

Die zentrale Plattform für die Zugänglichmachung von Unternehmensdaten



Menü

(0) Shopping cart, Lock icon

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 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 und Tätigkeitsabschluss

LAGEBERICHT

- Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft
- Rahmenbedingungen
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Nicht-finanzielle Kennzahlen
- Nachhaltigkeit
- Strategie
- Weitere Informationen
- Nachtragsbericht
- Chancen- und Risikobericht
- Prognosebericht

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

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 gehörte per 31. Dezember 2019 eine Frau 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 zehn Mitglieder

Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2019 sechs Frauen an.

* Zielwert 2020 aus Planungsrunde 2017

Frauenanteil in %	31.12.2018 Ist	31.12.2019 Ist	31.12.2020 Ziel *
Vorstand	25%	20%	20%
Aufsichtsrat	30%	30%	30%
Erste Führungsebene	14,8%	17,4%	19,3%
Zweite Führungsebene	21,3%	20,6%	22,4%

Die DB Cargo AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo, das vormals zusammen mit DB Schenker im Vorstandsressort Finanzen, Güterverkehr & Logistik geführt wurde, ist ab dem 1. Januar 2020 dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (ab dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

Die DB Cargo AG fungiert im Geschäftsfeld DB Cargo als Muttergesellschaft für sieben inländische und 19 ausländische Schienengüterverkehrsgesellschaften. Im Berichtsjahr erwarb die DB Cargo AG 98% der Anteile an der ECR France von der DB France Holding SAS, weiterhin erfolgte eine Verschmelzung der DB Cargo Danmark Services A/S auf die DB Cargo Scandinavia A/S.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Cargo AG erneut schwach. Das Ergebnis nach Steuern ist im Vergleich zum Vorjahr um 147 Mio. € auf -488 Mio. € gesunken. Die diesjährige Ergebnissituation ist unter anderem durch die konjunkturelle Abschwächung im zweiten Halbjahr - vor allem in den Branchen Stahl und Automotive - und die damit verbundene schwache Transport- und Umsatzentwicklung begründet. Weiterhin sind durch die Reduzierung von Sonderzügen - zur Stabilisierung der Produktionssysteme - Mengenrückgänge eingetreten. Darüber hinaus ergaben sich Kostensteigerungen aus der Tarifrunde 2018/2019. Zudem führte eine schwierige personelle Ressourcenlage - vor allem im ersten Halbjahr - sowie eine geringe Produktivität durch eine schlechte Auslastung zu einem rückläufigen Ergebnis.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld

Trotz einer insgesamt stabilen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ging die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland im Berichtsjahr zurück. Dies wurde vor allem durch die rückläufige Entwicklung in deutschen Schlüsselindustrien mit hohen, schienenaffinen Transportbedarfen wie Stahl, Chemie und Automotive getrieben.

Weiter steigende Löhne und Gehälter bei nachlassender Inflation sorgten auch 2019 für eine solide Konsumnachfrage in Deutschland. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts war deutlich schwächer als im Vorjahr; die Industrieproduktion (ohne Bausektor) ging spürbar zurück. Mit einem hohen Anteil der Industrieproduktion an der Gesamtwertschöpfung ist Deutschland von der rückläufigen globalen Nachfrage, unter anderem infolge zunehmender Handelsstreitigkeiten und anderer politischer Konflikte, besonders betroffen. In der Folge wuchsen die Exporte erneut schwächer als im Vorjahr. Spürbar waren zudem erneut insbesondere die Probleme in der Automobilbranche, aber auch in der Stahl- und Chemiebranche. Die Baubranche entwickelte sich demgegenüber weiterhin mit sehr hoher Dynamik.

Die sinkende globale Nachfrage nach Handelsgütern, unter anderem infolge zunehmender Handelsstreitigkeiten und anderer politischer Konflikte, dämpfte auch 2019 das Wachstum im Euro-Raum. Zu den belastenden Faktoren gehörten in Europa die auch nach dem beschlossenen Brexit ungeklärte künftige Ausgestaltung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union (EU) und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich) sowie die rückläufigen oder stagnierenden Entwicklungen der Industrieproduktion wichtiger Länder wie Deutschland, Frankreich oder dem Vereinigten Königreich.

Deutlich schwächer als im Vorjahr entwickelten sich unter anderem Italien und die Türkei, deren Bruttoinlandsprodukt 2019 kaum zulegen konnte. Wie im Vorjahr wiesen osteuropäische Länder wie Polen und Tschechien hohe, im Vergleich zum Vorjahr aber reduzierte, Wachstumsraten auf. Bei einer stabilen Beschäftigungslage und steigenden Löhnen und Gehältern entwickelte sich die Binnennachfrage im Euro-Raum insgesamt solide. Wesentliche Stützen waren ein weiterhin robuster privater Konsum sowie der Bausektor. Das Wachstum der Gesamtinvestitionen war weniger dynamisch.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Deutscher Güterverkehrsmarkt

2019 wurde im deutschen Güterverkehrsmarkt nur ein sehr moderater Leistungszuwachs erzielt. Dabei schwächte sich die Entwicklung im Jahresverlauf durch die gesunkene Nachfrage infolge der Industrierezession erneut ab. In diesem Umfeld entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlich.

In der Binnenschifffahrt wurden die schwachen Konjunkturimpulse durch den Wegfall negativer Effekte infolge des extremen Niedrigwassers im Vorjahr deutlich überkompensiert. Der Lkw-Verkehr wuchs 2019 nur noch schwach. Der SGV konnte vor allem wegen der rückläufigen Entwicklung in der für Güterbahnen bedeutenden Industrien das Vorjahresniveau nicht erreichen. Der Nachfragerückgang aus diesen Schlüsselindustrien betraf insbesondere den SGV des DB-Konzerns.

Die DB-konzernexternen Bahnen verzeichneten insgesamt eine schwache Entwicklung. Die Verkehrsleistung ging nach DB-internen Berechnungen erstmals seit zehn Jahren leicht zurück. Belastend wirkten unter anderem schwache Konjunkturimpulse und Rückverlagerungen von Leistungen zur Binnenschifffahrt, die im Vorjahr infolge des extremen Niedrigwassers übernommen wurden. Stützend wirkten unter anderem intramodale Verkehrsverlagerungen sowie Markteintritte ehemaliger Kooperationspartner auf deutschen Streckenabschnitten.

Der Marktanteil des SGV sank infolge des insgesamt deutlichen Leistungsrückgangs erneut.

Der Straßengüterverkehr ist 2019 zwar noch weiter gewachsen, der Leistungsanstieg hat sich gegenüber dem Vorjahr allerdings sehr deutlich abgeschwächt. Gestützt wurde die Entwicklung von einer weiter gestiegenen Nachfrage aus der Baubranche und der robusten

Entwicklung im Konsumgüterbereich. Positive Impulse resultierten zudem aus dem Wachstum des Warenhandels, das sich im Vorjahresvergleich allerdings abschwächte. Treiber war hier vor allem die Wareneinfuhr, bei der die im Ausland zugelassenen Lkw dominieren. Gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr hat sich dabei die deutlich überdurchschnittliche Entwicklung der im Ausland zugelassenen Lkw insbesondere aus dem mittel- und osteuropäischen Raum und hier vor allem Polen, fortgesetzt. Gekennzeichnet war der deutsche Straßengüterverkehrsmarkt durch eine anhaltend hohe Wettbewerbsintensität, eine knappe Ressourcenverfügbarkeit sowie deutlich gestiegene Kosten. Neben der erstmalig ganzjährigen Wirksamkeit der Ausweitung der Lkw-Maut zum 1. Juli 2018 sowie der spürbaren Erhöhung der Mautsätze vom 1. Januar 2019 wirkten hier weiter steigende Personalkosten. Insgesamt niedrigere Kraftstoffpreise wirkten gegenläufig. Der Anteil des Lkw am gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt stieg leicht an. Die Binnenschifffahrt entwickelte sich 2019 nach dem niedrigwasserbedingten Leistungseinbruch im Vorjahr deutlich positiv. Der Leistungsanstieg war aufgrund der schwachen Konjunkturimpulse niedriger als erwartet. Der Marktanteil konnte sich nach dem starken Rückgang im Vorjahr zwar wieder erholen, blieb aber weiterhin deutlich unter dem Niveau von 2017.

Europäischer Schienengüterverkehr

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) ging 2019 zurück. Belastend wirkten insbesondere die anhaltend rückläufige Nachfrage im Kohlebereich sowie die schwache Entwicklung in weiteren Schlüsselindustrien mit hohen schienenaffinen Transportbedarfen. Impulse aus dem europäischen Außenhandel zeigten sich insbesondere bei den Verkehren über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und den Chinaverkehren und wirkten damit teilweise kompensierend. Der kombinierte Verkehr leistete dabei erneut einen überdurchschnittlichen Wachstumsbeitrag.

Von den großen Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa konnte vor allem die französische Fret SNCF ihre Verkehrsleistung steigern. Hier wirkte im Wesentlichen der Wegfall der massiven Streikeffekte aus dem Vorjahr; allerdings wirkten erneute Streiks in Frankreich am Ende des Berichtsjahres wiederum belastend. Im europäischen Netzwerk von DB Cargo ging die Verkehrsleistung zurück. Treiber waren die schwachen Entwicklungen in den Regionen East und Central. In der Region West entwickelte sich die Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau.

Politische Unsicherheiten führen zu Schwankungen der Energiepreise

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher zumindest kurzfristig nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

Die Organisation Erdöl exportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) übertraf im Berichtsjahr ihre beschlossene Förderkürzung deutlich und verkündete am Jahresende eine hohe zusätzliche Reduzierung der Förderquote. Der Produktionsrückgang wurde durch den Einbruch der Ölproduktion in Venezuela und im Iran sowie vor allem durch die freiwilligen Kürzungen in Saudi-Arabien getrieben. Trotz Transportengpässen kletterte die Förderung in den USA auf ein Rekordhoch. Spannungen im Nahen Osten sowie Vorfälle in der Straße von Hormus wirkten erhöhend auf die Preise am Ölmarkt. Belastend wirken zudem der anhaltende Handelsstreit zwischen den USA und China sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Brexits und die damit verbundenen eingetrübten Konjunkturaussichten. Nach der Ausweitung der OPEC-Kürzungen und einem ersten Teilabkommen in den Handelsgesprächen zwischen den USA und China kletterte der Preis für Brent zum Jahresende auf über 66 USD je Barrel. Während Industrieländer politisch bedingte Anstrengungen zur Energieeinsparung unternehmen, wird der Zuwachs der Energienachfrage durch asiatische Länder getrieben. Zunehmende protektionistische Tendenzen beeinträchtigen jedoch das Wachstumspotenzial.

Der deutsche Stromspotmarkt zeigt sich immer stärker wetterabhängig. Zu Beginn des Berichtsjahres sorgten Dauerfrost und wenig Wind für Preisspitzen am Spotmarkt, während im Sommer wind- und sonnenreiche Phasen negative Stundenpreise zur Folge hatten. Am Stromterminmarkt kompensierten schwächere Primärenergiemärkte den Preisanstieg der Emissionsrechte. Das Inkrafttreten der Marktstabilitätsreserve und die Diskussion über mögliche Steuerungsmechanismen für den CO₂-Ausstoß ließen den CO₂-Preis im Sommer auf ein 13-Jahreshoch klettern. Sorgen um eine sich eintrübende Konjunktur sowie Unsicherheiten über den Verbleib Großbritanniens im europäischen Emissionshandelssystem und über eine Verknappung der Emissionsrechte im Rahmen des durch das Klimakabinett der Bundesregierung vorgestellten Klimaschutzprogramms 2030 führten zu einem Preisrückgang. Der Ausbau an erneuerbaren Energien in Europa und die niedrigen Gaspreise verdrängen die Kohleverstromung. Eine besondere Situation ergibt sich in Deutschland aus dem gleichzeitigen Ausstieg aus der Stromgewinnung durch Kernkraft (bis 2022) und Kohle (bis 2038).

Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB Cargo AG

Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,2% auf 59,7 Mrd. tkm (im Vorjahr: 63,0 Mrd. tkm) gesunken. Die Menge der beförderten Güter ist mit 168,9 Mio. t um 7,1% (im Vorjahr: 181,8 Mio. t) zurückgegangen. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat mit 101,7 Mio. Trkm um 7,0% (im Vorjahr: 109,3 Mio. Trkm) abgenommen.

Prognose-Ist-Vergleich

Die erwartete positive Leistungsentwicklung ist im Wesentlichen durch die deutlich schwächere konjunkturbedingte Transportentwicklung im zweiten Halbjahr nicht eingetreten. Weitere Gründe wurden bereits in dem Abschnitt "Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft" angeführt.

Politisches Umfeld

Klimaschutzprogramm 2030 stärkt den Schienenverkehr in Deutschland

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen ("Klimapaket") soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55% weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer CO₂-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen. Besondere Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonenverkehrs (SPV), unter anderem durch die geplante Anhebung der Mittel gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und der Regionalisierungsmittel. Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs. Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des SGV sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz hat die angekündigte Kapitalerhöhung der DBAG, mit der zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie der Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den Schienenpersonenfernverkehr in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

Zukunftsbündnis Schiene führt Arbeit fort

Das im Vorjahr von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer initiierte Zukunftsbündnis Schiene soll unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann daran arbeiten, Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik angehen. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen;

Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen; Fachkräftebedarf Schiene. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, am 15. Oktober 2019 wurden im Lenkungskreis Maßnahmen für ein Sofortprogramm beschlossen. Ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) soll voraussichtlich im Sommer vorliegen.

Masterplan Schienengüterverkehr wird weiter umgesetzt

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat im Berichtsjahr zwei Mal mit Spitzenvertretern aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und aus der Branche getagt. Die Sofortmaßnahme Trassenpreisförderung konnte ab 1. Juli 2018 mit einer Laufzeit von fünf Jahren umgesetzt werden. Für die Förderung standen 2019 Mittel in Höhe von 350 Mio. € zur Verfügung. Zu den Sofortmaßnahmen zählt auch das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem die Innovationskraft des Sektors gestärkt werden soll. Im Bundeshaushalt sind für 2020 30 Mio. € eingeplant. Die Notifizierung der Förderrichtlinie durch die EU-Kommission steht noch aus, die Veröffentlichung der Förderrichtlinie wird aktuell für Frühjahr 2020 erwartet. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € vorgesehen. Hierfür wird derzeit eine Förderrichtlinie erarbeitet.

Nationales Schienenlärmschutzgesetz tritt Ende 2020 in Kraft

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13. Dezember 2020, zum Fahrplanwechsel 2020/2021, den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. DB Cargo beschafft neue Güterwagen grundsätzlich mit Verbundstoffbremssohlen (sogenannte Flüsterbremsen) und rüstet die Bestandsflotte entsprechend um. Ende des Jahres 2019 waren 57.650 leise Güterwagen von DB Cargo AG im Einsatz. Bis Ende 2020 werden alle rund 61.000 aktiven Güterwagen von DB Cargo AG in Deutschland leiser unterwegs sein. Daneben verkehrt eine große Zahl weiterer Güterwagen von in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhaltern auf dem deutschen Netz, die ebenfalls an die gesetzliche Vorgabe gebunden sind.

EU schränkt Nutzung von lauten Güterwagen ab 2024 ein

Im Berichtsjahr wurde die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge - Lärm" (TSI Noise) durch die EU-Kommission verabschiedet. Die TSI Noise sieht ab Ende 2024 ein Betriebsverbot für laute Güterwagen auf stark befahrenen Strecken (sogenannte Quieter Routes beziehungsweise leisere Strecken) in der ganzen EU vor. Quieter Routes sind alle Strecken, auf denen nachts im Durchschnitt mehr als zwölf Güterzüge auf einem Streckenabschnitt von mehr als 20 km verkehren. Auf diesen dürfen laute Güterwagen, das heißt Güterwagen, die nicht den Vorgaben der TSI Noise für Neufahrzeuge genügen, ganztags nicht zum Einsatz kommen. Die DB Cargo AG ist durch die laufende Umrüstung ihrer Güterwagen auf Flüsterbremsen hierauf bereits eingestellt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzentwicklung

Der Umsatz hat sich im Berichtsjahr um 0,7% auf 3.360 Mio. € (im Vorjahr: 3.384 Mio. €) verringert.

Der Außenumsatz lag mit 2.292 Mio. € um 70 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.362 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns beliefen sich auf 1.068 Mio. € (im Vorjahr: 1.022 Mio. €).

Der Anteil der konzerninternen Umsatzerlöse hat sich leicht auf 31,8% (im Vorjahr 30,2%) erhöht.

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung hat sich mit 3.377 Mio. € um 22 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (3.399 Mio. €) verringert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die geringeren Umsatzerlöse (-24 Mio. €) gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Die Bestandsveränderungen liegen mit 1 Mio. € um 1 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Die aktivierten Eigenleistungen (16 Mio. €) liegen im Wesentlichen aufgrund des Einbaus von GPS-Geräten für Güterwagen um 3 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge um 54 Mio. € auf 225 Mio. € im Berichtsjahr (Vorjahr: 171 Mio. €) ist wesentlich auf die Trassenpreisförderung aus öffentlicher Hand zurückzuführen. Diesen Zuwendungen stehen gegenläufige Effekte aus der Weitergabe an Kunden in den Umsatzerlösen gegenüber.

Der Materialaufwand lag mit 2.276 Mio. € um 64 Mio. € über dem Vorjahreswert (2.212 Mio. €). Bei leistungsbedingt niedrigeren Trassen- und Energieaufwendungen haben sich die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen (im Wesentlichen eingekaufte Transportleistungen) erhöht.

Der Personalaufwand überschritt mit 1.165 Mio. € den Vorjahreswert (1.102 Mio. €) um 63 Mio. €. Neben dem höheren Durchschnittsbestand von 17.793 Mitarbeitern (+547 Mitarbeiter gegenüber Vorjahr; im Wesentlichen begründet durch die Nachführungsoffensive) hat auch die Tarifierhöhung zu höheren Personalkosten beigetragen.

Die Abschreibungen lagen mit 234 Mio. € um 8 Mio. € unter dem Vorjahreswert (242 Mio. €). Dies begründet sich durch den Wegfall von außerplanmäßigen Sonderabschreibungen aus dem Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen übertrafen mit 407 Mio. € den Vorjahreswert (356 Mio. €) um 51 Mio. €. Dabei hat die Geschäftsfeld interne Fixkostenerstattung im Zusammenhang mit der Auslastung des Einzelwagensegments (46 Mio. €) wesentlich zur Erhöhung der Aufwendungen beigetragen. Weiter lagen Aufwendungen für Schadenersatz (3 Mio. €) und übrige Aufwendungen (4 Mio. €) über dem Vorjahr.

Das Zinsergebnis liegt aufgrund der höheren Netto-Finanzschulden bei -36 Mio. € (im Vorjahr: -31 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis reduzierte sich von 32 Mio. € auf 28 Mio. €.

Das aus dieser Entwicklung resultierende negative Ergebnis nach Steuern (-488 Mio. €) wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 prognostizierte Entwicklung von Umsatz und Ergebnis wurde verfehlt. Gründe dazu wurden im Abschnitt "Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft" erläutert.

Finanzlage

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

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfrist-Rating-Einstufung der DB AG von "AA-" auf "AA" angehoben. Der Ausblick und die Kurzfrist-Rating-Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Der Ausblick wurde allerdings infolge der schwachen Entwicklung wesentlicher Kennzahlen von "stabil" auf "negativ" angepasst. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Cargo AG per 31. Dezember 2019 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 550 Mio. €. Diese wurden mit 407 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Cargo AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum insbesondere aufgrund des höheren Verlustes vor Ergebnisabführung und gesteigener Ertragszuschüsse aus der Trassenförderung um 291 Mio. € auf -496 Mio. €. Insbesondere aufgrund von geringeren Investitionen in Sachanlagen und des Abbaus des Cashpoolguthabens reduzierte sich der negative Cashflow aus Investitionstätigkeit (Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit) deutlich um 121 Mio. € auf -532 Mio. € (im Vorjahr: -653 Mio. €). Die Mittelabflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit und der Investitionstätigkeit wurden im Wesentlichen durch die Aufnahme von kurzfristigen Verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung (Cashpooling) in Höhe von 407 Mio. €, die Einzahlung aus der Übernahme des Vorjahresverlustes (341 Mio. €) sowie durch zwei neue langfristige Darlehen (251 Mio. €) durch den Gesellschafter DB AG finanziert.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 281 Mio. € (im Vorjahr: 458 Mio. €). Davon wurden 117 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 384 Mio. €) und 135 Mio. € in die Modernisierung des Güterwagenparks (im Vorjahr: 51 Mio. €) investiert. Das Investitionsvolumen in sonstige Sachanlagen belief sich auf 29 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, verringerten sich um 222 Mio. € auf 235 Mio. € (im Vorjahr: 457 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden im Wesentlichen Zuwendungen aus dem Energie-Klima-Fond (EKF) in Höhe von 45 Mio. € von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Lokinvestitionen bestanden im Wesentlichen aus der Beschaffung von 41 Mehrsystem-Lokomotiven der Baureihe (BR) 193 (58 Mio. €) und 18 E-Lokomotiven der BR 187 (49 Mio. €).

Bei den Güterwagen lagen die Schwerpunkte beim Kauf von Taschenwagen (32 Mio. €) sowie der Beschaffung von Drehgestell-Flachwagen (27 Mio. €).

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betragen im Berichtsjahr 59 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um IT-Entwicklungsleistungen (Eigenleistungen sowie Leistungen von DB Systel und DB-konzernexternen Dienstleistern), die aktiviert wurden.

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2019 um 237 Mio. € auf 247 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 484 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

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

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2019 um 133 Mio. €, beziehungsweise 3,6%, auf 3.801 Mio. € angestiegen. Die Zunahme entfällt mit 45 Mio. € auf das Anlagevermögen und mit 88 Mio. € auf das Umlaufvermögen. Bei nahezu unverändertem Sach- und Finanzanlagevermögen entfällt der Anstieg des Anlagevermögens fast ausschließlich auf die immateriellen Vermögensgegenstände (46 Mio. €). Innerhalb des Umlaufvermögens hat sich das Vorratsvermögen relativ am stärksten um 46% bzw. 35 Mio. € erhöht. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände erhöhten sich um 6,7% (bzw. 53 Mio. €) auf 841 Mio. €. Damit wuchs der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen geringfügig auf 25,0% (per 31. Dezember 2018: 23,5%).

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 59 Mio. € aktiviert, die planmäßigen Abschreibungen beliefen sich auf 13 Mio. €.

Innerhalb des Sachanlagevermögens stieg der Buchwert der Fahrzeuge um 66 Mio. € und beträgt nunmehr 89,3% des Sachanlagevermögens (per 31. Dezember 2018: 86,0%). Deutlich sanken hingegen die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau aufgrund von im Jahr 2019 erhaltenen Lieferungen von Mehrsystemloks, für die im Vorjahr bereits Anzahlungen geleistet worden waren. Die Eigenkapitalquote verringerte sich infolge der gestiegenen Bilanzsumme von 18,2% auf 17,5%. Bei den Fremdmitteln hat sich der Anteil der Rückstellungen leicht vermindert, der Anteil der Verbindlichkeiten stieg hingegen weiter und beträgt nunmehr 74,6 % der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2018: 72,9%).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2019 einen Anteil an der Bilanzsumme von 55,6% (per 31. Dezember 2018: 52,9%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 26,8% (per 31. Dezember 2018: 28,9%).

Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen mit 97,6% nahezu vollständig (per 31. Dezember 2018: 93,0%). Im Berichtsjahr wurden zwei langfristige Darlehen bei der DB AG im Gesamtumfang von 251 Mio. € neu aufgenommen.

Bilanzstruktur	31.12.2019	31.12.2018
in % der Bilanzsumme		
Aktiva		
Anlagevermögen	75,0	76,5
Umlaufvermögen	25,0	23,5
	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	17,5	18,2
Rückstellungen	7,9	8,9

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten	74,6	72,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(65,3)	(52,8)
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.801	3.668

Nicht-finanzielle Kennzahlen

Qualität

Pünktlichkeit gestiegen

Die Qualität unserer Leistung konnten im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Infrastrukturauslastung insgesamt verbessert werden. Hier zahlten sich die ergriffenen Maßnahmen wie zum Beispiel das Programm zur Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit aus. Auch die Fortführung der DB-konzernweiten Aktivitäten wie PlanStart, Lagezentrum Pünktlichkeit und Lagezentrum Bau wirkten positiv. Unterstützend wirkten zudem die im Vergleich zum Vorjahr geringeren witterungsbedingten und betrieblichen Einschränkungen. Ein weiterer Zuwachs der Betriebsleistung auf dem Netz, die Ausweitung der Bautätigkeit und die damit verbundene Reduktion der Netzkapazität wirkten teilweise negativ auf die Entwicklung der Pünktlichkeit.

Die Anfahrtpünktlichkeit der DB Cargo AG stieg im Berichtsjahr auf 73,8% (im Vorjahr: 72,9%). Die Abfahrtpünktlichkeit verbesserte sich auf 65,8% (im Vorjahr: 65,4%). Die Anzahl stehender Züge ist im Vergleich zum Vorjahr auf 61 gesunken (im Vorjahr: 88). Zudem konnten die baubedingten Verspätungsfälle um 14% reduziert werden, bei dennoch temporären baubedingten Einschränkungen.

Haupttreiber für die Qualitätsverbesserungen waren ein starker Fokus auf die Reduktion stehender Züge durch ein kontinuierliches Performance Management, die verbesserte Personallage in den Cargo-Management-Regionen (CRM), eine enge Zusammenarbeit zwischen den CRM und dem Operations Center sowie das aktive Steuern von abgestellten Zügen durch das Störungsmanagement.

Zur Etablierung einer langfristigen Verbesserung der Qualität werden bei der DB Cargo AG die Exzellenz-Initiativen OPEX (Operative Excellence) und CorEx (Corridor Excellence) durchgeführt. OPEX ist bislang auf den nationalen Schwerpunkt ausgerichtet. CorEx ist auf internationalen Korridoren aktiv. Im Fokus steht bei beiden Initiativen das Schaffen von Transparenz, die Identifizierung von spezifischen Schwachstellen und das Beheben dieser durch konkrete und geeignete Maßnahmen. Dies erfolgt sowohl DB Cargo-intern als auch im DB-Konzern.

DB-Konzernprojekt Integriertes Kapazitätsmanagement

Das DB-Konzernprojekt Integriertes Kapazitätsmanagement entwickelt und adressiert Maßnahmen, um die mittelfristigen Auswirkungen der steigenden Verkehrsmengen und des hohen Bauvolumens auf die Pünktlichkeit im Bahnnetz weiter zu senken. Im Berichtsjahr wurde eine neu entwickelte Methode zur Ableitung einer Pünktlichkeitsprognose unter Berücksichtigung aller Kapazitätseffekte entwickelt. Weitere Gegensteuerungsmaßnahmen sind u.a. Bündelung und Glättung von Baustellen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen von Infrastruktur. Diese wirken vor allem ab 2020, da beispielsweise bauliche Infrastrukturmaßnahmen einen zeitlichen Vorlauf benötigen.

Kundenzufriedenheit konnte gesteigert werden

Die Kundenzufriedenheit konnte im Berichtsjahr leicht gesteigert werden. In 2019 erreichte das Geschäftsfeld DB Cargo einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 61 (im Vorjahr: 60).

Mitarbeiter

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

Am 31. Dezember 2019 waren bei der DB Cargo AG 18.050 Mitarbeiter beschäftigt, dies waren 743 Mitarbeiter mehr als per 31. Dezember 2018. Der Anstieg des Personalbestands gegenüber dem Vorjahresende beruht im Wesentlichen auf der Nachführung von operativem Personal, der Übernahme von Auszubildenden und DB-konzerninternen Zugängen. Gegenläufig wirkte insbesondere die natürliche Fluktuation. Im Jahresdurchschnitt waren 17.793 Mitarbeiter beschäftigt.

Per 31. Dezember 2019 waren außerdem 1.212 Auszubildende bei der DB Cargo AG beschäftigt (per 31. Dezember 2018: 1.148 Auszubildende).

Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive

Im Rahmen des Zuführungs- und Qualifizierungsprogrammes ist das Ziel von 1.211 Vertragszusagen übertroffen worden. Zum Jahresende wurden insgesamt 1.307 Vertragszusagen erteilt. Diese Mitarbeiter befinden sich in einer Funktionsausbildung als Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Rangierer oder Wagenmeister.

Überblick über die Tarifentwicklung/ -verhandlungen

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018/2019 begannen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland. Im Dezember 2018 wurde eine Tarifeinigung mit der EVG erzielt. Mit dem Tarifabschluss der GDL Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1% über die Laufzeit des Tarifvertrags, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.

Als Ergebnis der Tarifverhandlungen wurde auch das individuelle Wahlrecht zur Arbeitszeit ausgeweitet. Arbeitnehmer können ab 2020 erneut zwischen einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub wählen. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2021.

Die Tarifverträge gelten rückwirkend vom 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2021 und haben damit eine Laufzeit von 29 Monaten.

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können Tarifmitarbeiter auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nacharbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Das Angebot ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der Verwendung von Mehrarbeit für Tarifmitarbeiter wie die Einbringung von Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstagen und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto. Beide Modelle (Langzeitkonto und bAV) werden vom Arbeitgeber zusätzlich gefördert.

Maßnahmen im Bereich Soziales

Platz 1 beim Corporate Health Award für DB Cargo

Die DB Cargo AG erhielt im Rahmen der jährlichen Preisverleihung durch die Agentur EuPD Research und das Handelsblatt den "Corporate Health Awards 2019" in der Kategorie "Verkehr/Logistik". In 2019 haben die seit Ende 2018 in den 12 Wahlbetrieben gegründeten "Arbeitskreise Gesundheit" nach Analyse der BAHN-BKK Gesundheitsberichte passgenaue Maßnahmen zur Gesunderhaltung der Beschäftigten entwickelt und umgesetzt. Es wurden über 90 innovative Maßnahmen umgesetzt.

Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung erfolgreich umgesetzt

Nachdem im Jahr 2018 die vierte Mitarbeiterbefragung (MAB) durchgeführt wurde, schloss sich im Jahr 2019 der Folgeprozess an. Insgesamt wurden 1.142 MAB-Teamworkshops bei DB Cargo europaweit durchgeführt, das entspricht einer Umsetzungsquote von 98,9% und damit einer Steigerung von mehr als 2 Prozentpunkten gegenüber dem Folgeprozess zur MAB 2016. In diesen Teamworkshops wurden 2.194 Maßnahmen festgelegt, um die Mitarbeiterzufriedenheit und die Zusammenarbeit in den Teams und teamübergreifend zu verbessern. Wie auch in der Vergangenheit, wurden alle MAB-Teamworkshops von DB Cargo-internen Moderatoren durchgeführt.

Ökologie

Spezifischer Endenergieverbrauch

Der Klimaschutz ist integraler Bestandteil der Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns. Ein Ziel ist die Reduktion des spezifischen Endenergieverbrauchs respektive der spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um 21% (bezogen auf das Basisjahr 2006) für das Geschäftsfeld DB Cargo. Dieses Ziel wurde bereits im Berichtsjahr erreicht, u. a. durch Maßnahmen wie die Beschaffung und der Einsatz effizienter Triebfahrzeuge, Digitalisierung, Einsatz von Fahrassistenzsystemen und energiesparendes Fahren von Triebfahrzeugführern.

Nachhaltigkeit

In der neuen Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns spielen, wie bereits in der Strategie DB2020+, die Nachhaltigkeits-Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine wesentliche Rolle. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starke Schiene leisten wird.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist zudem über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns ("Wir gestalten Fortschritt und Zukunft") beschreibt seinen Gestaltungsanspruch, übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation.

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

Kunden im Schienengüterverkehr haben mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte CO₂-frei mit 100% Ökostrom durchführen zu lassen. Im Berichtsjahr konnten weitere Kunden dafür gewonnen werden. Mit DBeco neutral (CO₂-neutral), einem weiteren umweltfreundlichen Angebot von DB Cargo, können nicht vermeidbare CO₂-Emissionen, die bei Transporten z.B. durch einen Vor- und Nachlauf per LKW entstehen, durch den Kauf von Klimaschutzzertifikaten kompensiert werden.

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

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

Strategie

Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene vorgestellt. Die neue Strategie löst die 2012 eingeführte Strategie DB2020 ab. Die Ende 2018 vorgestellte Agenda für eine bessere Bahn ist in den neuen strategischen Ansatz integriert worden. Mit der neuen Dachstrategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen. Der strategische Ansatz der Starke Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starke Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf diese Zielstellung: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der neuen Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100% Grünstrom. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starke Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Zwei der zentralen Ziele der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns sind besonders relevant für die DB Cargo AG

- Konzentration auf das Kerngeschäft, dem Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Cargo AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.

- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene bis 2030: In Deutschland soll sich der Marktanteil des

- Schienengüterverkehrs insgesamt auf 25% erhöhen. Dafür soll die Verkehrsleistung im SGV um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen.

Alles, was der DB-Konzern tut, wird am Beitrag zu einer Starke Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Strategie DB Cargo

DB Cargo betreibt ein engmaschiges internationales Netzwerk und ist in 19 Ländern in Europa und China aktiv. Mit den rund 4.200 Kundengleisanschlüssen bietet DB Cargo seinen Kunden einen flächendeckenden Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt und ist die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr. Das internationale Netzwerk erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore und ist das Fundament, um die führende Position von DB Cargo im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt weiter auszubauen.

Es wird erwartet, dass der Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa langfristig wächst. Für den europäischen Güterverkehrsmarkt wird bis 2030 aufgrund der globalen Wirtschaftsentwicklung und wachsender Handelsströme mit einem Zuwachs um mehr als 20%

gerechnet. Dies ist trotz eines starken Wachstums in LKW-affinen Gutarten allein durch den Straßengüterverkehr nicht zu bewältigen. Eine weitere große Herausforderung ist der Schutz des Klimas. Da der Güterverkehr auf der Schiene rund 80% weniger CO₂-Emissionen ausstößt als der Güterverkehr auf der Straße, sind die deutschen und die europäischen Klimaziele nur über signifikante Verkehrsverlagerung von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu erreichen.

Die Bundesregierung hat Maßnahmen beschlossen, um den Schienengüterverkehr in Deutschland langfristig zu stärken. Zentrale Themenfelder sind eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs sowie die Förderung des Einzelwagenverkehrs und multimodaler Verkehrskonzepte. Zudem wurde bereits eine Trassenpreisförderung im Jahre 2018 eingeführt, um die Schiene gegenüber der Straße für zusätzliche Verkehre preislich attraktiver zu machen und Investitionen zu fördern. In Summe verfolgt die Politik in Deutschland das Ziel, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr langfristig zu erhöhen.

Um am Marktwachstum partizipieren zu können, muss DB Cargo zunächst seine Qualität und Produktivität in Deutschland und Europa verbessern. Das sind die Voraussetzungen für zufriedene Kunden, mehr Transportaufträge und profitables Wachstum. Damit DB Cargo seinen strategischen Entwicklungsbeitrag zum Konzernprogramm Starke Schiene leisten kann, wurde das Programm Starke Cargo aufgesetzt. Hier wurden in mehreren Modulen Abläufe, Prozesse und Strukturen sowohl in der Produktion als auch an den Schnittstellen zum Vertrieb justiert, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und DB Cargo zukunftsfähig aufzustellen.

Mittelfristig verfolgt DB Cargo folgende strategische Ziele:

- Wirtschaftliche und operative Stabilisierung des Produktionssystems, mit Ende-zu-Ende-Verantwortung ausgestatteter Steuerungs-, Produktions- und Führungsprozesse.
- Ausbauen von Produktionskapazitäten als Plattform weiteren Wachstums durch Investitionen in Multisystemloks, moderne und innovative Güterwagen und Automatisierung.
- Steigern des Verkehrs auf europäischen Korridoren durch Takterhöhung, nahtlose Grenzübertritte und Angebote für die neue Seidenstraße.
- Verbessern des Systemzugangs und der Leistung des Transportprodukts auf der Schiene für Kunden mit und ohne Gleisanschluss durch intermodale Tür-zu-Tür-Angebote, Erhöhen der Terminalkapazitäten, Bündelungslösungen für kleinteilige Sendungen.
- Stärken der Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs durch Wachstum, Steigerung der Produktqualität, Modernisieren der Produktion und Absichern der Wirtschaftlichkeit.
- Entwickeln segmentspezifischer Angebote als europäischer Bahnlogistiker für die Bereiche Schienentraktion/Operateur, Massengutlogistik, Industrie- und Handelslogistik, E-Operator und Transportmittelmanagement.
- Digitalisieren unserer Kundenschnittstelle durch Etablieren und Weiterentwickeln von Plattformlösungen und digitalen Services.

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Cargo dabei drei strategische Ausbaufelder der DB-Konzernstrategie Starke Schiene: DB Cargo wird ROBUSTER: DB Cargo wird die notwendigen Kapazitäten bei Fahrzeugen und Personal beschaffen und sich damit auf profitables Wachstum und technologische Innovationen ausrichten. Hierzu werden wir in die intelligente Erweiterung der Flotte (Multisystemloks und modulare Güterwagen) investieren und den Automatisierungsgrad der Flotten und Instandhaltung vorantreiben. Zur Verbesserung der operativen Leistungsfähigkeit werden wir, auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, gezielt operatives Personal (Lokführer, Rangierer und Wagenmeister) nachführen und weiterqualifizieren sowie über wettbewerbsfähigere, je nach Lebensphasen wählbare Einsatzbedingungen verhandeln.

DB Cargo wird SCHLAGKRÄFTIGER: DB Cargo wird die internen und kundenspezifischen Prozesse weiter stabilisieren durch Verschlankeung und Vereinfachung der Organisation. Hierzu werden wir eine Kultur der Exzellenz und des Anpackens implementieren, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit für unsere Kunden kontinuierlich zu steigern. Für die zuverlässige Steuerung des operativen Personals, der Netzwerke und des operativen Betriebs werden wir die Digitalisierung und Automatisierung (z.B. Planung, Disposition, Durchführung, automatisierte Zugabfertigung und papierloser Transport) vorantreiben. Auf europäischer Ebene werden wir uns für eine Harmonisierung von Verfahren und Vorschriften wie die europäischen Bremsregelungen und Rahmenbedingungen (TCR) aktiv einsetzen und selbst in Vorleistung gehen.

DB Cargo wird MODERNER: DB Cargo wird einen klaren Mehrwert für seine Kunden schaffen und die Attraktivität seiner Produkte nicht zuletzt durch den Einsatz digitaler Technologien und den mühelosen Wechsel zwischen Verkehrsmodi erhöhen. Hierzu werden wir uns einerseits auf den Betrieb eines leistungsfähigen und wirtschaftlich tragfähigen Einzelwagenverkehrs und andererseits auf internationale Wachstumssegmente, multimodale Tür zu Tür-Transporte und intermodale Lieferkettensteuerung fokussieren.

Weitere Informationen

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von 5,5% auf den regulären Trassenpreis vor. Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 hat sich der Zuschlag auf 7% erhöht. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral. Ab Ende 2020 gilt das Schienenlärmschutzgesetz, wonach der Betrieb von Güterzügen und Personenzügen, in die ein oder mehrere laute Wagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten ist.

Die DB Netz AG bereitet aktuell die Umsetzung der Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes vor. Diese Vorgaben sind bei der Beantragung von Schienenwegkapazität für den Netzfahrplan 2020/2021 durch die Zugangsberechtigten verbindlich anzuwenden.

Nachtragsbericht

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Chancen- und Risikobericht

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

- Produktion und Technik:** Produktions- und Technikrisiken können aufgrund von höheren Prüfungs- und Instandhaltungskosten infolge von Vorgaben des Eisenbahnbundesamts (EBA), technischen Mängeln, anstehenden europaweiten Vorgaben, teilweisen nationalen Alleingängen ausländischer Behörden sowie Unpünktlichkeit und Unregelmäßigkeiten beim Transport (z.B. Zollverstöße) entstehen.
- Absatzmarkt:** Im Schienengüterverkehr besteht neben der immer stärker zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus anderen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.
- Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** 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 Warenausfuhren und -einfuhren, Rohstahlproduktion sowie Produktionsmengen im verarbeitenden Gewerbe) von Bedeutung.
- Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.
- Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens sowie eine Ausweitung von Handelskonflikten mit einhergehenden Strafzöllen.

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 und Transportleistungen.
- IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken** zum Beispiel in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren. Weitere Risiken könnten im Zusammenhang mit aktivierten Softwareprojekten entstehen. Sollten sich diese als nicht einsatzfähig erweisen, so wäre die Durchführung einer Sonderabschreibung die hieraus resultierende Konsequenz. Diesem Risiko wird begegnet durch eine intensive Projektsteuerung.
- Übrige Risiken**, zum Beispiel rechtliche Risiken (u.a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten). Auch durch das Ende 2020 in Kraft tretende nationale Schienenlärmschutzgesetz können sich Risiken ergeben. DB Cargo wird bis dahin die eigene relevante Wagenflotte wie auch die angemieteten Güterwagen leise haben. DB Cargo transportiert in ihren Zügen aber auch Wagen von unterschiedlichen in- und ausländischen Wagenhaltern und Bahnen. Sollten bei diesen Wagenhaltern nicht ausreichend leise Wagen zur Verfügung stehen, könnten negative finanzielle Effekte eintreten. Wenn trotz Verbot viele laute Güterwagen auf Deutschland zuliefen, sind Friktionen in den internationalen Produktionsabläufen zu erwarten. DB Cargo unternimmt deshalb Anstrengungen, um die Umsätze und die Produktionsqualität zu sichern. Dazu zählen z.B. die umfassende Information der in- und ausländischen Kunden und Geschäftspartner über die Einsatznotwendigkeit leiser Wagen sowie die Anpassung von IT-Systemen im internationalen Informationsaustausch, um laute zulaufende Wagen bereits im Ausland identifizieren zu können.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Cargo AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Cargo AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses 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

Im Berichtsjahr lagen die Risiko-Schwerpunkte bei der DB Cargo AG in Bezug auf die betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit in den Bereichen gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr verringert. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass relevante Risiken bereits in der Planung verarbeitet wurden, die als Aufsatzpunkt für die Risikobewertung fungierten.

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

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2020 voraussichtlich etwa auf dem - allerdings niedrigen - Niveau von 2019 bleiben. Bauwirtschaft und robuster privater Konsum bleiben wesentliche Wachstumstreiber. Die Industrieproduktion wird auf dem Niveau von 2019 stagnieren, die Anlageninvestitionen sollten sich stabilisieren. Der Außenbeitrag wird sinken, da die Importe erneut stärker wachsen werden als die Exporte, wobei die Wachstumsraten das Niveau aus den Boomjahren bis 2018 mit deutlichem Abstand nicht erreichen werden.

In Europa und im Euro-Raum wird für 2020 eine Stabilisierung des Wirtschaftswachstums auf dem moderaten Niveau von 2019 erwartet. Weiter steigende Löhne und Gehälter und in der Folge ein weiter wachsender privater Konsum sowie die anhaltend starke Bauwirtschaft sollten zu einem weiteren Anstieg der Binnennachfrage führen. Demgegenüber werden aus dem Außenhandel erneut kaum positive Impulse erwartet. Verunsicherungen infolge der nach dem beschlossenen Brexit weiterhin ungeklärten Ausgestaltung der künftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sowie Spannungen in den Handelsbeziehungen werden sich negativ auf die Investitionsentscheidungen von Unternehmen auswirken.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für 2020 wird ein moderater Anstieg der Transportnachfrage im deutschen Güterverkehrsmarkt erwartet. Zu Beginn des Jahres wird noch mit einer Fortsetzung der negativen Konjunkturimpulse aus dem Berichtsjahr gerechnet. Allerdings sollten leichte Erholungsbeziehungsweise Stabilisierungstendenzen und ein positiver Basiseffekt nach dem schwachen Berichtsjahr dies mehr als kompensieren. Unsicherheiten resultieren unter anderem aus der konkreten Ausgestaltung des Brexits und der Entwicklung von Zollkonflikten.

Insbesondere personalbedingte Ressourcenengpässe werden den Markt auch weiterhin prägen und zu einem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck führen.

Das Wachstum des Schienengüterverkehrs in Deutschland dürfte weiterhin durch die schwache Entwicklung in den Bereichen Montan und Massengütern belastet werden. Positive Effekte werden aus der Entwicklung der Konsumgüterindustrie und in der Folge aus dem Kombinierten Verkehr erwartet. Zudem sollten eine steigende Wettbewerbsfähigkeit infolge von Qualitätsverbesserungen sowie Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehrs (unter anderem Trassenpreisförderung) zum Nachfrageanstieg beitragen. Dämpfend wird unter anderem die Entwicklung bei den Kohletransporten wirken, die weiter zurückgehen werden. Die Nachfrage aus der Stahlindustrie wird bestenfalls stabil auf dem abgeschwächten Vorjahresniveau liegen.

Der Straßengüterverkehr wird sich gestützt durch die Nachfrage aus den Bereichen Bau und Konsumgüter weiter leicht überdurchschnittlich entwickeln. Die Binnenschifffahrt dürfte nach den beiden durch Sondereffekte geprägten Vorjahren vor allem infolge der schwachen Nachfrage aus den Bereichen Montan- und Massengüter wieder auf das bis 2017 erreichte, unterdurchschnittlichen Wachstumsniveau zurückkehren.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2020 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in Deutschland eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in Deutschland. Die Maßnahmen wirken ergänzend zu der im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltenen Förderung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr sowie der Ausweitung und Erhöhung der LKW-Maut positiv.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2020

Die Auswirkungen der Konjunktüreintrübung 2019 werden bis in das Jahr 2020 hinein spürbar bleiben. Durch die verzögerte Erholung ist auch von einem gebremsten Wachstum bei den Güterbahnen auszugehen. Wir erwarten für das Ergebnis des Jahres 2020 keine wesentlichen positiven Impulse auf unser Geschäft.

Für 2020 erwarten wir einen leichten Anstieg der Verkehrsleistung vor allem im Europageschäft (Ausweitung kombinierter Verkehr, Verbesserung der Westhäfenanbindung, Ausweitung Asien-Korridor). Demzufolge wird ebenfalls ein moderater Anstieg im Umsatz erwartet. Diese Prognosen setzen allerdings voraus, dass eine konjunkturelle Erholung stattfinden wird.

Aufgrund des nur moderat ansteigenden Umsatzes bei steigenden Faktorkosten und zusätzlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit unserer Nachführungsoffensive bei den operativen Personalen erwarten wir für 2020 ein rückläufiges Ergebnis nach Steuern. Darin enthalten sind gegensteuernde Effekte aus der Umsetzung des Programms Starke Schiene.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Bilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva

	Anhang pos.	31.12.2019		31.12.2018	
		Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	178	4,7	132	3,6
II. Sachanlagen	(2)				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		76	2,0	76	2,1
davon					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		(54)	(1,4)	(54)	(1,5)
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges		(4)	(0,1)	(4)	(0,1)
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		8	0,2	9	0,2
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr		1.793	47,2	1.727	47,1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		16	0,4	17	0,5

		31.12.2019		31.12.2018	
	Anhang pos.	Mio. €	%	Mio. €	%
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		16	0,4	8	0,2
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		98	2,6	171	4,7
		2.007	52,8	2.008	54,8
III. Finanzanlagen	(2)	664	17,5	664	18,1
		2.849	75,0	2.804	76,5
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	(3)	111	2,9	76	2,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	840	22,1	787	21,4
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(20)	0	0,0	0	0,0
		951	25,0	863	23,5
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten		1	0,0	1	0,0
		3.801	100,0	3.668	100,0

Passiva

		31.12.2019		31.12.2018	
	Anhang pos.	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	6,7	256	7,0
Kapitalrücklage	(6)	403	10,6	403	11,0
Gewinnrücklagen	(7)	7	0,2	7	0,2
		666	17,5	666	18,2
B. Rückstellungen	(8)	301	7,9	326	8,9
C. Verbindlichkeiten	(9)	2.834	74,6	2.676	72,9
		3.801	100,0	3.668	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Anhang Pos.	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Umsatzerlöse	(13)	3.360	3.384
Bestandsveränderungen		1	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		16	13
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	225	171
Materialaufwand	(15)	-2.276	-2.212
Personalaufwand	(16)	-1.165	-1.102
Abschreibungen		-234	-242
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-407	-356
Beteiligungsergebnis	(18)	28	32
Zinsergebnis	(19)	-36	-31
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Ergebnis nach Steuern		-488	-341
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages übernommene Verluste	(28)	488	341
Jahresergebnis		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

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 aufgliedert.

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 (172 Mio. €; im Vorjahr 124 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 S.1 HGB eine potentielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der bei der DB Cargo AG aktivierte entgeltlich erworbene Kundenstamm wird über den voraussichtlichen Zeitraum der Nutzung (5 Jahre) planmäßig abgeschrieben.

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

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

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

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

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1% Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2019 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende DB Cargo AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 1,30% (Vorjahr: 1,43%) für überfällige Forderungen und 0,19% (Vorjahr: 0,20%) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz unverändert auf 0,11%.

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

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2019 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 2019 veröffentlichten Rechnungszinssatzes für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. Contractual-Trust-Arrangements 'CTA' werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 S. 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,95%) ergibt sich zum 31. Dezember 2019 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. €. Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Rückstellungen.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2019 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß (10-Jahresdurchschnitt)	2,69
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,65% (Altersteilzeit) und 1,29% (Jubiläum) 1,27% (Sterbegeld) sowie 1,34% (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Berichtsjahr 1,95 % p.a. (im Vorjahr: 2,32 % p.a.).

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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten sowie Bankguthaben in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden.

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

von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Macro-Hedge). Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sog. Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256 a HGB. Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Art. 2 § 12 ENeuOG. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Cargo AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen. Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelt für im Rahmen des 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 67 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €), von denen 58 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) in den selbst geschaffenen Immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 47 Mio. € (im Vorjahr 1 Mio. €) sind bei den Zugängen von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

Im Vorjahr wurden darüber hinaus außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 10 Mio. € auf Immaterielle Vermögensgegenstände vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	2019	2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	97	63
Unfertige Leistungen	14	13
Insgesamt	111	76

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2019	2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	156	163
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	626	564
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	7
Sonstige Vermögensgegenstände	51	53
Insgesamt	840	787

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 22 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich in Höhe von 488 Mio. € (im Vorjahr: 341 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 32 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 106 Mio. € (im Vorjahr: 95 Mio. €). Im Vorjahr bestanden zudem Cashpoolguthaben in Höhe von 82 Mio. € sowie aus Forderungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 11 Mio. €.

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

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über 1 Jahr hinaus.

(5) Gezeichnetes Kapital

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

(6) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2019 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus.

(7) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2019 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. €	2019	2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14	13
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	281	308
Insgesamt	301	326

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 Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Cargo AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Cargo AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (9 Mio. €, im Vorjahr: 7 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen 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 Mitarbeiterübergängen 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 arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2019	2018
Verpflichtungen im Personalbereich	127	134
Ausstehende Eingangsrechnungen	66	84
Erlösschmälerungen	31	32
Unterlassene Instandhaltung	24	23
Übrige Risiken	33	35
Insgesamt	281	308

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehlleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit-, und Jubiläumsvpflichtungen. 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 20 Mio. €; Anschaffungskosten 13 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (20 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	2019
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	172
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB	0
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	(20)
davon abzgl. Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	(- 13)
davon abzgl. Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	(- 7)
= Potenziell abführungsgesperrter Betrag	172

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

(9) Verbindlichkeiten

in Mio. €	2019	davon mit Restlaufzeit			2018
		bis 1 Jahr	Größer 1 Jahr	Davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	30	30	-	-	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	150	141	9	-	168
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.624	558	2.066	(1.576)	2.428
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	26	26	-	-	28
davon aus Steuern	(10)				(9)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)				(-)
Insgesamt	2.834	759	2.075	(1.576)	2.676
davon zinspflichtig	(2.483)	(417)	(2.066)	(1.576)	(1.935)

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen im Jahr 2020 auslaufenden Transportvertrag.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 2.076 Mio. € (im Vorjahr: 1.935 Mio. €) Darüber hinaus sind Cashpoolverbindlichkeiten in Höhe von 407 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €), Zinsverpflichtungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr bestanden darüber hinaus aus dem konzerninternen Kauf von Finanzanlagen Verbindlichkeiten in Höhe von 329 Mio. €. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 112 Mio. € (im Vorjahr: 137 Mio. €).

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

(10) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2019	2018
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	263	232
Insgesamt	263	232

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten in Höhe von 263 Mio. € (im Vorjahr: 232 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. €	2019	2018
Bestellobligo für Investitionen	247	484
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	407	413
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(245)	(256)
Insgesamt	654	897
Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:		
in Mio. €	2019	2018
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	214	216
fällig 1 bis 5 Jahre	147	152
fällig über 5 Jahre	46	45
Insgesamt	407	413

(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. €	2019	2018
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards /-swaps	0	0

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

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

in Mio. €	2019	2018
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. €	2019	2018
Transport- und Speditionsleistungen		
Vertriebsbereich Industrial	1.539	1.614
Vertriebsbereich Intermodal	579	618
Vertriebsbereich Logistics	970	954
	3.088	3.186
Sonstige Umsatzerlöse	272	198
Insgesamt	3.360	3.384

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

(14) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	23	21

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	18	16
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12	6
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	158	95
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	16
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	12	16
Insgesamt	225	171
davon periodenfremd	(35)	(48)

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen betreffen mit 139 Mio. EUR (im Vorjahr: 73 Mio. EUR) Zuwendungen der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Masterplan Schienengüterverkehr.

(15) Materialaufwand

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		
Aufwendungen für Energie		
Strom	157	164
Stromsteuer	18	19
Diesel, sonstige Treibstoffe	60	54
sonstige Energien	3	3
	238	240
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	20	17
Preis- und Wertberichtigungen Material	-3	-5
	255	252
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
Eingekaufte Leistungen Transport	1.052	982
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	10	11
Provisionen	9	8
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	328	342
Nutzung örtlicher Anlagen	135	137
	463	479
Fahrzeugmieten	102	109
Sonstige bezogene Leistungen	81	86
	1.717	1.675
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	304	285
Insgesamt	2.276	2.212

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. €	2019	2018
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	770	703
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	162	182
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	13	13
gesamt	945	898
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	180	163
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	40	41
gesamt	220	204
davon für Altersversorgung	-34	-30
Insgesamt	1.165	1.102

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	60	61

in Mio. €	2019	2018
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	4	15
Gebühren und Beiträge	6	6
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	22	20
Forschungs- und Entwicklungskosten	9	11
Sonstige bezogene Dienstleistungen		
Bezogene IT-Leistungen	89	89
Sonstige Kommunikationsdienste	13	10
Sonstige Serviceleistungen	134	82
	236	181
Aufwendungen aus Schadensersatz	24	21
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	1
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	0	0
Sonstiger personalbezogener Aufwand	36	33
Währungskursverluste	1	1
Sonstige übrige Aufwendungen	1	0
	38	34
Insgesamt	407	356
davon periodenfremd	(9)	(7)
(18) Beteiligungsergebnis		
In Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	32	35
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-5	-3
Insgesamt	28	32
(19) Zinsergebnis		
In Mio. €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-36	-32
davon an verbundene Unternehmen	(-34)	(-26)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(0)	(-3)
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	(2)	(0)
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2)	(0)
Insgesamt	-36	-31

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

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

(20) Finanzmittelfonds

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

Sonstige Angaben

(21) Mitteilung nach § 20 AktG

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

(22) Konzernzugehörigkeit

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

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

(23) Anteilsbesitz

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

(24) Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2019		2018	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	14.398	14.840	13.562	13.785
Zugewiesene Beamte	3.395	3.210	3.684	3.522
Zwischensumme	17.793	18.050	17.246	17.307
Auszubildende	1.055	1.212	1.124	1.148
Insgesamt	18.848	19.262	18.370	18.455

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

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

(25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und Aufsichtsrats

Vorstand

Dr. Sigrid Nikutta * (ab 01.01.2020)

Chairwoman,

Berlin

Dr. Ursula Biernert *

Human Resources and HR Deutschland,

Mainz

Matthias Reichel *

Finance/Controlling,

Kleinmachnow

Marek Staszek (ab 01.02.2019)

Production and Production Deutschland,

Rybnik (Polen)

Pierre Timmermans (ab 01.03.2019)

Sales,

Deurne/Niederlande

Dr. Roland Bosch (bis 31.12.2019)

Chairman,

Königstein

Michael Anslinger * (bis 31.01.2019)

Production and Production Deutschland,

Limburg-Offheim

* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG

Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz (ab 19.11.2019)

Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 26.11.2019),

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG

Berlin

Alexander Doll (bis 18.11.2019)

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG

Bad Homburg

Alexandra Bastian

Leiterin Personal Holding Deutsche Bahn AG

Berlin

Martin Burkert *

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,

Mitglied des Vorstands der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,

Nürnberg

Christoph Dreier

Leiter des Referats VIII C4 im Bundesministerium der Finanzen,

Berlin

Angelika Dumjahn *

Mitglied des Betriebsrats der DB Cargo AG,

Mainz

Guntram Grasy *

Gewerkschaftssekretär Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Ulm

Ulrike Haber-Schilling

Mitglied des Vorstands DB Regio AG
Berlin

Jörg Hensel *

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats beim Geschäftsfeld DB Cargo,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrates der DB AG,
Hamm

Sigrid Heudorf (bis 31.01.2019)

Leiterin Beschäftigungsbedingungen, Sozialpolitik und Personal Konzernleitung der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

Berthold Huber

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

Dr. Christoph Klingenberg

Leiter Strategische Ressortprogramme der Deutschen Bahn AG,
Mainz

Klaus Langendorf *

Geschäftsführer der DB Cargo Belgium BVBA,
Bad Soden am Taunus

Ludger Molitor

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

Ute Möbus (bis 31.08.2019)

Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG,
Berlin

Dr. Michaela Möhlenbeck

Leiterin Hinweismanagement/Koordination Vertrauensanwälte der Deutschen Bahn AG,
Radebeul

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 (ab 20.09.2019)

Leiterin Steuern Deutsche Bahn AG
Berlin

Martin Seiler

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG
Unkel

Knut Utermann *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamburg

Claus Weselsky *

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Leipzig

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Gesamtbezüge

in T€

2019

2018

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

97

115

Die Bezüge für Vorstandsmitglieder, die über einen Konzernarbeitsvertrag verfügen, werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen hierfür die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB. Für die direkt bei der Gesellschaft angestellten Vorstandsmitglieder verzichtet die DB Cargo AG unter Bezugnahme auf § 286 Abs. 4 HGB auf die Angabe der Vorstandsbezüge.

(26) Honorar des Abschlussprüfers

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

(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Mainz, den 24. Februar 2020

DB Cargo AG
Der Vorstand
Dr. Sigrid Nikutta
Dr. Ursula Biernert
Matthias Reichel
Marek Staszek
Pierre Timmermans

Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €				Stand am 31.12.2019
	Vortrag zum 01.01.2019	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	151	59	2	-4	208
Davon in Entwicklung befindliche Software	51	43	-20	-4	70
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	1	-1	34
3. Geleistete Anzahlungen	1	0	-1	0	0
	186	59	2	-5	242
Sachanlagen					
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	128	1	2	0	131
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	5
	153	1	2	0	156
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	23	0	0	0	23
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.962	181	105	-46	5.202
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	57	2	0	-1	58
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47	4	9	-3	57
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	171	47	-118	-2	98
	5.413	235	-2	-52	5.594
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	641	0	0	0	641
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	33	0	0	0	33
	674	0	0	0	674
Anlagevermögen gesamt	6.273	294	0	-57	6.510

	Abschreibungen in Mio €				Stand am 31.12.2019
	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-27	-12	0	3	-36
Davon in Entwicklung befindliche Software	-4	0	0	3	-1

	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen in Mio € Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-27	-1	0	0	-28
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	-54	-13	0	3	-64
Sachanlagen					
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	-74	-4	0	1	-77
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-1	0	0	0	-1
	-77	-4	0	1	-80
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-14	-1	0	0	-15
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-3.235	-209	0	35	-3.409
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-40	-2	0	0	-42
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-39	-5	0	3	-41
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
	-3.405	-221	0	39	-3.587
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-2	0	0	0	-2
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	-8	0	0	0	-8
	-10	0	0	0	-10
Anlagevermögen gesamt	-3.469	-234	0	42	-3.661
				Buchwert in Mio €	
				Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte				172	124
Davon in Entwicklung befindliche Software					
				69	47
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte				6	7
3. Geleistete Anzahlungen				0	1
				178	132
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke				18	18
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten				54	54
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges				4	4
				76	76
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen				8	9
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr				1.793	1.727
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören				16	17
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung				16	8

	Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	98	171
	2.007	2.008
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	639	639
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0
3. Beteiligungen	25	25
	664	664
Anlagevermögen gesamt	2.849	2.804

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Anhang Pos.	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme		-488	-341
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens *		234	242
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		8	8
Cashflow vor Steuern		-246	-91
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen		-27	30
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		5	-2
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-22	-67
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-56	22
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		-16	-16
Zinsaufwendungen / Zinserträge		38	33
Sonstige Beteiligungserträge		-33	-37
Ertragszuschüsse		-139	-77
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		-496	-205
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-59	-52
Einzahlung aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		31	20
Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-281	-457
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	2
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-334	-104
Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-3	-2
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		82	-82
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Dividenden		35	22
Auszahlungen für Verlustübernahme aus EAV		-3	0
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-532	-653
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		251	900
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-110	-10
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling	(20)	407	-332
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		185	77
Gezahlte Zinsen		-38	-26
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		341	257
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		-8	-8
**			
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		1.028	858
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes	(20)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	0	0

* einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

** davon 9 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) aus Schuldbetritt DB AG

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB Cargo Aktiengesellschaft Gesamt**(gemäß § 285 Nr. 11 und § 313 Absatz 2 HGB)**

Nr. Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss/ Fehlbetrag in TLW ²	
1 DB Cargo Aktiengesellschaft Verbundene Unternehmen Geschäftsfeld DB Sonstige Großbritannien	Mainz	EUR	445.254	0	3
2 Engineering Support Group Ltd	Doncaster	GBP	-779	187	
3 Railway Approvals Ltd Geschäftsfeld DB Cargo Belgien	Doncaster	GBP	310	22	
6 Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.	Brüssel	EUR	1.716	38	
7 DB Cargo Belgium BV Bulgarien	Antwerpen	EUR	1.459	-2.656	
8 DB Cargo Bulgaria EOOD Deutschland	Sofia	BGN	14.782	-242	
9 DB Cargo BTT GmbH	Mainz	EUR	2.294	0	3
10 DB Cargo Eurasia GmbH	Berlin	EUR	3.284	-160	
11 DB Cargo Logistics GmbH	Kelsterbach	EUR	54.367	0	3
12 DB Cargo Vermögensverwaltungs- Aktiengesellschaft	Mainz	EUR	50	0	3
13 DB Intermodal Services GmbH	Mainz	EUR	9.842	0	3
14 Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial- Transporte	Kehl/Rhein	EUR	2.408	26	
15 KombiTerminal Burghausen GmbH	Mainz	EUR	1.098	-276	
16 Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	Schkopau	EUR	1.186	0	3
17 RBH Logistics GmbH	Gladbeck	EUR	2.439	0	3
18 TFG Transfracht GmbH Dänemark	Mainz	EUR	7.202	0	3
19 DB Cargo Scandinavia A/S Frankreich	Taastrup	DKK	267.525	-23.498	
20 Euro Cargo Rail SAS	Paris	EUR	28.439	-4.097	
21 Transfesa France SAS Großbritannien	Gennevilliers Cedex	EUR	3.099	676	
22 DB Cargo (UK) Holdings Limited	Doncaster	GBP	195.513	17.367	
23 DB Cargo (UK) Limited	Doncaster	GBP	-40.133	34.222	
24 DB Cargo Components Limited	Doncaster	GBP	723	344	
25 DB Cargo Information Services Limited	Doncaster	GBP	2.381	330	
26 DB Cargo International Limited	Doncaster	GBP	31.205	6.569	
27 DB Cargo Maintenance Limited	Doncaster	GBP	1.632	478	
28 DB Cargo Services Limited	Doncaster	GBP	698	-11	
29 Locomotive 6667 Ltd	Doncaster	GBP	144.818	53.466	
30 Locomotive Operating Leasing Partnership	Doncaster	GBP	112.301	4.043	
31 New Locomotive Finance Ltd	Doncaster	GBP	0	0	
32 Rail Express Systems Ltd	Doncaster	GBP	27.874	434	
33 Rail Terminal Services Limited	Doncaster	GBP	-4.455	-554	
34 Transfesa UK Ltd. Italien	Rainham (Essex)	GBP	556	135	
35 DB Cargo Italia S.r.l.	Mailand	EUR	20.758	4.305	
36 DB Cargo Italia Services S.r.l.	Mailand	EUR	1.842	310	

Nr. Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss/ Fehlbetrag in TLW ²	
37 DB Cargo Italy S.r.l.	Novate Milanese	EUR	10.569	460	
38 DUSS Italia Terminal s.r.l.	Verona	EUR	50	-4	
Niederlande					
39 DB Cargo Nederland N.V.	Utrecht	EUR	16.290	13.246	
40 Rail Service Center Rotterdam B. V.	Rotterdam	EUR	3.419	-315	
Polen					
41 ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o.	Malas- zewicze	PLN	5.283	87	
42 DB Cargo Polska S.A.	Zabrze	PLN	305.765	2.300	
43 DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.	Kedzierzyn- Kozle	PLN	16.538	8.877	
44 DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.	Stettin	PLN	35.244	2.602	
45 Doker-Port Sp. z o.o.	Stettin	PLN	1.574	134	
46 Infra Silesia S.A.	Rybnik	PLN	-95	-4.746	
Portugal					
47 Transfesa Portugal Lda.	Lissabon	EUR	353	7	
Rumänien					
48 Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.	Bukarest	RON	-16.321	10.278	
Russland					
49 OOO DB Cargo Russija	Moskau	RUB	132.215	28.370	
Schweiz					
50 DB Cargo Schweiz GmbH	Opfikon	CHF	-4.111	2.477	
Slowakei					
51 Container-Terminal Puchov s.r.o.	Puchov	EUR	88	3	
Spanien					
52 Compañía Aragonesa de Portacoches S.A.	Saragossa	EUR	8.098	887	
53 Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.	Barcelona	EUR	95.054	-566	
54 MDL Distribución y Logistica S.A.	Madrid	EUR	2.045	-387	
55 Transervi S.A.	Madrid	EUR	6.051	4.153	
56 Transfesa Logistics, S.A.	Madrid	EUR	75.846	-5.836	
Tschechien					
57 DB Cargo Czechia s.r.o.	Ostrava	CZK	32.171	9.984	
Ungarn					
58 DB Cargo Hungaria Kft.	Győr	HUF	2.070.449	-85.648	
59 DB Hungaria Holding Kft.	Szigetszent- miklos	HUF	8.043.712	198.083	
Assoziierte Beteiligungen					
Belgien					
60 INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.	Sint-Agatha- Berchem	EUR	-21.433	-39.894	3,8
Deutschland					
61 ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG	Neuss	EUR	6.793	73	3,5
62 CTS Container-Terminal GmbH Rhein- See-Land-Service	Köln	EUR	1.366	932	3,5
63 Container Terminal Dortmund GmbH	Dortmund	EUR	4.718	1.857	3,5
64 DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH	Düsseldorf	EUR	1.178	1.036	3,6
65 Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)	Dörpen	EUR	5.347	-9	3,5
66 EP Merseburg Transport und Logistik GmbH	Merseburg	EUR	25	0	3,4
67 Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	Frankfurt am Main	EUR	18.525	977	3,6

Nr. Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss/ Fehlbetrag in TLW ²	
68 Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	München	EUR	12.496	884	3,5
69 PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH	Duisburg	EUR	1.912	205	3,4
72 Terminal Singen TSG GmbH	Singen	EUR	820	106	3,5
74 baymodal Bamberg GmbH Großbritannien	Bamberg	EUR	444	133	3,6
75 Autotrax Limited Italien	Fanham, Surrey	GBP	506	25	3,5
76 Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l. Niederlande	Monfalcone	EUR	10	0	5
77 OPTIMODAL NEDERLAND B.V. Polen	Rotterdam	EUR	844	67	3,5
78 SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A. Portugal	Gliwice	PLN	51.023	1.681	3,6
79 Stifa S.A. i.L. Schweiz	Malveira	EUR	-85	0	4
80 Xrail AG Spanien	Basel-Stadt	CHF	586	116	3,5
81 Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. (c) Österreich	Madrid	EUR	2.076	2.076	6
82 Pool Ibérico Ferroviario A.I.E. Österreich	Madrid	EUR	-852	-852	6
83 Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT") Österreich	Madrid	EUR	7.313	505	4
84 Container Terminal Enns GmbH	Enns	EUR	9.592	-470	3,4
Nr. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter ¹	Beteiligungen unmittelbar %	durchgerechnet %	über Nr.
1 DB Cargo Aktiengesellschaft Verbundene Unternehmen Geschäftsfeld DB Sonstige Großbritannien	x	18.050		100,00	
2 Engineering Support Group Ltd		45	100,00	100,00	22
3 Railway Approvals Ltd Geschäftsfeld DB Cargo Belgien		0	100,00	100,00	22
6 Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.		0	51,00	51,00	1
7 DB Cargo Belgium BV Bulgarien		168	100,00	100,00	1
8 DB Cargo Bulgaria EOOD Deutschland		221	100,00	100,00	1
9 DB Cargo BTT GmbH	x	149	100,00	100,00	1
10 DB Cargo Eurasia GmbH		24	90,00 10,00	90,00	1 67
11 DB Cargo Logistics GmbH	x	274	100,00	100,00	1
12 DB Cargo Vermögensverwaltungs- Aktiengesellschaft	x	0	100,00	100,00	1
13 DB Intermodal Services GmbH	x	348	100,00	100,00	1
14 Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte		15	100,00	77,33	56
15 KombiTerminal Burghausen GmbH		21	51,00	51,00	9
16 Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	x	324	80,00	80,00	1
17 RBH Logistics GmbH	x	270	100,00	100,00	1

Nr. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter ¹	Beteiligungen unmittelbar %	durchgerechnet %	über Nr.
18 TFG Transfracht GmbH Dänemark	x	184	100,00	100,00	1
19 DB Cargo Scandinavia A/S Frankreich		271	100,00	100,00	1
20 Euro Cargo Rail SAS		927	100,00	100,00	1
21 Transfesa France SAS Großbritannien		80	100,00	77,33	56
22 DB Cargo (UK) Holdings Limited		0	100,00	100,00	1
23 DB Cargo (UK) Limited		1.860	100,00	100,00	22
24 DB Cargo Components Limited		0	100,00	100,00	22
25 DB Cargo Information Services Limited		22	100,00	100,00	22
26 DB Cargo International Limited		66	100,00	100,00	22
27 DB Cargo Maintenance Limited		136	100,00	100,00	22
28 DB Cargo Services Limited		8	100,00	100,00	22
29 Locomotive 6667 Ltd		0	100,00	100,00	23
30 Locomotive Operating Leasing Partnership		0	5,00 95,00	100,00	22 29
31 New Locomotive Finance Ltd		0	100,00	100,00	22
32 Rail Express Systems Ltd		0	100,00	100,00	22
33 Rail Terminal Services Limited		103	100,00	100,00	22
34 Transfesa UK Ltd. Italien		6	100,00	77,33	56
35 DB Cargo Italia S.r.l.		434	60,00	60,00	37
36 DB Cargo Italia Services S.r.l.		19	100,00	100,00	1
37 DB Cargo Italy S.r.l.		0	100,00	100,00	1
38 DUSS Italia Terminal s.r.l.		0	80,00 20,00	80,00	1 67
Niederlande					
39 DB Cargo Nederland N.V.		665	100,00	100,00	1
40 Rail Service Center Rotterdam B. V.		121	51,00	51,00	39
Polen					
41 ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o.		13	100,00	100,00	1
42 DB Cargo Polska S.A.		2.287	100,00	100,00	1
43 DB Cargo Spedkol Sp. z o.o.		99	100,00	100,00	42
44 DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.		168	96,82	96,82	42
45 Doker-Port Sp. z o.o.		4	100,00	96,82	44
46 Infra Silesia S.A.		282	100,00	100,00	42
Portugal					
47 Transfesa Portugal Lda.		4	100,00	77,33	56
Rumänien					
48 Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.		630	100,00	100,00	1
Russland					
49 OOO DB Cargo Russija		11	99,00	99,00	1
Schweiz					
50 DB Cargo Schweiz GmbH		85	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.		105	84,42	65,28	56
53 Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.		0	100,00	100,00	1
54 MDL Distribución y Logística S.A.		138	100,00	77,33	56
55 Transervi S.A.		209	100,00	77,33	56
56 Transfesa Logistics, S.A.		511	77,33	77,33	53
Tschechien					
57 DB Cargo Czechia s.r.o.		9	100,00	100,00	1

Nr. Gesellschaft	EAV	Mitarbeiter ¹	Beteiligungen unmittelbar %	durchgerechnet %	über Nr.
Ungarn					
58 DB Cargo Hungaria Kft.		202	100,00	100,00	59
59 DB Hungaria Holding Kft.		0	100,00	100,00	1
Assoziierte Beteiligungen					
Belgien					
60 INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.			16,88	36,77	1
			9,36		26
			9,36		39
			1,17		19
Deutschland					
61 ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG			50,00	50,00	11
62 CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service			22,50	22,50	13
63 Container Terminal Dortmund GmbH			30,88	30,88	13
64 DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH			49,00	51,00	62
			51,00		13
65 Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)			35,00	35,00	13
66 EP Merseburg Transport und Logistik GmbH			49,00	39,20	16
67 Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft			50,00	50,00	1
68 Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH			30,00	30,00	1
			20,00		67
69 PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH			50,00	50,00	1
			50,00		67
72 Terminal Singen TSG GmbH			50,00	50,00	13
74 baymodal Bamberg GmbH			25,10	25,10	18
Großbritannien					
75 Autotrax Limited			24,00	24,00	26
Italien					
76 Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l.			49,00	49,00	1
Niederlande					
77 OPTIMODAL NEDERLAND B.V.			24,34	24,34	39
Polen					
78 SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A.			20,55	20,55	42
Portugal					
79 Stifa S.A. i.L.			45,00	38,67	56
			5,00		47
Schweiz					
80 Xrail AG			36,80	36,80	1
Spanien					
81 Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. (c)			75,06	58,05	56
82 Pool Ibérico Ferroviario A.I.E.			88,33	9,02	83
			11,67		56
83 Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT")			62,80	48,56	56
Österreich					
84 Container Terminal Enns GmbH			49,00	49,00	1

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

² Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS

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

⁴ vorläufige Abschlussdaten

⁵ Daten für Geschäftsjahr 2018

⁶ Daten für Geschäftsjahr 2017⁷ Daten für Geschäftsjahr 2016⁸ Daten für Geschäftsjahr 2014⁹ Daten aus Liquidationsbilanz zum 01.07.2018**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 2019****Aktiva**

	31.12.2019		31.12.2018	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände				
Sachanlagen				
1. Selbstgeschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	172		124	
davon in Entwicklung	69		47	
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6		7	
3. Geleistete Anzahlungen	0		1	
	178		132	
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18		19	
davon				
a) Grundstücke	(5)		(5)	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(12)		(13)	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(1)		(1)	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1		1	
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	1.793		1.727	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	1		1	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9		2	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	83		164	
	1.905		1.914	
Finanzanlagen	664		664	
	2.747	76,3	2.710	76,8
B. Umlaufvermögen				
Vorräte				
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0		0	
Unfertige Leistungen	6		6	
	6	0,1	6	0,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152		159	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	637		593	
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7		7	
Sonstige Vermögensgegenstände	51		53	
	847	23,6	812	23,1
Guthaben bei Kreditinstituten	0	0,0	0	0,0
	853	23,7	818	23,2
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	1	0,0	1	0,0
	3.601	100,0	3.529	100,0

Passiva

	31.12.2019		31.12.2018	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital				
Zugeordnetes Eigenkapital	482		482	

	31.12.2019		31.12.2018	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Ausgleichsposten	121		152	
	603	16,7	634	18,0
B. Rückstellungen				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13		12	
Steuerrückstellungen	5		5	
Sonstige Rückstellungen	267		292	
	285	7,9	309	8,8
C. Verbindlichkeiten				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	30		50	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	137		154	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.517		2.353	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4		2	
Sonstige Verbindlichkeiten	25		27	
	2.713	75,4	2.586	73,2
	3.601	100,0	3.529	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung des Tätigkeitsbereichs "Erbringen von Verkehrsleistungen" vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	2019	2018
	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	3.309	3.326
Bestandsveränderungen	0	2
Andere aktivierte Eigenleistungen	16	13
Gesamtleistung	3.325	3.341
Sonstige betriebliche Erträge	211	164
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-224	-229
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.704	-1.666
Instandhaltungsaufwand	-477	-463
	-2.405	-2.358
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-829	-785
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-193	-176
	-1.022	-961
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-227	-235
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-376	-325
	-494	-374
Beteiligungsergebnis	28	32
Zinsergebnis	-34	-29
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	-500	-371
Erträge aus Verlustübernahme	500	371
Jahresergebnis	-	-

Bilanz des Tätigkeitsbereichs "Betrieb von Serviceeinrichtungen" zum 31. Dezember 2019

Aktiva

	31.12.2019		31.12.2018	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Anlagevermögen				
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	58		57	
davon				
a) Grundstücke	(13)		(13)	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(42)		(41)	

	31.12.2019		31.12.2018	
	Mio. €	%	Mio. €	%
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(3)		(3)	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	7		8	
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	0		0	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	15		16	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7		6	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15		7	
	102	42,4	94	47,8
B. Umlaufvermögen				
Vorräte				
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	97		63	
Unfertige Leistungen	8		7	
	105	43,6	70	35,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4		4	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	30		29	
Sonstige Vermögensgegenstände	0		0	
	34	14,0	33	16,7
	241	100,0	197	100,0

Passiva

	31.12.2019		31.12.2018	
	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital				
Zugeordnetes Eigenkapital	58		58	
Ausgleichsposten	5		-26	
	63	26,1	32	27,5
B. Rückstellungen				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1		1	
Steuerrückstellungen	1		0	
Sonstige Rückstellungen	14		16	
	16	6,6	17	8,4
C. Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13		14	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	148		133	
Sonstige Verbindlichkeiten	1		1	
	162	67,3	148	64,1
	241	100,0	197	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung des Tätigkeitsbereichs "Betrieb von Serviceeinrichtungen" vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	2019	2018
	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	397	389
Bestandsveränderungen	1	0
Gesamtleistung	398	389
Sonstige betriebliche Erträge	13	7
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-175	-154
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-21	-17
Instandhaltungsaufwand	-20	-14
	-216	-185
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-116	-113
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-27	-28

	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Abschreibungen auf Sachanlagen	-143	-141
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-7	-7
	-31	-31
	14	32
Zinsergebnis	-2	-2
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	12	30
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-12	-30
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 e ERegG).

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

Anlagevermögen

Die Zuordnung der Immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen erfolgt entsprechend ihrer Nutzung direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel in dieser Anlage). Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres in Höhe von 10 Mio € betrafen 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 (28 Mio. €; im Vorjahr: 27 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 (12 Mio. €; im Vorjahr: 30 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 2019 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 (28 Mio €, im Vorjahr: 27 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 (12 Mio. €; im Vorjahr: 30 Mio. €) erhöht.

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

in Mio. €	2019	Bereich Verkehr			2018
		davon mit Restlaufzeit			
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	Davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	30	30	0	-	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	137	128	9	-	154
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.517	556	1.961	(1.496)	1.353
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	25	25	-	-	27
davon aus Steuern	(10)				(8)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)				(-)
Insgesamt	2.713	743	1.970	(1.496)	1.586
davon zinspflichtig	(2.358)	(397)	(1.961)	(1.496)	(1.844)
in Mio. €	2019	Bereich Serviceeinrichtungen			2018
		davon mit Restlaufzeit			
		Bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	Davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0				0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	13	-	-	14
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	148	43	105	(80)	133
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	1	1	-	-	1
davon aus Steuern	(0)				(1)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)				(-)
Insgesamt	162	57	105	(80)	148
davon zinspflichtig	(125)	(20)	(105)	(80)	(91)

Haftungsverhältnisse

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 263 Mio. € (im Vorjahr: 232 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen in Höhe von 235 Mio. € (im Vorjahr: 206 Mio. €) und den Bereich Serviceeinrichtungen in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse des Bereichs Serviceeinrichtungen setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (60 Mio. €; im Vorjahr: 64 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen (338 Mio. €; im Vorjahr: 324 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

Materialaufwand

Die vom Bereich Serviceeinrichtungen bezogenen Instandhaltungsleistungen (338 Mio. €; im Vorjahr: 324 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Erbringen von Verkehrsleistungen als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

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

Im Materialaufwand des Bereichs Serviceeinrichtungen werden Aufwendungen (145 Mio. €; im Vorjahr: 131 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 30 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Serviceeinrichtungen enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

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

Beteiligungsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	32	35
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-5	-3
Insgesamt	28	32

Zinsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Erbringen von Verkehrsleistungen		Bereich Serviceeinrichtungen	
	2019	2018	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)	(0)	(0)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)	(-)	(-)
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	(-)	(-)	(-)	(-)
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-34	-30	-2	-2
davon an verbundene Unternehmen	(-32)	(-24)	(-2)	(-2)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-2)	(-3)	(-0)	(-0)
Insgesamt	-34	-29	-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**

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €				Stand am 31.12.2019
	Vortrag zum 01.01.2019	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	151	59	2	-4	208
Davon in Entwicklung befindliche Software	51	43	-20	-4	70
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	1	-1	34
3. Geleistete Anzahlungen	1	0	-1	0	0
	186	59	2	-5	242
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					

Unternehmensregister

Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2019	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
Davon					
a) Grundstücke	6	0	0	0	6
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	33	0	-1	0	32
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	0	0	0	0	0
	39	0	-1	0	38
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2	0	0	0	2
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.961	181	105	-46	5.201
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	6	1	0	-1	6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24	2	9	-3	32
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	164	36	-115	-2	83
	5.196	220	-2	-52	5.362
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	641	0	0	0	641
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	33	0	0	0	33
	674	0	0	0	674
Anlagevermögen gesamt	6.056	279	0	-57	6.278

Abschreibungen
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-27	-12	0	3	-36
Davon in Entwicklung befindliche Software	-4	0	0	3	-1
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-27	-1	0	0	-28
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	-54	-13	0	3	-64
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	-1	0	1	-20
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	1	0	0	0	1
	-20	-1	0	1	-20
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-1	0	0	0	-1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-3.234	-209	0	35	-3.408
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-5	0	0	0	-5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-22	-4	0	3	-23

	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abschreibungen in Mio €		Stand am 31.12.2019
			Umbuchungen	Abgänge	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
	-3.282	-214	0	39	-3.457
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-2	0	0	0	-2
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	-8	0	0	0	-8
	-10	0	0	0	-10
Anlagevermögen gesamt	-3.346	-227	0	42	-3.531
				Buchwert in Mio €	
				Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte				172	124
Davon in Entwicklung befindliche Software				69	47
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte				6	7
3. Geleistete Anzahlungen				0	1
				178	132
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
Davon					
a) Grundstücke				5	5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten				12	13
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges				1	1
				18	19
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen				1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr				1.793	1.727
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören				1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung				9	2
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau				83	164
				1.905	1.914
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen				639	639
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen				0	0
3. Beteiligungen				25	25
				664	664
Anlagevermögen gesamt				2.747	2.710

Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG

	Vortrag zum 01.01.2019	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €			Stand am 31.12.2019
		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	95	1	3	0	99

Unternehmensregister

Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2019	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	5
	114	1	3	0	118
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	51	1	0	0	52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23	2	0	0	25
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7	11	-3	0	15
Anlagevermögen gesamt	217	15	0	0	232

Abschreibungen
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
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	-54	-3	0	0	-57
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-2	0	0	0	-2
	-57	-3	0	0	-60
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-13	-1	0	0	-14
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-1	0	0	0	-1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-35	-2	0	0	-37
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-17	-1	0	0	-18
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0
Anlagevermögen gesamt	-123	-7	0	0	-130

Buchwert
in Mio €

	Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
Davon		
a) Grundstücke	13	13
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	42	41
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	3	3
	58	57
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	7	8
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	15	16
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7	6

	Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15	7
Anlagevermögen gesamt	102	94

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz
Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen

Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche
- Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

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

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

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

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

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2020

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

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2019

der DB Cargo AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Ferner hat der Aufsichtsrat zwei Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Cargo AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, der dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordneten DB-Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. 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 zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Dabei 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 2020 sowie der Zielerreichung für 2018 auseinander.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand, insbesondere dessen Vorsitzendem, 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 2019 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte intensiv die Entwicklung der Finanzkennzahlen. Er ließ sich ausführlich über die wirtschaftliche Situation der DB Cargo im In- und Ausland unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem Arbeitsplan 2019 zur Stabilisierung des Gesamtgeschäftes und setzte sich eingehend mit den in diesem Rahmen seitens des Managements ergriffenen Maßnahmen u. a. zur kurzfristigen Steigerung der Qualität und zur Absicherung des Ergebnisziels auseinander.

In seiner ordentlichen Sitzung am 14. März 2019 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018 befasst. In den vier ordentlichen Sitzungen ließ sich der Aufsichtsrat jeweils ausführlich über die wirtschaftliche, betriebliche und personelle Lage unterrichten. Zudem wurde der Aufsichtsrat in der ordentlichen Sitzung am 5. September 2019 eingehend über die Umsetzung der Konzernstrategie "Starke Schiene" im Geschäftsfeld DB Cargo informiert.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 26. November 2019 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Richard Lutz zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt sowie die Bestellung von Frau Dr. Sigrid Nikutta zum Mitglied des Vorstands für das Ressort "Vorstandsvorsitzende" mit Wirkung zum 1. Januar 2020 beschlossen

In seiner ordentlichen Sitzung am 3. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat die persönlichen Ziele 2020 der Vorstände beschlossen. Er nahm die Budgetplanung 2020 inklusive der Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis und wurde vom Vorstand über den aktuellen Stand der Mittelfristplanung 2020 -2024 informiert. Die abschließende Behandlung der Mittelfristplanung erfolgte in einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 14. Februar 2020. Der Aufsichtsrat beschloss die Beauftragung des Jahresabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2019. Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis. Des Weiteren wurde er über Beraterverträge mit ehemaligen Vorständen der DB Cargo AG informiert.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 11. Dezember 2019 erörterte der Aufsichtsrat ausführlich den weiteren Umgang mit den Beraterverträgen mit ehemaligen Vorständen der DB Cargo AG.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2019 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 20. März 2020 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 2019 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Deutsche Bahn AG übernommen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich in 2019 folgende personelle Veränderungen ergeben:

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. März 2019 wurde Frau Alexandra Bastian mit Wirkung zum 1. April 2019 als Nachfolgerin von Frau Sigrid Heudorf, die ihr Mandat zum 31.01.2019 niedergelegt hat, zum Aufsichtsratsmitglied der DB Cargo AG bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. September 2019 wurde Frau Dr. Hella Schmidt-Naschke mit Wirkung zum 20. September 2019 als Nachfolgerin von Frau Ute Möbus, die ihr Mandat zum 31.08.2019 niedergelegt hat, zum Aufsichtsratsmitglied der DB Cargo AG bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 19. November 2019 wurde Herr Dr. Richard Lutz mit Wirkung zum 19. November 2019 als Nachfolger von Herrn Alexander Doll, der sein Mandat zum 18.11.2019 niedergelegt hat, zum Aufsichtsratsmitglied der DB Cargo AG bestellt.

Zudem wurde Dr. Richard Lutz als Nachfolger von Herrn Alexander Doll mit Wirkung zum 26.11.2019 in der außerordentlichen Sitzung am 26.11.2019 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Auf Seiten des Vorstands haben sich in 2019 folgende Änderungen ergeben:

Herr Michael Anslinger schied mit Wirkung zum 31.01.2019 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolger wurde Herr Marek Staszek mit Wirkung zum 01.02.2019 bestellt.

Herr Raimund Stüer schied mit Wirkung zum 17.10.2018 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolger wurde Herr Pierre Timmermans mit Wirkung zum 01.03.2019 bestellt.

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

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 2019 geleisteten Einsatz.

Berlin, 14.04.2020

*Für den Aufsichtsrat
Dr. Richard Lutz, Vorsitzender*

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 wurde am 20. März 2020 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](#)