



Die zentrale Plattform für die Zugänglichkeit  
von Unternehmensdaten

Menü

(0)  

[Startseite](#) / [Schnellsuche](#) / [Suchergebnis](#)

## Suche in allen Bereichen

Suchoptionen ▾

[◀ Vorheriger Eintrag](#)

[Zurück zum Suchergebnis](#)



[Nächster Eintrag ▶](#)

DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz

Rechnungslegung / Finanzberichte

Firma

Information

Bezeichnung

DB Cargo Aktiengesellschaft

**Mainz**

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2021

LAGEBERICHT

**Überblick**

**Rahmenbedingungen**

**Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**

**Nicht-finanzielle Kennzahlen**

**Nachhaltigkeit**

**Strategie**

**Weitere Informationen**

**Nachtragsbericht**

**Chancen- und Risikobericht**

**Prognosebericht**

**Überblick**

**Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr**

Das Geschäftsjahr 2021 verlief für die DB Cargo AG besser als das durch Lockdown-Maßnahmen infolge der Corona-Pandemie geprägte Vorjahr.

Die Nachfrage im Schienengüterverkehr setzte, getrieben durch die weltwirtschaftlichen Entwicklungen, die in der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnene Erholung fort. Das Vor-Corona-Niveau wurde wieder erreicht.

Demzufolge hält die DB Cargo AG an den Wachstumszielen im Sinne der Strategie "Starke Cargo" fest.

### Unterstützungsmaßnahmen des Bundes

Als Teil der Corona-Unterstützungsmaßnahmen der Bundesrepublik Deutschland (Bund) für den Deutsche Bahn-Konzern (DB-Konzern) hat die DB Cargo AG 2021 zum Ausgleich der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Unternehmen aus der Förderung für die Trassenpreise für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2021 248 Mio. € erhalten.

### Extremwetterereignisse

Im Februar 2021 wurde die Betriebslage der DB Cargo AG in Deutschland massiv durch einen Wintereinbruch (Sturmtief Tristan) beeinträchtigt. Im Sommer 2021 zeigten sich in Deutschland darüber hinaus Extremwetterereignisse, die auf den zunehmenden Klimawandel zurückzuführen sind. So führte Starkregen im Juni 2021 zur Überflutung des Rangierbahnhofs München-Nord und damit zu erheblichen Ausfällen im Einzelwagenverkehr. Mitte Juli 2021 verursachte das Sturmtief Bernd in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extremen Dauerregen schwere Hochwasserereignisse, welche auch Auswirkungen auf die Verkehrsleistung der DB Cargo AG hatten.

### Tarifrunden abgeschlossen

Auf Basis des im Mai 2020 unterzeichneten Bündnisses hatten DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) im September 2020 ein umfassendes Tarifpaket vereinbart. Nach weiteren Verhandlungen wurden mit der EVG im Oktober 2021 zusätzliche tarifvertragliche Regelungen abgeschlossen, die die Vereinbarungen zum Bündnis ergänzen.

Nach mehreren Verhandlungsrunden mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), in deren Verlauf es zu mehrtägigen Streiks kam, wurde auch mit der GDL im September 2021 ein Tarifabschluss erzielt. Die Laufzeit bis Februar 2023 gibt Unternehmen und Kund:innen Planungssicherheit.

### Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Ergebnis nach Steuern hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 516 Mio. € auf -351 Mio. € verbessert. Wesentliche Ursachen für die Ergebnisentwicklung sind das im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegene Geschäftsvolumen zusammen mit zusätzlichen staatlichen Förderungen. Dazu zählen höhere Erträge aus der zusätzlichen Trassenförderung im Rahmen der Corona-Hilfe des Bundes (+248 Mio. €), die Anlagenpreisförderung durch den Bund (+70 Mio. €) sowie Erstattungen bei der Umrüstung der LL-Sohle und GSMR-Zugfunk (+17 Mio. €).

Der Umsatz der DB Cargo AG per Dezember lag mit 3.348 Mio. € um +165 Mio. € über dem Vorjahr. Wesentlicher Treiber hierfür war eine wirtschaftliche Erholung in den wichtigsten Branchen (vorwiegend Stahl und Chemie). Dämpfend wirkten demgegenüber die wetter- und streikbedingten Ausfälle in Deutschland sowie die Auswirkungen des Halbleitermangels in der Automobilindustrie, durch die die Auto-Transporte der Gesellschaft auf dem Niveau des Corona-Jahres 2020 stagnierten.

### Angaben zur Gesellschaft

Die DB Cargo AG ist im Geschäftsfeld DB Cargo das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen und fungiert als Muttergesellschaft für acht inländische und 18 ausländische Schienengüterverkehrsgesellschaften. Sie ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG und wird innerhalb des DB-Konzerns dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet.

### Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex

Die Entsprechenserklärung im Sinne des Public Corporate Governance Kodex des Bundes für das Jahr 2021 für die DB Cargo AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten. Dieser wird als Teil des Integrierten Berichts 2021 des DB-Konzerns veröffentlicht.

### Angaben zur Unternehmensführung

Die DB Cargo AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Cargo AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten zum Stichtag 31. Dezember 2021 drei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon 10 Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und 10 Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten zum 31. Dezember 2021 acht Frauen an.

Frauenanteil <sup>1)</sup>

in %	31.12.2020 Ist	31.12.2021 Ist	31.12.2024 Ziel
Vorstand	50,0	50,0	50,0
Aufsichtsrat	35,0	40,0	30,0
Erste Führungsebene	12,1	18,7	20,0
Zweite Führungsebene	21,0	26,4	28,6

<sup>1)</sup> Methodenänderung nach Organisationsstruktur mit rückwirkender Anpassung.

Der Zielwerte für die DB Cargo AG gemäß Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen (FüPoG II) und aufgrund der Festlegungen des Konzernvorstandsbeschlusses vom 26. Oktober 2021 wurden wie folgt definiert:

- Ziel für die erste Führungsebene: 20,0 % Frauenanteil bis zum 31. Dezember 2024
- Ziel für die zweite Führungsebene: 28,6 % Frauenanteil bis zum 31. Dezember 2024

### Rahmenbedingungen

#### Wirtschaftliches Umfeld

Die Industrieproduktion in Deutschland verzeichnete 2021 insgesamt ein deutliches Wachstum, befand sich aber weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. Dämpfend wirkten insbesondere Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen, die trotz guter Auftragslage die produzierende Industrie vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2021 belasteten. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie war von einem Mangel an Halbleitern und elektronischen Bauteilen stark betroffen, wodurch die Produktion weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau von 2019 zurückblieb.

Der private Konsum stieg gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig, wofür in erster Linie der Anstieg der Verbraucherpreise verantwortlich war. Besonders stark stiegen dabei die Preise für Energie und damit auch für Kraftstoffe.

Dagegen legten die Elektronikbranche und die Herstellung von Metallprodukten infolge einer hohen globalen Nachfrage stark zu. Dies führte zu ebenfalls kräftigen Produktionszuwächsen in der vorgelagerten Stahlindustrie, die den Rückgang des Vorjahres ausglich.

Trotz gestiegener Strom- und Gaspreise übertraf die chemische Industrie 2021 bei der Produktion das Vor-Corona-Niveau wieder, da sie von globalen Lieferkettenengpässen weniger stark betroffen war. Die Bauwirtschaft hingegen schrumpfte 2021 leicht, nachdem sie im Vorjahr noch geringfügig gewachsen war.

### **Entwicklung auf den relevanten Märkten**

#### **Deutscher Güterverkehrsmarkt**

Die insgesamt starke Entwicklung der Güterverkehrsnachfrage hat im zweiten Halbjahr 2021 infolge nachlassender Basiseffekte erwartungsgemäß an Dynamik verloren, nachdem die Erholung bereits im Spätsommer 2020 eingesetzt hatte. Stimuliert wurde die Transportnachfrage durch starke Impulse aus dem Handel und Branchen wie zum Beispiel der Stahl- und Bauindustrie. Auch die für die Schiene und die Binnenschifffahrt bedeutenden Kohleverkehre verzeichneten infolge des verstärkten Einsatzes von Kohle in der Stromerzeugung einen starken Zuwachs. Belastend wirkten sich hingegen vor allem im zweiten Halbjahr 2021 Probleme bei der Beschaffung von Vorprodukten beziehungsweise Rohstoffen aus. Diese trafen insbesondere die Automobilindustrie. Rückgänge gab es auch bei den Mineralöltransporten. Dabei machten sich unter anderem negative Vorzieheffekte durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zu Jahresbeginn und das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum Jahresende 2020 deutlich bemerkbar. Dämpfende Effekte gingen darüber hinaus auch von zahlreichen nicht-konjunkturbedingten Sondereffekten aus. Beispiele hierfür sind das Sturmtief Tristan im Februar 2021, Störungen in der Seeschifffahrt, Einschränkungen auf der Güterzugstrecke im Mittelrheintal nach dem Felssturz und die Streikmaßnahmen der GDL. Dennoch konnte die Güterverkehrsleistung in Deutschland im Gesamtjahr ein starkes Plus verzeichnen und das Vor-Corona-Niveau bereits wieder überschreiten.

#### **Kombinierter Verkehr**

Der Kombinierte Verkehr konnte 2021 nach dem Rückgang im Vorjahr das Vor-Corona-Niveau überschreiten und leistete damit einen Beitrag zum Wachstum des Gesamtmarktes. Hierzu trugen neben Impulsen aus dem Außenhandel auch die teils deutlich gestiegenen Lkw-Kosten und eine zunehmende Nachfrage nach klimafreundlichen Transportlösungen bei. Positive Impulse gingen zudem von den insgesamt auf der Schiene noch weniger bedeutenden, sich aber weiter stark im Aufwärtstrend befindlichen Containerverkehren mit China aus. Unterstützend wirkte hier die Sperrung des Suezkanals.

#### **Europäischer Schienengüterverkehr**

Nach Corona-bedingt deutlichen Rückgängen der Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) im Vorjahr, hatte sich die Nachfrage 2021 sehr positiv entwickelt und erreichte annähernd wieder das Vor-Corona-Niveau. Treiber waren vor allem die Erholung der Industrieproduktion und des Handels sowie Basiseffekte nach den starken Rückgängen im Vorjahr. Insbesondere die stark belasteten Montanverkehre sowie der Kombinierte Verkehr entwickelten sich 2021 sehr dynamisch. Die Erholung im internationalen Handel stützte vor allem das Wachstum auf den europäischen Korridoren zu den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, den Südhäfen sowie auf dem eurasischen Korridor.

Die positive Entwicklung spiegelte sich auch in den für das Geschäftsfeld DB Cargo wichtigen Märkten Deutschland, Italien, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Polen wider. DB Cargo sowie alle anderen Top-Bahnen in Europa steigerten 2021 ihre Verkehrsleistung kräftig.

#### **Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB Cargo AG**

Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 % auf 59,5 Mrd. tkm (im Vorjahr: 55,4 Mrd. tkm) gestiegen. Die Menge der beförderten Güter ist mit 167,3 Mio. t um 7,3 % (im Vorjahr: 155,9 Mio. t) gewachsen. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat mit 101,0 Mio. trkm um 12,8 % (im Vorjahr: 89,5 Mio. trkm) zugenommen.

#### **Prognose-Ist-Vergleich**

Die prognostizierte positive Leistungsentwicklung ist im Wesentlichen auf die gesamtwirtschaftliche Erholung nach den Corona-bedingten Lockdown-Maßnahmen 2020 zurückzuführen. Weitere Gründe wurden bereits in dem Abschnitt "Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr" angeführt.

#### **Politisches Umfeld**

##### **Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung stärkt den Schienengüterverkehr**

Mit dem Koalitionsvertrag vom 24. November 2021 bekennen sich die Koalitionspartner zu einer leistungsstarken Schiene. Zu den Punkten mit besonderer Bedeutung für den Schienengüterverkehr gehören:

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % erhöhen.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.
- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der digitalen automatischen Kupplung sowie die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

##### **Konjunkturpaket der Bundesregierung**

Im Juni 2020 verständigte sich die Bundesregierung auf umfassende Maßnahmen zum Thema "Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken". Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzten 2020 und 2021 zugleich branchenspezifische Impulse. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den Corona-bedingten Kompensationsmaßnahmen folgende Entwicklungen:

Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio. € erhöht und weitere 27 Mio. € im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr zum März 2020 wurde rückwirkend 2021 abgeschlossen und entsprechende Fördermaßnahmen umgesetzt. Zudem erfolgten weitere Schadenskompensationen im Rahmen von Eigenkapitalmaßnahmen der DB AG.

##### **Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes und Klimaschutz-Sofortprogramm**

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat am 28. April 2021 einen Beschluss zum Klimaschutzgesetz veröffentlicht, der die Zulässigkeit der Fixierung von Treibhausgasminderungszielen und Emissionsobergrenzen bestätigt. Zugleich fordert er eine Schärfung der Ziele und eine Konkretisierung auch für die Zeit nach 2030. Der Gesetzgeber hat unter Beachtung dieser Vorgabe eine Änderung des Gesetzes beschlossen. Die Ziele zur nationalen Treibhausgasminderung für 2030 wurden von -55 % auf -65 % erhöht. Mit -88 % wird erstmals ein konkretes Ziel für 2040 vorgegeben. Das Zieljahr für die Klimaneutralität Deutschlands wurde von 2050 auf 2045 vorgezogen. Für den Verkehrssektor reduziert sich die Jahreshöchstmenge der Treibhausgasemissionen für 2030 von bisher 95 auf 85 Mio. t CO<sub>2</sub>. Die Emissionen im Verkehrssektor müssen dafür um mindestens 48 % (zuvor: 42 %) reduziert werden.

Begleitend zur Änderung des Klimaschutzgesetzes hat die Bundesregierung im Juni 2021 ein Sofortprogramm im Umfang von 8 Mrd. € bis 2025 beschlossen. Der Fokus liegt auf 2022 und 2023. Für die Schiene sind insgesamt 200 Mio. € für zusätzliche Digitalisierungsvorhaben vorgesehen. Diese Mittel stehen unter Vorbehalt der finalen Beschlussfassung des Bundeshaushalts 2022, die voraussichtlich im Sommer 2022 erfolgt.

### **Masterplan Schienengüterverkehr**

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Nach der erstmaligen Dotierung des Programms im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio. € erfolgte 2021 eine Fortsetzung im gleichen finanziellen Umfang. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt seit 2020 eine Anlagenpreisförderung hinterlegt, die 2021 mit 80 Mio. € dotiert war. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht, sie war 2021 mit 34 Mio. € ausgestattet. Die Evaluierung der Kombinierten Verkehr (KV)-Förderrichtlinie findet derzeit statt, die neue Richtlinie soll Anfang 2022 veröffentlicht werden.

### **Vollzug des nationalen Schienenlärmschutzgesetzes**

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. Die EU-Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an die Bundesregierung das Schienenlärmschutzgesetz für EU-rechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

### **Neuaufgabe des europäischen Förderprogramms Connecting Europe Facility (CEF)**

Am 15. Juli 2021 trat die neue Connecting Europe (CEF) Verordnung (EU) 2021/1153 in Kraft. Bei der mit 33,7 Mrd. € ausgestatteten Fazilität für den Zeitraum 2021 bis 2027 handelt es sich um das wichtigste EU-Förderprogramm für die Schiene. Für den Verkehrssektor sind 25,8 Mrd. € vorgesehen, davon können 11,2 Mrd. € von Nicht-Kohäsionsländern wie Deutschland beantragt werden. Hieraus können Infrastrukturprojekte zum Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen, Kapazitäts- und Leistungssteigerung bestehender Strecken und Schienenknoten, Anbindung von Güterterminals an das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Netz) und Elektrifizierung von Strecken gefördert werden. Unterstützt werden außerdem Projekte im Zusammenhang mit intelligenter und nachhaltiger Mobilität, wie zum Beispiel das European Rail Traffic Management System (ERTMS), Innovationen beim Kapazitäts- oder Verkehrsmanagement oder zur Minderung von Schienengüterverkehrslärm. Darüber hinaus sind zusätzlich 1,7 Mrd. € für alle 27 Mitgliedstaaten für Projekte für die zivile und militärische Mobilität ("Dual Use") reserviert. Der erste Aufruf für die Beantragung von CEF-Fördermitteln wurde am 16. September 2021 veröffentlicht.

### **Revision der Verordnung über die Leitlinien der Europäischen Union zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes**

Die EU-Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Leitlinien der Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) vorgelegt. Ziel im Sinne des Europäischen Green Deal ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen. Dazu sieht die Initiative die Schaffung eines multimodalen, unionsweiten TEN-V-Netzes mit hohen Qualitätsstandards vor. Im Fokus steht die Einrichtung von neun Europäischen Transportkorridoren, die auch TEN-V-Kernnetzkorridore, Schienengüterverkehrskorridore und Personenverkehrsverbindungen umfassen sollen. Parallel wird die Implementierung einer dritten TEN-V-Ebene vorgeschlagen. Mit dem "erweiterten TEN-V-Kernnetz" sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden. Im Hinblick auf die angekündigte effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf unter anderem Anpassungen für eine effizientere Steuerung (Governance) vor. Nach einer Befassung von Parlament und Rat ist ein Abschluss des Dossiers für das 1. Halbjahr 2023 vorgesehen. Die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien ist auch für Deutschland von Relevanz: Knapp ein Drittel des deutschen Schienennetzes sind Teil des TEN-V-Kernnetzes.

### **BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2022**

Mit Beschluss vom 5. März 2021 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für die Trassenpreise 2022 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Güterverkehr um 0,5% steigen. Gemäß dem Entgeltantrag war für den Güterverkehr eine Absenkung der Entgelte um 0,6% vorgesehen. Abweichend von der Beantragung ging die BNetzA von einer höheren Tragfähigkeit des Güterverkehrs aus und hat einen wesentlichen Eingangsparameter entsprechend angepasst. Im Ergebnis erfolgt eine Entgeltverschiebung zu Lasten des Güterverkehrs und zu Gunsten des Fernverkehrs.

## **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**

### **Umsatzentwicklung**

Der Umsatz der DB Cargo AG hat sich im Berichtsjahr um 5,2 % auf 3.348 Mio. € (im Vorjahr: 3.183 Mio. €) erhöht: Der Jahresstart war durch eine starke Nachfrage der Stahlverkehre gekennzeichnet, wodurch die Auswirkungen des Wintereinbruchs im Februar vollständig kompensiert werden konnten. Auch in der zweiten Jahreshälfte konnten wetter- und streikbedingte Ausfälle in Deutschland sowie die Auswirkungen des Halbleitermangels in der Automobilindustrie aufgrund der positiven Entwicklung in den Branchen Stahl und Chemie kompensiert werden. Das Vor-Corona-Niveau wurde wieder erreicht.

Der Außenumsatz lag mit 2.210 Mio. € um 121 Mio. € (+5,7%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.089 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns beliefen sich auf 1.138 Mio. € (im Vorjahr: 1.094 Mio. €). Der Anteil der konzerninternen Umsatzerlöse hat sich leicht auf 34,0 % (im Vorjahr 34,3 %) verringert.

### **Ergebnisentwicklung**

Die Gesamtleistung hat sich mit 3.350 Mio. € um 155 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (3.195 Mio. €) verbessert. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die höheren Umsatzerlöse (+165 Mio. €) gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Die Bestandsveränderungen liegen mit -5 Mio. € um -7 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Andere aktivierte Eigenleistungen (7 Mio. €) unterschritten im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Einbaus von GPS-Geräten für Güterwagen den Vorjahreswert um 3 Mio. €.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge um 330 Mio. € auf 550 Mio. € im Berichtsjahr (Vorjahr: 220 Mio. €) ist im Wesentlichen auf höhere Erträge aus der zusätzlichen Trassenförderung im Rahmen der Corona-Hilfe über 248 Mio. € (davon 169 Mio. € für 2020) sowie die Anlagenpreisförderung in Höhe von 74 Mio. € (im Vorjahr 4 Mio. €) zurückzuführen.

Der Materialaufwand lag mit 2.317 Mio. € um 36 Mio. € über dem Vorjahreswert (2.281 Mio. €). Der Anstieg lässt sich durch höhere Trassen- und Energieaufwendungen aufgrund eines höheren Transportvolumens im Vergleich zu 2020 erklären.

Der Personalaufwand überschritt mit 1.218 Mio. € den Vorjahreswert (1.178 Mio. €) um 40 Mio. €. Neben dem höheren

Durchschnittsbestand von 18.470 Mitarbeitenden (+75 Mitarbeitende gegenüber Vorjahr) haben der Ganzjahreseffekt aus der zum 1.7.2020

erfolgten Tarifierhöhung um 1,5% und die 2021 aus der Tarifeinigung mit EVG und GDL resultierenden Einmalzahlungen zu diesem Anstieg beigetragen.

Die Abschreibungen lagen mit 233 Mio. € um 42 Mio. € unter dem Vorjahreswert (275 Mio. €). Dies begründet sich durch außerplanmäßige Abschreibungen von 32 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände (Software) im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen übertrafen mit 490 Mio. € den Vorjahreswert (423 Mio. €) um 67 Mio. €. Dabei hat eine von der EU-Kommission veranlasste Zahlung im Zusammenhang mit dem EU-Kartellrecht wesentlich zur Erhöhung der Aufwendungen beigetragen. Das Betriebsergebnis hat sich 2021 um 384 Mio. € auf -358 Mio. € verbessert (im Vorjahr: -742 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis hat sich vor allem aufgrund verbesserter Ergebnisse bei DB Cargo Logistics GmbH, DB Cargo BTT GmbH, RBH Logistics GmbH und Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH um 134 Mio. € auf 43 Mio. € (im Vorjahr -91 Mio. €) erhöht.

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

Das aus dieser Entwicklung resultierende negative Ergebnis nach Steuern (-351 Mio. €) wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

#### **Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage**

Für die Ertragslage der DB Cargo AG im Jahr 2021 war die Prognose von einer Verbesserung der Verkehrsleistung und Umsatzerlöse sowie von einer zusätzlichen Gegensteuerung aus dem Programm Starke Cargo in den Aufwandspositionen ausgegangen. Damit wurde eine leichte Verbesserung des Ergebnisses bei weiterhin deutlich negativer Ergebnislage prognostiziert.

Die geplante Verkehrsleistung- und Umsatzentwicklung wurde im Wesentlichen wie prognostiziert erreicht. Dabei entwickelten sich die Branchen doch deutlich anders als erwartet. Wie bereits erläutert verzeichneten u.a. die Bereiche Stahl und Chemie einen sehr positiven Verlauf, der Automotive-Bereich wurde jedoch Corona-bedingt durch den Halbleitermangel stark belastet. Belastend wirkten auch die verschiedenen Extremwetterereignisse und der GDL-Streik im August und September 2021. In Summe konnten die Belastungen kompensiert werden, so dass die geplante Verkehrsleistung und der geplante Umsatz der DB Cargo AG erzielt wurden.

Im Ergebnis verzeichnete die DB Cargo AG eine positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr.

#### **Finanzlage**

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Cargo AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DB AG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Cargo AG zum 31. Dezember 2021 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 250 Mio. €. Diese wurden mit 33 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Cargo AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

#### **Kapitalflussrechnung**

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum unter Berücksichtigung der höheren Umsatzerlöse sowie der Corona-Hilfen um 421 Mio. € auf -113 Mio. €. Der negative Cashflow aus Investitionstätigkeit ist insgesamt geringfügig von -232 Mio. € auf -239 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig konnte die kurzfristige Kreditaufnahme bei der DB AG um 490 Mio. € reduziert werden.

#### **Investitionen**

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 176 Mio. € (im Vorjahr: 156 Mio. €), davon wurden 70 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 87 Mio. €) und 87 Mio. € in die Modernisierung des Güterwagenflotte (im Vorjahr: 41 Mio. €) investiert. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die Investitionen in das eröffnete Kombiwerk Halle in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €). Die übrigen Investitionen in Sachanlagen von 12 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) betrafen vor allem die Modernisierung von Werkstätten.

Die Netto-Investitionen in Sachanlagen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, erhöhten sich um 14 Mio. € auf 156 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden im Wesentlichen Zuwendungen aus dem Energie-Klima-Fonds (EKF) in Höhe von 20 Mio. € von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Lokinvestitionen betrafen insbesondere den Kauf von 17 Fahrzeugen der BR 187 und 10 Fahrzeugen der BR 189.

Bei den Güterwagen lagen die Schwerpunkte beim Kauf von Containertragwagen sowie Schüttgutwagen.

Die Brutto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betragen im Berichtsjahr 42 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €). Dabei handelte es sich im Wesentlichen um IT-Entwicklungsleistungen (Eigenleistungen sowie Leistungen von DB System und DB-konzernexternen Dienstleistern), die aktiviert wurden. Im Berichtsjahr wurden 6 Mio. € Zuwendungen aus dem EKF von den Anschaffungskosten abgesetzt, so dass sich die Netto-Investitionen auf 36 Mio. € beliefen.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich zum Stichtag 31. Dezember 2021 um 155 Mio. € auf 727 Mio. € (zum 31. Dezember 2020: 572 Mio. €). Den Schwerpunkt bildeten dabei die Beschaffungsprojekte für Rangierloks.

#### **Finanzierung des Investitionsprogramms**

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

#### **Bilanzstruktur**

Die Bilanzsumme ist zum Stichtag 31. Dezember 2021 um 533 Mio. €, beziehungsweise 13,0 %, auf 3.562 Mio. € gesunken. Während das Anlagevermögen sich nur leicht um 2,9 % (81 Mio. €) reduzierte, sank das Umlaufvermögen deutlich um 452 Mio. € bzw. 34,0 %. Innerhalb des Anlagevermögens erhöhten sich Immateriellen Vermögensgegenstände um 10 Mio. € und Finanzanlagen um 6 Mio. €, während das Sachanlagevermögen um 97 Mio. € zurückging. Der erhebliche Rückgang des Umlaufvermögens entfiel fast vollständig auf die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände. Hauptursache ist das um 516 Mio. € kräftig verbesserte Jahresergebnis, welches zu einer Verringerung der Forderung an die DB AG in gleicher Höhe aus Verlustausgleich führte. Als Folge daraus sank der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen deutlich auf 24,6 % (zum Stichtag 31. Dezember 2020: 32,4 %).

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB-Konzern seit dem Jahr 2016 das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Im Berichtsjahr wurden 36 Mio. € aktiviert, die Abschreibungen beliefen sich auf 25 Mio. €.

Dominierende Größe innerhalb des Sachanlagevermögens sind weiterhin die Fahrzeuge (Lokomotiven und Güterwagen), deren Anteil leicht vermindert bei 87,0 % liegt (zum 31. Dezember 2020: 87,7 %). Die Eigenkapitalquote erhöhte sich als Folge der gesunkenen Bilanzsumme von 16,3 % auf 18,7 %. Innerhalb der Fremdmittel hat sich der Anteil der Rückstellungen leicht auf 8,1 % (zum 31. Dezember 2020: 7,0 %) erhöht, der Anteil der Verbindlichkeiten reduzierte sich insbesondere aufgrund geringerer kurzfristiger Kreditaufnahmen bei der DB AG und beträgt nunmehr 73,2 % der Bilanzsumme (zum Stichtag 31. Dezember 2020: 76,7 %).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten zum 31. Dezember 2021 einen Anteil an der Bilanzsumme von 64,5 % (zum Stichtag 31. Dezember 2020: 56,4 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von nur noch 16,8 % (zum 31. Dezember 2020: 27,4 %). Damit deckten die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) das Anlagevermögen mit 110,3 % weiterhin vollständig (zum 31. Dezember 2020: 107,5 %).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2021	31.12.2020
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	75,5	67,6
Umlaufvermögen	24,5	32,4
	100,0	100,0
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	18,7	16,3
Rückstellungen	8,1	7,0
Verbindlichkeiten	73,2	76,7
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(64,4)	(68,1)
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.562	4.095

## Nicht-finanzielle Kennzahlen

### Qualität

#### Pünktlichkeitsentwicklung unter Druck

Die Pünktlichkeit der Verkehre von DB Cargo (Ankunftspünktlichkeit +15 min) lag im gesamten Jahr 2021 deutlich unter der erreichten Pünktlichkeit des Vorjahres und unter Plan. Die Treiber der Unpünktlichkeit setzen sich zum einen aus singulären Anlässen wie dem starken Wintereinbruch mit hohem Schneeaufkommen im Februar, dem Hangrutsch auf der linken Rheinseite bei Kestert, dem unwetterbedingten Stellwerksausfall in der Zugbildungsanlage München Nord und den drei Streikwellen der GDL im Sommer zusammen, die im Güterverkehr länger andauerten als im Personenverkehr.

Zum zweiten wurde die Unpünktlichkeit durch strukturelle Probleme und Engpässe maßgeblich getrieben, was sich besonders ab Ende August in den Pünktlichkeitszahlen niederschlug. Zu diesen strukturellen Problemen zählten insbesondere das stark gestiegene, überdurchschnittliche Baugeschehen an der Netzinfrastruktur und die Beibehaltung der Dispositionsregelung, dass schnelle Züge Priorität vor langsameren Zügen haben und somit eine strukturelle Benachteiligung des langsamer fahrenden Güterverkehrs entsteht. Im Zusammenspiel mit hohem Verkehrsaufkommen auf der Infrastruktur und hohem Auftragsvolumen herrschte insbesondere ab dem Herbst 2021 eine permanent angespannte Betriebslage mit geringer Ankunftspünktlichkeit.

Im Gesamtjahr lag die Ankunftspünktlichkeit bei 69,8 % (somit unter dem Jahreswert 2020 i.H.v. 77,6 %).

#### BLOCK Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen - wurde entfernt

#### Umsetzung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im Schienengüterverkehr begonnen

Um die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen, ist ein signifikantes Wachstum im Schienengüterverkehr unerlässlich. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen mit kurz- und mittelfristiger Wirkung auf die Qualität und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr erarbeitet. Die Umsetzung der Maßnahmen wurde begonnen und teilweise bereits abgeschlossen. Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und erforderlichenfalls Gegensteuerungsmaßnahmen und Weiterentwicklungen abgeleitet. Zusätzlich zu den Sprints mit Bezug auf den Schienengüterverkehr wurden auch im Rahmen des Qualitätsprüfprogramms Konzern zusätzliche Schwerpunkte des Schienengüterverkehrs geprüft (zum Beispiel grenzüberschreitende Güterverkehre, Zugvorbereitung in Rangierbahnhöfen und Fahrplanungen Güterverkehr in Baumaßnahmen).

#### Kundenzufriedenheit

Die Kundenzufriedenheit lag bei der jährlichen Befragung im März 2021 mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 70 (im Vorjahr 68) auf dem höchsten bisher gemessenen Wert seit Beginn der europaweiten Erhebung. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Performance während der Corona-Pandemie von den Kund:innen hoch bewertet. Wegen der im Laufe des Jahres 2021 deutlich gesunkenen Pünktlichkeit ist zu erwarten, dass die Kundenzufriedenheitswerte bei der nächsten Messung im März 2022 deutlich niedriger ausfallen werden.

#### Mitarbeitende

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Am 31. Dezember 2021 waren bei der DB Cargo AG 18.305 Mitarbeitende (ohne Auszubildende) beschäftigt. Dies waren 115 Mitarbeitende weniger als zum 31. Dezember 2020. Der Rückgang des Personalbestandes gegenüber dem Vorjahresende beruht im Wesentlichen auf der natürlichen Fluktuation, Abgängen in den Konzern und sonstigen Abgängen. Die kumulierten Abgänge betragen gesamthaft 1.758 VZP. Darin enthalten sind Wechsel in die Gruppe der Langzeiterkrankten, welche im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen sind. Gegenläufig wirkten die kumulierten Zugänge i.H.v. 1.643 VZP und davon insbesondere die externen Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden. Im Jahresdurchschnitt waren 18.470 Mitarbeitende beschäftigt.

Zum 31. Dezember 2021 waren außerdem 1.380 Auszubildende bei der DB Cargo AG beschäftigt (zum 31. Dezember 2020: 1.340 Auszubildende).

#### Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive

Trotz des Einflusses der Corona-Pandemie lagen die Vertragszusagen im Rahmen des Zuführungs- und Qualifizierungsprogrammes mit 1.035 über dem Ziel von 1.000 Vertragszusagen. Die neuen Mitarbeitenden befinden sich in einer Funktionsausbildung als Triebfahrzeugführer:innen, Lokrangierführer:innen, Rangierer:innen oder Wagenmeister:innen.

### **Überblick über die Tarifentwicklung / -tarifverhandlungen**

Im Mai 2020 unterzeichneten der DB-Konzern sowie der Bundesverkehrsminister, die EVG, der Konzernbetriebsrat und der Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister ein Bündnis. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen im Jahr 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen wurde sich mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen verständigt, die die Vereinbarungen zum Bündnis ergänzen:

Die Mitarbeitenden erhalten 2021 eine Corona-Prämie von 600 € und weitere 500 € im März 2022. Auch für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden. So wurden zum Beispiel zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt. Zudem wurde vereinbart, über die zukünftige Ausgestaltung der Entgeltstrukturen im DB-Konzern zu verhandeln.

Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend des Tarifeinheitsgesetzes (TEG) die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.

Dort gilt auch weiterhin der Tarifvertrag, den DB-Konzern und EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Lohnerhöhung von 1,5% zum 1. Januar 2022 beinhaltet er einen umfassenden Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden wurde zudem mit der GDL im September 2021 ein Tarifabschluss erzielt:

Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5% und um weitere 1,8% zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.

Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie. Diese beträgt je nach Lohn-Gruppe 600 € beziehungsweise 400 € und 300 €. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie in Höhe von 400 € vereinbart.

DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sieben EVU DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB Regio Netz GmbH, S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (seit 1.12.2021 Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH), geschlossen.

DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das TEG im DB-Konzern angewendet wird. Die GDL-Tarifverträge kommen entsprechend in GDL-Mehrheitsbetrieben zur Anwendung.

Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Kund:innen, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen. So enthalten sie unter anderem einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement der Mitarbeitenden des DB-Konzerns insbesondere während der Corona-Pandemie würdigt. Daneben gibt es Klarheit bei der Anwendung des TEG sowie keine Ausdehnung von Tarifverträgen der GDL über die heutigen Unternehmen hinaus.

### **Maßnahmen im Bereich Soziales**

#### **Folgeprozess der Mitarbeitendenbefragung 2020 und erstmalige Durchführung des Kulturbarometers**

Im Anschluss an die im Jahr 2020 zum fünften Mal durchgeführte Mitarbeitendenbefragung (MAB), erfolgte 2021 die Umsetzung des Folgeprozesses. Erstmals fanden in diesem Rahmen team- und bereichsübergreifende Miteinander-Werkstätten statt. Der inhaltliche Fokus lag im Geschäftsfeld DB Cargo auf der Zusammenarbeit, dem Kompass für ein starkes Miteinander, der Starken Cargo sowie der Starken Schiene. Zwischen Februar und Juni 2021 wurden europaweit 280 Miteinander-Werkstätten durchgeführt, an denen etwa 3.500 Mitarbeitende teilnahmen und insgesamt über 700 Maßnahmen erarbeiteten.

Erstmals fand im September 2021 zudem die Erhebung des Kulturbarometers als Online-Stichprobenbefragung statt. Sie dient in den MAB-Zwischenjahren dazu, die Entwicklung der Mitarbeitendenzufriedenheit zu beobachten, um frühzeitig gegensteuern zu können. Im Geschäftsfeld DB Cargo nahmen 456 Mitarbeitende teil, das entspricht einer Beteiligungsquote von 32%. Sowohl im Geschäftsfeld DB Cargo als auch DB-konzernweit lagen die Ergebnisse unter den Spitzenwerten des Jahres 2020 - der 2020 erstmals erhobene Kompassindex verschlechterte sich von 54% auf 43%.

### **Ökologie**

#### **Spezifischer Energieverbrauch**

Der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene (Traktion) wurde für die DB Cargo AG gegenüber dem Basisjahr 2006 um 22,2 % bzw. für das Geschäftsfeld DB Cargo um 23,2% reduziert. Die Energieeffizienz wurde unter anderem durch eine fortschreitende Modernisierung der Flotte und eine gesteigerte Auslastung der Züge gegenüber dem Vorjahr verbessert. Zur Energieeinsparung trugen zudem Maßnahmen wie zum Beispiel die Weiterentwicklung und intensivierte Nutzung des auf 650 elektrischen Triebfahrzeugen installierten Fahrerassistenzsystems LEADER bei. Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen in Bezug auf ein energiesparendes Fahren unterstützt.

### **Nachhaltigkeit**

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

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Cargo AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kund:innenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung des Unternehmens abgeleitet. Im Güterverkehr haben Kund:innen die Möglichkeit, ihre Transporte auf elektrifizierten Strecken in Deutschland und weiteren Ländern mit 100% Ökostrom und damit CO<sub>2</sub>-frei durchzuführen.

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

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

## Strategie

Die DB Cargo AG ist in die Strategie des Geschäftsfeldes DB Cargo eingebunden. Die folgenden Ausführungen zur Strategie betreffen das Geschäftsfeld DB Cargo.

DB Cargo bietet ihren Kund:innen mit rund 4.200 Gleisanschlüssen und zusätzlichen Leistungen in 17 europäischen Ländern Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt bis nach China und ist damit die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr.

In ihrem internationalen Netzwerk führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss. Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für ihre Kund:innen.

Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie die Personalressourcen der DB Cargo und ihrer europäischen Tochtergesellschaften genutzt. Zu den Kund:innen zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Batterieherstellung, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen, die Deutsche Post/DHL und KV-Operateure in ganz Europa. Kund:innen entscheiden sich dabei immer öfter bewusst für DB Cargo, um den klimaschädlicheren Transport per Lkw zu ersetzen.

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, sind die führenden Leistungskennzahlen die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern bzw. Wagen-Kilometern. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Loks und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur, Anlagenmiete und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

Das Jahr 2021 war geprägt durch eine konjunkturelle Erholung, auch wenn die Auswirkungen der Corona-Pandemie in der Wirtschaft 2021 weiterhin spürbar waren. Die zunehmenden Handelsaktivitäten und die anziehende Produktion, vor allem in den schienenaffinen Branchen wie zum Beispiel in der Stahlindustrie, führten im Schienengüterverkehrsmarkt zu einer deutlich höheren Transportnachfrage. Auch der Kombinierte Verkehr trug mit einem hohen Wachstum zur positiven Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes bei. Das Vorkrisenniveau wurde annähernd wieder erreicht. Belastet wurde der Gesamtlogistikmarkt durch den Halbleiternmangel in der Automobilindustrie, was sich dämpfend auf die Schienengüterverkehrsleistung auswirkte. Im Rahmen ihrer Wachstumsstrategie hat DB Cargo das Leistungsangebot klimafreundlicher Schienengütertransporte in ihrem europaweiten Netzwerk erfolgreich ausgebaut und ihre Kund:innenbasis, vor allem in der Konsumgüterbranche und der Batterielogistik erweitert. So leistet DB Cargo einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung der Transporte auf die Schiene und damit zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele.

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

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

- **Starker Bahnlogistiker:** Zur Stärkung ihrer Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette ihrer Kund:innen anbieten. Sie wird Logistiklösungen entwickeln, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und diese um weitere Module, wie z.B. Straßenverkehrs-, Lager- und sonstige individuelle Logistikleistungen, für die Kund:innen ergänzen.
- **Starker Kombinierte Verkehr:** DB Cargo wird im Kombinierten Verkehr die heute bereits angebotenen Operateurs-Aktivitäten synchronisieren und europaweit ausbauen. Im engen Kontakt zu ihren Kund:innen wird DB Cargo so die Attraktivität des Schienenangebots auf den Strecken des Kombinierten Verkehrs erhöhen und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen.
- **Starker Einzelwagenverkehr:** Der Einzelwagenverkehr (EV) ist zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie, daher wird DB Cargo das Einzelwagennetz als umweltfreundliches Alleinstellungsmerkmal gezielt zu einem multimodalen EV-Netzwerk weiterentwickeln. Dazu zählt vor allem die Einrichtung neuer Expressprodukte für Kund:innen ohne Gleisanschluss. Mittel- und langfristig steigt die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung und automatisierte Zugbildungsanlagen.
- **Starkes Angebotsmanagement:** Das Angebotsmanagement unterstützt Vertrieb und betriebliche Leistungserstellung dabei, den Kund:innen passgenaue, attraktive Leistungen anzubieten und dabei den notwendigen Ressourceneinsatz zu optimieren. Mit dem Anspruch, groß, grün und leistungsfähig zu sein, verbindet DB Cargo das Primat der Eigenleistung, das heißt es wird Schienenverkehre jeweils selbst produzieren, wenn mit den eigenen Ressourcen eine wirtschaftliche und qualitativ passende Leistung dargestellt werden kann.
- **Weitentwicklung Produktion:** Die Steuerung der nationalen und internationalen Transporte wird verbessert. Die Prozesse zur Durchführung der Transportleistungen werden konsequent auf eine Start-bis-Ziel-Logik umgestellt, die Steuerungssysteme auf Qualitätsverbesserung, Vereinfachung und Effizienz fokussiert. Weiterhin wird DB Cargo in moderne Multisystem-Loks und neue Wagentechnologien investieren. Mit Hilfe von Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo ihren Kund:innen einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten und die Prozesse im Schienentransport, das heißt Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung deutlich beschleunigen.
- **Starke Europäische Korridore:** DB Cargo ist heute europaweit aufgestellt und auf den 13 großen Transportkorridoren vertreten. Entlang dieser forciert DB Cargo die Entwicklung von Qualität und Wachstum. Erfolgsfaktoren sind dabei eine hohe Verkehrsfrequenz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, schneller grenzüberschreitender Verkehr mit sprachlich geschulten Lokführer:innen und eine grundsätzlich eng länderübergreifende Zusammenarbeit.

## Weitere Informationen

### Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potenzieller Schadensursachen weiter an. Eine Entkoppelung des Weiterbaus vom Schlichtungsverfahren wurde erreicht. Im Dezember 2021 wurde der Tunneldurchschlag bei der Weströhre erreicht.

## Nachtragsbericht

### EU-Kommission leitet Prüfung von Unterstützungsmaßnahmen für die DB Cargo AG ein

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 31. Januar 2022 ein formelles Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG eingeleitet. Das Verfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen der DB AG. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die EU-Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen. Die Bundesrepublik Deutschland und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe zurückgewiesen. Die Maßnahmen enthalten danach schon tatbestandlich keine Beihilfen.

### Chancen- und Risikobericht

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

#### Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Seit Mitte 2020 hat sich die Chancen Situation für die DB Cargo AG deutlich verändert. Mit fortschreitender Relevanz der CO<sub>2</sub>-Ziele in den Lieferketten der europäischen Produzenten ist hier ein Paradigmenwechsel zu beobachten. Die europäische Wirtschaft stellt sich zunehmend ihrer Verantwortung zum nachhaltigen Wirtschaften und zur Reduzierung ihres CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Dies ist auch getrieben von den ESG-Anforderungen (Environmental Social Governance) der globalen Vermögensverwalter und Investmentfonds an die Reduzierung der Klimarisiken in den Branchen und Industrien, in die sie investieren. Aktuell werden in allen großen Industrien Europas Maßnahmenpläne zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Produktion und Transport entwickelt. Dekarbonisierung ist möglich, erfordert aber eine möglichst weitreichende Verlagerung von Lieferketten auf die klimafreundliche Schiene. Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen ist als Entscheidungskriterium inzwischen ebenso wichtig wie traditionelle Kriterien (z.B. Angebot, Preis, Zuverlässigkeit, Flexibilität). Dies ermöglicht DB Cargo, zukünftig als Netzwerkanbieter ihre Logistikkompetenz für die Kunden voll auszuspielen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten liegt im Bereich der Leistungs- und Servicequalitätsverbesserung, wodurch sich die angestrebte Steigerung des Zuspruchs der Kund:innen erreichen lässt.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Die strategische Ausrichtung und die Marktposition der DB Cargo AG ermöglichen es, von einer solchen positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren. Dies ist in erster Linie auf die Transformation von DB Cargo AG weg vom reinen Carrier hin zum Bahnlogistiker und Operateur zurückzuführen.

#### Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Die Risiko-Schwerpunkte der DB Cargo AG liegen in den Bereichen Produktion und Technik (Nachfragerückgang aufgrund von Nichterfüllung von Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen der Kund:innen) sowie besondere Ereignisse (Corona-bedingter Halbleitermangel in der Automobilindustrie).

##### Produktion und Technik:

Als wesentliches Risiko für die DB Cargo AG ist ein Nachfragerückgang aufgrund der Nichterfüllung von Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen der Kund:innen anzuführen. Aufgrund der hohen Bautätigkeit im Schienennetz sowie des geplanten Verkehrsmengenwachstums im Personen- und Güterverkehr besteht das Risiko, dass es zu Engpässen auf dem Schienennetz kommt, verbunden mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität und die Pünktlichkeit. Diesem Risiko wird entgegengewirkt durch das Installieren von gemischten Teams aus Vertrieb und Produktion (P&D-Teams), welche eine durchgängige Verantwortung für die Optimierung der Verkehrspakete tragen.

Für die DB Cargo AG existiert weiterhin ein mögliches Risiko in Bezug auf den Einsatz von Güterwagen mit LL-Sohlen in Schweden, da dortige EVUs Sicherheitsbedenken hinsichtlich eines Einsatzes bei besonders kalten Witterungsbedingungen geäußert haben. Diesem Risiko wird entgegenwirkt durch die Etablierung eines permanenten Austausches mit den EVUs.

- Absatzmarkt:

Im Schienengüterverkehr besteht nicht nur eine hohe intramodale Wettbewerbsintensität, sondern auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck, der sich wesentlich auch auf die Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus anderen EU-Staaten zurückführen lässt. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken für die DB Cargo AG aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierende Margenverluste in Kauf zu nehmen. Diesem Margendruck wird mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung gegengesteuert. Zudem erfolgt eine Optimierung der Leistungsangebote auf der Schiene und eine Einbindung des Schienengüterverkehrs in umfassende Logistikangebote, um die Austauschbarkeit der DB Cargo AG als Leistungsanbieter dadurch zu verringern. Je weniger austauschbar die DB Cargo AG als Leistungsanbieter ist, desto höher sind die preispolitischen Spielräume für das Unternehmen.

**Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf die Geschäftstätigkeit auswirken. Für die DB Cargo AG ist hier in den nächsten Monaten in erster Linie das Risiko eines Konfliktes oder einer Einführung von wirtschaftlichen Sanktionsmaßnahmen auf dem eurasischen Korridor von Relevanz.

Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Cargo AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich Güterhandelsvolumen sowie Industrieproduktion) von Bedeutung.

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

**Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für das Geschäft zur Folge haben. Für die DB Cargo AG relevant ist hier in erster Linie eine mögliche Anpassung des Strompreissystems durch die Bundesnetzagentur.

• Zusätzlich existieren für die DB Cargo AG die folgenden Risiken:

– **Personalrisiken** unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.

- **Beschaffungs-/Energemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
- **IT-/Telekommunikations-/Cyberrisiken** zum Beispiel in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Es werden eine Vielzahl von Methoden und Mitteln eingesetzt, um diese Risiken zu minimieren.
- **Übrige Risiken**, zum Beispiel rechtliche Risiken (unter anderem Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

#### **Umfassendes Risikomanagementsystem**

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Cargo AG umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand der DB Cargo AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

#### **Bewertung der derzeitigen Risikoposition**

Zum Stichtag 31. Dezember 2021 lagen die Risiko-Schwerpunkte der DB Cargo AG für die Entwicklung im Folgejahr wie beschrieben in den Kategorien besondere Ereignisse (Corona-bedingter Halbleitermangel) sowie Produktion und Technik (Nachfragerückgang) aufgrund von Nichterfüllung von Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen der Kund:innen). Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr erhöht. Als Ergebnis der Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

#### **Prognosebericht**

Für das Geschäftsjahr 2022 werden noch Corona-bedingte Belastungen insbesondere aufgrund des anhaltenden Halbleitermangels in der Automobilindustrie erwartet. Insgesamt kann für die Entwicklung im Jahr 2022 von einer weiteren Erholung der Wirtschaftsleistung ausgegangen werden.

#### **Konjunkturelle Aussichten**

Für 2022 wird erwartet, dass die deutsche Wirtschaft weiter kräftig zulegen wird. Die Erholung der Wirtschaftsleistung dürfte jedoch erst ab dem zweiten Quartal 2022 erfolgen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sollten insgesamt weiter nachlassen. Globale Lieferkettenengpässe dürften sich im Jahresverlauf 2022 entspannen, was zu Nachholeffekten und einer raschen Steigerung der Industrieproduktion führen sollte.

Weiterer wesentlicher Treiber dürfte infolge einer sich erholenden Beschäftigungslage sowie einem schrittweisen Abbau von während der Corona-Pandemie zusätzlich aufgebauten Ersparnissen, der private Konsum werden. Die Verbraucherpreise werden voraussichtlich auch 2022 weiter steigen, die Dynamik sollte im Jahresverlauf aber nachlassen.

In Europa wird für 2022 eine Fortsetzung der wirtschaftlichen Erholung erwartet. Getrieben durch nachlassende Lieferkettenengpässe sowie insgesamt weiter rückläufige Auswirkungen der Corona-Pandemie dürften unter anderem Aufholeffekte die wirtschaftliche Entwicklung stützen. Erwartet wird ein spürbares Wirtschaftswachstum. Hiervon dürfte auch die Industrieproduktion mit einem erneut robusten Wachstum profitieren.

Länder mit einer schwächeren Entwicklung der Industrieproduktion 2021, wie Deutschland, dürften überdurchschnittlich wachsen. Zudem sollten auch die einsetzenden Zahlungen im Zusammenhang mit dem europäischen Aufbauplan (NextGenerationEU) zur Überwindung der Auswirkungen der Corona-Pandemie die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere in Süd- und Osteuropa stützen. Die nationalen Ausgabenprogramme werden voraussichtlich hingegen schrittweise reduziert und das Augenmerk wieder stärker auf eine Stabilisierung der Verschuldungssituation gelegt werden.

#### **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**

Für den Güterverkehrsmarkt wird 2022 in einem robusten konjunkturellen Umfeld ein gegenüber 2021 moderaterer, aber dennoch kräftiger Leistungsanstieg erwartet. Stützend sollte sich die Entwicklung in Industrie, Bau, Konsum und Außenhandel unter der Annahme des Ausbleibens weiterer krisenhafter Ereignisse auswirken. Die 2021 aufgetretenen Lieferkettenengpässe sollten sich im Jahresverlauf 2022 zunehmend abschwächen. Die Effekte aus einer verzögerten Erholung in einigen Branchen werden sich auf die Transportnachfrage auswirken und sich über 2022 hinaus erstrecken. Der Markt dürfte weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis sollte die Transportqualität vor dem Hintergrund knapper werdender Ressourcen zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Der Schienengüterverkehr wird 2022 voraussichtlich moderat wachsen. Der Kombinierte Verkehr wird bei einer erwarteten Abschwächung der Impulse aus der Montanindustrie wieder eine tragende Bedeutung haben. Unterstützend sollten zudem die steigende Bedeutung klimaneutraler Verkehre sowie eine weiter wachsende Zustimmung der produzierenden Industrie und der Versender zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene wirken. Strukturelle Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende werden die Entwicklung voraussichtlich dämpfen.

Nach der dynamischen Entwicklung 2021 wird sich das Wachstum im Straßengüterverkehr 2022 voraussichtlich zwar abschwächen, insgesamt aber kräftig bleiben. Stützend sollten sich dabei unter anderem die robuste Konsumstimmung, ein weiter kräftiger Außenhandel sowie positive Effekte aus der Baubranche auswirken.

Die Binnenschifffahrt konnte 2021 die Vorjahresverluste noch nicht wieder ausgleichen, so dass sich die Erholung 2022 fortsetzen sollte. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Mineralöltransporte. Wegen der sich voraussichtlich spürbar abschwächenden Impulse aus der Montanindustrie (unter anderem durch rückläufige Kohletransporte) und der mit Blick auf die Güterstruktur geringen Bedeutung von Containerverkehren dürfte die Gesamtentwicklung erneut unterdurchschnittlich ausfallen. Zusätzliche Unsicherheiten resultieren aus der Witterungsabhängigkeit der Binnenschifffahrt.

#### **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güterverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2022 ist hier eine weiterhin hohe Dynamik zu erwarten.

Zudem sind für 2022 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der neuen Bundesregierung zu erwarten.

#### **Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2022**

Im Falle einer Realisierung der o.a. Rahmenbedingungen erwartet die DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2022 einen deutlichen Leistungs- sowie Umsatzanstieg.

•Pünktlichkeit: Eine leichte Verbesserung aufgrund eines verbesserten Baustellenmanagements im Netz wird prognostiziert.

Leistung/Umsatz: Das geplante deutliche Umsatzwachstum speist sich in erster Linie aus Mengensteigerungen im Kombinierten Verkehr (Verlagerung von Leistungen von der Straße auf die Schiene) und im Ganzzugverkehr (Ausbau des Angebots an logistischen Netzwerkleistungen).

Ergebnis: Durch den erwarteten Anstieg der Umsatzerlöse infolge der geplanten höheren Leistungsmenge und Effekte aus der Umsetzung des Programms "Starke Cargo" wird ein erheblich verbessertes Ergebnis aus operativer Tätigkeit (ohne Corona Hilfen) erwartet. Auch die Prognose für das Beteiligungsergebnis geht von einer deutlichen Verbesserung aus, so dass sich in Summe das Ergebnis nach Steuern erheblich verbessern wird, aber weiterhin deutlich negativ bleibt.

Die Geschäftsentwicklung der DB Cargo AG wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 noch von den Spätfolgen der Corona-Pandemie auf die Automobilindustrie erheblich beeinflusst werden. Hierzu zählt vor allem das Risiko von Transportausfällen durch den weiterhin bestehenden Halbleitermangel in der Automobilindustrie.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

#### Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Cargo AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken - wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden - eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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

#### Bilanz zum 31. Dezember 2021

##### Aktiva

	Anhang pos.	31.12.2021		31.12.2020	
		Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	179	5,0	169	4,1
II. Sachanlagen	(2)				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		73	2,0	74	1,8
davon					
a) Geschäfts-,Betriebs- und andere Bauten		(52)	(1,5)	(52)	(1,4)
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges		(3)	(0,1)	(4)	(0,1)
2. Gleisanlagen,Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		8	0,2	8	0,2
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr		1.579	44,4	1.676	41,0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		14	0,4	14	0,3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		27	0,8	24	0,6
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		113	3,2	115	2,8
		1.814	51,0	1.911	46,7
III. Finanzanlagen	(2)	693	19,5	687	16,8
		2.686	75,5	2.767	67,6
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	(3)	129	3,6	131	3,2
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	744	20,9	1.196	29,2
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(20)	0	0,0	0	0,0
		873	24,5	1.327	32,4
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten		3	0	1	0
		3.562	100,0	4.095	100,0

##### Passiva

	Anhang pos.	31.12.2021		31.12.2020	
		Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	7,2	256	6,3
Kapitalrücklage	(6)	403	11,3	403	9,8

		31.12.2021		31.12.2020	
	Anhang	Mio. €	%	Mio. €	%
Gewinnrücklagen	pos. (7)	7	0,2	7	0,2
		666	18,7	666	16,3
B. Rückstellungen	(8)	290	8,1	287	7,0
C. Verbindlichkeiten	(9)	2.606	73,2	3.142	76,7
		3.562	100,0	4.095	100,0

### Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	Anhang Pos.	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Umsatzerlöse	(13)	3.348	3.183
Bestandsveränderungen		-5	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		7	10
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	550	220
Materialaufwand	(15)	-2.317	-2.281
Personalaufwand	(16)	-1.218	-1.178
Abschreibungen		-233	-275
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-490	-423
Beteiligungsergebnis	(18)	43	-91
Zinsergebnis	(19)	-36	-34
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Ergebnis nach Steuern		-351	-867
Erträge aus Verlustübernahme	(28)	351	867
Jahresergebnis		0	0

### Anhang für das Geschäftsjahr 2021

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

Firma: DB Cargo Aktiengesellschaft

Sitz: Mainz

Registergericht: Amtsgericht Mainz

Handelsregister-Nummer: HR B 7498

Der Jahresabschluss der DB Cargo AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

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

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

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

#### (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB Konzern einheitlich das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. In Höhe des aktivierten Betrages (177 Mio. €; im Vorjahr 165 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 S.1 HGB eine potentielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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

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

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen. Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt.

Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der

Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

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

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1% Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2021 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende DB Cargo AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 1,35% (Vorjahr: 1,56%) für überfällige Forderungen und 0,19% (Vorjahr: 0,31%) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,11% (Vorjahr: 0,22%).

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

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2021 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtung von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, so dass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2021 veröffentlichten Rechnungszinssatzes 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. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 S. 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,31%) ergibt sich zum 31. Dezember 2021 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. €. Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Rückstellungen. Die wesentlichen zum 31. Dezember 2021 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß (10-Jahresdurchschnitt)	1,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,46

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beam:t:innenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,33% (Altersteilzeit), 0,81 % (Jubiläum), 0,80% (Sterbegeld) sowie 0,85 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Berichtsjahr 1,31 % p.a. (im Vorjahr: 1,62 % p.a.). Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert. Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, -Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden bei ihrem Zugang mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes und im Jahresabschluss mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden.

Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Micro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Macro-Hedge).

Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sog. Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

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

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

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

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

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

betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 48 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €), von denen 36 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 26 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) sind bei den Zugängen von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

Es wurden darüber hinaus außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 22 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) auf Finanzanlagen vorgenommen. Im Vorjahr wurden außerdem außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 32 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände erfasst.

### (3) Vorräte

in Mio. €	2021	2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	117	114
Unfertige Leistungen	12	17
Insgesamt	129	131

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) gebildet.

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

### (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2021	2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202	164
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	507	977
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	13
Sonstige Vermögensgegenstände	27	42
Insgesamt	744	1.196

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 4 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich in Höhe von 351 Mio. € (im Vorjahr: 867 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 63 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 93 Mio. € (im Vorjahr: 97 Mio. €) sowie Forderungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €).

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 8 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über 1 Jahr hinaus.

### (5) Gezeichnetes Kapital

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

### (6) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2021 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus.

### (7) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2021 einen Betrag in Höhe von 7 Mio. € aus.

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

### (8) Rückstellungen

in Mio. €	2021	2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	14
Steuerrückstellungen	3	7
Sonstige Rückstellungen	272	266
Insgesamt	290	287

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Cargo AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Cargo AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Cargo AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (11 Mio. €, im Vorjahr: 9 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der von Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Cargo AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet. Die vom Schuldbeitritt erfassten

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2021	2020
Verpflichtungen im Personalbereich	95	96
Ausstehende Eingangsrechnungen	71	63
Erlösschmälerungen	25	15
Unterlassene Instandhaltung	28	28
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	14	25
Übrige Risiken	39	39
Insgesamt	272	266

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (beizulegender Zeitwert 24 Mio. €; Anschaffungskosten 18 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (24 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	2021
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	177
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB	0
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	(24)
abzgl. Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	(-18)
abzgl. Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	(-6)
= Potenziell abführungsgesperrter Betrag	177

Das im Rahmen von Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert 34 Mio. €; Anschaffungskosten 31 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (34 Mio. €) verrechnet.

#### (9) Verbindlichkeiten

in Mio.€	2021	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2	2	-	(-)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	105	104	1	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.466	217	2.249	(1.665)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	-	(-)
Sonstige Verbindlichkeiten	30	30	-	(-)
davon aus Steuern	(9)	(9)	(-)	(-)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)	(-)	(-)	(-)
Insgesamt	2.606	356	2.250	(1.665)
davon zinspflichtig	(2.292)	(43)	(2.249)	(1.665)
in Mio.€	2020	davon mit Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	14	14	-	(-)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	93	92	1	(-)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.005	748	2.257	(1.665)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	-	(-)
Sonstige Verbindlichkeiten	28	28	-	(-)
davon aus Steuern	(10)	(10)	(-)	(-)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)	(-)	(-)	(-)
Insgesamt	3.142	884	2.258	(1.665)
davon zinspflichtig	(2.791)	(534)	(2.257)	(1.665)

Die erhaltenen Anzahlungen des Vorjahres beinhalteten eine Vorauszahlung für einen langfristigen im Jahr 2021 ausgelaufenen Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 2.259 Mio. € (im Vorjahr: 2.267 Mio. €) Darüber hinaus sind Cashpoolverbindlichkeiten in Höhe von 33 Mio. € (im Vorjahr: 523 Mio. €), Verpflichtungen zum Verlustausgleich in Höhe von 1 Mio. EUR (im Vorjahr: 56 Mio. EUR), Zinsverpflichtungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) und

Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer in Höhe von 25 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 139 Mio. € (im Vorjahr: 139 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

**(10) Haftungsverhältnisse**

in Mio. €	2021	2020
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	312	280
Insgesamt	312	280

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten in Höhe von 312 Mio. € (im Vorjahr: 280 Mio. €). Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

**(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

in Mio. €	2021	2020
Bestellobligo für Investitionen	727	572
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	335	425
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(204)	(319)
Insgesamt	1.062	997

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

in Mio. €	2021	2020
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	200	202
fällig 1 bis 5 Jahre	110	193
fällig über 5 Jahre	25	30
Insgesamt	335	425

**(12) Finanzinstrumente**

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

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

in Mio. €	2021	2020
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards /-swaps	0	0

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

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

in Mio. €	2021	2020
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards /-swaps	0	0

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

**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung****(13) Umsatzerlöse**

in Mio. €	2021	2020
Transport- und Speditionsleistungen		
Vertriebsbereich Industrial	1.555	1.401
Vertriebsbereich Intermodal	555	538
Vertriebsbereich Logistics	940	966
	3.050	2.905
Sonstige Umsatzerlöse	298	278
Insgesamt	3.348	3.183

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

**(14) Sonstige betriebliche Erträge**

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	17	19
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	12	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	25	17
Erträge aus staatlichen Zuschüssen		
Anlagenpreisförderung (APF) des Einzelwagenverkehrs	74	4

in Mio. €	2021	2020
Trassenförderung (TraFöG)	142	143
Corona-Hilfe (erhöhte TraFöG für 2021)	135	0
Corona-Hilfe (Nachzahlung erhöhte TraFöG für 2020)	113	0
Umrüstung leise Bremssohlen	10	14
Übrige	13	5
	487	166
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	1
Währungskursgewinne	1	2
Übrige Erträge	8	8
Insgesamt	550	220
davon periodenfremd	(154)	(30)

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen betreffen insbesondere mit 390 Mio. EUR Trassenpreisförderungen (im Vorjahr: 143 Mio. EUR). Darin ist mit 248 Mio. EUR (im Vorjahr: 0 Mio. EUR) die zum Ausgleich pandemie-bedingter Belastungen vom Bund gewährte erhöhte Trassenförderung enthalten. Darüber hinaus sind hier 74 Mio. EUR (im Vorjahr: 4 Mio. EUR) Anlagenpreisförderungen für den Einzelwagenverkehr enthalten.

#### (15) Materialaufwand

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		
Aufwendungen für Energie		
Strom	159	147
Stromsteuer	17	16
Diesel, sonstige Treibstoffe	55	53
sonstige Energien	3	3
	234	219
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	35	30
Preis- und Wertberichtigungen Material	-1	-1
	268	248
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
Eingekaufte Leistungen Transport	1.030	1.044
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	11	9
Provisionen	3	8
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	330	302
Nutzung örtlicher Anlagen	140	141
	470	443
Fahrzeugmieten	103	111
Sonstige bezogene Leistungen	85	64
	1.702	1.679
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	347	354
Insgesamt	2.317	2.281

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

#### (16) Personalaufwand

In Mio. €	2021	2020
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmende	836	791
für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	137	146
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	9	11
gesamt	982	948
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmende	201	193
für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	35	37
gesamt	236	230

In Mio. €	2021	2020
davon für Altersversorgung	(42)	(44)
Insgesamt	1.218	1.178
<b>(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>		
in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	56	54
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	7	5
Gebühren und Beiträge	6	6
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	16	20
Forschungs- und Entwicklungskosten	12	10
Sonstige bezogene Dienstleistungen		
Bezogene IT-Leistungen	104	98
Sonstige Kommunikationsdienste	15	13
Sonstige Serviceleistungen	158	142
	277	253
Aufwendungen aus Schadensersatz	27	20
Zahlung EU-Kartellverfahren	32	0
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	9	4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	11
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	0	0
Sonstiger personalbezogener Aufwand	41	35
Währungskursverluste	1	1
Sonstige übrige Aufwendungen	0	0
	42	36
Insgesamt	490	423
davon periodenfremd	(47)	(16)
<b>(18) Beteiligungsergebnis</b>		
In Mio. €	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	65	9
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	-55
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-22	-45
Insgesamt	43	-91
Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 22 Mio. EUR (im Vorjahr: 45 Mio. EUR), die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden.		
<b>(19) Zinsergebnis</b>		
In Mio. €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-36	-34
davon an verbundene Unternehmen	(-32)	(-33)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(0)	(0)
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	(-4)	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	(-2)	(2)
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2)	(-2)
Insgesamt	-36	-34

### Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

### (20) Finanzmittelfonds

Der Finanzmittelfonds umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Guthaben bei Kreditinstituten). Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

## Sonstige Angaben

### (21) Mitteilung nach § 20 AktG

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

### (22) Konzernzugehörigkeit

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

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de) erhältlich. Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB hat die DB Cargo AG keinen Teilkonzernabschluss aufgestellt.

### (23) Anteilsbesitz

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

### (24) Beschäftigte

	2021		2020	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte				
Arbeitnehmende	15.720	15.755	15.231	15.467
Zugewiesene Beamt:innen	2.750	2.550	3.164	2.953
Zwischensumme	18.470	18.305	18.395	18.420
Auszubildende	1.246	1.380	1.144	1.340
Insgesamt	19.716	19.685	19.539	19.760

Die Zahl der Mitarbeitenden wird innerhalb des DB Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeit-Personen angegeben.

Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamt:innen sind der DB Cargo AG entweder kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Cargo AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Cargo AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

### (25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und Aufsichtsrats

#### Vorstand

Dr. Sigrid Nikutta \*

Chairwoman,  
Berlin

Dr. Ursula Biernert (bis 31.12.2021) \*\*

Human Resources and HR Deutschland,  
Mainz

Thorsten Dieter  
Service Design and Control,  
Mainz

Ralf Günter Kloß  
Production and Production Deutschland,  
Oppenheim

Dr. Martina Niemann  
Finance/Controlling,  
Berlin

Pierre Timmermans  
Sales,  
Deurne/Niederlande

\* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG

\*\* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG (1. Januar bis 31. März 2021), Arbeitsvertrag mit der DB Cargo AG (ab 1. April 2021)

#### Aufsichtsrat

##### Dr. Richard Lutz

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

##### Alexandra Bastian

Leiterin Personal Holding Deutsche Bahn AG  
Berlin

##### Martin Braun \* (seit 19.01.2022)

Mitglied des Gesamtbetriebsrates der DB Cargo AG,  
Niederwerrn

##### Martin Burkert \*

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

**Christoph Dreier (bis 15.08.2021)**

Leiter des Referats VIII C4 im Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

**Christian Drenthen**

Vorstand Land Transport der Schenker AG,  
Madrid

**Angelika Dumjahn \***

Mitglied des Betriebsrats der DB Cargo AG,  
Klein-Winternheim

**Christine Ehard**

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

**Barbara Friedrich (seit 01.09.2021)**

Referatsleiterin VIII A5 im Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

**Guntram Grasy \* (bis 30.11.2021)**

Gewerkschaftssekretär Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Ulm

**Ulrike Haber-Schilling**

Mitglied des Vorstands DB Regio AG  
Berlin

**Jörg Hensel \***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,  
Hamm

**Johannes Kuipers \* (seit 19.01.2022)**

Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Lich

**Klaus Langendorf \***

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

**Dr. Michaela Möhlenbeck**

Leiterin Hinweismanagement/Koordination Vertrauensanwälte der Deutschen Bahn AG,  
Schwerin

**Dieter Pielhop \***

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

**Petra Michaela Pohl \***

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

**Mario Reiß \***

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

**Dr. Hella Schmidt-Naschke**

Leiterin Steuern Deutsche Bahn AG  
Berlin

**Martin Seiler**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG  
Unkel

**Knut Utermann \* (bis 30.11.2021)**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,  
Hamburg

**Harmen van Zijderveld**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Bad Nauheim

**Claus Weselsky \***

Bundsvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,  
Leipzig

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Gesamtbezüge

in T €

Gesamtbezüge des Vorstands	2021	2020
Gesamtbezüge des Vorstands	1.903	1.249
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	318	48
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	2.491	2.736
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.352	1.339
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	101	106

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 1.380 T€ und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 352 T€. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

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

Die Bezüge eines im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds, das gleichzeitig Vorstandsmitglied bei der DB AG ist, werden von der DB AG getragen, so dass hierfür die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB entfallen. Die Bezüge eines weiteren im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds wurden für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2021 im Rahmen eines Managementvertrages der Gesellschaft in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten, so dass auch hierfür die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB entfallen. Ab 1. April 2021 wurden die Bezüge dieses Vorstandsmitglieds ebenso wie die Bezüge von vier weiteren Vorstandsmitgliedern direkt durch die DB Cargo AG vergütet, deren Organbezüge in ihrer Gesamtheit in der vorstehenden Tabelle ausgewiesen sind.

#### **(26) Honorar des Abschlussprüfers**

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

#### **(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 31. Januar 2022 ein formelles Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG eingeleitet. Das Verfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen der DB AG. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die EU-Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen.

Die Bundesrepublik Deutschland und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe zurückgewiesen. Die Maßnahmen enthalten danach schon tatbestandlich keine Beihilfen.

#### **(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

Das Ergebnis nach Steuern wird auf Grund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen.

Mainz, den 18. Februar 2022

**DB Cargo AG**  
**Der Vorstand**  
**Dr. Sigrid Nikutta**  
**Thorsten Dieter**  
**Ralf Günter Kloß**  
**Dr. Martina Niemann**  
**Pierre Timmermans**

### Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG

	Vortrag zum 01.01.2021	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €			Stand am 31.12.2021
		Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	257	36	1	0	294
Davon in Entwicklung befindliche Software	26	28	-22	0	32
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34
	291	36	1	0	328
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	20	0	0	0	20
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	132	0	3	0	135
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	5
	157	0	3	0	160
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	24	0	0	0	24
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.152	131	9	-65	5.227
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	58	2	1	-1	60
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	66	4	6	-5	71

## Unternehmensregister

Anschaffungs- und Herstellungskosten  
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2021	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2021
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	115	19	-20	-1	113
	5.572	156	-1	-72	5.655
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	709	27	0	0	736
3. Beteiligungen	33	1	0	0	34
	742	28	0	0	770
Anlagevermögen gesamt	6.605	220	0	-72	6.753

Abschreibungen  
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2021	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2021
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-92	-25	0	0	-117
Davon in Entwicklung befindliche Software	0	0	0	0	0
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-30	-2	0	0	-32
	-122	-27	0	0	-149
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	-2	0	0	0	-2
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-80	-3	0	0	-83
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-1	-1	0	0	-2
	-83	-4	0	0	-87
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-16	-1	0	1	-16
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-3.476	-192	0	20	-3.648
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-44	-2	0	0	-46
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-42	-7	0	5	-44
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
	-3.661	-206	0	26	-3.841
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-47	-22	0	0	-69
3. Beteiligungen	-8	0	0	0	-8
	-55	-22	0	0	-77
Anlagevermögen gesamt	-3.838	-255	0	26	-4.067

Buchwert  
in Mio €

	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	177	165
Davon in Entwicklung befindliche Software	32	26
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	4
	179	169

	Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
Davon		
a) Grundstücke	18	18
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	52	52
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	3	4
	73	74
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	8	8
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.579	1.676
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	14	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	113	115
	1.814	1.911
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	667	662
3. Beteiligungen	26	25
	693	687
Anlagevermögen gesamt	2.686	2.767

### Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	Anhang	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme		-351	-867
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens *		233	275
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		10	9
Cashflow vor Steuern		-108	-583
Abschreibungen auf Finanzanlagen		22	45
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen		2	-14
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		2	2
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		48	-14
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-38	1
Gewinn/ Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		-10	4
Zinsaufwendungen / Zinserträge		34	34
Sonstige Beteiligungserträge		-65	-9
Erträge aus Corona-Hilfen (erhöhte TraFöG)		-248	0
Einzahlungen aus Corona Hilfen (erhöhte TraFöG)		248	0
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		-113	-534
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-42	-44
Einzahlung aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		56	10
Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-176	-154
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-28	-68
Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-2	-2
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Dividenden		9	32
Auszahlungen für Verlustübernahme aus EAV		-56	-6
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-239	-232
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		2	201

	Anhang	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-10	-10
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling	(20)	-490	116
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen **		26	14
Gezahlte Zinsen		-32	-33
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		867	488
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		-11	-10
***			
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		352	766
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	(20)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	0	0
* einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände			
** Vorjahreszahl angepasst - Ertragszuschüsse (143 Mio. €) wurden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet			
*** davon 11 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) aus Schuldbeitritt DB AG			

### Aufstellung des Anteilsbesitzes DB Cargo Aktiengesellschaft Gesamt

(gemäß § 285 Nr. 11 HGB)

Ifd. Gesellschaft Nr.	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW		Jahres überschuss-/ Fehlbetrag in TLW <sup>2</sup>	
			<sup>2</sup>	<sup>2</sup>		
1 DB Cargo Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	590.672	0		3
Verbundene Unternehmen						
Geschäftsfeld DB Sonstige						
Großbritannien						
2 Engineering Support Group Ltd	Doncaster	GBP	-446	193		
3 Railway Approvals Ltd	Doncaster	GBP	272	-36		
Geschäftsfeld DB Cargo						
Belgien						
6 Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.	Brüssel	EUR	1.702	-13		
7 DB Cargo Belgium BV	Antwerpen	EUR	7.848	547		
Bulgarien						
8 DB Cargo Bulgaria EOOD	Sofia	BGN	14.566	1.074		
China						
9 DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd.	Shanghai	CNY	15.904	-96		
Deutschland						
10 DB Cargo BTT GmbH	Mainz	EUR	2.856	0		3
11 DB Cargo Eurasia GmbH	Berlin	EUR	16.985	0		3
12 DB Cargo Logistics GmbH	Kelsterbach	EUR	54.734	0		3
13 DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	50	0		3
14 DB Intermodal Services GmbH	Mainz	EUR	9.697	0		3
15 Deutsche TRANSFESA GmbH						
Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte	Kehl/Rhein	EUR	1.342	-93		
16 KombiTerminal Burghausen GmbH	Mainz	EUR	1.118	224		
17 Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	Schkopau	EUR	5.226	0		3
18 RBH Logistics GmbH	Gladbeck	EUR	2.255	0		3
19 TFG Transfracht GmbH	Mainz	EUR	7.258	0		3
Dänemark						
20 DB Cargo Scandinavia A/S	Taastrup	DKK	242.545	-16.082		
Frankreich						
21 DB Cargo France SAS	Aubervilliers	EUR	25.829	-1.785		
22 Transfesa France SAS	Aubervilliers	EUR	1.568	473		

lfd. Gesellschaft Nr.	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW <sup>2</sup>	Jahres überschuss-/ Fehlbetrag in TLW <sup>2</sup>
Großbritannien				
23 DB Cargo (UK) Holdings Limited	Doncaster	GBP	218.043	25.701
24 DB Cargo (UK) Limited	Doncaster	GBP	58.696	-22.704
25 DB Cargo Components Limited	Doncaster	GBP	325	-33
26 DB Cargo Information Services Limited	Doncaster	GBP	753	351
27 DB Cargo International Limited	Doncaster	GBP	25.905	566
28 DB Cargo Maintenance Limited	Doncaster	GBP	3.600	1.027
29 DB Cargo Services Limited	Doncaster	GBP	196	-9
30 Locomotive 6667 Ltd	Doncaster	GBP	138.472	-5
31 Locomotive Operating Leasing Partnership	Doncaster	GBP	113.673	1.350
32 New Locomotive Finance Ltd	Doncaster	GBP	0	0
33 Rail Express Systems Ltd	Doncaster	GBP	18.755	768
34 Rail Terminal Services Limited	Doncaster	GBP	935	-863
35 Transfesa UK Ltd.	Rainham (Essex)	GBP	573	18
Italien				
36 DB Cargo Italia S.r.l.	Mailand	EUR	31.191	5.891
37 DB Cargo Italia Services S.r.l.	Mailand	EUR	2.850	565
38 DB Cargo Italy S.r.l.	Novate Milanese	EUR	11.275	377
Niederlande				
39 DB Cargo Nederland N.V.	Utrecht	EUR	19.434	1.882
40 Rail Service Center Rotterdam B. V.	Rotterdam	EUR	1.800	375
Polen				
41 DB Cargo Border Agent Sp. z o. o.	Malaszewicze	PLN	5.709	162
42 DB Cargo Polska S.A.	Zabrze	PLN	473.589	-17.766
43 DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.	Kedzierzyn- Kozle	PLN	19.059	7.344
44 DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.	Stettin	PLN	37.983	1.990
45 Doker-Port Sp. z o.o.	Stettin	PLN	1.434	-6
46 Infra Silesia S.A.	Rybnik	PLN	16.629	664
Portugal				
47 Transfesa Portugal Lda.	Lissabon	EUR	373	13
Rumänien				
48 Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.	Bukarest	RON	-7.040	8.870
Russland				
49 OOO DB Cargo Russija	Moskau	RUB	280.066	72.077
Schweiz				
50 DB Cargo Schweiz GmbH	Opfikon	CHF	-1.475	1.445
Slowakei				
51 Container-Terminal Puchov s.r.o.	Puchov	EUR	145	47
Spanien				
52 Compañía Aragonesa de Portacoches S.A.	Saragossa	EUR	6.858	-976
53 Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.	Barcelona	EUR	93.817	-558
54 MDL Distribución y Logística S.A.	Madrid	EUR	1.424	157
55 Pool Ibérico Ferroviario A.I.E.	Madrid	EUR	-995	-75
56 Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT")	Madrid	EUR	5.439	1.270
57 Transervi S.A.	Madrid	EUR	7.805	1.814
58 Transfesa Logistics, S.A.	Madrid	EUR	25.807	-17.641
Tschechien				
59 DB Cargo Czechia s.r.o.	Ostrava	CZK	69.760	30.811

Ifd. Gesellschaft Nr.	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW		Jahres überschuss-/ Fehlbetrag in TLW <sup>2</sup>	
				<sup>2</sup>		
Ungarn						
60 DB Cargo Hungaria Kft.	Győr	HUF	10.721.252		123.929	
Assoziierte Beteiligungen						
Belgien						
61 INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.	Sint-Agatha-Berchem	EUR	-21.778		34	3,6
Deutschland						
62 ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG	Neuss	EUR	6.793		73	3,7
63 CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service	Köln	EUR	1.807		1.372	3,5
64 Container Terminal Dortmund GmbH	Dortmund	EUR	5.291		2.132	3,5
65 DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH	Düsseldorf	EUR	3.693		1.951	3,6
66 Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)	Dörpen	EUR	4.977		262	3,5
67 EP Merseburg Transport und Logistik GmbH	Merseburg	EUR	48		25	3,5
68 Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	Frankfurt am Main	EUR	18.451		172	3,5
69 Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH	München	EUR	13.526		1.240	3,5
70 PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH	Duisburg	EUR	1.911		1.808	3,5
72 Terminal Singen TSG GmbH	Singen	EUR	399		-261	3,5
74 baymodal Bamberg GmbH	Bamberg	EUR	872		89	3,5
Italien						
75 Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l.	Monfalcone	EUR	11		1	3,6
Niederlande						
76 OPTIMODAL NEDERLAND B.V.	Rotterdam	EUR	477		-367	3,6
Polen						
77 SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A.	Gliwice	PLN	53.940		2.593	3,5
Portugal						
78 Stifa S.A. i.L.	Malveira	EUR	-85		0	4,5
Schweiz						
79 Xrail AG	Basel-Stadt	CHF	717		95	3,5
Spanien						
80 Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©	Madrid	EUR	952		952	6
Österreich						
81 Container Terminal Enns GmbH	Enns	EUR	14.354		1.198	3

<sup>1</sup> Angaben entsprechen Vollzeitpersonen (Endbestand; ohne Auszubildende und Dual-Studierende)

<sup>2</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS

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

<sup>4</sup> vorläufige Abschlussdaten

<sup>5</sup> Daten für Geschäftsjahr 2020

<sup>6</sup> Daten für Geschäftsjahr 2019

<sup>7</sup> Daten für Geschäftsjahr 2018

<sup>8</sup> Daten aus Liquidationsbilanz zum 01.07.2018

Ifd. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter	Beteiligungen		über Ifd.
			unmittelbar %	durchgerechnet %	
Nr.		<sup>1</sup>			
1 DB Cargo Aktiengesellschaft	x	18.305		100,00	
Verbundene Unternehmen					
Geschäftsfeld DB Sonstige					
Großbritannien					

lfd. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter	Beteiligungen		über lfd.
			unmittelbar	durchgerechnet	
Nr.		1	%	%	
2 Engineering Support Group Ltd		50	100,00	100,00	23
3 Railway Approvals Ltd		0	100,00	100,00	23
Geschäftsfeld DB Cargo Belgien					
6 Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.		0	51,00	51,00	1
7 DB Cargo Belgium BV		258	100,00	100,00	1
Bulgarien					
8 DB Cargo Bulgaria EOOD		190	100,00	100,00	1
China					
9 DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd.		0	100,00	100,00	11
Deutschland					
10 DB Cargo BTT GmbH	x	149	100,00	100,00	1
11 DB Cargo Eurasia GmbH	x	37	100,00	100,00	1
12 DB Cargo Logistics GmbH	x	328	100,00	100,00	1
13 DB Cargo Vermögensverwaltungs- Aktiengesellschaft	x	0	100,00	100,00	1
14 DB Intermodal Services GmbH	x	344	100,00	100,00	1
15 Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte		17	100,00	70,29	58
16 KombiTerminal Burghausen GmbH		20	51,00	51,00	10
17 Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	x	320	80,00	80,00	1
18 RBH Logistics GmbH	x	274	100,00	100,00	1
19 TFG Transfracht GmbH	x	209	100,00	100,00	1
Dänemark					
20 DB Cargo Scandinavia A/S		282	100,00	100,00	1
Frankreich					
21 DB Cargo France SAS		863	100,00	100,00	1
22 Transfesa France SAS		75	100,00	70,29	58
Großbritannien					
23 DB Cargo (UK) Holdings Limited		0	100,00	100,00	1
24 DB Cargo (UK) Limited		1.874	100,00	100,00	23
25 DB Cargo Components Limited		0	100,00	100,00	23
26 DB Cargo Information Services Limited		22	100,00	100,00	23
27 DB Cargo International Limited		62	100,00	100,00	23
28 DB Cargo Maintenance Limited		118	100,00	100,00	23
29 DB Cargo Services Limited		6	100,00	100,00	23
30 Locomotive 6667 Ltd		0	100,00	100,00	24
31 Locomotive Operating Leasing Partnership		0	5,00 95,00	100,00	23 30
32 New Locomotive Finance Ltd		0	100,00	100,00	23
33 Rail Express Systems Ltd		0	100,00	100,00	23
34 Rail Terminal Services Limited		124	100,00	100,00	23
35 Transfesa UK Ltd.		5	100,00	70,29	58
Italien					
36 DB Cargo Italia S.r.l.		440	60,00	60,00	38
37 DB Cargo Italia Services S.r.l.		20	100,00	100,00	1
38 DB Cargo Italy S.r.l.		0	100,00	100,00	1
Niederlande					
39 DB Cargo Nederland N.V.		661	100,00	100,00	1
40 Rail Service Center Rotterdam B. V.		92	51,00	51,58	39
Polen					
41 DB Cargo Border Agent Sp. z o. o.		31	100,00	100,00	1
42 DB Cargo Polska S.A.		2.199	100,00	100,00	1

lfd. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter		Beteiligungen		über lfd.
		1	unmittelbar %	durchgerechnet %		
Nr.						
43 DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.		104	100,00	100,00		42
44 DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.		170	96,82	96,82		42
45 Doker-Port Sp. z o.o.		4	100,00	96,82		44
46 Infra Silesia S.A.		240	100,00	100,00		42
Portugal						
47 Transfesa Portugal Lda.		4	100,00	70,29		58
Rumänien						
48 Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.		762	100,00	100,00		1
Russland						
49 OOO DB Cargo Russija		14	99,00	99,00		1
Schweiz						
50 DB Cargo Schweiz GmbH		98	100,00	100,00		1
Slowakei						
51 Container-Terminal Puchov s.r.o.		1	100,00	100,00		1
Spanien						
52 Compañía Aragonesa de Portacoches S.A.		82	80,00	56,23		58
53 Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.		0	100,00	100,00		1
54 MDL Distribución y Logistica S.A.		54	100,00	70,29		58
55 Pool Ibérico Ferroviario A.I.E.		0	88,96	46,11		56
			11,04			58
56 Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT")		124	61,33	43,11		58
57 Transervi S.A.		158	100,00	70,29		58
58 Transfesa Logistics, S.A.		641	70,29	70,29		53
Tschechien						
59 DB Cargo Czechia s.r.o.		56	100,00	100,00		1
Ungarn						
60 DB Cargo Hungaria Kft.		219	100,00	100,00		1
Assoziierte Beteiligungen						
Belgien						
61 INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.			16,88	36,77		1
			9,36			27
			9,36			39
			1,17			20
Deutschland						
62 ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG			50,00	50,00		12
63 CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See- Land-Service			22,50	22,50		14
64 Container Terminal Dortmund GmbH			30,88	30,88		14
65 DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH			49,00	62,02		63
			51,00			14
66 Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)			35,00	35,00		14
67 EP Merseburg Transport und Logistik GmbH			49,00	39,20		17
68 Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft			51,31	51,53		1
			0,22			10
69 Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH			30,00	41,65		1
			20,00			68
70 PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH			50,00	75,76		1
			50,00			68
72 Terminal Singen TSG GmbH			50,00	51,78		14
74 baymodal Bamberg GmbH			25,10	25,10		19

Ifd. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter		Beteiligungen		über Ifd.
		1	unmittelbar %	durchgerechnet %		
Italien						
75 Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l.			49,00	49,00		1
Niederlande						
76 OPTIMODAL NEDERLAND B.V.			24,34	62,94		39
Polen						
77 SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A.			20,55	20,55		42
Portugal						
78 Stifa S.A. i.L.			45,00	35,15		58
			5,00			47
Schweiz						
79 Xrail AG			36,80	36,80		1
Spanien						
80 Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©			75,06	52,76		58
Österreich						
81 Container Terminal Enns GmbH			49,00	49,00		1

<sup>1</sup> Angaben entsprechen Vollzeitpersonen (Endbestand; ohne Auszubildende und Dual-Studierende)

### Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche

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

### Bilanz des Tätigkeitsbereichs "Erbringen von Verkehrsleistungen"

zum 31. Dezember 2021

#### Aktiva

	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände				
Sachanlagen				
1. Selbstgeschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	177		165	
davon in Entwicklung	32		26	
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2		4	
	179		169	
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	19		18	
davon				
a) Grundstücke	(5)		(5)	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(14)		(12)	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(0)		(1)	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2		1	
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	1.579		1.676	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	1		0	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19		16	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82		92	
	1.702		1.803	
Finanzanlagen	693		687	
	2.574	76,1	2.659	67,8
B. Umlaufvermögen				
Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0		0	
2. Unfertige Leistungen	9		5	
	9	0,2	5	0,0

	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	197		160	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	566		1.044	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8		13	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	27		42	
	798	23,7	1.259	32,2
Guthaben bei Kreditinstituten	0	0,0	0	0,0
	807	23,8	1.264	32,2
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	3	0,1	1	0,0
	3.384	100,0	3.924	100,0

**Passiva**

	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital				
Zugeordnetes Eigenkapital	482		482	
Ausgleichsposten	155		174	
	637	18,8	656	16,7
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14		13	
2. Steuerrückstellungen	3		6	
3. Sonstige Rückstellungen	260		255	
	277	8,2	274	7,0
C. Verbindlichkeiten				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2		14	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	94		84	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.343		2.868	
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3		2	
5. Sonstige Verbindlichkeiten	28		26	
	2.470	73,0	2.994	76,3
	3.384	100,0	3.924	100,0

**Gewinn- und Verlustrechnung****des Tätigkeitsbereichs "Erbringen von Verkehrsleistungen"****vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021**

	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Umsatzerlöse	3.270	3.112
Bestandsveränderungen	4	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen	7	10
Gesamtleistung	3.281	3.121
Sonstige betriebliche Erträge	536	209
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-232	-213
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.687	-1.666
Instandhaltungsaufwand	-573	-571
	-2.492	-2.450
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-862	-832
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-204	-199
	-1.066	-1.031
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-226	-268
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-455	-394

	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Beteiligungsergebnis	-422	-813
Zinsergebnis	43	-91
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-34	-32
Ergebnis nach Steuern	0	0
Erträge aus Verlustübernahme	-413	-936
Jahresergebnis	413	936
	-	-

### Bilanz des Tätigkeitsbereichs "Betrieb von Serviceeinrichtungen"

zum 31. Dezember 2021

#### Aktiva

	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen				
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	54		56	
davon				
a) Grundstücke	(13)		(13)	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(38)		(40)	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(3)		(3)	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	6		7	
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	0		0	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	13		14	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8		8	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	31		23	
	112	40,7	108	39,4
B. Umlaufvermögen				
Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	117		114	
2. Unfertige Leistungen	3		12	
	120	43,5	126	45,8
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5		4	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	39		37	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	0		0	
	44	15,9	41	14,8
	276	100,0	275	100,0
Passiva				
	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital				
Zugeordnetes Eigenkapital	58		58	
Ausgleichsposten	-29		-48	
	29	10,5	10	3,6
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1		1	
2. Steuerrückstellungen	0		1	
3. Sonstige Rückstellungen	12		11	
	13	4,7	13	4,7
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11		9	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	221		241	

	31.12.2021		31.12.2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2		2	
	234	84,8	252	91,7
	276	100,0	275	100,0

## Gewinn- und Verlustrechnung

### des Tätigkeitsbereichs "Betrieb von Serviceeinrichtungen"

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Umsatzerlöse	512	489
Bestandsveränderungen	-9	3
Gesamtleistung	503	492
Sonstige betriebliche Erträge	14	11
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-218	-212
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-24	-21
Instandhaltungsaufwand	-17	-16
	-259	-249
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-120	-116
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-32	-31
	-152	-147
Abschreibungen auf Sachanlagen	-7	-7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-35	-29
	64	71
Zinsergebnis	-2	-2
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	62	69
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-62	-69
Jahresergebnis	-	-

### Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche

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

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

#### Definition der Bereiche

Die DB Cargo AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringen von Verkehrsleistungen
- Betrieb von Serviceeinrichtungen

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

#### Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

#### Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

**Anlagevermögen**

Die Zuordnung der Immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen erfolgt entsprechend ihrer Nutzung direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel in dieser Anlage). Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 22 Mio. € betreffen ausschließlich den Bereich Verkehrsleistungen.

**Vorräte**

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

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

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

Im Bereich Serviceeinrichtungen werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (35 Mio. €; im Vorjahr: 34 Mio. €).

Im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Verkehrsleistungen für den Bereich Serviceeinrichtungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes (1 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene höhere Forderung aus dem Verlustausgleichsanspruch gegenüber der DB AG (62 Mio. €; im Vorjahr: 69 Mio. €) erhöht.

**Eigenkapital**

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

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

**Rückstellungen**

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

**Verbindlichkeiten**

Die zum 31. Dezember 2021 bestehenden Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr und über einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Serviceeinrichtungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (35 Mio. €, im Vorjahr: 34 Mio. €).

Im Bereich Serviceeinrichtungen werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Verkehrsleistungen vom Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands (1 Mio. €, im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene Gewinnabführungsverpflichtung (62 Mio. €; im Vorjahr: 69 Mio. €) erhöht.

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

in Mio. €	Bereich Verkehr				2020
	2021	davon mit Restlaufzeit			
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2	2	0	-	14
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	94	93	1	-	84
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.343	235	2.108	(1.561)	2.868
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	28	28	-	-	26
davon aus Steuern	(9)				(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)				(-)
Insgesamt	2.470	361	2.109	(1.561)	2.994
davon zinspflichtig	(2.149)	(41)	(2.108)	(1.561)	(2.633)
in Mio. €	Bereich Serviceeinrichtungen				2020
	2021	davon mit Restlaufzeit			
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11	11	-	-	9
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	221	80	141	(104)	241
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0

in Mio. €	Bereich Serviceeinrichtungen				2020
	2021	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2	-	-	2
davon aus Steuern	(0)				(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)				(0)
Insgesamt	234	93	141	(104)	252
davon zinspflichtig	(143)	(2)	(141)	(104)	(158)

**Haftungsverhältnisse**

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 312 Mio. € (im Vorjahr: 280 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen in Höhe von 279 Mio. € (im Vorjahr: 251 Mio. €) und den Bereich Serviceeinrichtungen in Höhe von 33 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €).

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

Die Umsatzerlöse des Bereichs Erbringen von Verkehrsleistungen resultieren ausschließlich aus Güterbeförderungen und damit im Zusammenhang stehenden Leistungen. Hierin sind 9 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) Leistungen für den Bereich Serviceeinrichtungen enthalten.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Serviceeinrichtungen setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (87 Mio. €; im Vorjahr: 79 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen (425 Mio. €; im Vorjahr: 410 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

**Materialaufwand**

Die vom Bereich Serviceeinrichtungen bezogenen Instandhaltungsleistungen (425 Mio. €; im Vorjahr: 410 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Erbringen von Verkehrsleistungen als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Die vom Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen bezogenen Rangier- und Frachtleistungen (9 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Serviceeinrichtungen als Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Serviceeinrichtungen werden Aufwendungen (182 Mio. €; im Vorjahr: 176 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Cargo AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Serviceeinrichtungen um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

**Personalaufwand**

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 36 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Serviceeinrichtungen enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

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

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

**Beteiligungsergebnis**

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	65	9
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	-55
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-22	-45
Insgesamt	43	-91

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 22 Mio. EUR (im Vorjahr: 45 Mio. EUR), die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden.

**Zinsergebnis**

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

in Mio. €	Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen		Bereich Serviceeinrichtungen	
	2021	2020	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)	(0)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)	(-)	(-)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-34	-32	-2	-2
davon an verbundene Unternehmen	(-30)	(-31)	(-2)	(-2)

in Mio. €	Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen		Bereich Serviceeinrichtungen	
	2021	2020	2021	2020
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	(-4)	0	0	0
davon Erträge aus der Deckungsvermögen	(-2)	(2)	(0)	(0)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2)	(-2)	(-0)	(-0)
Insgesamt	-34	-32	-2	-2

**Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

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

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

	Vortrag zum 01.01.2021	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €			Stand am 31.12.2021
		Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	257	36	1	0	294
Davon in Entwicklung befindliche Software	26	28	-22	0	32
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	291	36	1	0	328
<b>Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	6	0	0	0	6
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	32	0	2	1	35
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	0	0	0	0	0
	38	0	2	1	41
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	0	0	0	3
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.151	131	9	-65	5.226
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	6	1	1	-1	7
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39	2	6	-4	43
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	92	10	-19	-1	82
	5.329	144	-1	-70	5.402
<b>Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	709	27	0	0	736
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	33	1	0	0	34
	742	28	0	0	770
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>6.362</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>-70</b>	<b>6.500</b>
			Abschreibungen in Mio €		

## Unternehmensregister

	Vortrag zum 01.01.2021	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen in Mio € Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2021
	Vortrag zum 01.01.2021	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2021
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-92	-25	0	0	-117
Davon in Entwicklung befindliche Software	0	0	0	0	0
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-30	-2	0	0	-32
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	-122	-27	0	0	-149
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	-1	0	0	0	-1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-20	0	0	-1	-21
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1	-1	0	0	0
	-20	-1	0	-1	-22
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-2	0	0	1	-1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-3.475	-192	0	20	-3.647
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-6	0	0	0	-6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-23	-6	0	5	-24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
	-3.526	-199	0	25	-3.700
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-47	-22	0	0	-69
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	-8	0	0	0	-8
	-55	-22	0	0	-77
Anlagevermögen gesamt	-3.703	-248	0	25	-3.926

Buchwert  
in Mio €

	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	177	165
Davon in Entwicklung befindliche Software	32	26
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	4
3. Geleistete Anzahlungen	0	0
	179	169
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
Davon		
a) Grundstücke	5	5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	14	12
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	0	1

	Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
	19	18
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.579	1.676
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19	16
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82	92
	1.702	1.803
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	667	662
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0
3. Beteiligungen	26	25
	693	687
Anlagevermögen gesamt	2.574	2.659

### Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG

#### Bereich Betrieb von Serviceeinrichtungen

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €				Stand am 31.12.2021
	Vortrag zum 01.01.2021	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	14	0	0	0	14
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	100	0	1	-1	100
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	5
	119	0	1	-1	119
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	0	0	0	21
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	52	1	0	0	53
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27	2	0	-1	28
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	23	9	-1	0	31
Anlagevermögen gesamt	243	12	0	-2	253

	Abschreibungen in Mio €				Stand am 31.12.2021
	Vortrag zum 01.01.2021	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke	-1	0	0	0	-1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-60	-3	0	1	-62
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-2	0	0	0	-2

	Vortrag zum 01.01.2021	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen in Mio €		Stand am 31.12.2021
			Umbuchungen	Abgänge	
	-63	-3	0	1	-65
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-14	-1	0	0	-15
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-1	0	0	0	-1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-38	-2	0	0	-40
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-19	-1	0	0	-20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
Anlagevermögen gesamt	-135	-7	0	1	-141
				Buchwert in Mio €	
				Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke				13	13
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten				38	40
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges				3	3
				54	56
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen				6	7
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr				0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören				13	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung				8	8
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau				31	23
Anlagevermögen gesamt				112	108

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz  
Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Cargo Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und

vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts. 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 zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die

- ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung

- des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit

- der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche

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

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

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

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

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

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2022

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

## Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2021

### der DB Cargo AG

#### Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sechs ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Des Weiteren beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich intensiv mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2022 sowie der Zielerreichung für 2020 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

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

#### Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2021 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er ließ sich ausführlich über die wirtschaftliche, betriebliche und personelle Lage der DB Cargo AG unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem Arbeitsplan und den Zielbildern zur Stabilisierung des Gesamtgeschäfts und Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und intensiv mit der neuen Strategie "Starke Cargo". Schwerpunkte waren zudem die Befassung mit den Auswirkungen der Corona-Virus-Pandemie und die durch externe Ereignisse und hohes Bauvolumen negativ beeinflusste qualitative Lage.

In seiner ordentlichen Sitzung am 11. März 2021 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 befasst. Er wurde über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, Obere und Leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2021 unterrichtet und behandelte personelle Angelegenheiten des Vorstands.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 15. April 2021 erörterte der Aufsichtsrat ausführlich das Thema Erfolgsbeteiligung 2020 für die Vorstände der DB Cargo AG und beschloss die Höhe des Auszahlungsgrades.

In seiner Sitzung am 10. Juni 2021 wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Cargo AG, über die Auswirkungen der Corona-Pandemie informiert und nahm die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

Schwerpunkt der Sitzung am 2. September 2021 war erneut die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Cargo AG. Der Aufsichtsrat nahm zudem die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

In seiner ordentlichen Sitzung am 2. Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2022, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2022 - 2026 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Cargo AG zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat beschloss die Beauftragung des Jahresabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2021. Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

#### Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2021 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 18. März 2022 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2021 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Deutsche Bahn AG ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

#### Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich in 2021 folgende personelle Veränderungen ergeben:

Herr Christoph Dreier schied mit Ablauf des 15. August 2021 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. September 2021 Frau Barbara Friedrich nach.

Zum 30. November 2021 schieden die Herren Guntram Grasy und Knut Utermann aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten zum 19. Januar 2022 die Herren Martin Braun und Johannes Kuipers.

Auf Seiten des Vorstands haben sich in 2021 folgende Änderungen ergeben:

Frau Dr. Ursula Biernert schied mit Wirkung zum 31.12.2021 aus dem Vorstand aus. Eine Nachbesetzung ist bisher nicht erfolgt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreterinnen und -vertretern der DB Cargo AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2021 geleisteten Einsatz.

**Berlin, 18. März 2022**

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

Der Jahresabschluss zum 31.12.2021 wurde am 18.3.2022 festgestellt.

[◀ Vorheriger Eintrag](#)

[Zurück zum Suchergebnis](#)



[Nächster Eintrag >](#)

[Impressum](#) [Datenschutzerklärung](#) [Rechtliches / Nutzungsbedingungen](#) [Sicherheitshinweise](#) [Sitemap](#)



## Cookie-Einstellungen

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

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

Nur technisch notwendige Cookies akzeptieren

Allen zustimmen

Cookie-ID:

[Impressum](#)