlagevermögen	66,1	12,2
Umlaufvermögen	33,9	87,7
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1
	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	72,1	15,4
Rückstellungen	9,1	23,7
Verbindlichkeiten	18,8	60,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(3,3)	(0,0)
	100,0	100,0
Bilanzsumme in T€	122.366	47.593

Gesamtaussage zur Ertrags- Finanz- und Vermögenslage

Das Geschäft der TFG Transfracht GmbH hat sich im Vorjahresvergleich kaum entwickelt und war insbesondere im ersten Halbjahr neben der angespannten Marktlage auch durch Sondereffekte wie Streik und Extremwetter beeinflusst. Mit gesunkenen Transportmengen und einem insgesamt niedrigerem Erlösniveau je TEU, sinken die Umsatzerlöse von 297.326 T€ auf 271.762 T€ (-8,6 %). Im Jahresverlauf konnten wir zwar Zuschläge auf die Frachtraten am Markt durchsetzen, mit dann aber sinkenden Transportmengen u.a. aufgrund der instabilen Betriebslage in der Schienenproduktion gerieten auch die Frachtraten erneut unter Druck. Des Weiteren konnten wir die Serviceerlöse aufgrund der Wettbewerbslage nicht wie geplant weiterentwickeln. Der Materialaufwand ist gesunken, im Vorjahresvergleich von 269.904 T€ auf 249.659 T€ (-7,5 %). Im Berichtsjahr wurde in den Schienenfrachtkosten erstmalig die Einzelwagenverkehrsförderung in Höhe von 9.350 T€ berücksichtigt. Eine mit 77,3 TEU / Zug (Vorjahr: 74,9 TEU / Zug) verbesserte, jedoch weiterhin unbefriedigende Zugauslastung belasten das Ergebnis. Die schwache Zugauslastung steht im Zusammenhang mit einer geringeren Transportmenge sowie der angespannten Betriebslage im Schienengüterverkehr. Das Ergebnis nach Steuern verschlechtert sich deutlich von 7.817 T€ im Vorjahr auf -6.503 T€ und ist erneut negativ.

Strategie ¹⁾

¹⁾ Die Inhalte dieses Kapitels sind freiwillige Angaben und daher nicht durch den Abschlussprüfer inhaltlich geprüft.

Sanierungsprogramm S3 des DB-Konzerns



Mit der Strategie Starke Schiene hat der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einen Rahmen für seine Ausrichtung auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung (Bund) geschaffen. Im Berichtsjahr wurde die Strategie mit Anpassungen am Zielsystem - Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen und Konzentration auf das Kerngeschäft im Systemverbund Bahn, zu dem auch die TFG Transfracht GmbH gehört - weiterentwickelt. Um die langfristigen Ziele der Strategie Starke Schiene zu sichern, hat der DB-Konzern 2024 ein Programm zur strukturellen Sanierung des DB-Konzerns innerhalb der nächsten drei Jahre vorgestellt (Sanierungsprogramm S3). Im Fokus stehen die Sanierung der Infrastruktur, des Eisenbahnbetriebs und der Wirtschaftlichkeit. Ziel ist, bis 2027 die Leistungsfähigkeit der Schiene wieder herzustellen, das Kundenerlebnis durch eine höhere Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und weniger Störungen deutlich zu verbessern und die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern.

Transformation DB Cargo

Die Transformation, die die DB Cargo AG zur nachhaltigen Verbesserung der Profitabilität seit November 2023 umsetzt, ist 2024 Bestandteil des Sanierungsprogramms S3 des DB-Konzerns geworden. Kern der Transformation bei der DB Cargo AG bilden Branchenverantwortung und die Vereinfachung von Produktion und Verwaltung. Dadurch sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Verkehre des Geschäftsfelds robuster, resilienter und wettbewerbsfähiger zu fahren.

Kundennahe Branchenverantwortung

Am 1. Januar 2025 hat die DB Cargo AG einen zentralen Meilenstein der Transformation erreicht. Die DB Cargo AG hat die zuvor bestehende Verbundproduktion durch eine kundennahe Aufstellung in ergebnisverantwortliche Branchen abgelöst. In der Division Kombiniertes Verkehr sind dies die beiden Branchen des maritimen und des kontinentalen Kombinierten Verkehrs. In der Division Bahnlogistik nehmen die vier Branchen Automotive, Steel, Liquids & Bulk und Full Load Solutions (FLS) die unternehmerische Verantwortung wahr, der Einzelwagenverkehr kommt hier hinzu.

Die sechs Branchen und der Einzelwagenverkehr tragen End-to-End Verantwortung für den kommerziellen Erfolg, das wirtschaftliche Ergebnis und die Qualität ihrer Leistungen für die Kunden. Ihnen sind bzw. werden Lokomotiven, Güterwagen und Personal zugeordnet (gekapselte Produktion). Dabei sind die Leistungen der Branchen des kombinierten Verkehrs bereits zu Jahresbeginn gekapselt. Die Zuordnung der Lokomotiven und der Triebfahrzeugführer zu den einzelnen Branchen des Bahnlogistik wird bis Mitte 2025 erfolgen.

Die Branchen erbringen Traktionsleistungen mit eigenem Personal und eigenen Lokomotiven und Güterwagen, wenn dies wirtschaftlich profitabel ist. Andernfalls erfolgt eine Vergabe der Leistungen an externe Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zudem haben die Branchen mit bestehenden und neuen Kunden in den letzten Monaten gezielt Transportkonzepte vereinfacht, um die zugeordneten produktionsfähigen Ressourcen effizienter einsetzen und Kosteneinsparungen realisieren zu können. Dies führt in der Folge auch zu einer effizienteren Nutzung der Fahrzeuge und ermöglicht die liquiditätsgenerierende Veräußerung nicht mehr benötigter Lokomotiven und Güterwagen. Hierfür hat der Vorstand der DB Cargo AG ein Projekt zur Operationalisierung der Veräußerungsmaßnahmen aus dem Transformationsprogramm aufgesetzt.

Transformation TFG Transfracht

Die DB-Cargo strebt im Rahmen der Transformation an, mit dem maritimen Kombinierten Verkehr (KV) wieder nachhaltig profitabel zu werden. Dazu werden die benötigten operativen und administrativen Ressourcen für den maritimen KV bei der DB Cargo AG in einer eigenen Produktionskapsel gebündelt. Um die TFG Transfracht GmbH als zukünftige Führungsgesellschaft des maritimen KV zur selbstständigen Steuerung der Assets zu befähigen, wurden die im maritimen KV einsetzbaren und im Eigentum der DB Cargo AG befindlichen Assets, Loks und Güterwagen zum Container-Transport von der DB Cargo AG an die TFG Transfracht GmbH übertragen. Die TFG Transfracht GmbH wird damit als eigenständiger KV-Operateur mit End-to-end Ergebnis-Verantwortung über das maritime KV-Geschäft aufgestellt, der sämtliche maritimen KV-Aktivitäten aus einer Hand steuert. Dazu ist geplant im Jahr 2025 die 100% Gesellschafteranteile der DB Cargo AG an der DB Intermodal Services GmbH (Anbieter von Terminal-, Depot- und KV-Services) an die TFG Transfracht GmbH übertragen. Die Übertragung der Assets und der Unternehmensanteile hat zum Ziel, die Aktivitäten der TFG entlang ihrer Wertschöpfungskette auszuweiten. Für weitere Unternehmensbeteiligungen, welche die DB Cargo AG hält und die maßgeblich für das Geschäft des maritimen KV relevant sind, ist geplant diese von der DB Cargo AG zur DB Intermodal Services GmbH, künftig die 100% TFG Transfracht GmbH Beteiligung, zu transferieren, sodass sämtliche maritime Terminalaktivitäten bei der DB Intermodal Services GmbH gebündelt werden. Die TFG Transfracht GmbH als Führungsgesellschaft des maritimen KV wird in diesem Fall die gesamthafte Verantwortung und dessen Ausstattung mit den Schwerpunkten Vertrieb, Netzwerk-, Angebots- und Produktmanagement, Kundenservice und Direktbeauftragung der Traktion haben.

Chancen- und Risikobericht

Die Geschäftsaktivitäten und die Transformation der TFG Transfracht GmbH eröffnen eine Vielzahl von Chancen und unterliegen zugleich einer Vielzahl von Risiken. Risiken bezeichnen künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen Abweichung von der Prognose führen können. Dementsprechend bezeichnen Chancen künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen positiven Abweichung von der Prognose führen können.

Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der TFG Transfracht GmbH im integrierten Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Im Rahmen des Risikomanagementsystems wird der Geschäftsführung der TFG Transfracht GmbH dreimal jährlich über die aktuelle Risikolage berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Identifizierte Chancen und Risiken werden nach einer Netto-Methode bewertet. Hierbei werden Maßnahmen zur Risikosteuerung berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken werden die Ausprägungen „Eintrittswahrscheinlichkeit“ und „Auswirkung“ herangezogen.

Für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte ist das zentrale Konzern-Treasury der DB AG zuständig.

Chancen und Risiken

Nachfolgend werden die wesentlichen Risiken und Chancen entsprechend ihrer bewerteten Risikorangfolge absteigend dargestellt.

Risiken

Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfeverfahren:



Die geschäftliche Entwicklung der TFG hängt von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG ab. Die DB Cargo AG plant in ihrer Liquiditätsplanung für den Prognosezeitraum mit einer ausgeglichenen Liquiditätslage. Dies setzt voraus, dass die der Liquiditätsplanung zugrunde liegenden Annahmen eintreten, insbesondere im Hinblick auf geplante Umsatzerlöse und die erfolgreiche Umsetzung der geplanten Restrukturierungsmaßnahmen, einschließlich der Umsetzung von Wettbewerbsauflagen und ggf. zusätzlichen Liquiditätssicherungsmaßnahmen. Des Weiteren darf es nicht zu einem weiteren Bruch der in den Finanzierungsverträgen vereinbarten Covenants kommen bzw. muss in diesem Fall die Deutsche Bahn AG ein sog. Waiver erteilen. Soweit einzelne oder mehrere der der Liquiditätsplanung zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreten sollten, ist die DB Cargo AG darauf angewiesen, dass zusätzliche liquide Mittel in Einklang mit den Vorgaben der Europäischen Kommission von der Deutsche Bahn AG bereitgestellt werden können und die EU-Kommission im Fall von wesentlichen Planabweichungen eine notwendige Anpassung des Restrukturierungsplan, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind, akzeptiert. Erhält die DB Cargo AG keine finanzielle Unterstützung durch die Deutsche Bahn AG oder kann die Liquiditätslücke nicht in anderer Weise geschlossen werden, ist die DB Cargo AG in ihrem Fortbestand gefährdet.

Als 100%-iges Tochterunternehmen der DB Cargo AG mit ausgeprägten Liefer- und Leistungsbeziehungen zu ihrer Muttergesellschaft ist die TFG Transfracht GmbH bei Eintritt der beschriebenen Risiken bei der DB Cargo AG in ihrer geschäftlichen Entwicklung beeinträchtigt.

Bei Eintritt der Risiken plant die TFG Transfracht GmbH als Gegensteuerung die Traktionsdienstleistungen bei Drittanbietern einzukaufen. Dies kann dazu führen, dass z.B. aufgrund von Kapazitätsengpässen auf dem Markt für Traktionsleistungen Leistungen nicht im geplanten Umfang erbracht werden können und / oder Traktionsleistung nur zu höheren Preisen eingekauft werden kann. Dies hätte negative Auswirkungen auf Umsatz, Ergebnis und Liquidität der Gesellschaft.

Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ v.a. auf die Umsätze und das Ergebnis der Gesellschaft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, dass, sollte sich die Konjunktur schwächer als zurzeit vorhersehbar entwickeln, dies Auswirkungen auf das Mengenwachstum der TFG Transfracht GmbH haben wird. Schwächere Konjunktur bedeutet weniger Import-/Export-Bewegungen und somit weniger Nachfrage nach Dienstleistungen der TFG Transfracht GmbH. Zu den gesamtwirtschaftlichen Schocks zählen auch mögliche Auswirkungen von aktuellen oder künftigen US-Zöllen, da diese sich auf den internationalen Warenverkehr auswirken können und somit indirekt zu einer sinkenden Nachfrage nach Containertransporten führen. Gegensteuernd können hier engere Beziehungen mit Reedern und Spediteuren sein, um vom Ausbau der Geschäftsbeziehungen in Regionen, die weniger von US-Zöllen betroffen sind, zu profitieren.

Es besteht auch ein Risiko, dass Preissteigerungen nicht wie geplant in vollem Umfang bei den Kunden durchgesetzt werden können. Der Eintritt dieses Risikos hätte negative Auswirkungen auf den Umsatz und das Ergebnis.

Strukturelle Partnerschaften zwischen Kunden und anderen EVUs können mittelfristig zu einem Verlust von Marktanteilen führen. Dies hätte negative Auswirkungen auf Transportmenge und Umsatz.

Risiken in Bezug auf IT- und Cybersicherheit

Wichtige Geschäftsabläufe, wie Rechnungsverarbeitung und die Finanzberichterstattung sind von IT-Systemen abhängig. Das exponiert die TFG Transfracht GmbH für IT-Risiken in Form von IT-Ausfällen, Cyberangriffen, inklusive Daten-Diebstahl und Manipulation von internen Daten. Schwerwiegende System- oder Anwendungsausfälle oder Bedrohungen der Informationssicherheit in der Infrastruktur der Gesellschafter oder ihrer Geschäftspartner könnten zu Reputationsschäden oder gravierenden Geschäftsunterbrechungen führen oder eine negative Auswirkung auf wesentliche Daten (Kundendaten, Mitarbeiterdaten, Geschäftsdaten) haben. Um diese Risiken organisatorisch und technisch zu begrenzen, verfügt TFG Transfracht GmbH über eine IT-Governance inklusive klarer Verantwortungs-Zuordnung von Themen wie Datenschutz, Cyber-Security und Infrastruktur. Zudem wird die Widerstandsfähigkeit durch eine systematische Weiterentwicklung der technischen Sicherungsmaßnahmen im Konzernverbund weiter erhöht.

Der Eintritt des Risikos hätte negative Auswirkungen auf den Umsatz und das Ergebnis.

Risiken im Zusammenhang mit Personal

Diese Risiken bestehen unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten sowie einer unzureichenden Personaldeckung, v.a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. Durch höhere Tarifabschlüsse könnte Geschäft an Wettbewerb verloren werden, was direkte negative Auswirkungen auf den Umsatz und das Ergebnis der TFG Transfracht GmbH zur Folge hätte. Fachkräftemangel könnte zu einer Auswirkung auf Umsatz haben, falls Personalmangel entsteht. Zum anderen könnte er zu höherem Personalaufwand führen, da ggf. Gehälter über dem Branchendurchschnitt bezahlt werden müssten, was wiederum die Profitabilität bzw. das Ergebnis nach Steuern schmälern könnte.

Risiken aus nicht rechtskonformen Verhalten

Die TFG Transfracht GmbH unterliegt zahlreichen Gesetzen und Bestimmungen. Verstöße gegen Gesetze und Bestimmungen könnten zu erheblichen Strafen und Bußgeldern führen und Reputationsschäden zur Folge haben. Es könnten z.B. Verstöße gegen die Datenschutz-Grundverordnung erhebliche Bußgelder zur Folge haben. Die Bekanntgabe von Datenschutzverstößen könnte zudem einen erheblichen Reputationsschaden zu Folge haben. Es besteht zudem das Risiko, dass Mitarbeitende der TFG Transfracht GmbH gegen Richtlinien und Standards für ein angemessenes und verantwortungsbewusstes Geschäftsgebaren verstoßen. Dazu zählen zum Beispiel Betrug, Falschdarstellung oder Manipulation von Finanzdaten, wettbewerbschädigendes Verhalten, Bestechung, Korruption und Diskriminierung. Um gesetztes- und regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu verankern, folgt die TFG Transfracht GmbH dem Verhaltenskodex und Grundsätzen für ein verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln, welche in den Konzernrichtlinien des DB-Konzerns definiert und für alle Mitarbeitende verbindlich sind und zu denen sie regelmäßig geschult werden.

Der Eintritt des Risikos hätte negative Auswirkungen auf das Ergebnis.

Risiken aus besonderen Ereignissen

Bestimmte Faktoren wie Naturereignisse, Extremwetterereignisse, Pandemien, Streiks, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle, die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, können von TFG Transfracht GmbH nur bedingt beeinflusst werden.

Treten diese Ereignisse ein, hätte dies negative Auswirkungen auf die Transportmenge, den Umsatz und das Ergebnis.



Risiken aus Beschaffungs-/Energiemarktentwicklung

Es bestehen Risiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie insgesamt bezogene Transportleistungen insofern, als dass sich die Einkaufspreise ungünstiger als prognostiziert entwickeln könnten mit negativen Auswirkungen auf das Ergebnis, gerade wenn diese nicht vollständig über Preiserhöhungen an die Kunden weitergegeben werden könnten. Für die TFG Transfracht GmbH, die im wesentlichen Umfang Traktionsleistungen von der DB Cargo AG bezieht, besteht in diesem Zusammenhang das Risiko, dass sich die bei der DB Cargo AG geplante Kostenstruktur, z.B. aufgrund von höheren als geplanten Trassenpreisen, nicht realisieren lässt, so dass sich der Preis der bezogenen Leistungen für die TFG Transfracht GmbH entsprechend ebenfalls erhöht mit negativen Auswirkungen auf das Ergebnis, sollten die Preissteigerungen nicht vollständig an Kunden weitergegeben werden können.

Chancen

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten der TFG Transfracht GmbH liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für ihre Kunden. Hier gibt es Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kunden. Daraus könnten sich weitere Aufträge und somit positive Auswirkungen auf den prognostizierten Umsatz sowie das Ergebnis ergeben.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf die Transportmengen, den Umsatz und das Ergebnis der TFG Transfracht GmbH auswirken. Die strategische Ausrichtung und Marktposition der Gesellschaft eröffnen hier Chancen, bei einer positiven konjunkturellen Entwicklung durch steigende Transportmengen und steigende Umsätze zusätzlich zu profitieren.

Ferner bestehen Chancen aus Beschaffungs-/Energiemarktentwicklungen aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Transportleistungen insofern als dass sich die Einkaufspreise günstiger als prognostiziert entwickeln könnten mit positiven Auswirkungen auf das Ergebnis.

Beurteilung der Gesamtrisikoposition

Per 31. Dezember 2024 lagen die Risiko-Schwerpunkte der TFG Transfracht GmbH für die Entwicklung im Folgejahr vor allem im Bereich der Marktrisiken. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr zusätzlich durch die bestehenden Liefer- und Leistungsbeziehungen und einer Abhängigkeit von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG erhöht. Als Ergebnis der Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

Nach zwei Jahren Stagnation wird für die deutsche Wirtschaft 2025 erneut eine stockende Entwicklung erwartet. Zwar dürfte das gesunkene Zinsniveau Investitionen in Produktionskapazitäten erleichtern und positive Impulse für die Bauindustrie sowie den Maschinen- und Anlagenbau bringen, doch reicht dies voraussichtlich nicht aus, um eine substanzielle Erholung einzuleiten. Auch der private Konsum könnte für etwas Stabilität sorgen, bleibt jedoch von der unsicheren wirtschaftlichen Lage beeinflusst. Zusätzlich belastend wirken bestehende und ggf. weitere potenzielle Handelskonflikte, die den Exportsektor unter Druck setzen könnten.

Auch die im Rahmen der Bundestagswahl im Februar 2025 neu gebildete Regierung wird Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland haben. Der zum Jahresbeginn 2025 auf 55 € pro Tonne gestiegene CO₂-Preis hat den Druck auf die Energiepreise weiter erhöht. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands über 2025 hinaus dürfte u.a. auch davon abhängen, wie es der neuen Bundesregierung gelingt, den angestrebten Umbau der Wirtschaft zu Klimaneutralität zu erreichen, ohne Unternehmen und Haushalte zu stark zu belasten. Mit Blick auf die volatilen US-Zollregelungen sieht sich die Gesellschaft im Bereich im Geschäftsjahr 2025 potenziellen Unsicherheiten ausgesetzt, insbesondere im Hinblick auf internationale intermodale Transportströme.

Konjunkturelle Aussichten

Deutschland

Die hohen Unsicherheiten der letzten Jahre u. a. infolge anhaltender geopolitischer Krisen wie dem Ukraine-Krieg sowie das hohe Zinsniveau haben in vielen wichtigen Branchen der deutschen Wirtschaft die Entwicklung gebremst. Es wird davon ausgegangen, dass viele Unsicherheiten 2025 weiterhin bestehen werden. Hinsichtlich des für Deutschland wichtigen Bereichs Investitionsgüter werden positive Impulse infolge eines niedrigeren Zinsniveaus erwartet. Drohende Handelskonflikte dämpfen diesen positiven Effekt, sodass auch 2025 weiterhin mit einer stockenden wirtschaftlichen Entwicklung zu rechnen ist. Insgesamt wird erwartet, dass die Industrieproduktion weiter sinkt, wenn auch nicht mehr so stark wie 2024.

Europa

Es wird davon ausgegangen, dass die europäische Wirtschaft 2025 von einer anziehenden Nachfrage aus anderen Regionen der Welt profitiert, jedoch werden drohende Handelskonflikte diesen positiven Impuls abschwächen. Positiv sollte sich das wieder niedrigere Zinsniveau auf die Binnennachfrage auswirken. Dieser Effekt dürfte anhalten, da die Europäische Zentralbank infolge einer niedrigeren Inflationsrate wieder Spielräume für Anpassungen des Leitzinses gewonnen hat.

Ein besonders hohes Wachstum wird u. a. in mehreren osteuropäischen Ländern erwartet, bspw. in Polen. Aber auch in mehreren südeuropäischen Ländern sollte die Wirtschaft kräftig wachsen. Insgesamt wird deswegen erwartet, dass sich das leichte Wirtschaftswachstum 2025 in Europa fortsetzen wird.

Welt

Es wird erwartet, dass sich das globale Wirtschaftswachstum 2025 etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegen wird. Besonders positiv sollte sich dem Trend der letzten Jahre folgend der asiatische Wirtschaftsraum entwickeln, aber auch Nordamerika. Drohende Handelskonflikte würden diesem positiven Effekt jedoch entgegenwirken. Die Verhängung von Strafzöllen durch die neue Regierung der USA gegen China oder Europa würde voraussichtlich zu Gegenmaßnahmen führen. Es wird davon ausgegangen, dass sich in der Folge das Wirtschaftswachstum aller beteiligten Länder verringern würde.



Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Auch für 2025 wird eine Stagnation des deutschen Güterverkehrsmarkts erwartet. Positiv sollten weiterhin Erholungseffekte wirken, nachdem die Industrieproduktion 2024 stark zurückgegangen war und im dritten Quartal 2024 den niedrigsten Stand seit der Corona-Pandemie erreichte. Die bereits seit 2023 stark zurückgegangene Inflation sollte die Transportnachfrage auch in der Konsumbranche positiv beeinflussen. Auch energieintensive Sektoren wie Chemie sollten von niedrigeren Energiepreisen profitieren. Der größte Teil der deutschen Industrie ist nicht so stark an die Entwicklung der Energiepreise gebunden und bleibt von einem Nachfrageanstieg abhängig, um die Produktion wieder anzukurbeln. Weitere Leitzinssenkungen könnten mittelfristig bei einigen Branchen wie dem Maschinenbau, der einen großen Teil der Gesamtproduktion Deutschlands ausmacht, die Transportnachfrage stützen. Auch die Transportnachfrage in der Baubranche könnte davon profitieren.

2025 wird der Schienengüterverkehr in Deutschland voraussichtlich wieder ein leichtes Wachstum erzielen. Es wird erwartet, dass einzelne Bereiche wie Steine und Erden sowie Chemie einen moderaten Anstieg der Transportleistung verzeichnen werden, wobei der Kombinierte Verkehr zentraler Treiber sein sollte. Im Automobilssektor ist zu erwarten, dass das Niveau der Verkehrsleistung nach den deutlichen Verlusten in 2024 stabil bleiben wird. Der Abwärtstrend bei den Kohletransporten wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen und die Entwicklung insgesamt belasten.

Der deutsche Straßengüterverkehrsmarkt dürfte sich 2025 nach einer Stagnation im Vorjahr leicht erholen, angetrieben durch die Entwicklung der Kokstransporte. Auch beim Straßengüterverkehr sollte sich der Leistungszuwachs im Wesentlichen auf die Entwicklung im Kombinierten Verkehr stützen.

Wie im Schienengüterverkehr wird für die Binnenschifffahrt 2025 eine Stagnation erwartet, nachdem sie 2023 ein historisches Tief verzeichnet hatte. Die Entwicklung ist auf den hohen Anteil von Gütern aus Sektoren wie Kohle und Mineralöl zurückzuführen, in denen von einem Nachfragerückgang ausgegangen wird.

Europäischer Schienengüterverkehr

Unter der Voraussetzung, dass sich das konjunkturelle Marktumfeld wieder positiv entwickelt, wird nach den teilweise deutlichen Rückgängen der beiden Vorjahre für den europäischen Schienengüterverkehr 2025 eine moderat positive Entwicklung erwartet. Stützend für die Marktentwicklung sollte die zu erwartende positive Entwicklung des globalen und europäischen Handels sein, so dass der Kombinierte Verkehr wieder der treibende Wachstumsfaktor für die Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs sein sollte.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwartet der DB-Konzern für 2025 kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) sind gesunken und haben sich auf dem Niveau der zweiten Jahreshälfte 2021 eingependelt. Die günstigeren Konditionen für Energie sollten sich in den Produktionskosten widerspiegeln. Hohe Lohn- und Tarifabschlüsse wirken gegenläufig belastend. Der Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte liegt für 2024 rund drei Indexpunkte unterhalb des Vorjahreswertes. Für 2025 wird mit einem weiteren Rückgang der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (im Vergleich zum Vorjahr) von rund fünf Indexpunkten ausgegangen. Sowohl die geopolitischen Entwicklungen, die sich aus der neuen Präsidentschaft in den USA für Europa ergeben, als auch der Ausgang der Bundestagswahl im Februar 2025 dürften erheblich Einfluss auf die Energiemärkte haben.

Die Entwicklung der Energiepreise (Gas, Strom und Öl) ist vor dem Hintergrund des weiteren Verlaufs des Ukraine-Kriegs sowie möglicher neuer geopolitischer Risiken, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland mit Unsicherheiten behaftet.

Darüber hinaus wird preisstetig für 2025 allgemein mit leichtfallenden Erzeugerpreisen gerechnet. Aufgrund der gedämpften Konjunkturaussichten und stagnierender Inflation, bleibt abzuwarten, ob die Preise in den DB-spezifischen Segmenten ebenfalls eine vergleichbare Bewegung zeigen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere in Deutschland und Europa. Für 2025 wird erneut eine stagnierende wirtschaftliche Entwicklung prognostiziert.

Für die Entwicklung des politischen Umfelds in Deutschland war der Ausgang der Bundestagswahl im Februar 2025 entscheidend. Infolge der eingegangenen Verpflichtungen wird davon ausgegangen, dass die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Vorgängerregierung auch von der neuen Regierung grundsätzlich weiterverfolgt werden.

Positive Effekte für den Schienenverkehr werden zudem aus weiteren Entwicklungen erwartet. Die Erhöhung der CO₂-Steuer zum Jahresanfang 2025 sollte kurzfristig insbesondere die Entwicklung im Schienengüterverkehr unterstützen, da der Schienengüterverkehr im Vergleich zu intermodalen Wettbewerbern energieeffizienter ist. Die Maßnahmen zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur sollten mittelfristig die Stabilität des Systems Eisenbahn und die Pünktlichkeit verbessern.

Voraussichtliche Entwicklung der TFG Transfracht GmbH im Geschäftsjahr 2025

Für das Jahr 2025 gehen wir im bestehenden Netzwerk von leicht rückläufigen Transportmengen, aber trotzdem moderat steigendem Umsatz und einem im niedrigen einstelligen Millionenbereich positiven Ergebnis nach Steuern aus. Auch bei der Zugauslastung gehen wir von einer leichten Verbesserung aus. Die voraussichtliche Entwicklung steht im Einklang mit unserer Planung und dem aktuellen Forecast. Wir erwarten, dass wir moderate Preissteigerungen durchsetzen und den Kunden Aufschläge (Surcharges) in Rechnung stellen können. Trotz leicht rückläufiger Transportmengen rechnen wir deshalb mit einem entsprechenden Umsatzwachstum. Die Verbesserung der Zugauslastung resultiert aus den Effizienzen der Kapselung der Schienenproduktion im maritimen kombinierten Verkehr und dem Einsatz eigener Lokomotiven und Güterwagen. Wir erwarten, dass diese Maßnahmen zu einer Ergebnisverbesserung führen.

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 TFG Transfracht GmbH 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 TFG Transfracht GmbH übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Mainz, den 28. August 2025

Die Geschäftsführung

Frank Erschkat

Thomas Hesse

Sören Kaminsky

Bilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva

		31.12.2024		31.12.2023	
	Anhangpos.	T€	%	T€	%
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	7.493	6,1	5.608	11,8
II. Sachanlagen	(2)	73.126	59,8	14	0,0
III. Finanzanlagen	(2)	201	0,2	201	0,4
		80.820	66,1	5.823	12,2
B. Umlaufvermögen					
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	41.496	33,9	41.708	87,7
		41.496	33,9	41.708	87,7
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(4)	50	0,0	62	0,1
		122.366	100,0	47.593	100,0

Passiva

		31.12.2024		31.12.2023	
	Anhang pos.	T€	%	T€	%
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	(5)	150	0,1	150	0,3



		31.12.2024		31.12.2023	
	Anhangpos.	T€	%	T€	%
II. Kapitalrücklage	(6)	88.052	72,0	7.136	15,0
III. Gewinnvortrag	(7)	27	0,0	27	0,1
		88.229	72,1	7.313	15,4
B. Rückstellungen	(8)	11.158	9,1	11.298	23,7
C. Verbindlichkeiten	(9)	22.979	18,8	28.982	60,9
		122.366	100,0	47.593	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

	Anhangpos.	2024 T€	2023 T€
1. Umsatzerlöse	(12)	271.762	297.326
2. Sonstige betriebliche Erträge	(13)	2.130	10.130
3. Materialaufwand	(14)	-249.659	-269.904
4. Personalaufwand	(15)	-17.441	-17.086
5. Abschreibungen		-8	-115
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-12.996	-12.537
7. Zinsergebnis	(17)	-271	21
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(18)	-20	-18
9. Ergebnis nach Steuern		-6.503	7.817
10. Erträge aus Verlustübernahme	(25)	6.503	-
11. aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	(25)	-	-7.817
12. Jahresergebnis		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

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

Firma: TFG Transfracht GmbH
Sitz: Mainz



Registergericht: Amtsgericht Mainz
Handelsregister-Nummer: HR B 44959

Der Jahresabschluss der TFG Transfracht GmbH ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des GmbH Gesetzes 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.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 1.000,00 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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 Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme aktiviert.

Geleistete Anzahlungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

	Jahre
Lokomotiven	10-30
Güterwagen	10-30
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15
Entgeltlich erworbene Software	3-15

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 1.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagengitter als Zugang und Abgang ausgewiesen.

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

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. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2024 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende TFG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 3,43 % für überfällige Forderungen und 0,13 % für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,18 %.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. § 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 § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.



Bei der TFG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sog. 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.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag 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 der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2024 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. Contractual-Trust-Arrangements ‚CTA‘ werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gemäß § 253 Abs. 2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten, durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,90%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich zum 31. Dezember 2024 ein Unterschiedsbetrag von 0 €. Eine Ausschüttungssperre gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB besteht demnach nicht.

Dass der Unterschiedsbetrag 0 € ist, liegt an der vorgeschriebenen Bewertungsmethodik: Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. Contractual-Trust-Arrangements (‚CTA‘) werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der TFG Transfracht GmbH erfolgte eine Maximierung des Barwerts des HGB-Verpflichtungsumfangs in Höhe von 57,4 T € auf den Zeitwert des Deckungsvermögens in Höhe von 77,0 Tsd. € für beide Abzinsungsfälle. Daher ist der Unterschiedsbetrag 0 €.

Die weiteren wesentlichen zum 31. Dezember 2024 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,78

Die Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei wird ein fristenkongruenter durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 1,68% angewendet.

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.

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.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag betreffen die ausländische Betriebsstätte in Österreich. Diese fallen unabhängig von der ertragsteuerlichen Organschaft im Inland an, da eine steuerliche Betriebsstätte im Ausland vorliegt.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Wesentliche Zugänge im Anlagevermögen resultieren aus der Übertragung von Güterwagen in Höhe von 18.982 T€ und Lokomotiven in Höhe von 54.134 T€. Diese wurden in Form eines Einbringungsvertrages vom Gesellschafter DB Cargo AG auf die TFG Transfracht gegen Erhöhung der Kapitalrücklage übertragen.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In T€	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr		davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	
	2024	2023	2024	2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	32.755	-	37.731	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	8.097	-	2.876	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	2	-
Sonstige Vermögensgegenstände	644	(18)	1.099	(16)
Insgesamt	41.496	(18)	41.708	(16)

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 471 T€ (im Vorjahr: 305 T€). Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.594 T€ (im Vorjahr: 1.889 T€) sowie Forderungen gegenüber der Gesellschafterin DB Cargo AG aus dem Ergebnisabführungsvertrag in Höhe von 6.503 T€ (im Vorjahr 0 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen an diverse Dienstleister aus Rückvergütungen und Rabatten von 559 T€ (im Vorjahr: 289 T€) als auch Forderungen aus debitorischen Kreditoren von 24 T€ (im Vorjahr: 504 T€) bilanziert. Diese betreffen im Vorjahr insbesondere Forderungen aus Gutschriften von Dienstleistern, im Geschäftsjahr insbesondere Forderungen aus Abzügen von Rechnungen aus Haftbarhaltungen.

(4) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen zukünftiger Nutzungsentgelte von 50 T€ (im Vorjahr: 62 T€) ausgewiesen.

(5) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der TFG beträgt 150 T€. Die Anteile werden von der DB Cargo AG gehalten.

(6) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2024 einen Betrag in Höhe von 88.052 T€ aus. Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis erfolgte im Mai 2024 eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die DB Cargo AG in Höhe von 7.800 T€. Im Rahmen des Einbringungsvertrages zwischen DB Cargo AG und TFG Transfracht GmbH über die Verschaffung des Eigentums an Lokomotiven und Güterwagen erfolgte eine Einlage in die Kapitalrücklage in Höhe von 73.116 T€.

(7) Gewinnvortrag

Der Gewinnvortrag betrifft den Bilanzansatz zum 31. Dezember 2012 der ehemaligen TFG Verwaltungs GmbH und weist per 31. Dezember 2024 unverändert einen Betrag in Höhe von 27 T€ aus.

(8) Rückstellungen

T€	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.172	1.304
Sonstige Rückstellungen	9.986	9.994
Insgesamt	11.158	11.298

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2017 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der TFG an ehemalige Geschäftsführer erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die TFG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbetrtritts gilt auch für die Zukunft. Da die Zahlungen, für die von der durch die Schuldübernahme betroffenen Personen durch die DB AG geleistet werden, erfasst die TFG Transfracht GmbH dementsprechend den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres mit 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

Die vom Schuldbetritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die TFG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 1.172 T€ (im Vorjahr: 1.304 T€). Zum 31.12.2024 besteht für diese Verpflichtung ein Deckungsvermögen in Höhe von 0 € im Sinne des § 246 Abs. 2 HGB. Der Unterschiedsbetrag aus der Nutzung des 10-jährigen und 7-jährigen Zinses beträgt - 3 T€.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	2024	2023
Verpflichtungen im Personalbereich	1.210	1.520
Restrukturierungsmaßnahmen	689	714
Ausstehende Eingangsrechnungen	372	419
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	3.050	3.793
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	2.965	2.306
Übrige Risiken	1.700	1.242
Insgesamt	9.986	9.994

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantieme, variable Gehälter, Prämienzahlungen und nicht abgewickelte Arbeitnehmerleistungen.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen auf Basis der Gesamtbetriebsvereinbarung vom 17. November 2014 sowie Maßnahmen im Rahmen des Projekts „Zukunft Bahn“ werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurden diese mit 689 T€ bilanziert (im Vorjahr: 714 T€).

Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen betreffen nicht abgerechnete bezogene Leistungen im kombinierten Güterverkehr (im Wesentlichen: Fracht, Umschlag, Zustellung).

Die Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden beziehen sich auf die Vorsorge für Jahresendrabatte und Reklamationen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Transportschäden und Rechtsangelegenheiten.

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

(9) Verbindlichkeiten

In T€	2024	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.319	3.319	-	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	18.630	18.630	-	(-)
Sonstige Verbindlichkeiten	1.030	1.030	-	(-)
davon aus Steuern	(706)	(706)	(-)	(-)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(15)	(15)	(-)	(-)
Insgesamt	22.979	22.979	(-)	(-)
davon zinspflichtig	(4.088)	(4.088)	(-)	(-)
In T€	2023	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.330	2.330	-	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.754	25.754	-	(-)

In T€	2023	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Sonstige Verbindlichkeiten	898	898	-	(-)
davon aus Steuern	(517)	(517)	(-)	(-)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(15)	(15)	(-)	(-)
Insgesamt	28.982,9	28.982	(-)	(-)
davon zinspflichtig	-	-	-	(-)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen den Liefer- und Leistungsverkehr in Höhe von 11.757 T€ (im Vorjahr: 15.235 T€), darin enthalten sind Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB Cargo AG überwiegend aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 10.402 T€ (im Vorjahr: 13.360 T€). Außerdem bestehen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 4.088 T€ (im Vorjahr 0 T€) Weiterhin bestehen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus der Umsatzsteuerlichen Organschaft in Höhe von 2.784 T€ (im Vorjahr: 2.702 T€). Im Geschäftsjahr bestand aufgrund eines Verlustes keine Verbindlichkeit gegenüber der Gesellschafterin DB Cargo AG aus dem Ergebnisabführungsvertrag 0 T€ (im Vorjahr: 7.817 T€).

(10) Haftungsverhältnisse

in T€	2024	2023
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	250	271
Insgesamt	250	271

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 250 T€ (im Vorjahr: 271 T€) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. 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 T€	2024	2023
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.768	2.133
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(3.347)	(1.741)
Insgesamt	3.768	2.133

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2024 Leasingraten in Höhe von 395 T€ (im Vorjahr: 380 T€) gezahlt.

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

In T€	2024	2023
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	1.665	1.565
fällig 1 bis 5 Jahre	1.730	568
fällig über 5 Jahre	373	-
Insgesamt	3.768	2.133

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse



In T€	2024	2023
Leistungen im Containerverkehr	273.093	298.928
Umsatzerlöse Inland	207.762	(232.517)
Umsatzerlöse Ausland	43.879	(43.277)
Service und Dienstleistungen	12.149	(15.702)
Sonstige Transporterlöse	9.303	(7.432)
Jahresendrabatte	-1.331	-1.602
Insgesamt	271.762	297.326

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse betreffen in Höhe von 207.762 T€ (im Vorjahr: 232.517 T€) den AlbatrosExpress Germany, in Höhe von 10.782 T€ (im Vorjahr: 11.843 T€) den AlbatrosExpress Switzerland und in Höhe von 33.097 T€ (im Vorjahr: 31.434 T€) den AlbatrosExpress Austria.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2024	2023
Erträge aus Vermietung und Verpachtung	20	27
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	274	601
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.292	4.942
Währungskursgewinne	1	13
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	19	61
Übrige Erträge	524	4.486
davon Erträge aus Geldwerter Vorteil (PKW/Dienstrad etc)	(147)	(128)
davon Erträge aus Erstattung Leistungskosten	(171)	-
davon Erträge aus Lizenzüberlassung	(59)	-
davon Erträge aus Erstattung der Anlaufverluste Westportverkehre von DB Cargo AG	(-)	(4.305)
davon Erträge aus Agenturtätigkeiten	(42)	(-)
davon Erträge aus Erstattung Versorgungsbezüge	(55)	(-)
davon Sonstige übrige Erträge	(50)	(53)
Insgesamt	2.130	10.130
davon periodenfremd	(1.585)	(5.042)

In den periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträgen sind im Wesentlichen 1.292 T€ (im Vorjahr: 4.942 T€) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten.

(14) Materialaufwand

in T€	2024	2023
Aufwendungen für bezogene Leistungen (Leistungskosten)	249.659	269.904
davon eingekaufte Leistungen Schienenfracht	(153.692)	(169.549)

in T€	2024	2023
davon eingekaufte Leistungen Straßenzustellung	(62.832)	(66.761)
davon Sonstige bezogene Leistungen	(33.135)	(33.594)
Insgesamt	249.659	269.904

(15) Personalaufwand

in T€	2024	2023
Löhne und Gehälter		
davon für Arbeitnehmer	14.255	14.053
davon Inflationsausgleichsprämie	-	597
davon Abfindungen	11	65
gesamt	14.266	14.118
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung		
davon für Arbeitnehmer	3.125	2.924
davon Berufsgenossenschaft	50	44
gesamt	3.175	2.968
davon für Altersversorgung	(421)	(385)
Insgesamt	17.441	17.086

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2024	2023
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	1.625	1.696
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	76	82
Post- und Fernsprechkosten	55	68
Gebühren und Beiträge	25	22
Aufwendungen für Versicherungen	687	664
davon DB Cargo AG, Versicherungumlage	(230)	(205)
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	4	-
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	27	52
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	176	263
Betriebskosten Pkw (ohne Leasingaufwand)	111	114
Sonstige bezogene IT-Dienstleistungen	4.825	5.034
davon Bezogene IT-Leistungen	(1.758)	(1.222)
davon Lizenzgebühren Software	(1.414)	(913)



in T€	2024	2023
davon Sonstige Serviceleistungen im EDV-Bereich	(1.653)	(2.899)
Aufwendungen aus Schadensersatz	2.319	2.148
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	215	22
Sonstige Dienstleistungen	1.819	1.546
davon DB Cargo AG, Umlagen	(767)	(570)
davon DB AG, Geschäftsbesorgungsvertrag SSC DE	(387)	(316)
Sonstige betriebliche Steuern	5	5
Spenden	-	1
Übrige Aufwendungen	1.027	820
davon aus Managementvereinbarungen mit DB Cargo AG	(865)	(611)
davon Sonstiger personalbezogener Aufwand	(125)	(131)
davon Währungskursverluste	(5)	(14)
davon Sonstige übrige Aufwendungen	(32)	(64)
Insgesamt	12.996	12.537

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 5 T€ (im Vorjahr: 5 T€) „Sonstige Steuern“.

(17) Zinsergebnis

in T€	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10	99
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-281	-79
davon an verbundene Unternehmen	(-240)	(-30)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-20)	(-17)
Insgesamt	-271	20

(18) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 20 T€ (im Vorjahr: 18 T€) betreffen Ertragsteuer-Vorauszahlungen 2024 und Ertragssteuer-Nachzahlungen 2023 der Betriebsstätte Enns (Österreich). Diese fallen unabhängig von der ertragsteuerlichen Organschaft im Inland an, da eine steuerliche Betriebsstätte im Ausland vorliegt.

Sonstige Angaben

(19) Konzernzugehörigkeit

Die TFG Transfracht GmbH ist Tochterunternehmen der DB Cargo AG, Mainz und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

Der Konzernabschluss der DB AG wird im Unternehmensregister bekannt gemacht und ist unter www.unternehmensregister.de erhältlich.

(20) Anteilsbesitz



Gesellschaft	Sitz	EAV	Eigenkapital in T€	Jahresergebnis in T€	Anteil der TFG in %
Baymodal Bamberg GmbH	Bamberg	nein	1.134 ¹	1371	25,1

¹ Wert zum 31.12.2024

(21) Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2024		2023	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Leitende Angestellte und andere Angestellte in leitender Funktion	9	9	9	9
Übrige Angestellte	217	211	213	216
Summe Mitarbeiter	226	220	222	225

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

(22) Mitglieder und Gesamtbezüge der Geschäftsführung

Der Geschäftsführung gehörten im Geschäftsjahr 2024 an:

Frank Erschkat

Sprecher der Geschäftsführung

Geschäftsführer Ressort Vertrieb, Operations und Marketing, Seevetal

Thomas Hesse

Geschäftsführer Ressort Finanzen, Personal / Verwaltung, Prozesse und IT (ab 23.02.2024)

Berlin

Rainer Gödde

Geschäftsführer Ressort Finanzen, Personal / Verwaltung, Prozesse und IT (bis 23.02.2024)

Wiesbaden

Den Mitgliedern der Geschäftsführung wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Mitgliedern der Geschäftsführung eingegangen.

Die Geschäftsführer der TFG Transfracht GmbH haben Anstellungsverträge mit der Muttergesellschaft DB Cargo AG. Für die Tätigkeit als Geschäftsführer bei der TFG Transfracht GmbH stellt die DB Cargo AG der TFG Transfracht GmbH eine pauschale Umlage in Rechnung. Auf die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird gemäß § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

(23) Honorare des Abschlussprüfers

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

(24) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 03.06.2025 wurde zwischen der TFG Transfracht GmbH und dem Gesamtbetriebsrat der TFG Transfracht GmbH eine Gesamtbetriebsvereinbarung zum Interessenausgleich, Freiwilligenprogramm und Sozialplan zur Ergebnissicherung TFG Transfracht GmbH geschlossen.

(25) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB Cargo AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen.

Mainz, den 28. August 2025

Die Geschäftsführung

Frank Erschkat

Thomas Hesse

Sören Kaminsky

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in T€				
	Vortrag zum 01.01.2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.126	-	-	-	4.126
2. Geleistete Anzahlungen	5.607	1.886	-	-	7.493
	9.733	1.886	-	-	11.619
II. Sachanlagen					
1. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-	73.116	-	-	73.116
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	116	4	-	-35	85
	116	73.120	-	-35	73.201
III. Finanzanlagen					
1. Beteiligungen	201	-	-	-	201
	201	-	-	0	201
Anlagevermögen gesamt	10.050	75.006	-	-35	85.021
		Abschreibungen in T€			
Vortrag zum 01.01.2024	Abschreibungen Geschäftsjahr	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					



	Vortrag zum 01.01.2024	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen in T€			Abgänge	Stand am 31.12.2024
			Zuschreibungen	Umbuchungen			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.126	-	-	-	-	4.126	
2. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	-	
	4.126	-	-	-	-	4.126	
II. Sachanlagen							
1. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-	-	-	-	-	-	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	102	8	-	-	-35	75	
	102	8	-	-	-35	75	
III. Finanzanlagen							
1. Beteiligungen	-	-	-	-	-	0	
	-	-	-	-	-	0	
Anlagevermögen gesamt	4.228	8	-	-	-35	4.201	
						Buchwert in T€	
						Stand am 31.12.2024	Stand am 31.12.2023
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten						0	0
2. Geleistete Anzahlungen						7.493	5.608
						7.493	5.608
II. Sachanlagen							
1. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr						73.116	-
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung						10	14
						73.126	14
III. Finanzanlagen							
1. Beteiligungen						201	201
						201	201



	Buchwert in T€	
	Stand am 31.12.2024	Stand am 31.12.2023
Anlagevermögen gesamt	80.820	5.823

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die TFG Transfracht GmbH, Mainz

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der TFG Transfracht GmbH, Mainz, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der TFG Transfracht GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht



Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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.

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 des Unternehmens.
- 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 29. August 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Röhricht, Wirtschaftsprüferin

Ludwig, Wirtschaftsprüfer

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 wurde am 29. August 2025 festgestellt.

Gesellschafterbeschluss Nr. 07/2025 der TFG Transfracht GmbH, Mainz vom 29.08.2025

Die DB Cargo AG, Mainz, als alleinige Gesellschafterin der TFG Transfracht GmbH, Mainz, beschließt hiermit unter Verzicht auf alle Form- und Fristvorschriften:

1. Die DB Cargo AG nimmt den von der Geschäftsführung vorgelegten und vom Abschlussprüfer geprüften Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 zum 31.12.2024 zur Kenntnis und billigt ihn. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.
2. Den Mitgliedern der Geschäftsführung wird für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung erteilt.
3. Zum Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 wird die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, bestellt.

Weitere Beschlüsse werden nicht gefasst.

Mainz, den 29.08.2025

DB Cargo AG

Ralf Günter Kloß, Vorstand Combined Transport (L.CR)

ppa. Katja Pilzecker, Leiterin Accounting, Customs and Billing (L.CFR 1)