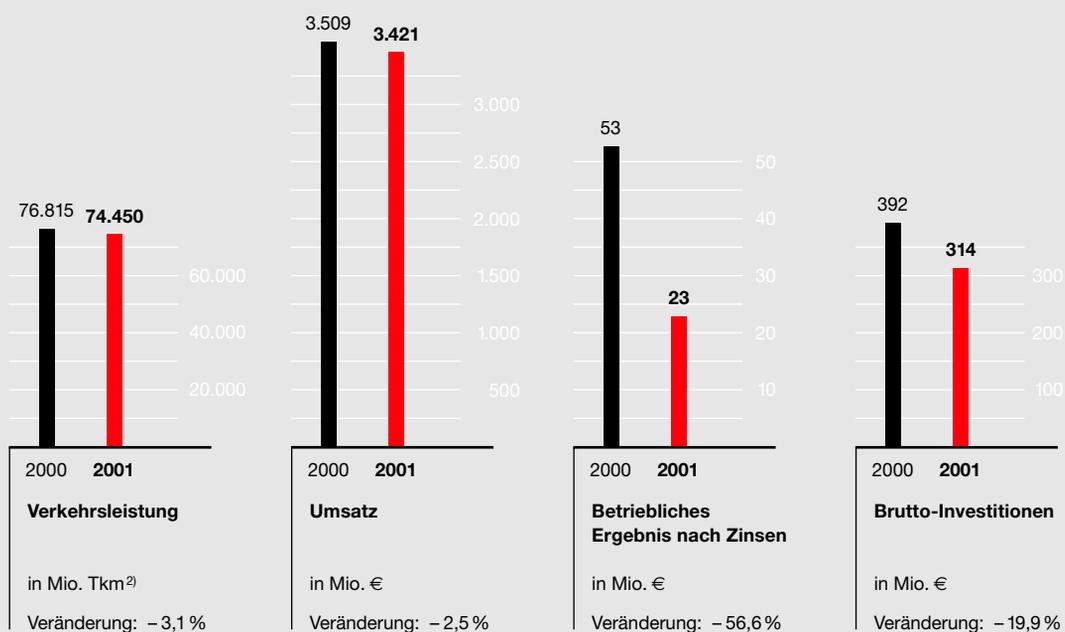




Entwicklung im Geschäftsjahr 2001



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Umsatz	3.421	3.509	- 2,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	10	- 194	+ 105,2
EBITDA	161	238	- 32,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	23	53	- 56,6
Return on Capital Employed	in % 1,8	4,3	-
Anlagevermögen	1.618	1.523	- 6,2
Eigenkapital	435	435	-
Bilanzsumme	1.856	2.089	- 11,2
Cashflow vor Steuern	138	- 14	-
Brutto-Investitionen	314	392	- 19,9
Netto-Investitionen ¹⁾	314	392	- 19,9
Mitarbeiter per 31.12.	29.101	35.996	- 19,2

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Leistungskennzahlen	2001	2000	Veränd. in %
Beförderte Güter	Mio. t 277	287	- 3,6
Verkehrsleistung	Mio. Tkm ²⁾ 74.450	76.815	- 3,1
Mittlere Transportweite	km 269	267	+ 0,7
Betriebsleistung	Mio. Trkm ³⁾ 214,5	217,8	- 1,5

²⁾ Tonnenkilometer = Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

³⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Lagebericht
26	Jahresabschluss
47	Bestätigungsvermerk
49	Wesentliche Beteiligungen
50	Organe
54	Bericht des Aufsichtsrats
58	Fahrzeuge



Sehr geehrte Damen und Herren,

ein interessantes, manchmal schweres, aber auch erfolgreiches Jahr 2001 liegt hinter DB Cargo. Ein Jahr, in dem wir viel erreicht und vor allem viele strategische Maßnahmen eingeleitet haben. Dies wird letztendlich dazu führen, den Güterverkehr der Deutschen Bahn zu einem zukunftsfähigen Unternehmen zu machen.

Wir haben im Frühjahr des vergangenen Jahres damit begonnen, unsere Führungsstruktur weiterzuentwickeln. Unser Geschäft wird heute aus zwei Business Units, jeweils für den Wagenladungs- und den Kombinierten Verkehr, geführt. Die Verantwortung für die Güterwagen wurde den jeweiligen Marktbereichen zugeordnet. Jeder dieser Bereiche hat ein Produktmanagement und eigene Key-Account-Manager. Damit rücken wir näher an unsere Kunden und ihre Transportwünsche und haben gleichzeitig eine Kosten- und Ergebnisverantwortung in den Bereichen eingeführt.

Wir sind dabei, unser Geschäft zu sanieren. Diese Sanierung ist dringend erforderlich, um Leistung bringen und wachsen zu können. Unser größtes Sanierungsprogramm „MORA C“ führt unseren Einzelwagenverkehr aus den roten Zahlen. Es nimmt aber auch die hohe Komplexität aus den Betriebsabläufen und sorgt so für mehr Qualität und vor allem Zuverlässigkeit. Das ist der dringlichste Wunsch unserer Kunden. Jede einzelne Güterverkehrsstelle wurde deshalb auf ihre Wirtschaftlichkeit und ihr Potenzial hin untersucht. Ergebnis war: Aufgrund der heutigen Komplexität des Systems und des zum Teil sehr geringen Aufkommens deckte der Betrieb vieler Güterverkehrsstellen noch nicht einmal die Kosten für Lok und Lokführer. Jedes Jahr hat DB Cargo sehr hohe Verluste nur in diesem Bereich tragen müssen. Wir haben mit jedem betroffenen Kunden gesprochen und Alternativen gesucht. Mit Hilfe der Kunden und 21 anderer Privatbahnen konnten wir einen Teil der Güterverkehrsstellen erhalten. Eines wurde dabei aber deutlich: Auch andere Bahnen konnten aufgrund der schlechten Kostensituation in den Güterverkehrsstellen viele Verkehre nicht übernehmen. Wir haben uns damit weder aus der Fläche noch vom Einzelwagenverkehr zurückgezogen. Wir haben bewusst lediglich knapp zwei Prozent unseres Umsatzes aufgegeben, um unser strategisches Rückgrat – den Einzelwagenverkehr – zu sanieren und um gesundes Wachstum zu ermöglichen.

Der Kombinierte Verkehr bereitete uns im Jahr 2001 – vom Ergebnis her – wenig Freude. Hier besteht ebenso erheblicher Nachholbedarf, was die Wirtschaftlichkeit und das Wachstum betrifft. In unserem strategischen Managementprozess arbeiten wir kontinuierlich an der Gesundung dieser Verkehre. Mit unserer Beteiligung an der Kombiverkehr haben wir nun auch Einfluss auf den Vertrieb und damit auf das

Wachstum, da wir jetzt auf einen weiteren Vertriebsarm zugreifen können. Der Kombinierte Verkehr ist einer der Wachstumsmärkte unserer Branche und wir müssen ihn definitiv stärker beeinflussen.

Weniger starken Einfluss haben wir auf den internationalen Verkehr, und das obwohl schon heute mehr als 50 % unserer Verkehre grenzüberschreitend sind. Während der Lkw innerhalb der EU längst freie Fahrt genießt, hat die Bahn nach wie vor mit nationalstaatlichen Strukturen zu kämpfen. Lok- und Lokführerwechsel, Bremsproben, Wagenuntersuchungen, Prüfung von Frachtdokumenten, Zollformalitäten und unterschiedliche Signal-, Strom- und Spursysteme gehören zum internationalen Alltag auf der Schiene. Künftig müssen die europäischen Bahnen enger zusammenarbeiten, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Rein nationales Denken und Handeln muss der Vergangenheit angehören. Um den Kunden weiterhin verstärkt grenzüberschreitende Angebote machen zu können, steht der Aufbau von Kooperationen mit ausländischen Bahnen und anderen Logistikanbietern im Zentrum der Strategie. Unsere Aktivitäten in diesem Segment sind umfangreich. Beispielhaft kann der Beitritt der dänischen DSB Gods im vergangenen Jahr in den Railion-Verbund genannt werden.

Egal ob national oder international: Die politischen Rahmenbedingungen müssen stimmen. Die Bahn ist Teil des gesamten Transportmarkts und damit dessen Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt. Ein Schritt in die richtige Richtung ist die Einführung der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA), denn: DB Cargo zahlt schon heute für die Benutzung der Infrastruktur. Wirkung wird die LSVA jedoch erst zeigen, wenn sie in einer bestimmten Höhe und ohne Kompensationsmaßnahmen erhoben wird.

Unabhängig von den politischen Rahmenbedingungen haben wir begonnen, stark in unser Equipment zu investieren. Der Schwerpunkt bei den Investitionen in den Fuhrpark liegt bei den Loks auf Strecken- (vor allem E- und Mehrsystemloks) und Rangierlokomotiven. Rund 1,31 Milliarden € werden wir bis 2006 in diese Loks investieren. Bei den Güterwagen wird DB Cargo hauptsächlich Spezialwaggons anschaffen. Transportbehälter und Container stehen ebenfalls auf der Liste. Die geplante Investitionssumme bis 2006 beträgt hier 848 Millionen €. Insgesamt mehr als die Hälfte eines Jahresumsatzes wird sich DB Cargo die kundengerechte Modernisierung des Fuhrparks kosten lassen.

Durch diese und andere Maßnahmen haben wir im vergangenen Jahr erhebliche Produktivitätsfortschritte realisiert und ein positives Ergebnis erreicht. Zwar ging unsere Verkehrsleistung in 2001 um 3,1 Prozent zurück, das ist aber angesichts der überproportionalen Steigerung in 2000 (DB Cargo +7,4 %, Gesamtmarkt +3,7 %) eine Reaktion auf die rückläufige Rohstahlproduktion.

Dieses positive Ergebnis und all die Veränderungen waren nur mit dem Engagement und dem persönlichen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglich. Dafür möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Gemeinsam wird es uns gelingen, die schon in den vergangenen Jahren begonnene Aufwärtsentwicklung des Güterverkehrs der Deutschen Bahn in der Zukunft fortzuführen.

Mein besonderer Dank gilt außerdem unseren Kunden, denen wir versprechen, dass wir weiter an unseren Leistungen, der Qualität und dem angebotenen Service arbeiten. Wir haben eine klare Zukunftsstrategie und gehen in die Offensive.



Dr. Bernd Malmström
Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo AG

Umschlagbahnhof Köln Eifeltor



Die Bahn 

Lagebericht



Durch ein hohes Tempo im Sanierungsprozess schaffen wir im schärfer werdenden Wettbewerb heute eine solide Grundlage für zukünftiges Wachstum. Ziel ist die Ausrichtung auf langfristig wirtschaftliche Verkehre und die Optimierung der hierfür notwendigen Produktionsstrukturen.

Gute Position durch Einbindung in DB Konzern und Railion-Verbund

Durch die mit Wirkung zum 1. Januar 2000 als Tochtergesellschaft der DB AG (Anteil 94 %) und der niederländischen Staatsbahn NS Groep N.V. (6 %) gegründete Railion GmbH, Mainz, wurde eine Plattform für einen grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr geschaffen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2001 hat zudem die Dänische Staatsbahn (DSB) ihre Cargo-Sparte DSB Gods als Railion Denmark A/S in das Joint Venture Railion eingebracht. Die DSB hat im Gegenzug einen Anteil von 2 % an der Railion GmbH übernommen. Damit hält die DB AG zurzeit 92 % an der Railion GmbH, die wiederum zu je 100 % Eigentümerin der DB Cargo AG sowie unserer Schwestergesellschaften Railion Benelux N.V. und Railion Denmark A/S ist. Wir können so in den internationalen Verkehren unseren Kunden Leistungen aus einer Hand anbieten.

Die DB AG unterstützt die DB Cargo AG durch konzentriertes Fach-Know-how über eine Reihe von Service- und Gruppenfunktionen wie Einkauf, Forschung und Technologie, Umweltschutz, Rechtsdienst und Kommunikation.

Zur Konzentration auf das Kerngeschäft haben wir zum 1. Januar 2001 unsere acht schweren Instandhaltungswerke auf eine zentrale Instandhaltungsfunktion der DB AG übertragen.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2001 blieb insgesamt hinter den Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute deutlich zurück. Die bereits zur Jahresmitte 2000 einsetzende Abkühlung der **weltwirtschaftlichen Entwicklung** verstärkte sich erheblich im ersten Halbjahr 2001. Wesentliche Ursachen waren der Anstieg der Ölpreise, ein Einbruch im IT-Sektor und der Verfall der Aktienkurse. Zwischenzeitliche Hoffnungen auf eine Stabilisierung der Konjunktur zum Jahresende 2001 wurden durch die Terroranschläge auf die Vereinigten Staaten zunichte gemacht; die dadurch ausgelöste Verschlechterung des Konjunkturklimas führte zu einer Verstärkung des Abschwungs. Im Gesamtjahr 2001 verringerte sich das weltweite Wachstum auf gut 2 % (Vorjahr: +4,7 %). Infolgedessen betrug der Zuwachs des Welthandels im Jahr 2001 weniger als 0,5 % (Vorjahr: +12,4 %).

In dem für uns maßgeblichen **europäischen Umfeld** ist die Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion im Sommerhalbjahr 2001 nahezu zum Stillstand gekommen. Die Wachstumsraten des BIP betragen für den Euroraum bzw. die Europäische Union (EU) jeweils nur noch rund 1,5 %. Belastet wurde die europäische

Konjunktur insbesondere durch den breiten Konjunkturabschwung der Weltwirtschaft, der zu einer deutlichen Zurückhaltung bei den Unternehmensinvestitionen im Euroraum führte. Vergleichsweise positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, hier kam es zu einer geringeren Abschwächung der Konjunktur.

In **Deutschland** ist das BIP im Jahr 2001 im Vergleich zum Vorjahr um real 0,6 % gestiegen. Das Bruttoinlandsprodukt des Jahres 2001 zeigte in Deutschland das zweitschwächste Wachstum seit der Wiedervereinigung (1993: -1,1 %). Der Außenbeitrag trug stärker als im Vorjahr mit 1,5 Prozentpunkten zum Wirtschaftswachstum im Jahr 2001 bei. Konjunkturelle Belastungen resultierten aus dem Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 5,0 % (Vorjahr: +8,7 %) sowie aus dem beschleunigten Rückgang der Bauinvestitionen um 5,8 % (Vorjahr: -2,5 %). Der Zuwachs der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte verlangsamte sich auf 1,1 % (Vorjahr: 1,4 %).

Entwicklung der relevanten Verkehrsmärkte

Die Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage im Berichtsjahr spiegelt sich auch in der schwächeren Entwicklung des Güterverkehrsmarkts wieder. Mit Blick auf das schwierige Umfeld sind wir mit der Entwicklung der von uns erbrachten Transportleistung zufrieden. Im Güterverkehrsmarkt hat die kontinuierliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Bedingungen zu einer deutlichen Abschwächung des mehrjährigen Wachstumstrends geführt; von dieser Entwicklung waren die schienenaffinen Gütergruppen überproportional betroffen.

Vor dem Hintergrund eines schwachen konjunkturellen Umfelds expandierte der Gesamtmarkt (DB Cargo AG, Straßengüterverkehr – Regional- und Fernbereich inkl. ausländische Fahrzeuge, Binnenschifffahrt) im Jahresverlauf 2001 zunehmend schwächer. Auf Basis vorläufiger Daten hat der Gesamtmarkt nur noch um rund 1,9 % zugelegt (im Vorjahr: +3,7 %). Dabei wurde das Wachstum ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen, der seine Leistung um rund 4 % steigern konnte. Aufgrund der Abschwächung im Montanbereich sank die Verkehrsleistung nach dem Boom-Jahr 2000 sowohl in der Binnenschifffahrt um rund 2,5 % als auch bei der DB Cargo AG um 3,1 % (Vorjahr: +7,4 %). Dabei konnten wir als DB Cargo AG im ersten Halbjahr 2001 zunächst das Leistungsniveau des Vorjahres halten, im weiteren Jahresverlauf folgte die Entwicklung den volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Zum Jahresende zeigte sich der starke Einfluss der Montankonjunktur, wobei insbesondere der Einbruch der Rohstahlproduktion zu deutlichen Transportrückgängen führte. Bei den Kohletransporten wirkten sich der verschärfte Wettbewerb mit zunehmenden Importkohleinfuhren über die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) und der Einsatz von Billigstrom aus dem Ausland

ebenso wie die erst zögerlich in der zweiten Jahreshälfte verstärkten schienenaffinen Steinkohleimporte aus Polen ungünstig aus. Rückläufig waren zudem die Transporte landwirtschaftlicher Produkte durch verminderte deutsche Getreideexporte sowie die Transporte forstwirtschaftlicher Erzeugnisse nach dem Sondereffekt umfangreicher Windwurftransporte im Jahr 2000. Positiv haben sich die Transporte von Mineralölprodukten und Baustoffen entwickelt.

Wie im Vorjahr haben wir erneut über die Hälfte unserer Verkehrsleistung in grenzüberschreitenden bzw. internationalen Verkehren erbracht. Bei anhaltend starkem Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern hat sich der intramodale Wettbewerb weiter verschärft. Insbesondere bei Transporten von Baustoffen und Mineralölprodukten, im Chemiebereich, bei Holztransporten und im Containergeschäft gewinnt der Wettbewerb auf der Schiene an Bedeutung.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung

Durch die konjunkturelle Abkühlung und die Aufgabe unrentabler Verkehrsrelationen sank der **Umsatz** der DB Cargo AG im Berichtsjahr um 2,5 % auf 3.421 Mio. € (im Vorjahr: 3.509 Mio. €). In der Umsatzentwicklung spiegeln sich vor allem die verminderten Stahltransporte infolge des Rückgangs der Rohstahlproduktion gegenüber dem Rekordniveau im Jahr 2000 sowie die geringeren Transporte von Windwurfholz im Forstbereich wider. Die Branchen Chemie/Düngemittel und der von Verkaufsschwankungen geprägte Agrarbereich minderten die Transportnachfrage ebenfalls. Im Bereich der Kombinierten Verkehre konnten wir unseren Umsatz leicht ausweiten.

Der Umsatz enthielt auch im Jahr 2001 weiter steigende Anteile aus der Umstellung des bisher mit den Nicht-Bundeseigenen Bahnen (sog. NE-Bahnen) abgewickelten Verfahrens der Frachtverteilung auf neu vereinbarte Einkaufs- und Verkaufsbeziehungen. Diese Umstellung wird im laufenden Jahr abgeschlossen.

Wie bereits im Vorjahr haben wir in 2001 erneut rund 16,1 % des Umsatzes mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielt.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Der Rückgang der **aktivierten Eigenleistungen** von 300 Mio. € auf 8 Mio. € spiegelt die zum 1. Januar 2001 erfolgte Umgliederung der großen Instandhaltungswerke auf die DB AG wider. In Verbindung mit den ebenfalls rückläufigen Umsatzerlösen führte dies zu einer um 10,0 % geringeren Gesamtleistung von 3.427 Mio. €.

In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** von 177 Mio. € (im Vorjahr: 364 Mio. €) ist neben einer Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen ein Rückgang der Leistungen für Dritte aus Werksübertragungen an die DB AG enthalten.

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhält die DB Cargo AG gemäß der Vereinbarung der Deutsche Bahn AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 Ausgleichszahlungen des Bundes, die im Material- und Personalaufwand verrechnet werden. Diese waren, wie bereits im Vorjahr, planmäßig rückläufig (-54 % bzw. 92 Mio. € auf 79 Mio. €). Sie werden im Jahr 2002 endgültig auslaufen.

Der **Materialaufwand** von 1.634 Mio. € ist durch den zusätzlich erforderlichen Materialeinsatz für das Einkaufs-/Verkaufsmodell mit den NE-Bahnen belastet. Der Rückgang zum Vorjahreswert von 1.781 Mio. € spiegelt sowohl den verringerten Materialeinsatz für die geringeren aktivierten Eigenleistungen wie auch den zusätzlichen Leistungseinkauf aufgrund der Werksübertragung wider.

Für den **Personalaufwand** von 1.015 Mio. € (im Vorjahr: 1.564 Mio. €) ergeben sich deutliche Rückgänge aus dem Wegfall der im Vorjahr erfolgten Sonderzuführung zu den Rückstellungen für Restrukturierung und Dotierung des Zukunftssicherungsfonds. Auf bereinigter Basis ergibt sich aus dem Rückgang im Personalbestand zum Vorjahr zusammen mit dem Sondereffekt der Übertragung der Werke an die DB AG ein Absinken um rund 256 Mio. €. Die Kosten für den sozialverträglichen Abbau der Mitarbeiter wurden durch eine Inanspruchnahme der hierfür gebildeten Rückstellungen finanziert.

Die langfristig zinsgünstige Refinanzierung durch eine Sale-&-Lease-Back-Transaktion mit Lokomotiven im Vorjahr und die Ausgliederung der Instandhaltungswerke an die DB AG führten trotz des verstärkten Einsatzes von neuem rollenden Material zu einem Rückgang der **Abschreibungen** auf 136 Mio. € (im Vorjahr: 178 Mio. €).

Ein deutlicher Rückgang im EDV-Aufwand, teilweise kompensiert durch höhere Mieten für den intensivierten internationalen Austausch von Güterwagen, sowie die Kosten für die neuen Leasingverträge führten – nach Kostenentfall der ausgegliederten Werke – zu einem Rückgang der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** vor Abschreibungen und Zinsen um 4,1 % auf 793 Mio. € (im Vorjahr: 827 Mio. €).

Das **Beteiligungsergebnis** war 2001 von Sondereinflüssen geprägt. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich das Beteiligungsergebnis um 14 Mio. €. Als Gründe hierfür sind u. a. auch Abschreibungen auf Beteiligungsbuchwerte anzuführen.

Das **Zinsergebnis** wurde im Geschäftsjahr 2001 u. a. durch die genannte Leasingtransaktion begünstigt, die zu einer deutlich höheren Liquidität führte.

Auch das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von 10 Mio. € liegt um 204 Mio. € über dem Wert des Vorjahres, wobei das Vorjahresergebnis durch Sondereinflüsse (u. a. Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung und Sonderabschreibung) geprägt war.

Betriebliches Ergebnis

Wesentliche Größen für die Beurteilung unseres Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA und das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Im Berichtsjahr lag das erwirtschaftete **EBITDA** (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) mit 161 Mio. € um 77 Mio. € unter Vorjahr. Davon sind rund 28 Mio. € auf die zum Jahresende 2000 vorgenommene Sale-&-Lease-Back-Transaktion zurückzuführen, die sich im Berichtsjahr in einem höheren sonstigen Aufwand niederschlug. Unter Eliminierung der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand ergibt sich ein EBITDA von 82 Mio. € (Vorjahr: 67 Mio. €), somit eine operative Verbesserung in Höhe von 15 Mio. €. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** betrug 23 Mio. €. Gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert von 53 Mio. € schlägt in der Abweichung von –30 Mio. € die Umsatzentwicklung und der im Berichtsjahr nicht vollständig durch operative Verbesserungen kompensierte Rückgang der Altlastenerstattung durch.

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung

Die DB Cargo AG hat im Rahmen ihrer Leistungserstellung im Berichtsjahr 2001 eine Wertschöpfung von 1.041 Mio. € erwirtschaftet. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von 346 Mio. € oder 25 %, überwiegend durch den Abgang der C-Werke zur DB AG verursacht.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000
Gesamtleistung	3.427	3.809	Mitarbeiter ¹⁾	1.015	1.564
+ Sonstige betriebliche Erträge	177	364	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
Unternehmensleistung	3.604	4.173	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	3	18
– Materialaufwand ¹⁾	1.634	1.781	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	23	– 195
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	793	827	Betriebliche Wertschöpfung	1.041	1.387
– Abschreibungen (auf SAV und IVG)	136	178			
Betriebliche Wertschöpfung	1.041	1.387			

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten Deutsche Reichsbahn

Erneut wurde mit 97,5 % der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt (im Vorjahr: 95,4 %). Die auf Kapitalgeber und Öffentliche Hand entfallenden Anteile der Wertschöpfung blieben gering.

Wertbeitrag

Wegen der hohen Kapitalintensität unseres Geschäfts wurde 1999 ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige wertorientierte Steuerung und Ressourcenlenkung ergänzend eingeführt. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Zugleich wurden langfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Diese beziehen sich auf das angestrebte Niveau zum Abschluss der Bahnreform. Im Zuge der Investitionstätigkeit steigt das Capital Employed zunächst kontinuierlich an – so auch im Jahr 2001. Zur Verbesserung des ROCE ist deshalb eine überproportionale Steigerung des betrieblichen Ergebnisses notwendig. Nachdem dies im Jahr 2000 noch gelungen war, ergab sich im Berichtsjahr aus Sondereffekten eine Konsolidierungsphase. Der ROCE lag in 2001 bei 1,8 % und somit 2,5 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 4,3 %. Bei Eliminierung des Refinanzierungsansatzes aus einer Sale-&-Lease-Back-Transaktion ergibt sich ein zum Vorjahr vergleichbarer Wert von 2,4 %.

Bilanzstruktur

Im Rückgang der **Bilanzsumme** im Geschäftsjahr 2001 um 11,1 % (Vorjahr: +11,1 %) auf 1.856 Mio. € spiegelt sich maßgeblich die Ausgliederung der großen Instandhaltungswerke an die DB AG mit Wirkung zum 1. Januar 2001 wider. Der Rückgang der Bilanzsumme resultiert zudem aus einer Verringerung des Umlaufvermögens um 57,8 % auf 238 Mio. €. Neben dem Abgang von rund 77 Mio. € Vorratsvermögen mit der Ausgliederung der Werke war hier der Rückgang der Forderungsbestände eine weitere Ursache. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg durch Investitionen und das verminderte Umlaufvermögen auf 87,2 % (im Vorjahr: 73,0 %).

Das **Eigenkapital** lag mit 435 Mio. € unverändert auf dem Vorjahresniveau. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich aufgrund der verringerten Bilanzsumme von 20,8 % auf 23,4 %. Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** haben am Gesamtkapital einen Anteil von 33,5 % (Vorjahr: 41,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 43,1 % (Vorjahr 37,7 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 65,3 % (Vorjahr: 85,4 %).

Die **Finanzschulden** (zinspflichtigen Verbindlichkeiten) verminderten sich von 395 Mio. € auf 127 Mio. €. Diese resultieren weitgehend aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit 6,8 % per 31. Dezember 2001 aber weiterhin gering.

Bilanzstruktur in %	2001		2000		
	2001	2000	2001	2000	
Anlagevermögen	87,2	73,0	Eigenkapital	23,4	20,8
Umlaufvermögen	12,8	27,0	Rückstellungen	55,2	49,1
Aktiver RAP	0,0	0,0	Verbindlichkeiten	21,1	30,0
Bilanzsumme	100,0	100,0	Passiver RAP	0,3	0,1
			Bilanzsumme	100,0	100,0

Investitionen

Die Investitionen spiegeln in erster Linie die Anschaffung neuer Fahrzeuge im Rahmen umfangreicher mehrjähriger Modernisierungsprogramme wider. Das mit Abstand größte Einzelprojekt war wie im Vorjahr die Erneuerung des Bestands an elektrischen Lokomotiven mit einem Investitionsvolumen von 156 Mio. €.

Insgesamt investieren wir in die Modernisierung auf hohem Niveau. Im Berichtsjahr betragen die **Brutto-Investitionen** in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände 314 Mio. € (Vorjahr: 392 Mio. €). Die **Investitionen in Finanzanlagen** waren mit 4 Mio. € für die DB Cargo AG wie im Vorjahr von geringer Bedeutung.

Das Angebot bedarfsgerechter Transportmittel steht im Mittelpunkt unseres kundenorientierten Investitionsprogramms für Güterwagen. Neue Lokomotiven erhöhen die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit.

Finanzen

Finanzpolitik

Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt in den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Im Jahr 2001 haben die beiden führenden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's die Deutsche Bahn erneut hervorragend bewertet: im Langfristbereich mit Aa1 (Moody's) beziehungsweise AA (Standard & Poor's), im Kurzfristbereich mit der jeweiligen Bestnote P-1 (Moody's) beziehungsweise A-1+ (Standard & Poor's). Die hierdurch von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Cargo AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Jahr 2001

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Anlagenabgängen – von 244 Mio. €. Der gesamte Anteil wurde aus dem Cashflow vor Steuern und der vorhandenen Liquidität finanziert.

Der **Cashflow vor Steuern** lag mit 138 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: –14 Mio. €). Das Verhältnis vom **Cashflow zum Umsatz** war mit 4,0 % besser als im Vorjahr (–0,4 %).

Mitarbeiter

Die **Zahl der Beschäftigten** der DB Cargo AG hat sich von 35.996 am 31. Dezember 2000 auf 29.101 am Jahresende 2001 verringert (–19,2 %). Im Jahresdurchschnitt 2001 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 30.181 rund 19,6 % unter Vorjahresniveau.

Der Rückgang ist das Ergebnis der fortgesetzten Verbesserung unserer Prozesse und Strukturen sowie des Abgangs von 4.844 Mitarbeitern im Zusammenhang mit der Übertragung der großen Instandhaltungswerke an die DB AG zum 1. Januar 2001. Der Abbau der Beschäftigten konnte erneut allein durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen realisiert werden.

Die intensive Ausbildung setzten wir fort. So lag die **Ausbildungsquote** in der DB Cargo AG mit einem Wert von 3,5 % (im Vorjahr: 4,5 %) auf weiterhin hohem Niveau.

	2001	2000	Veränd. in %
Mitarbeiter per 31. 12.			
Mitarbeiter – effektiv	29.101	35.996	– 19,2
Ausgliederung der schweren Instandhaltungswerke	4.844	–	–
Mitarbeiter – vergleichbar	33.945	35.996	– 6,7
Auszubildende	1.005	1.609	– 37,5
Ausbildungsquote – effektiv	3,5 %	4,5 %	

Weitere Informationen

Fit für den internationalen Wettbewerb

Der durch weitere Internationalisierung der Ressourcen sich stetig verschärfende Preiswettbewerb forciert den Strukturwandel im Transport- und Logistikgeschäft. Mit der steigenden Anzahl von zusätzlichen Leistungspaketen aus dem Kunden-ServiceZentrum verbessert DB Cargo seine Serviceorientierung. Die weiter verbesserte Kooperation mit Railion Benelux und Railion Denmark setzt den Hebel am bisher neuralgischen Punkt des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs an und bietet diesen im steigenden Maße aus einer Hand an. Unterstützt und flankiert werden diese Maßnahmen durch zahlreiche Kooperationen und gemeinsame Gesellschaften mit der französischen SNCF, der schwedischen SJ Cargo Group AB, der polnischen PKP und der schweizerischen BLS sowie auf der Logistikseite durch das zum 1. Juli 2001 mit der Firma Schenker gegründete europäische Joint Venture „Railog“.

Grenzüberschreitender Lokomotiveinsatz

Auf der Basis der Baureihen 145 und 152 haben wir die ersten Zweifrequenz-Lokomotiven der Baureihe 185 erhalten. Zusammen mit der Baureihe 182 sind damit die Voraussetzungen für internationale Verkehre ohne Lokwechsel geschaffen. Die neuen Baureihen erfüllen nicht nur die Voraussetzungen für die deutschen Strom-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme. Mit der Baureihe 185 sind wir erstmals in der Lage, grenzüberschreitend Triebfahrzeuge u. a. nach Schweden, Dänemark und Frankreich einzusetzen.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Cargo AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen strukturiert aufbereitet und den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) voll entspricht. Anhand der Ist-Erfahrungen wird die Umsetzung inhaltlich kontinuierlich verfeinert und den sich ändernden Bedingungen angepasst.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Cargo AG zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Im Güterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen konjunkturellen und strukturellen Schwankungen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. Im Berichtsjahr 2001 haben wir die Umsetzung der Angebotsoptimierung im Güterverkehr (MORA C) eingeleitet. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Anpassung unseres Leistungsportfolios.
- **Betriebsrisiken:** Die DB Cargo AG betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Bereich Finanzen und Treasury der Muttergesellschaft DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Übergreifend haben wir im Jahr 2001 das Risikomanagement konsequent in unseren Regelprozessen verankert. Daneben hat das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete übergreifende Programm „Fokus“ im Berichtsjahr zu den erwarteten Erfolgen geführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für die DB Cargo AG zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB Konzerns vorgegeben und bei uns und unseren Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Cargo AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Der Bereich Controlling fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für die DB Cargo AG. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Bewertung der derzeitigen Risikopositionen

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Nachtragsbericht

Planmäßige Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 hat sich der DB Konzern mit der Euro-Einführung beschäftigt. Die Koordination der Aktivitäten wurde von einem Projektteam unter Leitung des zentralen Treasury der DB AG gesteuert. Um die lokalen Geschäftstätigkeiten umzustellen wurden in den einzelnen Gesellschaften des DB Konzerns Projekte initiiert.

Die Euro-Umstellung konnte bei der DB Cargo AG zum 1. Januar 2002 erfolgreich vollzogen werden. Dank intensiver Vorbereitung, die bereits die Ablösung des ECU problemlos durchführen ließ, konnten auch die schwierigen internationalen Vereinbarungen rechtzeitig in die Umstellung integriert werden. In enger Zusammenarbeit mit dem zentralen Euro-Projekt, den DV-Dienstleistern und beteiligten Fremdfirmen konnten im Vorfeld alle eurorelevanten Schnittstellen definiert, entsprechende Konzepte erarbeitet und erfolgreich umgesetzt werden.

Das gesamte Rechnungswesen wurde nach Fertigstellung des Jahresabschlusses 2001 im März 2002 rückwirkend auf die Hauswährung Euro umgestellt.

Fahrplanwechsel auf MORA C erfolgreich absolviert

Zum Jahresbeginn haben wir den wohl bedeutendsten Fahrplanwechsel in der Geschichte der DB Cargo AG vollzogen. MORA C, das Sanierungsprogramm für den Einzelwagenverkehr, stand vor dem ersten Umsetzungsschritt und der somit größten Bewährungsprobe. Der bislang defizitäre Verkehr mit Einzelwagen wird bis 2004 durch MORA C wieder in die Gewinnzone gefahren. Durch erhebliche Qualitätssteigerungen und vor allem eine erhöhte Pünktlichkeit sind die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen, attraktiver für die Kunden zu werden. Entsprechend wurden die Cargobahnhöfe vor eine besondere Herausforderung gestellt: 3.000 von 11.000 Einzelfahrplänen wurden verändert. In der Vergangenheit waren es nur etwa 800 Einzelfahrpläne.

Optimierung der internationalen Verkehre gemeinsam mit SNCF

Als größte Bahnen in Europa beabsichtigen die SNCF und wir, die Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Transporte auf der Schiene weiter zu stärken. In einem Letter of Intent im Januar 2002 haben wir deshalb weitere Maßnahmen zur Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehrs vereinbart, nachdem bislang nur knapp 12 % des Handelsvolumens von rund 68 Millionen Tonnen zwischen Deutschland und Frankreich auf der Schiene transportiert werden. Ein erster Schritt wurde in der bereits im Juni 2000 beschlossenen und am 1. Oktober 2001 gegründeten Produktmanagement-Gesellschaft gemacht. Einen weiteren Schritt zur stärkeren produktionsseitigen Verzahnung stellt nun unsere Absichtserklärung zum gemeinsamen

Fahrzeugeinsatz dar. Die deutschen und französischen eingesetzten Mehrfrequenzloks der Baureihen BR 182 und 461000 bilden die Basis für eine durchgehende, grenzüberschreitende Produktion. Die Pilotphase startet im Juni 2002 zwischen dem lothringischen Metz und Mannheim. Neben den Mehrfrequenzloks sollen auch Mehrsystemloks der Baureihen BR 185 und 189 sowie der französischen 43700 auf dem Viereck Gremberg–Mannheim–Metz–Sibelin eingesetzt werden.

Strategie: Offensive Markt-Erschließung

Die Transport- und Logistikmärkte befinden sich in einem heftigen strukturellen Wandel. Triebkräfte sind höhere Anforderungen der Kunden, das Zusammenwachsen Europas und ein immer intensiverer Wettbewerb. Derzeit arbeiten wir mit Hochdruck daran, Teile unseres Kerngeschäfts zu sanieren und damit eine solide Grundlage für zukünftiges wirtschaftliches Wachstum zu schaffen. Im Rahmen unserer Leistungsoffensive bieten wir den Kunden klar definierte Produkte mit hoher Qualität. Durch unsere Wachstumsoffensive wollen wir entsprechend den prognostizierten mittel- und langfristigen Wachstumsraten im Güterverkehrsmarkt unsere Verkehrsleistung überproportional steigern und damit einen Beitrag zur Verlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene leisten. Hierfür müssen wir die Erfolgsfaktoren für Schienentransporte im verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb einbringen und unsere eigenen Fähigkeiten gezielt weiterentwickeln. Maßstab sind die Transportanforderungen unserer Kunden; diese machen nicht an nationalen Grenzen halt und erfordern eine klare Verzahnung von Transportleistungen mit ihren jeweiligen Basisgeschäften. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für uns ist deshalb die Weiterentwicklung unserer Angebote in Richtung einer verstärkten Logistikorientierung. Eine zweite wesentliche Stoßrichtung ist die Weiterentwicklung unserer Fähigkeit, internationale Transportlösungen aus einer Hand anzubieten und deren Leistungserstellung über die Prozesskette zu sichern. Neben einer Weiterentwicklung im Hause DB Cargo AG selbst gehen wir hierzu gezielt Kooperationen oder Beteiligungen ein.

Sanierung des Kerngeschäfts

Eine wesentliche Herausforderung für uns ist die Sanierung der Einzelwagenverkehre. Durch die Umsetzung unseres Programms Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C) werden wir das Ergebnis im Verkehr mit Einzelwagen bis 2004 um voraussichtlich rund 256 Mio. € verbessern. Ein wesentlicher Schritt ist die Aufgabe der Bedienung unwirtschaftlicher Güterverkehrsstellen. Basierend auf einer detaillierten Analyse werden wir zum Jahresbeginn 2002 insgesamt 1.463 von 2.100

Güterverkehrsstellen weiterhin bedienen; wesentlich mehr als ursprünglich geplant. Über alternative Bedienkonzepte und eine enge Abstimmung mit den Kunden konnten wir einen Teil der Verkehre auf der Schiene halten (zum Beispiel durch Kooperationen mit 21 Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Verlagerung auf andere Güterverkehrsstellen beziehungsweise auf den Kombinierten Verkehr).

Der Kombinierte Verkehr, unser zweites Geschäftsfeld neben dem Wagenladungsverkehr, ist erkennbarer Wachstumsmarkt für die Schiene. Ungeachtet der Wachstumsperspektiven ist der Kombinierte Verkehr heute defizitär; für uns stellt sich deshalb die Notwendigkeit, über die Entwicklung standardisierter Prozessbausteine kostengünstiger zu produzieren. Durch Beteiligungen und Kooperationen wollen wir das Angebot an internationalen, qualitativ hochwertigen Transporten im Kombinierten Verkehr steigern. Um die vertrieblichen Aktivitäten in Zusammenarbeit mit Verladern und Cargo zu bündeln und zu optimieren, bieten Beteiligungen an Operateuren und Speditionen innovative europäische Möglichkeiten. In diesem Zusammenhang steht die 50-prozentige Beteiligung an der Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Unser nationales Transportnetz konnten wir im vergangenen Jahr weiter optimieren.

Konsequente Kundenorientierung

Unsere Kunden verlangen nicht nur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Transporten, sondern immer häufiger auch die Ausrichtung der Transportdauer auf ihre individuellen Produktionsprozesse. Zudem erwarten sie ein hohes Maß an Flexibilität sowie verkehrsträgerübergreifendes Transportmanagement. Diese Herausforderung haben wir angenommen. Wir werden attraktive Produkte und Dienstleistungen anbieten, die einerseits perfekt auf die Bedürfnisse unserer Kunden abgestimmt, andererseits standardisiert zu produzieren sind.

Ein flexibles, markt- und ressourcenorientiertes Produktportfolio bildet künftig die Basis für unsere branchen- und kundenspezifischen Spitzenprodukte. Diese werden von unserem im vergangenen Jahr neu eingerichteten Produkt- und Key-Account-Management entwickelt.

Zur weiteren Verbesserung unserer Leistungsfähigkeit unterziehen wir unseren Fuhrpark bis zum Jahr 2006 einer in diesem Umfang noch nie da gewesenen Verjüngungskur. Rund 1,3 Mrd. € investieren wir in neue Loks, rund 848 Mio. € in Güterwagen und Behälter, die exakt auf die Verladebedürfnisse unserer Kunden ausgerichtet sind. Darüber hinaus rüsten wir rund 13.000 Güterwagen mit modernen GPS-(Satelliten-Navigations-) Systemen aus. Neben der Sendungsverfolgung (Tracking&Tracing) bieten wir für sensible Güter unter anderem auch Diebstahlüberwachung und Temperatur-/Drucküberwachung an. Das „Tracking&Tracing“ der Güterwagen erfolgt durch unser KundenServiceZentrum in Duisburg. Ob Güterwagenservice, zentrale Auftragsbearbeitung, Kundeninformation im Störfall, Reklamationsmanagement oder Auskünfte aller Art – von diesem hochmodernen Zentrum aus wird der Kunde rund um die Uhr kompetent betreut.

Logistikorientierung weiter verstärkt

Wir wollen in Zukunft unseren Kunden verstärkt logistische Komplettlösungen bestehend aus Transport, Umschlag, Lagerung, Kommissionierung und Distribution anbieten. Aus diesem Grund bauen wir unsere Logistikkompetenz aus. Da große Speditionsunternehmen in Sachen Logistik heute noch einen klaren Wettbewerbsvorsprung haben, werden wir – neben dem Aufbau eigener logistischer Kompetenz – zusätzliches Know-how auch über Kooperationen und Beteiligungen mit starken Partnern gewinnen.

So haben wir zum 1. Juli 2001 die Railog GmbH gegründet – ein Joint Venture zwischen der DB Cargo AG und der Spedition Schenker AG. Railog bietet den Kunden Komplettlösungen für Schlüsselbranchen. Das international ausgerichtete Unternehmen kann für jeden Bedarf den optimalen Verkehrsträger einsetzen. Derzeit transportiert Railog im Auftrag der Kunden rund 160.000 Güterwagen mit circa 4 Mio. Tonnen pro Jahr.

Ein weiteres Beispiel für unsere zunehmende Logistikorientierung ist das erweiterte Lager-Netzwerk von DB Cargo. Im Herbst 2001 eröffneten wir das moderne Coil-Lager in Hagen.

Auf dem Weg zum grenzenlosen Güterverkehr

Schon heute erzielen wir mehr als 50 % unserer Verkehrsleistungen mit grenzüberschreitenden Verkehren. Die Kooperation im Rahmen des Railion-Verbunds mit unseren niederländischen und dänischen Schwesterunternehmen Railion Benelux N.V. und Railion Denmark A/S erweist sich als überaus erfolgreich. Die Railion-Gruppe ist der mit Abstand größte Schienentransporteur in Europa. Gemeinsam mit unseren Schwestergesellschaften sehen wir es aktuell als eine wesentliche Aufgabe an, europäische Transportkonzepte aus einer Hand zu gestalten. Ein wichtiger Ansatz ist die grenzüberschreitende Leistungserstellung durch die abgestimmte Beschaffung und Disponierung von international einsetzbaren Lokomotiven.

Während wir durch die neue Schwestergesellschaft Railion Denmark eine verbesserte Position bei Nord-Süd-Verkehren erreichten, haben wir für den Ausbau der Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich eine gemeinsame Produktmanagementgesellschaft mit der Güterverkehrssparte der französischen Staatsbahn SNCF gegründet. Auch hier gilt es, gemeinsam die grenzübergreifende Leistungserstellung weiter zu verbessern. Mit der Güterverkehrssparte der schwedischen Bahn, der Green Cargo, ist ein gemeinsames Produktionskonzept aufgebaut worden.

Während der Railion-Verbund für weitere Partner offen ist, arbeiten wir auch bilateral gut mit den Bahnen in den Nachbarländern zusammen, um gemeinsam unseren Kunden attraktive Schienengüterverkehrsangebote im Bereich der internationalen Verkehre machen zu können.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2002

Konjunkturelle Aussichten: Nur allmähliche Erholung im laufenden Jahr

Die Prognosen für die Entwicklung des konjunkturellen Umfelds gehen davon aus, dass sich das Wachstum nach einer kurzen Phase der Stagnation spätestens ab dem Jahr 2003 wieder belebt. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch im Transportmarkt widerspiegeln. Deshalb hängt unsere Entwicklung auch vom Zeitpunkt und Ausmaß der konjunkturellen Erholung ab. Nach neuesten Prognosen wird insbesondere der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts in 2002 mit 0,5 % nur schwach gesehen. Von dieser Einschätzung ist hauptsächlich das erste Halbjahr betroffen, während für das zweite Halbjahr 2002 und das Jahr 2003 eine konjunkturelle Stimmungsbesserung im Rahmen einer allmählichen weltweiten Erholung gesehen wird, die neuen Schwung für den Welthandel und damit insbesondere für die deutsche Exportwirtschaft bringen soll.

Verkehrsmärkte: Schwieriges Umfeld für den Schienengüterverkehr

Die Entwicklung auf den Güterverkehrsmärkten wird im Wesentlichen getragen von den Faktoren „Bruttoinlandsprodukt“, „Produktion verarbeitendes Gewerbe“ und „Anlageinvestitionen“ sowie im Schienenverkehr insbesondere von der „Rohstahlproduktion“. Für das laufende Jahr wird eine leichte Steigerung der Verkehrsleistung im Gesamtmarkt prognostiziert, wobei insbesondere der grenzüberschreitende Verkehr weiterhin an Bedeutung gewinnen wird. Die bahnaffinen Segmente, wie der Montan- und der Mineralölbereich, werden angesichts des hohen Ausgangsniveaus eher stagnieren. Wachstumfelder bilden die Investitionsgüter- und die Konsumgüterbereiche im Kombinierten Verkehr.

Für die DB Cargo AG gehen wir in diesem Zeitraum von einem leichten Rückgang der Verkehrsleistung aus, der sich überwiegend aus einer Bereinigung der Produktionsstrukturen im Einzelwagenverkehr ableitet. Die positiven Effekte aus dem gemeinsamen Auftreten von DB Cargo mit Railion Benelux und Railion Denmark werden voraussichtlich durch die konjunkturellen Effekte überdeckt. Die Verkehrsleistungen dürften sich als Folge der Bereinigung tendenziell leicht rückläufig entwickeln. Der weiterhin harte Preiswettbewerb und der nach dem sehr günstigen Jahr 2000 sich umkehrende Güterstruktureffekt in den Jahren 2001 bis 2003 lassen für den Umsatz einen Rückgang erwarten.

Erwartungen für die DB Cargo AG: Weitere Produktivitätssteigerung in 2002

Im laufenden Jahr 2002 werden die Maßnahmen zur Produktivitätsverbesserung, zur Prozessoptimierung und Verbesserung der Ressourceneinsätze bereits erste Erfolge zeigen. Zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs im Rahmen von MORA C haben wir den ersten großen Schritt im Januar des laufenden Jahres mit der Reduzierung der Güterverkehrsstellen vollzogen. Die Optimierungsmaßnahmen für den Kombinierten Verkehr sind eingeleitet und fokussieren sich auf das Aussteuern unrentabler Relationen zugunsten der Teilnahme an den Wachstumspotenzialen im internationalen Verkehr. Auch über die Intensivierung des Key-Account-Managements sollen die Leistungspotenziale spezifiziert und erschlossen werden. Daneben ist eine umfangreiche Redimensionierung des Overhead-Bereichs angelaufen, die neben Funktionen im Verwaltungs- und Vertriebsbereich der Zentrale auch die regionalen Einheiten überprüft.

Die Rationalisierungsanstrengungen werden auch im laufenden Jahr durch ein anspruchsvolles Investitionsprogramm unterstützt. So sehen wir für die DB Cargo AG in den beiden nächsten Jahren Investitionen in Sach- und Finanzanlagen von knapp 1 Mrd. € vor. Weitere Produktivitätspotenziale wollen wir im Zusammenwirken mit der DB Netz AG über die Modernisierung von ausgesuchten Rangieranlagen realisieren. Insgesamt gehen wir davon aus, dass die eingeleiteten Maßnahmen zu einer weiteren deutlichen Verbesserung der Mitarbeiterproduktivität führen werden und wir unser betriebliches Ergebnis nach Zinsen steigern können.

Erwartungen 2002 in Mio. €	2001	2002 Erwartung
Umsatzerlöse	3.421	↘
Brutto-Investitionen	313	↑
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	23	↗

Zukunftsbezogene Aussagen

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



DB Cargo
363 220-5

285 000-1

Jahresabschluss DB Cargo AG**Inhalt**

27	Bilanz
28	Gewinn- und Verlustrechnung
29	Kapitalflussrechnung
30	Anhang
30	Entwicklung des Anlagevermögens
32	Allgemeine Erläuterungen
34	Erläuterungen zur Bilanz
40	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
44	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
45	Sonstige Angaben
47	Bestätigungsvermerk



Bilanz

zum 31. Dezember 2001

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	7	11
Sachanlagen	(2)	1.571	1.463
Finanzanlagen	(2)	40	50
		1.618	1.524
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	21	99
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	216	465
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1	1
		238	565
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0	0
		1.856	2.089

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	179	179
		435	435
B. Rückstellungen	(7)	1.025	1.026
C. Verbindlichkeiten	(8)	392	627
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	4	1
		1.856	2.089

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Umsatzerlöse	(12)	3.421	3.509
Bestandsveränderungen		- 2	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		8	300
Gesamtleistung		3.427	3.809
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	177	364
Materialaufwand	(14)	- 1.634	- 1.781
Personalaufwand	(15)	- 1.015	- 1.564
Abschreibungen		- 136	- 178
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 793	- 827
		26	- 177
Beteiligungsergebnis	(17)	- 13	1
Zinsergebnis	(18)	- 3	- 18
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		10	- 194
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (Vorjahr Erträge aus Verlustübernahme)	(19)	- 10	194
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		10	- 194
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		136	178
Veränderung der Pensionsrückstellungen		- 8	2
Cashflow vor Steuern		138	- 14
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		14	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		7	202
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 1	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		132	- 56
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		27	64
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		318	198
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		73	5
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 314	- 392
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 4	- 6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 244	- 393
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		194	15
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 270	0
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		0	- 73
Einzahlungen aus Sale-and-lease-back		0	255
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		2	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		0	- 2
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 74	195
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(20)	1	1
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	1	1

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Cargo AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten						
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung an Deutsche Bahn AG	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	17	0	0	0	0	0
2. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0
	17	0	0	0	0	0
Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	93	– 24	9	3	– 1	
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	0	
	98	– 24	9	3	– 1	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	– 4	1	0	0	
3. Fahrzeuge für den Güterverkehr	1.754	– 1	198	170	– 19	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	100	– 68	3	2	– 2	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	– 13	5	1	– 4	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	213	– 3	98	– 176	– 1	
	2.224	– 113	314	0	– 27	
Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	31	0	2	– 1	0	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6	0	0	0	0	
3. Beteiligungen	28	0	2	1	– 1	
	65	0	4	0	– 1	
Anlagevermögen gesamt	2.306	– 113	318	0	– 28	

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2001	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung an Deutsche Bahn AG	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2000	
17	- 6	0	- 4	0	0	- 10	7	11	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17	- 6	0	- 4	0	0	- 10	7	11	
80	- 23	6	- 3	0	1	- 19	61	70	
5	- 1	0	0	0	0	- 1	4	4	
85	- 24	6	- 3	0	1	- 20	65	74	
18	- 5	1	- 1	0	0	- 5	13	16	
2.102	- 668	1	- 120	0	16	- 771	1.331	1.086	
35	- 46	29	- 3	0	1	- 19	16	54	
27	- 18	8	- 5	0	3	- 12	15	20	
131	0	0	0	0	0	0	131	213	
2.398	- 761	45	- 132	0	21	- 827	1.571	1.463	
32	- 5	0	0	0	0	- 5	27	26	
6	- 6	0	0	0	0	- 6	0	0	
30	- 4	0	- 14	0	1	- 17	13	24	
68	- 15	0	- 14	0	1	- 28	40	50	
2.483	- 782	45	- 150	0	22	- 865	1.618	1.524	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2001

Der **Jahresabschluss der DB Cargo AG** ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) 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 zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Das **Sachanlagevermögen** ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die **Herstellungskosten** umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Lokomotiven, Güterwagen	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 10

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.045 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

Die **Vorräte** sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. 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 Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % ermittelt.

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Geld- bzw. Briefkurs des Entstehungstages umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

Erläuterungen zur Bilanz

Die DB Cargo AG hat im Berichtsjahr Instandhaltungswerke für Fahrzeuge an die Deutsche Bahn AG veräußert. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich hieraus in den Bilanzpositionen Sachanlagen (außer Fahrzeugen), Vorräte und Rückstellungen für Pensionen sowie in den Ergebnispositionen Gesamtleistung, sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand, Personalaufwand und Abschreibungen.

Der Jahresabschluss 2001 der DB Cargo AG ist deshalb in verschiedenen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Weitere Erläuterungen zu diesen Übertragungen finden sich im Lagebericht.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 30–31 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Güterwagen und Lokomotiven – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21	97
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	1
Geleistete Anzahlungen	0	1
Insgesamt	21	99

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2001	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	189	1	91
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15	0	222
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	0	144
Sonstige Vermögensgegenstände	5	0	8
Insgesamt	216	1	465

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 22 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €).

Forderungen aus dem bei der Deutschen Verkehrsbank, Frankfurt, abgewickelten Frachtausgleichsverfahren in Höhe von 143 Mio. € waren im Vorjahr in den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2001 erfolgt der Ausweis von 112 Mio. € unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

5 Gezeichnetes Kapital

Die DB Cargo AG hat das gezeichnete Kapital im abgelaufenen Geschäftsjahr von DM auf € umgestellt. Das Grundkapital wurde in diesem Zusammenhang zur Glättung des €-Wertes um einen Betrag von rund 0,4 Mio. € durch Umwandlung eines Teils der Kapitalrücklage und ohne die Ausgabe neuer Aktien erhöht. Das gezeichnete Kapital beträgt danach 256 Mio. €. Gleichzeitig wurde die Einteilung des Grundkapitals von 50.000.000 auf den Inhaber lautenden Aktien auf 51.200.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien umgestellt. Die Anteile werden vollständig von der Railion GmbH, Mainz, gehalten.

6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 179 Mio. € setzt sich zusammen aus dem Betrag, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der Deutschen Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital übersteigt, abzüglich des im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf € entnommenen Betrags.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2001	2000
Rückstellungen für Pensionen	62	70
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	958	952
Insgesamt	1.025	1.026

Die **sonstigen Rückstellungen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2001	2000
Verpflichtungen im Personalbereich	141	192
Restrukturierungsmaßnahmen	342	431
Ausstehende Eingangsrechnungen	175	123
Unterlassene Instandhaltung	191	117
Übrige Risiken	109	89
Insgesamt	958	952

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für **Restrukturierungsmaßnahmen** berücksichtigt.

Die **übrigen Risiken** fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2001	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20	20	0	0	18
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	113	108	5	0	139
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	232	126	0	106	434
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	0	0	10
Sonstige Verbindlichkeiten	23	23	0	0	26
davon aus Steuern	(6)	(6)	(0)	(0)	(9)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(12)	(12)	(0)	(0)	(15)
Insgesamt	392	281	5	106	627

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind jederzeit rückzahlbare langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 377 Mio. € (Vorjahr 377 Mio. €) enthalten. Diese und Verbindlichkeiten aus den laufenden Lieferungs- und Leistungsbeziehungen gegenüber der DB AG in Höhe von 100 Mio. € sind mit den Forderungen der DB Cargo AG aus kurzfristigen Geldanlagen bei der DB AG in Höhe von 371 Mio. € verrechnet.

9 Rechnungsabgrenzungsposten

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen für künftige Instandhaltungsleistungen.

10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2001	2000
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	0	1
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	314	291
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	1.184	1.396
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(553)	(553)
Insgesamt	1.498	1.688

Die Haftungsverhältnisse aus der **Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten** betreffen Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Kredite der EUROFIMA an die Deutsche Bahn AG wurden durch Sicherungsübertragung von Fahrzeugen der DB Cargo AG gesichert.

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der DB Cargo AG aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten umfasst die bis zum 31. Dezember 2001 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen sind oder bei der Deutsche Bahn AG verblieben sind.

11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2001	2000
Bestellobligo für Investitionen	1.198	1.317
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	636	755
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(413)	(467)
Insgesamt	1.834	2.072

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Leasing hat für die Fremdfinanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2001 Leasingraten in Höhe von 46 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €) gezahlt.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus **Miet-, Leasing- und anderen Dritt-schuldverhältnissen** werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2001	2000
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	85	90
fällig 1 bis 5 Jahre	230	280
fällig über 5 Jahre	321	385
Insgesamt	636	755

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Zur Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres mit der des Vorjahres siehe die Erläuterungen vor Punkt (2).

12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2001	2000
Konventioneller Ladungsverkehr nach Marktbereichen		
Montan	977	1.021
Baustoffe	266	237
Chemie und Öl	530	558
Industriegüter	401	393
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	319	355
Übrige	93	51
	2.586	2.615
Kombinierter Ladungsverkehr	552	542
Sonstige	283	352
Insgesamt	3.421	3.509

13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2001	2000
Leistungen für Dritte	99	166
Material-/Energieverkäufe	40	93
Mieten und Pachten	6	5
Entschädigungen/Versicherungsleistungen für Schadensfälle	9	18
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4	2
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14	69
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	2
Übrige betriebliche Erträge	4	9
Insgesamt	177	364

14 Materialaufwand

in Mio. €	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	331	434
Aufwendungen für bezogene Leistungen	847	767
Aufwendungen für Instandhaltungen	457	595
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.635	1.796
Zuwendungen des Bundes	- 1	- 15
Insgesamt	1.634	1.781

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

Unter den **Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren** ist ein Buchgewinn aus dem Verkauf von Vorräten der C-Werke an die Deutsche Bahn AG (rund 26 Mio. €) verrechnet, mit dem die in Vorjahren vorgenommenen Wertabschläge für Überreichweiten, lange Lagerdauer etc. korrigiert werden.

Die **Zuwendungen des Bundes** werden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trägt der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbauzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nehmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

15 Personalaufwand

in Mio. €	2001	2000
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	560	1.108
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	319	341
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	12	21
	891	1.470
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	129	168
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	73	82
	202	250
davon für Altersversorgung	(96)	(116)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	1.093	1.720
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 78	- 156
Insgesamt	1.015	1.564

In den Löhnen und Gehältern des Vorjahres ist eine Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen von 313 Mio. € enthalten. Die im Jahr 2001 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen (64 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** werden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit werden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstehen. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzieren sich die Zuwendungen jährlich und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2001	2000
Mieten und Pachten	382	394
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	299	309
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4	4
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	4	6
Übrige betriebliche Aufwendungen	105	114
davon aus Steuern	(4)	(9)
Insgesamt	794	827

17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	8	11
davon aus verbundenen Unternehmen	(8)	(10)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	2	3
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 10	- 14
Abschreibungen auf Beteiligungen	- 14	0
Insgesamt	- 13	1

18 Zinsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	20	5
davon aus verbundenen Unternehmen	(19)	(4)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 23	- 23
davon aus verbundenen Unternehmen	(- 22)	(- 22)
Insgesamt	- 3	- 18

19 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne

(Vorjahr Erträge aus Verlustübernahme)

Das Ergebnis nach Steuern vom Einkommen und vom Ertrag wurde aufgrund eines mit der Railion GmbH, Mainz, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) 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.

Zur Vergleichbarkeit der Kapitalflussrechnung des Berichtsjahres mit der des Vorjahres siehe die Erläuterungen vor Punkt (2).

20 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Daneben bestehen bei der Konzernobergesellschaft Deutsche Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 372 Mio. € (Vorjahr: 128 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

21 Mitteilung nach § 20 AktG

Die Railion GmbH hat der DB Cargo AG am 2. Februar 2000 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

22 Konzernverhältnisse

Die DB Cargo AG ist Enkelgesellschaft der Deutsche Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Mainz unter der Nummer HRB 7498 hinterlegt.

23 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Amtsgericht Mainz unter der Nummer HRB 7498 hinterlegt.

24 Beschäftigte

	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende
Arbeitnehmer	19.040	18.348	25.101	24.267
Zugewiesene Beamte	11.141	10.754	12.444	11.729
Zwischensumme	30.181	29.102	37.545	35.996
Auszubildende	961	1.005	1.532	1.609
Insgesamt	31.142	30.107	39.077	37.605

Zum 1. Januar 2001 wurden 4.844 Mitarbeiter der Instandhaltungswerke für Fahrzeuge an die Deutsche Bahn AG übergeleitet.

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

25 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2001	2000
Gesamtbezüge des Vorstands	1.640	1.145
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	0
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	49	180
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 50 – 52 zu entnehmen.

26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Mainz, den 19. März 2002

DB Cargo AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der in DM aufgestellte und von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Jahresabschluss wurde mit dem folgenden Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 19. März 2002

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Marx)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2001 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2001 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2001
ATG Autotransportlogistic GmbH, Eschborn/Taunus	75,0	3,1	268,7	1,0	2,0	45
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,0	1,5	32,1	25,4	- ¹⁾	36
DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz	90,0	2,6	417,9	93,8	0,0	164
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH, Hanau	100,0	8,7	39,9	77,0	3,6	71
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach a. M.	50,0	9,8	208,1	2,4	1,0	313
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,5	207,0	0,3	- ¹⁾	182

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

Aufsichtsrat der DB Cargo AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
DB Cargo AG,

Vorsitzender des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- S-Bahn München GmbH
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Lufthansa Technik AG
- SAP AG
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- Railog GmbH (Gesellschafteraus-
schuss)

Norbert Hansen

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der
DB Cargo AG,

Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- Arcor Verwaltungs-AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.

Rob den Besten

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender der
N.V. Nederlandse Spoorwegen,
Utrecht/Niederlande

- a) Golden Tulip NV (Vorsitz)
- Stena Line BV
- Strukton Group NS
- b) AC Restaurants, Hotels BV
(Gutachterrat)

Dr. Malte Ehrig

Ministerialdirigent Unterabteilungsleiter
VIII A Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- a) Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft
mbH, Köln
- Berlin Brandenburg Flughafen
Holding GmbH, Berlin
- Projektplanungsgesellschaft mbH für
die Entwicklung des Flughafenstand-
ortes Berlin, Berlin
- Flughafen Projektgesellschaft mbH,
Berlin

Dr. Horst Föhr

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main

– bis 31. Dezember 2001 –

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Anlagen und Haus Service GmbH
(Vorsitz)
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft
mbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Sparda-Bank Berlin e. G. (Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Wettenberg

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- b) DB Services GmbH (Beirat)

Thomas Kohl

Ministerialdirektor Abteilungsleiter EW,
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen,
Berlin

- a) DB Netz AG
- DB Regio AG
- b) DEVK Köln (Beirat)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung a. G. (Beirat)
- Verband Deutscher Verkehrsunter-
nehmen (VDV)

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Informatik-Dienste GmbH (Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobilien-
gesellschaft mbH
- TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH (Vorsitz)
- Deutsche VerkehrsBank AG
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)
- EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisenbahn-
material (Verwaltungsrat)

Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein

- a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH (Vorsitz)
TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH
Arcor Verwaltungs-AG
- b) Gemeinschaftskernkraftwerk
Neckar GmbH (Verwaltungsrat)
Magnetschnellbahn-
Fahrweggesellschaft mbH (Vorsitz)

Dr. Thilo Sarrazin

Mitglied des Vorstands der
DB Netz AG,
Frankfurt am Main
– bis 14. Dezember 2001 –

- a) DB Projekt Verkehrsbau GmbH
(Vorsitz)
DBBauProjekt GmbH
DBProjekt GmbH Stuttgart 21
(Vorsitz)

Dr. Friedmann Tetsch

Leiter des Referats
„Regionale Wirtschaftspolitik“, im
Bundesministerium für Wirtschaft
und Technologie,
Berlin

Erika Albers*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Cargo AG,
Mainz

Rolf Bussemer*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Mainz
– bis 31. Mai 2001 –

Matthias Freitag*

Bereichsvorstand Güterverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

- a) DB Netz AG
BSG Bahn Schutz&Service GmbH
Mitteldeutsche Bahnreinigung
GmbH

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Mainz

- a) Deutsche Bahn AG

Klaus Dieter Hommel*

Stellv. Vorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

- b) Signal/Iduna (Beirat)

Günther Kinscher*

Betriebsratsvorsitzender NL Frankfurt
am Main der DB Cargo AG,
Bebra

Dr. Hans Walter Möller

Leiter Marktbereich Montan der
DB Cargo AG,
Iserlohn

- a) Sparda Bank Münster (Westf) eG

Volker Pretorius*

Vorsitzender des Betriebsrats der
DB Cargo AG,
Mainz

Bülent Yildiz*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
NL Mannheim der DB Cargo AG,
Mannheim

Knut Utermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Cargo AG,
Mainz

- ab 1. Juni 2001 –

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

- a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren
in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen
auf den 31. Dezember 2001 bzw. auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens

Vorstand der DB Cargo AG

Dr. Bernd Malmström

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Mainz

- a) Scandlines AG (Vorsitz)
Scandlines Deutschland GmbH
(Vorsitz)
BLG Bremer
Lagerhausgesellschaft AG
- b) DB Services GmbH (Beirat)
Scandlines Danmark A/S
(Verwaltungsrat) (Vorsitz)
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße (DUSS) mbH (Vorsitz)
Hansarail GmbH
POLZUG GmbH

Robert Etmans

Ressort Personal,
Eppstein/Taunus
– ab 1. Januar 2001 –

- b) DB Vermittlung GmbH
Deutsche Gesellschaft
für Personalführung e.V.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Birgit Gantz-Rathmann

Ressort Personal,
Mainz-Finthen
– bis 30. September 2001 –

- b) Iduna Versicherungswerk
Nord LB

Dr.-Ing. E.h. Karl-Heinz Jesberg

Ressort Produktion,
Essen

- b) Nuclear Cargo + Service GmbH
(Vorsitz)
Bochumer Verein Verkehrstechnik
GmbH (Vorsitz)
Schreck-Mieves GmbH
(Beiratsvorsitz)

Dr. Dieter Lindenblatt

Ressort Marketing und Vertrieb,
Ratingen

- bis 31. März 2001 –
- b) Bundesvereinigung für Logistik e.V.
Gesellschaft zur Förderung der
Verkehrswissenschaft des Instituts
für Verkehrswissenschaft an der
Universität zu Köln
Arbeitskreis Ahrenskiel
Autotransport Logistik GmbH

Wilhelm Wegscheider

Ressort Finanzen und Controlling
und Wagenladungsverkehr,
Rödermark

- b) DB Energie GmbH
DB Verkehrsbau Logistik GmbH
(Vorsitz)
Railion Denmark A/S (Vorsitz)
Railog GmbH
(Gesellschafterausschuss)
TLC GmbH (Beirat)
Transfracht Internationale
Gesellschaft für kombinierten
Verkehr mbH (Vorsitz)

Dr. André Zeug

Ressort Unternehmensentwicklung
und Kombierter Verkehr,
Frankfurt am Main
– ab 1. April 2001 –

- b) Railion Denmark A/S
Transfracht Internationale
Gesellschaft für kombinierten
Verkehr mbH
DeCeTe GmbH
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße (DUSS) mbH
EuroShuttle A/S
Hansa Rail GmbH
Intercontainer-Interfrigo s.c.
Metrans a.s.
Polzug GmbH

- a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren
in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen
auf den 31. Dezember 2001 bzw. auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2001



Sitzungen des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr 2001 zu drei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Cargo AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratsitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 12. März 2001 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2001 befasst und die Budgetplanung 2001, die Fünfjahresplanung 2001–2005 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Cargo AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 29. November 2001 nahm der Aufsichtsrat die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2002, die Mittelfristplanung 2002–2006 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Cargo AG zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2001 intensiv mit der Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Unternehmensbereichs Güterverkehr und der DB Cargo AG. Er befasste sich insbesondere mit der Gründung des Logistikdienstleistungsunternehmens Railog GmbH gemeinsam mit der Firma Stinnes AG bzw. deren Tochter Schenker AG und der Gründung einer Produktmanagementgesellschaft der DB Cargo AG mit SNCF Fret sowie einem möglichen Joint Venture mit den ÖBB zum Aufbau eines Lokpools. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat kontinuierlich über den Umsetzungsstand des Projekts MORA C informieren.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2001 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 15. Mai 2002 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2001 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Railion GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2001 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands

Für das zum Jahresende 2000 ausgeschiedene Aufsichtsratsmitglied Jens Schwarz wurde Herr Bülent Yildiz gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB Cargo AG bestellt. Herr Rolf Bussemer schied im Mai 2001 aus dem Aufsichtsrat, dem Präsidium und aus dem Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz der DB Cargo AG aus. Für ihn wurde Herr Knut Utermann gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB Cargo AG bestellt und Herr Jörg Hensel in das Präsidium und den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gewählt. Herr Dr. Horst Föhr schied mit Ablauf des Jahres 2001 aus dem Aufsichtsrat der DB Cargo AG aus. Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Arbeit.

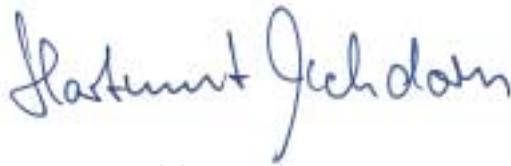
Herr Dr. André Zeug wurde mit Wirkung zum 1. April 2001 zum Mitglied des Vorstands bestellt und übernahm das neu geschaffene Ressort „Unternehmensentwicklung“.

Frau Birgit Gantz-Rathmann schied zum 30. September 2001 aus dem Vorstand der DB Cargo AG aus. Als Nachfolger von Frau Gantz-Rathmann wurde Herr Robert Etmans zum 1. Januar 2002 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort „Personal“ bestellt.

Herr Karl Michael Mohnsen wurde mit Wirkung zum 1. April 2002 zum Mitglied des Vorstands bestellt und übernahm das Ressort „Wagenladungsverkehr“, das bis dahin vom Vorstand für das Ressort „Finanzen, Controlling“ in Personalunion wahrgenommen wurde.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreterinnen und -vertretern der DB Cargo AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2001 geleisteten Einsatz.

Frankfurt, im Mai 2002
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive, flowing style.

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



GORE-TEX
Innenschicht

G. SCHIFFEN

DB

DB

GORE-TEX

Auszug aus der Wagen- und Fahrzeugflotte der DB Cargo AG

BR 140 (Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG, BBC, Siemens, Krupp, Henschel, Krauss-Maffei
Indienststellung	1957 – 1973
Leistung	3.620 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Anfahrzugkraft	280 kN
Anzahl 31.12.01	697

Von dieser Baureihe (BR) aus der Familie der Einheitslokomotiven der ehemaligen Bundesbahn wurde die größte Stückzahl beschafft. Sie bewährte sich im Personen- wie Güterverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen. Noch heute ist die BR 140 ein wesentlicher Faktor für die Traktion des Güterverkehrs.

BR 145 (Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1997 – 2000
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31.12.01	80

Die BR 145 gehört zur neuen Generation der Drehstromlokomotiven im Bestand des Güterverkehrs. Sie ist flexibel einsetzbar und hat ihre Leistungsfähigkeit auch im Personennahverkehr unter Beweis gestellt. Dank ihrer Leistung kann sie nicht nur die BR 140 ersetzen, sondern teilweise in die Leistungsbereiche der schweren sechsachsigen E-Loks vordringen.

BR 152 (Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	1996 – 2001
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31.12.01	170

Als Ersatz für die schweren E-Loks der BR 150 und für Einsatzgebiete der BR 151/155 wurde die Beschaffung der Drehstromlok der BR 152 eingeleitet. Die Maschinen sind vielfach in Langläufen anzutreffen. Diese BR spielt ihre Fähigkeiten im schweren Güterverkehr aus.

BR 182 (Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31.12.01	18

Die neue BR 182 wird in einer Zahl von zunächst 25 Maschinen beschafft. Es handelt sich um Zweifrequenz-Loks, die nicht nur unter 15 kV/16 2/3 Hz verkehren können, sondern im benachbarten Ausland auch bei 25 kV/50 Hz einsetzbar sind. Ihre Leistung und Höchstgeschwindigkeit erlaubt Einsätze im hochwertigen Verkehr, z. B. auch vor Parcel Intercity-Zügen.

BR 185 (Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2008
Leistung	5.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31.12.01	47

In Weiterentwicklung der BR 145 und unter Einlösung einer Option bei der Industrie bestellte DB Cargo 400 Fahrzeuge der BR 185. Die Gestaltung und Auslegung der Maschine gestattet bei Ausrüstung mit den landestypischen Zugsicherungs- und Zugfunksystemen den Einsatz im In- und Ausland, d. h. bei 15 kV/16 2/3 Hz und 25 kV/50 Hz.

BR 241 (Diesellokomotive)



Hersteller	Worowschilowgrad
Indienststellung	1999 – 2001
Leistung	2.550 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Anfahrzugkraft	450 kN
Anzahl 31.12.01	10

Umgebaut aus der schon bei der ehemaligen Reichsbahn bewährten heutigen BR 232 ist die BR 241 die stärkste Diesellok im Bestand von DB Cargo. Sie ist für den Einsatz im schweren Güterzugdienst bestimmt. Die große Leistung ermöglicht den Verzicht auf Doppeltraktion in bestimmten Einsatzgebieten. Die zweite Serie von 5 Fahrzeugen (241.8) wurde speziell für die Anforderungen des Belgienverkehrs hergerichtet.

Hbbillns

Volumen	105 m ³
Ladebreite	2,90 m
Höhe	2,40 m
Fläche	41,3 m ²
Anzahl 31. 12. 01	1.850

Der großräumige Hbbillns ist mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Der Zugang zur gesamten Ladefläche ist beidseitig möglich. Dies ermöglicht eine Be- und Entladung von einer Rampe wie auch von ebener Erde aus. Ein Teil dieser Wagen ist mit verriegelbaren Trennwänden ausgestattet, die eine schonende Beförderung hoch empfindlicher Güter verschiedener Art gewährleisten.

Hbbins-tt 309

Volumen	115 m ³
Ladebreite	2,58 m
Höhe	3,05 m
Fläche	37,7 m ²
Anzahl 31. 12. 01	626

Der Wagen Hbbins-tt 309 ist für die Beförderung von Autoteilen in Transportbehältern konzipiert. Zur Ladegutsicherung besitzt der Wagen an einem Wagenende eine verriegelbare Trennwand, die bis zu 2 m von der Stirnwand verschoben und verriegelt werden kann.

Hirrs-tt 325

Volumen	2 x 100,5 m ³
Ladebreite	2,58 m
Höhe	3,05 m
Fläche	2 x 33,0 m ²
Anzahl 31. 12. 01	150

Die Wageneinheit Hirrs-tt 325, bestehend aus zwei festgekuppelten Hbis-tt 293, ist für den Transport von nässeempfindlichen Gütern, insbesondere von Autoteilen in Ladegestellen, vorgesehen. Der Wagen besitzt ein auf Rollen geführtes Schiebewandensystem. Zur Ladegutsicherung besitzt jedes Element der Wageneinheit eine verriegelbare Trennwand. An den Längsseiten des Fußbodens sind Anschlagleisten zur Zentrierung der Ladung vorhanden.

Rbns 646

Ladebreite	2,52 m
Ladelänge	25,00 m
Rungenhöhe über Ladeebene	1,98 m
Fläche	63,0 m ²
Anzahl 31. 12. 01	200

Der Wagen Rbns 646 ist zur Beförderung von besonders langen Montanerzeugnissen, wie z. B. Rohren oder Profilen, vorgesehen. Zur Aufnahme und Abstützung der Ladung sind auf dem Wagenboden Ladeschwellen und an den Wagenlängsseiten Rungen mit integrierter Niederbindeeinrichtung angebracht.

Slps-u 725

Ladebreite	2,85 m bis 5,50 m
Ladelänge	19,00 m
Ladehöhe	2,21 m
Anzahl 31. 12. 01	1

Der Flachwagen Slps-u 725 wurde im Jahr 2001 insbesondere für den Transport von Großblechen durch DB Cargo beschafft. Die Be- und Entladung der Großbleche erfolgt vorteilhaft in waagerechter Lage. Zur optimalen Ausnutzung der Begrenzungen beim Transport werden die Großbleche mittels des hydraulisch schwenkbaren Ladegerüsts in unterschiedliche Schrägstellungen gebracht. Das Ladegerüst kann in Stufen von 20 mm auf Ladegüter mit einer Breite von 2,85 m bis 5,50 m eingestellt werden.

Sns 727

Ladebreite	2,85 m
Rungenhöhe über Ladeebene	1,98 m
Fläche	54,4 m ²
Anzahl 31. 12. 01	65

Der Wagen Sns 727 ist insbesondere zur Beförderung von Rohren vorgesehen. Zur Aufnahme und Abstützung der Ladung sind Seitenrungen mit integrierter Niederbindeeinrichtung und auf dem Wagenboden Ladeschwellen angebracht. Die Spanngurte sind zur Schonung des Ladeguts mit einem elastischen Werkstoff ummantelt. Die Länge des Gurts ist so ausgelegt, dass auch Ladung im G2-Profil niedergebunden werden kann.

DB Cargo AG

Rheinstraße 2
55116 Mainz

<http://www.bahn.de>
<http://www.db-cargo.de>

Copyright © 2002
DB Cargo AG
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Design-Konzept
Hilger & Boie,
Büro für Gestaltung,
Wiesbaden

Produktionskoordination
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text
DB Cargo AG,
Ressort Finanzen
und Controlling

Kommunikation
UB Güterverkehr

Fotografie
Max Lautenschläger
Deutsche Bahn
DB AG/Siwik (Titel)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

DB Cargo AG

Rheinstraße 2
55116 Mainz

<http://www.bahn.de>
<http://www.db-cargo.de>