



**DB Cargo AG**  
Geschäftsbericht 2024

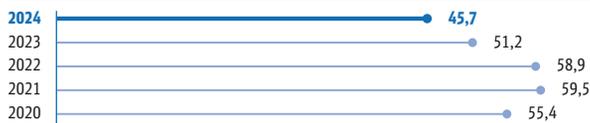
---

# Inhalt

- 1 Vorwort der Vorstandsvorsitzenden
- 3 Bericht des Aufsichtsrats
- 6 Strategie
- 8 Nichtfinanzielle Kennzahlen
- 11 Lagebericht
- 29 Jahresabschluss

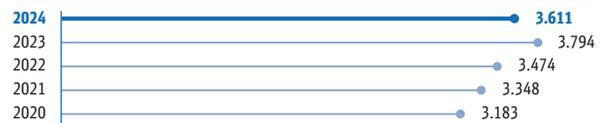
## ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

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



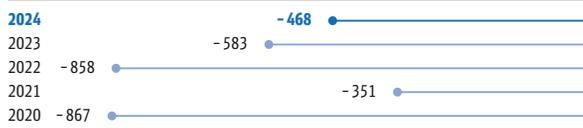
↘ 2024 zu 2023: -10,7%

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↘ 2024 zu 2023: -4,8%

ERGEBNIS NACH STEUERN<sup>2)</sup> / in Mio. €



↗ 2024 zu 2023: +115 Mio. €

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2024	2023	Veränderung	
			absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz	3.611	3.794	-183	-4,8
Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>	-468	-583	+115	-19,7
Bilanzsumme per 31.12.	3.857	3.844	+13	+0,3
Anlagevermögen per 31.12.	2.664	2.656	+8	+0,3
Eigenkapital per 31.12.	666	666	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	2.435	2.538	-103	-4,1
Brutto-Investitionen	188	104	+84	+80,8
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	188	99	+89	+89,9
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	16.975	18.303	-1.328	-7,3
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	130,7	143,1	-12,4	-8,7
Verkehrsleistung in Mrd. tkm <sup>1)</sup>	45,7	51,2	-5,5	-10,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	72,5	83,9	-11,4	-13,6

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

<sup>2)</sup> Der Ergebnisabführungsvertrag der DB Cargo AG mit der Deutschen Bahn AG wurde gekündigt und gilt seit dem 1. Januar 2025 nicht mehr.

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

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

## Vorwort der Vorstandsvorsitzenden



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

### Sehr geehrte Damen und Herren,

2024 war für die DB Cargo AG ein Jahr des Aufbruchs. Trotz wirtschaftlicher Unsicherheiten und herausfordernder Marktbedingungen haben wir entschlossen gehandelt und wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Unser Ziel ist klar: Wir wollen effizienter, robuster und wettbewerbsfähiger werden – und dieser Kurs wird sich auszahlen.

Ein bedeutender Meilenstein war die Bestätigung durch die EU im November 2024, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die Aufgabe ist herausfordernd: Bis Ende 2026 muss DB Cargo profitabel sein. Doch wir nehmen diese Herausforderung mit Entschlossenheit und Mut zur Veränderung an. Ein wesentlicher Bestandteil unseres Wandels ist die kundennahe Branchenverantwortung, die seit dem 1. Januar 2025 die Verbundproduktion ersetzt. Die klare End-to-End-Verantwortung innerhalb ergebnisverantwortlicher Geschäftseinheiten ermöglicht es uns, noch gezielter auf Kundenbedürfnisse einzugehen und unsere Leistungen effizienter zu gestalten. Das ist Transformation mit klarem Kundenfokus.

Parallel dazu haben wir mit der Einführung des Modells »Starkes Langfahren« im Dezember 2024 unsere Betriebsabläufe optimiert, um eine stabilere, flexiblere und effizientere Traktion sicherzustellen. Gleichzeitig trägt die Neuausrichtung des Einzelwagennetzwerks zu einer erheblichen Steigerung der Transportkapazitäten und Effizienz bei. Mit dieser Effizienzsteigerung erreichen wir mehr Wettbewerbsfähigkeit.

Auch die Politik setzt Impulse für einen nachhaltigen Schienengüterverkehr: Die Einführung der Einzelwagenförderung ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Noch müssen Details zur Mittelverteilung verbessert werden, doch die Förderung stärkt den Einzelwagenverkehr als umweltfreundliche Alternative zum Lkw.

Die Vereinfachung und Standardisierung unserer Produktions- und Steuerungsprozesse sowie der konsequente Einsatz digitaler Technologien haben bereits positive Effekte gezeigt. Sie reduzieren Kosten und schaffen die Grundlage für eine langfristig stabile und nachhaltige Entwicklung der DB Cargo AG.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Mut zur Veränderung wird uns auch in den kommenden Jahren begleiten. Doch eines bleibt unverändert: DB Cargo ist und bleibt ein verlässlicher Partner der deutschen Industrie.

Mit vereinten Kräften – gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden, Kunden und Partnern – gehen wir den eingeschlagenen Weg weiter. Für eine zukunftsfähige DB Cargo AG, für eine starke Schienenlogistik und für eine nachhaltige Zukunft.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Sigrid Nikutta  
Vorstandsvorsitzende  
der DB Cargo AG

## Bericht des Aufsichtsrats



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

### Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen, zwei außerordentlichen Sitzungen und einer Informationsveranstaltung zum EU-Beihilfeverfahren 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 vier außerordentlichen Sitzung zusammen. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Des Weiteren beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich intensiv mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2025 sowie der Zielerreichung für 2023 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

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

## Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2024 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 intensiv mit der Umsetzung der Transformation der DB Cargo AG und wurde vom Vorstand umfassend über die Maßnahmen und Zielbilder zur Stabilisierung des Gesamtgeschäfts informiert. Die Berichterstattung durch den Vorstand ermöglichte dem Aufsichtsrat die Bildung eines eigenen Urteils und gab keine Veranlassung zur Nutzung weitergehender Prüfungsrechte oder vorstandsunabhängiger Informationsquellen.

Schwerpunkt war zudem die Befassung mit der durch hohes Bauvolumen und Störungslagen verursachten Netzkapazität und deren Auswirkung auf die betriebliche Lage und die Transportmenge der DB Cargo AG. Zudem wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über den Stand des EU-Beihilfverfahrens informiert.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 19. Januar 2024 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Zielvereinbarungen für den Vorstand für das Geschäftsjahr 2024 und Long-term Incentive (LTI) ab Tranche 2024.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 16. Februar 2024 befasste sich der Aufsichtsrat erneut mit den Zielvereinbarungen für den Vorstand für das Geschäftsjahr 2024 und LTI ab Tranche 2024.

In seiner ordentlichen Sitzung am 14. März 2024 wurde der Aufsichtsrat über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 unterrichtet und der Vorstand hat über die Lage der Gesellschaft und den aktuellen Stand der Transformation informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) 2024 und fasste Beschlüsse zur Zielerreichung und Erfolgsbeteiligung der Vorstandsmitglieder.

In seiner Sitzung am 20. Juni 2024 befasste sich der Aufsichtsrat mit Vorstandsangelegenheiten und wurde ausführlich über die Transformation, die aktuelle Lage der DB Cargo AG sowie das interne Kontrollsystem der Gesellschaft informiert. Zur Umsetzung der Transformation stimmte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung dem neuen Geschäftsverteilungsplan des Vorstands ab dem 1. Januar 2025 zu. Zudem fasste der Aufsichtsrat den Beschluss zur Beauftragung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024.

Die Informationsveranstaltung für den Aufsichtsrat der DB Cargo AG am 23. August 2024 beinhaltete als Schwerpunkt das Beihilfverfahren der Europäischen Kommission (EU-Kommission).

Schwerpunkt der Sitzung am 13. September 2024 waren die Transformation, die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Cargo AG sowie die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Cargo AG.

In der ordentlichen Sitzung am 6. Dezember 2024 hat der Vorstand über die Transformation und die aktuelle Lage informiert und der Aufsichtsrat jeweils für das Geschäftsjahr 2025 die Budgetplanung der DB Cargo AG sowie die Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Den Umstrukturierungs- und Transformationsplan hat der Aufsichtsrat auf Plausibilität und Realisierbarkeit geprüft und sich ein eigenes Urteil gebildet. Es bestand keine Veranlassung zu weitergehenden Prüfungen. Über die Realisierung der geplanten Umsatzerlöse und die Auswirkungen der Entwicklung der Verkehrsleistungen auf die Umsatzlage



der DB Cargo AG wird der Aufsichtsrat vom Vorstand regelmäßig informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich mit den Vorschlägen für die individuellen Ziele 2025 der Vorstandsmitglieder der DB Cargo AG. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Entscheidung der EU-Kommission im EU-Beihilfeverfahren sowie dem Konzernkoordinierungsvertrag.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG per 31. Dezember 2024 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin (KPMG), geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gem. dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und Notwendigkeiten zur Weiterentwicklung des Risikofrüherkennungssystems aufgezeigt.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 19. März 2025 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 2024 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2024 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Aufseiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich in 2024 folgende personelle Veränderungen ergeben:

Zum 31. März 2024 schied Herr Harmen van Zijderveld aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte zum 1. April 2024 Herr Oliver Terhaag.

Ebenfalls zum 31. März 2024 schied Herr Dieter Pielhop aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte zum 13. Mai 2024 Herr Michael Golembiewski.

Aufseiten des Vorstands haben sich in 2024 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 2024 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2025

Für den Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Cargo AG

## Strategie

### SANIERUNGSPROGRAMM S3 DES DB-KONZERNS

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

### TRANSFORMATION DB CARGO

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

### Kundennahe Branchenverantwortung

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

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

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

## Einfache Produktion

Seit Ende 2024 ist das zweite wesentliche Element der Transformation aktiv. Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 rollen die Züge im kontinentalen und maritimen Kombinierten Verkehr mit Triebfahrzeugführer:innen im Einsatzmodell »Starkes Langfahren«. Die neue Gesamtbetriebsvereinbarung der DB Cargo AG macht diese Flexibilisierung möglich und DB Cargo wettbewerbsfähiger. Der Kombinierte Verkehr wird weiterhin bei der DB Cargo AG produziert, dazu gehört das neue Einsatzmodell Langfahren. Das Modell ist seit dem 1. Oktober 2024 verpflichtend für alle neuen Triebfahrzeugführer:innen und freiwillig für bestehendes Personal. Es sieht u. a. eine Stärkung der Eigendisposition der Beschäftigten, operative Pausengestaltung an selbstbestimmten Orten, virtuelle Einsatzstellen (Dienstantritt per mobilem Endgerät, Dienstbeginn am Zug) und Schichten mit Umlaufbeginn und -ende an verschiedenen Orten in einer politischen Gemeinde vor. Standards für auswärtige Ruhezeiten senken die Reisekosten auf ein marktübliches Niveau.

Schon jetzt wird deutlich, dass dieses Modell einen effizienten Lokomotiven- und Personaleinsatz in der Produktion gewährleistet. Die Triebfahrzeugführer:innen im Kombinierten Verkehr übernehmen nunmehr aktiv die kundengerechte Verantwortung für die Qualität und Stabilität der Traktionsleistung. Auch für die Branchen des Bahnlogistikers ist das Einsatzmodell »Starkes Langfahren« vorgesehen und soll dort sukzessive erfolgen.

Für die kundennahe Aufstellung in Branchen wurden rund 17.000 Mitarbeitende der jeweils neuen Organisation zugeordnet. Diese herausfordernde Umstrukturierung wurde mit Interessenvertreter:innen intensiv diskutiert und durch eine Vielzahl an Qualifizierungen bei Arbeitsplatzwechseln vorbereitet. Hieraus sowie aus der technischen Umstellung der Personalsysteme im DB-Konzern ergaben sich Verzögerungen und Nachsteuerungsbedarf. Alle Beteiligten arbeiten mit Hochdruck und hohem Engagement daran, die Probleme Schritt für Schritt zu beheben und die Betriebslage zu stabilisieren.

## Neues Konzept im Einzelwagenverkehr

Als drittes Element der Transformation ist seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 die Umstellung des Einzelwagennetzwerks mit den ersten Schritten implementiert. Zielstruktur ist ein angebotsorientiertes Einzelwagennetzwerk mit höherer Effizienz und (teil-)geschlossenen Umläu-

fen zwischen Zugbildungsanlagen. Schon jetzt werden auf den langen Strecken zwischen den Zugbildungsanlagen mehr standardisierte, hochfrequente Shuttleverkehre nach Fahrplan eingesetzt und die Auslastung durch Fokus auf längere und profitablere Strecken und stärkere Bündelung gesteigert. Der Anlagendurchsatz wird durch Reduzierung der Anzahl der Richtungsgleise erhöht. Die höheren Transportfrequenzen entlasten die Anlagen und verkürzen die Umstdauer der Wagen. Zudem hält der Einzelwagenverkehr auch die Leistungen der örtlichen Mitarbeitenden (insbesondere Rangierer:innen und Wagenmeister:innen) branchenübergreifend vor.

## Schlanke Planung, Steuerung und Verwaltung

Vierter Bestandteil der Transformation ist es, durch die Vereinfachung der Produktion und durch die konsequente Standardisierung und Digitalisierung der Prozesse zur Planung und Steuerung der Verkehre die in den regionalen Standorten und im Control Tower benötigten Personalkapazitäten sowie die manuellen Tätigkeiten in der Verwaltung deutlich zu reduzieren. Hier hat die DB Cargo AG den Personalbestand 2024 deutlich gesenkt. Zur Anpassung des Personalbestands sind Interessenausgleiche mit dem Gesamtbetriebsrat und ein Sozialplan vereinbart worden, der durch ein Freiwilligenprogramm zum Personalabbau begleitet wird. Die Personalanpassung erfolgte in hohem Maße sozialverträglich. 2024 sind rund 670 Mitarbeitende freiwillig aus dem Unternehmen ausgeschieden, 330 Beschäftigte haben Verträge zur beruflichen Neuorientierung mit der DB JobService GmbH abgeschlossen und nutzen den DB-konzernweiten Arbeitsmarkt. Darüber hinaus hat die DB Cargo AG 130 betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen.

## Transformationsmanagement

Zur Absicherung aller erforderlichen Maßnahmen der Transformation bis zur Zielerreichung und einer geeigneten Nachhaltigkeitssteuerung hat die DB Cargo AG 2024 ein programmorientiertes Transformationsmanagement eingerichtet, das bis Ende 2026 die Umsetzung der Maßnahmen steuern wird. Es besteht aus drei wesentlichen Einheiten: dem Programm Management (PMO), das die sechs Branchen, den Einzel-



wagenverkehr und die Servicebereiche der DB Cargo AG (Asset Management, Instandhaltung, Digital Services, Personal- und Finanzressort) bei der Erreichung der gesetzten Ziele und der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen unterstützt. Außerdem unterstützen ein Team mit einem Umsetzungscontrolling der Maßnahmenerfolge im wirtschaftlichen Ergebnisreporting und ein Change- und Kommunikationsteam.

## Nachsteuerung bei der Einzelwagenförderung notwendig

Der Erfolg der DB Cargo AG im Einzelwagenverkehr hängt in hohem Maße von der 2024 durch den Bund eingeführten Betriebskostenförderung ab. Gem. den 2024 erteilten Förderbescheiden des Eisenbahnbundesamtes (EBA) wurde der DB Cargo AG ein Förderbetrag von 60% der Gesamtfördersumme bewilligt. Auf Basis der Daten der Bundesnetzagentur (BNetzA) hat die DB Cargo AG allerdings einen Marktanteil von 90% im Einzelwagenverkehr. Diese Inkongruenz zwischen realer Leistung und Förderhöhe zeigt einen Nachsteuerungsbedarf in Bezug auf die Verteilung der Fördermittel.

Die Förderrichtlinie sieht eine Evaluation vor, die im ersten Halbjahr 2025 erfolgen soll, damit spätestens für 2026 eine Kongruenz hergestellt werden kann. Ohne eine Umsteuerung bei der Einzelwagenförderung wird die DB Cargo AG wenig frequentierte Anlagen auf unwirtschaftlichen Strecken redimensionieren und zusammenlegen sowie Bedienfrequenzen und Bedienzeiten anpassen müssen.

## Nichtfinanzielle Kennzahlen

Der DB-Konzern hat mit der Strategie Starke Schiene das Ziel, die Dimensionen Ökologie, Soziales und Wirtschaftlichkeit unternehmerisch in Einklang zu bringen. Als Geschäftsfeld des DB-Konzerns trägt die DB Cargo AG zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bei. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online verfügbar, im Lagebericht des DB-Konzerns wird ausführlich berichtet.

Der Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns behandelt ebenfalls relevante Themen im Kontext Menschenrechte. Darüber hinaus berichtete die DB AG 2024 erstmalig im Rahmen ihrer Pflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) aus DB-konzernübergreifender Perspektive an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im vorangegangenen Geschäftsjahr. Die DB Cargo AG wird ebenfalls seit 2023 vom LkSG erfasst und reichte ihren Bericht über ihre LkSG-Aktivitäten wie im LkSG verankert 2024 beim BAFA ein.

## QUALITÄT

### Pünktlichkeitsentwicklung

Die Pünktlichkeit der Verkehre der DB Cargo AG (Züge in Deutschland; Ankunftspünktlichkeit weniger als 16 Minuten überschritten) lag im Berichtsjahr unter der erreichten Pünktlichkeit des Vorjahres. Eine Vielzahl von Ad-hoc-Störungen der Infrastruktur, fehlende Besetzungen von Stellwerken der DB InfraGO AG und die steigende Zahl von Langsamfahrstellen auf der deutschen Schieneninfrastruktur haben neben den Auswirkungen aus geplanten Baustellen die Pünktlichkeit der DB Cargo AG beeinflusst. Zudem gab es bei der DB Cargo AG an einigen Standorten Engpässe in der Verfügbarkeit von Wagenmeister:innen, Rangierlokomotivführer:innen und Rangierloko-



motiven. Daneben wirkten Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Frühjahr 2024 und Extremwetterereignisse wie die Sturmtiefs Anfang 2024 im Norden und Westen Deutschlands und Starkregen in Süddeutschland im Juni 2024 negativ auf die Pünktlichkeit. Im Ergebnis ist die Ankunftspünktlichkeit um 2,5 Prozentpunkte auf 68,0% im Jahr 2024 gesunken. Sie lag um einen Prozentpunkt unter der Prognose aus dem Vorjahr und verfehlte das erwartete Pünktlichkeitsniveau.

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

## Kundenzufriedenheit

Die zum Stand Juni 2024 erhobene Kundenzufriedenheit erreichte 2024 einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 63 ZI und blieb damit in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (64 ZI). Dies spiegelt die Gesamtsituation im Schienenverkehr in Deutschland wider: Verfügbarkeitsprobleme und fehlende Kapazitäten auf wichtigen Abschnitten des Schienengüterverkehrs wirken sich zusammen mit Baustellen und weiträumigen Umleitungen stark negativ auf die Kundenzufriedenheit aus. Wir gehen davon aus, dass diese Belastungen in den nächsten Jahren anhalten werden, sodass deshalb allenfalls moderate Verbesserungen der Kundenzufriedenheit zu erwarten sind.

## MITARBEITENDE

In diesem Bericht geben wir die Zahl der Mitarbeitenden der DB Cargo AG durchgängig als Vollzeitäquivalente (sog. Vollzeitpersonen; VZP) an. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem individuellen Anteil an der Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31. Dezember 2024 beschäftigte die DB Cargo AG mit 16.975 Mitarbeitenden insgesamt 1.328 Mitarbeitende weniger als Ende 2023. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen

aus natürlicher Fluktuation, dem Wechsel von Mitarbeitenden in andere DB-Konzernunternehmen und Austritten infolge des im Rahmen der Transformation der DB Cargo AG abgeschlossenen Freiwilligenprogramms. Insgesamt verließen 2.423 Mitarbeitende die DB Cargo AG, 1.095 Mitarbeitende traten durch die Übernahme von Auszubildenden, externe Einstellungen und Zugänge aus dem DB-Konzern neu in das Unternehmen ein. Im Jahresdurchschnitt waren 17.728 Mitarbeitende bei der DB Cargo AG beschäftigt. Per 31. Dezember 2024 hatten zudem 1.486 Auszubildende ein Ausbildungsverhältnis bei der DB Cargo AG, 20 Auszubildende mehr als am Ende des Vorjahres.

## Mitarbeitendenbefragung

Im Herbst 2024 wurde die siebte Mitarbeitendenbefragung (MAB 2024) im DB-Konzern digital durchgeführt. Bei der DB Cargo AG nahmen 45% der Beschäftigten teil. Trotz des Transformationsprogramms der DB Cargo AG ist die Zufriedenheit der Mitarbeitenden nur moderat auf 3,6 Indexpunkte gesunken (2022: 3,8 Indexpunkte). Der Kompassindex, der die fünf Elemente »Ein Team für Kunden«, »Mach es einfach«, »Du kannst es«, »Klartext gewinnt« und »Bahn frei für Neues« zusammenfasst, liegt mit 50% Zustimmung ebenfalls nur leicht niedriger als bei der letzten Vollbefragung in 2022 (55%).

Die MAB 2024 hat drei Kernbotschaften. Die erste: Die Mitarbeitendenzufriedenheit sinkt zwar nur leicht, aber der Stolz der Mitarbeitenden sinkt deutlich. D. h., die Mitarbeitenden unterstützen sich gegenseitig und sehen einen Sinn in ihrer Arbeit. Die positive Zusammenarbeit in den Teams ist wesentliche Konstante. Die zweite Botschaft ist: Der Zukunftsoptimismus der Belegschaft ist gesunken (32%). Der Glaube an die erfolgreiche Umsetzung der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns ist im kritischen Bereich. Die dritte Botschaft ist: Wir können die Transformation als Chance nutzen. Die Notwendigkeit des aktuellen Kurswechsels durch die Transformation wird in allen Mitarbeitendengruppen deutlich. Die Transformation wird als wichtiger Schritt zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der DB Cargo AG anerkannt. Die Ergebnisse der MAB 2024 weisen bei vielen Parametern in der gemeinsamen Zusammenarbeit auf Verbesserungspotenziale hin. Hier setzen wir heute bereits an, indem Transformationsmaßnahmen konsequent umgesetzt und Erfolge gemessen und gefeiert werden, damit die Zuversicht der Mitarbeitenden in Bezug auf das Gelingen wachsen kann.



## KLIMASCHUTZ

Die DB Cargo AG will ebenso wie der DB-Konzern bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität halten wir uns an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi). Auf dem Weg zur Klimaneutralität setzen wir auf vier zentrale Hebel: die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien, den Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Umsetzung der Wärmewende und die Steigerung der Energieeffizienz. Um das Klimaschutzziel zu erreichen, haben wir uns Etappenziele gesetzt:

- Bei den Gebäuden und stationären Anlagen der DB Cargo AG stellen wir sukzessive die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen um. Ab 2025 sollen alle Werke und Bürogebäude der DB Cargo AG in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt werden.
- Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % zu erhöhen, und bis spätestens 2038 will die DB Cargo AG in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.

### Entwicklung Treibhausgasemissionen 2024

Die DB Cargo AG hat 2024 ihre Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. Ausschlaggebend dafür war der mit 33 % hohe Anteil des Biokraftstoffs Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) an der Kraftstoffmenge für die Triebfahrzeuge. Dies führte zu einer Substitution von mehr als 12 Mio. l fossilen Diesels. Auch beim Bahnstrom haben die Triebfahrzeugführer:innen von DB Cargo durch intensive Nutzung des Fahrassistenzsystems LEADER dazu beigetragen, dass eine hohe Energieeinsparung erzielt werden konnte. Die absoluten Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) lagen 2024 um 32,1 % niedriger als 2019.

DB Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele. Zudem setzen wir folgende Maßnahmen für den Klimaschutz um:

- **Einsatz von Zweikraftlokomotiven:** 2024 wurden 32 Zweikraftlokomotiven an die DB Cargo AG ausgeliefert. Sie haben große Vorteile gegenüber den bisher eingesetzten Diesellokomotiven, denn auf elektrifizierten Strecken sind sie rein elektrisch unterwegs und auf oberleitungsfreien Abschnitten kann in den Dieselantrieb umgeschaltet werden. Das spart zeitaufwendiges Umspannen und Rangieren. Mit digitalen Technologien wie dem Rangieren per Fernsteuerung und dem ETCS-Zugsicherungssystem (European Train Control System; Europäisches Zugbeeinflussungssystem) ausgerüstet, sind die Lokomotiven auf den Schienengüterverkehr der Zukunft vorbereitet.
- **Biokraftstoff HVO:** Durch die Umstellung weiterer Tankstellen auf HVO konnte die DB Cargo AG 2024 den HVO-Anteil an der Kraftstoffmenge für ihre Lokomotiven auf 33 % erhöhen (im Vorjahr: 19 %). Die gesamte europäische Diesellokflotte (rund 1.300 Triebfahrzeuge) von DB Cargo ist seit Ende 2023 für HVO freigegeben. Derzeit arbeiten wir daran, Lieferantenstrukturen für HVO im europäischen Ausland aufzubauen. Seit dem zweiten Halbjahr 2024 fahren Lokomotiven auch bei der DB Cargo UK in Großbritannien für ausgewählte Kunden mit dem Biokraftstoff HVO.
- **Fahrassistenzsystem LEADER:** 2024 wurden zu Testzwecken fünf Diesel-Streckenlokomotiven mit dem Fahrassistenzsystem LEADER ausgerüstet. Mit LEADER sollen Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparendes Fahren unterstützt werden. Durch diese Systemerweiterung für Diesel-Streckenlokomotiven soll der Diesel-Kraftstoffverbrauch voraussichtlich um 3 bis 4 % reduziert werden. Insgesamt wurde 2024 durch das Fahrassistenzsystem LEADER, das bereits auf über 650 E-Lokomotiven installiert ist (entspricht rund zwei Drittel der E-Lokomotiven-Flotte), eine durchschnittliche Energieeinsparung von rund 12,36 % (entspricht rund 42 GWh) erzielt.



# Lagebericht

## ÜBERBLICK

### Angaben zur Gesellschaft

Die DB Cargo AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Gem. den durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund), die DB AG und die DB Cargo AG gewährten Zusagen des im Jahr 2024 abgeschlossenen EU-Beihilfeverfahrens ist der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV) mit der DB Cargo AG 2024 durch die DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2024 gekündigt worden. Damit ändern sich zu diesem Zeitpunkt auch die rechtlichen Vorgaben für das bestehende Konzernverhältnis von einem Vertragskonzern zu einem faktischen Konzern.

Die DB Cargo AG bietet ihren Kunden Zugang zu ihrem europaweiten Schienen- und Logistiknetz im europäischen Schienengüterverkehr. Sie führt Transporte von einzelnen Güterwagen und Wagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss ihrer großen Kunden in ganz Europa. Zusätzlich zur reinen Transportleistung führt die DB Cargo AG für ihre Kunden logistische Gesamtkonzepte vom Transport über die Lagerung bis zur Distribution der Kundenprodukte durch. Zur Leistungserstellung werden mehrere Verkehrsträger kombiniert. Dabei setzt die DB Cargo AG eigene oder gemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals, Zugbildungsanlagen, Distributionszentren, eigene Beschäftigte und die Transport-, Personal- und sonstigen Serviceleistungen dritter Kooperationspartner ein. In diesen Konzepten werden die Produkte der Kunden von den Produktionsstandorten mit Lkw zu einem nahe gelegenen Umschlagterminal gebracht. Der große Streckenabschnitt wird auf der Schiene zu einem Umschlagterminal in der Nähe des Distributionszentrums absolviert. Von dort erfolgt die Lieferung an die Endkunden wiederum per Lkw. Für die Umsetzung dieser End-to-End-Konzepte setzt

die DB Cargo AG auf die Zusammenarbeit mit externen Partnern mit dem Ziel, so Komplettlösungen zu ermöglichen. Die Gesellschaft verbindet auf diese Weise die Schienen- und Branchenexpertise mit den Serviceleistungen ihres europäischen Partnernetzwerks. Dadurch entstehen Transportkonzepte, die darüber hinaus das Ziel haben, nachhaltig die Scope-3-Emissionen der Kunden zu reduzieren. Zu den externen Kunden zählen die produzierende Industrie der Sektoren Automotive, Stahl, Recycling, Chemie, Rohstoffe, Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und Operateure des Kombinierten Verkehrs in ganz Europa. Darüber hinaus verkauft die DB Cargo AG Traktions- und Serviceleistungen an ihre Tochterunternehmen (u. a. TFG Transfracht GmbH, DB Cargo Logistics GmbH) sowie an weitere Unternehmen des DB-Konzerns (u. a. DB InfraGO AG).

Da die DB Cargo AG den Großteil ihrer Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern (tkm; Summe der zurückgelegten Kilometer aller beförderten Tonnen). Umsatz und Ergebnis nach Steuern sind die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren der DB Cargo AG. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Güterwagen und den Personalkosten die Aufwendungen für Energie und Infrastruktur sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen für Instandhaltung und Serviceleistungen dritter Logistikpartner. Die Infrastruktur- und Dienstleistungsgesellschaften des DB-Konzerns sind dabei wichtige Lieferanten.

### Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex<sup>1)</sup>

Die Entsprechenserklärung im Sinne des Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2024 für die DB Cargo AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2024 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

<sup>1)</sup> Die Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex unterliegt keiner inhaltlichen Prüfung des Abschlussprüfers.

## Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

### BUNDESMITTEL FÜR DEN SCHIENENGÜTER-VERKEHR – EINZELWAGENFÖRDERUNG

Im Jahr 2024 sind für die DB Cargo AG deutliche Veränderungen der Bundesfinanzierung von Fördermitteln für den Schienengüterverkehr wirksam geworden. Während durch Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 die Anlagenpreisförderung für die DB Cargo AG um 61 Mio. € und die Trassenpreisförderung um 51 Mio. € rückläufig waren, ist im Mai 2024 die Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs neu i. H. v. 163 Mio. € (Anteil DB Cargo AG) durch die Bundesregierung eingeführt worden.

### GENEHMIGUNG IM EU-BEIHILFEVERFAHREN

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

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

Im Rahmen der durch den Bund und die DB AG gewährten Zusagen wurde der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Cargo AG durch die DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2024 gekündigt und gilt seither

nicht mehr. Die Übernahme der Verluste für die Jahre 2022 bis 2024 genehmigte die Kommission als Restrukturierungsbeihilfe auf Basis des Umstrukturierungs- und Transformationsplans, vorbehaltlich der nachfolgend dargestellten und bis Ende 2026 greifenden Bedingungen und Verpflichtungen:

- I. Die DB Cargo AG muss die im Umstrukturierungs- und Transformationsplan vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der in dem Plan vorgesehenen Frist, spätestens aber bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026, umsetzen und eine nachhaltige Profitabilität erreichen.
- II. Als Eigenbeitrag verpflichtet sich die DB AG zur Bereitstellung von Darlehen zu marktüblichen Bedingungen, konkret wurden Mezzanine-Darlehen (842 Mio. €), eine Kreditlinie (325 Mio. €) und eine Brückenfinanzierung (434 Mio. € bis zum 31. März 2025) zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus verpflichtet sich die DB Cargo AG zum Factoring von Forderungen (100 Mio. €), und die DB AG übernimmt über die DB JobService GmbH die personalbezogenen Restrukturierungsaufwendungen bei der DB Cargo AG (113 Mio. €).
- III. DB Cargo muss Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen umsetzen, im Einzelnen:
  - Volumenbegrenzung: Die DB Cargo AG darf bis Ende 2026 das in Tonnenkilometern (tkm) gemessene Inlandsverkehrsvolumen des Jahres 2023 nicht überschreiten.
  - Akquisitionsverbot: Die DB Cargo AG kann nur in Ausnahmefällen mit vorheriger Zustimmung der Kommission Anteile an Unternehmen erwerben, d. h., wenn dies zur Sicherstellung der langfristigen Rentabilität oder aus anderen zwingenden Gründen, wie z. B. staatlichen Sicherheitsinteressen, erforderlich ist.
  - Veräußerung von Logistikbeteiligungen der DB Cargo AG bis 31. Dezember 2026.
  - Verpflichtung der DB Cargo AG, bis Ende des Umstrukturierungszeitraums den Anteil der durch externe Anbieter erbrachten Zugkilometer zu erhöhen und Lokomotiven an unabhängige Dritte zu veräußern.

Die aus den vorgesehenen Maßnahmen und Verpflichtungen erwarteten Wirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind in der Planung der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2025 und in der Mittelfristplanung für die Geschäftsjahre 2026 bis 2029 berücksichtigt.



## TARIFABSCHLUSS GDL

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben nach fünf Monaten Verhandlungen im Berichtsjahr 2024 einen Tarifabschluss erzielt. Im ersten Halbjahr 2024 ist es an 18 Tagen zu Streikmaßnahmen der GDL gekommen. Kernelement des Tarifabschlusses ist ein Optionsmodell, mit dem Mitarbeitende im Schichtdienst künftig selbst über ihre Wochenarbeitszeit entscheiden. Für Zugpersonale im Schichtdienst im GDL-Geltungsbereich sinkt die wöchentliche Referenzarbeitszeit 2026 zunächst von 38 auf 37 Stunden (bei Schichtpersonalen z. B. in den Zugbildungsanlagen von 39 auf 38 Stunden). Bis 2029 sinkt die wöchentliche Referenzarbeitszeit in drei weiteren Schritten auf 35 (bzw. 36) Stunden, das Entgelt wird dabei nicht anteilig verringert. Die Arbeitszeit für die Mitarbeitenden sinkt ab 2027 allerdings nicht automatisch ab. Die tatsächliche Arbeitszeit wählen die Mitarbeitenden, ab 2029 sind zwischen 35 und 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche wählbar.

Zudem wurden eine Entgelterhöhung von insgesamt 420 € in zwei Schritten sowie eine Inflationsausgleichsprämie von insgesamt 2.850 € pro Beschäftigte:n vereinbart. Um die Kapazität zu erhöhen und die Produktivität zu steigern, wurden weitere Vereinbarungen getroffen. U. a. fällt das Zwölf-Tage-Urlaubswahlmodell zum 1. Januar 2026 weg. Das Sechs-Tage-Urlaubswahlmodell bleibt bestehen.

Der Tarifvertrag läuft 26 Monate bis zum 31. Dezember 2025, danach folgt eine zweimonatige Verhandlungsphase, in der keine Streiks möglich sind. Die Laufzeit für die Bestimmungen zur Arbeitszeit endet am 31. Dezember 2028.

## Erklärung zur Unternehmensführung<sup>1)</sup>

Die DB Cargo AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt sie 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. Am 31. Dezember 2024 wurden drei der sechs Vorstandsressorts von Frauen geleitet. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder auf die Anteilseignerseite und zehn Mitglieder auf die Arbeitnehmerseite entfallen. Die Mitglieder der Anteilseignerseite werden durch die Hauptversammlung und die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden gem. Mitbestimmungsgesetz gewählt.

Dem Aufsichtsrat gehörten am 31. Dezember 2024 acht Frauen an. Die Zielwerte in Bezug auf den Anteil von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und auf der ersten und zweiten Führungsebene werden per 31. Dezember 2024 übertroffen.

	2023	2024		2029
	Ist	Ziel	Ist	Ziel
<b>FRAUENANTEIL PER 31.12. / in %</b>				
Vorstand	50,0	50,0	50,0	50,0
Aufsichtsrat	40,0	30,0	40,0	50,0
Erste Führungsebene	30,6	20,0	34,3	38,9
Zweite Führungsebene	29,1	28,6	29,6	35,4

## RAHMENBEDINGUNGEN

### Wirtschaftliches Umfeld

Aufgrund einer rückläufigen Industrieproduktion und eines stagnierenden Außenhandels in Deutschland blieb die Transportnachfrage im deutschen Schienengüterverkehr auch 2024 verhalten. Damit lag die Verkehrsleistung im zweiten Jahr in Folge unter dem Niveau des Vorjahres. Besonders betroffen waren schienenaffine Branchen mit Metall- und Kohletransporten. Die Kohletransporte gingen infolge der reduzierten Kohleverstromung zugunsten erneuerbarer Energien deutlich zurück. Auch die Stahltransporte verzeichneten einen Rückgang. Die Stahlproduktion erholte sich zwar leicht im Vergleich zum sehr niedrigen Vorjahresniveau, dies spiegelte sich jedoch nicht in einer höheren Nachfrage nach Stahltransporten wider. Auch die Nachfrage nach Automobiltransporten blieb unter dem Vorjahresniveau. Im Gegensatz dazu profitierten die Transporte der Chemiebranche von einer Erholung der Produktion. Ein Anstieg der Containerumschläge führte zu einem moderaten Wachstum im Kombinierten Verkehr.

### WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

Die deutsche Wirtschaft stagnierte 2024. Die Inflation sank fast wieder auf die Zielgröße der Europäischen Zentralbank (+2%). Die Beschäftigung blieb auf einem hohen Niveau. Hierdurch stiegen die realen Einkommen im Vorjahresvergleich kräftig. Eingetrübte Zukunftsaussichten und gestiegene Unsicherheiten hatten jedoch einen dämpfenden Effekt, sodass der private Konsum nicht entsprechend wuchs. Die Investitionen der deutschen Unternehmen entwickelten sich schwach. Die gesunkene Wettbewerbsfähigkeit deutscher

<sup>1)</sup> Die Erklärung zur Unternehmensführung unterliegt keiner inhaltlichen Prüfung des Abschlussprüfers.

Unternehmen zeigte sich 2024 in einem moderat gesunkenen Exportüberschuss. Mit einem Zuwachs von über 2% legte einzig der Staatskonsum nennenswert zu. Unsicherheiten für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und damit auch des Schienengüterverkehrs resultieren aus den hohen und schwankenden Strompreisen.

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN EUROPA

Die europäische Wirtschaft erholte sich 2024 leicht. Durch rückläufige Inflationsraten stiegen die realen Einkommen und der private Konsum. Der industrielle Sektor war aber weiterhin von einer schwachen Bauwirtschaft und einer sinkenden internationalen Wettbewerbsfähigkeit geprägt. Die Entwicklung in einzelnen Ländern war differenziert: Während Deutschland wegen seines großen Anlagen- und Maschinenbausektors unter der weltweit schwachen Investitionsnachfrage litt, entwickelten sich Länder wie Spanien, Portugal oder Dänemark deutlich besser. Eine wichtige Rolle spielten weiterhin geopolitische Entwicklungen und Krisen, wie der Ukraine-Krieg und die Konflikte im Nahen Osten. Aufgrund von Sanktionen wegfallende Bezugs- und Absatzmärkte belasteten insbesondere Länder, die stark in globale Wertschöpfungsketten eingebunden sind. Negative Effekte resultieren aus hohen Rohstoff- und Energiepreisen sowie aus der Konsum- und Investitionszurückhaltung infolge der gestiegenen globalen Unsicherheit.

## Leichte Preisrückgänge an den Energiemärkten

Die Preise am Ölmarkt entwickelten sich 2024 stabil mit einer leicht rückläufigen Tendenz. Auf Dollarbasis lag der Ölpreis im Jahresdurchschnitt rund 3% unter dem Vorjahreswert, aber weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Im Euro-Raum verteuerte der schwache Euro den Rohstoff. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe gem. Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) stieg 2024 in Deutschland auf 45€ pro Tonne. Die Kraftstoffpreise lagen hier 2024 im Jahresdurchschnitt weiter nahe dem hohen Vorjahresniveau, sie sanken nur um rund 3%.

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

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

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

Trotz der Stagnation der Nachfrage gaben die Transportpreise 2024 nicht nach. Die Erzeugerpreise für den Schienengüterverkehr in Deutschland haben sich nach einem starken Anstieg im Vorjahr stabilisiert und lagen kontinuierlich über dem Vorjahresniveau. Auch die Erzeugerpreise für den Containertransport auf der Straße waren im Jahresverlauf höher als im Vorjahr. Hohe operative Kosten für Löhne, Energie, Wartung, Instandhaltung, Lkw-Maut und für die Trassenpreise im Schienenverkehr belasteten die Entwicklung der Verkehrsträger. Personalmangel bei Lkw-Fahrer:innen und der Umstieg auf alternative Antriebe prägten auch 2024 die Entwicklung in der Transportbranche.

Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr verzeichnete 2024 infolge von Aufholeffekten ein moderates Wachstum, insbesondere im zweiten Quartal 2024. Im weiteren Jahresverlauf blieb sie kontinuierlich über dem Vorjahresniveau. Positiv wirkte die Erholung der Transportnachfrage im Chemiesektor, insbesondere in den Bereichen Basischemie und Düngemittel. Auch die Entwicklung im Kombinierten Verkehr setzte den Aufwärtstrend fort und kompensierte die rückläufige Nachfrage nach Montantransporten – insbesondere bei Kohle und Steinen – sowie die schwache Transportnachfrage in der Automobil- und Konsumgüterbranche. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs stieg getrieben durch den Gewinn zusätzlicher Marktanteile DB-konzernexterner Bahnen leicht. DB-konzerninterne Bahnen entwickelten sich gegenläufig negativ.



Der deutsche Straßengüterverkehrsmarkt entwickelte sich 2024 stabil. Positiv wirkte der Nachfrageanstieg durch den Einzelhandel, insbesondere den E-Commerce, infolge der rückläufigen Inflation und der steigenden Kaufkraft. Dämpfend wirkte die anhaltend schlechte Konsumstimmung in Deutschland. Belastend wirkte zudem die weiterhin geringe Nachfrage im Baubereich. Nach Rückgängen in den beiden Vorjahren wuchs der mautpflichtige Straßengüterverkehr in Deutschland leicht. Entgegen dem Trend der letzten Jahre stiegen 2024 die Mautkilometer in Deutschland zugelassener Lkw. Die Mautkilometer im Ausland zugelassener Lkw gingen gegenläufig leicht zurück. Die Fahrleistung im Ausland zugelassener Lkw ging gegenläufig leicht zurück. Zusätzliche Belastungen für die Transporteure resultierten 2024 aus der deutlichen Erhöhung der Lkw-Maut für alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 7,5 t infolge der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Aufschlags und der Ausweitung der Lkw-Maut auf erdgasbetriebene Fahrzeuge sowie alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs lag 2024 in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Trotz einer moderaten Erholung setzte sich 2024 der seit einem Jahrzehnt anhaltende Abwärtstrend des Binnenschiffverkehrsmarktes fort. Die Nachfrage nach Kohletransporten war weiterhin deutlich rückläufig und sank auch 2024 um mehr als ein Drittel im Vergleich zum Vorjahr. Zudem belasteten Nachfragerückgänge in den Bereichen Erdöl sowie Steine und Erden die Entwicklung. Gegenläufig wirkten eine Nachfrageerholung bei Transporten von Eisenerz und Koks – zwei zentrale Güter für die Binnenschiffverkehrsbranche – sowie bei Getreide- und Abfalltransporten teilweise kompensierend. Auch die Chemieproduktion trug zur Stabilisierung bei. Insgesamt erhöhte sich der Marktanteil des Binnenschiffverkehrs 2024 geringfügig.

Die Verkehrsleistung im Kombinierten Verkehr verzeichnete 2024 einen leichten Anstieg. Haupttreiber hierfür war die positive Entwicklung bei den Containerumschlägen in nahezu allen deutschen und für Deutschland bedeutenden Häfen.

## EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr auch 2024 infolge des anhaltend schwachen konjunkturellen Marktumfelds und hoher Kosten weiter leicht gesunken. Schwache Impulse

aus vielen schienenaffinen Branchen konnten nur teilweise durch die positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ab dem zweiten Quartal 2024 kompensiert werden. Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ging dem Markttrend folgend ebenfalls zurück.

## LEISTUNGSENTWICKLUNG DER DB CARGO AG

Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 10,7% auf 45,7 Mrd. tkm (im Vorjahr: 51,2 Mrd. tkm) gesunken. Die Menge der beförderten Güter ist mit 130,7 Mio. t um 8,7% (im Vorjahr: 143,1 Mio. t) gesunken. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat sich mit 72,5 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 13,5% (im Vorjahr: 83,9 Mio. Trkm) reduziert.

### Prognose-Ist-Vergleich

Die auf dem Vorjahresniveau prognostizierte Entwicklung der Verkehrsleistung ist im Berichtsjahr nicht erreicht worden. Gründe hierfür sind die konjunkturbedingt schwächere Transportentwicklung insbesondere in den energieintensiv produzierenden Branchen, der Rückgang des Marktanteils von DB Cargo sowie in geringem Umfang die länger als prognostiziert dauernden Streiks der GDL im ersten Quartal 2024. Gegenüber der Prognose gab es keine zusätzlichen Restriktionen in der Kapazität des Schienennetzes.

## Politisches Umfeld

### ENTWICKLUNGEN BUNDESHAUSHALT 2024

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

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



## FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Die EU-Kommission genehmigte am 21. Mai 2024 die Betriebskostenförderrichtlinie für den Einzelwagenverkehr in Deutschland mit Zuschüssen von 1,7 Mrd. € über einen Zeitraum von fünf Jahren bis 2029. Für 2024 standen hierfür im Bundeshaushalt knapp 300 Mio. € für die Schienengüterverkehrsunternehmen zur Verfügung. Seit dem 15. Juli 2024 werden die Verkehre gefördert. Die Zuwendungsbescheide zur Förderlinie 1 (Bedienungen) und zur Förderlinie 2 (Bündelungs- sowie Direktverkehre bis zu 300 km) wurden im Herbst 2024 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt.

## UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENEN-GÜTERVERKEHR

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wird weiterverfolgt. Am 28. Juni 2024 hat das BMDV die Grundlage für eine Verlängerung der Trassenpreisförderung geschaffen, der neue Zeitraum läuft bis 30. November 2028. Am 12. November 2024 hat die EU-Kommission die Fortführung des Bundesprogramms »Zukunft Schienengüterverkehr« genehmigt, damit kann die geänderte Richtlinie zur Förderung von Innovationen zum 1. Januar 2025 mit Laufzeit bis Ende 2029 in Kraft treten.

## SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ

Das Schienenlärmschutzgesetz ist am 15. Dezember 2024 in Kraft getreten und löst das bisherige Gesetz ab. Damit gilt auf allen Strecken in Deutschland, auf denen nachts durchschnittlich mehr als zwölf Güterzüge verkehren, ein Betriebsverbot für Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen.

## EU-LEITLINIEN ZUM AUFBAU EINES TRANS-EUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die EU-Kommission hatte bereits 2021 einen Überarbeitungsvorschlag zur Verordnung über die Leitlinien zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) vorgelegt. Ziel ist die Vollendung des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050. Die neue Verordnung ist am 18. Juli 2024 in Kraft getreten. Sie enthält u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS), die Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen und eine bessere Integration von Häfen, Flughäfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Für den Schienengüterverkehr wurden betriebliche Anforderungen, u. a. zu Grenzabfertigungszeiten, aufgenommen.

# ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

## Ertragslage

### UMSATZENTWICKLUNG

Der Umsatz der DB Cargo AG hat sich 2024 um 183 Mio. € (-4,8%) auf 3.611 Mio. € (im Vorjahr: 3.794 Mio. €) verringert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Umsatzerlöse aus Transport- und Speditionsleistungen zurückzuführen, die mit 3.339 Mio. € um 199 Mio. € (-5,6%) unter dem Vorjahreswert (3.538 Mio. €) lagen. Wesentliche Treiber hierfür waren das infolge der schwachen Konjunktur niedrigere Produktionsniveau der Industrie in Deutschland und Europa, die 2024 deutlich rückläufigen Kohletransporte sowie ein Rückgang des Marktanteils, insbesondere im Kombinierten Verkehr, und damit rückläufige Transportmengen im Vergleich zum Vorjahr. Ein durch aktive Preispolitik gestiegenes Erlösniveau und das margenstarke Projektgeschäft konnten die durch die schwache Konjunktur bedingten Rückgänge der Transportmengen teilweise kompensieren. Belastend wirkten sich allerdings die Streiks der GDL aus.

Der Außenumsatz lag 2024 mit 2.362 Mio. € um 256 Mio. € (-9,8%) unter dem Vorjahreswert (2.618 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten 1.249 Mio. € (im Vorjahr: 1.176 Mio. €), damit stieg der Anteil der DB-konzerninternen Umsatzerlöse auf 34,6% (im Vorjahr: 31,0%). Wesentlich für diese Entwicklung waren höhere Umsatzerlöse mit DB InfraGO im Zusammenhang mit Baustellenverkehren.

### ERGEBNISENTWICKLUNG

Das Ergebnis der DB Cargo AG nach Steuern hat sich im Berichtsjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Wesentlich hierfür waren ein Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge, in denen sich u. a. ein Anstieg der erhaltenen staatlichen Förderung zeigt, sowie die rückläufige Entwicklung des sonstigen betrieblichen Aufwands, in dem sich Einsparungen aus der neu aufgesetzten qualifizierten Ausgabensteuerung zeigten. Der gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufige Personalbestand führte nur zu einem unterproportionalen Anstieg des Personalaufwands. Aufgrund der konjunkturellen Schwäche in den wesentlichen Kundenbranchen, der Streiks der GDL, der gesunkenen Förderung des Bundes für Trassen- und Anlagenpreise und v. a. aufgrund des defizitären Einzelwagenverkehrs war das Ergebnis allerdings immer noch deutlich negativ. Das Ergebnis der Gesellschaft nach Steuern war 2024 mit -468 Mio. € um 115 Mio. € besser als im Vorjahr.



Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen 2024 mit 419 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (297 Mio. €). Bei den regulierten Erlösen reduzierte der Bund die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr gegenüber dem Vorjahr. Dies führte bei der DB Cargo AG zu einem Rückgang der Förderung um 112 Mio. €. Positiv wirkte die 2024 zum ersten Mal durch den Bund gewährte Einzelwagenförderung mit 163 Mio. € auf das Ergebnis. Darüber hinaus erfolgte 2024 im Rahmen der Transformation eine Erstattung für Abfindungen von 36 Mio. € durch die DB JobService GmbH, und es wurden Erträge aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen von 36 Mio. € erzielt (im Vorjahr: 5 Mio. €). Das Vorjahresergebnis enthielt eine Entschädigung der DB InfraGO AG i. H. v. 20 Mio. € für der DB Cargo AG durch die bei der Havarie im Tunnel Rastatt 2017 entstandene Schäden.

Der Materialaufwand lag mit 2.519 Mio. € um 176 Mio. € unter dem Vorjahreswert (2.695 Mio. €). Der Rückgang resultierte insbesondere aus um 115 Mio. € gesunkenen Aufwendungen für bezogene Transportleistungen (im Vorjahr: 1.230 Mio. €), aus um 20 Mio. € (im Vorjahr: 294 Mio. €) reduzierten Trassen- sowie um 27 Mio. € rückläufigen Energieaufwendungen (im Vorjahr: 276 Mio. €) aufgrund des geringeren Verkehrsvolumens.

Der Personalaufwand betrug 2024 1.332 Mio. € und überstieg den Vorjahreswert (1.312 Mio. €) um 20 Mio. € bzw. 1,5%. Der moderate Anstieg des Personalaufwands ist auf den deutlich reduzierten durchschnittlichen Personalbestand von 17.728 Mitarbeitenden (Vollzeitpersonen; 819 Mitarbeitende weniger als im Vorjahr) zurückzuführen. Infolge einer qualifizierten Einstellungssteuerung und restriktiven Wiederbesetzung von frei werdenden Arbeitsplätzen in den administrativen Bereichen der DB Cargo AG und eines Freiwilligenprogramms im Rahmen der Transformation reduzierte sich der Personalendbestand der DB Cargo AG bereits zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Vorjahr um 1.328 Mitarbeitende (Vollzeitpersonen) auf 16.975 Mitarbeitende. Damit hat die DB Cargo AG die auf den Personalaufwand wirkenden Tarifierhöhungen, d. h. die 2024 gezahlte Prämie zum Inflationsausgleich (6 Mio. €) sowie die ab Dezember 2023 wirkende erste und die ab August 2024 wirkende zweite Tarifierhöhung, weitgehend kompensiert. Weiterhin haben Einmalaufwendungen für personelle Restrukturierungsmaßnahmen den Personalaufwand im Vergleich zum Vorjahr erhöht, denn die DB Cargo AG hat 2024 Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen i. H. v. 47 Mio. € abgeschlossen. Die Kosten für diese Maßnahmen wurden allerdings im Umfang von 36 Mio. € gem. den Regelungen des DB-Konzernarbeitsmarktes durch die DB JobService GmbH erstattet.

Die Abschreibungen lagen mit 204 Mio. € leicht unterhalb des Vorjahres (208 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen unterschritten mit 435 Mio. € den Vorjahreswert (478 Mio. €) um 43 Mio. €. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die DB Cargo AG 2024 eine qualifizierte Ausgabensteuerung im Rahmen der Transformation durchgeführt hat, um die administrativen Kosten zu senken. Durch diese Maßnahmen wurde u. a. der Aufwand für IT- und Beratungsleistungen um 20 Mio. € sowie der Mietaufwand um 15 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr reduziert.

Das sich hieraus ergebende Betriebsergebnis hat sich 2024 demzufolge um 141 Mio. € auf –453 Mio. € verbessert (im Vorjahr: –594 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis ist um 42 Mio. € auf 92 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €) durch höhere Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungsverträgen (+38 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr) gestiegen. Darüber hinaus kam es im Vergleich zum Vorjahr zu Veränderungen in der Bewertung der Finanzanlagen i. H. v. +3 Mio. €. Die Zuschreibungen auf Finanzanlagen (+30 Mio. €) betreffen Anteile an verbundenen Unternehmen, bei denen der Grund für in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtsjahr weggefallen ist. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen (–27 Mio. €) enthalten ausschließlich außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen, die aufgrund voraussichtlich dauerhafter Wertminderung vorgenommen wurden.

Der Zinsaufwand lag 2024 mit 100 Mio. € um 61 Mio. € höher als im Vorjahr (39 Mio. €), da die DBAG die Zinskonditionen für die vor 2024 geschlossenen Kredite der DB Cargo AG an höhere Zinssätze angepasst hat und ebenfalls deutlich höhere Cashpool-Zinsen erhoben hat als im Vorjahr.

Das aus dieser Entwicklung resultierende negative Ergebnis nach Steuern (–468 Mio. €) wird letztmalig aufgrund des am 31. Dezember 2024 noch bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DBAG übernommen.

## PROGNOSE-IST-VERGLEICH

Die Entwicklung der DB Cargo AG im Berichtsjahr weicht von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis im Geschäftsjahr 2024 ab.

Für die Ertragslage der DB Cargo AG im Jahr 2024 war die Prognose von einer Verkehrsleistung auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen und eine leichte Umsatzsteigerung erwartet worden, die im Wesentlichen aus höheren Preisen aufgrund der weiterhin inflationsbedingt ansteigenden Kosten und Portfoliooptimierungen im Rahmen der Transformation resultierte. Zudem wurde zur nachhaltigen Verbesserung der Ergebnislage ein Transformationsprogramm aufgesetzt, und im Bundeshaushalt 2024 wurden die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung im Einzelwagenverkehr geschaffen.



Die geplante Verkehrsleistungs- und Umsatzentwicklung wurde infolge des deutlichen Nachfragerückgangs der energieintensiv produzierenden Industrien nicht erreicht. Wie bereits erläutert, verzeichneten u. a. die Bereiche Stahl und Automotive deutliche Mengen- und Umsatzrückgänge. Darüber hinaus ist die Förderung im Einzelwagenverkehr infolge der Änderungen in der Förderrichtlinie und des Mengenrückgangs geringer ausgefallen als ursprünglich prognostiziert.

Die Belastungen konnten durch Einsparungen bei Personal- und Sachkosten und zusätzlichen Projektverkehren nur zum Teil kompensiert werden.

## Finanzlage

Das Treasury-Zentrum des DB-Konzerns hat seinen Sitz in der DB AG. Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Moody's hat im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und des Ausblicks der DB AG vorgenommen. S&P hat im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen der DB AG vorgenommen und den Rating-Ausblick von »stabil« auf »positiv« angehoben. S&P führt dies auf die gestiegene Nähe der DB AG zum Bund infolge durchgeführter und angekündigter Maßnahmen (z. B. Eigenkapitalerhöhungen, strukturelle Änderungen) zurück und stellt in Aussicht, die Einschätzung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer außerordentlichen staatlichen Unterstützung durch den Bund von »very high« auf »extremely high« anzuheben.

Durch ihre Konzerneinbindung nutzt die DB Cargo AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Dieser führt jährlich Bonitätsbewertungen für seine Tochtergesellschaften auf der Grundlage vorhandener Finanzkennzahlen in einem standardisierten Modell durch, das eine Einteilung in Ratingklassen zur Folge hat. Die DB Cargo AG ist 2024 in die Ratingklasse B eingestuft worden. Die bonitätsabhängigen Finanzierungsbedingungen der DB Cargo AG haben sich dadurch im Berichtsjahr erhöht und die Verzinsung in den Darlehen wurde entsprechend angepasst.

Per 31. Dezember 2024 bestehen sieben langfristige, endfällige Darlehensverträge mit der DB AG mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von 1.783 Mio. €, die vor 2024 abgeschlossen wurden. Zwei dieser Darlehen mit einem Finanzierungsvolumen von insgesamt 118 Mio. € werden 2025 fällig. Die fünf weiteren Darlehen enden zwischen 2027 und 2030.

2024 wurden zur Erfüllung der von der EU-Kommission im EU-Beihilfverfahren festgelegten Eigenbeiträge ergänzend Verträge über ein Mezzanine-Darlehen (Finanzierungsrahmen: 842 Mio. € in fünf Tranchen; Laufzeit bis 31. Dezember 2031), einen Überbrückungskredit (Finanzierungsrahmen: 434 Mio. €; Laufzeit bis 31. März 2025) sowie eine laufende Kreditlinie (Finanzierungsrahmen: 325 Mio. €; Laufzeit bis zum 31. Dezember 2026) vereinbart. 2024 wurde das Mezzanine-Darlehen zu 218 Mio. € und der Überbrückungskredit zu 434 Mio. € in Anspruch genommen. Der Finanzierungsrahmen der laufenden Kreditlinie wurde zum Stichtag 31. Dezember 2024 nicht genutzt.

In den Finanzierungsverträgen über die laufende Kreditlinie sowie die Mezzanine-Darlehen sind sog. Covenants (Auflagen zu Finanzkennzahlen) vereinbart. Das Mezzanine-Darlehen darf in Bezug auf zukünftige Tranchen jeweils nur in Anspruch genommen werden, wenn im Zeitpunkt der Beantragung der Auszahlung der mit der EU-Kommission vereinbarte Restrukturierungsplan eingehalten wird. Dies bedeutet insbesondere im Jahr 2024, dass der Jahresfehlbetrag maximal – 444 Mio. € betragen darf. Der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung i. H. v. – 468 Mio. € zum Stichtag 31. Dezember 2024 hat den im Mezzanine-Darlehen festgelegten Betrag von – 444 Mio. € überschritten. Bezüglich des hieraus resultierenden Covenant-Bruchs und des zwischen DB AG und DB Cargo AG vereinbarten Waivers verweisen wir auf den Nachtragsbericht. Im Jahr 2025 darf der Jahresfehlbetrag maximal – 205 Mio. € betragen, und die Nettofinanzschulden müssen kleiner als 2.101 Mio. € sein. Der Kreditrahmenvertrag sieht zudem vor, dass am 31. Dezember 2025 das Verhältnis von operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization; EBITDA) gem. International Financial Reporting Standards (IFRS) zu Netto-Finanzschulden (Net Financial Debt) größer als – 1% sein muss. Bei einer Nichteinhaltung der Covenants aus dem Kreditrahmenvertrag über eine Kreditlinie von 325 Mio. € hat die kreditgebende DB AG das Recht, den Kreditvertrag zu kündigen. Zudem sieht der Kreditrahmenvertrag vor, dass die DB Cargo AG verpflichtet ist, im Falle einer Veräußerung von Anlagevermögen, die die im Restrukturierungsplan bzw. die in der 2024 erstellten Mittelfristplanung genannten Transaktionen übersteigt, mindestens 70% des Erlöses aus der betreffenden Veräußerung bezogen auf den jeweiligen Buchwert der Assets zur vorzeitigen Rückführung der Kreditbeträge des Kreditrahmenvertrags zu verwenden.

Beide Finanzierungsverträge sowie der Überbrückungskredit enthalten zudem Cross-Default-Klauseln, wonach der jeweilige Vertrag bereits dann außerordentlich gekündigt



werden kann, wenn ein anderer Finanzierungsvertrag aufgrund eines Kündigungsgrundes wegen einer Vertragsstörung zahlbar gestellt werden kann.

Sofern die DB Cargo AG in mindestens zwei aufeinander folgenden Kalenderjahren einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaftet, wurde im Darlehensvertrag über das Mezzanine-Darlehen ein beidseitiges Wandlungsrecht vereinbart, das es ermöglicht, Teilbeträge bzw. Tranchen des Mezzanine-Darlehens in Eigenkapital zu wandeln.

## Kapitalflussrechnung

Die [Kapitalflussrechnung](#)  30 der DB Cargo AG ist im Anhang dargestellt.

Die DB Cargo AG verbesserte ihren Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit 2024 gegenüber dem Vorjahreszeitraum von –449 Mio. € um 214 Mio. € auf –235 Mio. €, davon 115 Mio. € aufgrund eines besseren Jahresergebnisses im Vergleich zu 2023.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg 2024 um 40 Mio. € von –68 Mio. € auf –108 Mio. €. Die Auszahlung für Investition in das Sachanlagevermögen, insbesondere Lokomotiven und Güterwagen, erhöhte sich um –41 Mio. € auf –91 Mio. € (im Vorjahr: –50 Mio. €). Weitere Investitionen werden erst 2025 zahlungswirksam und wirkten sich insofern positiv auf die Liquidität der DB Cargo AG zum Stichtag 31. Dezember 2024 aus. Dies betrifft den Kauf von 30 Lokomotiven der Baureihe 186 von der DB Cargo France SA i. H. v. 51 Mio. €. 2024 erfolgten Einzahlungen aus den Abgängen von Sachanlagenvermögen i. H. v. 13 Mio. €. Weitere Verkäufe in 2024 von Lokomotiven (DB Cargo Polska S.A.) und Güterwagen (DB Cargo Polska S.A. und DB Cargo BTT GmbH) i. H. v. 27 Mio. € werden wie vertraglich vereinbart erst in 2025 zahlungswirksam. Die Einzahlung aus Gewinnabführung in 2024 i. H. v. 57 Mio. € betreffen die Gewinnabführungen der Tochtergesellschaften der DB Cargo AG für das Jahr 2023.

Die Mittelabflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit (–235 Mio. €) und Investitionen (–108 Mio. €) wurden durch den Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit gedeckt (343 Mio. €). Die Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten i. H. v. 652 Mio. € enthält das Mezzanine-Darlehen (218 Mio. €) sowie den Überbrückungskredit (434 Mio. €). Weiterhin wurde der Verlustausgleich des Vorjahres i. H. v. 583 Mio. € Ende März 2024 durch die DB AG aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags übernommen. 2024 wurden Darlehen über 260 Mio. € vertragsgemäß getilgt.

Insgesamt hat sich der Cashpool-Saldo gegenüber der DBAG von –495 Mio. € auf 47 Mio. € um 542 Mio. € verbessert.

Details zu Finanzierung und Liquidität sind bei den finanziellen Verbindlichkeiten und im Abschnitt Chancen- und Risikobericht erläutert. Die Fähigkeit der DB Cargo AG, im Geschäftsjahr 2024 ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen, war jederzeit gegeben. Im Übrigen wird auf den Abschnitt [Chancen und Risiken](#)  21ff. des Lageberichts verwiesen.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen im Berichtsjahr 142 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €), davon wurden 122 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 21 Mio. €) und 4 Mio. € in die Modernisierung der Güterwagenflotte (im Vorjahr: 12 Mio. €) investiert. Die Lokomotiv-Investitionen bestanden im Wesentlichen aus der Beschaffung von Dual-Power-Shunter-Rangierlokomotiven (52 Mio. €), dem Transfer von Triebfahrzeugen der Baureihe 186 von der DB Cargo France SAS (51 Mio. €) zur DB Cargo AG und der Beschaffung von Mehrsystemlokomotiven für den Einsatz auf den europäischen Korridoren (19 Mio. €). Die übrigen Investitionen in Sachanlagen von 16 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) betrafen v. a. die Modernisierung von Werkstätten. Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse, insbesondere für die Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) i. H. v. insgesamt 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €), ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen von 142 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betrafen 2024 ausschließlich aktivierte IT-Entwicklungsleistungen und betragen 46 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €). Für das immaterielle Anlagevermögen entsprachen die Brutto-Investitionen im Berichtsjahr den Netto-Investitionen.

In den Investitionen in das Finanzanlagevermögen ist die nicht zahlungswirksame Sacheinlage von Lokomotiven und Güterwagen in die TFG Transfracht GmbH i. H. v. 73 Mio. € enthalten.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich zum Stichtag 31. Dezember 2024 um 184 Mio. € auf 1.036 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 852 Mio. €), im Wesentlichen für die Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

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



## Vermögenslage

Die Bilanzsumme der DB Cargo AG ist per 31. Dezember 2024 geringfügig um 0,3% (+13 Mio. €) auf 3.857 Mio. € gestiegen. Dabei sind die Anteile des Anlagevermögens (69,1%) und des Umlaufvermögens (30,9%) an der Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahresende nahezu unverändert.

Dominierende Größe im Sachanlagevermögen der DB Cargo AG sind Lokomotiven und Güterwagen, deren Anteil sich auf 82,6% leicht erhöht hat (per 31. Dezember 2023: 81,0%). Im Anlagevermögen erhöhten sich die immateriellen Vermögensgegenstände um 5 Mio. € und die Finanzanlagen um 108 Mio. €. Das Sachanlagevermögen ging um 105 Mio. € zurück. Im Umlaufvermögen reduzierte sich durch das verbesserte Jahresergebnis die Forderung an die DB AG auf Verlustausgleich um 115 Mio. €. Gegenläufig wirkten die Forderungen aus Cashpool-Guthaben bei der DB AG i. H. v. 47 Mio. € (per 31. Dezember 2023: Cashpool-Verbindlichkeit von 495 Mio. €), höhere Forderungen an Tochtergesellschaften der DB Cargo AG aus Ergebnisabführungen (+20 Mio. €) und gestiegene Liefer- und Leistungsorderungen gegen verbundene Unternehmen (+49 Mio. €).

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 46 Mio. € aktiviert, die planmäßigen Abschreibungen beliefen sich auf 37 Mio. €. Die Eigenkapitalquote der DB Cargo AG liegt durch die nahezu unveränderte Bilanzsumme weiterhin bei 17,3%. Innerhalb der Fremdmittel erhöhte sich der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme auf 9,3% (per 31. Dezember 2023: 8,2%), der Anteil der Verbindlichkeiten verminderte sich durch geringere Finanzschulden der DB Cargo AG bei der DB AG und beträgt nun 73,2% der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2023: 74,5%). Die nach der Beendigung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags der DB AG mit der DB Cargo AG erstmals für die ertragsteuerliche Organschaft bestimmter DB Cargo-Gesellschaften in Deutschland auszuweisenden passiven latenten Steuern machen 0,2% der Bilanzsumme aus. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2024 einen Anteil an der Bilanzsumme von 47,2% (per 31. Dezember 2023: 47,3%). Der Anteil der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten der DB Cargo AG hat sich leicht erhöht und liegt per 31. Dezember 2024 bei 35,6% (per 31. Dezember 2023: 35,4%). Damit deckten die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) das Anlagevermögen mit 93,3% weiterhin fast vollständig (per 31. Dezember 2023: 93,6%).

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in % der Bilanzsumme	2024	2023
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	69,1	69,3
Umlaufvermögen	30,8	30,7
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	17,3	17,3
Rückstellungen	9,3	8,2
Verbindlichkeiten	73,2	74,5
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	63,1	66,0
Latente Steuern	0,2	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>3.857</b>	<b>3.844</b>

## Gesamtaussage zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der DB Cargo AG hat sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr verbessert. Zwar sind die Umsatzerlöse der DB Cargo AG 2024 wegen der konjunkturbedingt rückläufigen Verkehrsleistung im Segment Bahnlogistik und der Verringerung der Verkehrsleistungen durch die DB Cargo AG im kombinierten Verkehr gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Aber die 2024 durch den Bund eingeführte Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr hat zur Verbesserung der Ertragslage der Gesellschaft beigetragen. Das Ergebnis der DB Cargo AG wird 2024 positiv durch die Wirkungen der Personalbestandsreduzierung beeinflusst. Der überproportionale Personalkostenanstieg der Vorjahre wurde nicht weiter fortgesetzt und eine qualifizierte Ausgabensteuerung hat zu einem niedrigeren sonstigen betrieblichen Aufwand als im Vorjahr geführt. Die Bilanzsumme der Gesellschaft blieb 2024 im Wesentlichen unverändert und die DB Cargo AG konnte ihren Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit verbessern. Die Investitionen der Gesellschaft wurden durch die im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung bereitgestellten Mittel und Zuschüsse gedeckt.

Insgesamt war im Berichtsjahr die Fähigkeit der DB Cargo AG jederzeit gegeben, ihren Finanzierungsverpflichtungen nachkommen zu können.

## NACHTRAGSBERICHT

Dieser Nachtragsbericht ist auch im Anhang zum Jahresabschluss 2024 unter Anhangziffer 29 (Ereignisse nach dem Bilanzstichtag) enthalten.

### Tarifverhandlungen mit der EVG abgeschlossen

Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben am 16. Februar 2025 einen neuen Tarifabschluss erzielt. Er beinhaltet u. a. Entgelterhöhungen in mehreren Schritten i. H. v. insgesamt 6,5% (Tabellenerhöhungen um 2,0% ab Juli 2025 und 2,5% ab Juli 2026 sowie 2,0% tarifliches Zusatzgeld als jährliche Einmalzahlung ab Dezember 2027) und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Darüber hinaus wird ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Zusatzgeld für Mitarbeitende im Schichtdienst i. H. v. 2,6% als jährliche Einmalzahlung gezahlt (bei Erfüllung spezifischer Voraussetzungen im Schichtdienst wie z. B. mindestens fünf Jahre Betriebszugehörigkeit mit der Möglichkeit der teilweisen Umwandlung in zwei freie Tage ab 2027).

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027) und umfasst damit den Zeitraum des Sanierungsprogramms S3. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

### Waiver für Covenants in den Finanzierungsverträgen erteilt

Zum Stichtag 31. Dezember 2024 hat die DB Cargo AG die in dem Mezzanine-Darlehensvertrag mit der DB AG vom 1. November 2024 enthaltene Kreditbedingung (Covenant) zum Jahresfehlbetrag der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2024 nicht eingehalten. Die DB Cargo AG dürfte damit weitere Tranchen aus dem Mezzanine-Darlehensvertrag nicht ziehen, und die DB AG hätte das Recht zur Kündigung des Kreditrahmenvertrags über die Kreditlinie i. H. v. 325 Mio. € und zur Kündigung der Brückenfinanzierung i. H. v. 434 Mio. €.

Am 4. März 2025 hat die DB AG die Einhaltung ihres Auszahlungsvorbehalts im Mezzanine-Darlehensvertrag aus der Verletzung der Kreditbedingung zum Jahresfehlbetrag der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2024 ausgesetzt und auf das zum gegenwärtigen Zeitpunkt mögliche Kündigungsrecht verzichtet. Der DB Cargo AG wurden zusätzlich Auflagen zur monatlichen Berichterstattung und Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Informationen erteilt.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Cargo AG im integrierten Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Im Rahmen des Risikomanagementsystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Cargo AG dreimal jährlich über die aktuelle Risikolage bei der DB Cargo berichtet. Identifizierte Chancen und Risiken werden nach einer Nettomethode bewertet. Hierbei werden Maßnahmen zur Risikosteuerung berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken werden die Ausprägungen Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung herangezogen.

Für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte ist das zentrale Konzern-Treasury der DB AG zuständig. Dabei orientiert es sich an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Dadurch werden möglicherweise bestehende Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken, sofern sie bei der DB Cargo AG bestehen, gesteuert und begrenzt.

Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wurde im Berichtsjahr für die DB Cargo AG erstmals mittels stochastischer Simulation auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Darüber hinaus überwacht der Vorstand der DB Cargo AG anhand der monatlich vorgelegten Erfolgsrechnung und monatlich rollierend aktualisierten Liquiditätsplanung zusätzlich die Entwicklung der Gesellschaft.

### Chancen und Risiken

Nachfolgend werden die wesentlichen Risiken und Chancen entsprechend ihrer bewerteten Risikorangfolge absteigend dargestellt. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich insbesondere Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfverfahren wesentlich verändert und konkretisiert. Hieraus ergibt sich



erstmalig ein bestandsgefährdendes Risiko. Darüber hinaus ist neu hinzugekommen ein Risiko aus Covenants. Andere Risiken sind in ihren Grundzügen gleich und ohne wesentliche Veränderung.

## RISIKEN

### Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfeverfahren

Am 31. Januar 2022 hatte die EU-Kommission (Kommission) ein förmliches Prüfverfahren gegen den Bund eingeleitet, ob bestimmte Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG im Einklang mit den EU-Beihilfevorschriften stehen. Das Prüfverfahren betraf Verlustübernahmen auf Grundlage des unbefristeten Ergebnisabführungsvertrags zwischen der DB AG und der DB Cargo AG, die Bedingungen der Bereitstellung DB-konzerninterner Dienstleistungen, die Finanzierungsbedingungen DB-konzerninterner Darlehen und die teilweise Übernahme der Besoldung von zugewiesenen Beamten durch das Bundeseisenbahnvermögen. Am 29. November 2024 hat die Kommission das Prüfverfahren abgeschlossen: Während die drei letztgenannten Maßnahmen gem. der Kommissionsentscheidung keine staatlichen Beihilfen i. S. d. Art. 107 Abs. 1 des EU-Vertrags darstellen, umfasse die Übernahme der Verluste der DB Cargo AG für die Jahre 2022 bis 2024 i. H. v. insgesamt 1,9 Mrd. € staatliche Beihilfen. Die Übernahme der Verluste in den Jahren 2022 bis 2024 wurde als Restrukturierungsbeihilfe genehmigt. Die Kommission hat dazu den für die Jahre 2024 bis 2030 vorgelegten Umstrukturierungs- und Transformationsplan der DB Cargo AG zugrunde gelegt. Ihre Genehmigung steht unter dem Vorbehalt der nachfolgend dargestellten Bedingungen und Auflagen:

- Umsetzung der im Umstrukturierungs- und Transformationsplan vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der in dem Plan vorgesehenen Frist, spätestens aber bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026. Der Plan sieht vor, dass sich die Leistungskennzahlen der DB Cargo AG sukzessive verbessern und die DB Cargo AG bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums profitabel ist.
- Als Eigenbeiträge verpflichtet sich die DB AG zur Bereitstellung von Darlehen zu marktüblichen Bedingungen über den Umstrukturierungszeitraum. Konkret werden zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans ein Mezzanine-Darlehen i. H. v. insgesamt 842 Mio. €, eine Kreditlinie i. H. v. insgesamt 325 Mio. € und eine Brückenfinanzierung i. H. v. 434 Mio. € zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus verpflichten sich die DB Cargo AG zum Factoring von Forderungen und die DB JobService GmbH zur Übernahme der Kosten im Zusammenhang mit dem durch den Umstrukturierungsplan ausgelösten Personalabbau bei der DB Cargo.

- Einhaltung bzw. Umsetzung von Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen. Dazu gehören im Einzelnen ein Verbot von Akquisitionen, weiterhin die Veräußerung von Logistikbeteiligungen bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026, zudem darf die DB Cargo AG das in Tonnenkilometern gemessene Inlandsvolumen des Jahres 2023 im Schienengüterverkehr nicht überschreiten, sie muss bis Ende des Umstrukturierungszeitraums den Anteil der durch externe Anbieter erbrachten Zugkilometer erhöhen, und sie ist verpflichtet, einen Teil der Lokomotiven an unabhängige Dritte zu veräußern.

Die aus den vorgesehenen Maßnahmen und Verpflichtungen erwarteten Wirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind in der Planung der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2025 und in der Mittelfristplanung 2026 bis 2029 berücksichtigt, deren Planungsinhalte und Planungsannahmen der vorliegenden Going-Concern-Einschätzung zugrunde gelegt werden. In den kommenden Monaten soll die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vorangetrieben und der Planung entsprechend rechtzeitig realisiert werden.

Auf Basis des Umstrukturierungs- und Transformationsplans besteht für den Betrachtungszeitraum über die nächsten zwölf Monate nach Aufstellung des Jahresabschlusses eine ausgeglichene Liquiditätslage. In der Planung wird für den Betrachtungszeitraum angenommen, dass die Transportmengen gegenüber 2024 sinken und die Transportpreise im Vergleich zum Jahr 2024 moderat erhöht werden können, um den Anstieg der Kosten für Energie, Material-, Personal- und sonstige betriebliche Aufwendungen zu kompensieren. Insgesamt wird erwartet, dass die Umsatzerlöse auf dieser Basis im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 moderat sinken werden. Zudem wird angenommen, dass in 2025 die Trassenpreise um 16,2% und die Anlagenpreise um 10% steigen und dass der Bund die im Regierungsentwurf 2024 für den Bundeshaushalt 2025 vorgesehene Förderung der Trassen- und Anlagenpreise sowie die im Regierungsentwurf 2024 vorgesehene Förderung für den Einzelwagenverkehr gewährt. Die Transformationsplanung geht weiterhin davon aus, dass die vorgesehenen Maßnahmen im Einzelwagen-, Ganzzug- und Kombinierten Verkehr sowie übergreifende Transformationsmaßnahmen zur Anpassung des Personalbestands und des Materialaufwands an den Rückgang der Transportmengen umgesetzt werden und zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses führen. Auf dieser Basis wird für 2025 mit einem Verlust nach Steuern in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-



betrags gerechnet. Zudem geht die Transformationsplanung davon aus, dass die DB Cargo AG am 31. März 2025 die Rahmenkreditlinie der DB AG unterhalb der Mindestliquiditätsschwelle in Anspruch nehmen und den Verlustausgleich der DB AG i. H. v. 468 Mio. € erhalten wird. Dies soll es der Gesellschaft nach dem Plan ermöglichen, zwei Kredite, neben einem Darlehen von 8 Mio. € auch die Kreditlinie zur Brückenfinanzierung von 434 Mio. €, an die DB AG zurückzuzahlen. Nach der Transformationsplanung wird die DB Cargo AG am 1. April 2025 ein Darlehen von 110 Mio. € an die DB AG zurückzahlen und das Mezzanine-Darlehen mit einer weiteren Tranche von 110 Mio. € aufnehmen. Nach dem Plan wird die DB Cargo AG darüber hinaus bis zum 15. Dezember 2025 das Mezzanine-Darlehen mit einer weiteren Tranche von 83 Mio. € in Anspruch nehmen und zur Sicherung der Liquidität bis zum Jahresende 2025 den Verkauf von Lokomotiven durchführen.

Für die Umsetzung des Umstrukturierungs- und Transformationsplans besteht als eine wesentliche Unsicherheit, wie sich die Nachfrage nach Schienengütertransportleistungen konjunkturbedingt entwickeln wird. Zudem besteht Unsicherheit, ob die Förderung des Schienengüterverkehrs wie geplant eintreten wird. Weiterhin besteht Unsicherheit darüber, ob die geplanten Maßnahmen des Transformationsplans vollständig und in dem vorgegebenen bzw. geplanten Zeitrahmen umgesetzt werden können. Das Geschäft der DB Cargo AG und ihre Perspektiven könnten beeinträchtigt werden, wenn diese Risiken zu weiterem Liquiditätsbedarf führen würden, der möglicherweise nicht aus eigenen Mitteln gedeckt werden könnte, oder wenn diese Risiken dazu führen würden, dass einzelne oder mehrere Covenants der Finanzierungsverträge nicht eingehalten werden können. Der Vorstand der DB Cargo AG hat daher zusätzlich eine Liquiditätsplanung auf Basis eines Risikoszenarios unter Zugrundelegung verschiedener gegenüber den Annahmen im Umstrukturierungs- und Transformationsplan negativer Veränderungen und möglicher Maßnahmen zur Gegensteuerung entwickelt, die einen Zeitraum von zwölf Monaten ab dem Datum der Aufstellung des Jahresabschlusses umfasst.

In dem Risikoszenario wird berücksichtigt, dass die Umsatzentwicklung konjunkturbedingt hinter den Erwartungen zurückbleibt. Darüber hinaus wird angenommen, dass die durch den Bund gewährte Trassenpreisförderung nur auf 275 Mio. € angehoben wird. Es wird zudem angenommen, dass der Bund die Anlagenpreisförderung, die in 2025 ausläuft, nicht verlängert. Für die Förderung des Einzelwagenverkehrs wird angenommen, dass die Rechtslage in Bezug

auf die Fördermittelverteilung 2025 nicht zugunsten der DB Cargo AG geändert wird. Im Risikoszenario wird folglich von einer Förderung des Einzelwagenverkehrs ausgegangen, die für 2025 im Vergleich zum Berichtsjahr von 163 Mio. € auf 180 Mio. € ansteigen soll, aber in den Folgejahren um 75 Mio. € unter den Planannahmen liegt. Ferner werden auf einzelne Maßnahmen des Transformationsplans im Risikoszenario Abschlüsse vorgenommen, um der Unsicherheit in Bezug auf die vollständige Umsetzung der Maßnahmen Rechnung zu tragen.

Um das Ziel einer ausgeglichenen Liquiditätslage zu erreichen, wird die DB Cargo AG in diesem Risikoszenario zusätzlich zur Planung (Basisszenario) eine beschleunigte liquiditätsgenerierende Veräußerung von Fahrzeugen umsetzen. Die Gesellschaft wird ursprünglich für 2026 geplante Veräußerungs- sowie Sale-and-Leaseback-Maßnahmen von Lokomotiven in das Geschäftsjahr 2025 vorziehen sowie insbesondere den Umfang der Sale-und-Leaseback-Transaktionen in den Jahren 2025 und 2026 deutlich erhöhen. Sollten sich geplante Verkäufe, aufgrund mangelnder Nachfrage potenzieller Käufer, nicht oder nur teilweise realisieren lassen, ist die Kompensation durch zusätzliche Sale-and-Leaseback-Transaktionen von Lokomotiven sowie Güterwagen vorgesehen.

Darüber hinaus wird in dem Szenario angenommen, dass die in dem Umstrukturierungsplan verankerten Rentabilitätskennziffern per 31. Dezember 2025 nicht eingehalten werden und folglich auch die als Covenants in den Darlehensverträgen vereinbarten Kennzahlen nicht. In diesem Szenario ist es notwendig, alternative Maßnahmen zur Steigerung der Rentabilität der DB Cargo AG zu identifizieren und den Restrukturierungsplan in Übereinstimmung mit den Auflagen der Beihilfegenehmigung anzupassen. Ein solcher angepasster Umstrukturierungsplan ist der EU-Kommission vorzulegen. Sie kann im Fall erheblicher Anpassungen zusätzliche Zusagen, die Umsetzung strengerer Auflagen und weitere Eigenbeiträge verlangen. Darüber hinaus muss die DB Cargo AG bei der Nichteinhaltung der in den Darlehensverträgen vereinbarten Kennzahlen einen Waiver mit der DB AG aushandeln. Auch dieser muss in Übereinstimmung mit den Auflagen der Beihilfegenehmigung stehen. Scheitert die Umstrukturierung bzw. die Umsetzung der Auflagen in größerem Maße, so könnte sie eine Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG fordern. Die Beihilfe könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Vorstand der DB Cargo AG auch im Risikoszenario für den Prognosezeitraum mit einer ausgeglichenen Liquiditätslage plant. Dies setzt jedoch auf Grundlage der Annahmen im Risikoszenario voraus:



- die Realisierung der im Risikoszenario angesetzten niedrigeren Umsatzerlöse wird wie geplant erreicht und die im Risikoszenario mit Risikoabschlägen angesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, werden vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt,
- im Risikoszenario können zusätzlich umzusetzende Liquiditätsmaßnahmen erfolgreich realisiert werden,
- die EU-Kommission akzeptiert im Risikoszenario im Fall einer Planabweichung eine notwendige Anpassung des Umstrukturierungsplans, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind, und
- dem Vorstand gelingt es bei einem Bruch der Covenants 2025, mit der DB AG einen Waiver auszuhandeln.

Soweit einzelne oder mehrere der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten sollten, ist die DB Cargo AG darauf angewiesen, dass zusätzliche liquide Mittel von der DB AG als Finanzierungspartner zur Erfüllung der bestehenden finanziellen Verpflichtungen zur Verfügung gestellt werden, wenn der Liquiditätsbedarf nicht anderweitig kompensiert werden kann.

Eine über das durch Bund und DB AG im EU-Beihilfeverfahren zugesagte Finanzierungsvolumen hinausgehende Finanzierung der DB Cargo AG durch die DB AG muss in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht erfolgen. Wie oben beschrieben, kann die EU-Kommission bei Verstößen gegen die Umsetzung der Auflagen eine Rückzahlung der Beihilfen durch die DB Cargo AG und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG fordern. Die Beihilfe könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Über das Ende des Prognosezeitraums hinaus hängt die Fortführung der Unternehmenstätigkeit maßgeblich davon ab, dass bis zum Ende des beihilferechtlichen Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 der Umstrukturierungsplan und die von der EU-Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen erfolgreich umgesetzt werden. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgreich umgesetzt werden oder sollten die von der EU-Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen einzeln oder insgesamt nicht umgesetzt worden sein, kann die EU-Kommission die Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG anordnen. Die Beihilfe könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Diese Gegebenheiten zeigen das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der DB Cargo AG zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko i. S. d. § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt.

Der Jahresabschluss wurde unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt und enthält keine Anpassungen der Buchwerte und Klassifizierungen von Vermögensgegenständen, Schulden und ausgewiesenen Aufwendungen, die ggf. notwendig wären, wenn die Annahme der Unternehmensfortführung nicht angemessen wäre.

### Finanzierungsrisiken - Covenants

In dem Kreditrahmenvertrag und dem Mezzanine-Darlehensvertrag der DB Cargo AG sind sog. Covenants (Auflagen zu Finanzkennzahlen) vereinbart. Sollte die geschäftliche Entwicklung der DB Cargo AG hinter der geplanten Geschäftsentwicklung zurückbleiben, besteht das Risiko, dass Covenants nicht eingehalten werden. Eine Nichteinhaltung der im Kreditrahmenvertrag bzw. im Mezzanine-Darlehensvertrag enthaltenen Covenants bzw. deren Bruch zu den in den Verträgen vereinbarten Stichtagen kann das Recht zur Kündigung durch die DB AG als Finanzierungsgeberin nach sich ziehen bzw. die Möglichkeit zur Ziehung weiterer Tranchen durch die DB Cargo AG ausschließen. Sollte dieses Risiko in 2025 bzw. 2026 eintreten, so schätzen wir die Auswirkungen als gering ein, da wir davon ausgehen, zu marktüblichen Bedingungen Waiver auszuhandeln, und annehmen, dass die EU-Kommission der Anpassung vor diesem Hintergrund zustimmen wird.

### Risiken aus Preissetzungen und Förderungen des Bundes für den Schienengüterverkehr

Am 17. Juli 2024 hatte die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 und den Finanzplan bis 2028 beschlossen. Im Regierungsentwurf waren bei der Förderung des Schienenverkehrs Ausgaben von 800 Mio. € geplant. Das entspricht einer Erhöhung von 200 Mio. € im Vergleich zu 2024. Zuwächse gab es u. a. bei den Trassenpreisförderungen für den Güterverkehr (+46 Mio. € auf 275 Mio. €). Mit der Anhebung sollten die Belastungen aus Preiserhöhungen aus dem Trassenpreissystem 2025 teilweise abgemildert werden. Die Einzelwagenverkehrsförderung wurde auf dem Niveau von 2024 fortgesetzt (300 Mio. €), die Anlagenpreisförderung mit 35 Mio. € um 15 Mio. € erhöht.

Wegen der vorgezogenen Neuwahlen wurde der Bundeshaushalt 2025 bisher nicht verabschiedet. Damit gilt seit 1. Januar 2025 eine vorläufige Haushaltsführung. Deren Rahmenbedingungen hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) in einem Rundschreiben im Dezember 2024 bekannt gegeben. Demnach bilden die Ansätze des Regierungsentwurfs für den Bundeshaushalt 2025 zuzüglich der vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Rahmen der Beratungen zum Haushaltsentwurf 2025 bereits gefassten Beschlüsse für einzelne Einzelpläne die Grundlage und die Obergrenze der vorläufigen Haushaltsführung 2025. Ausgaben für Investitionen



können grundsätzlich bis zur Obergrenze geleistet werden, soweit es sich um fortgesetzte Maßnahmen handelt bzw. vertragliche Verpflichtungen bestehen. Für Förderthemen sind Mittel bis zur Höhe von 45% der Obergrenze verfügbar. Dieser Verfügungsrahmen darf bis zur oben genannten Obergrenze überschritten werden, wenn dies zur Erfüllung einer vor dem 1. Januar 2025 rechtlich begründeten Verpflichtung notwendig ist und eine Einwilligung des BMF vorliegt. Dies ist bei der Trassenpreisförderung im Güterverkehr sowie bei der Anlagenpreisförderung der Fall. Für die Trassenpreisförderung liegt ein Förderbescheid aus 2024 von 200 Mio. € vor. Zudem hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bekannt gegeben, dass für das Haushaltsjahr 2025 zusätzliche 75 Mio. € für die Trassenpreisförderung bereitgestellt werden. Für die Anlagenpreisförderung sind laut dem Förderbescheid aus 2024 insgesamt 35 Mio. € im Bundeshaushalt verfügbar. Beide Förderbescheide liegen allerdings unterhalb der im Plan 2025 der DB Cargo AG enthaltenen Ansätze. Es besteht das Risiko, dass der Förderbetrag im Laufe des Jahres 2025 nicht weiter angehoben wird. Damit bestehen bei den Förderthemen für den Schienenverkehr Finanzierungsunsicherheiten im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung 2025.

Zudem besteht das Risiko, dass die Anlagenpreisförderung 2026 nicht weitergeführt werden könnte, wenn der Bund die Fortführung nicht beschließen sollte.

Bei den Trassenkosten resultiert ein Risiko aus der aktuellen Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln, das der Klage der DB InfraGO AG gegen die Reduzierung der ausschlaggebenden genehmigten Obergrenze der Gesamtkosten für 2026 Recht gegeben hat. In der Folge besteht das Risiko, dass DB Cargo mit höheren Kostensteigerungen für Trassen in 2026 (+24%) rechnen muss, als sie in ihrer Mittelfristplanung angenommen hat. Allerdings wird das EBA die Bescheide für die Trassenkostensteigerungen 2026 voraussichtlich erst im Herbst 2025 an die Eisenbahnverkehrsunternehmen senden.

Bei Eintritt der Risiken hätte dies negative Auswirkungen auf das Ergebnis und damit die erfolgreiche Umsetzung des Transformations- und Umstrukturierungsplans.

### **Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**

Gesamtwirtschaftliche Schocks, wie Wirtschaftskrisen und Handelskonflikte (z. B. Zölle), oder konjunkturelle Schwächephasen können sich negativ auf das Geschäft der DB Cargo AG auswirken. Unsicherheiten bestehen aktuell insbesondere im Hinblick auf die schwachen konjunkturellen Prognosen für Deutschland und Europa für das Jahr 2025.

Sollte sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung schlechter entwickeln als angenommen, hätte dies negative Auswirkungen auf die Verkehrsleistung von DB Cargo, den Umsatz und das Ergebnis und damit die erfolgreiche Umsetzung des Transformations- und Umstrukturierungsplans.

### **Risiken in Bezug auf IT- und Cybersicherheit**

Wichtige Geschäftsabläufe, wie die Bestell- und Lagerverwaltung, Rechnungsverarbeitung und die Finanzberichterstattung sind von IT-Systemen abhängig. Das exponiert die DB Cargo AG für IT-Risiken in Form von IT-Ausfällen, Cyberangriffen, inkl. Datendiebstahl und Manipulation von internen Daten. Schwerwiegende System- oder Anwendungsausfälle oder Bedrohungen der Informationssicherheit in unserer Infrastruktur oder der unserer Geschäftspartner könnten zu Reputationsschäden oder gravierenden Geschäftsunterbrechungen führen oder eine negative Auswirkung auf wesentliche Daten (Kundendaten, Mitarbeiterdaten, Produktionsdaten) haben. Um diese Risiken organisatorisch und technisch zu begrenzen, haben wir eine IT-Governance inkl. klarer Verantwortungszuordnung von Themen wie Datenschutz, Cybersecurity und Infrastruktur aufgebaut. Zudem haben wir unsere Widerstandsfähigkeit durch eine systematische Weiterentwicklung unserer technischen Sicherungsmaßnahmen im DB-Konzernverbund weiter erhöht.

Der Eintritt des Risikos hätte negative Auswirkungen auf das Ergebnis.

### **Risiken aus nicht rechtskonformem Verhalten**

Die DB Cargo AG unterliegt als international tätiges Unternehmen zahlreichen Gesetzen und Bestimmungen. Verstöße gegen derartige Gesetze und Bestimmungen könnten zu erheblichen Strafen und Bußgeldern führen und Reputationsschäden zur Folge haben. Es könnten z. B. Verstöße gegen die Datenschutz-Grundverordnung DSGVO erhebliche Bußgelder zur Folge haben. Die Bekanntgabe von Datenschutzverstößen könnte zudem einen erheblichen Reputationsschaden zur Folge haben. Es besteht zudem das Risiko, dass Mitarbeitende der DB Cargo AG gegen Richtlinien und Standards für ein angemessenes und verantwortungsbewusstes Geschäftsgebaren verstoßen. Dazu zählen z. B. Betrug, Falschdarstellung oder Manipulation von Finanzdaten, wettbewerbschädigendes Verhalten, Bestechung, Korruption und Diskriminierung. Um gesetzes- und regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu verankern, hat die DB Cargo AG einen Verhaltenskodex eingeführt, und in den Konzernrichtlinien des DB-Konzerns sind Grundsätze für ein verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln definiert, die für alle Mitarbeitenden verbindlich sind und zu denen sie regelmäßig geschult werden.

Der Eintritt des Risikos hätte negative Auswirkungen auf das Ergebnis.





### Risiken aus besonderen Ereignissen

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

Treten diese Ereignisse ein, hätte dies negative Auswirkungen auf Verkehrsleistung, Umsatz und Ergebnis.

### Impairmentrisiken für Tochtergesellschaften der DB Cargo AG

Im Jahresabschluss der DB Cargo AG sind die Beteiligungswerte der Tochtergesellschaften bilanziert. Diese Beteiligungswerte sind von den zukünftigen Renditeerwartungen der Tochtergesellschaften abhängig.

Eintretende Risiken aus sich negativ verändernden Erfolgsaussichten der Tochtergesellschaften können somit zu zusätzlichen Abschreibungen dieser Beteiligungswerte und in der Folge zu Ergebnisbelastungen führen. Bei Eintritt der Risiken hätte dies ebenfalls negative Auswirkungen auf die erfolgreiche Umsetzung des Transformations- und Umstrukturierungsplans.

### Risiken aus Rechtsstreitigkeiten

Durch Rechtsstreitigkeiten entstandene Schäden können mit hohen Kosten und Strafzahlungen verbunden sein und/oder sich negativ auf das Image der DB Cargo AG auswirken.

Treten diese Ereignisse ein, hätte dies negative Auswirkungen auf das Ergebnis.

## CHANCEN

### Chancen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bestehen Chancen aus der sich entwickelnden Kreislaufwirtschaft in den Branchen Stahl und Automotive sowie der Neuausrichtung der deutschen Chemieindustrie auf die Spezialchemieproduktion. Für die DB Cargo AG ist dabei insbesondere die Produktionsentwicklung der energieintensiven Industrien in Deutschland und Europa von Bedeutung. Chancen für zusätzliche Transporte entstehen hier dadurch, dass z. B. die Stahl- und Automobilindustrie im Zuge der Transformation zu klimaneutralen Produktionsmodellen zunehmend auf Kreislaufwirtschaft in Bezug auf Vorprodukte (Schrott für die Stahlindustrie) und Produktkomponenten (Batterien für die Automobilproduktion) setzen. Hier kann der klimafreundliche Schienengüterverkehr mit seiner spezifischen Ausrichtung auf Gefahrguttransporte wie z. B. für Batterien seine Wettbewerbsvorteile ausspielen. Dies bietet Chancen, die Rückgänge in den traditionellen Transport-

strömen zu kompensieren. Ein vergleichbares Chancen- und Risikoprofil zeigt sich in der Chemieindustrie. Aktuell verstärkt die deutsche Chemieindustrie ihre Ausrichtung auf die Herstellung von Spezialchemieprodukten. Die notwendigen Vorprodukte werden über die Seehäfen importiert, was Chancen für zunehmende Transporte von den Seehäfen zu den Chemiestandorten in Deutschland für die DB Cargo AG bietet.

Treten diese Ereignisse ein, hätte dies positive Auswirkungen auf Verkehrsleistung, Umsatz und Ergebnis.

## BEURTEILUNG DER GESAMTRISIKOSITUATION

Die Risiko- und Chancenpolitik der DB Cargo AG zielt darauf ab, strategische und finanzielle Unternehmensziele zu erreichen. Sie verfolgt also nicht nur das Ziel der Bestandssicherung, sondern dient v. a. der nachhaltigen Wiedererlangung der Profitabilität des Unternehmens ab dem 31. Dezember 2026.

Unter Berücksichtigung der Unsicherheit in Bezug auf die Planung für die Geschäftsjahre 2025 und 2026 sowie der aktuellen Liquiditäts- und Finanzierungssituation besteht das Risiko, dass einzelne Risiken oder deren Kombination den Fortbestand der DB Cargo AG gefährden könnten. Die Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit hängt im Wesentlichen davon ab, dass die Umsatzerlöse wie geplant erreicht werden und die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt werden. Im Risikoszenario müssen zusätzliche Liquiditätssicherungsmaßnahmen erfolgreich realisiert werden, es muss ein Waiver bezogen auf die im Kreditrahmenvertrag und im Mezzanine-Darlehensvertrag enthaltenen Covenants vereinbart werden, und die EU-Kommission muss einer ggf. notwendigen Anpassung des Umstrukturierungsplans bei Planverfehlungen unter Auflagen zustimmen, die umsetzbar sind. Scheitert die Umstrukturierung bzw. die Umsetzung der Auflagen in größerem Maße, so könnte sie eine Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG fordern. Die Beihilfe könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Soweit einzelne oder mehrere der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten sollten, ist die DB Cargo AG darauf angewiesen, dass zusätzliche liquide Mittel von der DB AG als Finanzierungspartner zur Erfüllung der bestehenden finanziellen Verpflichtungen zur Verfügung

gestellt werden, wenn der Liquiditätsbedarf nicht anderweitig kompensiert werden kann. Eine in diesem Szenario erforderliche, über das durch Bund und DB AG im EU-Beihilfverfahren zugesagte Finanzierungsvolumen hinausgehende Finanzierung der DB Cargo AG durch die DBAG muss in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht erfolgen.

Über das Ende des Prognosezeitraums hinaus hängt die Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG maßgeblich von der erfolgreichen Wiedergewinnung der Profitabilität bis zum Ende des beihilferechtlichen Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 ab. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgreich umgesetzt werden oder sollten die von der EU-Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen einzeln oder insgesamt nicht umgesetzt worden sein, kann die EU-Kommission die Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG anordnen. Die Beihilfe könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen. Zum aktuellen Zeitpunkt gehen wir davon aus, dass die Profitabilität mit überwiegender Wahrscheinlichkeit bis zum 31. Dezember 2026 hergestellt werden kann.

## PROGNOSEBERICHT

### Konjunkturelle Aussichten

Nach zwei Jahren Stagnation wird für die deutsche Wirtschaft 2025 erneut eine stockende Entwicklung erwartet. Zwar dürfte das gesunkene Zinsniveau Investitionen in Produktionskapazitäten erleichtern und positive Impulse für die Bauindustrie sowie den Maschinen- und Anlagenbau bringen, doch reicht dies voraussichtlich nicht aus, um eine substanzielle Erholung einzuleiten. Auch der private Konsum könnte für etwas Stabilität sorgen, bleibt jedoch von der unsicheren wirtschaftlichen Lage beeinflusst. Zusätzlich belastend wirken potenzielle Handelskonflikte, die den Exportsektor unter Druck setzen könnten. Auch die im Rahmen der Bundestagswahl im Februar 2025 neu zu bildende Regierung wird Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland haben. Der zum Jahresbeginn 2025 auf 55 € pro Tonne gestiegene CO<sub>2</sub>-Preis hat den Druck auf die Energiepreise weiter erhöht. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands über 2025 hinaus dürfte u. a. auch davon abhängen, wie es der neuen Bundesregierung gelingt, den angestrebten Umbau der Wirtschaft zu Klimaneutralität zu erreichen, ohne Unternehmen und Haushalte zu stark zu belasten.

### Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Auch für 2025 wird eine Stagnation des deutschen Güterverkehrsmarktes erwartet. Positiv sollten weiterhin Erholungseffekte wirken, nachdem die Industrieproduktion 2024 stark zurückgegangen war und im dritten Quartal 2024 den niedrigsten Stand seit der Corona-Pandemie erreichte. Die bereits seit 2023 stark zurückgegangene Inflation sollte die Transportnachfrage auch in der Konsumbranche positiv beeinflussen. Auch energieintensive Sektoren wie Chemie sollten von niedrigeren Energiepreisen profitieren. Weitere Leitzinssenkungen könnten mittelfristig bei einigen Branchen wie dem Maschinenbau, der einen großen Teil der Gesamtproduktion Deutschlands ausmacht, die Transportnachfrage stützen. Auch die Transportnachfrage in der Baubranche könnte davon profitieren.

#### DEUTSCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

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

#### EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Unter der Voraussetzung, dass sich das konjunkturelle Marktumfeld wieder positiv entwickelt, wird nach den teilweise deutlichen Rückgängen der beiden Vorjahre für den europäischen Schienengüterverkehr 2025 eine moderat positive Entwicklung erwartet.

#### BESCHAFFUNGSMÄRKTE

Als Basisszenario werden für 2025 keine Engpässe auf der Beschaffungsseite für die DB Cargo AG erwartet. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) sollten rückläufig sein. Sie sollten sich auf dem Niveau der zweiten Jahreshälfte 2021 einpendeln und sich so auch in den Produktionskosten der



Kunden der DB Cargo AG widerspiegeln. Hohe Lohnabschlüsse wirken gegenläufig belastend. Bei den Erzeugerpreisen für gewerbliche Produkte wird für 2025 mit einem weiteren Rückgang im Vergleich zum Vorjahr von rund fünf Indexpunkten ausgegangen. Die geopolitischen Entwicklungen, die sich aus der neuen Präsidentschaft in den USA für Europa ergeben, und die Bildung einer neuen Regierung in Deutschland dürften erheblichen Einfluss auf die Energiemärkte haben.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Für die Entwicklung des politischen Umfelds in Deutschland wird der Ausgang der Koalitionsverhandlungen richtungsweisend sein. Trotz vieler Unterschiede in den Programmen der politischen Parteien wird infolge der eingegangenen Verpflichtungen davon ausgegangen, dass die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Vorgängerregierung auch von einer neuen Regierung grundsätzlich weiterverfolgt werden. Die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer zum Jahresanfang 2025 sollte kurzfristig insbesondere die Entwicklung im Schienengüterverkehr unterstützen, da der Schienengüterverkehr im Vergleich zu intermodalen Wettbewerbern energieeffizienter ist.

Die Generalsanierungen der Schieneninfrastruktur in Deutschland werden 2025 auf den Strecken Hamburg—Berlin und Emmerich—Oberhausen fortgesetzt. Die damit einhergehenden Sperrungen der Korridore bis in das Jahr 2026 hinein werden zunächst negative Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr haben: Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen deutlich höhere Ressourcenbedarfe für Triebfahrzeuge und Triebfahrzeugführer:innen sowie längere Fahrzeiten. Die Umsetzung und Steuerung auf dem Korridor RFC 1 (Generalsanierung Emmerich—Oberhausen), die einen sehr großen Zeitraum beansprucht, ist zusätzlich herausfordernd, da der RFC 1 stark belastet ist.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2025

### VERKEHRSLEISTUNG

Für das Geschäftsjahr 2025 plant die DB Cargo AG trotz der erwarteten leicht positiven Entwicklung der Verkehrsleistung im deutschen und europäischen Schienengüterverkehrsmarkt aufgrund der Portfoliooptimierungen und Auflagen im Rahmen des Umstrukturierungs- und Transformationsplans mit einem sinkenden Niveau der Verkehrsleistung (in tkm), das insgesamt deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

### UMSATZ

Aufgrund des sinkenden Niveaus der Verkehrsleistung erwarten wir für 2025 moderate Umsatzreduzierungen für die DB Cargo AG, da die Mengenrückgänge nicht vollständig durch höhere Preise kompensiert werden können.

### ERGEBNIS NACH STEUERN

Unter der Annahme der voraussichtlich weiterhin anhaltenden Inflationsentwicklung sowie absehbarer Kostensteigerungen bei Personal, Energie und Trasse erwarten wir einen entsprechenden Druck auf das Ergebnis. Zusätzlich erwarten wir eine Fortführung der Trassenpreis- und Einzelwagenförderung sowie einen moderaten Anstieg der Anlagenpreisförderung gegenüber 2024. Zur Verbesserung der Ergebnislage wird die DB Cargo AG das bestehende Transformationsprogramm fortsetzen, das bereits in 2024 zu einer deutlichen Verbesserung beigetragen hat. In Summe wird sich das Ergebnis nach Steuern in 2025 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

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	(14)	3.611	3.794
Bestandsveränderungen		1	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		6	9
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	419	297
Materialaufwand	(16)	-2.519	-2.695
Personalaufwand	(17)	-1.332	-1.312
Abschreibungen		-204	-208
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-435	-478
Beteiligungsergebnis	(19)	92	50
Zinsergebnis	(20)	-100	-39
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-7	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>(21)</b>	<b>-468</b>	<b>-583</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(30)	468	583
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(3)	225	220
II. Sachanlagen	(3)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		85	89
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		62	66
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		3	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		10	10
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		1.141	1.203
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		14	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		25	25
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		106	145
		<b>1.381</b>	<b>1.486</b>
III. Finanzanlagen	(3)	1.058	950
		<b>2.664</b>	<b>2.656</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(4)	132	130
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	1.058	1.054
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(22)	0	0
		<b>1.190</b>	<b>1.184</b>
<b>C. AKTIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>			
		3	4
		<b>3.857</b>	<b>3.844</b>

### Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	256	256
Kapitalrücklage	(7)	403	403
Gewinnrücklagen	(8)	7	7
		<b>666</b>	<b>666</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	360	315
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	2.824	2.863
<b>D. PASSIVE LATENTE STEUERN</b>	(21)	7	0
		<b>3.857</b>	<b>3.844</b>

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme		- 461	- 583
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		201	208
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		13	12
Cashflow vor Steuern		- 247	- 363
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen		43	- 16
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		- 20	2
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 27	- 50
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		15	- 12
Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		- 30	- 3
Zinsaufwendungen / Zinserträge		101	42
Sonstige Beteiligungserträge		- 70	- 49
Sanierungszuschüsse an Tochtergesellschaften		0	0
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>- 235</b>	<b>- 449</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 46	- 54
Einzahlung aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		13	5
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		-	-
Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 91	- 50
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		3	1
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		- 34	- 23
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand <sup>2)</sup>		0	5
Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 2	- 2
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		0	0
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Dividenden		57	50
Auszahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		- 8	0
Auszahlungen für die Sanierung von Tochtergesellschaften		0	0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 108</b>	<b>- 68</b>
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		652	2
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 260	- 210
Veränderung des Guthabens bzw. der Verbindlichkeit aus Cashpooling	(22)	- 542	- 77
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		-	0
Gezahlte Zinsen		- 79	- 44
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		583	858
Ein- / Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) <sup>2)</sup>		- 11	- 12
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>343</b>	<b>517</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>(22)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(22)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

<sup>2)</sup> Davon 11 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	388	46	2	-11	425	-170	-37	0	0	5	-202	223	218
davon in Entwicklung befindliche Software	93	39	-35	0	97	0	0	0	0	0	0	97	93
2. Entgeltlich erworbene Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34	-32	0	0	0	0	-32	2	2
	<b>422</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>-11</b>	<b>459</b>	<b>-202</b>	<b>-37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>-234</b>	<b>225</b>	<b>220</b>
<b>SACHANLAGEN</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke	22	0	0	0	22	-2	0	0	0	0	-2	20	20
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	156	0	0	0	156	-90	-4	0	0	0	-94	62	66
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	5	-2	0	0	0	0	-2	3	3
	<b>183</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>183</b>	<b>-94</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-98</b>	<b>85</b>	<b>89</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	29	0	0	0	29	-19	-1	0	0	1	-19	10	10
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.097	126	47	-407	4.863	-3.894	-152	0	-6	330	-3.722	1.141	1.203
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	63	1	2	-1	65	-49	-3	0	0	1	-51	14	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	79	3	-2	-3	77	-54	-7	0	6	3	-52	25	25
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	145	12	-49	-2	106	0	0	0	0	0	0	106	145
	<b>5.596</b>	<b>142</b>	<b>-2</b>	<b>-413</b>	<b>5.323</b>	<b>-4.110</b>	<b>-167</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>335</b>	<b>-3.942</b>	<b>1.381</b>	<b>1.486</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	993	107	0	0	1.100	-69	-27	30	0	0	-66	1.034	924
2. Beteiligungen	34	0	0	-2	32	-8	0	0	0	0	-8	24	26
	<b>1.027</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>1.132</b>	<b>-77</b>	<b>-27</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-74</b>	<b>1.058</b>	<b>950</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>7.045</b>	<b>295</b>	<b>0</b>	<b>-426</b>	<b>6.914</b>	<b>-4.389</b>	<b>-231</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>340</b>	<b>-4.250</b>	<b>2.664</b>	<b>2.656</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) BILANZIERUNG UNTER ZUGRUNDELEGUNG DES GRUNDSATZES DER FORTFÜHRUNG DER UNTERNEHMENSTÄTIGKEIT

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit. Hinsichtlich der Ereignisse und Gegebenheiten, die das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit zeigen, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können und die ein bestandsgefährdendes Risiko darstellen, verweisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht im Abschnitt Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfeverfahren.

### (2) 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 abzüglich der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern (216 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 218 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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.

Investitionszuschüsse werden als Kürzung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dargestellt.

Aufwandszuschüsse werden periodengerecht unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

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. Die für die selbst geschaffene Software bezogenen Leistungen werden nach der Nettomethode direkt im Anlagevermögen erfasst.

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 Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen

vorgenommen. Zur Ermittlung des beizulegenden Wertes der Anteile wird der Ertragswert der Beteiligung herangezogen, der mittels des Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt wird. Basis für die Ermittlung ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Diese basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Im Anschluss an die Planungsperiode wurden Annahmen zur ewigen Rente ergänzt. Die Abzinsung der erwarteten Cashflows erfolgt mittels gewichteter Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC).

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2024 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende DB Cargo AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 3,43% (per 31. Dezember 2023: 1,39%) für überfällige Forderungen und 0,13% (per 31. Dezember 2023: 0,19%) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,18% (per 31. Dezember 2023: 0,198%).

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

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind 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 der § 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 Zinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2024 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges 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 (1,90%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich zum 31. Dezember 2024 ein Unterschiedsbetrag von 0,3 Mio. €. Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Rückstellungen.

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

PER 31.12. / in %	2024
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,78

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beam:t:innenversorgungsversprechen) 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.

Die DB Cargo AG hat gem. den Vorschriften des § 274 HGB aufgrund der per 31. Dezember 2024 beendeten ertragsteuerlichen Organschaft per 31. Dezember 2024 erstmalig einen Überhang passiver latenter Steuern von 7 Mio. € bilanziert. Passive latente Steuern aufgrund eines nur handelsrechtlich zulässigen Ansatzes von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen i. H. v. 70 Mio. € wurden mit aktiven latenten Steuern auf die handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätze insbesondere von Pensions- und sonstigen Rückstellungen (insgesamt 23 Mio. €) sowie mit aktiven latenten Steuern der Organgesellschaft (insgesamt 40 Mio. €) verrechnet. Zur Ermittlung der latenten Steuern ist ein Steuersatz i. H. v. 31,2% herangezogen worden.

Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, -Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden bei ihrem Zugang mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunkts und im Jahresabschluss mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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.

Die Realisierung von Umsatzerlösen aus Transportleistungen erfolgt zum Zeitpunkt der Beendigung der jeweiligen Transporte, bei grenzüberschreitenden Transporten zum Zeitpunkt des Grenzübertritts.

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 eine Tarifkraft als Arbeitnehmer:in beschäftigt werden würde (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.

## Erläuterungen zur Bilanz

### (3) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagegitter](#)  31 zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 55 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €), von denen 46 Mio. € (im Vorjahr: 53 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) sind bei den Zugängen von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten.

### (4) VORRÄTE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	132	130
Unfertige Leistungen	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>132</b>	<b>130</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 20 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 16 Mio. €) gebildet.

### (5) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	295	317
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	699	698
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	20	15
Sonstige Vermögensgegenstände	44	24
<b>Insgesamt</b>	<b>1.058</b>	<b>1.054</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 27 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 6 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich i. H. v. 468 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 583 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen i. H. v. 78 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 58 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 106 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 57 Mio. €) sowie Cashpool-Guthaben i. H. v. 47 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 0 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 20 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 15 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 0,3 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen wie im Vorjahr nicht über ein Jahr hinaus.

**(6) 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 Deutschen Bahn AG (DB AG), Berlin, gehalten.

**(7) KAPITALRÜCKLAGE**

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2024 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus. Sie betrifft mit 352 Mio. € Beträge nach § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB (Agio bei der Ausgabe von Anteilen) und mit 51 Mio. € Beträge nach § 271 Abs. 2 Nr. 4 HGB (andere Zuzahlungen).

**(8) GEWINNRÜCKLAGEN**

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2024 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 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

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

POTENZIELL ABFÜHRUNGSGESPERRTER BETRAG PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	223	218
b) abzüglich auf a) entfallender passiver latenter Steuern	- 67	0
c) zuzüglich im Bilanzausweis mit passiven latenten Steuern verrechneter aktiver latenter Steuern	+ 60	0
<b>Insgesamt</b>	<b>216</b>	<b>218</b>

**(9) RÜCKSTELLUNGEN**

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	15
Steuerrückstellungen	2	3
Sonstige Rückstellungen	341	297
<b>Insgesamt</b>	<b>360</b>	<b>315</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 (11 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (1 Mio. €; im Vorjahr: 3 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-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 (3 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 3 Mio. €).

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. 16 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 15 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Verpflichtungen im Personalbereich	147	116
Ausstehende Eingangsrechnungen	79	80
Erlösschmälerungen	26	21
Unterlassene Instandhaltung	35	35
Avalprovisionen	10	0
Archivierungskosten	3	0
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	3	10
Übrige Risiken	38	35
<b>Insgesamt</b>	<b>341</b>	<b>297</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Urlaubsansprüche, Arbeitsmehlleistungen, Tantiemen, Abfindungen sowie Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind insbesondere Risiken aus noch nicht gezahlten Entschädigungen aus Frachtverträgen, Risiken aus noch nicht abgeschlossenen Schadensfällen sowie Prozessrisiken.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (beizulegender Zeitwert: 24 Mio. €; Anschaffungskosten: 28 Mio. €; per 31. Dezember 2023: beizulegender Zeitwert: 22 Mio. €; Anschaffungskosten: 25 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (25 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 22 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen von Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 45 Mio. €; Anschaffungskosten: 39 Mio. €; per 31. Dezember 2023: beizulegender Zeitwert: 42 Mio. €; Anschaffungskosten: 38 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (45 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 42 Mio. €) verrechnet.

**(10) VERBINDLICHKEITEN**

PER 31.12. / in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0	0	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	124	120	4	4	115	115	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.659	776	1.883	200	2.704	921	1.783	450
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	6	6	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	37	37	-	-	38	38	-	-
davon aus Steuern	11	11	-	-	10	10	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>2.824</b>	<b>937</b>	<b>1.887</b>	<b>204</b>	<b>2.863</b>	<b>1.080</b>	<b>1.783</b>	<b>450</b>
davon zinspflichtig	2.435	552	1.883	200	2.538	755	1.783	450

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 2.435 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.043 Mio. €). Darüber hinaus sind Verpflichtungen zum Verlustausgleich i. H. v. 7 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 8 Mio. €), Zinsverpflichtungen i. H. v. 27 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 6 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer i. H. v. 26 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 26 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 163 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 126 Mio. €). Am Vorjahresende wurden zudem Cashpool-Verbindlichkeiten i. H. v. 495 Mio. € ausgewiesen. Ein Teil der Kreditverträge enthält sog. Covenants (Auflagen zu Finanzkennzahlen). Dies betrifft den Mezzanine-Darlehensvertrag und den Kreditrahmenvertrag über eine Kreditlinie. Zum Stichtag 31. Dezember 2024 wurde eine der Finanzkennzahlen des Mezzanine-Darlehensvertrags nicht eingehalten. Dies führt dazu, dass die DB Cargo AG aus dem Mezzanine-Darlehensvertrag weitere Tranchen nicht in Anspruch nehmen kann und die DB AG das Recht zur Kündigung des Kreditrahmenvertrags über die Kreditlinie und des Überbrückungskreditvertrags hat. Die Verletzung des Covenants führt nicht zu einer automatischen Kündigung der Darlehensverträge, sondern gibt der Kreditgeberin nur das Recht, die Verträge zu kündigen bzw. die Verbindlichkeiten fällig zu stellen. Da die Kreditgeberin die Verträge nicht gekündigt hat und es auch vor dem oder per 31. Dezember 2024 keine Anzeichen gab, dass die Kreditgeberin die Beträge sofort fällig stellen wird, wurde auf die vertraglichen Restlaufzeiten abgestellt. Im Übrigen verweisen wir auf [Anhangziffer \(29\)](#)  40.

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

**(11) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	352	363
<b>Insgesamt</b>	<b>352</b>	<b>363</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten i. H. v. 352 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 363 Mio. €). Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 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.

**(12) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Bestellobligo für Investitionen	1.036	852
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	474	359
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	229	205
<b>Insgesamt</b>	<b>1.510</b>	<b>1.211</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:

FÄLLIGKEITEN VON VERPFLICHTUNGEN AUS MIET-, LEASING- UND ANDEREN DRITTSCHULDVERHÄLTNISSEN PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
fällig bis 1 Jahr	245	225
fällig 1 bis 5 Jahre	145	95
fällig über 5 Jahre	84	39
<b>Insgesamt</b>	<b>474</b>	<b>359</b>

**(13) 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 DB-Konzernverbunds weitertgereicht (Spiegelgeschäfte).

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

ABGESCHLOSSENE SICHERUNGSGESCHÄFTE (WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE) PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Devisenforwards/-swaps	6	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 Marktwerte der Finanzderivate entsprechen dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

MARKTWERTE DER FINANZDERIVATE (WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE) PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Devisenforwards/-swaps	0	0

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (14) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2024	2023
Transport- und Speditionsleistungen	3.339	3.538
davon Vertriebsbereich Industrial	1.891	1.994
davon Vertriebsbereich Intermodal	562	606
davon Vertriebsbereich Logistics	886	938
Sonstige Umsatzerlöse	272	256
<b>Insgesamt</b>	<b>3.611</b>	<b>3.794</b>

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

### (15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	36	42
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	36	5
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	1	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	21	25
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	267	211
davon Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs	163	0
davon Anlagenpreisförderung (APF) des Einzelwagenverkehrs	18	79
davon Trassenförderung (TraFöG)	76	127
davon Übrige	10	5
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	5
Währungskursgewinne	2	3
Übrige Erträge	55	6
<b>Insgesamt</b>	<b>419</b>	<b>297</b>
davon periodenfremd	59	60

Im Rahmen der Transformation erfolgte im Berichtsjahr eine Erstattung für Abfindungen von 36 Mio. € durch die DB JobService GmbH, die unter den übrigen Erträgen ausgewiesen wird.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen (36 Mio. €; im Vorjahr: 5 Mio. €) und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (21 Mio. €; im Vorjahr: 25 Mio. €). Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen des Vorjahres 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.

### (16) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	292	308
davon Aufwendungen für Energie	249	276
davon Strom	171	184
davon Stromsteuer	13	14
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	62	73
davon sonstige Energien	3	5
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	41	31
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	2	1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.787	1.945
davon eingekaufte Leistungen Transport	1.115	1.230
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	9	10
davon Provisionen	3	3
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	428	442
davon Nutzung Trassen	274	294
davon Nutzung örtlicher Anlagen	154	148
davon Fahrzeugmieten	121	142
davon sonstige bezogene Leistungen	111	118
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	440	442
<b>Insgesamt</b>	<b>2.519</b>	<b>2.695</b>

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

Von den eingekauften Transportleistungen betrafen 634 Mio. € (im Vorjahr: 702 Mio. €) Transportleistungen von Gesellschaften des DB-Konzerns.

### (17) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	1.078	1.064
davon für Arbeitnehmende	968	944
davon für zugewiesene Beamt:innen	110	120
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	104	113
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	6	7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	254	248
davon für Arbeitnehmende	229	220
davon für zugewiesene Beamt:innen	25	28
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	25	28
davon für Altersversorgung	45	46
<b>Insgesamt</b>	<b>1.332</b>	<b>1.312</b>

**(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	55	70
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	11	22
Gebühren und Beiträge	5	4
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	7
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	5
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	20	25
Forschungs- und Entwicklungskosten	10	9
Sonstige bezogene Dienstleistungen	233	253
davon bezogene IT-Leistungen	117	126
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	6
davon sonstige Serviceleistungen	111	121
Aufwendungen aus Schadenersatz	29	27
Zahlung EU-Kartellverfahren	0	0
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	7	2
Sonstige betriebliche Steuern	1	0
Übrige Aufwendungen	52	53
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	0	0
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	50	50
davon Währungskursverluste	1	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	1	2
<b>Insgesamt</b>	<b>435</b>	<b>478</b>
davon periodenfremd	7	21

**(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS**

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen	20	1
davon aus verbundenen Unternehmen	18	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	76	57
Zuschreibungen auf Finanzanlagen	30	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-7	-8
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-27	0
<b>Insgesamt</b>	<b>92</b>	<b>50</b>

Die Zuschreibungen auf Finanzanlagen betreffen Anteile an verbundenen Unternehmen, bei denen der Grund für in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtsjahr weggefallen ist.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten ausschließlich außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert auf Anteile an verbundenen Unternehmen, die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen wurden.

**(20) ZINSERGEBNIS**

in Mio. €	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	2
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	2
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-0	-0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-101	-41
davon an verbundene Unternehmen	-100	-41
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>-100</b>	<b>-39</b>

**(21) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG**

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag i. H. v. 7 Mio. € sind latente Steuern i. H. v. 7 Mio. € enthalten.

**Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**

Die Kapitalflussrechnung ist Bestandteil des Anhangs. 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.

Wesentliche nicht zahlungswirksame Investitionen im Geschäftsjahr betreffen den Kauf von Lokomotiven (51 Mio. €) sowie den Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen (27 Mio. €) mit vereinbarten Zahlungen im Jahr 2025. Darüber hinaus wurde eine Sacheinlage von Lokomotiven und Güterwagen in eine Tochtergesellschaft (73 Mio. €) vorgenommen.

**(22) 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****(23) 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.

**(24) 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, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen, einbezogen, der entsprechend den International Financial Reporting Standards (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 [www.unternehmensregister.de](http://www.unternehmensregister.de) erhältlich.

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

**(25) ANTEILSBESITZ**

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  41 ist beigefügt.

**(26) BESCHÄFTIGTE**

	2024		2023	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	15.931	15.339	16.452	16.353
Zugewiesene Beamt:innen	1.797	1.636	2.095	1.950
	<b>17.728</b>	<b>16.975</b>	<b>18.547</b>	<b>18.303</b>
Auszubildende	1.364	1.486	1.293	1.466
<b>Insgesamt</b>	<b>19.092</b>	<b>18.461</b>	<b>19.840</b>	<b>19.769</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-konzern-internen Zuweisungsbereich zur DB Cargo AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Cargo AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

**(27) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS****Vorstand****DR. SIGRID NIKUTTA <sup>1)</sup>**

Chief Executive Officer (CEO),  
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**MICHAEL FRITZ**

Human Resources and HR Deutschland,  
Berlin

**RALF GÜNTER KLOSS**

Combined Transport,  
Mainz

**DR. MARTINA NIEMANN**

Finance/Controlling,  
Berlin

**PIERRE TIMMERMANS**

Rail Logistics,  
Deurne/Niederlande

**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 der Deutschen 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

**MICHAEL GOLEMBIEWSKI\* (SEIT 13. MAI 2024)**

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb Hannover (BR C 2),  
Lister Dreieck,  
Neustadt

**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 (EVG),  
Lich

**KLAUS LANGENDORF\***

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

**DR. MAREIN MÜLLER**

Leiterin Konzerndatenschutz – Konzerndatenschutzbeauftragte  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**DIETER PIELHOP\* (BIS 31. MÄRZ 2024)**

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

**PETRA MICHAELA POHL\***

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

**MARIO REISS\***

Stellvertretender Bundesvorsitzender  
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL),  
Süptitz

<sup>1)</sup> Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG.

**DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE**

Leiterin Steuern der Deutschen 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

**OLIVER TERHAAG (SEIT 1. APRIL 2024)**

Konzernbeauftragter Betrieb/Produktion Systemverbund  
der Deutschen Bahn AG,  
Frankfurt am Main

**HARTFRID WOLFF**

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

**HARMEN VAN ZIJDERVELD (BIS 31. MÄRZ 2024)**

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,  
Bad Nauheim

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2024	2023
Gesamtbezüge des Vorstands	2.234	1.325
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	335	318
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.957	2.170
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.066	1.162
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	100	93

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.473 Tsd. € (im Vorjahr: 1.187 Tsd. €) und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 628 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

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

Die Bezüge eines im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds, das gleichzeitig Vorstandsmitglied bei der DB AG ist, werden von der DB AG getragen, sodass hierfür die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB entfallen. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr unverändert vier Vorstandsmitglieder direkt durch die DB Cargo AG vergütet, deren Organbezüge in ihrer Gesamtheit in der vorstehenden Tabelle ausgewiesen sind.

**(28) 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.

**(29) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben am 16. Februar 2025 einen neuen Tarifabschluss erzielt. Er beinhaltet u. a. Entgelterhöhungen in mehreren Schritten i. H. v. insgesamt 6,5% (Tabellenerhöhungen um 2,0% ab Juli 2025 und 2,5% ab Juli 2026 sowie 2,0% tarifliches Zusatzgeld als jährliche Einmalzahlung ab Dezember 2027) und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Darüber hinaus wird ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Zusatzgeld für Mitarbeitende im Schichtdienst i. H. v. 2,6% als jährliche Einmalzahlung gezahlt (bei Erfüllung spezifischer Voraussetzungen im Schichtdienst wie z. B. mindestens fünf Jahre Betriebszugehörigkeit mit der Möglichkeit der teilweisen Umwandlung in zwei freie Tage ab 2027).

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027) und umfasst damit den Zeitraum des Sanierungsprogramms S3. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

Zum Stichtag 31. Dezember 2024 hat die DB Cargo AG die in dem Mezzanine-Darlehensvertrag mit der DB AG vom 1. November 2024 enthaltene Kreditbedingung (Covenant) zum Jahresfehlbetrag der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2024 nicht eingehalten. Die DB Cargo AG dürfte damit weitere Tranchen aus dem Mezzanine-Darlehensvertrag nicht ziehen, und die DB AG hätte das Recht zur Kündigung des Kreditrahmenvertrags über die Kreditlinie i. H. v. 325 Mio. € und zur Kündigung der Brückenfinanzierung i. H. v. 434 Mio. €.

Am 4. März 2025 hat die DB AG die Einhaltung ihres Auszahlungsvorbehalts im Mezzanine-Darlehensvertrag aus der Verletzung der Kreditbedingung zum Jahresfehlbetrag der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2024 ausgesetzt und auf das zum gegenwärtigen Zeitpunkt mögliche Kündigungsrecht verzichtet. Der DB Cargo AG wurden zusätzlich Auflagen zur monatlichen Berichterstattung und Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Informationen erteilt.

**(30) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines bis zum 31. Dezember 2024 mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde von der DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2024 gekündigt.

Mainz, den 5. März 2025

DB Cargo AG  
Der Vorstand

## ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			<b>TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz</b>		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/ Spanien	9.883	70,69	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. («SEMAT»), Madrid/ Spanien	10.472	86,31
Container-Terminal Puchov s.r.o. v likvidácii, Puchov/Slowakei	76	100,00	TFG Transfracht GmbH, Mainz	88.988	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/ Belgien	1.668	51,00	TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	255	100,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	246.916	100,00	Transervi S.A., Madrid/ Spanien	8.002	88,36
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	382.550	100,00	Transfesa France SAS, Aubervilliers/ Frankreich	2.650	88,36
DB Cargo Austria GmbH, Wien/ Österreich	30	100,00	Transfesa Logistics, S.A., Madrid/ Spanien	47.625	88,36
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/ Belgien	1.909	100,00	Transfesa Portugal Lda., Lissabon/ Portugal	398	88,36
DB Cargo Border Agent Sp. z o.o., Malaszewicze/ Polen	1.664	100,00	Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/ Vereinigtes Königreich	832	88,36
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	6.531	100,00	Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin/ Polen	288	96,82
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/ Bulgarien	7.597	100,00	<b>AT EQUITY</b>		
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/ Tschechien	5.044	100,00	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>2),3)</sup>	3.715	50,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	16.181	100,00	baymodal Bamberg GmbH, Bamberg <sup>2),4)</sup>	997	25,10
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/ Frankreich	4.190	100,00	Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>2),5)</sup>	6.092	30,88
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/ Ungarn	21.342	100,00	Container Terminal Enns GmbH, Enns/ Österreich <sup>2)</sup>	7.802	49,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	2.036	100,00	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln <sup>2),4)</sup>	2.165	22,50
DB Cargo International Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	37.187	100,00	DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>2),4)</sup>	4.457	51,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/ Italien	42.003	60,00	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen <sup>2),4)</sup>	5.227	35,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand/ Italien	16.319	100,00	Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm <sup>2),4)</sup>	1.011	27,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	95.299	100,00	EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg <sup>2),4)</sup>	591	39,20
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	11.154	100,00	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem/ Belgien <sup>2),4)</sup>	- 21.370	36,77
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/ Niederlande	14.689	100,00	KombiRail Europe GmbH, Duisburg <sup>2),4)</sup>	160	75,13
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/ Polen	103.980	100,00	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2),4)</sup>	18.614	50,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/ Dänemark	31.562	100,00	Lokomotio Gesellschaft für Schienentraction mbH, München <sup>2),4)</sup>	14.422	30,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/ Schweiz	4.058	100,00	OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/ Niederlande <sup>2),5)</sup>	2.282	63,10
DB Cargo Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	215	100,00	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg <sup>2),4)</sup>	2.101	50,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/ Polen	5.378	100,00	Stifa S.A. i.L., Malveira/ Portugal <sup>2),4),6)</sup>	- 85	44,18
DB Cargo Transa - Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand/ Italien	805	100,00	Terminal Singen TSG GmbH, Singen <sup>2),4)</sup>	- 222	25,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/ China	2.851	100,00	Xrail AG, Basel-Stadt/ Schweiz <sup>2),4)</sup>	685	32,34
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00			
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	24.554	100,00			
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/ Polen	10.919	96,82			
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/ Rumänien	- 7.918	100,00			
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/ Spanien	45.646	100,00			
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte i.L., Kehl/ Rhein	629	88,36			
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	2.622	100,00			
Infra Silesia S.A., Rybnik/ Polen	5.430	100,00			
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.870	51,00			
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	166.977	100,00			
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	84.972	100,00			
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/ Spanien	2.436	88,36			
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.192	80,00			
OOO DB Cargo Russija, Moskau/ Russland	3.671	99,00			
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	23.114	100,00			
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/ Niederlande	903	51,00			
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	471	100,00			
Railway Approvals Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	67	100,00			
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	24.460	100,00			

<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 2023.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2022.

<sup>6)</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.

### 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](#)  47).

#### 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 über 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 Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (39 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 37 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 2023: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene höhere Forderung aus dem Verlustausgleichsanspruch gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG; 29 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 20 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 2024 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 (39 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 37 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 2023: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene Gewinnabführungsverpflichtung (29 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 20 Mio. €) erhöht.

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

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr				2023
	davon mit Restlaufzeit				
	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	110	106	4	4	104
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.482	750	1.732	184	2.535
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	6
Sonstige Verbindlichkeiten	35	35	-	-	36
davon aus Steuern	11	-	-	-	10
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>2.631</b>	<b>895</b>	<b>1.736</b>	<b>188</b>	<b>2.681</b>
davon zinspflichtig	2.240	508	1.732	184	2.345

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Service				2023
	davon mit Restlaufzeit				
	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	14	-	-	11
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	245	94	151	16	227
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2	-	-	2
davon aus Steuern	0	-	-	-	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	-	-	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>261</b>	<b>110</b>	<b>151</b>	<b>16</b>	<b>240</b>
davon zinspflichtig	195	44	151	16	193

**HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 352 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 363 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 314 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 324 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 38 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 39 Mio. €).

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

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

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (72 Mio. €; im Vorjahr: 66 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (470 Mio. €; im Vorjahr: 438 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

**MATERIALAUFWAND**

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (470 Mio. €; im Vorjahr: 438 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

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

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (204 Mio. €; im Vorjahr: 189 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. 38 Mio. € (im Vorjahr: 40 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 7 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).



## SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr i. H. v. 1 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) angefallen.

## BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen	20	1
davon aus verbundenen Unternehmen	18	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	76	57
Zuschreibungen auf Finanzanlagen	30	0
Aufwendungen für verbundene Unternehmen	0	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-7	-8
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-27	0
<b>Insgesamt</b>	<b>92</b>	<b>50</b>

Die Zuschreibungen auf Finanzanlagen betreffen Anteile an verbundene Unternehmen, bei denen der Grund für in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtsjahr weggefallen ist.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten ausschließlich außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen, die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen wurden.

## ZINSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2024	2023	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	2	2	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-93	-38	-8	-3
davon an verbundene Unternehmen	-92	-38	-8	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0	0	-0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	-0	-0
<b>Insgesamt</b>	<b>-92</b>	<b>-36</b>	<b>-8</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.

## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

#### Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte davon in Entwicklung	223 97	218 93
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	2
	<b>225</b>	<b>220</b>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	17	19
a) davon Grundstücke	7	7
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	10	12
c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.141	1.334
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14	13
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	98	138
	<b>1.271</b>	<b>1.374</b>
III. Finanzanlagen	1.058	950
	<b>2.554</b>	<b>2.544</b>
<b>B. UMLAUVERMÖGEN</b>		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
2. Unfertige Leistungen	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	286	306
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	725	716
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	20	15
4. Sonstige Vermögensgegenstände	44	24
	<b>1.075</b>	<b>1.061</b>
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	0
	<b>1.075</b>	<b>1.061</b>
<b>C. AKTIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	3	4
	<b>3.632</b>	<b>3.609</b>

#### Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
Zugeordnetes Eigenkapital	482	482
Ausgleichsposten	175	150
	<b>657</b>	<b>632</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	13
Steuerrückstellungen	2	3
Sonstige Rückstellungen	320	280
	<b>337</b>	<b>296</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	110	104
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.482	2.535
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	6
Sonstige Verbindlichkeiten	35	36
	<b>2.631</b>	<b>2.681</b>
<b>D. PASSIVE LATENTE STEUERN</b>	7	0
	<b>3.632</b>	<b>3.609</b>

**BEREICH SERVICE****Aktiva**

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
I. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	68	70
a) davon Grundstücke	13	13
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	52	54
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	13
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11	12
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8	7
	<b>110</b>	<b>112</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	132	130
2. Unfertige Leistungen	0	0
	<b>132</b>	<b>130</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	11
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	42	40
3. Sonstige Vermögensgegenstände	0	0
	<b>51</b>	<b>51</b>
	<b>293</b>	<b>293</b>

**Passiva**

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
Zugeordnetes Eigenkapital	58	58
Ausgleichsposten	- 49	- 24
	<b>9</b>	<b>34</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2	2
Steuerrückstellungen	0	0
Sonstige Rückstellungen	21	17
	<b>23</b>	<b>19</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	11
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	245	227
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2
	<b>261</b>	<b>240</b>
	<b>293</b>	<b>293</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	388	46	2	-11	425	-170	-37	0	5	0	-202	223	218
davon in Entwicklung befindliche Software	93	39	-35	0	97	0	0	0	0	0	0	97	93
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34	-32	0	0	0	0	-32	2	2
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>422</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>-11</b>	<b>459</b>	<b>-202</b>	<b>-37</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>-234</b>	<b>225</b>	<b>220</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	0	-1	7	7
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	35	-1	0	0	34	-23	-1	0	0	0	-24	10	12
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>43</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>-24</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-25</b>	<b>17</b>	<b>19</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2	0	0	0	2	-2	0	0	0	0	-2	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.096	126	47	-407	4.862	-3.893	-152	-6	330	0	-3.721	1.141	1.203
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	6	0	0	0	6	-5	-1	0	1	0	-5	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	44	2	-2	-3	41	-31	-5	6	3	0	-27	14	13
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	138	9	-47	-2	98	0	0	0	0	0	0	98	138
	<b>5.329</b>	<b>136</b>	<b>-2</b>	<b>-412</b>	<b>5.051</b>	<b>-3.955</b>	<b>-159</b>	<b>0</b>	<b>334</b>	<b>0</b>	<b>-3.780</b>	<b>1.271</b>	<b>1.374</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	993	107	0	0	1.100	-69	-27	0	0	30	-66	1.034	924
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	34	0	0	-2	32	-8	0	0	0	0	-8	24	26
	<b>1.027</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>1.132</b>	<b>-77</b>	<b>-27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>-74</b>	<b>1.058</b>	<b>950</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>6.778</b>	<b>289</b>	<b>0</b>	<b>-425</b>	<b>6.642</b>	<b>-4.234</b>	<b>-223</b>	<b>0</b>	<b>339</b>	<b>30</b>	<b>-4.088</b>	<b>2.554</b>	<b>2.544</b>

### BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023	
<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	121	1	0	0	122	-67	-3	0	1	-69	53	54	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	5	-2	0	0	0	-2	3	3	
	<b>140</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>141</b>	<b>-70</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-72</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	27	0	0	-1	26	-17	-1	0	1	-17	9	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	57	1	2	-1	59	-44	-2	0	0	-46	13	13	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	1	0	0	36	-23	-2	0	0	-25	11	12	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7	3	-2	0	8	0	0	0	0	0	8	7	
<b>Insgesamt</b>	<b>267</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>271</b>	<b>-155</b>	<b>-8</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-161</b>	<b>110</b>	<b>112</b>	

## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	3.551	3.739
Bestandsveränderungen	1	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen	6	9
Gesamtleistung	3.558	3.747
Sonstige betriebliche Erträge	410	294
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-254	-270
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.770	-1.928
Instandhaltungsaufwand	-687	-670
	-2.711	-2.868
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-942	-936
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-214	-217
	-1.156	-1.153
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	-196	-200
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-395	-437
	-490	-617
Beteiligungsergebnis	92	50
Zinsergebnis	-92	-36
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-7	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-497</b>	<b>-603</b>
Erträge aus Verlustübernahme	497	603
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

### BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	542	504
Bestandsveränderungen	0	0
Gesamtleistung	542	504
Sonstige betriebliche Erträge	8	4
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-243	-227
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-28	-29
Instandhaltungsaufwand	-18	-21
	-289	-277
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-136	-128
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-40	-31
	-176	-159
Abschreibungen auf Sachanlagen	-8	-8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-40	-41
	37	23
Zinsergebnis	-8	-3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>29</b>	<b>20</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-29	-20
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</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 31.12.2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31.12.2024 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 31.12.2024 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im gleichlautenden Abschnitt des Lageberichts enthalten ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31.12.2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31.12.2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der 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.

### Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit

Wir verweisen auf die Angabe 1 »Annahme der Unternehmensfortführung als Grundlage der Rechnungslegung« im Anhang sowie auf die Angaben in dem Abschnitt »Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfverfahren« des Lageberichts. Dort legt der Vorstand dar, dass er auch im Risikoszenario für den Prognosezeitraum mit einer ausgeglichenen Liquiditätslage plant. Dies setzt jedoch auf Grundlage der Annahmen im Risikoszenario voraus:

- die Realisierung der im Risikoszenario angesetzten niedrigeren Umsatzerlöse wird wie geplant erreicht und die im Risikoszenario angesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, werden vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt,
- im Risikoszenario können zusätzlich umzusetzende Liquiditätsmaßnahmen erfolgreich realisiert werden,
- die EU-Kommission akzeptiert im Risikoszenario im Fall einer Planabweichung eine notwendige Anpassung des Umstrukturierungsplans, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind, und
- dem Vorstand gelingt es bei einem weiteren Bruch der in den Finanzierungsverträgen vereinbarten Covenants, mit der Deutsche Bahn AG einen Waiver auszuhandeln.

Soweit einzelne oder mehrere der der Liquiditätsplanung zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreten sollten, ist die DB Cargo AG darauf angewiesen, dass zusätzliche liquide Mittel von der DB AG als Finanzierungspartner zur Erfüllung der bestehenden finanziellen Verpflichtungen zur Verfügung gestellt werden, wenn der Liquiditätsbedarf nicht anderweitig kompensiert werden kann.

Eine über das durch den Bund und die DB AG im EU-Beihilfverfahren zugesagte Finanzierungsvolumen hinausgehende Finanzierung der DB Cargo AG durch die DB AG muss in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht erfolgen. Die EU-Kommission kann bei Verstößen gegen die Umsetzung der Auflagen eine Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG fordern. Die Beihilfen könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Über das Ende des Prognosezeitraums hinaus hängt die Fortführung der Unternehmenstätigkeit maßgeblich davon ab, dass bis zum Ende des beihilferechtlichen Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 der Umstrukturierungsplan und die von der EU-Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen erfolgreich umgesetzt werden. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgreich umgesetzt werden oder sollten die von der EU-Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen einzeln oder insgesamt nicht umgesetzt worden sein, kann die EU-Kommission die Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG anordnen. Die Beihilfen könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Wie im Anhang in Abschnitt 1 »Annahme der Unternehmensfortführung als Grundlage der Rechnungslegung« und in dem Abschnitt »Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfeverfahren« des Lageberichts dargelegt, zeigen diese Ereignisse und Gegebenheiten, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der DB Cargo AG zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinn des § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt. Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

## Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im gleichlautenden Abschnitt des Lageberichts enthalten ist.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

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

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

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

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

## Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen 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 ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, 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 ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist der Vorstand 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 ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen. Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 7. März 2025

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Röhrich  
Wirtschaftsprüfer

Ludwig  
Wirtschaftsprüfer



# Kontaktinformationen

## DB CARGO AG

Rheinstraße 2  
55116 Mainz  
www.dbcargo.com

## INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations und Sustainable Finance  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
Telefon – 030.297-64031  
E-Mail – [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



## 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)

Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 5. März 2025), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter [www.db.de/berichte](http://www.db.de/berichte) abrufbar.



## 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.



**RECYCLED**  
Papier aus  
Recyclingmaterial  
FSC® C016267



**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

## BILDNACHWEIS

📄 Titel Umschlag DB AG / Wolfgang Klee  
📄 1 DB AG / Max Lautenschläger / iStock / Mirror Image Studio  
📄 2 DB AG / Max Lautenschläger / iStock / Mirror Image Studio

**DB Cargo AG**  
Rheinstraße 2  
55116 Mainz

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

