



**DB Cargo AG**  
Geschäftsbericht 2023

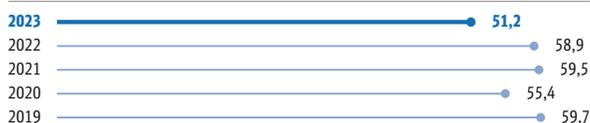
---

# Inhalt

- 1** Vorwort der Vorstandsvorsitzenden
- 3** Bericht des Aufsichtsrats
- 7** Lagebericht
- 25** Jahresabschluss

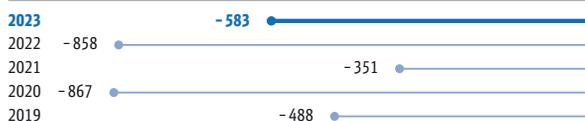
## ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. tkm<sup>1)</sup>



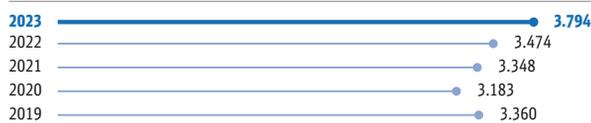
↘ 2023 zu 2022: -13,1%

ERGEBNIS NACH STEUERN<sup>1)</sup> / in Mio. €



↗ 2023 zu 2022: +275 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2023 zu 2022: +9,2%

UMSATZSTRUKTUR / in %



| AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN                      | 2023   | 2022   | Veränderung |       |
|---|--------|--------|-------------|-------|
|   |        |        | absolut     | %     |
| <b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>           |        |        |             |       |
| Umsatz                                      | 3.794  | 3.474  | +320        | +9,2  |
| Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>         | -583   | -858   | +275        | -32,1 |
| Bilanzsumme per 31.12.                      | 3.844  | 4.151  | -307        | -7,4  |
| Anlagevermögen per 31.12.                   | 2.656  | 2.745  | -89         | -3,2  |
| Eigenkapital per 31.12.                     | 666    | 666    | -           | -     |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12. | 2.538  | 2.823  | -285        | -10,1 |
| Brutto-Investitionen                        | 104    | 140    | -36         | -25,7 |
| Netto-Investitionen <sup>3)</sup>           | 99     | 111    | -12         | -10,8 |
| Mitarbeitende per 31.12. in VZP             | 18.303 | 18.426 | -123        | -0,7  |
| <b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>                  |        |        |             |       |
| Beförderte Güter in Mio. t                  | 143,1  | 162,1  | -19,0       | -11,7 |
| Verkehrsleistung in Mrd. tkm <sup>1)</sup>  | 51,2   | 58,9   | -7,7        | -13,1 |
| Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup> | 83,9   | 98,5   | -14,6       | -14,8 |

<sup>1)</sup> Tonnenkilometer = Produkt aus den beförderten Gütern (Tonnen) und der mittleren Transportweite.

<sup>2)</sup> Die DB Cargo AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

<sup>4)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

# Vorwort der Vorstandsvorsitzenden



**DR. SIGRID NIKUTTA**  
Vorstandsvorsitzende  
der DB Cargo AG

## Liebe Leser:innen,

Extrem ist das neue Normal – so lautet die Botschaft des Deutschen Wetterdienstes zur Wetterbilanz 2023. Das Jahr 2023 war so heiß wie noch nie. Das wärmste Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen vor fast 150 Jahren, auch der langfristige Trend geht in diese Richtung. Der globale, menschengemachte Klimawandel ist mit seinen Folgen weltweit, auch bei uns, spürbar.

Umso wichtiger ist, dass sich Politik und Wirtschaft auf den Weg zu der wichtigen Transformation gemacht haben: der Veränderung unserer Produktion und Produkte hin zu einer dekarbonisierten Welt. Die Erreichung der Klimaziele ist für unsere Welt, unsere Wirtschaft und unseren Wohlstand entscheidend.

Ein großer Hebel zur Umsetzung der Klimaziele ist die Klimaneutralität von Liefer- und Versorgungsketten. Für CO<sub>2</sub>-reduzierte Transporte gibt es schon heute etablierte Lösungen. Ein Güterzug erspart unserem Planeten gegenüber dem Straßentransport 80 bis 100 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die DB Cargo AG ist damit ein wichtiger Faktor zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland, und das international tätige Geschäftsfeld DB Cargo mit seinen Ländergesellschaften ist ein wichtiger Faktor für Europa.

Wir sind auf einem guten Weg, auch in einem herausfordernden Umfeld. Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene sind wichtig. Ein Geschäftsfeld DB Cargo, das sich erfolgreich im intermodalen und intramodalen Wettbewerb behaupten kann, ist die Grundvoraussetzung für nachhaltigen Erfolg.

Gerade 2023 gab es viele Diskussionen über den Einzelwagenverkehr, der systemisch defizitär, allerdings das grüne Rückgrat des Schienengüterverkehrs ist und eine deutliche Entlastungswirkung für Umwelt und Straßen hat. Umso wichtiger ist es, dass sich mit der für 2024 in Aussicht gestellten Betriebskostenförderung für den Einzelwagenverkehr eine Lösung für die gesamte Branche abzeichnet.

Als Unternehmen haben wir 2023 die Weichen in Richtung Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit gestellt. Mit dem Transformationsprogramm von DB Cargo wird es uns gelingen, im Ganzzugverkehr, im Einzelwagenverkehr und im Kombinierten Verkehr nachhaltig erfolgreich zu werden.

Ein erfolgreiches Geschäftsfeld DB Cargo ist wichtig für eine signifikante Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Genau daran arbeiten wir gemeinsam.

Herzlichst, Ihre



Dr. Sigrid Evelyn Nikutta  
Vorstandsvorsitzende der  
DB Cargo AG

# Bericht des Aufsichtsrats



**DR. RICHARD LUTZ**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Regio AG

## Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Cargo AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie über 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. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Des Weiteren beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich intensiv mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2024 sowie der Zielerreichung für 2022 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

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

## **Arbeitsschwerpunkte**

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2023 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er ließ sich ausführlich über die wirtschaftliche, betriebliche und personelle Lage der DB Cargo AG unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich im Rahmen der Transformation der DB Cargo AG intensiv mit den Maßnahmen und Zielbildern zur Stabilisierung des Gesamtgeschäfts und der Weiterentwicklung der Strategie Starke Cargo. Schwerpunkt war zudem die Befassung mit der durch hohes Bauvolumen und Störungslagen verursachten Netzkapazität und deren Auswirkungen auf die betriebliche Lage und die Transportmenge der DB Cargo AG.

In seiner ordentlichen Sitzung am 22. März 2023 wurde der Aufsichtsrat über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 unterrichtet und der Vorstand hat über die Lage der Gesellschaft informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) 2023 und fasste Beschlüsse zur Zielerreichung und Erfolgsbeteiligung der Vorstandsmitglieder.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 22. Mai 2023 befasste sich der Aufsichtsrat mit Vorstandsangelegenheiten.

In seiner Sitzung am 15. Juni 2023 wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die Transformation und die aktuelle Lage der DB Cargo AG sowie das interne Kontrollsystem der Gesellschaft informiert.

Schwerpunkt der Sitzung am 15. September 2023 waren die Transformation, die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Cargo AG sowie die Effizienzprüfung der Tätigkeit des Aufsichtsrats.

In der ordentlichen Sitzung am 1. Dezember 2023 hat der Vorstand über die Transformation und die aktuelle Lage informiert und der Aufsichtsrat jeweils für das Geschäftsjahr 2024 die Budgetplanung der DB Cargo AG sowie die Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat beschloss die methodische Neufassung der Vergütungsstruktur der Vorstandsmitglieder und befasste sich mit den Vorschlägen für die individuellen Ziele 2024 der Vorstandsmitglieder der DB Cargo AG. Zudem beschloss der Aufsichtsrat die Beauftragung des Jahresabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2023.



## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG per 31. Dezember 2023 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 14. März 2024 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer:innen, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, beraten. Die Wirtschaftsprüfer:innen 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 2023 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG (DBAG) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2023 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Aufseiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich in 2023 folgende personelle Veränderungen ergeben:

Zum 31. Dezember 2023 schied Frau Christine Ehard aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte zum 22. März 2023 Herr Hartfrid Wolff.

Zum 31. Januar 2023 schied Herr Christian Drenthen aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte zum 1. Februar 2023 Herr Dr. Sebastian Stern.

Aufseiten des Vorstands haben sich in 2023 keine Änderungen ergeben.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Cargo AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2023 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2024

Für den Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Cargo AG



Bereits Mitte 2022 wurde der klimafreundliche Bio-Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) für die gesamte Diesellokflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Seitdem können Kunden Transporte auch auf nicht elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands klimafreundlich durchführen lassen. Bis Ende 2023 wurden deutschlandweit 14 Tankstellen umgerüstet. 2023 substituierte DB Cargo rund 8 Mio. l fossilen Diesel durch HVO. Neben der Umrüstung weiterer Tankstellen steht die Einführung von HVO in europäischen Landesgesellschaften im Fokus.

# Lagebericht

## ÜBERBLICK

### Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB Cargo AG hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert, ist aber aufgrund der betrieblichen und konjunkturellen Lage weiterhin sehr herausfordernd. Das Ergebnis nach Steuern lag mit –583 Mio.€ um +275 Mio.€ über dem Vorjahreswert.

Der Umsatz der DB Cargo AG lag 2023 mit 3.794 Mio.€ um 320 Mio.€ über dem Vorjahreswert. Wesentlicher Treiber hierfür waren – neben Preissteigerungen zur Kompensation der inflationsbedingten Kostenerhöhungen – zusätzliche Kohletransporte, die die Versorgungssicherheit in Deutschland vor dem Hintergrund der reduzierten Gaslieferungen aus Russland gewährleisten. Dämpfend wirkten demgegenüber die Auswirkungen der baustellen- und qualitätsbedingten Betriebslage im deutschen Schienennetz, der Nachfrageeinbruch im Segment Intermodal und auf dem eurasischen Korridor sowie bei den energieintensiven Branchen Stahl und Chemie, die Folgen der (Warn-)Streiks der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)/Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sowie auch der heftige Wintereinbruch im Dezember 2023. Das bereits im Vorjahr berichtete förmliche Beihilfeprüfverfahren der Europäischen Kommission vom 31. Januar 2022 gegen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffend mögliche Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG ist weiterhin anhängig. Ein negativer Verfahrensausgang wäre mit operativen und finanziellen Risiken verbunden, die im Risikobericht dargestellt sind. Mit einer Klärung wird nicht vor Mitte 2024 gerechnet.

### Angaben zur Gesellschaft

Die DB Cargo AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DBAG) und innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzerns) dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus sieben Geschäftsfeldern, die von

der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr wird durch das Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2024 werden die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammengefasst. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie wurde in DB Energie umbenannt. Die Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet. Die DB AG und I Squared Capital haben im Berichtsjahr eine Vereinbarung über den Verkauf der Arriva Group und aller verbleibenden Arriva-Landesgesellschaften an I Squared Capital unterzeichnet. Die Transaktion wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen. DB Arriva wird aufgrund des fortgeschrittenen Verkaufsprozesses nicht mehr als Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt.

### ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Codes des Bundes (PCGK) für das Jahr 2023 für die DB Cargo AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2023 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

### ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Cargo AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Cargo AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Per 31. Dezember 2023 werden drei von sechs Vorstandsressorts von zwei Frauen und drei von Männern geleitet. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vor-

stands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvetretter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2023 acht Frauen an.

|                            | 31.12.2022 | 31.12.2023 | 31.12.2024 |
|----------------------------|------------|------------|------------|
| <b>FRAUENANTEIL / in %</b> | Ist        | Ist        | Ziel       |
| Vorstand                   | 33,3       | 40,0       | 50,0       |
| Aufsichtsrat               | 40,0       | 40,0       | 30,0       |
| Erste Führungsebene        | 15,6       | 30,6       | 20,0       |
| Zweite Führungsebene       | 26,8       | 29,1       | 28,6       |

Die DB Cargo AG hat die gesetzten Ziele für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen (FüPoG II) im Jahr 2023 bereits übererfüllt. Auch 2024 bleibt die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen ein Fokusthema, sodass die Beibehaltung der aktuellen Quoten angestrebt wird.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### Wirtschaftliches Umfeld

Nachdem die Entwicklung der Verkehrsleistung zum Jahresbeginn 2023 noch deutlich positiver eingeschätzt wurde, verzeichnete der Schienengüterverkehr in Deutschland 2023 aufgrund konjunktureller Schwächen in Kernindustrien sowie einer schwachen Konsumnachfrage deutliche Verluste im Vergleich zum Vorjahr. Die Verkehrsleistung bewegte sich im Jahresverlauf kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau. V. a. die für die Schiene besonders relevanten Branchen Chemie und Stahl verzeichneten rückläufige Mengen. Erwartungsgemäß ging ab dem zweiten Quartal 2023 auch die Nachfrage nach Kohletransporten wieder zurück, die im Vorjahr aufgenommen worden waren, um die Energieversorgung in Deutschland nach dem Ende der russischen Gaslieferungen zu sichern. Auch der Kombinierte Verkehr entwickelte sich aufgrund der schwachen Containerumschläge in den Häfen rückläufig. Teilweise kompensierend wirkte ein Leistungsanstieg bei Mineralöltransporten. Auch die Automobiltransporte legten nach deutlichen Rückgängen in den Vorjahren wieder zu.

Nach einer stabilen Volumenentwicklung im Vorjahr brach der globale Güterhandel 2023 ein. Unsicherheiten bei globalen Wertschöpfungsketten und eine schwache globale Investitionsnachfrage belasteten den internationalen Handel.

Noch stärker als der globale Handel war der Außenhandel der Europäischen Union (EU) und Deutschlands betroffen, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Nachfrage nach Transportleistungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2023 geprägt von Stagnation, verbunden mit einer hohen Inflationsrate, die allerdings im Jahresverlauf deutlich zurückging. Gründe für die deutlich schwächer als erwartete Entwicklung lagen u. a. in den Nachwirkungen der hohen Energiepreise im Vorjahr, die die Kaufkraft der Konsument:innen reduzierte. Die straffe Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) mit deutlich steigenden Zinsen unterstützte diese Entwicklung und belastete insbesondere den deutschen Bausektor massiv. Auch die im Jahresverlauf 2023 zunächst positive Entwicklung der Investitionen kehrte sich angesichts sinkender Aufträge und fallender Industrieproduktion im vierten Quartal 2023 um. Ein steigender Fachkräftemangel, v. a. im Handwerk, im Dienstleistungsbereich und in der Logistik, führte dazu, dass bestehende Aufträge nicht fristgerecht bearbeitet und neue Aufträge teilweise abgelehnt wurden. Sinkende Exporte aus Deutschland infolge einer eingeschränkten Wachstumsdynamik in der Weltwirtschaft wirkten sich zusätzlich dämpfend aus.

Die Inflationsrate ist im Jahresverlauf 2023 deutlich zurückgegangen. Sie lag in den ersten Monaten 2023 noch bei rund 8%; im November 2023 betrug sie rund 3%, der niedrigste Wert seit Juni 2021. Während die Energiepreise rückläufig waren, verteuerten sich die Ausgaben für Lebensmittel überproportional. Neben der sinkenden Inflationsrate und der auch infolge guter Lohnabschlüsse wieder ansteigenden Realeinkommen privater Haushalte zeigten wirtschaftliche Frühindikatoren zum Jahresende 2023 eine leicht verbesserte Stimmung. Allerdings ergaben sich neue Unsicherheiten aus den fiskalischen Implikationen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) im November 2023 über die künftige Ausgestaltung der öffentlichen Haushalte.

### Entwicklung auf den relevanten Märkten

#### DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die deutsche Güterverkehrsleistung lag im Jahresverlauf 2023 kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau. Die gestiegenen Faktorkosten belasteten die Kostenseite von Transporteuren und führten zu deutlichen Transportpreiserhöhungen. V. a. kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen waren hierdurch existenziell gefährdet. Infolge der inflationsbedingt rückläufigen Konsumstimmung ging die Nachfrage insbesondere im Kombinierten Verkehr zurück. Neben dem





hohen Preisniveau sorgte die Anhebung der Zinsen für einen Nachfrageeinbruch in der Baubranche. Die Industriekonjunktur zeigte sich ebenfalls schwach. Die Chemiebranche drosselte aufgrund von Absatzschwierigkeiten die Produktion, und auch die rückläufige Stahlproduktion samt der Erzeugnisse entlang der Wertschöpfungskette sorgten für deutliche Transportrückgänge. Die coronabedingten Lieferprobleme der Vorjahre lösten sich im Jahresverlauf 2023 weitgehend auf, Unternehmen setzen bei der Beschaffung von Rohstoffen und Vorprodukten zunehmend auf Lieferantendiversifikation.

Neben den konjunkturbedingten Herausforderungen blieb der Personalmangel in der Transportbranche akut. Die Güterverkehrsleistung in Deutschland bewegte sich 2023 deutlich unter dem Vorjahr.

Auch der Schienengüterverkehr bewegte sich im Jahresverlauf 2023 kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau; die stärksten Rückgänge waren im dritten Quartal 2023 zu verzeichnen. Hohe Verluste zeigten sich im Wagenladungsverkehr bei Transporten der Montanbranche wie bei Erzen, Koks, Rohstahl, Metallerzeugnissen sowie Schrott. Die in den beiden Vorjahren infolge der Energiekrise starken Kohletransporte verloren 2023 deutlich. Auch die Chemietransporte verzeichneten aufgrund der schwachen Absätze insbesondere der Basischemie am Weltmarkt erhebliche Rückgänge. Das Transportaufkommen der Papierindustrie ging sogar zweistellig zurück.

Eine positive Transportentwicklung verzeichnete die Automobilbranche. Nach den Materialengpässen in den Vorjahren wurde die Entwicklung maßgeblich durch Aufholeffekte getrieben. Mineralöltransporte nahmen ebenfalls deutlich zu. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs ging insgesamt leicht zurück. Die DB-konzerninternen Bahnen entwickelten sich unterdurchschnittlich, wohingegen DB-konzernexterne Bahnen nur leichte Rückgänge zu verzeichnen hatten.

Der Straßengüterverkehr bewegte sich wie der Schienengüterverkehr seit Jahresbeginn 2023 unter dem Vorjahresniveau. Neben der negativen Entwicklung der Industriebranchen sorgten insbesondere die geringe Nachfrage an Konsumgütern sowie die infolge des hohen Zinsniveaus schwache Baukonjunktur und die damit verbundenen geringen Auftragseingänge für deutliche Rückgänge. Anders als im Schienenverkehr bewegten sich die Preissteigerungen 2023 beim Lkw auf einem moderaten Niveau, da die Transporteure bereits im Vorjahr kräftige Preissteigerungen durchgesetzt hatten. Insgesamt ging die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs auf einem ähnlichen Niveau zurück wie im Schienenverkehr. Die in Deutschland zugelassenen Lkw verloren dabei deutlicher als die im Ausland zugelassenen Lkw, die den Positivtrend der letzten Jahre jedoch nicht fortsetzen konnten. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs lag 2023 in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Nach deutlichen Leistungsrückgängen im Vorjahr verlor die Binnenschifffahrt auch 2023 weiter Transportmengen. Haupttreiber waren Mengentrückgänge bei Kohletransporten um mehr als ein Drittel sowie rückläufige Getreide- und Stahltransporte. Positiv entwickelten sich entgegen der Marktsituation in der Bau- bzw. Konsumbranche die Steine- und Erdentransporte sowie die für das Gesamtvolumen der Binnenschifffahrt weniger relevanten Containertransporte. Mit dem Markttrend entwickelten sich auch die Mineralöltransporte positiv. Kompensierend wirkte zudem der Wegfall negativer Effekte aus dem Vorjahr im Zusammenhang mit extrem niedrigen Wasserständen. Durch die insgesamt weniger starken Rückgänge im intermodalen Vergleich auf Basis eines bereits sehr niedrigen Mengenvolumens gewann die Binnenschifffahrt 2023 leicht Marktanteile.

### **KOMBINIERTER VERKEHR**

Die Verkehrsleistung des Kombinierten Verkehrs ging 2023 nach starker Entwicklung im Vorjahr zurück. Treiber für die Entwicklung waren deutliche Rückgänge der Containerumschläge in nahezu allen deutschen sowie für Deutschland relevanten Häfen aufgrund der inflationsbedingt schlechten Konsumstimmung.

### **EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHRSMARKT**

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen.

Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt wurde durch das schwache konjunkturelle Marktumfeld, verbunden mit hoher Inflation und hohen Kosten, v. a. bei den Bahnstrompreisen, auch 2023 stark belastet. In der Folge gab es insbesondere bei energieintensiven Branchen wie Chemie und Stahl einen deutlichen Rückgang der Transportnachfrage. Der schwache europäische Außenhandel führte zu deutlichen Rückgängen der Containermengen in den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, sodass der Kombinierte Verkehr in der Folge prozentual zweistellig zurückging. Die Verkehrsleistung des Geschäftsfelds DB Cargo ging, entsprechend dem Markttrend, ebenfalls deutlich zurück.

### **PREISENTWICKLUNG AN DEN ENERGIEMÄRKTEN**

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf ab, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise 2023 schlug daher zumindest kurzfristig nicht vollständig auf die Aktivitäten des DB-Konzerns durch.

Seit Sommer 2022 sanken die Ölpreise kontinuierlich und notierten 2023 zeitweise unter 80 Dollar/Barrel. Insgesamt lag der durchschnittliche Ölpreis auf Dollarbasis 2023 sehr deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das Preisniveau war aber immer noch vergleichsweise hoch. Im Euro-Raum verstärkte der schwache Euro diese Entwicklung. Der CO<sub>2</sub>-Preis blieb 2023 infolge des dritten Entlastungspakets konstant. Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen 2023 wieder etwas unter den hohen Vorjahreswerten.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr haben sich 2023 gegenüber dem Vorjahr halbiert. Treiber für den starken Preisrückgang waren insbesondere deutlich gesunkene Gaspreise, die sukzessive Wiederinbetriebnahme im Vorjahr ausgefallener französischer Atomkraftwerke und der Fortschritt beim Ausbau erneuerbarer Energien. Drastisch gedrosselte Erdgaslieferungen aus Russland wurden durch anderweitige Importe und den Ausbau der Flüssiggas-Terminal-Infrastruktur an Nord- und Ostsee ausgeglichen. Die Gasspeicherfüllstände in Deutschland erreichten 2023 ein Rekordniveau. Auch wenn die Preise für Strom verglichen mit dem Vorjahr deutlich gefallen sind, lag das Preisniveau 2023 höher als vor dem Ukraine-Krieg.

## ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG DER DB CARGO AG

Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 13,1% auf 51,2 Mrd. Tonnenkilometer (tkm; im Vorjahr: 58,9 Mrd. tkm) gesunken. Die Menge der beförderten Güter ist mit 143,1 Mio. t (im Vorjahr: 162,1 Mio. t) um 11,7% gesunken. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat sich mit 83,9 Mio. Trassenkilometern (Trkm; im Vorjahr: 98,5 Mio. Trkm) um 14,8% reduziert.

### Abweichungen von der prognostizierten Leistungsentwicklung

Die auf dem Vorjahresniveau erwartete Leistungsentwicklung ist im Wesentlichen durch die schwächere Transportentwicklung im zweiten Halbjahr 2023 nicht eingetreten. Weitere Gründe wurden bereits im Abschnitt Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr erläutert.

## Politisches Umfeld

### UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem

Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Bedeutende Förderinstrumente für den Schienengüterverkehr sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie.

Die Trassenpreisförderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018. Im Juni 2023 hat die Europäische Kommission die bis zum 30. Juni 2023 begrenzte entsprechende Förderrichtlinie für den Zeitraum vom 1. Juli 2023 bis zum 30. November 2024 genehmigt. Im Dezember 2023 hat die Europäische Kommission eine Verlängerung und Ausweitung der Trassenpreisförderung mit einem Umfang von bis zu 350 Mio. € pro Jahr bis November 2028 freigegeben.

### FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs fördert der Bund seit 2020 die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung. 2023 stand hierfür ein Betrag von 85 Mio. € zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2023 hat der Bund zudem mit einem neuen Haushaltstitel die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung für den Einzelwagenverkehr geschaffen, der mit 80 Mio. € dotiert war. Im Bundeshaushalt 2024 ist dieser Titel zur Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs auf 299 Mio. € erhöht worden. Der Titel für die Anlagenpreisförderung besteht weiter und beträgt nun 20 Mio. €. Zur Umsetzung und Auszahlung der neuen Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs ist eine Förderrichtlinie erforderlich, die im Januar 2024 der Europäischen Kommission zur Notifizierung vorgelegt wurde und voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 in Kraft treten wird.

### BUNDESHAUSHALT/FINANZEN

Am 5. Juli 2023 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2024 und den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind für die Schiene im Zeitraum von 2024 bis 2027 rund 11,5 Mrd. € mehr als bisher vorgesehen. Die Zusatzmittel betreffen sowohl die Schieneninfrastruktur als auch die weiteren Förderprogramme für Wettbewerbsfähigkeit und Innovationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr, darunter zukünftig auch die Förderung des Einzelwagenverkehrs.

Am 15. November 2023 hat das Bundesverfassungsgericht verkündet, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 mit dem Grundgesetz unvereinbar und nichtig ist. Infolge des Urteils hat die Bundesregierung angekündigt, einen neuen Wirtschaftsplan für den Klima- und Transformationsfonds (KTF) für die Jahre ab 2024 zu erstellen, in dem für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein neuer Titel geschaffen wird.





Im Dezember 2023 verständigte sich die Bundesregierung auf die Eckpunkte für einen überarbeiteten KTF sowie auf Anpassungen am Kernhaushalt zur Schließung der infolge des KTF-Urteils entstandenen Deckungslücke. Die Einigung sieht u. a. vor, dass die im Regierungsentwurf zum KTF für die Schieneninfrastruktur vorgesehenen Mittel entfallen und stattdessen zusätzliche Mittel über Eigenkapitalerhöhungen bereitgestellt werden sollen. Geplant sind Zuführungen von je 5,5 Mrd. € in 2024 und 2025 sowie insgesamt 20 Mrd. € bis 2029. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung sieht die Verständigung der Bundesregierung zudem vor, dass im Etat des BMDV Einsparungen i. H. v. 380 Mio. € vorgenommen werden.

### **BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE**

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Die Kommission hat mit dem Schwerpunkt Überleitstellen einen Listenvorschlag von 89 kurzfristig realisierbaren Maßnahmen entwickelt. Schnellere Genehmigungsverfahren sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden – bspw. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau. Zur Reduktion der Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird eine neue Finanzierungsarchitektur empfohlen, die Finanzierungsquellen zusammenfasst und Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut nutzt. Am 20. Juni 2023 wurde vom BMDV der erste Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Kommission vorgelegt. Danach befinden sich 17 Empfehlungen der Kommission in Umsetzung. Die Umsetzung von 27 weiteren Empfehlungen der Kommission wird vorbereitet. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Kommission wurden bereits in Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Dabei wurden bspw. die Empfehlungen zum überragenden öffentlichen Interesse weitgehend und zur Lkw-Maut entsprechend dem Vorschlag umgesetzt.

Für das von der Beschleunigungskommission zur gebündelten Umsetzung ihrer Vorschläge empfohlene Moderneschiene-Gesetz hat das BMDV einen Regierungsentwurf für das erste Halbjahr 2024 angekündigt.

### **AUSWEITUNG DER LKW-MAUT**

Am 20. Oktober 2023 wurde das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften beschlossen. Es sieht die Absenkung der Mautpflichtgrenze für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht auf mehr als 3,5 t (vorher: mindestens 7,5 t) ab Mitte 2024 und eine Bepreisung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ab Dezember 2023 vor. Von 2024 bis 2027 erwartet der Bund Mauteinnahmen von insgesamt rund 64 Mrd. €. Laut dem Gesetz ist die Hälfte der gesamten Mauteinnahmen für Maßnahmen im Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für die Bundesschienenwege zu verwenden.

### **ABWEHRSCHIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS**

Mit einem finanziellen Abwehrschirm federte der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wurde der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) 2022 mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus erfolgte die Finanzierung der Gas- und Wärmepreisbremsen sowie der Strompreisbremse. Die erforderlichen Gesetze (Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz) sind im Dezember 2022 in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage wurde auch der Schienenverkehr vor stark steigenden Energiepreisen geschützt. Für ein »Entlastungskontingent« von 90 % der Verbrauchsmenge kamen Referenzpreise zur Anwendung, die gegenüber dem Kunden nicht überschritten werden durften. Höhere tatsächliche Energiekosten wurden über die Übertragungsnetzbetreiber (Strom) und im Fall von Erdgas und Wärme über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) durch den Bund erstattet. In mehreren Novellen hat der Gesetzgeber 2023 weitere Einzelheiten der Umsetzung konkretisiert. Die gesetzlichen Anpassungen dienten dabei auch der rechtssicheren Umsetzung im Bereich des Schienenverkehrs.

Von dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) ist auch der WSF betroffen, da Kreditermächtigungen aus dem Vorjahr danach auch im WSF nicht mehr genutzt werden können. Um die Finanzierung der Energiepreisbremsen abzusichern und Rechtssicherheit zu schaffen, wurden mit dem Nachtragshaushalt 2023 Einnahmen aus Krediten in Höhe der voraussichtlichen Ausgaben i. H. v. 43,2 Mrd. € beschlossen. Allerdings hat die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die geplante Verlängerung der gesetzlichen Energiepreisbremsen nicht vorgenommen. Die Strompreisbremse und die Erdgas-Wärme-Preisbremsen sind in der Folge am 31. Dezember 2023 ausgelaufen.

## ENTWURF NOVELLE BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZ

Das Bundeskabinett hat am 21. Juni 2023 die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes beschlossen. Die nationalen Klimaschutzziele bleiben unverändert: Bis 2030 soll eine Minderung im Vergleich zu 1990 um 65 %, bis 2040 um 88 % und bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Alle Sektoren sollen zukünftig übergreifend und in einer mehrjährigen, vorwärts gerichteten Gesamtrechnung betrachtet werden. Zusammen mit der Überwachung der Emissionsdaten des Vorjahres soll die prognostizierte Emissionsentwicklung bis 2030 sowie für 2035, 2040 und 2045 zur Handlungsgrundlage werden. Sofern die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Zielverfehlung bei den Jahresemissionsgesamtmengen ausweisen, muss der Bund Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeiten.

## ENTWURF KLIMASCHUTZPROGRAMM 2023

Am 4. Oktober 2023 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2023 beschlossen, mit dem die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden soll. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren.

Für den Sektor Verkehr ist neben den Themenfeldern verstärkte Nutzung des Potenzials synthetischer Kraftstoffe, Antriebswechsel Lkw und schwere Nutzfahrzeuge, Beschleunigung Klimaneutralität Pkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung, Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert.

Mit Blick auf die Schiene bekräftigt die Bundesregierung die Absicht, in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren und zu erweitern. Priorität wird dabei der Steigerung der Kapazität des Kernnetzes zugeschrieben. Der zusätzliche Investitionsbedarf bis 2027 wird mit rund 45 Mrd. € beziffert. Dieser soll, soweit finanziell darstellbar, u. a. mit dem Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden. Neben der Stärkung des Investitionshochlaufs für die Schiene sind u. a. auch die Stärkung und Digitalisierung des Bestandsnetzes, die Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie ein Digitalisierungspaket Schiene als Maßnahmen benannt.

## DEUTSCHLANDPAKT ZUR PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG

Am 6. November 2023 haben sich die Regierungschef:innen der Länder mit dem Bundeskanzler auf einen Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung verständigt. Der Pakt enthält dabei zahlreiche Maßnahmen,

die teilweise mit den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene deckungsgleich sind. Sie betreffen insbesondere die Vermeidung von Umplanungen, die Einführung von Stichtagsregelungen der Rechts- und Sachlage zum Zeitpunkt der Antragsstellung sowie die Festlegung von Artenschutzstandards. Ferner sollen die Verfahren durch optimierte Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren verkürzt werden. Die Planfeststellungsverfahren selbst sollen durch Einführung einer sog. Zustimmungsfiktion bei Verstreichen von behördlichen Beteiligungsfristen beschleunigt werden. Zur Umsetzung des Pakts soll weitere Beschleunigungsgesetzgebung erfolgen. Erste Ergebnisse hierzu sollen im ersten Quartal 2024 vorliegen.

## BUNDESREGIERUNG BESCHLIESST INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSGESETZ

Am 10. Februar 2023 beschloss der Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich (VwGO), durch das die Dauer von Gerichtsverfahren bei Vorhaben mit einer »hohen wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Bedeutung« künftig deutlich reduziert werden soll. Dazu zählt auch der Ausbau des Schienennetzes.

## ÜBERARBEITUNG DER EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHR- ZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im grenzüberschreitenden Verkehr im gesamten Schienennetz der Europäischen Union (EU) sowie der erleichterte Wechsel zu anderen Arbeitgebern. Hierbei werden die Themen einheitliche Betriebssprache, Harmonisierung der Ausbildung und neue Struktur des Führerscheins und der Zusatzbescheinigungen im Vordergrund stehen.

Die Vorlage des Gesetzgebungsentwurfs sollte schrittweise ab Ende 2023 erfolgen. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass dies aber voraussichtlich erst ab Ende 2024 erfolgen wird. Der erste Rechtsakt soll als primäre Gesetzgebung erfolgen, gefolgt von sekundärer Gesetzgebung (Durchführungsrechtsakte).

Das Hauptthema bei der Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie bleibt die von Kommission und Parlament ins Spiel gebrachte Frage der Einführung einer europaweiten (zweiten) Betriebssprache sowie der erforderlichen Sprachkompetenzlevel und deren Auswirkungen auf Sicherheit, Praktikabilität und Kosten. Der DB-Konzern, die französische Staatsbahn SNCF und die International Union of Railways (UIC) haben auf politischer Ebene die Diskussion angestoßen, ob und in welchem Umfang digitale Übersetzungstools eine Lösung



darstellen. Die Kommission prüft nun, inwieweit vorhandene Sprachbarrieren in der EU auch technisch überwunden werden können.

## DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90% reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten: ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für höchstzulässige Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr sowie ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr wurde in einem zweiten Schritt am 7. November 2023 ergänzt. Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden nun im Europäischen Rat und im Europäischem Parlament behandelt. Mit Blick auf die bevorstehenden institutionellen Veränderungen in 2024 (Europawahlen im Juni 2024 und die anschließende Bestellung der neuen Kommission) wird das Gesetzgebungsverfahren voraussichtlich erst im Jahr 2025 abgeschlossen.

## REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) vorgelegt. Ziel ist eine schnellere Vollendung des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050. Am 18. Dezember 2023 haben Europäischer Rat und Europäisches Parlament eine vorläufige Einigung über den Vorschlag erzielt. Diese bestätigt das vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030 (Kernnetz), 2040 (erweitertes Kernnetz) und 2050 (Gesamtnetz). Um eine rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten, sind Durchführungsrechtsakte für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore vorgesehen. Vereinbart wurden u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS) und Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen, Mindeststreckengeschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge

und 100 km/h für Güterzüge sowie eine bessere Integration von Häfen, Flughäfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Für den Schienengüterverkehr wurden betriebliche Anforderungen bspw. zu Grenzabfertigungszeiten aufgenommen. Die Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 in Kraft treten.

## TRASSENPREISE FÜR 2024 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 7. August 2023 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2024 genehmigt. Die Steigerung der Trassenentgelte beträgt 3,5% für den Schienenpersonenfernverkehr, 2,0% für den Schienengüterverkehr und 3,0% für den Schienenpersonennahverkehr. Zuvor hat die BNetzA das mit Beschluss vom 30. März 2023 abgeschlossene Entgeltverfahren erneut eröffnet. Ursächlich für diese Entscheidung war das am 25. April 2023 in Kraft getretene Neunte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), das abweichend vom Beschluss der BNetzA für das Fahrplanjahr 2023/2024 eine Erhöhung der Entgelte im Schienenpersonennahverkehr um lediglich 1,8% vorsieht. Letztendlich wurde die ursprünglich genehmigte Erhöhung von 3,0% im Schienenpersonennahverkehr auch durch den neuen Beschluss bestätigt.

# ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

## Umsatzentwicklung

Der Umsatz der DB Cargo AG hat sich im Berichtsjahr um 9,2% auf 3.794 Mio. € (im Vorjahr: 3.474 Mio. €) erhöht. Wesentlicher Treiber hierfür waren – neben Preissteigerungen zur Kompensation der inflationsbedingten Kostenerhöhungen – zusätzliche Kohletransporte, die die Versorgungssicherheit in Deutschland vor dem Hintergrund der reduzierten Gaslieferungen aus Russland gewährleisteten. Dämpfend wirkten demgegenüber die Auswirkungen der baustellen- und qualitätsbedingten Betriebslage im deutschen Schienennetz, der Nachfrageeinbruch auf dem eurasischen Korridor und bei den energieintensiven Branchen Stahl und Chemie, die Folgen der (Warn-)Streiks der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)/Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) als auch der heftige Wintereinbruch Anfang Dezember 2023.

Der Außenumsatz lag mit 2.618 Mio. € um 247 Mio. € (+10,4%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.371 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns



beliefen sich auf 1.176 Mio. € (im Vorjahr: 1.103 Mio. €). Der Anteil der DB-konzerninternen Umsatzerlöse hatte sich somit auf 31,0% (im Vorjahr: 31,8%) verringert.

## Ergebnisentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB Cargo AG hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert, ist aber u. a. aufgrund der betrieblichen und konjunkturellen Lage weiterhin sehr herausfordernd.

Die Gesamtleistung hat sich mit 3.802 Mio. € um 330 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 3.472 Mio. €) verbessert. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die höheren Umsatzerlöse (+320 Mio. €) zurückzuführen.

Die Bestandsveränderungen lagen mit –1 Mio. € um 10 Mio. € über dem Vorjahreswert. Andere aktivierte Eigenleistungen (9 Mio. €) lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 297 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 296 Mio. €).

Der Materialaufwand lag mit 2.695 Mio. € um 144 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.551 Mio. €). Der Anstieg betraf insbesondere höhere Aufwendungen für Strom und Diesel (+36 Mio. €) sowie Instandhaltung (+67 Mio. €). Des Weiteren stieg der Aufwand für bezogene Leistungen (+34 Mio. €). In erster Linie aufgrund inflationsbedingter Kostensteigerungen erhöhten sich die eingekauften Transportleistungen (+75 Mio. €; davon mit DB-Konzerngesellschaften: +50 Mio. €). Gegenläufig wirkten geringere Trassenaufwendungen (–38 Mio. €) aufgrund des geringeren Verkehrsvolumens.

Der Personalaufwand überschritt mit 1.312 Mio. € den Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.258 Mio. €) um 54 Mio. € bei einem nahezu unveränderten Durchschnittsbestand von 18.547 Mitarbeitenden (+94 Mitarbeitende gegenüber dem Vorjahr). Neben der im Berichtsjahr gezahlten Inflationsausgleichsprämie (+50 Mio. €) trug auch die ab Dezember 2023 vereinbarte Tarifierhöhung zu dem Anstieg bei.

Die Abschreibungen lagen mit 208 Mio. € um 14 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 222 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen unterschritten mit 478 Mio. € den Vorjahreswert (im Vorjahr: 500 Mio. €) um 22 Mio. € und enthielten im Berichtsjahr auch Aufwendungen im Rahmen der Transformation.

Das Betriebsergebnis hat sich 2023 demzufolge um 169 Mio. € auf –594 Mio. € verbessert (im Vorjahr: –763 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis hat sich um 102 Mio. € auf 50 Mio. € (im Vorjahr: –52 Mio. €) verbessert. Ursächlich hierfür waren in erster Linie Aufwendungen für verbundene Unternehmen im Jahr 2022 i. H. v. 108 Mio. € aufgrund gezahlter Sanierungszuschüsse.

Das Zinsergebnis lag mit –39 Mio. € um 4 Mio. € über dem Vorjahresniveau von –43 Mio. €.

Das aus dieser Entwicklung resultierende negative Ergebnis nach Steuern (–583 Mio. €) wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

## Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Entwicklung der DB Cargo AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis im Geschäftsjahr 2023.

## Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Für den DB-Konzern sowie die DB Cargo AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

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

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Cargo AG zum 31. Dezember 2023 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 420 Mio. €. Diese wurden in Abstimmung mit dem Bereich Treasury des DB-Konzerns mit 495 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 Mittelfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 97 Mio. € auf –449 Mio. €. Insbesondere aufgrund deutlich reduzierter Investitionen in Finanzanlagen (–212 Mio. €) sowie ebenfalls reduzierter Investitionen in Sachanlagen (–36 Mio. €) ist der negative Mittelfluss aus Investitionstätigkeit von –318 Mio. € auf –68 Mio. € gesunken. Die Mittelabflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit und aus der Investition wurden durch die Zahlung des Verlustausgleichs für das Geschäftsjahr 2022



durch die DB AG (+858 Mio. €) gedeckt. Darüber hinaus wurde die langfristige Kreditaufnahme bei der DB AG durch planmäßige Darlehenstilgungen um 210 Mio. € zurückgeführt.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 50 Mio. € (im Vorjahr: 86 Mio. €), davon wurden 21 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 55 Mio. €) und 12 Mio. € in die Modernisierung der Güterwagenflotte (im Vorjahr: 15 Mio. €) investiert. Die Lokinvestitionen bestanden im Wesentlichen aus der Beschaffung von weiteren Vectron-Mehrsystemloks der Baureihe 193. Bei den Güterwagen lagen die Schwerpunkte beim Kauf von multifunktionalen und modularen Wagen und Behältern. Die übrigen Investitionen in Sachanlagen von 17 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) betrafen insbesondere im Bau befindliche Anlagen.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse i. H. v. insgesamt 4 Mio. € ergaben sich Nettoinvestitionen in Sachanlagen von 46 Mio. € (im Vorjahr: 63 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betragen im Berichtsjahr 54 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €). Dabei handelt es sich ausschließlich um IT-Entwicklungsleistungen, die aktiviert wurden. Unter Berücksichtigung der erhaltenen Investitionszuschüsse (1 Mio. €) beliefen sich die Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände auf 53 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €).

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen mit 23 Mio. € Zahlungen in die Kapitalrücklage bei einer inländischen und bei einer ausländischen Tochtergesellschaft.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2023 um 79 Mio. € auf 852 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 773 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund der Bestellung von weiteren Vectron-Mehrsystemloks der Baureihe 193.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

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

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2023 um 307 Mio. € bzw. 7,4% auf 3.844 Mio. € gesunken. Während das Anlagevermögen nur leicht um 3,2% (89 Mio. €) abnahm, reduzierte sich das Umlaufvermögen deutlich um 219 Mio. € bzw. 15,6%. Innerhalb des Anlagevermögens erhöhten sich die immateriellen Vermögensgegenstände um 23 Mio. € und die Finanzan-

lagen um 22 Mio. €, während das Sachanlagevermögen um 134 Mio. € zurückging. Der Rückgang des Umlaufvermögens ist insbesondere auf die infolge des deutlich verbesserten Jahresergebnisses niedrigere Forderung an die DB AG aus Verlustausgleich (–275 Mio. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+74 Mio. €) aus. Als Folge daraus sank der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen leicht auf 30,7% (per 31. Dezember 2022: 33,8%).

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB-Konzern seit 2016 das Wahlrecht gem. §248 Abs.2 Handelsgesetzbuch (HGB) zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Im Berichtsjahr wurden 54 Mio. € aktiviert, die planmäßigen Abschreibungen beliefen sich auf 28 Mio. €. Damit sind per 31. Dezember 2023 insgesamt 218 Mio. € aktiviert.

Dominierende Größe innerhalb des Sachanlagevermögens waren weiterhin die Fahrzeuge (Lokomotiven und Güterwagen), deren Anteil leicht vermindert bei 81,0% lag (per 31. Dezember 2022: 82,3%). Die Eigenkapitalquote erhöhte sich als Folge der geringeren Bilanzsumme von 16,1% auf 17,3%. Innerhalb der Fremdmittel lag der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme nahezu unverändert bei 8,2% (per 31. Dezember 2022: 8,0%), der Anteil der Verbindlichkeiten verminderte sich insbesondere aufgrund planmäßiger Tilgungen langfristiger Darlehen sowie geringerer kurzfristiger Kreditaufnahmen bei der DB AG und beträgt nunmehr 74,5% der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2022: 75,9%).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2023 einen Anteil an der Bilanzsumme von 47,3% (per 31. Dezember 2022: 50,2%), der Anteil der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stieg gegenüber dem Vorjahresende um 1,7% und lag per 31. Dezember 2023 bei 35,4% (per 31. Dezember 2022: 33,7%). Damit deckten die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) das Anlagevermögen mit 93,6% fast vollständig (per 31. Dezember 2022: 100,2%).

| BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme  | 31.12.2023   | 31.12.2022   |
|--|--------------|--------------|
| <b>AKTIVA</b>                          |              |              |
| Anlagevermögen                         | 69,3         | 66,2         |
| Umlaufvermögen                         | 30,7         | 33,8         |
|  | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |
| <b>PASSIVA</b>                         |              |              |
| Eigenkapital                           | 17,3         | 16,0         |
| Rückstellungen                         | 8,2          | 8,0          |
| Verbindlichkeiten                      | 74,5         | 76,0         |
| davon zinspflichtige Verbindlichkeiten | 66,0         | 68,0         |
|  | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |
| <b>Bilanzsumme in Mio. €</b>           | <b>3.844</b> | <b>4.151</b> |

# NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns.

Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die seit Juni 2019 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starke Schiene leisten wird.

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

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

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

## Qualität

### PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG WEITER UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit der Verkehre der DB Cargo AG (Ankunftspünktlichkeit weniger als 16 Minuten überschritten) lag im Berichtsjahr über der erreichten Pünktlichkeit des Vorjahres sowie des Plans für 2023. Gemessen an den Erwartungen des Marktes ist das erreichte Pünktlichkeitsniveau allerdings noch zu niedrig. Die Ursachen des Zurückbleibens hinter den Marktanforderungen sind im Wesentlichen die Einschränkungen der Infrastruktur durch Baugeschehen, das zu umfangreichen umgeleiteten Transporten führte, die teilweise auch nicht rechtzeitig genug bekannt sind. Die Folgen sind deutlich höherer Ressourceneinsatz und damit einhergehende punktuelle Ressourcenknappheiten, die zu Unpünktlichkeiten führten. Zudem liegt das Störgeschehen aufgrund veralteter

Infrastruktur auf hohem Niveau und führt zu fortlaufender Nachjustierung und dispositiven Eingriffen in geplante Konzepte und Schichten, mit entsprechenden Folgen für die Pünktlichkeit. Gegenüber 2022 sind die Anlagenverfügbarkeiten aus Infrastruktur und punktuell auch aus Ressourcensicht leider nochmals schlechter geworden, sodass das Einzelwagennetzwerk zeitweise in deutlichem Schwergang war und nachgesteuert werden musste, was negativ auf die Pünktlichkeitswerte wirkte. Die Einschränkungen des Bau- und Störgeschehens betreffen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Singuläre Anlässe waren insbesondere die Streiks im Frühjahr sowie im November 2023, die Brandanschläge auf Kabelschächte im September 2023 sowie der Wintereinbruch Ende November 2023 und der Sturm im Dezember 2023. Gegenüber 2022 konnten die beschriebenen Einschränkungen durch angestoßene Qualitätsmaßnahmen aus 2022 sowie aufgrund der geringeren Menge gegenüber der Planung und der weiterentwickelten Steuerungslogik besser gemanagt werden. Die Kommunikation an der Schnittstelle zu den Kunden wurde verbessert. Im Ergebnis konnte die Ankunfts-pünktlichkeit aus dem Vorjahr um 4,4% auf 70,5% in 2023 verbessert werden.

### KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Kundenzufriedenheit bei der DB Cargo AG ging in 2023 zurück und erreichte einen ZI (Zufriedenheitsindex) von 64 nach 67 im Vorjahr. Eine nach wie vor sehr ausgeprägte Bautätigkeit und eine erhöhte Störanfälligkeit der Schieneninfrastruktur bewirkten spürbare Ressourceneinschränkungen, die zu einer nachlassenden Qualität und Kundenzufriedenheit führten.

## Mitarbeitende

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

Per 31. Dezember 2023 waren bei der DB Cargo AG 18.303 Mitarbeitende (ohne Auszubildende) beschäftigt. Dies waren 123 Mitarbeitende weniger als per 31. Dezember 2022. Der Rückgang des Personalbestands gegenüber dem Vorjahresende beruht im Wesentlichen auf der natürlichen Fluktuation, den Abgängen in den DB-Konzern und den sonstigen Abgängen. Die Abgänge betragen gesamthaft 2.128 VZP. Gegenläufig wirkten sich die Zugänge i. H. v. 2.005 VZP aus, inklusive Zugänge durch die Übernahmen von Auszubildenden, externen Einstellungen sowie Zugängen aus dem DB-Konzern. Im Jahresdurchschnitt waren 18.547 Mitarbeitende beschäftigt.





Per 31. Dezember 2023 waren außerdem 1.466 Auszubildende bei der DB Cargo AG beschäftigt (per 31. Dezember 2022: 1.399 Auszubildende).

## ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG/ TARIFVERHANDLUNGEN

Die Tarifrunde 2023 zwischen dem DB-Konzern und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist am 26. Juli 2023 mit einer Einigungsempfehlung im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens zu Ende gegangen. Im Anschluss folgte eine Urabstimmung der EVG, bei der die Gewerkschaftsmitglieder das Ergebnis der Schlichtung angenommen haben. Die Einigungsempfehlung honoriert die enormen Leistungen und die erfolgreiche Arbeit der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Die Laufzeit von 25 Monaten bis Ende März 2025 schafft Planungssicherheit für das Unternehmen. Gleichzeitig beinhaltet die Empfehlung zahlreiche Beiträge zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und erhält dadurch die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns.

Die Tarifvereinbarung beinhaltet u. a. eine Inflationsausgleichsprämie i. H. v. 2.850 €, Entgelterhöhungen i. H. v. insgesamt 410 € pro Monat in zwei Stufen bzw. neu strukturierte Entgelttabellen bei bestimmten Dienstleistern und besondere Regelungen bei Busgesellschaften sowie zusätzliche Lohn-erhöhungen für Mitarbeitende in bahnspezifischen Schlüsselberufen.

Die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) begannen am 9. November 2023. Der DB-Konzern legte in der ersten Runde ein Angebot vor, das u. a. eine Lohnerhöhung von 11% beinhaltete. Die GDL führte danach einen ersten Warnstreik durch. Nach der zweiten Runde erklärte die GDL die Verhandlungen für gescheitert, führte einen zweiten Warnstreik durch und leitete die Urabstimmung ein. Eine Einigung konnte bis zum 31. Dezember 2023 nicht erzielt werden.

## MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Im Anschluss an die im Vorjahr zum sechsten Mal durchgeführte Mitarbeitendenbefragung (MAB) erhielten die Führungskräfte im Januar 2023 die Ergebnisse zur Diskussion in ihren Teams. Noch nie haben so viele Kolleg:innen der DB Cargo AG ihr Feedback gegeben – so erreichte die DB Cargo AG die bislang höchste Beteiligungsquote seit Start der MAB in 2012 mit 52,7%. Erstmals gab es kein vorgegebenes Standardkonzept zum Arbeiten mit den Ergebnissen auf Teamebene, alle Mitarbeitenden waren eingeladen, mit dem Personalvorstand der DB Cargo AG in den Dialog zu treten.

Zum zweiten Mal fand im September 2023 außerdem die Erhebung des Kulturbarometers als Online-Stichprobenbefragung statt. Sie dient in den MAB-Zwischenjahren dazu, die Entwicklung der Mitarbeitendenzufriedenheit zu beob-

achten, um frühzeitig gegensteuern zu können. Im Geschäftsfeld DB Cargo nahmen 836 Mitarbeitende teil, somit ist die Beteiligungsquote auf 38% angestiegen (2021: 32%). Der Kompassindex ist im Vergleich zu 2021 leicht von 43% auf 44% gestiegen. Diese positive Tendenz zeigt sich insbesondere bei den beiden Kompassprinzipien »Mach es einfach.« und »Ein Team für Kunden.«, dagegen gibt es einen Rückgang im Kompassprinzip »Klartext gewinnt.«.

## Ökologie

### KLIMASCHUTZ

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität hält sich der DB-Konzern an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit einem 1,5°C-Pfad, zu dem er sich 2022 bekannt hat. Zudem ist der DB-Konzern Teil der UN-Initiative Race to Zero. Um sein Klimaschutzziel zu erreichen, seine negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, hat sich der DB-Konzern anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

- Bis 2030 wird der DB-Konzern die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Die lange Laufzeit des Ziels hat der DB-Konzern aufgrund seiner sehr langlebigen Produktionsmittel gewählt, so finden die Effekte der vielfältigen Effizienzmaßnahmen eine bessere Berücksichtigung. Für die Zielerreichung 2030 und auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern sind die wesentlichen Maßnahmen die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für die strombasierten Verkehre des DB-Konzerns, der Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Erhöhung der Energieeffizienz sowie die Einführung neuer Mobilitätsangebote, um auch den Verkehr jenseits der Schiene von der ersten bis zur letzten Meile klimafreundlich zu gestalten. Knapp 93% der Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Leistungstonnenkm; Ltkm) werden bereits elektrisch durchgeführt.
- Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80% zu erhöhen.
- Bis spätestens 2038 will der DB-Konzern bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.

- Bei den Gebäuden und stationären Anlagen des DB-Konzerns wurde begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe des DB-Konzerns in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Cargo AG zur Erreichung der DB-Klimaziele bei.

## SPEZIFISCHER ENDEENERGIEVERBRAUCH

Der Rückgang des spezifischen Endenergieverbrauchs im Vergleich zu 2006 hat sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht abgeschwächt. Dies resultierte v. a. aus dem deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung sowie aus der baustellen- und qualitätsbedingten angespannten Betriebslage.

## MASSNAHMEN IM BEREICH KLIMASCHUTZ

### Betriebserprobungen von HVO in europäischen Landesgesellschaften gestartet

Bereits Mitte 2022 wurde der Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) für die gesamte Diesellokflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Seitdem können Kunden den regenerativen Kraftstoff nutzen und Transporte auch auf nicht elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands klimafreundlich durchführen lassen. Im Jahr 2023 substituierte das Geschäftsfeld DB Cargo rund 8 Mio. l fossilen Diesel durch den nicht fossilen Kraftstoff. Neben der Umrüstung weiterer Tankstellen steht nun die Einführung von HVO in europäischen Landesgesellschaften im Fokus. Bereits zum Jahresanfang 2023 führte das Geschäftsfeld DB Cargo erfolgreich Motorprüfstandsversuche in den Landesgesellschaften im Vereinigten Königreich, Polen und den Niederlanden durch. Seit Juni 2023 testen DB Cargo Nederland und DB Cargo Belgium HVO im regulären Betrieb. Aufgrund der positiven Testergebnisse ist geplant, die gesamte europäische Diesellokflotte für den Biokraftstoff freizugeben – ein zentraler Meilenstein für den europaweiten Dieselausstieg.

### Lärminderung durch Einsatz von HVO

Anfang März 2023 wurden zertifizierte Schallemissionsmessungen mit dem Biokraftstoff HVO im direkten Vergleich zu fossilem Diesel durchgeführt. Die finalen Ergebnisse haben ergeben, dass sich die Schallemissionen über alle Betriebspunkte durchschnittlich um 1 dB(A) reduzieren.

### Internationaler Einsatz des Fahrassistenzsystems LEADER 3.0

Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparendes Fahren unterstützt und die DB Cargo AG baut die Reduktion des Traktionsenergiebedarfs weiter aus. Zusätzlich soll die grüne Funktion der DB Netz AG (jetzt DB

InfraGO AG), die wichtige Informationen über die Betriebsituation rund um den eigenen, aktuellen Standort zur Verfügung stellt, bei der Berechnung der Fahrempfehlung stärker berücksichtigt werden, wodurch neben der Reduktion des Energiebedarfs auch Netzkapazitäten geschaffen werden. Hierbei werden den Triebfahrzeugführer:innen wichtige Informationen über die Betriebsituation rund um den eigenen, aktuellen Standort zur Verfügung gestellt. LEADER ist bei DB Cargo in Deutschland auf über 650 Elektrolokomotiven (entspricht rund zwei Dritteln der Elektrolokomotive) installiert. Zudem begann 2023 die Entwicklung und Integration der Funktion Fahren in Zeitschranken, mit der die Infrastruktur in Deutschland in einem Zeitband angibt, wo ein Zug sein soll. Damit können Netzkapazitäten geschaffen werden.

## STRATEGIE

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

DB Cargo bietet seinen Kunden in 17 europäischen Ländern Zugang zu Schienentransporten bis nach China. In seinem internationalen Netzwerk führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss.

Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden. Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen und bei dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrahierte Transportleistungen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und Operateure im Kombinierten Verkehr in ganz Europa. Kunden entscheiden sich dabei bewusst für DB Cargo, um den klimaschädlicheren Transport per Lkw zu ersetzen.

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, sind die führenden Steuerungskennzahlen die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern



und der spezifische Erlössatz je Tonnenkilometer. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Instandhaltung. Die DB-konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

## Märkte und Strategie

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

Die Position von DB Cargo nachhaltig zu stärken, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu können, ist Gegenstand der Strategie Starke Cargo. Der dafür vorgesehene Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft.«. So leistet DB Cargo einerseits einen Beitrag zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmarkt und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit.

Zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit wird DB Cargo das Geschäftsmodell transformieren. Es zeigt sich, dass das bisherige, hochkomplexe Verbund-Produktionssystem von DB Cargo nicht ausreichend in der Lage ist, flexibel auf die Herausforderungen der Infrastruktur und der konjunkturellen Entwicklungen zu reagieren. Das Ergebnis waren in den vergangenen Jahren eine sinkende Produktivität und stark steigende Qualitätskosten, die zu drastischen Ergebnisverschlechterungen führten. Da Infrastruktur und konjunkturelle Entwicklungen in den nächsten Jahren herausfordernd bleiben werden, muss sich DB Cargo transformieren, wenn es als Geschäftsfeld wieder wirtschaftlich und wettbewerbsfähig werden will. Deshalb wird DB Cargo das Geschäftsmodell so anpassen, dass zukünftig kleinere, stärker fokussierte Geschäftsbereiche entstehen. Der Zuschnitt orientiert sich dabei an Branchen-/Kundengruppen. Hinzu kommt der Einzelwagenverkehr, der im engen Leistungsaustausch mit allen Geschäftsbereichen steht. Diese Geschäftsbereiche erhalten umfassende Eigenständigkeit, Verantwortung und alle Mittel für ihr Geschäft. Damit lösen wir nach und nach den DB Cargo-weiten Produktionsverbund auf und reduzieren drastisch die Komplexität im Produktionsmodell, was eine deutliche Kostenreduzierung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht.

Zur Stärkung der Profitabilität als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette seiner Kunden anbieten. Dies sind Logistiklösungen, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und diese um weitere Module (z. B. Straßenverkehrs-, Lager- und weitere individuelle Logistikleistungen) ergänzen. Dafür erneuert DB Cargo konsequent Strukturen und kaufmännische Verantwortungsmodelle.

Das Einzelwagennetzwerk ist zentraler Bestandteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa, kann aber unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flächennetzwerk angeboten werden. Daher wird der Einzelwagenverkehr unter Berücksichtigung der im Bundeshaushalt 2024 vorgesehenen Betriebskostenförderung zu einem angebotsorientierten, standardisierten und resilienten Netzwerk weiterentwickelt. Mittel- und langfristig wird die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) steigen.

Der Kombinierte Verkehr ist trotz der konjunkturellen Rückgänge der Zukunftsmarkt im Schienengüterverkehr. Um seinen Kunden ein wettbewerbsfähiges Angebot bieten zu können, beabsichtigt DB Cargo, in den nächsten Jahren schrittweise die Produktion im Kombinierten Verkehr geschäftsfeldintern auf die Tochtergesellschaften RBH Logistics GmbH, Gladbeck, und Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG), Schkopau, umzustellen.

Weiterhin wird DB Cargo in moderne Multisystemlokomotiven und neue Wagentechnologien investieren. Auch durch die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo einerseits die Prozesse im Schienentransport, d. h. Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung, deutlich effektiver und schneller durchführen können und somit seine Wettbewerbsfähigkeit erhöhen und andererseits seinen Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten.

Durch modernes Transportequipment, das den Markt- und den Kundenanforderungen passgenau entspricht, ist DB Cargo in der Lage, sich tief in die Logistikketten der Kunden zu integrieren. DB Cargo treibt daher die Entwicklung seiner Güterwagenflotte intensiv voran. Dafür werden (neben Güterwagen und Aufbauten) auch Be- und Entladeanlagen sowie Umschlagtechnologien gemeinsam mit Kunden konzipiert und implementiert. DB Cargo setzt dabei sowohl auf eigene Equipment-Entwicklungen als auch auf Kooperationen mit strategischen Partnern.



## WEITERE INFORMATIONEN

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) noch nicht abgeschlossen. Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaßnahmen gekommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es im weiteren Verlauf der Tarifverhandlungen zu weiteren umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL kommen wird.

## NACHTRAGSBERICHT

### Bundshaushalt 2024 beschlossen

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundshaushalt 2023 und knapp 7 Mrd. € mehr als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

- Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,375 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds.
- Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes im Jahr 2024 hinterlegt.
- Der ERTMS-Titel (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem; European Rail Traffic Management System; ERTMS) zur Digitalisierung der Schiene ist 2024 mit knapp 1,1 Mrd. € dotiert, eine Zunahme um rund 0,45 Mrd. € gegenüber 2023.
- Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € und damit rund 0,3 Mrd. € weniger als 2023 verankert.

In beiden Titeln (ERTMS und Neu- und Ausbau) bestehen zusätzlich noch Ausgabereste aus vergangenen Jahren.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es gegenüber dem Regierungsentwurf Abschmelzungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu finanzieren. Die Kürzungen betreffen v. a.

die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienen-güterverkehr, die für 2024 nun 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) bzw. 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) beträgt. Die Einzelwagenverkehrs-förderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023 (80 Mio. €).

Mit dem Bundshaushalt 2024, dem aktuellen Finanzplan bis 2027 und dem Eigenbeitrag des DB-Konzerns sind für den Zeitraum von 2024 bis 2027 damit insgesamt Zusatzmittel von etwa 27 Mrd. € vorgesehen. Der identifizierte zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene bis 2027 beträgt insgesamt 45 Mrd. € und ist damit noch nicht vollständig gedeckt.

## 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 Zuspruchs der Kunden.

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

Seit Mitte 2020 hat sich die Chancensituation für die DB Cargo AG deutlich verändert. Mit fortschreitender Relevanz der Treibhausgasminierungsziele in den Lieferketten der



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

## Wesentliche Risiken und Maßnahmen zur Begrenzung von Risiken

Die Risiken für die DB Cargo AG liegen v. a. in den folgenden Bereichen:

- **Produktion und Technik:** Wesentliches Risiko für die DB Cargo AG ist ein Nachfragerückgang aufgrund der Nichterfüllung von Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen der Kunden. Aufgrund der hohen Bautätigkeit und der aktuell noch bestehenden Störfallintensität im Schienennetz sowie des geplanten Verkehrsmengenwachstums im Personen- und Güterverkehr besteht das Risiko, dass es zu Engpässen auf dem Schienennetz kommt, verbunden mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität und die Pünktlichkeit. Die unter Plan liegende Bundesfinanzierung belastet den Hochlauf von Kapazität und Qualität zusätzlich und könnte zu Einschränkungen im Angebot von DB Cargo führen. Diesem Risiko wird entgegengewirkt durch das Installieren von gemischten Teams aus Vertrieb und Produktion (P&D-Teams), die eine durchgängige Verantwortung für die Optimierung der Verkehrspakete tragen.
- **Absatzmarkt:** Im Schienengüterverkehr besteht neben der immer stärker zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die anhaltende 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. Die DB Cargo AG reagiert darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimiert die DB Cargo AG das Leistungsangebot auf der Schiene und bindet den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von militärischen Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf das Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Cargo AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich Güterhandelsvolumen sowie Industrieproduktion) 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.
- **Transformationsmaßnahmen:** Im Zuge der Transformation von DB Cargo besteht das Risiko, dass sich die Umsetzung der geplanten Einsparungs- und Optimierungseffekte sowie die Transformation im Bereich des Kombinierten Verkehrs (KV) zu einem integrierten KV-Operateur verzögern könnten. Ein wettbewerbsfähiges Produktionsmodell durch Kapselung der Produktion, eine schlanke Verwaltung sowie die Realisierung von Synergien mit Hinterlandterminals durch Slot-Management und durchgehende Sendungssteuerung sind wesentliche Bestandteile zur Erreichung der geplanten Ergebnisverbesserung im KV.
- **Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von der DB Cargo AG 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 u. a. 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.

- Zusätzlich existieren für die DB Cargo AG die folgenden Risiken:
  - **Personalrisiken** u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. 2023 begonnene und noch nicht abgeschlossene Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.
  - **Beschaffungs-/Energemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen. Im Zuge der Infrastrukturmodernisierung müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Fahrzeuge mit dem European Train Control System (ETCS) ertüchtigen. Dies erfordert hohe Investitionen, da zahlreiche Fahrzeuge noch nicht über die ETCS-Technologie verfügen.
  - **Digitalisierung** z. B. in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Die DB Cargo AG setzt eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
  - **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.
  - **Übrige Risiken**, z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).
  - **Europäische Kommission überprüft Maßnahmen zugunsten von DB Cargo AG:** Mit Beschluss vom 31. Januar 2022 hat die Europäische Kommission (Kommission) ein förmliches Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) eingeleitet. Darin prüft sie, ob DB Cargo durch bestimmte Maßnahmen wettbewerbsverfälschende Beihilfen erhalten hat. Dies betrifft insbesondere die fortgesetzten Verlustausgleiche durch die DB AG auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags. Zudem überprüft Brüssel die Bedingungen konzerninterner Dienstleistungen und DB-konzerninterner Darlehen sowie die Ausgleichszahlungen für die ihr überlassenen Beamt:innen.

Bund und DB-Konzern haben die Beihilfevorwürfe bislang umfassend zurückgewiesen. Danach sind die Maßnahmen marktkonform bzw. dem Bund nicht zurechenbar. Die Kommission stellt die Marktkonformität der Verlustausgleiche ab einem bestimmten Zeitpunkt aktuell weiter infrage. Bei einem negativen Verfahrensausgang wäre eine Rückforderung des Beihilfebetrags oder von Teilen für bestimmte Jahre möglich. Alternativ sieht das Verfahren die Möglichkeit einer Restrukturierungslösung vor, die den Vorgaben der Restrukturierungsleitlinien der Kommission entsprechen muss. Das von DB Cargo beschlossene und bereits begonnene Transformationsprogramm bildet hierfür eine gute Basis. Bund, DB-Konzern und Kommission befinden sich derzeit in Sondierungsgesprächen zu möglichen Verfahrenslösungen.

## Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements 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 Gesellschafterversammlung/der Gesellschafterin der Gesellschaft 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

Per 31. Dezember 2023 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Cargo AG für die Entwicklung im Folgejahr wie beschrieben in den Kategorien gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie Regulierung und Verzögerungen bei der Umsetzung der Transformationsmaßnahmen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr erhöht. Als Ergebnis der Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.



# PROGNOSEBERICHT

Die deutsche Wirtschaft sieht sich auch 2024 mit großen Herausforderungen konfrontiert. Die Energiepreise werden 2024 voraussichtlich steigen, da staatliche Zuschüsse für Strom-Netzentgelte wegfallen, die CO<sub>2</sub>-Steuer steigt und die Mehrwertsteuer für Gas ab März 2024 wieder angehoben wird. Es wird für 2024 von einer stagnierenden deutschen Wirtschaftsleistung ausgegangen. Im Güterverkehr wird mit einer Stagnation gerechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs weiter bestehen bleiben. Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güter- und Personenverkehr mit sich bringt (z. B. Schadstoffbelastungen, hoher Flächenbedarf für Pkw, den viele Städte nicht mehr bereitstellen wollen), werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten klimafreundlicherer Verkehre sind u. a. die Fortführung des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets sowie die angekündigten sehr umfangreichen zusätzlichen Mittel des Bundes für die Schieneninfrastruktur zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit trotz einer angespannten Haushaltslage.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2024 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur.

## Konjunkturelle Aussichten

Für Deutschland wird 2024 insgesamt eine Stagnation der Wirtschaftsleistung erwartet. Ein wesentlicher Treiber für diese auch im internationalen Vergleich unterdurchschnittliche Prognose ist die Erwartung, dass der Welthandel nur moderat steigen wird. Davon wird Deutschland infolge der hohen Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft besonders betroffen sein. Zudem begrenzt die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Herbst 2023 zur Nutzung der Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds die fiskalischen Spielräume. Die deutliche Reduzierung staatlicher Ausgaben wird die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leistung 2024 deutlich dämpfen. Außerdem sind Haushalte und Unternehmen mit großen Unsicherheiten konfrontiert, was zu einer Verschiebung von Ausgaben und Investitionen führen wird.

Die Nachfrage nach deutschen Exporten wird sich 2024 nicht wesentlich beleben. Auch die 2023 stagnierende Baubranche wird sich 2024 nicht merklich erholen. Es wird jedoch erwartet, dass der private Konsum die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland infolge von relativ guten Lohnabschlüssen bei einem robusten Arbeitsmarkt sowie einer deutlich zurückgehenden Inflation im Jahresverlauf stimuliert.

## Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Nach deutlichen Rückgängen im Vorjahr wird für 2024 eine Stagnation der Güterverkehrsleistung prognostiziert, da in den Kernindustrien keine deutlichen Aufholeffekte nach der schwachen Entwicklung im Vorjahr erwartet werden. Der bereits im zweiten Halbjahr 2023 begonnene Nachfragerückgang bei Kohletransporten wird den Abwärtstrend voraussichtlich weiter fortsetzen. Auch niedrigere Auftragseingänge in der Baubranche infolge des gestiegenen Zinsniveaus werden zu weiter rückläufigen Transportmengen führen. Positive Impulse kommen aus einer leicht anziehenden Konsumnachfrage infolge relativ stabiler Preise nach zwei Jahren mit inflationsbedingt steigenden Preisen und einem gleichzeitig höheren Lohnniveau. Konjunkturell wird das zweite Halbjahr 2024 stärker ausfallen als das erste. Die ab der Jahresmitte 2024 nochmals zunehmenden Bauaktivitäten auf dem Schienennetz könnten jedoch vollständig kompensierend wirken und infolge der daraus resultierenden Einschränkungen kurzzeitig zu einer Verlagerung von Verkehren auf die Straße führen.

Geopolitische Krisen der vergangenen Jahre haben Unternehmen veranlasst, ihre Beschaffungswege zu diversifizieren. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass mögliche Lieferengpässe den Transportmarkt 2024 nicht mehr gravierend beeinflussen werden. Der Markt wird weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis bleibt die Transportqualität von hoher Bedeutung.

Der Schienengüterverkehr wird 2024 das Niveau der Verkehrsleistung nach den deutlichen Verlusten im Vorjahr voraussichtlich halten. Eine leichter Anstieg ist bei den Stahltransporten zu erwarten, Chemie- und Papiertransporte werden den Abwärtstrend weiter fortsetzen. Der Kombinierte Verkehr wird 2024 nach Verlusten im Vorjahr auf einen zunächst leichten Wachstumskurs zurückkehren; die Nachfrage nach Automobiltransporten wird weiter steigen. Positive Effekte werden v. a. durch einen deutlichen Rückgang der Kohle- und Koksverkehre gedämpft.



Es wird erwartet, dass sich nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr der Straßengüterverkehr 2024 u. a. infolge einer Nachfrageerholung nach Konsumgütertransporten leicht erholen wird. Die negativen Impulse der Baubranche werden sich 2024 aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus weiter fortsetzen. Die Mauterhöhung kann mittel- bis langfristig zu Mengenverlagerungen auf andere Verkehrsträger führen, das Volumen ist jedoch noch nicht abschätzbar.

Nachdem die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt 2023 auf ein historisch niedriges Niveau gefallen ist, wird davon ausgegangen, dass sich Verkehre aufgrund der starken Witterungsabhängigkeit der Binnenschifffahrt langfristig auf den Landweg verlagert haben. Es wird erwartet, dass positive Effekte durch Rückgänge der für die Binnenschifffahrt besonders bedeutenden Kohleverkehre vollständig kompensiert werden, sodass die Verkehrsleistung 2024 auf einem niedrigen Niveau stagnieren wird.

## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güterverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2024 ist eine leicht ansteigende Dynamik infolge von Erholungseffekten zu erwarten.

Zudem sind für 2024 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung (wie z. B. zusätzliche Investitionen in die Modernisierung der Schieneninfrastruktur, Mauterhöhung, Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer) zu erwarten.

Im Juli 2024 startet die erste Generalsanierung in Deutschland mit der Sanierung der sog. Riedbahn (Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main Stadion und Mannheim Hauptbahnhof). Die damit einhergehende Vollsperrung des Korridors für fünf Monate wird in 2024 zunächst negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben: Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen längere Fahrzeiten. Auch darüber hinaus wird die Bautätigkeit im Netz 2024 und in den Folgejahren weiter auf einem sehr hohen Niveau liegen und zu spürbaren Belastungen für den Schienenverkehr führen.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2024

- **Pünktlichkeit:** Aufgrund der geplanten hohen Bautätigkeit im Schienennetz geht die DB Cargo AG für 2024 gegenüber dem Vorjahr von einer leicht reduzierten Pünktlichkeitsquote von 69 % aus.
- **Leistung:** Für 2024 erwarten wir auf Basis der weltwirtschaftlichen Entwicklung, der oben angegebenen kapazitativen Restriktionen und der Auswirkungen der Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), dass das Niveau des Vorjahres gehalten werden kann.
- **Umsatz:** Voraussichtlich leichte Umsatzsteigerungen, die im Wesentlichen aus höheren Preisen aufgrund der weiterhin inflationsbedingt ansteigenden Kosten und Portfoliooptimierungen im Rahmen der Transformation resultieren.
- **Ergebnis:** Aufgrund der voraussichtlich weiterhin anhaltenden Inflationsentwicklung erwarten wir Kostensteigerungen mit entsprechendem Druck auf das Ergebnis. Zudem belasten die Streiks der GDL in 2023/2024 und deren Folgewirkungen die Entwicklung. Zur nachhaltigen Verbesserung der Ergebnislage wurde ein Transformationsprogramm aufgesetzt, das bereits 2024 zu einer deutlichen Verbesserung beitragen soll. Zudem wurden im Bundeshaushalt 2024 die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung im Einzelwagenverkehr geschaffen. In Summe wird sich das Ergebnis nach Steuern deutlich verbessern, aber voraussichtlich weiterhin negativ bleiben.

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 bspw. 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.



# Jahresabschluss

## BILANZ

### Aktiva

| PER 31.12. / in Mio. €  | Anhang | 2023         | 2022         |
|---|--------|--------------|--------------|
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>  |        |              |              |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände  | (2)    | 220          | 197          |
| II. Sachanlagen   | (2)    |              |              |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |        | 89           | 92           |
| a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten  |        | 66           | 68           |
| b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs   |        | 3            | 3            |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen   |        | 10           | 10           |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr   |        | 1.203        | 1.334        |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 |        | 14           | 15           |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   |        | 25           | 28           |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  |        | 145          | 141          |
|   |        | <b>1.486</b> | <b>1.620</b> |
| III. Finanzanlagen  | (2)    | 950          | 928          |
|   |        | <b>2.656</b> | <b>2.745</b> |
| <b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>  |        |              |              |
| Vorräte   | (3)    | 130          | 123          |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände   | (4)    | 1.054        | 1.280        |
| Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks   | (20)   | 0            | 0            |
|   |        | <b>1.184</b> | <b>1.403</b> |
| <b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>  |        |              |              |
|   |        | 4            | 3            |
|   |        | <b>3.844</b> | <b>4.151</b> |

### Passiva

| PER 31.12. / in Mio. €      | Anhang | 2023         | 2022         |
|-----------------------------|--------|--------------|--------------|
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>      |        |              |              |
| Gezeichnetes Kapital        | (5)    | 256          | 256          |
| Kapitalrücklage             | (6)    | 403          | 403          |
| Gewinnrücklagen             | (7)    | 7            | 7            |
|                             |        | <b>666</b>   | <b>666</b>   |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>    | (8)    | 315          | 333          |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b> | (9)    | 2.863        | 3.152        |
|                             |        | <b>3.844</b> | <b>4.151</b> |

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. € | Anhang | 2023        | 2022        |
|--|--------|-------------|-------------|
| Umsatzerlöse                                       | (13)   | 3.794       | 3.474       |
| Bestandsveränderungen                              |        | -1          | -11         |
| Andere aktivierte Eigenleistungen                  |        | 9           | 9           |
| Sonstige betriebliche Erträge                      | (14)   | 297         | 296         |
| Materialaufwand                                    | (15)   | -2.695      | -2.551      |
| Personalaufwand                                    | (16)   | -1.312      | -1.258      |
| Abschreibungen                                     |        | -208        | -222        |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                 | (17)   | -478        | -500        |
| Beteiligungsergebnis                               | (18)   | 50          | -52         |
| Zinsergebnis                                       | (19)   | -39         | -43         |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag               |        | 0           | 0           |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>                       |        | <b>-583</b> | <b>-858</b> |
| Erträge aus Verlustübernahme                       | (28)   | 583         | 858         |
| <b>Jahresergebnis</b>                              |        | <b>0</b>    | <b>0</b>    |

## ANHANG

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 gem. §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 (EReG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach §12 Abs. 2 EReG 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 im Einzelwert bis 2.000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. In Höhe des aktivierten Betrags (218 Mio. €; im Vorjahr 195 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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

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

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. 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 Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapitalkosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Weiterhin wurde das Wahlrecht, angemessene Teile der Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie angemessene Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung in die Herstellungskosten einzubeziehen, nicht ausgeübt.

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

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

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

|  | Jahre   |
|--|---------|
| 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 Zugang und Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, ggf. – 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 [Entwicklung des Anlagevermögens](#)  34). 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. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2023 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende DB Cargo AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 1,39% (per 31. Dezember 2022: 1,39%) für überfällige Forderungen und 0,19% (per 31. Dezember 2022: 0,18%) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,198% (per 31. Dezember 2022: 0,09%).

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 Altersversorgungs- verpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

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

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

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

Die DB Cargo AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur 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 der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2023 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. §253 Abs. 2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,82%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2023 ein Unterschiedsbetrag von 0,3 Mio.€. Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Rückstellungen.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2023 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

| in %   | 31.12.2023 |
|--|------------|
| Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung               | 4,10       |
| Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe) | 2,25       |
| Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation           | 4,00       |

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamt:innenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden für die durchschnittliche Restlaufzeit der jeweiligen Verpflichtung fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre angewendet.

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

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 Erfüllungsbetrags. 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.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein

einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-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 (Makro-Hedge).

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

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

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

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

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

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

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagegitter](#)  34 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 62 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 57 Mio. €), von denen 53 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 48 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 5 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €) sind bei den Zugängen von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

### (3) VORRÄTE

| in Mio. €                       | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 130        | 122        |
| Unfertige Leistungen            | 0          | 1          |
| <b>Insgesamt</b>                | <b>130</b> | <b>123</b> |

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 16 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 14 Mio. €) gebildet.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

| in Mio. €   | 31.12.2023   | 31.12.2022   |
|---|--------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                  | 317          | 243          |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen                                    | 698          | 1.001        |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 15           | 12           |
| Sonstige Vermögensgegenstände   | 24           | 24           |
| <b>Insgesamt</b>  | <b>1.054</b> | <b>1.280</b> |

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 6 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 7 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich i. H. v. 583 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 858 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen i. H. v. 58 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 51 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 57 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 92 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 12 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 1 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über ein Jahr hinaus.

### (5) GEZEICHNETES KAPITAL

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

### (6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2023 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus.

### (7) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2023 einen Betrag i. H. v. 7 Mio. € aus.

Sie enthalten die Auflösungsbeträge der im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen i. H. v. insgesamt 7 Mio. €. Dieser Betrag wurde gem. Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

**(8) RÜCKSTELLUNGEN**

| in Mio. €   | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|---|------------|------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 15         | 17         |
| Steuerrückstellungen                                      | 3          | 3          |
| Sonstige Rückstellungen                                   | 297        | 313        |
| <b>Insgesamt</b>  | <b>315</b> | <b>333</b> |

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Cargo AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Cargo AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Cargo AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (12 Mio. €; im Vorjahr: 13 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgehenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Cargo AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet. Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Cargo AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 15 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| in Mio. €                                    | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|--|------------|------------|
| Verpflichtungen im Personalbereich           | 116        | 117        |
| Ausstehende Eingangsrechnungen               | 80         | 76         |
| Erlösschmälerungen                           | 21         | 26         |
| Unterlassene Instandhaltung                  | 35         | 30         |
| Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | 10         | 15         |
| Übrige Risiken                               | 35         | 49         |
| <b>Insgesamt</b>                             | <b>297</b> | <b>313</b> |

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Tantiemen sowie Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen. Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (beizulegender Zeitwert 22 Mio. €; Anschaffungskosten 25 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (22 Mio. €) verrechnet.

Den gem. §268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrter Beträge stehen ausreichend freie Rücklagen (384 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

| in Mio. €  | 31.12.2023 |
|--|------------|
| Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens | 218        |
| <b>Potenziell abführungsgesperrter Betrag</b>                            | <b>218</b> |

Das im Rahmen von Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert 42 Mio. €; Anschaffungskosten 38 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (42 Mio. €) verrechnet.

**(9) VERBINDLICHKEITEN**

| in Mio. €   | davon mit Restlaufzeit |              |              |                    | davon mit Restlaufzeit |              |              |                    |
|---|------------------------|--------------|--------------|--------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------------|
|   | 31.12.2023             | bis 1 Jahr   | über 1 Jahr  | davon über 5 Jahre | 31.12.2022             | bis 1 Jahr   | über 1 Jahr  | davon über 5 Jahre |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen  | 0                      | 0            | -            | -                  | 0                      | 0            | -            | -                  |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 115                    | 115          | -            | -                  | 110                    | 110          | -            | -                  |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 2.704                  | 921          | 1.783        | 450                | 3.009                  | 968          | 2.041        | 1.346              |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 6                      | 6            | -            | -                  | 4                      | 4            | -            | -                  |
| Sonstige Verbindlichkeiten  | 38                     | 38           | -            | -                  | 29                     | 29           | -            | -                  |
| davon aus Steuern   | 10                     | 10           | -            | -                  | 10                     | 10           | -            | -                  |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit   | -                      | -            | -            | -                  | -                      | -            | -            | -                  |
| <b>Insgesamt</b>  | <b>2.863</b>           | <b>1.080</b> | <b>1.783</b> | <b>450</b>         | <b>3.152</b>           | <b>1.111</b> | <b>2.041</b> | <b>1.346</b>       |
| davon zinspflichtig   | 2.538                  | 755          | 1.783        | 450                | 2.823                  | 782          | 2.041        | 1.346              |

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 2.043 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 2.251 Mio. €). Darüber hinaus sind Cashpool-Verbindlichkeiten i. H. v. 495 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 572 Mio. €), Verpflichtungen zum Verlustausgleich i. H. v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 0 Mio. €), Zinsverpflichtungen i. H. v. 6 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 9 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer i. H. v. 26 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 19 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 126 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 158 Mio. €).

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

**(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

| in Mio. €                                      | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|--|------------|------------|
| Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen | 363        | 342        |
| <b>Insgesamt</b>                               | <b>363</b> | <b>342</b> |

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten i. H. v. 363 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 342 Mio. €). Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 2 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. €  | 31.12.2023   | 31.12.2022   |
|--|--------------|--------------|
| Bestellobligo für Investitionen  | 852          | 773          |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 359          | 413          |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen                                  | 205          | 209          |
| <b>Insgesamt</b>   | <b>1.211</b> | <b>1.186</b> |

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

| in Mio. €            | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|----------------------|------------|------------|
| <b>FÄLLIGKEITEN</b>  |            |            |
| fällig bis 1 Jahr    | 225        | 242        |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 95         | 129        |
| fällig über 5 Jahre  | 39         | 42         |
| <b>Insgesamt</b>     | <b>359</b> | <b>413</b> |

### (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. €                         | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|-----------------------------------|------------|------------|
| <b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b> |            |            |
| 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 Mikro-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. €                         | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|-----------------------------------|------------|------------|
| <b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b> |            |            |
| Devisenforwards/-swaps            | 0          | 0          |

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

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (13) UMSATZERLÖSE

| in Mio. €                           | 2023         | 2022         |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Transport- und Speditionsleistungen | 3.538        | 3.199        |
| davon Vertriebsbereich Industrial   | 1.994        | 1.643        |
| davon Vertriebsbereich Intermodal   | 606          | 618          |
| davon Vertriebsbereich Logistics    | 938          | 938          |
| Sonstige Umsatzerlöse               | 256          | 275          |
| <b>Insgesamt</b>                    | <b>3.794</b> | <b>3.474</b> |

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

### (14) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| in Mio. €  | 2023       | 2022       |
|--|------------|------------|
| Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen   | 42         | 23         |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen                         | 5          | 39         |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen   | 25         | 14         |
| Erträge aus staatlichen Zuschüssen   | 211        | 182        |
| davon Anlagenpreisförderung (APF) des Einzelwagenverkehrs  | 79         | 37         |
| davon Trassenförderung (TraFöG)  | 127        | 134        |
| davon übrige   | 5          | 11         |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 5          | 2          |
| Währungskursgewinne  | 3          | 3          |
| Übrige Erträge   | 6          | 33         |
| <b>Insgesamt</b>   | <b>297</b> | <b>296</b> |
| davon periodenfremd  | 60         | 84         |

Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen enthalten mit 20 Mio. € eine Entschädigungszahlung der DB InfraGO AG für der DB Cargo AG infolge der Havarie Tunnel Rastatt im Jahr 2017 entstandene Schäden.

### (15) MATERIALAUFWAND

| in Mio. €  | 2023         | 2022         |
|--|--------------|--------------|
| Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren    | 308          | 265          |
| davon Aufwendungen für Energie                                       | 276          | 239          |
| davon Strom  | 184          | 154          |
| davon Stromsteuer  | 14           | 16           |
| davon Diesel, sonstige Treibstoffe                                   | 73           | 65           |
| davon sonstige Energien  | 5            | 4            |
| davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren                     | 31           | 28           |
| davon Preis- und Wertberichtigungen Material                         | 1            | -2           |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen                                 | 1.945        | 1.911        |
| davon eingekaufte Leistungen Transport                               | 1.230        | 1.155        |
| davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst      | 10           | 9            |
| davon Provisionen  | 3            | 3            |
| davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur | 442          | 477          |
| davon Nutzung Trassen  | 294          | 332          |
| davon Nutzung örtlicher Anlagen                                      | 148          | 145          |
| davon Fahrzeugmieten   | 142          | 143          |
| davon sonstige bezogene Leistungen                                   | 118          | 124          |
| Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung                     | 442          | 375          |
| <b>Insgesamt</b>   | <b>2.695</b> | <b>2.551</b> |

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

Der Anstieg der Aufwendungen für Bahnstrom (+30 Mio. €) ist auf Preissteigerungen zurückzuführen. Er wurde durch die Subvention zur Abfederung von Preissteigerungen beim Strom (Strompreisbremse [56 Mio. €]) abgemildert.

Von den eingekauften Transportleistungen betrafen 702 Mio. € (im Vorjahr: 652 Mio. €) Transportleistungen von Gesellschaften des DB-Konzerns.

## (16) PERSONALAUFWAND

| in Mio. €   | 2023         | 2022         |
|---|--------------|--------------|
| Löhne und Gehälter  | 1.064        | 1.016        |
| davon für Arbeitnehmende  | 944          | 885          |
| davon für zugewiesene Beamt:innen   |              |              |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 113          | 123          |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge  | 7            | 8            |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung                     | 248          | 242          |
| davon für Arbeitnehmende  | 220          | 211          |
| davon für zugewiesene Beamt:innen   |              |              |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 28           | 31           |
| davon für Altersversorgung  | 46           | 43           |
| <b>Insgesamt</b>  | <b>1.312</b> | <b>1.258</b> |

## (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

| in Mio. €   | 2023       | 2022       |
|---|------------|------------|
| Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten                                    | 70         | 60         |
| Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten  | 22         | 9          |
| Gebühren und Beiträge   | 4          | 6          |
| Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung                                  | 7          | 0          |
| Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial                                   | 5          | 4          |
| Reise- und Repräsentationsaufwendungen  | 25         | 20         |
| Forschungs- und Entwicklungskosten  | 9          | 9          |
| Sonstige bezogene Dienstleistungen  | 253        | 296        |
| davon bezogene IT-Leistungen  | 126        | 121        |
| davon sonstige Kommunikationsdienste  | 6          | 8          |
| davon sonstige Serviceleistungen  | 121        | 167        |
| Aufwendungen aus Schadenersatz  | 27         | 31         |
| Zahlung EU-Kartellverfahren   | 0          | 0          |
| Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände            | 1          | 9          |
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen | 2          | 1          |
| Sonstige betriebliche Steuern   | 0          | 0          |
| Übrige Aufwendungen   | 53         | 55         |
| davon Zuschüsse für Anlagen Dritter   | 0          | 0          |
| davon sonstiger personalbezogener Aufwand                                       | 50         | 47         |
| davon Währungskursverluste  | 1          | 1          |
| davon sonstige übrige Aufwendungen  | 2          | 7          |
| <b>Insgesamt</b>  | <b>478</b> | <b>500</b> |
| davon periodenfremd   | 21         | 13         |

## (18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

| in Mio. €                               | 2023      | 2022       |
|---|-----------|------------|
| Erträge aus Beteiligungen               | 1         | 6          |
| davon aus verbundenen Unternehmen       | 0         | 5          |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen   | 57        | 50         |
| Aufwendungen für verbundene Unternehmen | 0         | -108       |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme       | -8        | 0          |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen        | 0         | 0          |
| <b>Insgesamt</b>                        | <b>50</b> | <b>-52</b> |

Die Aufwendungen für verbundene Unternehmen des Vorjahres betreffen ausschließlich eine Zahlung an eine Tochtergesellschaft im Zusammenhang mit der beschlossenen Liquidation der Gesellschaft.

## (19) ZINSERGEBNIS

| in Mio. €  | 2023       | 2022       |
|--|------------|------------|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                     | 2          | 0          |
| davon aus verbundenen Unternehmen                        | 0          | 0          |
| davon aus der Abzinsung von Rückstellungen               | 0          | 0          |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung             | 2          | -          |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen                   | 2          | -          |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -0         | -          |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen                         | -41        | -43        |
| davon an verbundene Unternehmen                          | -41        | -34        |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen              | 0          | 0          |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung             | -          | -9         |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen                   | -          | -8         |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -          | -1         |
| <b>Insgesamt</b>   | <b>-39</b> | <b>-43</b> |

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

## (20) FINANZMITTELFONDS

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

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

## Sonstige Angaben

### (21) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

### (22) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Cargo AG ist Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, Berlin, und wird in den für den größten und für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der Deutschen Bahn AG (DB AG), Berlin, 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 Konzern-Abschluss der DB AG wird im Unternehmensregister bekannt gemacht und ist unter [unternehmensregister.de](https://www.unternehmensregister.de)  erhältlich.

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB hat die DB Cargo AG keinen Teilkonzern-Abschluss aufgestellt.

**(23) ANTEILSBESITZ**

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  36 ist beigefügt.

**(24) BESCHÄFTIGTE**

|                         | 2023                   |                | 2022                   |                |
|-------------------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|
|                         | im Jahres-durchschnitt | am Jahres-ende | im Jahres-durchschnitt | am Jahres-ende |
| in Vollzeitpersonen     |                        |                |                        |                |
| Arbeitnehmende          | 16.452                 | 16.353         | 16.060                 | 16.178         |
| Zugewiesene Beamt:innen | 2.095                  | 1.950          | 2.393                  | 2.248          |
|                         | <b>18.547</b>          | <b>18.303</b>  | <b>18.453</b>          | <b>18.426</b>  |
| Auszubildende           | 1.293                  | 1.466          | 1.278                  | 1.399          |
| <b>Insgesamt</b>        | <b>19.840</b>          | <b>19.769</b>  | <b>19.731</b>          | <b>19.825</b>  |

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

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

**(25) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS****Vorstand****DR. SIGRID NIKUTTA\***

Chairwoman,  
Berlin

**MICHAEL FRITZ**

Human Resources and HR Deutschland,  
Berlin

**RALF GÜNTER KLOSS**

Production and Production Deutschland,  
Oppenheim

**DR. MARTINA NIEMANN**

Finance/Controlling,  
Service Design and Control,  
Berlin

**PIERRE TIMMERMANS**

Sales,  
Deurne/Niederlande

\* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG.

**Aufsichtsrat****DR. RICHARD LUTZ**

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

**COSIMA INGENSCHAY\***

Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende,  
Vorstandsmitglied/Bundesgeschäftsführerin Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Berlin

**ALEXANDRA BASTIAN**

Leiterin Personal Holding Deutsche Bahn AG,  
Berlin

**MARIO BINDER\***

Mitglied Betriebsrat C1 der DB Cargo AG,  
Jüterbog

**MARTIN BRAUN\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,  
Niederwerrn

**ANGELIKA DUMJAHN\***

Mitglied des Betriebsrats der DB Cargo AG,  
Klein-Winternheim

**BARBARA FRIEDRICH**

Referatsleiterin VIII A5 im Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

**ULRIKE HABER-SCHILLING**

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,  
Berlin

**JÖRG HENSEL\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,  
Hamm

**JOHANNES KUIPERS\***

Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Lich

**KLAUS LANGENDORF\***

Senior Expert European Strategy&Affairs DB Cargo AG,  
Bad Soden am Taunus

**DR. MAREIN MÜLLER**

Leiterin Konzerndatenschutz – Konzerndatenschutzbeauftragte  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**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\***

Stellvertretender Bundesvorsitzender  
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,  
Süptitz

**DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE**

Leiterin Steuern Deutsche Bahn AG,  
Berlin

**MARTIN SEILER**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Unkel

**DR. SEBASTIAN STERN**

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund  
der Deutschen Bahn AG,  
Hamburg

**HARTFRID WOLFF**

Leiter der Abteilung Leitung, Kommunikation im  
Bundesministerium für Verkehr und Digitales,  
Schorndorf

**HARMEN VAN ZIJDERVELD**

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,  
Bad Nauheim

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

**Gesamtbezüge**

| in Tsd. €  | 2023  | 2022  |
|--|-------|-------|
| Gesamtbezüge des Vorstands   | 1.325 | 1.903 |
| Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder                              | 318   | 223   |
| Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder                 | 2.170 | 2.390 |
| Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder | 1.162 | 1.347 |
| Gesamtbezüge des Aufsichtsrats   | 93    | 99    |

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.187 Tsd. € (im Vorjahr: 1.313 Tsd. €) und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 419 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Aufgrund der im Kalenderjahr 2023 erhaltenen Entlastungssumme von mehr als 50 Mio. € wurden dem Vorstand entsprechend den Regelungen des §37a StromPBG für das Kalenderjahr 2023 weder Boni noch andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile unter Einbeziehung von etwaigen Konzernbezügen noch über das Festgehalt hinausgehende Vergütungsbestandteile i. S. d. §87 AktG gewährt.

Vor dem 1. Januar 2023 vereinbarte, beschlossene oder entstandene, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 nicht ausgezahlte Boni oder andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile unter Einbeziehung von etwaigen Konzernbezügen oder über das Festgehalt hinausgehende Vergütungsbestandteile i. S. d. §87 AktG wurden im Kalenderjahr 2023 nicht ausgezahlt.

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

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

Die Bezüge eines im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds, das gleichzeitig Vorstandsmitglied bei der DB AG ist, werden von der DB AG getragen, sodass hierfür die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB entfallen. Darüber hinaus

wurden im Berichtsjahr vier (im Vorjahr: fünf) Vorstandsmitglieder direkt durch die DB Cargo AG vergütet, deren Organbezüge in ihrer Gesamtheit in der vorstehenden Tabelle ausgewiesen sind.

**(26) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

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

**(27) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schientitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und knapp 7 Mrd. € mehr als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,375 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF).

Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundeshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes im Jahr 2024 hinterlegt.

Der ERTMS-Titel zur Digitalisierung der Schiene ist 2024 mit knapp 1,1 Mrd. € dotiert, eine Zunahme um rund 0,45 Mrd. € gegenüber 2023.

Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € und damit rund 0,3 Mrd. € weniger als 2023 verankert. In beiden Titeln (ERTMS und Neu- und Ausbau) bestehen zusätzlich noch Ausgabeanteile aus vergangenen Jahren.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es gegenüber dem Regierungsentwurf Abschmelzungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu finanzieren. Die Kürzungen betreffen v. a. die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr, die für 2024 nun 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) bzw. 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) betragen. Die Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023 (80 Mio. €).

Mit dem Bundeshaushalt 2024, dem aktuellen Finanzplan bis 2027 und dem DB-Eigenbeitrag sind für den Zeitraum von 2024 bis 2027 damit insgesamt Zusatzmittel von rund 27 Mrd. € vorgesehen. Der identifizierte zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene bis 2027 beträgt insgesamt 45 Mrd. € und ist damit noch nicht vollständig gedeckt.

**(28) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Mainz, den 21. Februar 2024

DB Cargo AG  
Der Vorstand

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

| in Mio. €  | Anschaffungs- und Herstellungskosten |            |                  |            | Abschreibungen                 |                                  |                     |                  |           | Buchwert                       |                                |                                |
|--|--------------------------------------|------------|------------------|------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|-----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|  | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2023     | Zugänge    | Umbu-<br>chungen | Abgänge    | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2023 | Abschrei-<br>bungen | Umbu-<br>chungen | Abgänge   | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 |
|  |                                      |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |                                |
| <b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>   |                                      |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |                                |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte<br>und ähnliche Rechte und Werte                            | 339                                  | 53         | -1               | -3         | <b>388</b>                     | -144                             | -28                 | 0                | 2         | <b>-170</b>                    | <b>218</b>                     | <b>195</b>                     |
| davon in Entwicklung befindliche Software  | 73                                   | 45         | -25              | 0          | <b>93</b>                      | 0                                | 0                   | 0                | 0         | <b>0</b>                       | <b>93</b>                      | <b>73</b>                      |
| 2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte<br>und ähnliche Rechte und Werte                         | 34                                   | 0          | 0                | 0          | <b>34</b>                      | -32                              | 0                   | 0                | 0         | <b>-32</b>                     | <b>2</b>                       | <b>2</b>                       |
|  | <b>373</b>                           | <b>53</b>  | <b>-1</b>        | <b>-3</b>  | <b>422</b>                     | <b>-176</b>                      | <b>-28</b>          | <b>0</b>         | <b>2</b>  | <b>-202</b>                    | <b>220</b>                     | <b>197</b>                     |
| <b>SACHANLAGEN</b>   |                                      |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |                                |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten<br>einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |                                      |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |                                |
| a) Grundstücke   | 22                                   | 0          | 0                | 0          | <b>22</b>                      | -2                               | 0                   | 0                | 0         | <b>-2</b>                      | <b>20</b>                      | <b>20</b>                      |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten   | 155                                  | 0          | 1                | 0          | <b>156</b>                     | -86                              | -4                  | 0                | 0         | <b>-90</b>                     | <b>66</b>                      | <b>69</b>                      |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs  | 5                                    | 0          | 0                | 0          | <b>5</b>                       | -2                               | 0                   | 0                | 0         | <b>-2</b>                      | <b>3</b>                       | <b>3</b>                       |
|  | <b>182</b>                           | <b>0</b>   | <b>1</b>         | <b>0</b>   | <b>183</b>                     | <b>-90</b>                       | <b>-4</b>           | <b>0</b>         | <b>0</b>  | <b>-94</b>                     | <b>89</b>                      | <b>92</b>                      |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen  | 28                                   | 1          | 0                | 0          | <b>29</b>                      | -18                              | -1                  | 0                | 0         | <b>-19</b>                     | <b>10</b>                      | <b>10</b>                      |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr  | 5.076                                | 29         | 7                | -15        | <b>5.097</b>                   | -3.742                           | -166                | 0                | 14        | <b>-3.894</b>                  | <b>1.203</b>                   | <b>1.334</b>                   |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht<br>zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 63                                   | 1          | 1                | -2         | <b>63</b>                      | -48                              | -2                  | 0                | 1         | <b>-49</b>                     | <b>14</b>                      | <b>15</b>                      |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung  | 77                                   | 4          | 0                | -2         | <b>79</b>                      | -49                              | -7                  | 0                | 2         | <b>-54</b>                     | <b>25</b>                      | <b>28</b>                      |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau   | 141                                  | 11         | -8               | 1          | <b>145</b>                     | 0                                | 0                   | 0                | 0         | <b>0</b>                       | <b>145</b>                     | <b>141</b>                     |
|  | <b>5.567</b>                         | <b>46</b>  | <b>1</b>         | <b>-18</b> | <b>5.596</b>                   | <b>-3.947</b>                    | <b>-180</b>         | <b>0</b>         | <b>17</b> | <b>-4.110</b>                  | <b>1.486</b>                   | <b>1.620</b>                   |
| <b>FINANZANLAGEN</b>   |                                      |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |                                |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen  | 971                                  | 23         | 0                | -1         | <b>993</b>                     | -69                              | 0                   | 0                | 0         | <b>-69</b>                     | <b>924</b>                     | <b>902</b>                     |
| 2. Beteiligungen   | 34                                   | 0          | 0                | 0          | <b>34</b>                      | -8                               | 0                   | 0                | 0         | <b>-8</b>                      | <b>26</b>                      | <b>26</b>                      |
|  | <b>1.005</b>                         | <b>23</b>  | <b>0</b>         | <b>-1</b>  | <b>1.027</b>                   | <b>-77</b>                       | <b>0</b>            | <b>0</b>         | <b>0</b>  | <b>-77</b>                     | <b>950</b>                     | <b>928</b>                     |
| <b>Anlagevermögen insgesamt</b>  | <b>6.945</b>                         | <b>122</b> | <b>0</b>         | <b>-22</b> | <b>7.045</b>                   | <b>-4.200</b>                    | <b>-208</b>         | <b>0</b>         | <b>19</b> | <b>-4.389</b>                  | <b>2.656</b>                   | <b>2.745</b>                   |

# KAPITALFLUSSRECHNUNG

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €   | Anhang      | 2023         | 2022         |
|--|-------------|--------------|--------------|
| Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme  |             | - 583        | - 858        |
| Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>   |             | 208          | 222          |
| Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)   |             | 12           | 5            |
| Cashflow vor Steuern   |             | - 363        | - 631        |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen   |             | 0            | 0            |
| Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen   |             | - 16         | 41           |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge   |             | 2            | 2            |
| Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind |             | - 50         | - 37         |
| Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind       |             | - 12         | 15           |
| Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens   |             | - 3          | - 38         |
| Zinsaufwendungen / Zinserträge   |             | 42           | 44           |
| Sonstige Beteiligungserträge   |             | - 49         | - 50         |
| Sanierungszuschüsse an Tochtergesellschaften   |             | 0            | 108          |
| <b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>  |             | <b>- 449</b> | <b>- 546</b> |
| Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen  |             | - 54         | - 54         |
| Einzahlung aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens   |             | 5            | 103          |
| Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen   |             | - 50         | - 86         |
| Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen   |             | - 23         | - 235        |
| Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand <sup>2)</sup>   |             | 5            | -            |
| Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen  |             | - 2          | - 2          |
| Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Dividenden  |             | 50           | 65           |
| Auszahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen  |             | 0            | - 1          |
| Auszahlungen für die Sanierung von Tochtergesellschaften   |             | 0            | - 108        |
| <b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>   |             | <b>- 68</b>  | <b>- 318</b> |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten   |             | 2            | 2            |
| Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten  |             | - 210        | - 10         |
| Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling  | (20)        | - 77         | 539          |
| Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen <sup>2)</sup>   |             | -            | 29           |
| Gezahlte Zinsen  |             | - 44         | - 35         |
| Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen  |             | 858          | 351          |
| Ein- / Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) <sup>3)</sup>                    |             | - 12         | - 12         |
| <b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>  |             | <b>517</b>   | <b>864</b>   |
| <b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>   | <b>(20)</b> | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Finanzmittelbestand am Anfang der Periode  |             | 0            | 0            |
| <b>Finanzmittelbestand am Ende der Periode</b>   | <b>(20)</b> | <b>0</b>     | <b>0</b>     |

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

<sup>2)</sup> Ab 2023 erfolgt der Ausweis von erhaltenen Zahlungen aus Investitionszuschüssen im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit (im Vorjahr: Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit).

<sup>3)</sup> Davon 12 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

# AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES

(GEM. § 285 NR. 11 HGB)

| TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz   | Eigenkapital<br>in Tsd. € <sup>1)</sup> | Beteiligung<br>in % |
|--|---|---------------------|
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>  |   |                     |
| Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/ Spanien   | 9.012                                   | 67,22               |
| Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/ Slowakei   | 106                                     | 100,00              |
| Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L.,<br>Brüssel/ Belgien                                    | 1.669                                   | 51,00               |
| DB Cargo (UK) Holdings Limited,<br>Doncaster/ Vereinigtes Königreich                                       | 252.130                                 | 100,00              |
| DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich   | 381.676                                 | 100,00              |
| DB Cargo Austria GmbH, Wien/ Österreich  | 31                                      | 100,00              |
| DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/ Belgien  | 1.241                                   | 100,00              |
| DB Cargo Border Agent Sp. z o.o., Malaszewicz/ Polen   | 1.350                                   | 100,00              |
| DB Cargo BTT GmbH, Mainz   | 22.225                                  | 100,00              |
| DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/ Bulgarien   | 8.886                                   | 100,00              |
| DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/ Tschechien   | 4.724                                   | 100,00              |
| DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin  | 16.655                                  | 100,00              |
| DB Cargo France SAS, Aubervilliers/ Frankreich   | 6.677                                   | 100,00              |
| DB Cargo Hungaria Kft., Győr/ Ungarn   | 31.485                                  | 100,00              |
| DB Cargo Information Services Limited,<br>Doncaster/ Vereinigtes Königreich                                | 1.847                                   | 100,00              |
| DB Cargo International Limited,<br>Doncaster/ Vereinigtes Königreich                                       | 35.530                                  | 100,00              |
| DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/ Italien   | 39.646                                  | 60,00               |
| DB Cargo Italy S.r.l., Mailand/ Italien  | 14.969                                  | 100,00              |
| DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach   | 96.248                                  | 100,00              |
| DB Cargo Maintenance Limited,<br>Doncaster/ Vereinigtes Königreich   | 7.930                                   | 100,00              |
| DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/ Niederlande  | 20.072                                  | 100,00              |
| DB Cargo Polska S.A., Zabrze/ Polen  | 89.682                                  | 100,00              |
| DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/ Dänemark   | 31.846                                  | 100,00              |
| DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/ Schweiz  | - 861                                   | 100,00              |
| DB Cargo Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich   | 219                                     | 100,00              |
| DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/ Polen   | 6.429                                   | 100,00              |
| DB Cargo Transa - Full Load Solutions Italia S.r.l.,<br>Mailand/ Italien                                   | 741                                     | 100,00              |
| DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding<br>Shanghai Co., Ltd., Shanghai/ China                 | 2.199                                   | 100,00              |
| DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz  | 50                                      | 100,00              |
| DB Intermodal Services GmbH, Mainz   | 24.763                                  | 100,00              |
| DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/ Polen  | 9.554                                   | 96,82               |
| Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/ Rumänien   | - 9.284                                 | 100,00              |
| Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/ Spanien  | 44.929                                  | 100,00              |
| Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale<br>Eisenbahn-Spezial-Transporte i.L., Kehl/ Rhein                   | 1.589                                   | 84,03               |
| Infra Silesia S.A., Rybnik/ Polen  | 5.570                                   | 100,00              |
| KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz   | 1.698                                   | 68,86               |
| Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich   | 159.349                                 | 100,00              |
| Locomotive Operating Leasing Partnership,<br>Doncaster/ Vereinigtes Königreich                             | 96.036                                  | 100,00              |
| MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/ Spanien   | 2.216                                   | 84,03               |
| Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau  | 5.335                                   | 80,00               |
| OOO DB Cargo Russija, Moskau/ Russland   | 3.706                                   | 100,00              |
| Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/ Spanien   | 2.754                                   | 55,12               |
| Rail Express Systems Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich  | 22.154                                  | 100,00              |
| Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/ Niederlande  | 748                                     | 51,79               |
| Rail Terminal Services Limited,<br>Doncaster/ Vereinigtes Königreich                                       | 654                                     | 100,00              |
| RBH Logistics GmbH, Gladbeck   | 23.919                                  | 100,00              |
| Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de<br>Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/ Spanien | 6.231                                   | 51,54               |

| TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz   | Eigenkapital<br>in Tsd. € <sup>1)</sup> | Beteiligung<br>in % |
|--|---|---------------------|
| TFG Transfracht GmbH, Mainz  | 7.376                                   | 100,00              |
| TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main   | - 4.985                                 | 100,00              |
| Transervi S.A., Madrid/ Spanien  | 4.077                                   | 84,03               |
| Transfesa France SAS, Aubervilliers/ Frankreich  | 2.287                                   | 84,03               |
| Transfesa Logistics, S.A., Madrid/ Spanien   | 50.529                                  | 84,03               |
| Transfesa Portugal Lda., Lissabon/ Portugal  | 388                                     | 84,03               |
| Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/ Vereinigtes Königreich   | 740                                     | 84,03               |
| Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin/ Polen  | 287                                     | 96,82               |
| <b>AT EQUITY</b>   |   |                     |
| ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>2),3)</sup>  | 3.715                                   | 50,00               |
| baymodal Bamberg GmbH, Bamberg <sup>2),4)</sup>  | 887                                     | 25,10               |
| CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/ Tschechien <sup>2),4)</sup>  | 1.482                                   | 49,00               |
| Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>2),4)</sup>  | 6.092                                   | 30,88               |
| Container Terminal Enns GmbH, Enns/ Österreich <sup>2),4)</sup>  | 8.937                                   | 49,00               |
| CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service,<br>Köln <sup>2),3)</sup>   | 1.762                                   | 22,50               |
| DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>2),4),5)</sup>  | 3.698                                   | 62,02               |
| Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten<br>Verkehr mbH (DUK), Dörpen <sup>2),4)</sup>   | 5.448                                   | 35,00               |
| Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm<br>GmbH, Hamm <sup>2),4),5)</sup>   | 25                                      | 29,61               |
| EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg <sup>2),3)</sup>   | 329                                     | 39,20               |
| INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L.,<br>Sint-Agatha-Bechem/ Belgien <sup>2),4)</sup>   | - 21.397                                | 36,77               |
| KombiRail Europe GmbH, Duisburg <sup>2),3)</sup>   | 25                                      | 75,34               |
| Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten<br>Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft,<br>Frankfurt am Main <sup>2),4)</sup> | 19.349                                  | 52,18               |
| Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH,<br>München <sup>2),4)</sup>  | 15.803                                  | 41,78               |
| OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/ Niederlande <sup>2),4)</sup>  | 2.282                                   | 63,42               |
| PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg<br>mbH, Duisburg <sup>2),4)</sup>   | 2.311                                   | 76,09               |
| SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/ Polen <sup>2),3)</sup>  | 12.880                                  | 20,55               |
| Stifa S.A. i.L., Malveira/ Portugal <sup>4),5)</sup>   | - 85                                    | 42,01               |
| Terminal Singen TSG GmbH, Singen <sup>2),4)</sup>  | 10                                      | 52,41               |
| Xrail AG, Basel-Stadt/ Schweiz <sup>2),3)</sup>  | 864                                     | 36,80               |

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

<sup>2)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2021.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2022.

<sup>5)</sup> Vorläufige Abschlussdaten.

# ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGSLEGUNG

## DER BEREICHE ERBRINGEN VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON SERVICEEINRICHTUNGEN GEM. § 12 ABS. 2 EREGG

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

### Definition der Bereiche

Die DB Cargo AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringen von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
- Betrieb von Serviceeinrichtungen (Bereich Service)

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

### 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 Verkehr und Service 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.



## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

#### Aktiva

| PER 31.12. / in Mio. €  | 2023         | 2022         |
|---|--------------|--------------|
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>  |              |              |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände  |              |              |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte<br>davon in Entwicklung    | 218<br>93    | 195<br>73    |
| 2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte                         | 2            | 2            |
|   | <b>220</b>   | <b>197</b>   |
| II. Sachanlagen   |              |              |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 19           | 20           |
| a) davon Grundstücke  | 7            | 7            |
| b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten  | 12           | 13           |
| c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs   | 0            | 0            |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen   | 0            | 0            |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr   | 1.203        | 1.334        |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 1            | 1            |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 13           | 17           |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 138          | 137          |
|   | <b>1.374</b> | <b>1.509</b> |
| III. Finanzanlagen  | 950          | 928          |
|   | <b>2.544</b> | <b>2.634</b> |
| <b>B. UMLAUVERMÖGEN</b>   |              |              |
| I. Vorräte  |              |              |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe  | 0            | 0            |
| 2. Unfertige Leistungen   | 0            | 1            |
|   | <b>0</b>     | <b>1</b>     |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände   |              |              |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen   | 306          | 232          |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen   | 716          | 1.037        |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht                          | 15           | 12           |
| 4. Sonstige Vermögensgegenstände  | 24           | 24           |
|   | <b>1.061</b> | <b>1.305</b> |
| III. Guthaben bei Kreditinstituten  | 0            | 0            |
|   | <b>1.061</b> | <b>1.306</b> |
| <b>C. AKTIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>  | 4            | 3            |
|   | <b>3.609</b> | <b>3.943</b> |

#### Passiva

| PER 31.12. / in Mio. €  | 2023         | 2022         |
|---|--------------|--------------|
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>  |              |              |
| Zugeordnetes Eigenkapital   | 482          | 482          |
| Ausgleichsposten  | 150          | 179          |
|   | <b>632</b>   | <b>661</b>   |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>  |              |              |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen                             | 13           | 15           |
| Steuerrückstellungen  | 3            | 3            |
| Sonstige Rückstellungen   | 280          | 299          |
|   | <b>296</b>   | <b>317</b>   |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>   |              |              |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen  | 0            | 0            |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 104          | 100          |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 2.535        | 2.834        |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 6            | 4            |
| Sonstige Verbindlichkeiten  | 36           | 27           |
|   | <b>2.681</b> | <b>2.965</b> |
|   | <b>3.609</b> | <b>3.943</b> |

**BEREICH SERVICE****Aktiva**

| PER 31.12. / in Mio. €  | 2023       | 2022       |
|---|------------|------------|
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>  |            |            |
| I. Sachanlagen  |            |            |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 70         | 72         |
| a) davon Grundstücke  | 13         | 13         |
| b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten  | 54         | 56         |
| c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs   | 3          | 3          |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen  | 10         | 10         |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr   | 0          | 0          |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 13         | 14         |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 12         | 11         |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 7          | 4          |
|   | <b>112</b> | <b>111</b> |
| <b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>  |            |            |
| I. Vorräte  |            |            |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe  | 130        | 122        |
| 2. Unfertige Leistungen   | 0          | 0          |
|   | <b>130</b> | <b>122</b> |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände   |            |            |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen   | 11         | 11         |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen   | 40         | 37         |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände  | 0          | 0          |
|   | <b>51</b>  | <b>48</b>  |
|   | <b>293</b> | <b>281</b> |

**Passiva**

| PER 31.12. / in Mio. €                                    | 2023       | 2022       |
|---|------------|------------|
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>                                    |            |            |
| Zugeordnetes Eigenkapital                                 | 58         | 58         |
| Ausgleichsposten  | -24        | -53        |
|   | <b>34</b>  | <b>5</b>   |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>                                  |            |            |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 2          | 2          |
| Steuerrückstellungen                                      | 0          | 0          |
| Sonstige Rückstellungen                                   | 17         | 14         |
|   | <b>19</b>  | <b>16</b>  |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>                               |            |            |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen          | 11         | 10         |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen       | 227        | 248        |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                | 2          | 2          |
|   | <b>240</b> | <b>260</b> |
|   | <b>293</b> | <b>281</b> |

## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €                          | 2023        | 2022        |
|---|-------------|-------------|
| Umsatzerlöse  | 3.739       | 3.415       |
| Bestandsveränderungen   | -1          | -8          |
| Andere aktivierte Eigenleistungen   | 9           | 9           |
| Gesamtleistung  | 3.747       | 3.416       |
| Sonstige betriebliche Erträge   | 294         | 291         |
| Materialaufwand   |             |             |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren     | -270        | -237        |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen  | -1.928      | -1.898      |
| Instandhaltungsaufwand  | -670        | -592        |
|   | -2.868      | -2.727      |
| Personalaufwand   |             |             |
| Löhne und Gehälter  | -936        | -894        |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | -217        | -211        |
|   | -1.153      | -1.105      |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen        | -200        | -215        |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen  | -437        | -464        |
|   | -617        | -804        |
| Beteiligungsergebnis  | 50          | -52         |
| Zinsergebnis  | -36         | -40         |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag  | 0           | 0           |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>  | <b>-603</b> | <b>-896</b> |
| Erträge aus Verlustübernahme  | 603         | 896         |
| <b>Jahresergebnis</b>   | <b>-</b>    | <b>-</b>    |

### BEREICH SERVICE

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €                          | 2023      | 2022      |
|---|-----------|-----------|
| Umsatzerlöse  | 504       | 479       |
| Bestandsveränderungen   | 0         | -3        |
| Gesamtleistung  | 504       | 476       |
| Sonstige betriebliche Erträge   | 4         | 5         |
| Materialaufwand   |           |           |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren     | -227      | -202      |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen  | -29       | -23       |
| Instandhaltungsaufwand  | -21       | -19       |
|   | -277      | -244      |
| Personalaufwand   |           |           |
| Löhne und Gehälter  | -128      | -122      |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | -31       | -31       |
|   | -159      | -153      |
| Abschreibungen auf Sachanlagen  | -8        | -7        |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen  | -41       | -36       |
|   | 23        | 41        |
| Zinsergebnis  | -3        | -3        |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag  | 0         | 0         |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>  | <b>20</b> | <b>38</b> |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn                  | -20       | -38       |
| <b>Jahresergebnis</b>   | <b>-</b>  | <b>-</b>  |

## 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](#) .

### VORRÄTE

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Service 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 Service 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 (37 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 34 Mio. €).

Im Bereich Verkehr 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 Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes (1 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene höhere Forderung aus dem Verlustausgleichsanspruch gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG; 20 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 38 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 Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeordnet.

### VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2023 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 Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (37 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 34 Mio. €).

Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Verkehrsleistungen vom Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands (1 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene Gewinnabführungsverpflichtung (20 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 38 Mio. €) erhöht.

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

| in Mio. €   | Bereich Verkehr        |              |              |                    | Bereich Service        |             |            |             |                    | 31.12. 2022 |
|---|------------------------|--------------|--------------|--------------------|------------------------|-------------|------------|-------------|--------------------|-------------|
|   | davon mit Restlaufzeit |              |              |                    | davon mit Restlaufzeit |             |            |             |                    |             |
|   | 31.12. 2023            | bis 1 Jahr   | über 1 Jahr  | davon über 5 Jahre | 31.12. 2022            | 31.12. 2023 | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | davon über 5 Jahre |             |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen  | 0                      | 0            | 0            | -                  | 0                      | 0           | 0          | 0           | 0                  | 0           |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 104                    | 104          | -            | -                  | 100                    | 11          | 11         | -           | -                  | 10          |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 2.535                  | 887          | 1.648        | 416                | 2.834                  | 227         | 92         | 135         | 34                 | 248         |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 6                      | 6            | -            | -                  | 4                      | 0           | -          | -           | -                  | 0           |
| Sonstige Verbindlichkeiten  | 36                     | 36           | -            | -                  | 27                     | 2           | 2          | -           | -                  | 2           |
| davon aus Steuern   | 10                     | 10           | -            | -                  | 10                     | 0           | 0          | -           | -                  | 0           |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit   | -                      | -            | -            | -                  | -                      | -           | -          | -           | -                  | 0           |
| <b>Insgesamt</b>  | <b>2.681</b>           | <b>1.033</b> | <b>1.648</b> | <b>416</b>         | <b>2.965</b>           | <b>240</b>  | <b>105</b> | <b>135</b>  | <b>34</b>          | <b>260</b>  |
| davon zinspflichtig   | 2.345                  | 697          | 1.648        | 416                | 2.629                  | 193         | 58         | 135         | 34                 | 194         |

## HAFTUNGSVERHÄLTNISS

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 363 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 342 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 324 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 306 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 39 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 36 Mio. €).

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

### UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren ausschließlich aus Güterbeförderungen und damit in Zusammenhang stehenden Leistungen. Hierin sind 12 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) Leistungen für den Bereich Service enthalten.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (66 Mio. €; im Vorjahr: 69 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (438 Mio. €; im Vorjahr: 410 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

### MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (438 Mio. €; im Vorjahr: 410 Mio. €) werden in der GuV des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Die vom Bereich Verkehr bezogenen Rangier- und Frachtleistungen (12 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €) werden in der GuV des Bereichs Service als Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (189 Mio. €; im Vorjahr: 174 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 Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

### PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 40 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 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 Mitarbeitenden.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr i. H. v. 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und im Bereich Service i. H. v. 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) angefallen.

## BETEILIGUNGSERGEBNIS

Da die Finanzanlagen dem Bereich Verkehr zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ausschließlich den Verkehrsbereich.

| in Mio. €                               | Bereich Verkehr |            |
|---|-----------------|------------|
|   | 2023            | 2022       |
| Erträge aus Beteiligungen               | 1               | 6          |
| davon aus verbundenen Unternehmen       | 0               | 0          |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen   | 57              | 50         |
| Aufwendungen für verbundene Unternehmen | 0               | -108       |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme       | -8              | 0          |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen        | 0               | 0          |
| <b>Insgesamt</b>                        | <b>50</b>       | <b>-52</b> |

Die Aufwendungen für verbundene Unternehmen des Vorjahres betreffen ausschließlich eine Zahlung an die Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien, im Zusammenhang mit der beschlossenen Liquidation der Gesellschaft.

### ZINSERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die Zinsen und ähnlichen 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 Mitarbeitenden verwendet.

| in Mio. €                                   | Bereich Verkehr |            | Bereich Service |           |
|---|-----------------|------------|-----------------|-----------|
|   | 2023            | 2022       | 2023            | 2022      |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge        | 2               | 0          | 0               | 0         |
| davon aus verbundenen Unternehmen           | 2               | 0          | 0               | 0         |
| davon aus der Abzinsung von Rückstellungen  | -               | -          | -               | -         |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen            | -38             | -40        | -3              | -3        |
| davon an verbundene Unternehmen             | -38             | -32        | -3              | -2        |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen | 0               | 0          | 0               | 0         |
| Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung      | 0               | -8         | 0               | -1        |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen      | 0               | -7         | 0               | -1        |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen | 0               | -1         | -0              | -0        |
| <b>Insgesamt</b>                            | <b>-36</b>      | <b>-40</b> | <b>-3</b>       | <b>-3</b> |

### 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 Service auszuweisende Jahresüberschuss und im Bereich Verkehr auszuweisende Jahresfehlbetrag an diese abgeführt bzw. von dieser übernommen wird.

## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

## BEREICH VERKEHR

| in Mio. €   | Anschaffungs- und Herstellungskosten     |            |                  |            | Abschreibungen                 |                                  |                     |                  | Buchwert  |                                |                                |              |
|---|--|------------|------------------|------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|-----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------|
|   | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2023         | Zugänge    | Umbu-<br>chungen | Abgänge    | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2023 | Abschrei-<br>bungen | Umbu-<br>chungen | Abgänge   | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 |              |
|   | <b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b> |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |              |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte                            | 339                                      | 53         | -1               | -3         | 388                            | -144                             | -28                 | 0                | 2         | -170                           | 218                            | 195          |
| davon in Entwicklung befindliche Software   | 73                                       | 45         | -25              | 0          | 93                             | 0                                | 0                   | 0                | 0         | 0                              | 93                             | 73           |
| 2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte                         | 34                                       | 0          | 0                | 0          | 34                             | -32                              | 0                   | 0                | 0         | -32                            | 2                              | 2            |
| 3. Geleistete Anzahlungen   | 0  | 0          | 0                | 0          | 0                              | 0                                | 0                   | 0                | 0         | 0                              | 0                              | 0            |
|   | <b>373</b>                               | <b>53</b>  | <b>-1</b>        | <b>-3</b>  | <b>422</b>                     | <b>-176</b>                      | <b>-28</b>          | <b>0</b>         | <b>2</b>  | <b>-202</b>                    | <b>220</b>                     | <b>197</b>   |
| <b>SACHANLAGEN</b>  |  |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |              |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |  |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |              |
| a) Grundstücke  | 8  | 0          | 0                | 0          | 8                              | -1                               | 0                   | 0                | 0         | -1                             | 7                              | 7            |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten  | 35                                       | 0          | 0                | 0          | 35                             | -22                              | -1                  | 0                | 0         | -23                            | 12                             | 13           |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs   | 0  | 0          | 0                | 0          | 0                              | 0                                | 0                   | 0                | 0         | 0                              | 0                              | 0            |
|   | <b>43</b>                                | <b>0</b>   | <b>0</b>         | <b>0</b>   | <b>43</b>                      | <b>-23</b>                       | <b>-1</b>           | <b>0</b>         | <b>0</b>  | <b>-24</b>                     | <b>19</b>                      | <b>20</b>    |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen   | 2  | 0          | 0                | 0          | 2                              | -2                               | 0                   | 0                | 0         | -2                             | 0                              | 0            |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr   | 5.075                                    | 29         | 7                | -15        | 5.096                          | -3.741                           | -166                | 0                | 14        | -3.893                         | 1.203                          | 1.334        |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 7  | 0          | 0                | -1         | 6                              | -6                               | 0                   | 0                | 1         | -5                             | 1                              | 1            |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 44                                       | 2          | 0                | -2         | 44                             | -27                              | -5                  | 0                | 1         | -31                            | 13                             | 17           |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 137                                      | 6          | -6               | 1          | 138                            | 0                                | 0                   | 0                | 0         | 0                              | 138                            | 137          |
|   | <b>5.308</b>                             | <b>37</b>  | <b>1</b>         | <b>-17</b> | <b>5.329</b>                   | <b>-3.799</b>                    | <b>-172</b>         | <b>0</b>         | <b>16</b> | <b>-3.955</b>                  | <b>1.374</b>                   | <b>1.509</b> |
| <b>FINANZANLAGEN</b>  |  |            |                  |            |                                |                                  |                     |                  |           |                                |                                |              |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen   | 971                                      | 23         | 0                | -1         | 993                            | -69                              | 0                   | 0                | 0         | -69                            | 924                            | 902          |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen   | 0  | 0          | 0                | 0          | 0                              | 0                                | 0                   | 0                | 0         | 0                              | 0                              | 0            |
| 3. Beteiligungen  | 34                                       | 0          | 0                | 0          | 34                             | -8                               | 0                   | 0                | 0         | -8                             | 26                             | 26           |
|   | <b>1.005</b>                             | <b>23</b>  | <b>0</b>         | <b>-1</b>  | <b>1.027</b>                   | <b>-77</b>                       | <b>0</b>            | <b>0</b>         | <b>0</b>  | <b>-77</b>                     | <b>950</b>                     | <b>928</b>   |
| <b>Anlagevermögen gesamt</b>  | <b>6.686</b>                             | <b>113</b> | <b>0</b>         | <b>-21</b> | <b>6.778</b>                   | <b>-4.052</b>                    | <b>-200</b>         | <b>0</b>         | <b>18</b> | <b>-4.234</b>                  | <b>2.544</b>                   | <b>2.634</b> |

## BEREICH SERVICE

| in Mio. €   | Anschaffungs- und Herstellungskosten |          |                  |           | Abschreibungen                 |                                  |                     |                  | Buchwert |                                |                                |            |
|---|--------------------------------------|----------|------------------|-----------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|----------|--------------------------------|--------------------------------|------------|
|   | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2023     | Zugänge  | Umbu-<br>chungen | Abgänge   | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2023 | Abschrei-<br>bungen | Umbu-<br>chungen | Abgänge  | Stand<br>per<br>31.12.<br>2023 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 |            |
|   | <b>SACHANLAGEN</b>                   |          |                  |           |                                |                                  |                     |                  |          |                                |                                |            |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |                                      |          |                  |           |                                |                                  |                     |                  |          |                                |                                |            |
| a) Grundstücke  | 14                                   | 0        | 0                | 0         | 14                             | -1                               | 0                   | 0                | 0        | -1                             | 13                             | 13         |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten  | 120                                  | 0        | 1                | 0         | 121                            | -64                              | -3                  | 0                | 0        | -67                            | 54                             | 56         |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs   | 5                                    | 0        | 0                | 0         | 5                              | -2                               | 0                   | 0                | 0        | -2                             | 3                              | 3          |
|   | <b>139</b>                           | <b>0</b> | <b>1</b>         | <b>0</b>  | <b>140</b>                     | <b>-67</b>                       | <b>-3</b>           | <b>0</b>         | <b>0</b> | <b>-70</b>                     | <b>70</b>                      | <b>72</b>  |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen   | 26                                   | 1        | 0                | 0         | 27                             | -16                              | -1                  | 0                | 0        | -17                            | 10                             | 10         |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr   | 1                                    | 0        | 0                | 0         | 1                              | -1                               | 0                   | 0                | 0        | -1                             | 0                              | 0          |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 56                                   | 1        | 1                | -1        | 57                             | -42                              | -2                  | 0                | 0        | -44                            | 13                             | 14         |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 33                                   | 2        | 0                | 0         | 35                             | -22                              | -2                  | 0                | 1        | -23                            | 12                             | 11         |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 4                                    | 5        | -2               | 0         | 7                              | 0                                | 0                   | 0                | 0        | 0                              | 7                              | 4          |
|   | <b>259</b>                           | <b>9</b> | <b>0</b>         | <b>-1</b> | <b>267</b>                     | <b>-148</b>                      | <b>-8</b>           | <b>0</b>         | <b>1</b> | <b>-155</b>                    | <b>112</b>                     | <b>111</b> |

# 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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## Grundlage für die Prüfungsurteile

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

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

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

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

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

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

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

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

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

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 21. Februar 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann  
Wirtschaftsprüferin





10.000 Kilometer durch sieben europäische Länder mit Halt an 25 Rangierbahnhöfen: Die Fahrt des Testzugs mit 40 Prototypen der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) an Bord war 2023 ein Erfolg auf ganzer Linie. Die DAK wurde dabei unter verschiedenen herausfordernden Witterungsbedingungen und Höhenlagen im Betrieb erprobt und stellte ihre Praxistauglichkeit unter Beweis. In den nächsten Monaten soll die Serienreife für den neuen Standard für Güterzüge erlangt werden. Mit der DAK werden Güterwagen sowie deren Strom-, Daten- und Druckluftleitungen automatisch und ohne schwere körperliche Arbeit miteinander gekuppelt. Dies führt zur breiten Digitalisierung des Schienengüterverkehrs.

# Kontaktinformationen

## DB CARGO AG

Rheinstraße 2  
55116 Mainz  
www.dbcargo.com

## INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations und Sustainable Finance  
Europaplatz 1  
10557 Berlin  
Telefon – 030.297-64031  
E-Mail – [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 21. Februar 2024), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter [db.de/berichte](http://db.de/berichte)  abrufbar.



## KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
Telefon – 030.297-61030  
E-Mail – [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

## NACHHALTIGE PRODUKTION



**Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion.**  
Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



**Mineralölfreie Druckfarben.**  
Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



**Ressourcenschonung.**  
Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



**Energieeffizienter Druck.**  
In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247\_1 durchgeführt.

## IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin  
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz  
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf  
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt  
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

## BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG/Volker Emersleben  
 1 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio  
 3 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio  
 6 DB AG/Oliver Lang  46 DB AG/Oliver Lang

**DB Cargo AG**  
Rheinstraße 2  
55116 Mainz

[www.dbcargo.com](http://www.dbcargo.com)

