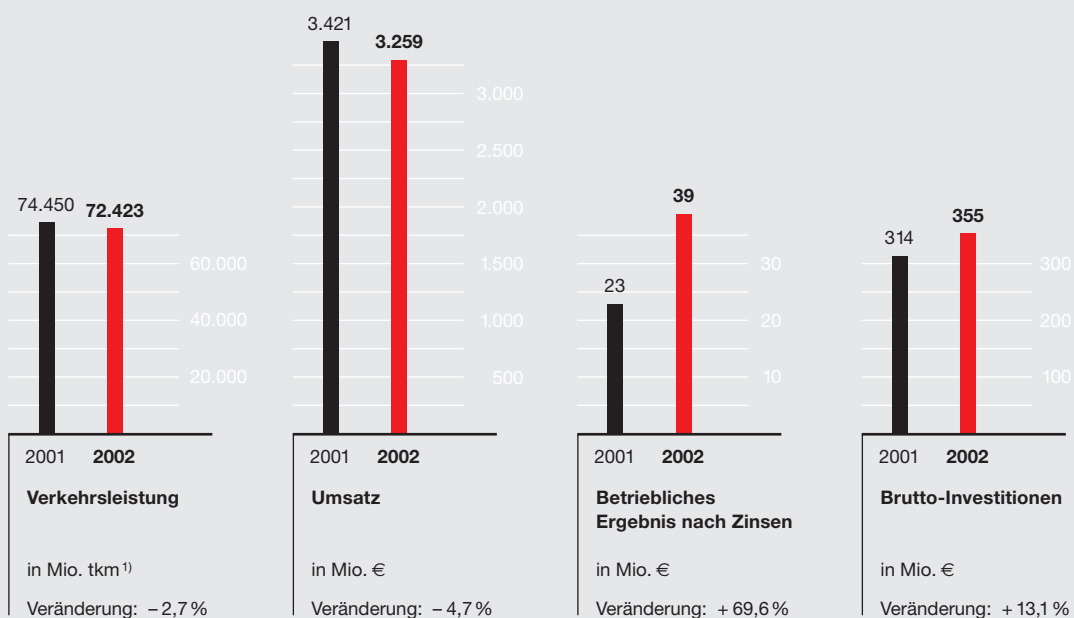




DB Cargo AG

Geschäftsbericht 2002

Entwicklung im Geschäftsjahr 2002



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	3.259	3.421	- 4,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	16	10	+ 60,0
EBITDA vor Altlastenerstattung	167	82	+ 103,7
EBITDA ³⁾	208	162	+ 28,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁴⁾	39	23	+ 69,6
Return on Capital Employed	in % 3,8	1,8	-
Anlagevermögen	1.836	1.618	+ 13,5
Eigenkapital	435	435	-
Bilanzsumme	2.100	1.856	+ 13,1
Cashflow vor Steuern	176	138	+ 27,5
Brutto-Investitionen	355	314	+ 13,1
Netto-Investitionen ⁵⁾	355	313	+ 13,4
Mitarbeiter per 31.12.	26.155	29.102	- 10,1

Leistungskennzahlen		2002	2001	Veränd. in %
Beförderte Güter	Mio. t	267	277	- 3,6
Verkehrsleistung	Mio. tkm ¹⁾	72.423	74.450	- 2,7
Mittlere Transportweite	km	271	269	+ 0,7
Betriebsleistung	Mio. Trkm ⁶⁾	198,2	214,5	- 7,6

¹⁾ Tonnenkilometer = Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

²⁾ Die DB Cargo AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Railion GmbH

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁶⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

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



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Geschäftsbericht blicken wir auf ein für uns als DB Cargo AG herausforderndes Jahr 2002 zurück. In einem schwachen konjunkturellen Umfeld galt es, unser Sanierungsprogramm konsequent umzusetzen. Auch wenn die Eckgrößen Verkehrsleistungsentwicklung und Umsatz hinter unseren Erwartungen zurückblieben, können wir auf die erreichten strukturellen Verbesserungen, aber auch auf unser Jahresergebnis stolz sein. Daneben ist es vor allem die strategische Entwicklung, die uns nachhaltig optimistisch stimmt.

Hier haben wir im Berichtsjahr einen entscheidenden Sprung nach vorne gemacht. Das Geschäftsjahr 2002 war geprägt durch drei große Themen. Als wichtigstes Ereignis stand die Akquisition der Stinnes AG durch die Deutsche Bahn AG im Vordergrund. Ein Thema, für das wir uns mit aller Kraft eingesetzt haben. Insofern freue ich mich besonders, dass diese große Akquisition nun gelungen ist. Ferner konnten wir in der Europaperspektive für unsere Kunden einiges „auf die Schiene“ bringen. Drittens haben wir weiter intensiv daran gearbeitet, unsere Produktion effizienter und unsere Leistungen kundenfreundlicher zu gestalten. Wir sind also gut vorangekommen und verzeichnen eine hohe Dynamik in der Unternehmensentwicklung des Güterverkehrs der Bahn.

Mit Stinnes an der Seite überwinden wir nun nachhaltig die bisherigen strategischen Wachstumshürden. Wir werden logistikfähig und können die Schiene in Supply-Chain-Dienstleistungen für Industrie und Handel einbinden. Wir gewinnen an Vertriebsstärke in der Fläche und werden in die Lage versetzt, unsere Ressourcen besser auszulasten. Und: Wir verfügen mit einem Schlag über eine europaweite, in vielen Bereichen globale Präsenz und können unseren Kunden echtes One-Stop-Shopping für Logistik, Spedition und Transport ermöglichen. Mit allen Verkehrsträgern und einer hervorragenden Kompetenz im Schienengüterverkehr. Wie erfolgversprechend die Kombination dieser Fähigkeiten ist, haben wir bereits mit Railog bewiesen. Dieses Joint Venture von DB Cargo und Schenker – gegründet 2001 – ist für zahlreiche europäische Unternehmen als Logistikdienstleister tätig, wobei es die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße optimal aufeinander abstimmt.

Als DB Cargo AG arbeiten wir gemeinsam mit Stinnes und der DB AG seit Herbst 2002 an der Integration des neu entstehenden Unternehmens. Wir haben hierzu ein umfassendes Integrationsprojekt gestartet, das in Module unterteilt ist und sich unter anderem mit der Neuordnung der Marktbearbeitung, der Klärung rechtlicher Fragen in Zusammenhang mit der neuen Gesellschafterstruktur und mit der Gestaltung der Personalsysteme auseinander setzt. Geführt werden diese Module von einem Lenkungsausschuss, der mit Vorstandsmitgliedern der Deutschen Bahn, von DB Cargo, Stinnes und Schenker besetzt ist.

Die erfreulichen Fortschritte, die wir bisher in unserem Integrationsprozess erzielt haben, machen uns zuversichtlich, dass wir unser Ziel, die neue Stinnes AG in 2003 zu einer schlagkräftigen Einheit zu formen, erreichen werden.

Der Struktur der neuen Stinnes AG folgend, werden wir die DB Cargo AG und die Railion-Gesellschaften in den Niederlanden und Dänemark als spezialisierte Carrier-Gesellschaften unter der Railion-Flagge aufstellen. Railion wird in der neuen Stinnes AG für die Produktion von Schienenverkehrsleistungen verantwortlich sein. Außerdem wird Railion über einen Vertrieb an Wiederverkäufer, wie zum Beispiel Speditionen, verfügen. Alle Vertriebsaktivitäten für Endkunden hingegen werden bei der neuen Stinnes AG gebündelt und entweder bei Schenker oder in branchenspezifischen Einheiten bei Stinnes angesiedelt.

Die künftige Stinnes AG wird als Managementholding agieren und in dieser Eigenschaft Querschnittsfunktionen – auch die des Vertriebs – und Stabsfunktionen in der Dachgesellschaft bündeln. Der Standort Berlin wurde dem Anspruch eines internationalen Unternehmens entsprechend ausgewählt.

Lassen Sie mich zu unserem zweiten wichtigen Thema in 2002 kommen: Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Gütertransports auf der Schiene ist vor allem eins – lange Strecken schnell und effizient zu überbrücken. Diese weiten Distanzen liegen – die Geographie der Bundesrepublik vor Augen – im internationalen Bereich. Deswegen haben wir auch 2002 einen besonderen Tätigkeitsschwerpunkt darauf gelegt, die Güterbahn europa- und damit wachstumsfähig zu machen. In allen drei verfolgten Stoßrichtungen – Entwicklung des Railion-Verbunds, Kooperationen mit anderen Bahnen sowie strategische Beteiligungen an Bahngesellschaften – sind wir vorangekommen. Natürlich ist der Railion-Verbund auch in Zukunft offen für weitere Partner.

Beispiel für unsere kooperativen Anstrengungen ist die Achse Mannheim–Metz. Obwohl die deutsch-französischen Handelsbeziehungen für beide Länder an erster Stelle in der Statistik stehen, wird bisher nur ein kleiner Teil der anfallenden Transporte auf der Schiene abgewickelt. Dafür stimmen Laufzeit und Qualität oft noch nicht in hinreichendem Maß. Um dies zu ändern, haben wir gemeinsam mit der SNCF Fret das Joint Venture RailEuroConcept gegründet. Die gemeinsame Projektgesellschaft arbeitete im Geschäftsjahr intensiv an der Qualitäts- und Laufzeitverbesserung zwischen den Drehscheiben Mannheim und Woippy bei Metz. Seit Juni 2002 verkehren hier täglich acht Pilotzüge – durchgehend und ohne aufwändige Grenzprozesse. Und das ist nur der Anfang. Perspektivisch sollen alle Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich nach diesem Muster abgewickelt werden – kundenfreundlich und effizient, mit interoperablen Loks, harmonisierten

Betriebsvorschriften und zweisprachigem Personal. Davon versprechen wir uns nachhaltiges Wachstum auf der Schiene.

Unser dritter wichtiger Themenkomplex in 2002 waren unsere Kernprozesse und Leistungen. Es besteht die Notwendigkeit für uns als DB Cargo AG, auch im Hinblick auf die Eingliederung in die neue Stinnes AG, in allen Geschäftsfeldern nachhaltig profitabel zu arbeiten. Wir haben im Geschäftsjahr 2002 das Projekt MORA C – die Sanierung des Einzelwagenverkehrs – erfolgreich abgeschlossen und hier nun eine solide Basis für zukünftiges Wachstum geschaffen. Erfreulicher Nebeneffekt: Es konnten deutlich mehr Güterverkehrsstellen erhalten werden als ursprünglich geplant.

Voraussetzung für Wachstum sind Produkte mit klar definierten Leistungs- und Qualitätsmerkmalen. Nach umfangreichen konzeptionellen Vorarbeiten haben wir nun erstmals – als Innovation im Schienengüterverkehr – Produkte eingeführt: Plantrain, Variotrain und Flextrain heißen sie und bilden im Ganzzugbereich den Einstieg in die Produktoffensive. Diese werden wir in 2003 auch im Einzelwagenverkehr und mit verschiedenen Branchenprodukten fortsetzen.

Mein besonderer Dank gilt unseren Kunden. Viele Einzelereignisse, wie beispielsweise das Hochwasser im August, aber auch die Umstellungen unserer Prozessabläufe erzeugten oftmals eine nicht zufrieden stellende Qualität. Wir wissen darum und arbeiten mit Hochdruck daran, nachhaltig besser zu werden. Dass wir auf dem richtigen Gleis unterwegs sind, veranschaulicht uns die Kundenzufriedenheitsanalyse vom Oktober 2002: Hier zeigte sich eine deutlich verbesserte Einschätzung unserer Leistungen seitens unserer Kunden.

Diese Verbesserungen wären nicht möglich gewesen ohne unsere Mitarbeiter. Auch ihnen gilt mein herzlicher Dank für die engagierte Arbeit und die Bereitschaft, Veränderungen aktiv mitzugestalten.



Dr. Bernd Malmström
Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo AG

Lagebericht



- Weitere Fortschritte im Sanierungsprozess erzielt
- Produktoffensive im Ganzzugverkehr erfolgreich gestartet
- Verkehrsleistung um 2,7 % auf 72,4 Mrd. tkm gesunken
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen auf 39 Mio. € gesteigert

Sanierungs- und Modernisierungsprozess konsequent fortgeführt

Ungeachtet unserer Position als größtes europäisches Schienengüterverkehrsunternehmen arbeiten wir kontinuierlich an einer weiteren Verbesserung unserer Leistungen und Prozesse. Angesichts des herausfordernden Markt- und Wettbewerbsumfelds erfolgt die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen im Rahmen eines mehrjährigen Gesamtprogramms. Insofern knüpft die Entwicklung des Berichtsjahres an die bereits im Vorjahr realisierten Fortschritte an. Dabei ist es uns im Geschäftsjahr 2002 gelungen, die umfassende Sanierung und Modernisierung weiter voranzutreiben und wesentliche strategische Ziele durch den erfolgreichen Abschluss von Programmen oder Teilschritten in operative Effizienzsteigerungen umzusetzen.

Die Zusammenarbeit im Railion-Verbund mit den Gesellschaften Railion Benelux N.V. bzw. Railion Denmark A/S verläuft unverändert erfolgreich. Wir konnten hier die Produktion weiter optimieren und Effizienzgewinne realisieren. Gleichzeitig gelingt es uns so, bei internationalen Verkehren die – von unseren Kunden geforderte – hohe Qualität sicherzustellen und uns von Wettbewerbern abzusetzen. Gerade die Sicherstellung einer einheitlichen hohen Leistungsqualität ist ein wesentlicher Aspekt in weiteren von uns initiierten Kooperationen mit Bahnen in unseren Nachbarländern, aber auch in der Zusammenarbeit mit nationalen Kooperationspartnern.

Im Berichtsjahr konnten wir das bisher größte Sanierungs- und Rationalisierungsprojekt MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo) zur Optimierung des Einzelwagenverkehrs mit dem Fahrplanwechsel zum 15. Dezember 2002 weitgehend und sogar erfolgreicher als geplant umsetzen.

Allerdings konnten die durch eigene Maßnahmen geschaffenen Potenziale, um zukünftig mehr Verkehr erfolgreich abwickeln zu können, wegen des unverändert stark eingetrübten konjunkturellen Umfelds bisher noch nicht ihre volle Wirkung entfalten. Vielmehr überlagern die Umfeldbedingungen im Berichtsjahr deutlich unsere Fortschritte. Zu den negativen Einflussfaktoren des Berichtsjahres zählten auch die Auswirkungen des Jahrhunderthochwassers in Ostdeutschland; hieraus resultierten Produktions- und Umsatzausfälle.

Ein für die Perspektive unseres Unternehmens wichtiger Schritt nach vorn gelang mit dem Erwerb der Stinnes AG durch die Deutsche Bahn AG (DB AG). Durch die Bündelung unseres Know-hows mit den Kompetenzen des Stinnes Konzerns – und hier insbesondere mit der das Geschäftsfeld Verkehr bildenden Schenker AG – unter dem Dach des DB Konzerns ergeben sich nachhaltige Chancen für zusätzliches Wachstum im Transport- und Logistikbereich. Im laufenden Jahr ist im DB Konzern eine Zusammenführung unserer Aktivitäten mit den Aktivitäten von Stinnes/Schenker zu einem neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik geplant, die wir aktiv mitgestalten.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Wie bereits im Vorjahr blieb im Berichtsjahr die **weltwirtschaftliche Entwicklung** hinter den Erwartungen zurück. Dabei geriet die konjunkturelle Erholung zur Jahresmitte ins Stocken, nachdem sie zu Jahresbeginn infolge der kräftigen Belebung der US-amerikanischen Wirtschaft zunächst an Dynamik gewonnen hatte. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit rund 2,8 % eine kaum höhere Dynamik aus als im Vorjahr (+2,2 %). Ausschlaggebend für die erneute Eintrübung waren zum einen die kräftigen Kursrückgänge an den Aktienmärkten, die weltweit zu negativen Vermögenseffekten führten. Zum anderen wirkte die mit der weiteren Eskalation des Irak-Konflikts verbundene Verunsicherung von Investoren und Verbrauchern und der damit verbundene deutliche Anstieg der Rohölpreise dämpfend.

Auch in dem für den DB Konzern **maßgeblichen europäischen Umfeld** war die Entwicklung nicht befriedigend. Im Euroraum lag der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit 0,8 % unter dem bereits schwachen Vorjahreswert (+1,4 %). Wesentliche Impulse gingen lediglich vom Export aus, dessen Dynamik allerdings durch die Aufwertung des Euro im Verlauf des Jahres gebremst wurde. Die Binnennachfrage entwickelte sich schwach. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU mit rund 1 % leicht höher aus als im Euroraum. Positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, die höhere BIP-Zuwachsraten erzielen konnten.

In **Deutschland** lag das BIP-Wachstum im Jahr 2002 deutlich unterhalb der Erwartungen und unterschritt mit real 0,2 % nochmals den schwachen Vorjahreswert (+0,6 %) – dies war zugleich das zweitschwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1%). Positiv wirkte der Anstieg des realen Exportüberschusses, während die Binnennachfrage um 1,5 % sank. Belastungen resultierten aus dem erneuten Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 9,4 % (im Vorjahr: –5,8 %), dem Rückgang der Bauinvestitionen um 5,9 % (im Vorjahr: –6 %) sowie dem Rückgang der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte um 0,6 % (im Vorjahr: +1,5 %).

Verkehrsmärkte und Entwicklung unserer Verkehrsleistung

Die schwache gesamtwirtschaftliche Lage während des Berichtsjahres hatte einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des Güterverkehrsmarkts. Im Güterverkehr lagen verkehrsträgerübergreifend die Wachstumsraten unter den Vorjahres- bzw. den prognostizierten Werten. Zusätzlich waren wir von den massiven Beeinträchtigungen aufgrund des Jahrhunderthochwassers in Ostdeutschland betroffen.

Mit dem Ausbleiben des ursprünglich für die zweite Jahreshälfte prognostizierten Aufschwungs entwickelte sich der **deutsche Güterverkehrsmarkt** (DB Cargo AG, Straßengüterverkehr – Regional- und Fernbereich, inkl. ausländische Fahrzeuge –, Binnenschifffahrt) nur schwach. Auf Basis vorläufiger Daten hat der Gesamtmarkt nur noch stagniert (im Vorjahr: +1,1 %). Gestützt wurde die Entwicklung vom **Straßengüterverkehr**, der insbesondere vom insgesamt noch positiven Export profitierte und seine Transportleistung um rund 1 % (im Vorjahr: +2,8 %) steigern konnte.

Die **Verkehrsleistungsentwicklung der DB Cargo AG** spiegelt mit einem Rückgang um 2,7 % (im Vorjahr: –3,1 %) auf 72,4 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) die verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Ausfälle aufgrund des Hochwassers in Ostdeutschland und das sich weiter verschärfende inter- und intramodale Wettbewerbsumfeld wider. Zudem wirkten erstmals die marktorientierten Anpassungen im Rahmen von MORA C leistungsmindernd. Rückgänge bei Importkohletransporten waren ebenso deutlich bemerkbar wie die schlechte Situation in der Bauindustrie. Auch bei Transporten von Mineralölerzeugnissen, Fahrzeugen, Halb- und Fertigwaren sowie im Getreide- und Futtermittelbereich mussten im zurückliegenden Jahr teils deutliche Rückgänge verzeichnet werden. Positiv entwickelten sich die Transporte von Eisenerzen und Düngemitteln. Zusammen mit dem Leistungsanstieg bei den Transporten von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Maschinen und EBM- (Eisen-, Blech-, Metall-) Waren sowie den chemischen Produkten reichten diese aber nicht aus, um die Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau zu halten. Wie im Vorjahr wurde erneut mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung der DB Cargo AG in grenzüberschreitenden bzw. internationalen Verkehren erbracht.

Die **anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen** (EVU) konnten sowohl als Partner von DB Cargo durch die Übernahme zahlreicher Güterverkehrsstellen im Rahmen von MORA C als auch im Wettbewerb – bei einem allerdings niedrigen Ausgangsniveau – einen Verkehrsleistungsanstieg verzeichnen.

Auf Basis vorläufiger Daten belief sich der Rückgang in der **Binnenschifffahrt** auf knapp 1 % (im Vorjahr: –2,5 %). Positiven Entwicklungen bei den Importkohletransporten von den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) sowie im Bereich der Containertransporte stand ein deutlicher Nachfragerückgang für Stahl- und Baustofftransporte gegenüber.

Der Güterverkehrsmarkt ist unverändert durch einen **starken Wettbewerb** zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und einen zunehmenden intramodalen Wettbewerb geprägt. Im intramodalen Wettbewerb zeigt sich dies insbesondere bei den Transporten von Mineralölprodukten, im Chemiebereich, im Automobilbereich und im Containergeschäft.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung leicht rückläufig

Rückblickend lag der Umsatz mit 3.259 Mio. € im abgelaufenen Geschäftsjahr 2002 unter dem relativ hohen, in der ersten Jahreshälfte 2001 noch von einer etwas günstigen Konjunkturlage geprägten Vorjahresniveau (-162 Mio. € bzw. -4,7%). Neben dem bereits bei der Verkehrsleistung beschriebenen Effekt aus MORA C (bezogen auf den Umsatz rund -2,0%) wirkten sich das Hochwasser mit rund -0,5% und der zunehmende Wettbewerb sowie ein veränderter Relations-Mix mit ebenfalls rund -2,0% aus. Im Wesentlichen konzentrierte sich der zu verzeichnende Umsatzrückgang auf den konventionellen Ladungsverkehr. Dies wurde insbesondere zum Jahresanfang 2002 (Produktions-Stillegungen bei maßgeblichen Kunden teilweise bis Mitte Januar) deutlich, in den Folgemonaten hat sich die Entwicklung im konventionellen Ladungsverkehr allerdings verbessert. Im Kombinierten Verkehr (KV) ist nach einer anfänglich positiven Entwicklung das in den Folgemonaten erwartete Wachstum bei noch allgemein schwacher Konjunktur und hohem Wettbewerbsdruck ausgeblieben.

Im Geschäftsjahr 2002 haben wir 15,4% (im Vorjahr: 16,1%) des Umsatzes mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielt.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Entsprechend dem Umsatzrückgang war auch die Gesamtleistung rückläufig und betrug im Berichtsjahr 3.260 Mio. € (im Vorjahr: 3.427 Mio. €).

Der Rückgang der **aktivierten Eigenleistungen** von 8 Mio. € auf 1 Mio. € im Jahr 2002 ist auf die vollständige Übergabe der Radsatzaufarbeitung an die Instandhaltungswerke der DB AG zurückzuführen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** in Höhe von 211 Mio. € (im Vorjahr: 177 Mio. €) stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgrund von Pönalen für verspätete Lieferungen von Investitionsgütern, Auflösung von Rückstellungen, der Rücknahme eines Zollbescheids aus Vorjahren und einer Teil-Entschädigungszahlung für die Hochwasser-Schäden an.

Gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 erhielt die DB Cargo AG zur Abarbeitung des technischen und

organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn anteilige **Ausgleichszahlungen des Bundes**, die im Material- und Personalaufwand verrechnet wurden. Diese waren, wie bereits im Vorjahr, planmäßig rückläufig (–38 Mio. € bzw. von 79 Mio. € auf 41 Mio. €) und sind im Jahr 2002 letztmalig erfolgt.

Der **Materialaufwand** ist um 83 Mio. € auf 1.551 Mio. € zurückgegangen. Ausschlaggebend waren hierfür ein geringerer Aufwand für Instandhaltungsleistungen sowie Einsparungen bei Leistungen Dritter durch verstärktes Insourcing.

Für den Anstieg des **Personalaufwands** auf 1.020 Mio. € (im Vorjahr: 1.015 Mio. €) waren insbesondere die zusätzliche Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung von 33 Mio. € und die stark reduzierte Altlastenerstattung des Bundes (–38 Mio. €) verantwortlich. Bereinigt um diese Effekte konnte mit dem weiterhin sanierungsbedingten Abbau der Mitarbeiteranzahl der Personalaufwand reduziert werden. Um den sozialverträglichen Abbau zu gewährleisten, wurden die daraus resultierenden Kosten durch Inanspruchnahme der hierfür gebildeten Restrukturierungsrückstellung ergebnisneutral finanziert.

Gegenüber dem Vorjahr haben die **Abschreibungen** aufgrund des angestiegenen Investitionsvolumens sowie des Einbaus zusätzlicher technischer Einrichtungen zum Jahresende 2002 insgesamt um 18 Mio. € auf 154 Mio. € zugenommen.

Im **Sonstigen Aufwand** von 725 Mio. € wirkten sich bei einem erneuten Rückgang um 68 Mio. € die Sanierungsanstrengungen positiv aus. Über 50 % des Rückgangs entfielen auf Einsparungen bei Mieten für Bahnanlagen und Infrastruktur. Volumenbedingt fiel auch der Mietaufwand für die Nutzung fremder Güterwagen deutlich geringer aus.

Im **Beteiligungsergebnis** von 10 Mio. € (im Vorjahr: –13 Mio. €) spiegeln sich neben dem Wegfall von Einmaleffekten des Vorjahres vor allem die Sanierungserfolge bei unseren Tochtergesellschaften wider. Das **Zinsergebnis** von –15 Mio. € im Geschäftsjahr 2002 (im Vorjahr: –3 Mio. €) war durch das weiterhin hohe Investitionstempo geprägt. Negative Auswirkungen ergaben sich aus den Zinssätzen für langfristige Kredite und sehr niedrigen kurzfristigen Habenzinsen.

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** lag mit 16 Mio. € um 6 Mio. € über dem Wert des Vorjahres. Bereinigt um die weitere Zuführung zu den Restrukturierungsrückstellungen ergibt sich ein Wert von 49 Mio. € und damit eine Verbesserung um 39 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert. Allerdings war das Vorjahresergebnis teilweise auch durch negative Sondereinflüsse (u.a. Rückstellungszuführungen im Zusammenhang mit Auflagen des Eisenbahn-Bundesamts) beeinflusst.

Betriebliches Ergebnis: Verbesserung zum Vorjahr

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 sowie Abschreibungen) mit 208 Mio. € um 46 Mio. € über dem Vorjahreswert. Unter zusätzlicher Eliminierung der Ausgleichszahlungen des Bundes

für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand ergibt sich ein EBITDA vor Altlastenerstattung von 167 Mio. € (Vorjahr: 82 Mio. €), somit eine deutliche operative Verbesserung von 85 Mio. €. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** lag bei 39 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung

Im Rahmen ihrer Leistungserstellung hat die DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2002 eine Wertschöpfung von 1.041 Mio. € erwirtschaftet. Dies entspricht dem Vorjahreswert.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001
Gesamtleistung	3.260	3.427			
+ Sonstige betriebliche Erträge	211	177			
Unternehmensleistung	3.471	3.604			
- Materialaufwand ¹⁾	- 1.551	- 1.634	Mitarbeiter ¹⁾	1.020	1.015
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 725	- 793	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
- Abschreibungen (auf SAV und IVG)	- 154	- 136	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	15	3
Betriebliche Wertschöpfung	1.041	1.041	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nichtbetriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	6	23
			Betriebliche Wertschöpfung	1.041	1.041

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Erneut wurde mit 98,0 % der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt (im Vorjahr: 97,5 %). Die auf Kapitalgeber und Öffentliche Hand entfallenden Anteile der Wertschöpfung blieben gering.

Wertbeitrag: Kapitalrendite deutlich verbessert

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. Durch die auf- und nachholende Investitionstätigkeit steigt das Capital Employed kontinuierlich an – so auch im Jahr 2002. Zur Verbesserung des ROCE ist deshalb eine überproportionale Steigerung des betrieblichen Ergebnisses notwendig. Nachdem dies nur bedingt im Jahr 2001 gelungen war, konnte im Berichtsjahr der **ROCE** nach 1,8 % im Vorjahr auf 3,8 % und somit um 2 %-Punkte verbessert werden.

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Geschäftsjahr 2002 um 244 Mio. € (+13,1 %) auf 2.100 Mio. € erhöht. Hierzu hat im Wesentlichen das Investitionsvolumen von 386 Mio. € beigetragen. Die Erhöhung des Umlaufvermögens um 10,9 % auf 264 Mio. € (im Vorjahr: 238 Mio. €) wurde durch einen Anstieg der Forderungen gegen Gesellschaften des DB Konzerns von 20 Mio. € und aus Verkehrsleistungen von 11 Mio. € ausgelöst. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg wegen der starken Investitionen auf 87,4 % (im Vorjahr: 87,2 %).

Das **Eigenkapital** lag mit 435 Mio. € unverändert auf dem Vorjahresniveau. Die **Eigenkapitalquote** sank aufgrund der angestiegenen Bilanzsumme von 23,4 % auf 20,7 %. Die **langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten** hatten am Gesamtkapital einen Anteil von 43,8 % (im Vorjahr: 33,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 35,5 % (im Vorjahr: 43,1 %). Damit deckten Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 73,8 % (im Vorjahr: 65,3 %).

Die **Finanzschulden** (zinspflichtige Verbindlichkeiten) erhöhten sich von 127 Mio. € auf 502 Mio. €. Diese resultierten weitgehend aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil am Gesamtkapital betrug 23,9 % per 31. Dezember 2002.

Bilanzstruktur in %	2002	2001		2002	2001
Anlagevermögen	87,4	87,2	Eigenkapital	20,7	23,4
Umlaufvermögen	12,6	12,8	Rückstellungen	44,5	55,2
Aktiver RAP	0,0	0,0	Verbindlichkeiten	34,6	21,1
Bilanzsumme	100,0	100,0	Passiver RAP	0,2	0,3
			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 216 Mio. €.

Insgesamt investierten wir in die Modernisierung auf weiterhin hohem Niveau. Im Berichtsjahr betragen die **Brutto-Investitionen** in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände 355 Mio. € (im Vorjahr: 314 Mio. €).

Das Angebot auf die Kundenbedürfnisse ausgerichteter Transportmittel steht im Mittelpunkt unseres Investitionsprogramms für Güterwagen. Neue Lokomotiven erhöhen die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit.

Die **Investitionen in Finanzanlagen** waren mit 31 Mio. € für die DB Cargo AG zwar strategisch wichtig, betragsmäßig wie im Vorjahr jedoch von untergeordneter Bedeutung.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Cargo AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Cargo AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Mit Blick auf die Übernahme der Stinnes AG durch die Bahn hat Moody's im Juli 2002 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“ verändert. Der Ausblick von Standard & Poor's wurde mit „stabil“ bestätigt. Die mit diesem Rating von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Cargo AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Jahr 2002

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich – nach Abzug der 10 Mio. € Anlagenabgänge im Berichtsjahr – ein Kapitalbedarf von 372 Mio. €. Die Finanzierung der Investitionen erfolgte insbesondere durch die erhaltenen Anzahlungen (208 Mio. €) sowie den Abbau der Cash-Pooling-Guthaben um 147 Mio. €.

Mitarbeiter

Die **Zahl der Beschäftigten** hat sich von 29.102 am 31. Dezember 2001 auf 26.155 am Jahresende 2002 verringert (–10,1%). Im Jahresdurchschnitt 2002 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 27.520 rund 8,8% unter dem Vorjahresniveau.

Der Rückgang ist das Ergebnis intensiver Anstrengungen, unsere Prozesse und Strukturen kontinuierlich zu verbessern. Auch in 2002 ist es wiederum gelungen, in Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretern den Abbau der Beschäftigten allein durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen umzusetzen. Die intensive Ausbildung setzten wir fort. So lag unsere **Ausbildungsquote** auf unverändert hohem Niveau und mit einem Wert von 3,7% sogar noch über dem Vorjahreswert (3,5%).

Mitarbeiter per 31. 12.	2002	2001	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv –	26.155	29.102	– 10,1
Auszubildende	963	1.005	– 4,2
Ausbildungsquote	3,7 %	3,5 %	–

Weitere Informationen

Übernahme der Schweizer Spedition Hangartner stärkt Direktkundenkontakt

Mit der im Berichtsjahr erfolgten Aufstockung unseres Anteils an der Spedition Hangartner AG, Aarau/Schweiz, auf 100 % haben wir unsere Logistik-Fähigkeit weiter verstärkt. Wir folgen auch mit dieser Transaktion unserem Ziel, unseren Endkundenkontakt im Bereich des Kombinierten Verkehrs weiter auszubauen.

Die Hangartner AG gehört zu den führenden Speditionsunternehmen im europäischen Kombinierten Verkehr. Mit 18 Niederlassungen in zehn Ländern ist die Hangartner-Gruppe vor allem im Nord-Süd-Verkehr in Skandinavien, Deutschland, der Schweiz und Italien tätig. Dabei fährt Hangartner wöchentlich 48 Ganzzüge in Europa und transportiert bis zu 46.000 Sendungen im Kombinierten Verkehr pro Jahr. Durch die Beteiligung erhalten wir zudem einen Zugriff auf das Hangartner-Terminal in Domodossola, Italien, und können so unsere Position für die Italien-Verkehre weiter ausbauen.

Railion Intermodal Traction GmbH neu gegründet

Zur nachhaltigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im Kombinierten Verkehr haben wir den Traktionsdienstleister Railion Intermodal Traction GmbH (RIT) als hundertprozentige Tochtergesellschaft gegründet. Das Ziel dieser eigenständigen Traktionsgesellschaft ist es, durch größere Transparenz und Flexibilität in den Prozessen, in Verbindung mit direkter Ergebnisverantwortung, weitere Produktivitätssteigerungen zu erreichen. Ab Sommer 2003 soll RIT über 50 Lokomotiven verfügen und die nationalen Netze unserer im Kombinierten Verkehr tätigen Vermarktungsgesellschaften Kombiverkehr KG und Transfracht Internationale Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH (TFGI) bedienen. Sofern sich dieser Ansatz bewährt, planen wir eine Ausweitung auf weitere internationale Linien.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Die frühzeitige und aktive Einflussnahme auf diese Risiken ist das Ziel unseres Risikomanagements. Zur Früherkennung und Gegensteuerung verfügt die DB Cargo AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das verfügbare Informationen strukturiert aufbereitet und damit die Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) voll erfüllt. Gestützt auf die in der Anwendung gewonnenen Erkenntnisse wird die Umsetzung inhaltlich kontinuierlich verfeinert und an neue Gegebenheiten 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 und entwickeln neue Produkte. Im Berichtsjahr 2002 wurde die Angebotsoptimierung im Güterverkehr (MORA C) planmäßig umgesetzt. 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 unterhält ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse sowie qualitätsabhängigen Bonus/Malus-Systemen.

- **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 zentralen Bereich Finanzen und Treasury der 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 und bestehende Nachteile abzubauen.

Im Jahr 2002 haben wir das Risikomanagement erneut verfeinert und konsequent in unseren Regelprozessen verankert. Daneben hat das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete Programm „Fokus“ im Berichtsjahr die geplanten Erfolge übertroffen. 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 durch DB Cargo und unsere 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 vor allem 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 Risikoposition

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.

Strategie: Offensive Markterschließung

Trotz der ungünstigen konjunkturellen Umfelddaten und anhaltend starken Wettbewerbsdrucks konnten wir durch die frühzeitige Initiierung und konsequente Umsetzung von Kostensenkungsprogrammen unsere Ergebnisentwicklung absichern. Die positive Entwicklung bestärkt uns im nachhaltigen Sanierungsprozess. Zugleich schaffen wir die Basis für die Teilnahme am langfristig für unsere relevanten Märkte prognostizierten Wachstum.

Obwohl wir im Fokus der verkehrspolitischen Interessen stehen, sind wir als Schienengüterverkehrsunternehmen konsequent auf Erfordernisse unserer Kunden ausgerichtet. Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern bleibt die Angleichung der politischen Rahmenbedingungen allerdings ein für uns wichtiges verkehrspolitisches Thema. Mit der Einführung der LKW-Maut in Deutschland im laufenden Jahr wird ein wichtiger Schritt in Richtung Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und damit zum Abbau zu Lasten des Verkehrsträgers Schiene bestehender Ungleichgewichte erfolgen. Angesichts der mit der Einführung zunächst verbundenen Mauthöhe wird sich aber noch keine nachhaltige Veränderung der Verkehrsströme ergeben. Dennoch ist dies ein klares Bekenntnis der Politik in Richtung vergleichbarer Rahmenbedingungen.

Wir arbeiten durch nachhaltige Sanierungsprogramme und strategische Leistungs- und Wachstumsoffensiven mit Hochdruck daran, mehr Verkehr auf die Schiene langfristig zu verlagern. Hierfür müssen wir die Erfolgsfaktoren für Schienentransporte im verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb einbringen und unsere eigenen Fähigkeiten gezielt weiterentwickeln.

Wesentlicher Erfolgsfaktor für uns ist der Ausbau unserer Angebote in Richtung einer verstärkten Logistikorientierung. Mit der Einbindung des Logistikspezialisten Stinnes in den DB Konzern verbessert sich zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der DB Cargo AG bei der Realisierung von erkennbaren Synergiepotenzialen.

Ein weiteres wichtiges Ziel ist es, die Weiterentwicklung internationaler Transportlösungen aus einer Hand zu forcieren und dabei eine hohe Qualität der Leistungserstellung über die gesamte Prozesskette zu sichern.

Unsere Kunden erwarten nicht nur eine standardisierte hohe Qualität der Leistung, sondern auch an ihre individuellen Produktionsprozesse angepasste Dienstleistungen. Die mit hohen Investitionssummen angelegte Modernisierung unserer Fahrzeugflotte orientiert sich an den internationalen Markterfordernissen interoperabler Lokomotiven – Beispiele sind hier die Baureihen BR 185 und 189 – und der konsequenten Ausrichtung der Güterwagen an den Anforderungen unserer Kunden. Beispiele wie der mit Opel eingeführte volumenoptimierte Güterwagen für Autoteiletransporte oder der mit DaimlerChrysler und der Autotransportlogistik GmbH (ATG) entwickelte geschlossene Autotransportwagen „Tube“ demonstrieren unsere Leistungsfähigkeit.

Auch die Logistikzüge „Otello“ des Automobilherstellers Opel, die täglich die europäischen Opel-Werke mit Zulieferteilen und Komponenten beliefern, unterstreichen diese Zielrichtung. Inzwischen lässt Opel fast 95 % der Materialtransporte europaweit auf der Schiene transportieren.

Zudem wurden bereits 10.000 von insgesamt 13.000 vorgesehenen Güterwagen mit modernen GPS-Systemen (Global Positioning System) ausgerüstet, um neben der Sendungsverfolgung (Tracking und Tracing) der Wagen auch Dienstleistungen wie Diebstahl- und Raumtemperaturüberwachungen der Behälter anbieten zu können. Zentrale Schaltstelle ist hierbei unser KundenServiceZentrum in Duisburg, das für den Kunden von der Auftragsannahme, Auftragssteuerung über Sendungsverfolgung und transportbegleitende Informationen bis hin zur Abrechnung zuständig ist.

Sanierung des Kerngeschäfts – mit MORA C die Weichen für zukünftiges Wachstum gestellt

Die Sanierungsoffensive Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C) konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 erfolgreich umgesetzt werden: DB Cargo wird weiterhin mehr als 1.400 Güterverkehrsstellen bedienen, wesentlich mehr als ursprünglich geplant.

Über alternative Bedienkonzepte und eine enge Abstimmung mit den Kunden konnten 31,5 Mio. € der ursprünglich in Frage gestellten Umsätze gesichert werden. Allein durch Kooperationen mit 30 Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), wie zum Beispiel mit der Hohenzollerischen Landesbahn oder der Prignitzer Eisenbahn, können 90 Güterverkehrsstellen und damit 650 Kunden im Schienenverkehr weiter bedient werden. Die wirtschaftliche Bilanz aus der Umsetzung MORA C ist beeindruckend und bestätigt die Notwendigkeit der Sanierungsoffensive im Einzelwagenverkehr: Trotz einer Reduktion der selbst angefahrenen Güterverkehrsstellen um ein Drittel haben wir nur 2 % des Umsatzes abgegeben.

Gleichzeitig wurde auch die Qualität im Einzelwagensystem durch Komplexitätsreduktion und transparentere Prozesse bei schlankeren Strukturen gesteigert. Nachdem mit MORA C die Optimierung unserer „Netzstruktur“ betrachtet wurde, haben wir im Berichtsjahr ein Folgeprojekt gestartet, um die internen Prozesse der Produktion effizienter zu gestalten.

Start der Produktoffensive für unsere Ganzzugverkehre

Bei unserem Strategieschwerpunkt „Leistung“ haben wir ebenfalls nachhaltige Fortschritte erzielt. Hierzu zählt die Produktoffensive im Ganzzugsbereich mit klar erkennbaren Produkten und definierten Leistungen.

Die Produktoffensive vereint die Wünsche der Kunden nach maßgeschneiderten Lösungen und die Notwendigkeit einer Produktion nach standardisierten, planbaren Prozessen. Das Produktangebot setzt sich nach dem Baukastenprinzip zusammen: Es gibt standardisierte Grundkomponenten, aus denen sich die Kunden ein Produkt nach ihren Wünschen zusammenstellen können. In einem ersten Schritt haben wir

dieses Konzept im Ganzzugverkehr realisiert. Dabei liegen die Unterschiede zwischen „Plantrain“, „Variotrain“ und „Flextrain“ in der Regelmäßigkeit der Verkehre und der Bestellflexibilität. Grundsätzlich gilt: Langfristig planbare regelmäßige Transporte werden günstiger angeboten als unregelmäßige und kurzfristige Leistungen.

In den kommenden Jahren werden wir weitere Servicebausteine entwickeln, die den Leistungsumfang der neuen Basisprodukte erweitern. Das System wird auch im Einzelwagenverkehr umgesetzt. Perspektivisch werden schrittweise maßgeschneiderte Branchenprodukte für die spezifischen Anforderungen in den jeweiligen Branchen entwickelt.

Kombinierter Verkehr als Wachstumsmarkt

Als verkehrsträgerübergreifendes System ist der Kombinierte Verkehr gerade im internationalen Gütertransport erfolgreich. Schon heute sind zwei Drittel dieser Transporte international mit steigender Tendenz. Wir messen der Entwicklung dieses Geschäftsfelds eine hohe Bedeutung zu. Schlüsselherausforderung bei Zuwachsraten dieses Markts von 5 % pro Jahr bleibt aber die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Entsprechend arbeiten wir im Kombinierten Verkehr hart an der Steigerung von Qualität, Produktivität und Pünktlichkeit. Zugleich haben wir unsere Position durch Kooperationen und Beteiligungen wie beispielsweise dem Erwerb von Anteilen an der Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, und der Spedition Hangartner AG, Aarau/Schweiz, oder die Anteilserhöhung an der Euroshuttle A/S, Kopenhagen/Dänemark, weiter verbessert und unseren Kontakt zum Direktkunden ausgebaut. Auch im wichtigen Seehafenhinterlandverkehr konnten wir unseren Auftritt verstärken. Mit lokalen Terminalbetreibern in Europa haben wir Joint Ventures gegründet, um am Wachstum in diesem Segment teilhaben zu können. Gemeinsam mit Contship Italia S.p.A. hat die DB Cargo AG das Joint Venture MarCo Maritime Container Services S.p.A., Mailand/Italien, gegründet. Hieraus erwarten wir eine nachhaltige Steigerung der Seehafenhinterlandverkehre über Italien nach Zentraleuropa. Unsere maritime Anbindung über die Nordhäfen haben wir durch die Aufnahme des größten Terminalbetreibers im Hamburger Hafen, der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA), als Gesellschafter unseres Operators für Seehafenhinterlandverkehre, der Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH (TFGI), Frankfurt am Main, verbessert. Die aus der Transfracht International B.V. (TFGI B.V.) entstandene Conliner Container Transport Services B.V. (Conliner) vermarktet das hafenübergreifende Transportangebot für den Hinterlandverkehr von Rotterdam und Antwerpen. Mit Conliner runden wir unser Gesamtangebot im Seehafenverkehr in Europa ab.

Mit dieser europaweiten Aufstellung verfolgen wir im Kombinierten Verkehr unter anderem das Ziel, an allen wirtschaftlich günstigen Seehäfen platziert zu sein, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Optimierung der internationalen Schienentransporte bleibt Schwerpunkt

Der Güterverkehrsmarkt hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr gewandelt: Die Kunden fordern Transport- und Logistikleistungen auf europaweitem – und europaweit einheitlich hohem – Niveau. Während bereits heute mehr als 50 % unserer Güterverkehre grenzüberschreitend sind, sehen die Prognosen für die internationalen Verkehre überproportionale Wachstumsraten. Angesichts der systembedingten Stärken der Eisenbahn auf mittleren und langen Strecken sowie des freien Zugangs zum deutschen Schienennetz stellen wir uns den Chancen und Herausforderungen der internationalen Verkehre. Dabei genügt die Beseitigung bestehender Grenzhindernisse jedoch nicht, um mehr Verkehr auf die Schiene zu ziehen. Vielmehr muss auf der gesamten Strecke der Qualitätsstandard gewährleistet werden, den die Kunden in Deutschland gewohnt sind: Transporte aus einer Hand über Grenzen hinweg. Durch die Gründung des Railion Verbunds (Anteile: DB AG 92 %, niederländische NS Groep N.V. 6 %, dänische DSB 2 %; Gesellschaften: DB Cargo AG, Railion Benelux N.V., Railion Denmark A/S) gemeinsam mit den niederländischen und dänischen Staatsbahnen ist die erste große europäische Güterverkehrsbahn mit diesem Qualitätsanspruch entstanden. Railion ist durch die zentrale Lage im Schnittpunkt der Verkehrsachsen in einer Schlüsselposition für die europäischen Verkehre und unverändert offen für weitere Partner.

Der alpenquerende Verkehr stellt für die Bahnen einen wichtigen Korridor im internationalen Güterverkehr da. So wurden mit der schweizerischen BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, an der wir seit dem Berichtsjahr mit 20 % beteiligt sind, mehrere Kooperationsprojekte gestartet, die von einer Verknüpfung der IT-Systeme über die gemeinsame Produktentwicklung bis hin zur durchgehenden Traktion reichen und für die Zukunft eine integrierte Prozesskette auch im grenzüberschreitenden Verkehr sicherstellen.

Durch die Gründung der länderübergreifenden BrennerRailCargo Allianz (BRC) wollen wir im Railion Verbund gemeinsam mit den italienischen und österreichischen Partnerbahnen Trenitalia (TI) und Rail Cargo Austria (RCA) den Brenner-Güterverkehr stärker auf die Schiene verlagern. Mit Railion, dem Netz von Partnern und Schenker sind wir bestens positioniert, um auch außerhalb Deutschlands auf der Schiene erfolgreich zu wachsen.

Im Zusammenspiel mit Stinnes/Schenker neue Chancen

Unser bisheriges Geschäft im Güterverkehr beschränkte sich mit wenigen Ausnahmen auf den reinen Transport auf der Schiene. In diesem Sektor werden im reinen „Business-to-Business“-Geschäft mit 213 Großkunden rund 82 % des Umsatzes erzielt. Der Anspruch unserer Großkunden hat sich aber zwischenzeitlich geändert. Verlangt werden umfassendere Wertschöpfungsketten, die die gesamte Logistikpalette auf internationalem Niveau abdecken. Historisch bedingt konnten wir auf der Speditions- und Logistikseite diese Leistungen bis heute in der gewünschten Form nur begrenzt anbieten.

Im Zusammenspiel mit der Stinnes AG und speziell mit deren Speditionstochter Schenker AG wird es möglich, den Kunden gesamte logistische Leistungspakete und insofern ein echtes One-Stop-Shopping anzubieten. Schenker operiert verkehrsträgerübergreifend und nutzt Luft- und Seefracht genauso wie Transporte auf der Schiene oder Straße. Ein weiterer Vorteil der Stinnes-Akquisition ist die starke internationale, flächenmäßige Vertriebsausrichtung der Schenker-Organisation. Dies lässt eine Steigerung der Rückladequote und damit eine verbesserte Wirtschaftlichkeit in den internationalen Verkehren erwarten. Mit der Zusammenführung der Aktivitäten des bisherigen Unternehmensbereichs Güterverkehr sowie des Stinnes-Geschäftsbereichs „Verkehr“ (Stinnes/Schenker) zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik wird die DB Cargo AG zukünftig auf die Funktion als Produktionsgesellschaft ausgerichtet werden.

Ausblick

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und der Verkehrsmärkte mit hoher Unsicherheit behaftet

Die Lage der Weltwirtschaft ist zu Beginn des Jahres 2003 ausgesprochen labil. Das Einsetzen des bereits im zweiten Halbjahr 2002 erwarteten Aufschwungs hat sich zunächst weiter verzögert. Zudem ist die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft, aber auch im Euroraum und Deutschland mit erheblichen Unsicherheiten belastet. Das Risiko einer nachhaltigen Destabilisierung der gesamten Golf-Region sowie drastischer Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung ist nicht auszuschließen. Die Entwicklung der Transport- und Logistikmärkte kann sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln. Damit lässt die allgemeine Prognoseunsicherheit auch für die Entwicklung dieser Märkte zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts keine ausreichend präzise Aussage zu.

Unsere „Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung, der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“, implementierten Programme konsequent weiter verfolgen. Für die Sanierung erwarten wir erneut erhebliche Verbesserungen durch unser Programm „Fokus“. Zugleich werden wir unsere Anstrengungen im Bereich der Leistungsoffensive verstärken. Auch die bereits laufende konsequente Ausrichtung unseres Geschäftsportfolios auf attraktive, wachstumsstarke Geschäftssegmente werden wir forcieren.

Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit der DB Cargo AG weiter stärken. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird gegenüber der letztmaligen Gewährung im Jahr 2002 rund 41 Mio. € betragen.

Belastbare Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2003 noch nicht möglich

Über die bereits länger geplanten und in Umsetzung befindlichen Programme hinaus haben wir angesichts der absehbaren Belastungen durch die konjunkturellen Rahmenbedingungen erste zusätzliche Gegensteuerungsmaßnahmen initiiert. Mit Blick auf die anhaltenden hohen Unsicherheiten ist es derzeit nicht möglich, eine abschließende Umsatz- oder Ergebnisvorhersage für das Geschäftsjahr 2003 abzugeben. Insofern werden wir eine konkrete Vorhersage für das voraussichtliche Jahresergebnis verschieben, bis sich die Einschätzungen zur Entwicklung des Marktumfelds ausreichend stabilisiert haben.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Cargo AG, ihrer Geschäftsfelder oder Tochtergesellschaften 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.



Jahresabschluss DB Cargo AG



27 Bilanz

28 Gewinn- und Verlustrechnung

29 Kapitalflussrechnung

30 Anhang

30 Entwicklung des Anlagevermögens

32 Bilanzierungs- und
Bewertungsmethoden

34 Erläuterungen zur Bilanz

39 Erläuterungen zur
Gewinn- und Verlustrechnung

43 Erläuterungen zur
Kapitalflussrechnung

44 Sonstige Angaben

46 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	4	7
Sachanlagen	(2)	1.764	1.571
Finanzanlagen	(2)	68	40
		1.836	1.618
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	20	21
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	243	216
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1	1
		264	238
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0	0
		2.100	1.856

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	179	179
		435	435
B. Rückstellungen	(7)	934	1.025
C. Verbindlichkeiten	(8)	726	392
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	5	4
		2.100	1.856

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(12)	3.259	3.421
Bestandsveränderungen		0	– 2
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	8
Gesamtleistung		3.260	3.427
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	211	177
Materialaufwand	(14)	– 1.551	– 1.634
Personalaufwand	(15)	– 1.020	– 1.015
Abschreibungen		– 154	– 136
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	– 725	– 793
		21	26
Beteiligungsergebnis	(17)	10	– 13
Zinsergebnis	(18)	– 15	– 3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		16	10
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(19)	– 16	– 10
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		16	10
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		154	136
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	- 8
Cashflow vor Steuern		176	138
Abschreibungen auf Finanzanlagen		0	14
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 97	7
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		2	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 2	- 1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 26	132
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		2	27
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		55	318
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		9	73
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 355	- 314
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		5	1
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 31	- 4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 372	- 244
Auszahlung Gewinnabführung an Gesellschafter		- 10	0
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		0	194
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 15	- 270
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		147	0
Einzahlungen aus langfristigem Transportvertrag		208	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		0	2
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		- 13	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		317	- 74
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 01.01.2002	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände				
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	17	0	0	0
	17	0	0	0
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	80	3	7	0
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0
	85	3	7	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	18	0	3	0
3. Fahrzeuge für den Güterverkehr	2.102	170	100	– 29
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	35	2	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27	6	1	– 6
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	131	174	– 112	– 2
	2.398	355	0	– 37
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	32	9	0	– 3
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6	0	0	0
3. Beteiligungen	30	22	0	0
	68	31	0	– 3
Anlagevermögen gesamt	2.483	386	0	– 40

Abschreibungen						Buchwert		
	Stand am 31.12.2002	Vortrag zum 01.01.2002	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001
	17	- 10	- 3	0	0	- 13	4	7
	17	- 10	- 3	0	0	- 13	4	7
	90	- 19	- 3	0	0	- 22	68	61
	5	- 1	0	0	0	- 1	4	4
	95	- 20	- 3	0	0	- 23	72	65
	21	- 5	- 1	0	0	- 6	15	13
	2.343	- 771	- 137	0	20	- 888	1.455	1.331
	38	- 19	- 3	0	0	- 22	16	16
	28	- 12	- 7	0	6	- 13	15	15
	191	0	0	0	0	0	191	131
	2.716	- 827	- 151	0	26	- 952	1.764	1.571
	38	- 5	0	0	0	- 5	33	27
	6	- 6	0	0	0	- 6	0	0
	52	- 17	0	0	0	- 17	35	13
	96	- 28	0	0	0	- 28	68	40
	2.829	- 865	- 154	0	26	- 993	1.836	1.618

Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

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 2.000 € (im Vorjahr: 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 § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. 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, langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten mit ihrem Barwert ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

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

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

3 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19	21
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	0
Insgesamt	20	21

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind wie im Vorjahr in Höhe von 6 Mio. € gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	200	0	189
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	31	0	15
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	4	7
Sonstige Vermögensgegenstände	1	0	5
Insgesamt	243	0	216

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 25 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren überwiegend aus Lieferungen und Leistungen.

5 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 256 Mio. € und ist eingeteilt auf 51.200.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. 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 Deutsche Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital übersteigt, abzüglich des im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf Euro entnommenen Betrags.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen	68	62
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	860	958
Insgesamt	934	1.025

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	122	141
Restrukturierungsmaßnahmen	270	342
Ausstehende Eingangsrechnungen	157	175
Unterlassene Instandhaltung	191	191
Übrige Risiken	120	109
Insgesamt	860	958

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. €	2002	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2001
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7	0	0	20
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	208	4	24	180	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	95	89	6	0	113
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	395	108	0	287	232
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	0	0	4
Sonstige Verbindlichkeiten	18	18	0	0	23
davon aus Steuern	(6)	(6)	(0)	(0)	(6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(0)	(0)	(12)
Insgesamt	726	229	30	467	392

Die erhaltenen Anzahlungen beinhalten eine Vorauszahlung für einen langfristigen Transportvertrag. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind jederzeit rückzahlbare langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 362 Mio. € (im Vorjahr: 377 Mio. €) enthalten. Diese und Verbindlichkeiten aus den laufenden Lieferungs- und Leistungsbeziehungen gegenüber der DB AG in Höhe von 150 Mio. € (im Vorjahr: 100 Mio. €) sind mit den Forderungen der DB Cargo AG aus kurzfristigen Geldanlagen bei der DB AG in Höhe von 225 Mio. € (im Vorjahr: 372 Mio. €) verrechnet. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren ausschließlich aus Lieferungen und Leistungen.

9 Rechnungsabgrenzungsposten

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

10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	444	314
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	422	1.184
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(42)	(553)
Insgesamt	866	1.498

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 Sicherungsübereignung 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 2002 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. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	1.040	1.198
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	588	636
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(383)	(413)
Insgesamt	1.628	1.834

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 2002 Leasingraten in Höhe von 42 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2002	2001
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	73	85
fällig 1 bis 5 Jahre	219	230
fällig über 5 Jahre	296	321
Insgesamt	588	636

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2002	2001
Konventioneller Ladungsverkehr nach Marktbereichen		
Montan	951	977
Baustoffe	266	266
Chemie und Öl	528	530
Industriegüter	384	401
Kaufmannsgüter/Land- und Forstwirtschaft	307	319
Übrige	54	93
	2.490	2.586
Kombinierter Ladungsverkehr	547	552
Sonstige	222	283
Insgesamt	3.259	3.421

13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Leistungen für Dritte	101	99
Material-/Energieverkäufe	30	40
Mieten und Pachten	6	6
Entschädigungen/Versicherungsleistungen für Schadensfälle	17	9
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	6	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	26	14
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	1
Übrige betriebliche Erträge	22	4
Insgesamt	211	177

14 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	345	331
Aufwendungen für bezogene Leistungen	843	847
Aufwendungen für Instandhaltungen	364	457
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.552	1.635
Zuwendungen des Bundes	- 1	- 1
Insgesamt	1.551	1.634

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

Die **Zuwendungen des Bundes** wurden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trug 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 haben jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands abgenommen und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

15 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	550	560
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	303	319
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	18	12
	871	891
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	119	129
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	70	73
	189	202
davon für Altersversorgung	(91)	(96)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	1.060	1.093
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 40	- 78
Insgesamt	1.020	1.015

Die im Jahr 2002 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen in Höhe von 46 Mio. € (im Vorjahr: 64 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

In den Löhnen und Gehältern sind 33 Mio. € Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierung enthalten.

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

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

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Mieten und Pachten	319	382
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	307	299
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	6	4
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	6	3
Übrige betriebliche Aufwendungen	87	105
davon aus Steuern	(3)	(4)
Insgesamt	725	793

17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	6	8
davon aus verbundenen Unternehmen	(6)	(8)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	1	2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	–	– 10
Abschreibungen auf Beteiligungen	–	– 14
Insgesamt	10	– 13

18 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10	20
davon aus verbundenen Unternehmen	(9)	(19)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	25	– 23
davon an verbundene Unternehmen	(22)	(– 22)
Insgesamt	– 15	– 3

19 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

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.

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 225 Mio. € (im Vorjahr: 372 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 Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 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

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	17.421	16.668	19.040	18.348
Zugewiesene Beamte	10.099	9.487	11.141	10.754
Zwischensumme	27.520	26.155	30.181	29.102
Auszubildende	865	963	961	1.005
Insgesamt	28.385	27.118	31.142	30.107

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

25 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	1.434	1.640
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	64	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	88	49

Die Namen 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 27. März 2003

DB Cargo AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der 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 2002 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 27. März 2003

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Marx)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2002 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2002 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2002
ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn/Taunus	75,0	2,5	252,8	- 5,9	1,3	48
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,0	1,5	45,9	43,1	- ¹⁾	81
BTS Buss-Trans Container Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100,0	3,0	23,2	16,1	0,0	163
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH, Hanau	100,0	8,5	41,3	3,7	3,4	124
TRANS A Spedition GmbH, Offenbach a. M.	50,0	10,1	204,4	- 1,8	1,0	289
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt a. M.	100,0	1,0	189,7	- 8,4	- ¹⁾	163

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag



Aufsichtsrat der DB Cargo AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
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)
- Stinnes AG (Vorsitz)
- S-Bahn München GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Lufthansa Technik AG
- SAP AG
- Vattenfall Europe AG
- WestLB AG
- b) Bayerische Magnetbahn-
vorbereitungsgesellschaft mbH
(Vorsitz)
- Projektgesellschaft
- METRORAPID mbH (Vorsitz)
- Raillog GmbH (Beirat)
- Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
- Bayerische Hypo- und
Vereinsbank AG (Beirat)
- Commerzbank AG
(Landesbeirat Berlin)
- Deutsche Bank AG (Beirat Ost)
- Dresdner Bank AG
(Verwaltungsbeirat)

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

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

Erika Albers*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Berlin

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

– seit 10. Juni 2002 –

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Partner für Berlin Gesellschaft für
Hauptstadt-Marketing mbH
- Senator Entertainment AG
- b) DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)
- DB Services GmbH (Beirat, Vorsitz)

Rob den Besten

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender der
N.V. Nederlandse Spoorwegen,
Bosch en Duin

- b) NH Hotels Netherlands (Vorsitz)
- Stena Line BV
- Strukton Groep nv
- Deloitte en Touche
(Beratungsgremium)

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) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G. (Beirat)
- Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
(Beirat)

Dr. Malte Ehrig

Unterabteilungsleiter im
Bundesministerium der Finanzen,
Bonn

- b) Berlin Brandenburg Flughafen
Holding GmbH
- Projektplanungs-Gesellschaft mbH
- Flughafen Projektgesellschaft
- Schönefeld mbH
- Bundesanzeiger
- Verlagsgesellschaft mbH

Matthias Freitag*

Bereichsvorstand Güterverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

- bis 22. September 2002 –
- a) DB Netz AG

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
- DB Systems GmbH

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Hamm

- a) Deutsche Bahn AG

Klaus Dieter Hommel*

Stellv. Vorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Königstein/Taunus

- a) DB Systems GmbH
DEVK Pensionsfonds AG

Günther Kinscher*

Vorsitzender des Betriebsrats
Niederlassung Frankfurt am Main
der DB Cargo AG,
Bebra

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen,
Bonn

- a) DB Regio AG
DB Netz AG

Dr. Hans-Walter Möller*

Marktbereichsleiter Montan der
DB Cargo AG,
Iserlohn

- a) Sparda-Bank Münster (Westf) eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G. (Beirat)

Volker Pretorius*

Vorsitzender des Betriebsrats der
DB Cargo AG,
Obermoschel

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Weiterstadt

- a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Energie GmbH (Vorsitz)
DB Systems GmbH
- b) Bayerische Magnetbahn-
vorbereitungsgesellschaft mbH
Gemeinschaftskernkraftwerk
Neckar GmbH (Verwaltungsrat)
MVP Versuchs- und
Planungsgesellschaft mbH
Projektgesellschaft Metrorapid mbH
Institut für Bahntechnik GmbH
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

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
Stinnes AG
DB Services Immobilien GmbH
DB Systems GmbH (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-Aktiengesellschaft
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- b) DB Services GmbH (Beirat)
DVA Deutsche Verkehrs-
Assekuranz-Vermittlungs-GmbH
(Vorsitz)
Dresdner Bank Luxembourg S.A.
EUROFIMA Europäische
Gesellschaft für die Finanzierung
von Eisenbahnmaterial
(Verwaltungsrat)

Dr. Friedemann Tetsch

Referatsleiter im Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit,
Meckenheim

Knut Utermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Hamburg

Bülent Yildiz*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
Niederlassung Mannheim der
DB Cargo AG,
Karlsruhe

Wolfgang Zell*

Bereichsvorstand Güterverkehr
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Berlin

- seit 24. Oktober 2002 –
- a) DB Netz AG
S-Bahn Berlin GmbH
Sparda-Bank Berlin eG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2002 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens

Vorstand der DB Cargo AG

Dr. Bernd Malmström

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

- a) Brenntag AG (Vorsitz)
Scandlines AG (Vorsitz)
Scandlines Deutschland GmbH
(Vorsitz)
Schenker AG (Vorsitz)
Stinnes Interfer AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp Serv AG
- b) BLG Bremer Lagerhaus-
gesellschaft AG (Beirat)
HansaRail GmbH
Kombiverkehr GmbH & Co. KG
(Verwaltungsrat)
Polzug GmbH
Railog GmbH (Beirat)
Scandlines Denmark A/S
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
Stinnes Corporation (Vorsitz)

Robert Etmans

Ressort Personal,
Eppstein/Taunus

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

Ressort Produktion,
Essen

- bis 30. Juni 2002 –
- b) Nuclear Cargo + Service GmbH
(Vorsitz)
Bochumer Verein Verkehrstechnik
GmbH (Vorsitz)
Schreck-Mieves GmbH
(Beirat, Vorsitz)

Dr. Klaus Kremper

Ressort Produktion,
Mainz

- seit 1. Juli 2002 –
- a) DB Telematik GmbH
- b) Railion Denmark A/S, Kopenhagen

Karl Michael Mohnsen

Ressort Wagenladungsverkehr,
Hamburg

– seit 1. April 2002 –

- b) Euroshuttle A/S
Hangartner AG (Verwaltungsrat)
Nuclear Cargo + Service GmbH
Railion Denmark A/S, Kopenhagen
Railog GmbH

Wilhelm Wegscheider

Ressort Finanzen und Controlling,
Rödermark

- a) DB Energie GmbH
- b) DBFuhrparkService GmbH
DB Services GmbH (Beirat)
DB Systems GmbH (Beirat)
Railion Denmark A/S, Kopenhagen
Railog GmbH
Transfracht Internationale Gesellschaft
für kombinierten Verkehr mbH

Dr. André Zeug

Ressort Kombiniertes Verkehr,
Frankfurt am Main

- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
Euroshuttle A/S
Hangartner AG
HansaRail GmbH
Intercontainer-Interfrigo s.c.
Kombiverkehr GmbH & Co. KG
MarCo S.p.A.
Metrans a.s.
Polzug GmbH
Railion Denmark A/S, Kopenhagen
Transfracht Internationale Gesellschaft
für kombinierten Verkehr mbH

- 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 2002 bzw. auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens



Bericht des Aufsichtsrats der DB Cargo AG zum Geschäftsjahr 2002



Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei 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 vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen 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 Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 7. Mai 2002 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2001 zur Kenntnis genommen sowie die Änderung der Geschäftsverteilung und der Vertretungsregelung im Vorstand der DB Cargo AG beschlossen.

In seiner Sitzung am 28. November 2002 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2003 befasst und die Budgetplanung 2003, die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Cargo AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2002 intensiv mit dem Erwerb der Stinnes AG und der künftigen Struktur des Güterverkehrs innerhalb des DB Konzerns. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat kontinuierlich über den Umsetzungsstand der Projekte MORA C und PRP, über die Sanierung und Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs sowie die Beteiligungsangelegenheiten der DB Cargo AG informieren.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2002 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 6. Mai 2003 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 2002 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 2002 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands

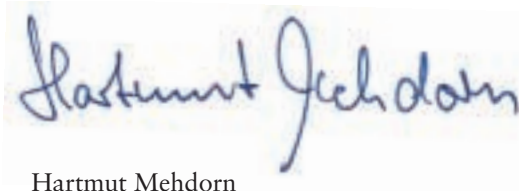
Für den mit Ablauf des Jahres 2001 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Dr. Horst Föhr wurde mit Wirkung zum 10. Juni 2002 Herr Dr. Norbert Bensele zum Aufsichtsratsmitglied der DB Cargo AG bestellt. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Dr. Föhr auch an dieser Stelle seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Für das im September 2002 bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückte Aufsichtsratsmitglied, Herr Matthias Freitag, wurde Herr Wolfgang Zell gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Dr. Karl-Heinz Jesberg schied zum 30. Juni 2002 altersbedingt aus dem Vorstand der DB Cargo AG aus. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Jesberg für die von ihm geleistete Arbeit und bestellte als Nachfolger Herrn Dr. Klaus Kremper zum 1. Juli 2002 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort „Produktion“.

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 2002 geleisteten Einsatz.

Frankfurt, im Mai 2003
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive style with a large, prominent initial 'H'.

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



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. 02	496

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	1998 – 2000
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 02	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	1997 – 2001
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 02	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. 02	25

Die neue BR 182 wurde in einer Zahl von zunächst 25 Maschinen beschafft. Es handelt sich um Zweifrequenz-Loks, die nicht nur unter 15 kV/16 ⅔ 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. 02	97

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 ⅔ 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. 02	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. 02	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. 02	240

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. 02	190

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. 02	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. 02	150

Der Flachwagen Slps-u 725 wurde 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. 02	200

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

www.db-cargo.de

Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:

www.bahn.de/ir

Copyright © 2003
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
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

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

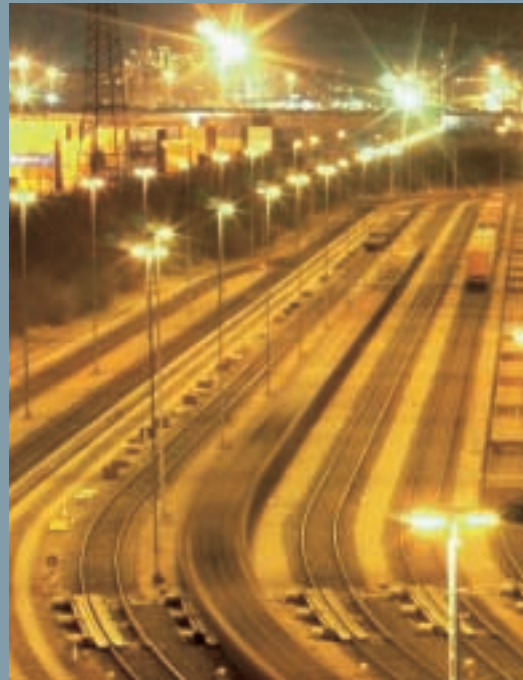
Redaktionsschluss:
10. April 2003

Fotografie
Max Lautenschläger,
Berlin
Deutsche Bahn
BLG Logistics
Group (S. 5)
DB AG/Wagner (S. 6)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen



DB Cargo AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.bahn.de
www.db-cargo.de