



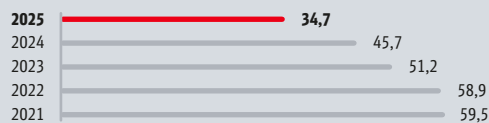
DB Cargo AG
Geschäftsbericht 2025

Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 2 Bericht des Aufsichtsrats
- 5 Nichtfinanzielle Kennzahlen
- 5 Qualität
- 5 Mitarbeitende
- 6 Klimaschutz
- 7 Lagebericht
- 29 Jahresabschluss

Entwicklungen im Berichtsjahr

Verkehrsleistung / in Mrd. tkm ¹⁾



↘ 2025 zu 2024: -24,1%

Umsatzerlöse / in Mio. €



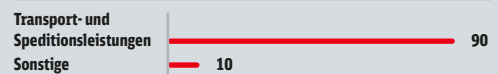
↘ 2025 zu 2024: -11,4%

Ergebnis nach Steuern ²⁾ / in Mio. €



↗ 2025 zu 2024: +414 Mio. €

Umsatzstruktur / in %



Ausgewählte Kennzahlen	2025	2024	Veränderung	
			absolut	%
Finanzkennzahlen in Mio. €				
Umsatz	3.199	3.611	-412	-11,4
Ergebnis nach Steuern ²⁾	-54	-468	+414	-88,5
Bilanzsumme per 31.12.	3.503	3.857	-354	-9,2
Anlagevermögen per 31.12.	2.561	2.664	-103	-3,9
Eigenkapital per 31.12.	612	666	-54	-8,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	2.076	2.435	-359	-14,7
Brutto-Investitionen	157	188	-31	-16,5
Netto-Investitionen ³⁾	154	188	-34	-18,1
Mitarbeitende per 31.12. ⁴⁾ in VZP	14.105	16.975	-2.870	-16,9
Leistungskennzahlen				
Beförderte Güter in Mio. t	110,1	130,7	-20,6	-15,8
Verkehrsleistung in Mrd. tkm ¹⁾	34,7	45,7	-11,0	-24,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁵⁾	56,2	72,5	-16,3	-22,5

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst.

⁵⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge. Ohne Leerfahrten.

Vorwort des Vorstands- vorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

2025 war ein herausforderndes Jahr für die deutsche Wirtschaft und damit auch für die Logistikbranche – für die DB Cargo AG war 2025 ein Jahr des Neuanfangs. Die gute Nachricht: Es gibt einen strukturierten Weg, der die DB Cargo AG in eine nachhaltige und wirtschaftlich profitable Zukunft führt. Ende 2025 haben wir ein tragfähiges Sanierungskonzept vorgelegt. Das Zielbild hierfür beruht auf vier Säulen.

Wir richten Vertrieb, Planung, Disposition und Produktion deutlich stärker europäisch aus und bauen DB Cargo zum führenden europäischen Schienenlogistiker mit klaren, grenzüberschreitenden Systemlösungen aus.

Wir erhöhen mit einer Produktivitäts- und Qualitätsoffensive die Effizienz von Fahrzeugen und Personal im Bahnbetrieb, in der Instandhaltung und in der Verwaltung signifikant und erreichen die Benchmarks unserer Wettbewerber. Die Maßnahmen dafür werden bis 2030 Einsparungen von rund einer Milliarde Euro bringen.

Im Einzelwagenverkehr betreiben wir weiterhin ein flächendeckendes Netzwerk für unsere Kunden mit einem neuen Betriebsmodell. In vier großen Rangierbahnhöfen – Köln-Gremberg, Seelze, Mannheim und Nürnberg – bündeln wir zukünftig einen großen Teil der technisch aufwendigen Zugbildung. Fünf weitere Rangieranlagen sollen als nachgelagerte Standorte mit einer flexibleren Auslastung betrieben werden. Dadurch verteilen wir ab 2027 deutlich effektiver große Mengen an Gütern in ganz Deutschland. Die Zahl der Zugbildungsanlagen wird von heute 32 auf künftig 20 reduziert. Für inter-



nationale Verkehre im Einzelwagensystem werden wir zudem eine bessere grenzüberschreitende Qualitätssteuerung sicherstellen. Die vom Bund für die gesamte Branche eingeführte Förderung bleibt auch für dieses Logistiknetz elementar.

Wir stärken unsere unternehmerische Ausrichtung mit mehr Verantwortung bei unseren kundennahen Entscheidern in den Branchen Automotive, Steel, Liquids&Bulk, Full Load Solutions (FLS) und im Kombinierten Verkehr.

Positives Zeichen unseres Neuanfangs ist, dass wir das Ergebnis der DB Cargo AG nach Zinsen und Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025 um 414 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahr verbessern konnten. Damit zeigen wir, dass unser eingeschlagener Weg der konsequenten Ausrichtung auf unsere Kunden richtig ist.

Wir sind auf dem richtigen Weg, weil es ein gemeinsamer Weg ist: mit den Sozialpartnern im Unternehmen und mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) als Eigentümer. Wir gehen diesen Weg, um für die europäische Wirtschaft und ihre Lieferketten und für die Sicherheit in Europa ein starker und zuverlässiger Logistikpartner zu sein.

Herzliche Grüße

Bernhard Osburg
Vorstandsvorsitzender der DB Cargo AG

Bericht des Aufsichtsrats



Martin Seiler

Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Cargo AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025 zu vier ordentlichen und zu vier außerordentlichen 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 über die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu fünf ordentlichen Sitzungen und fünf außerordentlichen Sitzungen zusammen. Im Vorfeld zur Neukonstituierung fand ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Des Weiteren beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich intensiv mit den individuellen Zielvorgaben der Vorstandsmitglieder für 2026 sowie der Zielerreichung für 2025 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

Kein Aufsichtsratsmitglied hat 2025 an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats in vollem Umfang teilgenommen.

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2025 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er ließ sich ausführlich über die wirtschaftliche, betriebliche und personelle Lage der DB Cargo AG unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit der Umsetzung der Sanierung der DB Cargo AG, der Erfüllung der Auflagen aus dem EU-Beihilfungsverfahren, der Einhaltung der Finanzierungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (DBAG) sowie mit dem Fortgang der Erstellung des vom Vorstand beauftragten Sanierungsgutachtens nach dem Standard S6 des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland (IDW S6) durch einen externen Sanierungsgutachter. Er wurde vom Vorstand umfassend über die Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstand und Zielbilder zur Stabilisierung des Gesamtgeschäfts und fortlaufend über die Liquiditätslage und -prognose der DB Cargo AG sowie die Going-Concern-Einschätzung informiert. Schwerpunkt war zudem die Befassung mit der durch hohes Bauvolumen und Störungslagen verursachten verringerten Netzkapazität

und deren Auswirkungen auf die betriebliche Lage und die Transportmenge der DB Cargo AG. Auch die Auswirkungen der Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen auf die betriebliche Qualität wurden eingehend erörtert. Über die Realisierung der geplanten Umsatzerlöse und die Auswirkungen der Entwicklung der Verkehrsleistungen auf die Umsatze der DB Cargo AG wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand regelmäßig informiert. Der Aufsichtsrat wurde auf seine Bitte hin ab Februar 2025 bis einschließlich Oktober 2025 schriftlich und monatlich über die aktuelle Lage der DB Cargo AG informiert. Dieser Bericht enthielt insbesondere Informationen über die aktuelle wirtschaftliche und betriebliche Lage, die Liquiditätsprognose, das Risikoszenario, die Going-Concern-Einschätzung und den Stand der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen. Die Berichterstattung durch den Vorstand ermöglichte dem Aufsichtsrat die Bildung eines eigenen Urteils über die Lage der Gesellschaft und gab keine Veranlassung zur Nutzung weitergehender Prüfungsrechte oder vorstandsunabhängiger Informationsquellen.

In seiner ordentlichen Sitzung am 19. März 2025 wurde der Aufsichtsrat über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 sowie durch den Jahresabschlussprüfer über die Ergebnisse und Feststellungen seiner Jahresabschlussprüfung unterrichtet. Der Vorstand hat über die Lage der Gesellschaft und den aktuellen Stand der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen informiert.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 16. Mai 2025 wurde der Aufsichtsrat ausführlich über den Stand der Sanierung, den Umsetzungsstand der Empfehlungen des Jahresabschlusses und den Umgang mit den Finanzierungsbedingungen der DBAG informiert.

In seiner konstituierenden Sitzung am 12. Juni 2025 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter sowie die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Der Aufsichtsrat wurde über die aktuelle Lage der DB Cargo AG, den Stand der Sanierungsmaßnahmen, das interne Kontrollsystem der Gesellschaft, die Compliance-Tätigkeiten sowie den Umgang mit den Finanzierungsbedingungen der DBAG informiert. Zudem fasste der Aufsichtsrat den Beschluss zur Beauftragung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2025.

Schwerpunkt der außerordentlichen Sitzung am 25. Juli 2025 waren die Lage der Gesellschaft, der Stand der Sanierungsmaßnahmen sowie die Finanzierungsbedingungen der DBAG. Zudem hat der Jahresabschlussprüfer über den Stand der Umsetzung der Empfehlungen aus der Jahresabschlussprüfung 2024 berichtet.

In der ordentlichen Sitzung am 11. September 2025 wurde ein Aufsichtsratsmitglied in den Präsidialausschuss und ein Aufsichtsratsmitglied in den Ausschuss gem. § 27 Abs. 3 MitbestG gewählt. Der Aufsichtsrat wurde über die aktuelle Lage der DB Cargo AG, den Stand der Sanierungsmaßnahmen, den Stand der Erfüllung der Finanzierungsbedingungen der DBAG und den Stand des Sanierungsgutachtens und des neuen Konzepts für den Einzelwagenverkehr informiert.

In der außerordentlichen Sitzung am 31. Oktober 2025 wurde Herr Martin Seiler zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt, und der Aufsichtsrat hat eine Änderung der Geschäftsordnung des Vorstands mit Wirkung zum 1. Dezember 2025 beschlossen. Durch Änderung des Geschäftsverteilungsplans wurde das neue Vorstandsressort Restrukturierung (CRO) implementiert. Zudem wurde der Aufsichtsrat über den Stand des Konzepts für den Einzelwagenverkehr, den Stand des Sanierungsgutachtens, das Monatsergebnis September 2025 und über den Stand der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen informiert.

In der außerordentlichen Sitzung am 14. November 2025 wurde Herr Bernhard Osburg mit Wirkung zum 15. November 2025 zum Vorsitzenden des Vorstands der DB Cargo AG bestellt.

In der ordentlichen Sitzung am 26. November 2025 hat sich der Aufsichtsrat mit dem aktuellen Stand der Vorschläge für die Zielvereinbarungen 2026 der Vorstandsmitglieder der DB Cargo AG befasst. Der Aufsichtsrat hat Herrn Dr. Oliver Tietze zum Vorstand der DB Cargo AG bestellt und ihm das Ressort Restrukturierung (CRO) zugewiesen. Der Vorstand hat gemeinsam mit dem externen Sanierungsgutachter über den Stand der Überarbeitung des Sanierungskonzepts für die DB Cargo AG und den Zeitplan zur Finalisierung des Sanierungskonzepts und des Sanierungsgutachtens informiert. Zudem informierte der Vorstand zum Monatsergebnis der DB Cargo AG per Oktober 2025 und zur Liquiditätsentwicklung bis zum ersten Quartal 2027. Abschließend hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 die Budgetplanung der DB Cargo AG sowie die Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen.

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2025 wurde der Aufsichtsrat schriftlich über die fristgerechte Einreichung des Entwurfs des Sanierungskonzepts bei der DBAG und über die erste Einschätzung des externen Sanierungsgutachters zur Tragfähigkeit des Entwurfs des Sanierungskonzepts informiert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2025 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin (KPMG), geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen. Das Risikofrüherkennungssystem als Teil des Risikomanagementsystems ist Bestandteil der Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (Haushaltsgrundsätzegesetz; HGrG).

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 12. März 2026 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer:innen, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, beraten. Die Wirtschaftsprüfer:innen berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2025 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresfehlbetrag wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2025 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Aufseiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich 2025 folgende personelle Veränderungen ergeben:

Mit der konstituierenden Sitzung am 12. Juni 2025 schieden Frau Angelika Dumjahn und Frau Dr. Marein Müller sowie die Herren Jörg Hensel, Johannes Kuipers und Martin Seiler aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten zum 12. Juni 2025 Frau Annika Höfs und Frau Dr. Meike Niedbal sowie die Herren Dr. Wolfgang Bohner, Ulrich Schmidt und Florian Wrobel.

Zum 31. August 2025 schied Herr Hartfrid Wolff aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte zum 10. September 2025 Frau Iris Reimold.

Zum 30. September 2025 schied Herr Dr. Richard Lutz aus dem Aufsichtsrat und als Aufsichtsratsvorsitzender aus. Ihm folgte zum 14. Oktober 2025 als Aufsichtsratsmitglied und ab 31. Oktober 2025 als Aufsichtsratsvorsitzender Herr Martin Seiler.

Aufseiten des Vorstands haben sich 2025 folgende personelle Änderungen ergeben:

Herr Michael Fritz schied mit Wirkung zum 31. März 2025 aus dem Vorstand aus. Frau Tanja Fuchs wurde durch den Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Mai 2025 zur Vorständin bestellt und ihr wurde die Übernahme des Ressorts Human Resources and HR Deutschland zugewiesen.

Frau Dr. Sigrid Nikutta schied mit Wirkung zum 14. November 2025 aus dem Vorstand und als Vorstandsvorsitzende aus. Mit Wirkung zum 15. November 2025 wurde Herr Bernhard Osburg zum Mitglied des Vorstands der DB Cargo AG, zuständig für das Ressort des Vorstandsvorsitzenden, bestellt.

Zum 1. Dezember 2025 wurde Herr Dr. Oliver Tietze als Mitglied des Vorstands der DB Cargo AG, zuständig für das neu eingerichtete Ressort Restructuring (CRO), bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Cargo AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2025 geleisteten Einsatz.

Berlin, 12. März 2026

Für den Aufsichtsrat

Martin Seiler
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Cargo AG

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Das Geschäftsfeld DB Cargo trägt zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) bei. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online verfügbar, im Lagebericht des DB-Konzerns wird ausführlich berichtet.

Der Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns behandelt ebenfalls relevante Themen im Kontext Menschenrechte. Darüber hinaus berichtet die Deutsche Bahn AG (DB AG) seit

2024 im Rahmen ihrer Pflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) aus DB-konzernübergreifender Perspektive an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im vorangegangenen Geschäftsjahr. Die DB Cargo AG wird ebenfalls vom LkSG erfasst und ist Teil des Berichts der DB AG.

Qualität

Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit

Die Pünktlichkeit der Verkehre der DB Cargo AG (Ankunftspünktlichkeit weniger als 16 Minuten überschritten) lag 2025 mit 67,7% auf Höhe der Pünktlichkeit des Vorjahres, aber am unteren Ende des Zielkorridors für 2025. Anlaufschwierigkeiten bei der Kapselung der Produktion der DB Cargo AG führten in den ersten Monaten des Jahres 2025 zu negativen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. In der zweiten Jahreshälfte hat

sich diese Situation wieder verbessert. Darüber hinaus haben eine Vielzahl von Ad-hoc-Störungen der Infrastruktur, die für das Jahr 2025 geplanten Baustellen und eine steigende Anzahl an Langsamfahrstellen die Pünktlichkeit belastet.

Gemessen an den Erwartungen der Kunden war das erreichte Pünktlichkeitsniveau deutlich unzureichend. Dennoch hat sich die Kundenzufriedenheit 2025 auf dem Vorjahresniveau halten können, sie erreichte ebenso wie im Vorjahr eine auf einer Schulnotenskala gemessene Bewertung von 2,9.

Mitarbeitende

Für eine bessere Vergleichbarkeit wird die Zahl der Mitarbeitenden in Vollzeitpersonen (VZP) ausgewiesen, teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr bei der Zählung der Mitarbeitenden berücksichtigt. Die Werte für 2024 bzw. per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst.

Per 31. Dezember 2025 beschäftigte die DB Cargo AG mit 14.105 Mitarbeitenden (per 31. Dezember 2024: 16.975 Mitarbeitende) insgesamt 2.870 Mitarbeitende weniger als Ende 2024. Dieser Rückgang resultierte aus natürlicher Fluktuation, Wechsel von Mitarbeitenden in andere DB-Konzernunternehmen und Austritten infolge der im Rahmen der Transformation abgeschlossenen Freiwilligenprogramme. Im

Jahresdurchschnitt 2025 waren 15.139 Mitarbeitende bei der DB Cargo AG beschäftigt. Per 31. Dezember 2025 hatten zudem 1.272 Auszubildende ein Ausbildungsverhältnis bei der DB Cargo AG.

Mit dem Gesamtbetriebsrat der DB Cargo AG ist im Dezember 2025 eine Einigung zu dem im Sanierungskonzept zusätzlich notwendigen Personalabbau erzielt worden. Diese wurde in Form eines Eckpunktepapiers dokumentiert als Vorbereitung für neue Vereinbarungen von Interessenausgleichen und dazugehörigen Sozialplänen. Das Eckpunktepapier sieht ebenfalls ein Einvernehmen zur Anpassung von Betriebsvereinbarungen vor, sodass Steigerungen der Produktivität bei den Einsatzbedingungen von Mitarbeitenden der DB Cargo AG auf das Niveau von Wettbewerbsgüterbahnen möglich sind.

Klimaschutz

DB Cargo leistet einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des DB-Konzerns. Der Rückgang der absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 resultierte 2025 u. a. aus einem höheren Anteil des Kraftstoffs Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) an der Gesamtkraftstoffmenge für die Triebfahrzeuge der DB Cargo AG. Bei elektrifizierten Schienengüterverkehren konnten durch die Nutzung des Fahrassistenzsystems LEADER (Locomotive Engineer Assist Display and Event Recorder) Energieeinsparungen erzielt werden. DB Cargo leistet zudem einen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele.

Maßnahmen 2025

– **Zweikraftlokomotiven:** 2025 wurden 43 von bis Ende 2027 insgesamt 146 neuen Zweikraftlokomotiven an DB Cargo ausgeliefert. Diese ersetzen ältere Rangier-Diesellokomotiven der Baureihen 261, 265 und 294. Zweikraftlokomotiven bieten große Vorteile, auf elektrifizierten Strecken fahren sie elektrisch und auf Streckenabschnitten ohne Oberleitung mit ihrem Dieselantrieb. Dies spart zeitaufwendiges Umspannen und Rangieren und erhöht die Einsatzeffizienz. Hiervon wird v. a. der Einzelwagenverkehr profitieren, der bspw. bei der Abholung von Güterwagen in Werksgebieten von Industriekunden schneller und effizienter werden soll.

Überblick über die Tarifentwicklung

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

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten bis Dezember 2027. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

- **Biokraftstoff HVO:** 2025 konnte die DB Cargo AG eine weitere Steigerung bei der Substitution von fossilem Diesel durch HVO erreichen. Der HVO-Anteil lag bei rund 35% (im Vorjahr: 33%), 2028 soll ein HVO-Anteil von 50% erreicht werden.
- **Distributed Power System:** Mit dem Distributed Power System kann eine Lokomotive per Funk von der führenden Lokomotive des Zuges ferngesteuert werden. Das steigert die Zugkraft um ein Drittel, verdoppelt die Rückspeisung der Energie und ermöglicht schwerere und längere Züge mit nur einem/einer Lokomotivführer:in. Dies reduziert bei gleichbleibender Transportmenge die Zugfahrten und entsprechend auch Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen.
- **Fahrassistenzsystem LEADER:** 2025 erfolgte die Ausrüstung von 17 Diesel-Streckenlokomotiven der Baureihe Class 77 mit dem Fahrassistenzsystem LEADER. Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparende Fahren unterstützt. Bei der E-Lokomotiven-Flotte konnte 2025 mit LEADER insgesamt eine Energieeinsparung von 15% erreicht werden.
- **Energiemanagementsystem:** Im Oktober 2025 ist das DB Cargo-Energiemanagementsystem gem. DIN EN ISO 50001 zertifiziert worden. Durch das Energiemanagementsystem werden die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und die Steigerung der Energieeffizienz durch Steuerung des Energieverbrauchs unterstützt.

Lagebericht

Überblick

Angaben zur Gesellschaft

Die DB Cargo AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DBAG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Infolge des 2024 abgeschlossenen EU-Beihilfeverfahrens besteht seit dem 1. Januar 2025 kein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV) mit der DBAG mehr. Damit haben sich zu diesem Zeitpunkt auch die rechtlichen Vorgaben für das bestehende DB-Konzernverhältnis von einem Vertragskonzern zu einem faktischen Konzern geändert. Mit Übergang zum faktischen Konzern sind das Weisungsrecht der DB AG gegenüber der DB Cargo AG und die korrespondierende Verlustausgleichspflicht entfallen, die Vermögensbindung nach §57 Aktiengesetz (AktG) erfasst das gesamte Gesellschaftsvermögen der DB Cargo AG und die Ergebnisse der DB Cargo AG werden nicht mehr mit der Muttergesellschaft verrechnet. Es erfolgt eine getrennte Besteuerung (keine steuerliche Organschaft mit der DB AG). Durch die Kündigung des BEAV ist die DB Cargo AG seit dem 1. Januar 2025 gefordert, ihre Liquidität eigenständig sicherzustellen.

Die DB Cargo AG bietet den Kunden als europäischer Anbieter von Bahnspeditionsleistungen entlang internationaler Güterverkehrskorridore den Zugang zu einem europaweiten Schienen- und Logistiknetz. Die Gesellschaft führt Transporte von einzelnen Güterwagen und Wagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container, Lkw-Trailer oder Wechselbrücken mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss ihrer Kunden in ganz Europa. Zusätzlich zur reinen Transportleistung führt die DB Cargo AG für die Kunden logistische Gesamtkonzepte vom Transport über die Lagerung bis zur Distribution der Kundenprodukte durch. Zur Leistungserstellung werden mehrere Verkehrsträger kombiniert. Dabei setzt die DB Cargo AG eigene oder gemietete Lokomotiven und Güterwagen, Terminals, Zugbildungsanlagen, Distributionszentren, eigene Mitarbeitende und die Transport-, Personal- und sonstigen Serviceleistungen dritter Kooperationspartner ein. In diesen Transportkonzepten werden die Produkte der Kunden von

den Produktionsstandorten mit Lkw zu einem nahe gelegenen Umschlagterminal gebracht. Der große Streckenabschnitt wird auf der Schiene zu einem Umschlagterminal in der Nähe des Distributionszentrums absolviert. Von dort erfolgt die Lieferung an die Endkunden wiederum per Lkw. Für die Umsetzung dieser End-to-End-Konzepte setzt die DB Cargo AG auf die Zusammenarbeit mit DB-konzernexternen Partnern mit dem Ziel, Komplettlösungen zu ermöglichen. Die Gesellschaft verbindet auf diese Weise die Schienen- und Branchenexpertise mit den Serviceleistungen ihres europäischen Partnernetzwerks. Durch diese Transportkonzepte werden zudem die damit verbundenen CO₂e-Emissionen für die Kunden reduziert, weil eine Verlagerung von mit fossiler Energie betriebenen Lkw-Transporten zu Schienentransporten mit überwiegend aus erneuerbaren Quellen gewonnener elektrischer Energie stattfindet. Zu den DB-konzernexternen Kunden zählen die produzierende Industrie der Bereiche Automotive, Stahl, Recycling, Chemie, Rohstoffe, Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und Operateure des Kombinierten Verkehrs in ganz Europa. Darüber hinaus verkauft die DB Cargo AG Traktions- und Serviceleistungen an ihre Tochterunternehmen (u. a. TFG Transfracht GmbH, DB Cargo Logistics GmbH, Transa Spedition GmbH, DB Cargo BTT GmbH) sowie an weitere Unternehmen des DB-Konzerns (u. a. an die DB InfraGO AG).

Da die DB Cargo AG den Großteil ihrer Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, sind wesentliche Leistungskennzahlen die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern (Summe der zurückgelegten Kilometer aller beförderten Tonnen) und die Umsatzerlöse. Als weitere Leistungskennzahlen sind die in den Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG enthaltenen Kennzahlen zu Netto-Finanzschulden¹⁾ und zum Verhältnis von EBITDA²⁾ zu Netto-Finanzschulden neben dem Ergebnis³⁾ und der Liquidität⁴⁾ als bedeutsame

¹⁾ Netto-Finanzschulden (nach IFRS) beschreiben die Höhe der gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel wie Cash oder kurzfristig verfügbarer Anlagen. Netto-Finanzschulden sind definiert als Anleihen abzüglich Sicherungsderivaten (Fremdwährung) zuzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Deutsche Bahn Finance GmbH (2025 auf die DB AG verschmolzen), EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz, Kreditinstituten zuzüglich Verbindlichkeiten aus Leasing und aus DB-Konzernfinanzierung abzüglich liquider Mittel, Forderungen aus DB-Konzernfinanzierung und zinstragender Außenforderungen.

²⁾ Das EBITDA (nach International Financial Reporting Standards [IFRS]) wird ermittelt, indem man zum Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) die Abschreibungen addiert.

³⁾ Als Ergebnis wird der Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag gem. Handelsgesetzbuch (HGB) bezeichnet.

⁴⁾ Guthaben/Verbindlichkeiten aus DB-Konzern-Cashpooling.

finanzielle Leistungsindikatoren der DB Cargo AG hinzugekommen. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Güterwagen und den Personalkosten die Aufwendungen für Energie und Infrastruktur sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen für Instandhaltung und Serviceleistungen dritter Logistikpartner. Die Infrastruktur- und Dienstleistungsgesellschaften des DB-Konzerns sind dabei wichtige Lieferanten.

Erklärung zur Unternehmensführung ¹⁾

Die DB Cargo AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Cargo AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt.

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2025 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder die Anteilseignerseite und zehn Mitglieder die Arbeitnehmenseite vertreten. Die Vertreter:innen der Anteilseigner werden durch die Hauptversammlung, und die Mitglieder der Arbeitnehmenseite nach Mitbestimmungsgesetz gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2025 neun Frauen an.

	2024	2025	2029
Frauenanteil per 31.12. / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	50,0	33,3	50,0
Aufsichtsrat	40,0	45,0	50,0
Erste Führungsebene	34,3	40,0	38,9
Zweite Führungsebene	29,6	26,4	35,4

Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex ²⁾

Die Entsprechenserklärung für die DB Cargo AG zum Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2025 ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Geschäftsberichts 2025 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

¹⁾ Die Erklärung zur Unternehmensführung unterliegt keiner inhaltlichen Prüfung des Abschlussprüfers.

²⁾ Die Entsprechenserklärung gem. Public Corporate Governance Kodex unterliegt keiner inhaltlichen Prüfung des Abschlussprüfers.

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

IDW-S6-SANIERUNGSGUTACHTEN

Im Sommer 2025 hat die DB Cargo AG die Unternehmensberatung Oliver Wyman mit der Erstellung eines Sanierungsgutachtens gem. Standard S6 des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland (IDW) beauftragt. Im Dezember 2025 hat der Vorstand der DB Cargo AG dem DB-Konzernvorstand den mit Oliver Wyman abgestimmten Entwurf eines erweiterten Sanierungskonzepts für die DB Cargo AG und am 31. Dezember 2025 das finale Sanierungskonzept übergeben.

Das finale IDW-S6-Sanierungsgutachten wurde durch den Gutachter Oliver Wyman am 27. Februar 2026 vorgelegt.

ERWEITERTES SANIERUNGSKONZEPT MIT ZIELBILD DB CARGO 2030

Seit Ende 2025 setzt die DB Cargo AG das erweiterte Sanierungskonzept mit Blick auf das Zielbild der Gesellschaft im Jahr 2030 um. Das Zielbild des sanierten Unternehmens ist, die DB Cargo AG mit ihren Tochtergesellschaften als europäischer Anbieter von Bahnspeditionsleistungen entlang der internationalen Güterverkehrskorridore zu positionieren. Dabei hebt die Gesellschaft geografische Synergien für die Güterverkehrslogistik ihrer relevanten Kundenbranchen, insbesondere in Süd- und Osteuropa, und der Einzelwagenverkehr wird durch eine signifikante Umgestaltung des Netzwerks mit grundlegenden Anpassungen am Betriebsmodell neu aufgestellt. Vergleichbare Anpassungen hat die DB Cargo AG 2025 bereits erfolgreich im Kombinierten Verkehr umgesetzt und dort den Turnaround erreicht.

Das aus dem Zielbild abgeleitete Sanierungskonzept adressiert neben einer zusätzlichen Produktivitäts- und Qualitätssteigerung der DB Cargo AG auch die nachhaltige Wirtschaftlichkeit im Einzelwagenverkehr der Gesellschaft unter der Voraussetzung einer entsprechenden Förderung. Damit strebt die DB Cargo AG die Einhaltung des Transformations- und Restrukturierungspfads an, der der Entscheidung der EU-Kommission im Beihilfeverfahren der Gesellschaft vom 29. November 2024 zugrunde liegt. Im erweiterten Sanierungskonzept sind drei Handlungsfelder wesentlich für den erwarteten nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg:

Das erste Handlungsfeld ist ein branchenorientierter, fokussierter, flexibler Einzelwagenverkehr. Für die nachhaltige Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenverkehrs werden zusätzliche Sanierungsmaßnahmen umgesetzt, die auf die 2025 überarbeiteten Prognosen der Transportmengen bis 2030 ausgerichtet sind. Diese beinhalten ein in 2027 angepasstes Einzelwagenverkehrs-Kernnetz, eine Veränderung im Port-

folio der Zugbildungsanlagen und eine deutliche Produktivitätssteigerung in der operativen Steuerung. Beim zukünftigen Einzelwagenverkehrs-Netzwerk fokussiert sich die DB Cargo AG auf ihre Verantwortung für die Kunden mit dem Ziel, den Einzelwagenverkehr in Deutschland weiterhin in der Fläche zu betreiben, wobei nennenswerte Anpassungen am Betriebsmodell vorgenommen werden. In vier großen Produktions-Hubs wird die DB Cargo AG zukünftig die technisch aufwendige Zugbildung bündeln und dadurch die Einzelwagenverkehre deutlich effektiver in ganz Deutschland verteilen, wo es im Zielbild künftig noch rund 20 Rangier- und Knotenbahnhöfe geben wird. Zugleich wird die DB Cargo AG das europäische Netzwerk stärken, v. a. auch die wichtigen internationalen Korridorverbindungen in Richtung Südosteuropa.

Das zweite Handlungsfeld ist eine Produktivitäts- und Qualitätsoffensive zusätzlich zum laufenden Transformationsprogramm in den direkten und indirekten Bereichen der DB Cargo AG. Die Maßnahmen zielen ab auf das Erhöhen der Anwesenheitsproduktivität im Bahnbetrieb, den Abbau von Overhead-Kosten und eine Standortkonsolidierung und Lagermaterialreduktion in der Instandhaltung. Ziel ist es, die Overhead-Quote der DB Cargo AG auf das Wettbewerbsniveau eines maximal 20-prozentigen Anteils am Gesamtpersonalbestand (8% administrativ und 12% produktionsell) auszurichten. Hierzu hat die DB Cargo AG eine Taskforce Overhead-Rightsizing unter der Leitung des im Dezember 2025 gestarteten Chief Restructuring Officers (CRO) implementiert. Das Overhead-Abbauziel basiert auf Benchmarks erfolgreicher Wettbewerber der DB Cargo AG im Logistiksektor. Im Rahmen der Branchenstruktur wird die DB Cargo AG im erweiterten Sanierungskonzept deshalb auch die Standorte für die Instandhaltung der Lokomotiven und Güterwagen am Hauptkorridor ihrer Transporte ausrichten. Die DB Cargo AG hat 2025 die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Instandhaltungskapazitäten zu bündeln und die Anzahl von Werkstätten zu reduzieren. Ende 2025 führt die DB Cargo AG bundesweit an 27 Standorten Instandhaltung von Lokomotiven und Güterwagen durch. Bis Ende 2026 soll die Zahl der Standorte deutlich reduziert werden. Mit der dadurch erfolgenden Konsolidierung der Instandhaltungskapazitäten soll die Auslastung in den verbleibenden Werkstätten steigen. Durch die Verdichtung der Leistung entlang der Hauptverkehre ist zudem eine Spezialisierung auf Fahrzeugtypen möglich. Dadurch können Schulungen, Materialbevorratung und Ausgaben für die Instandhaltungsinfrastruktur reduziert werden mit der Folge, dass niedrigere Fixkosten und eine effizientere Leistungserbringung die Wettbewerbsfähigkeit der Instandhaltung

der DB Cargo AG deutlich erhöhen werden. Weiterhin werden Personal- und Finanzbereich der DB Cargo AG als administrative Servicefunktionen mit ihrer Organisation der Branchenstruktur folgen. Ziel ist es, mit gestraffter Führungsorganisation und einem optimierten Leistungsportfolio die Branchen der DB Cargo AG passgenau zu unterstützen und gleichzeitig wettbewerbsfähige Overhead-Quoten in der Verwaltung zu erreichen.

Das dritte Handlungsfeld ist auf die Umsetzung des bestehenden Transformationsprogramms sowie aller zusätzlichen Sanierungsmaßnahmen im Einzelwagenverkehr und zur Steigerung von Produktivität und Qualität durch eine Organisation mit klaren Verantwortlichkeiten ausgerichtet. Das Sanierungsprogramm-Management erfolgt durch den CRO im Vorstand der DB Cargo AG. Tandems aus Umsetzungsverantwortlichen und externen Restrukturierungsberater:innen werden die Umsetzung der Transformations- und Sanierungsmaßnahmen sicherstellen. Mit einer neu eingeführten Trackingmethode steuert der CRO die Einhaltung definierter Key Performance Indicators (KPIs) und Meilensteine in einem durchgängigen Messkonzept mit dem Ziel, die zeitgerechte Einhaltung der vereinbarten Sanierungsziele zu erreichen.

ERGEBNIS DES IDW-S6-SANIERUNGSGUTACHTENS

Oliver Wyman war beauftragt, das Sanierungskonzept der DB Cargo AG zu überprüfen und auf der Grundlage dieses Konzepts eine abschließende gutachterliche Stellungnahme zur Sanierungsfähigkeit des Unternehmens abzugeben. Oliver Wyman hat die finanziellen Auswirkungen der ergriffenen und geplanten Maßnahmen zusammen mit der erwarteten Geschäftsentwicklung in einer integrierten Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung für die DB Cargo AG beurteilt.

Die für die Aussage zur Sanierungsfähigkeit relevante risikoadjustierte Finanzplanung (Risiko-Case) weist unter der planerisch unterstellten Finanzierung eine ausreichende Liquiditätsausstattung aus. Die DB AG hat im Februar 2026 die Zustimmung unter der Voraussetzung markt-/bonitätsüblicher Kreditbedingungen zur Finanzierung wie im Risiko-Case unterstellt gegeben. Die Gesellschaft weist zudem über den gesamten Planungszeitraum ein positives Eigenkapital aus. Insolvenzgründe gem. §17 oder §19 Insolvenzordnung (InsO) treten im Prognosezeitraum planerisch nicht ein. Das Sanierungsgutachten beschreibt also die für eine positive Fortbestehensprognose der Gesellschaft notwendigen Maßnahmen.

Oliver Wyman führt aus, dass bei der Umsetzung der im Sanierungsgutachten beschriebenen Maßnahmen und unter den im Sanierungsgutachten genannten Annahmen und Bedingungen, insbesondere dem Finanzierungskonzept und den angenommenen Beiträgen Dritter, die überwiegende

Wahrscheinlichkeit auf eine positive Fortbestehensprognose und Wiedererlangung der nachhaltigen Wettbewerbs- und Renditefähigkeit besteht. Oliver Wyman kommt demnach zu der Einschätzung, dass die Sanierungsfähigkeit unter diesen Voraussetzungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit gegeben ist.

Im Hinblick auf die höchstrichterlichen Anforderungen des Bundesgerichtshofes (BGH) an Sanierungsgutachten stellt Oliver Wyman unter den im Sanierungsgutachten genannten Annahmen und ausgehend von den dem Gutachter vorliegenden Informationen fest, dass

- **1.** das Sanierungsgutachten von den von Oliver Wyman erkannten und für Oliver Wyman erkennbaren tatsächlichen Gegebenheiten ausgeht, in sich schlüssig und durchführbar ist,
- **2.** Oliver Wyman die erforderlichen Buchhaltungsunterlagen des Unternehmens vorlagen und die gesetzlichen Vertreter:innen der DB Cargo AG dies in einer Vollständigkeitserklärung bestätigt haben,
- **3.** das Sanierungsgutachten eine Analyse der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens im Rahmen seiner Wirtschaftsbranche enthält und die Krisenursachen erfasst,
- **4.** das Sanierungsgutachten die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Unternehmens zutreffend beurteilt,
- **5.** das Sanierungsgutachten eine positive Fortbestehensprognose enthält und aufzeigt, dass die für die Sanierung in Angriff genommenen Maßnahmen einschließlich der noch vorgesehenen Maßnahmen zusammen insgesamt objektiv geeignet sind, das Unternehmen in überschaubarer Zeit durchgreifend zu sanieren,
- **6.** die im Sanierungsgutachten dargestellten geplanten Sanierungsmaßnahmen bereits angestoßen und teilweise bereits umgesetzt wurden, d. h. die Sanierungsaktivitäten objektiv sachgerecht eingeleitet worden sind,
- **7.** das Sanierungsgutachten belegt, dass nach Durchführung der Sanierungsmaßnahmen die Rentabilität der unternehmerischen Tätigkeit wiederhergestellt werden kann und
- **8.** die gesetzlichen Vertreter:innen der Gesellschaft bestätigt haben, die im Sanierungsgutachten beschriebenen geplanten Maßnahmen umzusetzen.

VERKAUF VON VERMÖGENSGEGENSTÄNDEN, INSBESONDERE LOKOMOTIVEN UND GÜTERWAGEN

Die DB Cargo AG hat 2025 Verkäufe von Vermögensgegenständen sowie Sale-and-Leaseback-Transaktionen von Lokomotiven und Güterwagen umgesetzt. Im Oktober 2025 wurden im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion 5.882

Güterwagen an die GATX Rail Germany GmbH (GATX) übergeben. Dadurch erhöhte sich die Mietquote bei Güterwagen von 11% auf 20%. Im Dezember 2025 hat die DB Cargo AG 60 Diesellokomotiven der Class 77 (Baureihe 247) an den Vermieter Beacon Rail verkauft und zurückgemietet. In diesem Zusammenhang ist die im Rahmen eines Covenants der DB AG definierte Begrenzung der Leasingzahlungen bis Ende 2026 von 30 Mio. € auf 33 Mio. € angehoben worden.

2025 hat die DB Cargo AG insgesamt 282 Güterwagen und 72 Lokomotiven veräußert und zehn zur Auslieferung vorgesehene Lokomotiven der Baureihe 193 an Lokomotivvermieter weitergereicht.

ENTWICKLUNGEN BEI DER BUNDESFINANZIERUNG

Mit dem Bundeshaushalt 2025 und 2026 sowie dem Errichtungsgesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) werden für die Schieneninfrastruktur wesentlich mehr Mittel als bisher bereitgestellt. Auch in den Folgejahren soll die Finanzierung durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund) auf hohem Niveau fortgesetzt werden. Insgesamt sind in den Jahren 2025 bis 2029 Investitionen i. H. v. 107 Mrd. € in die Bundesschienenwege vorgesehen.

Bei den durch die Bundesregierung für den Schienengüterverkehr gewährten Fördermitteln sind insbesondere die Trassenpreis- und Einzelwagenverkehrs-Förderung für die DB Cargo AG von hoher Bedeutung. Die Anlagenpreisförderung der Bundesregierung ist im Jahr 2025 eingestellt worden. Für die Trassenpreisförderung des Schienengüterverkehrs waren im Bundeshaushalt 2025 insgesamt 275 Mio. € vorgesehen. Die DB Cargo AG hat entsprechend ihrem Marktanteil einen Anteil von 67 Mio. € erhalten. Für die Einzelwagenverkehrs-Förderung hat der Bundeshaushalt 2025 insgesamt 300 Mio. € vorgesehen. Das Fördervolumen für die Leistungen der DB Cargo AG im Einzelwagenverkehr lag in 2025 mit 189 Mio. € um 26 Mio. € höher als im Vorjahr. Dies ist in erster Linie eine Folge der vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) abgefragten Korrektur des angemeldeten Leistungsvolumens aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der Nutzung von sog. Ausgabenüberhängen aus dem Bundeshaushalt 2024 durch das EBA im Jahr 2025. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) führt aktuell eine Evaluation der Richtlinie für die Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr durch. Bereits beschlossen ist, dass 2026 die Fördersätze der Förderlinie 1 dieser Richtlinie um 25% reduziert werden.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld und Verkehrsleistungen

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND UND IM DEUTSCHEN GÜTERVERKEHRSMARKT

Die deutsche Wirtschaft stagnierte 2025, obwohl die rückläufige Inflation entlastend wirkte. Im ersten Quartal 2025 war die Wirtschaftsleistung robust, aber maßgeblich durch Vorzieheffekte wegen drohender Handelskonflikte geprägt. Sie schwächte sich im Jahresverlauf spürbar ab. Der seit 2018 anhaltende Abwärtstrend in der deutschen Industrieproduktion setzte sich 2025 infolge weiter zunehmender Konkurrenz aus China, struktureller Nachfrageverschiebungen sowie eines starken Euros fort. Der private Konsum entwickelte sich verhalten. Die Kernindustrien in Deutschland befanden sich 2025 weiterhin in einem tiefgreifenden Strukturwandel. So verloren 2025 wichtige Bereiche der deutschen Chemieindustrie an Wettbewerbsfähigkeit oder verlagerten ihre Produktion ins Ausland. Importe über Häfen nahmen an Bedeutung zu. Zudem fanden in wesentlichen Teilen der produzierenden Industrie 2025 aus Kostengründen und zur Vermeidung angedrohter hoher Importzölle von Handelspartnern Produktionsverlagerungen von Deutschland in Länder außerhalb Europas statt.

Dadurch ging auch die Nachfrage im deutschen Güterverkehr 2025 über alle Verkehrsträger weiter zurück. Chemie- und Stahltransporte waren produktionsbedingt rückläufig, die Transporte von Konsumgütern, insbesondere von Lebensmitteln, wirkten leicht kompensierend.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verschlechterte sich 2025 im Vergleich zur Straße. Wesentlich hierfür waren neben der baubedingt stark eingeschränkten Verfügbarkeit und Qualität der Schieneninfrastruktur auch die um 16% gestiegenen Trassenpreise, die zu einem deutlich höheren Preiszuwachs bei Schienentransporten als beim Straßengüterverkehr führten. Trotz Preissteigerungen lag der Marktanteil der Straße 2025 auf Vorjahresniveau, während der Schienengüterverkehr in Deutschland das dritte Jahr in Folge einen Rückgang verzeichnete. Die Einbußen bei Stahl- und Chemietransporten konnten nicht kompensiert werden. Auch die Transportnachfrage im Kombinierten Verkehr, der bislang Wachstumstreiber im deutschen Güterverkehr war, stagnierte 2025 und war geprägt von Auswirkungen geopolitischer Unsicherheiten. Nach Vorzieheffekten im ersten Halbjahr 2025 wirken seit dem Sommer deutlich höhere Zölle

als Handelshemmnisse für deutsche Exportgüter, insbesondere für die Automobilindustrie sowie für Stahl und Aluminium. Der Containerumschlag im nördlichen Euro-Raum und in Deutschland nahm in der zweiten Jahreshälfte 2025 deutlich ab. Positiv wirkten lediglich steigende Transporte von Mineralölerzeugnissen, Baustoffen und im Bereich der Batterielogistik. Auch die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt war 2025 durch niedrige Pegelstände und eine geringe Transportnachfrage nach binnenschiffaffinen Massengütern wie Getreide, Steinen und Erzen rückläufig, der Marktanteil der Binnenschifffahrt schrumpfte. Infolge dieser Entwicklung ist die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr 2025 im dritten Jahr in Folge deutlich gesunken.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN EUROPA UND IM EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die europäische Wirtschaft verzeichnete 2025 eine moderate Erholung. Das sehr starke erste Quartal 2025 ist aber v. a. auf einen Anstieg der Exporte im Vorfeld erwarteter Zollerhöhungen zurückzuführen. Nach dem robusten Jahresauftakt blieb die konjunkturelle Dynamik im weiteren Jahresverlauf verhalten. Unvorhergesehene, schwankende Zölle belasteten die europäische Industrieproduktion und den globalen Warenhandel. Sie verteuerten europäische Exporte, während der Importdruck nach Europa stieg. Insbesondere schienenaffine Industrien wie Stahl und Automotive litten 2025 unter den unsicheren und volatilen Rahmenbedingungen. Auch der Kombinierte Verkehr, in dem in den Vorjahren die Nachfrage stetig stieg, verzeichnete 2025 einen Rückgang der Verkehrsleistung. Die für 2025 prognostizierte Erholung des europäischen Schienengüterverkehrs (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist deshalb in diesem unsicheren konjunkturellen Umfeld nicht eingetreten.

Politisches Umfeld

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG UND REFORM DES DB-KONZERNS

Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD enthält Vorhaben mit Relevanz für die Schiene. Die Umsetzung steht in wichtigen Punkten unter Finanzierungsvorbehalt. Wesentliche Vorhaben sind: Die Investitionen in das deutsche Schienennetz sollen gesteigert werden, das Trassenpreissystem (TPS) soll reformiert werden, und weitere Maßnahmen zur

Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sollen umgesetzt werden. Für die DB Cargo AG soll geprüft werden, wie die Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.

Am 22. September 2025 hat der Bundesverkehrsminister Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn vorgestellt. Die Reformen im DB-Konzern umfassen u. a. die Vereinfachung von Prozessen und Strukturen für mehr Fokussierung und höhere Effizienz, eine wirksame Aufbauorganisation sowie das Aufsetzen von Sofortprogrammen für ein besseres Reiseerlebnis und kundenorientierte Unternehmenskultur im DB-Konzern. Der Bund will seine Steuerung auf die Ziele ausrichten und Gesetzgebung und Regulierung anpassen. Zur Aktivierung der Branche hat der Bund eine Taskforce »Zuverlässige Bahn« eingerichtet.

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wird weiterverfolgt. Wichtige Maßnahmen sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie. Zum 1. Januar 2025 ist die geänderte Richtlinie zum Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV) in Kraft getreten. Sie hat eine Laufzeit bis Ende 2029. Mit dem Z-SGV sollen Ideen für Modernisierungen im Schienengüterverkehr in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik schneller zur Anwendungsreife und in den Markt gebracht werden. Im Bundeshaushalt standen 2025 insgesamt 20 Mio. € zur Verfügung, für 2026 sind 30 Mio. € eingeplant. Zusätzlich wird die Vorbereitung der Migration der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) 2026 mit 16 Mio. € gefördert.

FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Die Betriebskostenförderung erfolgt seit 2024. Für die Jahre 2024 und 2025 standen im Bundeshaushalt jeweils 300 Mio. € zur Verfügung. Für 2026 sind ebenfalls 300 Mio. € im Haushalt eingeplant.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90% reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten:

- ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr,
- die Überarbeitung der Richtlinie zu höchstzulässigen Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr sowie
- ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen.

Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden noch weiter im Rat und im Europäischen Parlament behandelt, der Verkehrsrat hat im Juni 2025 einen Fortschrittsbericht zur Überarbeitung der Richtlinie zu höchstzulässigen Maßen und Gewichten angenommen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB Cargo AG hat sich 2025 im Rahmen der Umsetzung des Transformationsprogramms deutlich gegenüber dem Vorjahr verbessert, ist aber aufgrund der Sanierungssituation und der konjunkturellen Lage weiterhin herausfordernd.

Im Rahmen ihrer Restrukturierung führte die DB Cargo AG 2025 das mit der Europäischen Kommission vereinbarte Transformationsprogramm und darüber hinausgehende Maßnahmen zur Gegensteuerung von Kostensteigerungen durch. Insbesondere dadurch konnte die DB Cargo AG 2025 das Jahresergebnis deutlich verbessern und einen Jahresfehlbetrag von 54 Mio. € erzielen, im Vergleich zu einem Jahresfehlbetrag von 468 Mio. € im Vorjahr. 2025 war stark von positiv wirkenden Einmaleffekten geprägt. Der Ergebnisbeitrag des Einzelwagenverkehrs war auch 2025 mit – 284 Mio. € stark negativ (im Vorjahr: – 413 Mio. €), während im Kombinierten Verkehr mit einem positiven Ergebnisbeitrag i. H. v. 41 Mio. € (im Vorjahr: – 100 Mio. €) der Turnaround gelang und im Ganzzugverkehr ein positiver Ergebnisbeitrag i. H. v. 189 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) erreicht wurde.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Cargo AG hat 2025 durch die angespannte Marktlage und wegen der Umsetzung der Wettbewerbsauflagen der EU-Kommission und der Portfoliobereinigungen im Kombinierten Verkehr deutlich an Marktanteilen verloren. Die Verkehrsleistung der Gesellschaft sank infolge der Optimierung des Transportportfolios, der temporären Qualitätsprobleme bei der Kapselung der Produktion in den Branchen und der



Umsetzung von EU-Wettbewerbsauflagen 2025 auf 34,7 Mrd. Tonnenkilometer (tkm). Sie lag damit rund ein Viertel (24%) niedriger als im Vorjahr (45,7 Mrd. tkm). Die Menge der beförderten Güter ist mit 110,1 Mio. t um 16% (im Vorjahr: 130,7 Mio. t) gesunken. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat sich mit 56,2 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 23% (im Vorjahr: 72,5 Mio. Trkm) reduziert.

Die DB Cargo AG erzielte 2025 Umsatzerlöse von 3.199 Mio. € (im Vorjahr: 3.611 Mio. €). Dieser Rückgang um 11% ist insbesondere auf die geringere Verkehrsleistung zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Preiserhöhungen, Portfoliooptimierungen und der wachsende Anteil nicht tkm-abhängiger Logistikleistungen.

Der Außenumsatz lag 2025 mit 2.104 Mio. € um 258 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.362 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten 1.096 Mio. € (im Vorjahr: 1.249 Mio. €). Damit fiel der Anteil der DB-konzerninternen Umsatzerlöse auf 34,2% (im Vorjahr: 34,6%).

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen 2025 mit 724 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 419 Mio. €).

Bei den regulierten Erlösen erhöhte der Bund die Trassenpreisförderung gegenüber dem Vorjahr. Infolge der verstärkten Beauftragung von Dritt-EVU durch die DB Cargo AG im Rahmen der Optimierung des Transportportfolios verringerte sich der Förderanteil für die DB Cargo AG 2025 auf 68 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €). Positiv wirkte die durch den Bund gewährte Förderung des Einzelwagenverkehrs; die DB Cargo AG erhielt 2025 insgesamt 189 Mio. €. Das Einzelwagenverkehrs-Fördervolumen der DB Cargo AG lag damit 2025 um 26 Mio. € höher als im Vorjahr.

Im Rahmen der Transformation erhielt die DB Cargo AG 2025 Erstattungen für Personalrestrukturisierungskosten von 30 Mio. € von der DB JobService GmbH. Die Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen werden für wesentliche Teile der tariflich beschäftigten Mitarbeitenden auf Basis der mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossenen Tarifverträge durch die DB JobService GmbH (eine Tochtergesellschaft der DBAG) übernommen. Die Mitarbeitenden schließen einen Vertrag zur beruflichen Neuorientierung mit der DB JobService GmbH und haben ein Anrecht auf Vermittlung auf dem DB-konzernweiten Arbeitsmarkt. Daneben erhielt die DB Cargo AG sonstige betriebliche Erträge einer Einigungsvereinbarung mit dem Lieferanten Toshiba (62 Mio. €) sowie Entschädigungen von der DB InfraGO AG (30 Mio. € aus Schadenersatz für infrastrukturebedingte Zugausfälle).

Weiterhin erzielte die DB Cargo AG Erträge aus dem Verkauf von Lokomotiven, Güterwagen sowie Grundstücken bzw. Gebäuden von 258 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €). 2025 wurden 72 Lokomotiven veräußert (32,1 Mio. €), 60 Lokomotiven der Class 77 gingen im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion an Beacon Rail über (52,7 Mio. €), 282 Güterwagen wurden verkauft (3,6 Mio. €) und 5.882 Güterwagen wurden in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion an GATX übergeben (154,5 Mio. €). Für weitere Vermögensgegenstände wurden sonstige betriebliche Erträge von 5,1 Mio. € erzielt, zudem wurden Schrotterlöse i. H. v. 20 Mio. € realisiert.

Der Materialaufwand lag mit 2.158 Mio. € um 361 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.519 Mio. €). Der Rückgang resultierte insbesondere aus um 192 Mio. € gesunkenen Aufwendungen für bezogene Transportleistungen (2025: 923 Mio. €; im Vorjahr: 1.115 Mio. €), aus um 24 Mio. € (2025: 250 Mio. €; im Vorjahr: 274 Mio. €) reduzierten Trassen- sowie um 42 Mio. € rückläufigen Energieaufwendungen (2025: 207 Mio. €; im Vorjahr: 249 Mio. €) aufgrund des geringeren Verkehrsvolumens.

Der Personalaufwand betrug in 2025 1.259 Mio. € und lag damit unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.332 Mio. €). Dies ist auf den deutlich reduzierten durchschnittlichen Personalbestand von 15.139 Mitarbeitenden zurückzuführen. Durch die Transformationsmaßnahmen reduzierte sich der Personalendbestand der DB Cargo AG per 31. Dezember 2025 gegenüber dem Vorjahresende um 2.870 Mitarbeitende auf 14.105 Mitarbeitende. Damit hat die DB Cargo AG die auf den Personalaufwand wirkenden Tarifierhöhungen i. H. v. 2% ab dem 1. Juli 2025 kompensieren können. Weiterhin sind 2025 Einmalaufwendungen für personelle Restrukturierungsmaßnahmen i. H. v. 44,1 Mio. € angefallen. Zudem hat die DB Cargo AG 2025 Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen i. H. v. 14,7 Mio. € abgeschlossen.

2025 wurden Kosten für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen im Umfang von 30 Mio. € auf Basis des Rahmenleistungsvertrags zwischen der DB JobService GmbH und der DB Cargo AG durch die DB JobService GmbH erstattet (wirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag).

Die Abschreibungen lagen mit 124 Mio. € deutlich unterhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 204 Mio. €). Dies resultierte insbesondere aus einer Verlängerung der Abschreibungsdauern sowie aus einer Reduzierung des Bestands an Lokomotiven, Güterwagen und sonstigen Sachanlagen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen unterschritten mit 406 Mio. € den Vorjahreswert (im Vorjahr: 435 Mio. €) um 29 Mio. €. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die DB Cargo AG 2025 eine qualifizierte Ausgabensteuerung im Rahmen der Transformation durchgeführt hat, um die administrativen Kosten zu senken.

Das sich hieraus ergebende Betriebsergebnis hat sich 2025 demzufolge um 441 Mio. € auf – 12 Mio. € verbessert (im Vorjahr: – 453 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis ist durch geringere Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungsverträgen (Veränderung gegenüber dem Vorjahr: – 16 Mio. €) um 14 Mio. € auf 78 Mio. € (im Vorjahr: 92 Mio. €) gesunken. Darüber hinaus wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen i. H. v. 2 Mio. € erfasst. Im Vorjahr fielen 27 Mio. € außerplanmäßige Abschreibungen und 30 Mio. € Zuschreibungen an.

Der Zinsaufwand lag 2025 mit 125 Mio. € um 25 Mio. € höher als im Vorjahr (100 Mio. €), da die DB Cargo AG zwei weitere Tranchen des Mezzanine-Darlehens gezogen hat. Diese haben höhere Zinskonditionen als die dadurch abgelösten vor 2024 geschlossenen Darlehensverträge der DB Cargo AG.

Aus diesen Entwicklungen resultierte 2025 ein Jahresfehlbetrag i. H. v. 54 Mio. €, der sich im Vergleich zum Vorjahr (Jahresfehlbetrag i. H. v. 468 Mio. €) um 414 Mio. € deutlich reduziert hat.

PROGNOSE-IST-VERGLEICH

Die Entwicklung der DB Cargo AG im Berichtsjahr weicht von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose zwar in Bezug auf den Umsatz und die erreichte Qualität der Leistungserbringung negativ ab. Das prognostizierte Ergebnis wurde 2025 aber durch die Effekte der Transformationsmaßnahmen überschritten.

Für die Ertragslage der DB Cargo AG im Jahr 2025 war die Prognose von einer rückläufigen Verkehrsleistung ausgegangen. Aufgrund der Konjunkturschwäche in der produzierenden Industrie und wegen der zu Beginn des Jahres 2025 aufgetretenen Qualitätsprobleme der DB Cargo AG bei der Kapselung der Produktion in den Branchen wurde die prognostizierte Verkehrsleistung unterschritten.

Daher wurde die geplante Umsatzentwicklung nicht erreicht.

Diese negativen Einflüsse konnten durch transformationsbedingte Einsparungen bei Personal- und Sachkosten sowie bei sonstigen betrieblichen Erträgen durch die Veräußerung von Lokomotiven, Güterwagen und weiteren Vermögensgegenständen überkompensiert werden.

Finanzlage

Mit Ablauf des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags (BEAV) mit der DB AG zum 31. Dezember 2024 wurden letztmalig die Verluste des Jahres 2024 durch die DB AG im März 2025 übernommen. Die Finanzierung der DB Cargo AG erfolgt über Finanzierungen durch die DB AG, das Leasing von Lokomotiven und Güterwagen sowie über Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Rahmen des Factorings.

Die DB AG führt jährlich eine Bonitätsbewertung der Gesellschaft durch und hat die DB Cargo AG 2025 wie auch im Vorjahr in die Ratingkategorie B eingestuft. Die bonitätsabhängigen Finanzierungsbedingungen der DB Cargo AG haben sich dadurch im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Die Finanzierung der DB Cargo AG wird unter marktüblichen Bedingungen und in der im Transformationsplan vorgesehenen Höhe durch die von der DB AG gewährten Darlehen und Kreditlinien, die Einbindung der Gesellschaft in den Cashpool der DB AG und den Verkauf von Vermögensgegenständen sichergestellt.

Per 31. Dezember 2025 verfügte die DB Cargo AG über Bestandsdarlehen i. H. v. 1.665 Mio. €, eine zugesagte Kreditlinie i. H. v. 325 Mio. € und ein Mezzanine-Darlehen i. H. v. 842 Mio. €, das in mehreren Tranchen in Anspruch genommen werden kann. Das Mezzanine-Darlehen konnte im Vorjahr bis zu einer Gesamthöhe von 218 Mio. € in Anspruch genommen werden; 2025 wurde am 1. April 2025 eine Inanspruchnahme bis zu einer Gesamthöhe von weiteren 110 Mio. € und bis zum 15. Dezember 2025 von zusätzlich 83 Mio. € möglich. Die Bestandsdarlehen hat die DB Cargo AG per 31. Dezember 2025 voll in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat die DB Cargo AG per 31. Dezember 2025 drei Tranchen aus dem Mezzanine-Darlehen i. H. v. insgesamt 411 Mio. € gezogen. Die Rahmenkreditlinie hat die DB Cargo AG per 31. Dezember 2025 nicht in Anspruch genommen.

Das Mezzanine-Darlehen und die Rahmenkreditlinie enthalten einzuhaltende Kreditbedingungen (Covenants) und Auflagen. Gem. § 2 Abs. 3 des Mezzanine-Darlehens kann das Mezzanine-Darlehen »nur in Anspruch genommen werden, wenn im Zeitpunkt der Beantragung der Auszahlung der mit der EU-Kommission vereinbarte Restrukturierungsplan eingehalten wird«. Weiterhin enthält das Mezzanine-Darlehen für 2025 die Kreditbedingung, dass der Jahresfehlbetrag (HGB) der DB Cargo AG besser als 205 Mio. € sein muss. Die Netto-Finanzschulden der Gesellschaft müssen einen Wert von weniger als 2.101 Mio. € erreichen. Die Rahmenkreditlinie statuiert keine besonderen Inanspruchnahmevoraus-

setzungen. Dafür gibt es zusätzlich einen Kündigungsgrund, falls die in § 12 Abs. 3 vereinbarte Kreditbedingung nicht eingehalten wird, dass das Verhältnis von EBITDA zu Nettoschulden der DB Cargo AG 2025 besser als -1% und 2026 größer als 10% sein muss. In Umsetzung der Ziffer 4 der im November 2025 durch die DB AG erfolgten Auflagen wurde eine Änderungsabrede zum Mezzanine-Darlehen vereinbart, die insbesondere vorsieht, dass die Inanspruchnahme der Darlehenstranchen im Jahr 2026 voraussetzt, dass bei der Kreditnehmerin DB Cargo AG ein nachgewiesener Liquiditätsbedarf besteht sowie ein finales Sanierungsgutachten vorliegt. Bei einer Nichteinhaltung der Covenants aus dem Kreditrahmenvertrag über eine Kreditlinie von 325 Mio. € hat die kreditgebende DB AG das Recht, den Kreditvertrag zu kündigen. Zudem sieht der Kreditrahmenvertrag vor, dass die DB Cargo AG verpflichtet ist, im Falle einer Veräußerung von Anlagevermögen, die die im durch die EU-Kommission genehmigten Restrukturierungsplan genannten Transaktionen übersteigt, mindestens 70% des Erlöses aus der betreffenden Veräußerung bezogen auf den jeweiligen Buchwert der Vermögensgegenstände zur vorzeitigen Rückführung der Kreditbeträge des Kreditrahmenvertrags zu verwenden. Beide Finanzierungsverträge enthalten zudem Cross-Default-Klauseln, wonach der jeweilige Vertrag bereits dann außerordentlich gekündigt werden kann, wenn ein anderer Finanzierungsvertrag aufgrund eines Kündigungsgrunds wegen einer Vertragsstörung zahlbar gestellt werden kann.

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

Per 31. Dezember 2025 hält die DB Cargo AG die Covenants zu Netto-Finanzschulden (per 31. Dezember 2025: 1.960 Mio. €; Ziel: < 2.101 Mio. €), EBITDA/Netto-Finanzschulden (per 31. Dezember 2025: $3,8\%$; Ziel: $> -1,0\%$) und Jahresüberschuss/-fehlbetrag (HGB) (2025: -54 Mio. €; Ziel: > -205 Mio. €) ein.

Zudem hat die DB Cargo AG in 2025 einen Vertrag über den Verkauf von Forderungen (Factoring) mit der HSBC Factoring (France) S.A., Paris, über ein maximales Gesamtvolumen von 100 Mio. € geschlossen. Die Höhe des Factorings per 31. Dezember 2025 belief sich auf 93 Mio. €. Die Liquidität lag per 31. Dezember 2025 bei 372 Mio. € und hat sich durch die umgesetzten Transformationsmaßnahmen gegenüber dem Vorjahresende (per 31. Dezember 2024: 47 Mio. €) deutlich verbessert.

Kapitalflussrechnung

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

Die DB Cargo AG verbesserte ihren Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit 2025 gegenüber dem Vorjahr von -235 Mio. € um 247 Mio. € auf 12 Mio. €, insbesondere aufgrund des im Vergleich zu 2024 deutlich verbesserten Jahresergebnisses.

Aus der Investitionstätigkeit erzielte die DB Cargo AG aufgrund erheblicher Desinvestitionen einen Mittelzufluss von 265 Mio. € (im Vorjahr: Mittelabfluss von -108 Mio. €). Die Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen, insbesondere Lokomotiven und Güterwagen, erhöhte sich um -88 Mio. € auf -179 Mio. € (im Vorjahr: -91 Mio. €). 2025 erfolgten Einzahlungen aus den Abgängen von Sachanlagevermögen von 416 Mio. €. Konkret wurden 72 Lokomotiven veräußert (87 Mio. €). Durch die Sale-and-Leaseback-Transaktion über 60 Lokomotiven der Class 77 mit Beacon Rail wurden Verkaufserlöse von 96 Mio. € realisiert. 282 Güterwagen wurden verkauft (4 Mio. €), und 5.882 Güterwagen wurden in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion an GATX veräußert (196 Mio. €). Für weitere Vermögensgegenstände wurden Verkaufserlöse von 6 Mio. € erzielt. Zudem wurden Schrotterlöse i. H. v. 20 Mio. € realisiert. Durch diese Transaktionen verbesserte sich per 31. Dezember 2025 die Liquidität der DB Cargo AG um 436 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2024.

Die Einzahlungen aus Gewinnabführung in 2025 von 76 Mio. € betreffen die Gewinnabführungen der Tochtergesellschaften der DB Cargo AG für das Jahr 2025. Durch die Mittelzuflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit (26 Mio. €) und Investitionen (265 Mio. €) konnte die Finanzierung im Jahresvergleich um 291 Mio. € reduziert werden. Die Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten i. H. v. 193 Mio. € enthält die zweite Tranche (110 Mio. €) und die dritte Tranche (83 Mio. €) des Mezzanine-Darlehens. Damit wurden drei Darlehen über insgesamt 118 Mio. € Ende März/Anfang April 2025 vertragsgemäß getilgt. Weiterhin wurde der Verlustausgleich des Vorjahres i. H. v. 468 Mio. € Ende März 2025 durch die DB AG aufgrund des bis zum 31. Dezember 2024 bestehenden BEAV übernommen. Mit diesem Mittelzufluss hat die DB Cargo AG das Überbrückungsdarlehen von 434 Mio. € vertragsgemäß getilgt.

Insgesamt hat sich der Cashpool-Saldo gegenüber der DBAG per 31. Dezember 2025 von 47 Mio. € deutlich um 325 Mio. € auf 372 Mio. € verbessert. Die Fähigkeit der DB Cargo AG, 2025 ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen, war jederzeit gegeben.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betragen 2025 insgesamt 116 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €), davon wurden 108 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 122 Mio. €) und 1 Mio. € in die Modernisierung der Güterwagenflotte (im Vorjahr: 4 Mio. €) investiert. Die Lokomotivinvestitionen bestanden im Wesentlichen aus der Beschaffung von Zweikraftlokomotiven (74 Mio. €) und der Beschaffung von Mehrsystemlokomotiven für den Einsatz auf den europäischen Korridoren (19 Mio. €). Die übrigen Investitionen in Sachanlagen von 7 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) betrafen v. a. die Modernisierung von Werkstätten. Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse, insbesondere für die Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen mit dem Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) i. H. v. insgesamt 3 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €), ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen von 113 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betrafen 2025 ausschließlich aktivierte IT-Entwicklungsleistungen und betragen 41 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €). Für das immaterielle Anlagevermögen entsprachen die Brutto-Investitionen 2025 den Netto-Investitionen.

Das Bestellobligo für Investitionen verringerte sich per 31. Dezember 2025 um 238 Mio. € auf 798 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.036 Mio. €), im Wesentlichen für die Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONS-PROGRAMMS

2025 wurden die Investitionen durch die im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung bereitgestellten Mittel und Zuschüsse sowie über die Innenfinanzierung mittels Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen gedeckt. Das Investitionsprogramm wird im Folgejahr ebenfalls über die mit der DBAG getroffenen Darlehensvereinbarungen sowie durch die planmäßig vorgesehenen weiteren Verkäufe von Lokomotiven und Güterwagen finanziert.

Analyse der Vermögenslage

Die Bilanzsumme der DB Cargo AG hat sich per 31. Dezember 2025 im Wesentlichen durch Verkäufe von Lokomotiven, Güterwagen und sonstigen Vermögensgegenständen wie z. B. Grundstücken und Unternehmensbeteiligungen sowie durch den Wegfall von Forderungen nach Verlustausgleich an die DBAG und die Zunahme des Cashpool-Guthabens verändert. Insgesamt ist die Bilanzsumme um 9,2% (354 Mio. €) auf 3.503 Mio. € gesunken. Der Wegfall von Forderungen an die DBAG führte dazu, dass der Anteil des Anlagevermögens nunmehr bei 73,1% liegt (per 31. Dezember 2024: 69,1%) und sich der Anteil des Umlaufvermögens nur noch auf 26,8% (per 31. Dezember 2024: 30,8%) beläuft.

Dominierende Größe im Sachanlagevermögen der DB Cargo AG sind weiterhin Lokomotiven und Güterwagen, deren Anteil sich wegen der Verkäufe von Unternehmensbeteiligungen und Grundstücken inzwischen auf 85,8% erhöht hat (per 31. Dezember 2024: 82,6%). Im Anlagevermögen erhöhten sich die immateriellen Vermögensgegenstände um 7 Mio. €, während die Finanzanlagen um 4 Mio. € sanken. Das Sachanlagevermögen ging wegen der Verkäufe von Lokomotiven und Güterwagen insgesamt um 106 Mio. € zurück. Wesentliche Veränderungen im Umlaufvermögen waren die deutliche Zunahme des Cashpool-Guthabens von 47 Mio. € um 325 Mio. € auf 372 Mio. €. Gegensätzlich wirkte die aufgrund der Beendigung des BEAV per 31. Dezember 2025 nicht mehr bestehende Forderung auf Verlustausgleich (per 31. Dezember 2024: 468 Mio. €).

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB-Konzern seit 2016 das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. 2025 wurden 41 Mio. € aktiviert, die planmäßigen Abschreibungen beliefen sich auf 33 Mio. €.

Die Eigenkapitalquote der DB Cargo AG liegt bei 17,5% (per 31. Dezember 2024: 17,3%). Innerhalb der Fremdmittel erhöhte sich 2025 der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme auf 12,4% (per 31. Dezember 2024: 9,3%), der Anteil der Verbindlichkeiten verminderte sich durch geringere Finanzschulden der DB Cargo AG bei der DBAG und beträgt nun 70,1% der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2024: 73,2%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2025 einen Anteil an der Bilanzsumme von 61,7% (per 31. Dezember 2024: 50,2%). Der Anteil der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten der DB Cargo AG hat sich deutlich verringert und lag per 31. Dezember 2025 bei 20,8% (per 31. Dezember 2024: 32,5%). Damit deckten die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) das Anlagevermögen mit 108,4% vollständig (per 31. Dezember 2024: 97,7%).

Bilanzstruktur per 31.12. / in % der Bilanzsumme	2025	2024
Aktiva		
Anlagevermögen	73,1	69,1
Umlaufvermögen	26,8	30,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	17,5	17,3
Rückstellungen	12,4	9,3
Verbindlichkeiten	70,1	73,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	59,3	63,1
Latente Steuern	0,0	0,2
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.503	3.857

Gesamtaussage zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der DB Cargo AG hat sich 2025 gegenüber dem Vorjahr verbessert. Die Umsatzerlöse der DB Cargo AG gingen gegenüber dem Vorjahr zurück. Ursächlich hierfür sind eine konjunkturbedingt rückläufige Verkehrsleistung im Segment Bahnlogistik, die Verringerung der Verkehrsleistung im Kombinierten Verkehr durch Portfoliobereinigungen und die Umstellungsschwierigkeiten bei der Kapselung der Produktion der DB Cargo AG in den ersten Monaten des Jahres 2025. Das Ergebnis der DB Cargo AG wird 2025 durch die im Rahmen der Veräußerungen von Lokomotiven, Güterwagen, Grundstücken und Gebäuden sowie durch die Wirkungen der Personal- und Sachaufwandsreduzierung durch die Sanierungsmaßnahmen positiv beeinflusst. Zudem hat eine qualifizierte Ausgabensteuerung zu einem niedrigeren sonstigen betrieblichen Aufwand als im Vorjahr geführt. Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich per 31. Dezember 2025 deutlich reduziert, und die DB Cargo AG konnte ihren Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit verbessern. Die Netto-Finanzschulden wurden per 31. Dezember 2025 weiter reduziert und die Liquiditätssituation deutlich verbessert.

Insgesamt war in 2025 die Fähigkeit der DB Cargo AG jederzeit gegeben, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Schlusserklärung zum Abhängigkeitsbericht

Wir erklären, dass die DB Cargo AG bei den im Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften, nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat.

Des Weiteren erklären wir, dass die DB Cargo AG bei der im Abhängigkeitsbericht in Abschnitt VI (»Maßnahmen, die auf Veranlassung oder im Interesse der DB AG getroffen oder unterlassen wurden«) aufgeführten Maßnahme, nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Maßnahme getroffen wurde, benachteiligt wurde und der Nachteil nicht ausgeglichen wurde.

Nachtragsbericht

Dieser Nachtragsbericht ist auch im Anhang zum Jahresabschluss 2025 unter [Textziffer 30 \(Ereignisse nach dem Bilanzstichtag\)](#) [41f.](#) enthalten.

IDW-S6-Sanierungsgutachten

Zum 27. Februar 2026 hat der Gutachter Oliver Wyman ein IDW-S6-Sanierungsgutachten vorgelegt. Basis für das Sanierungsgutachten ist das vom Vorstand der DB Cargo AG am 31. Dezember 2025 zur Verfügung gestellte finale Sanierungskonzept. Oliver Wyman hat die finanziellen Auswirkungen der im finalen Sanierungskonzept ergriffenen und geplanten Maßnahmen zusammen mit der erwarteten Geschäftsentwicklung in einer integrierten Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung für die DB Cargo AG bewertet. Die Gesellschaft weist über den gesamten Planungszeitraum ein positives Eigenkapital aus. Insolvenzgründe gem. §17 oder §19 InsO treten im Prognosezeitraum planerisch nicht ein. Das Sanierungsgutachten beschreibt die für eine positive Fortbestehensprognose der Gesellschaft notwendigen Maßnahmen. Oliver Wyman führt aus, dass bei der Umsetzung der im Sanierungsgutachten beschriebenen Maßnahmen und unter den dort genannten Annahmen und Bedingungen, insbesondere dem Finanzierungskonzept und den angenommenen Beiträgen Dritter, die überwiegende Wahrscheinlichkeit auf eine positive Fortbestehensprognose und Wiedererlangung

der nachhaltigen Wettbewerbs- und Renditefähigkeit besteht. Oliver Wyman kommt demnach zu der Einschätzung, dass die Sanierungsfähigkeit unter diesen Voraussetzungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit gegeben ist.

Der BGH hat in einer Reihe von Urteilen Mindestanforderungen an qualifizierte Sanierungskonzepte definiert, die im Standard S6 des IDW beschrieben und konkretisiert werden, sodass bei Anwendung des IDW S6 die Grundlagen für ein vom BGH gefordertes »schlüssiges sowie erfolgsversprechendes Sanierungskonzept« geschaffen werden. Für die Beurteilung der Durchführbarkeit des Sanierungskonzepts ist ein »Sanierungsgutachten« zu erstellen, das »die Beurteilung eines unvoreingenommenen – nicht notwendigerweise unbeteiligten –, branchenkundigen Fachmanns« enthält (BGH-Urteil Aktenzeichen [Az.] IX ZR 47/97). Ein solches Gutachten gem. IDW S6 liefert eine unabhängige, objektive Bewertung zur nachhaltigen Sanierungsfähigkeit und prüft, ob die eingeleiteten Maßnahmen ausreichen, um das Unternehmen nachhaltig wettbewerbs- und renditefähig aufzustellen. Die Einholung eines Sanierungsgutachtens entspricht marktüblichem Verhalten von Gesellschaftern und Finanzierern eines Unternehmens in der Situation der DB Cargo AG.

Neue Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG

Aufgrund der Verletzung des Covenants zum Jahresfehlbetrag der DB Cargo AG im Vorjahr hatte die DB AG die Einhaltung ihres Auszahlungsvorbehalts im Mezzanine-Darlehensvertrag für 2025 ausgesetzt und auf das mögliche Kündigungsrecht im Rahmen zusätzlicher Auflagen zur monatlichen Berichterstattung und Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Informationen durch die DB Cargo AG verzichtet. Diesen Auflagen ist die DB Cargo AG 2025 jeweils fristgerecht nachgekommen. Per 31. Dezember 2025 hält die DB Cargo AG die im Mezzanine-Darlehensvertrag und in der Rahmenkreditvereinbarung mit der DB AG enthaltenen Covenants ein.

Das Sanierungskonzept der DB Cargo AG sieht u. a. eine Finanzierungszusage der DB AG bis 2030 als Voraussetzung für die Ausfertigung des finalen Sanierungsgutachtens durch Oliver Wyman vor. Gem. dem finalen Sanierungsgutachten ergibt sich für den sog. Risiko-Case in den nächsten Jahren bis 2030 ein maximaler Finanzmittelbedarf. Die DB AG hat im Februar 2026 der Finanzierung dieses erforderlichen Neubedarfs zu marktüblichen Konditionen in Abhängigkeit des zum Zeitpunkt der Auszahlung gültigen Ratings der DB Cargo AG zugestimmt. Der Finanzierungsbedarf der DB Cargo AG wird durch folgende Instrumente sichergestellt:

- **Außenfinanzierung:** Beiträge des Gesellschafters DB AG aus Finanzierung mit marktüblichem Charakter und teilweise Übernahme von Personalabbaukosten durch die DB JobService GmbH.
 - **Innenfinanzierung:** Verkauf von Rollmaterial (Lokomotiven, Güterwagen) und Nutzung der Verkaufserlöse zur Deckung der Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen (insbesondere Abbau von Mitarbeitenden und Führungskräften).
- Die Finanzierungsstruktur im Sanierungsgutachten unterstellt die folgenden, sowohl für den Management-Case wie auch für den Risiko-Case geltenden Planungsannahmen, was zu einer sinkenden Zinsbelastung für die DB Cargo AG führen wird:
- **Bestandsdarlehen:** Alle Bestandsdarlehen werden fristgerecht durch die DB Cargo AG getilgt.
 - **Inanspruchnahme und Tilgung Mezzanine-Darlehen:** Die bereits gezogene erste Tranche i. H. v. 218 Mio. € und zweite Tranche i. H. v. 110 Mio. € des Mezzanine-Darlehens werden durch die DB Cargo AG vorzeitig zum März 2026 getilgt. Die Tranche 4 (a) i. H. v. 116 Mio. € des Mezzanine-Darlehens wird nicht in Anspruch genommen, von Tranche 4 (b) i. H. v. 315 Mio. € des Mezzanine-Darlehens werden 100 Mio. € in Anspruch genommen.
 - **Zukünftige Finanzierung:** Der Finanzierungsbedarf der DB Cargo AG wird durch eine Kreditlinie mit maximalem Limit von 200 Mio. € ab dem 1. Januar 2027 sowie Darlehen mit maximal fünfjähriger Laufzeit zu markt-/bonitätsüblichen Konditionen abgedeckt. Die Zinskonditionen der Fazilitäten ergeben sich aus den geltenden Treasury-Konditionen im DB-Konzern.
 - Die betragliche **Höhe der Kreditlinie** im jeweiligen Geschäftsjahr orientiert sich am Mechanismus der Finanzierungszusage der DB AG. Diese beziffert den gem. dem Sanierungsgutachten für den Risiko-Case vorliegenden maximalen Finanzmittelbedarf wie folgt: 2026 i. H. v. 92 Mio. €, 2027 i. H. v. 110 Mio. €, 2028 i. H. v. 1.051 Mio. €, 2029 i. H. v. 1.529 Mio. € und 2030 i. H. v. 1.846 Mio. €. Der zugesagte Finanzierungsbetrag ändert sich automatisch in folgenden Fällen:
 - **1.** Der Finanzierungsbetrag erhöht sich in Höhe vorzeitiger Tilgungen von Bestandsdarlehen gegenüber der DB AG, bereinigt um die im Sanierungsgutachten unterstellte anteilige Ziehung der Tranche 4 (b) des Mezzanine-Darlehens i. H. v. 100 Mio. €. Diese vorzeitigen Tilgungen sind ausdrücklich erlaubt, und die DB AG verzichtet auf eine Vorfälligkeitsentschädigung im Lichte ihres sich hierdurch verringernenden Risk Exposures sowie der strikteren Regelungen dieser Finanzierungszusage.

- **2.** Der Finanzierungsbetrag reduziert sich in Höhe der Liquiditätszuflüsse aus neuen Sale-and-Leaseback-Transaktionen oder sonstiger im Risiko-Case nicht berücksichtigter anderer externer Finanzierungen.
- **Garantien:** Der Garantierahmen, der von der DB AG zur Verfügung gestellt ist, beträgt 100 Mio. €, wovon 30 Mio. € in Verschuldungsgrad berücksichtigt werden.
- **Mezzanine-Darlehen – Wandlung in Eigenkapital:** Ausschließlich im Management-Case wird die dritte Tranche des Mezzanine-Darlehens teilweise i. H. v. 80 Mio. € in 2028 und i. H. v. 3 Mio. € in 2029 in Eigenkapital gewandelt, zusätzlich wird Tranche 4 (b) i. H. v. 100 Mio. € in 2029 in Eigenkapital gewandelt, sofern die Voraussetzungen zu dem Zeitpunkt erfüllt sind. Ausschließlich im Risiko-Case wird die dritte Tranche des Mezzanine-Darlehens teilweise i. H. v. etwa 63 Mio. € zum Januar 2030 in Eigenkapital gewandelt, sofern die Voraussetzungen¹⁾ zu dem Zeitpunkt erfüllt sind, und die verbleibende Höhe von rund 20 Mio. € wird zur vertraglichen Fälligkeit im Mai 2030 getilgt.
- **Covenants:** Die der Finanzierungszusage zugrunde liegenden Covenants zur Einhaltung der Finanzkennzahlen des Risiko-Case beziehen sich auf die aus dem Risiko-Case des Sanierungsgutachtens resultierenden Covenant-KPIs Ergebnis nach Steuern und EBITDA/Netto-Finanzschulden, diese werden quartalsweise geprüft. Beim Covenant Ergebnis nach Steuern basiert die Prüfung auf dem kumulierten Wert im laufenden Fiskaljahr. Beim Covenant-KPI EBITDA/Netto-Finanzschulden basiert die Prüfung beim EBITDA auf dem kumulierten Wert der nachlaufenden zwölf Monate und bei den Netto-Finanzschulden auf dem Bestandswert zum Zeitpunkt der Prüfung. Die zu erreichenden Werte der Covenant-KPIs ergeben sich unmittelbar aus dem Risiko-Case des am 27. Februar 2026 vorgelegten Sanierungsgutachtens des Gutachters Oliver Wyman.

Die DB AG sagt die Finanzierung des erforderlichen Neubedarfs zu, solange und soweit jeweils zum Zeitpunkt der Beantragung der Auszahlung und zum Zeitpunkt der Auszahlung

¹⁾ Die Voraussetzungen ergeben sich aus § 7a und § 7 b des Mezzanine-Darlehensvertrags zwischen der DB AG und der DB Cargo AG vom 1. November 2024. § 7a betrifft das Wandlungsrecht der Kreditnehmerin: Die Kreditnehmerin ist jederzeit berechtigt, eine bzw. mehrere ausstehende Tranche(n) bzw. Teilbeträge ausstehender Tranchen im Wege der Dotation der Kapitalrücklage der Kreditnehmerin gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Eigenkapital zu wandeln, sofern und soweit die Kreditnehmerin mindestens zwei Kalenderjahre in Folge einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaftet hat, bis zu einer Höhe der doppelten kumulierten Jahresüberschüsse seit dem 1. Januar 2025, wobei bereits in Eigenkapital gewandelte Beträge in Abzug zu bringen sind. Das Wandlungsrecht kann zu den Zinszahlungsterminen der jeweiligen Tranche ausgeübt werden. § 7b betrifft das Wandlungsrecht der Kreditgeberin: Die Kreditgeberin ist jederzeit berechtigt, eine bzw. mehrere ausstehende Tranche(n) bzw. Teilbeträge ausstehender Tranchen im Wege der Dotation der Kapitalrücklage der Kreditnehmerin gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Eigenkapital zu wandeln, sofern und soweit die Kreditnehmerin mindestens zwei Kalenderjahre in Folge einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaftet hat, bis zu einer Höhe der doppelten kumulierten Jahresüberschüsse seit dem 1. Januar 2025, wobei bereits in Eigenkapital gewandelte Beträge in Abzug zu bringen sind. Das Wandlungsrecht kann zu den Zinszahlungsterminen der jeweiligen Tranche ausgeübt werden.

- **1.** bei der DB Cargo AG in Höhe der Inanspruchnahme ein nachgewiesener und auf Anfrage der DB AG vom Sanierungsgutachter validierter Liquiditätsbedarf besteht sowie
- **2.** der Sanierungspfad durch die DB Cargo AG unverändert eingehalten wird, d. h. die DB Cargo AG mit überwiegender Wahrscheinlichkeit erfolgreich saniert wird. Dazu zählt insbesondere auch die Erreichung bzw. Realisierung der jeweiligen Meilensteine und Maßnahmen, die im und zur Umsetzung dieses Sanierungsgutachtens definiert worden sind, und
- **3.** ob die fortlaufende jeweilige Erreichung der definierten Covenants erfüllt ist.

Die zur Umsetzung der Finanzierungszusage noch konkret auszugestaltenden Finanzierungsverträge werden darüber hinaus für Sanierungsfälle übliche Informationspflichten auf Monatsbasis, Zusicherungen, allgemeine Verpflichtungen, Meilensteine und Kündigungsgründe (auch für den Fall der signifikanten Abweichung von der Liquiditätsplanung und vom Sanierungspfad) enthalten.

Des Weiteren werden die noch zu erstellenden Finanzierungsverträge ein mit dem Sanierungsgutachter abgestimmtes Monitoringkonzept für das Einhalten des Sanierungspfades enthalten. Die DB Cargo AG legt einmal im Quartal auf Basis des jeweiligen Quartalsabschlusses eine Bestätigung über die Einhaltung des Sanierungspfades von Oliver Wyman oder eines von der DB AG akzeptierten Sanierungsgutachters vor. Eine Verletzung der Covenants entbindet die DB AG von ihrer Verpflichtung aus dieser Finanzierungszusage und gesteht ihr das Recht zu, bestehende Finanzierungsverträge vorzeitig zu kündigen und die noch offenen Verpflichtungen daraus fällig zu stellen.

Die Finanzierungszusage gilt außerdem maximal bis zur Grenze von 70% des tatsächlich als Sicherheit zur Verfügung stehenden Anlagevermögens (ohne IFRS 16). Mezzanine-Darlehen bleiben in dieser Betrachtung außen vor.

Sollte es operativ bedingt zu einem absehbaren kurzfristigen Liquiditätsmehrbedarf im Vergleich zur vorgenannten unterstellten Finanzierungszusage kommen, der nicht durch interne Maßnahmen angesteuert werden kann, verweist die DB AG auf die jederzeitige Möglichkeit der DB Cargo AG, einen Finanzierungsantrag zu stellen.

Die im Risiko-Case unterstellte Finanzierungsstruktur bewegt sich damit im Rahmen des in der Genehmigungsentscheidung der EU-Kommission zugrunde gelegten Volumens der Darlehen und Rahmenkreditlinie. Sämtliche Maßnahmen stellen Eigenanstrengungen bzw. Eigenbeiträge der DB Cargo AG und der DB AG dar. Sie beinhalten nach unserer Einschätzung keine Beihilfenelemente zugunsten der DB Cargo AG, sondern entsprechen marktüblichen Bedingungen. Dies gilt

insbesondere auch im Hinblick auf die Darlehen der DB AG. Sie werden zu marktüblichen Konditionen zur Verfügung gestellt. Die DB AG hat der Finanzierung des Finanzierungsbedarfs gem. Risiko-Case im Februar 2026 zugestimmt. Die konkreten Verträge bzw. Vertragsänderungen werden ab März 2026 ausgestaltet.

Neuer Tarifvertrag mit der GDL abgeschlossen

Der DB-Konzern hat Ende Februar 2026 mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen. Dieser beinhaltet eine Erhöhung der Gehälter in zwei Schritten um insgesamt 5%, eine Einmalzahlung i. H. v. 700 € sowie zusätzliche Anpassungen in der Entgeltstruktur. Die Laufzeit beträgt 24 Monate. Ebenso wurden Kompromisse zur gemeinsamen Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes vereinbart und eine Schlichtungsvereinbarung bis Ende 2030 abgeschlossen.

Chancen- und Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten und der Sanierung der DB Cargo AG sind Chancen und Risiken verbunden. Die Geschäftspolitik der Gesellschaft ist auf die Wahrnehmung von Chancen wie auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken ausgerichtet. Risiken bezeichnen künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen Abweichung von der Prognose führen können. Dementsprechend bezeichnen Chancen künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen positiven Abweichung von der Prognose führen können. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Cargo AG im integrierten Risikomanagementsystem (RMS), das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems hat die DB Cargo AG dem Aufsichtsrat der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2025 monatlich berichtet. Für die Folgejahre ist eine mindestens dreimal jährliche Berichterstattung vorgesehen, und für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im RMS wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung (Risikoinventar) abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten

klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 2 Mio. € pro Jahreswert) im RMS ausgewiesen. Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst. Die Sachverhalte, die bereits in die Mittelfristplanung einbezogen wurden, werden nicht im RMS erfasst. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Gegenmaßnahmen definiert. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit ($>70\%$) eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit.

Alle identifizierten Chancen und Risiken werden nach einer Nettomethode bewertet. Hierbei werden die konkret implementierten Maßnahmen zur Risikosteuerung berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken werden die Ausprägungen Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung herangezogen.

Die DB AG (DB-Konzern-Treasury) ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte der DB Cargo AG zuständig und operiert in enger Abstimmung mit der Gesellschaft. Dabei orientiert sich das DB-Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Dadurch werden bestehende Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken (z. B. aus Schwankungen der Preise für Diesel und Strom) der DB Cargo AG gesteuert und begrenzt.

Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation im Rahmen einer Risikotragfähigkeitsanalyse auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Darüber hinaus überwacht der Vorstand der DB Cargo AG anhand der monatlich vorgelegten Erfolgsrechnung und monatlich rollierend aktualisierten Liquiditätsplanung zusätzlich die Entwicklung der Gesellschaft. Nachfolgend werden die wesentlichen Risiken und Chancen entsprechend ihrer bewerteten Rangfolge absteigend dargestellt.

Risiken

RISIKEN AUS DER ENTSCHEIDUNG IM EU-BEIHILFEVERFAHREN

Die EU-Kommission hat im November 2024 ein Prüfverfahren gegen den Bund, ob bestimmte Unterstützungsmaßnahmen für die DB Cargo AG im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften stehen, abgeschlossen und die Übernahme der Verluste von 1,9 Mrd. € in den Jahren 2022 bis 2024 als Restrukturierungsbeihilfe genehmigt. Die EU-Kommission hat dazu den für den Zeitraum 2024 bis 2030 vorgelegten Umstrukturierungs- und Transformationsplan der DB Cargo AG zugrunde gelegt. Ihre Genehmigung steht unter dem Vorbehalt der nachfolgenden Auflagen:

- Umsetzung der im Umstrukturierungs- und Transformationsplan vorgesehenen Maßnahmen in der im Plan vorgesehenen Frist, spätestens aber bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026. Der Plan sieht vor, dass sich die Leistungskennzahlen der DB Cargo AG sukzessive verbessern und die DB Cargo AG bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums profitabel ist.
- Als Eigenbeitrag verpflichtet sich die DB AG zur Bereitstellung von Darlehen zu marktüblichen Bedingungen im Umstrukturierungszeitraum, per 31. Dezember 2025 werden ein Mezzanine-Darlehen von insgesamt 842 Mio. € und eine Kreditlinie über 325 Mio. € zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus verpflichtet sich die DB Cargo AG zum Factoring von Forderungen und die DB JobService GmbH zur Übernahme von Kosten des im Umstrukturierungsplan enthaltenen Personalabbaus bei der DB Cargo AG.
- Umsetzung von Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen. Dazu gehören ein Verbot von Akquisitionen und die Veräußerung von Logistikbeteiligungen bis zum 31. Dezember 2026; zudem darf die DB Cargo AG das in Tonnenkilometern gemessene Inlandsvolumen des Jahres 2023 im Schienengüterverkehr nicht überschreiten, sie muss bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums den Anteil der durch externe Anbieter erbrachten Zugkilometer erhöhen, und sie ist verpflichtet, einen Teil ihrer Lokomotiven an unabhängige Dritte zu veräußern.

Auf Basis des Sanierungskonzepts der DB Cargo AG besteht für den Betrachtungszeitraum über die nächsten zwölf Monate nach Aufstellung des Jahresabschlusses eine ausgeglichene Liquiditätslage. Dabei unterstellt die Finanzplanung insbesondere, dass die von der DB Cargo AG erbrachten Verkehrsleistungen im Jahr 2026 gegenüber 2025 um rund 4% leicht steigen und die Transportpreise im Vergleich zum Jahr 2025 moderat erhöht werden, um den Anstieg der Kosten für Energie, Material-, Personal- und sonstige betriebliche

Aufwendungen zu kompensieren. Insgesamt wird erwartet, dass die Umsatzerlöse auf dieser Basis rund 4% unterhalb des Niveaus von 2024, aber rund 7% oberhalb des Niveaus von 2025 liegen werden. Die DB Cargo AG erwartet weiterhin, dass der Bund die für den Bundeshaushalt 2026 beschlossene Förderung der Trassenpreise i. H. v. 265 Mio. € und des Einzelwagenverkehrs i. H. v. 300 Mio. € gewähren wird, aber dass die DB Cargo AG 2026 nur einen Anteil an der Einzelwagenverkehrs-Förderung von 50% (rund 146 Mio. €) erhalten wird. Zudem unterstellt die Finanzplanung, dass die vorgesehenen Maßnahmen im Einzelwagenverkehr und Ganzzugverkehr der Branchen, im Kombinierten Verkehr, in der Instandhaltung der Fahrzeuge sowie die übergreifenden Maßnahmen zur Anpassung des Personal- und Materialaufwands an die Benchmarks der Wettbewerber umgesetzt werden und zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses führen. Darüber hinaus werden bis zum Jahresende 2026 Erlöse durch den Anteilsverkauf des maritimen Kombinierten Verkehrs sowie durch den Verkauf von Güterwagen, Lokomotiven, Grundstücken und Gebäuden erzielt. Auf dieser Basis wird für 2026 mit einem positiven Jahresüberschuss in Höhe eines niedrigen zweistelligen Millionenbereichs gerechnet.

Für die Umsetzung des Sanierungsplans besteht als eine wesentliche Unsicherheit, wie sich die Nachfrage nach Schienengütertransportleistungen konjunkturbedingt entwickeln wird. Zudem besteht Unsicherheit, ob die Förderung des Schienengüterverkehrs wie geplant eintreten wird. Weiterhin besteht Unsicherheit darüber, ob die geplanten Maßnahmen des Sanierungsplans vollständig und in dem vorgegebenen bzw. geplanten Zeitrahmen umgesetzt werden können. Zu diesen gehört das Konzept zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs, das aufgrund seiner Komplexität operativ anspruchsvoll, volumenabhängig und stark auf die Performance der Zugbildungsanlagen angewiesen ist. Es besteht das Risiko einer operativen Instabilität durch das Redesign des Netzes im Übergangszeitraum. Zudem könnten die Fähigkeiten, das reduzierte Netz in der Zukunft flexibel, bedarfsorientiert und wirtschaftlich zu gestalten, limitiert sein.

Die Zustimmung der EU-Kommission, dass die Umstrukturierung unter Einbeziehung des Sanierungskonzepts entsprechend der Genehmigungsentscheidung vom 29. November 2024 fortgesetzt werden kann, liegt seit dem 25. Februar 2026 vor. Weiterhin besteht jedoch Unsicherheit, ob verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden können, die von der Mitwirkung Dritter abhängen. Dazu zählen insbesondere:

- Die vollständige Einigung mit den Arbeitnehmendenvertreter:innen der DB Cargo AG in Bezug auf den zusätzlichen Personalabbau in Form eines neuen Interessenausgleichs und Sozialplans.
- Die Umsetzung des Umbaus des Einzelwagenverkehrsnetzwerks in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG: Das Konzept ist aufgrund seiner Komplexität operativ anspruchsvoll, volumenabhängig und stark von der Performance der bundesweiten Zugbildungsanlagen abhängig. Es besteht das Risiko fehlender bzw. limitierter Fähigkeiten, das Redesign des Einzelwagenverkehrs-Netzes im Übergangszeitraum operativ stabil umzusetzen und anschließend das reduzierte Einzelwagenverkehrs-Netz flexibel, bedarfsorientiert und angepasst an die wirtschaftlichen Kriterien zu betreiben.
- Die Umsetzung des im Koalitionsvertrag enthaltenen Vorhabens der Bundesregierung, das Trassenpreissystem (TPS) zu reformieren.
- Die Umsetzung der durch die vorliegende positive Aussage des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) avisierten Überarbeitung der Förderrichtlinie für den Einzelwagenverkehr.

Das Geschäft der DB Cargo AG und ihre Perspektiven könnten beeinträchtigt werden, wenn diese Risiken zu weiterem Liquiditätsbedarf führen würden, der möglicherweise nicht aus eigenen Mitteln gedeckt werden könnte, oder wenn diese Risiken dazu führen würden, dass einzelne oder mehrere Covenants der Finanzierungsverträge nicht eingehalten werden können. Der Vorstand der DB Cargo AG hat daher zusätzlich eine Liquiditätsplanung auf Basis eines mit dem Sanierungsgutachter Oliver Wyman abgestimmten Risikoszenarios unter Zugrundelegung verschiedener gegenüber den Annahmen im Sanierungsplan negativer Veränderungen und möglicher Maßnahmen zur Gegensteuerung entwickelt, die einen Zeitraum von zwölf Monaten ab dem Datum der Aufstellung des Jahresabschlusses umfasst.

In dem Risikoszenario wird berücksichtigt, dass die Umsatzentwicklung der DB Cargo AG konjunkturbedingt hinter den Erwartungen zurückbleibt. Darüber hinaus wird angenommen, dass die durch den Bund gewährte Trassenpreisförderung für das Jahr 2026 insgesamt 265 Mio. € betragen wird. Die Anlagenpreisförderung des Bundes ist 2025 ausgelaufen, sie wird deshalb nicht mehr berücksichtigt. Für die Einzelwagenverkehrs-Förderung wird angenommen, dass die Rechtslage in Bezug auf die Fördermittelverteilung 2026 nicht zugunsten der DB Cargo AG geändert wird. Deshalb wird auf Basis der erfolgten Bewilligungen des Eisenbahn-Bundesamtes davon ausgegangen, dass der DB Cargo AG für die För-

derperiode 2026 ein Förderungsvolumen von 146 Mio. € zugehen wird. Dies entspricht für 2026 rund 50% der als Gesamtvolumen zur Verfügung stehenden Fördermittel (300 Mio. €), nach rund 60% in der Förderperiode 2025. Ferner werden auf einzelne Maßnahmen des Sanierungsplans im Risikoszenario Abschlüsse vorgenommen, um der Unsicherheit in Bezug auf die vollständige Umsetzung der Maßnahmen Rechnung zu tragen.

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

- die Realisierung der Umsatzerlöse wie geplant erreicht wird, die angesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt und zusätzlich umzusetzende Liquiditätsmaßnahmen erfolgreich realisiert werden können,
- die EU-Kommission im Fall einer Planabweichung eine notwendige Anpassung des Sanierungsplans akzeptiert, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind, sowie
- die in der Finanzierungszusage der DB AG enthaltenen Bedingungen erfüllt werden und es dem Vorstand der DB Cargo AG gelingt, bei einem weiteren Bruch der Covenants, die Gegenstand der aufgrund der Finanzierungszusage noch abzuschließenden Finanzierungsverträge sein werden, mit der DB AG einen Waiver auszuhandeln.

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

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

Über das Ende des Prognosezeitraums hinaus hängt die Fortführung der Unternehmenstätigkeit maßgeblich davon ab, dass bis zum Ende des beihilferechtlichen Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 der Sanierungsplan und die von der EU-Kommission auferlegten Verpflichtungen erfolgreich umgesetzt werden. Sollte der Sanierungsplan

nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgreich umgesetzt werden oder sollten die von der EU-Kommission auferlegten Verpflichtungen einzeln oder insgesamt nicht umgesetzt worden sein, kann die EU-Kommission die Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG anordnen. Die Beihilfen könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

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

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

FINANZIERUNGSRISIKEN – COVENANTS

Die Finanzierungsvereinbarungen zwischen der DB AG und der DB Cargo AG werden im Nachgang zur Erstellung des Sanierungsgutachtens entsprechend der Finanzierungszusage der DB AG neu gefasst (siehe [Neue Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG](#) 18 ff.).

Sollte die geschäftliche Entwicklung der DB Cargo AG hinter der geplanten Geschäftsentwicklung zurückbleiben, besteht das Risiko, dass Covenants der neuen Finanzierungsvereinbarungen nicht eingehalten werden. Eine Nichteinhaltung der in den neuen Finanzierungsverträgen enthaltenen Covenants bzw. deren Bruch zu den in den Verträgen vereinbarten Stichtagen kann das Recht zur Kündigung durch die DB AG als Finanzierungsgeber nach sich ziehen bzw. die Möglichkeit zur Ziehung weiterer Tranchen durch die DB Cargo AG ausschließen. Im Falle einer Kündigung wäre die DB Cargo AG nicht zu einer Rückzahlung in der Lage. Sollte dieses Risiko in 2026 eintreten, so schätzt der Vorstand der DB Cargo AG die Auswirkungen so ein, dass er in der Lage sein wird, einen entsprechend der eingetretenen Abweichung von den Covenants sachgerechten Waiver zu marktüblichen Bedingungen mit der DB AG auszuhandeln. Der Vorstand der DB Cargo AG nimmt weiterhin an, dass die EU-Kommission – sofern ein Covenant-Bruch die in der Entscheidung der EU-Kommission einzuhaltenden Bedingungen berührt – einer Anpassung unter Auflagen zustimmen wird.

RISIKEN AUS PREISEN UND FÖRDERUNGEN DES BUNDES FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Bei der Trassenpreisentwicklung besteht weiterhin ein Risiko hoher Steigerungsraten in den Jahren ab 2027, solange die Deckelung des Trassenpreisanstiegs für den Regionalverkehr in Deutschland Bestand hat. Für das Jahr 2026 hat die Bundesregierung dieses Risiko inzwischen durch verschiedene Maßnahmen begrenzt, aber für die Mittelfristplanung der DB Cargo AG bestehen ohne einen umfassenden Trassenpreis-Reset durch die Bundesregierung weiterhin Kostensteigerungsrisiken.

Bei der Förderung des Einzelwagenverkehrs führt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) aktuell eine Evaluation der Förderrichtlinie vom 21. Mai 2024 durch. Ungeachtet der Evaluierung hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der DB Cargo AG für die Förderperiode 2025/2026 (14. Dezember 2025 bis 12. Dezember 2026) nur eine Fördersumme von insgesamt 146 Mio. € bewilligt. Der DB Cargo AG wurden somit weniger als 50% der zur Verfügung stehenden Fördermittel beschieden, nach etwa 60% in den Förderperioden 2023/2024 und 2024/2025. Dies steht in deutlichem Gegensatz zum Marktanteil von 80%, den die DB Cargo AG am Einzelwagenverkehrsaufkommen hat. Von den tatsächlich abgerufenen Mitteln erhielt die DB Cargo AG in der Förderperiode 2023/2024 mehr als 80%. Die Differenz zwischen dem Anteil am Mittelabruf und dem Anteil an der Bescheidung ist insbesondere auf die übertriebene Antragstellung von Dritt-EVU zurückzuführen. Der Vorstand der DB Cargo AG geht auf Basis der Erfahrungswerte aus den Vorjahren davon aus, dass für die Förderperiode 2025/2026 das Antragsvolumen von Dritt-EVU zusätzlich zum ohnehin bereits hohen Niveau der Vorjahre noch einmal signifikant erhöht worden ist. Die DB Cargo AG setzt sich auf politischer Ebene für eine marktanteilsgerechte Bescheidung und Ausschüttung der Einzelwagenverkehrs-Fördermittel ein und befindet sich hierzu im Austausch mit dem BMV, um die Handlungsoptionen für eine Mittelausschüttung in 2026 und eine rechtssichere Anpassung der Einzelwagenverkehrs-Förderrichtlinie mit Wirkung ab 2027 zu erörtern. Eine ausreichende Bewertungsbasis hierfür wird dem BMV im Mai 2026 vorliegen, bis dahin rechnet das EBA die Einzelwagenverkehrs-Förderung für die Förderperiode 2024/2025 final ab. Primäres Ziel ist es, die Einzelwagenverkehrs-Förderrichtlinie und die Ausführungsbestimmungen des EBA zu vereinfachen. Dabei wird die DB Cargo AG darauf hinwirken, dass das BMV für 2027 den Aufsatzpunkt der Einzelwagenverkehrs-Förderrichtlinie auf die tatsächlich gefahrenen Leistungen der EVU (Trkm-Leistungen im Einzelwagenverkehr 2024 und 2025) ausrichtet.

Bei Eintritt der Risiken hätte dies negative Auswirkungen auf das Ergebnis und die erfolgreiche Umsetzung des Sanierungsplans der Gesellschaft.

RISIKEN AUS DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschaftskrisen und Handelskonflikte (z. B. Zölle) oder konjunkturelle Schwächephasen können sich negativ auf das Geschäft der DB Cargo AG auswirken. Unsicherheiten bestehen aktuell insbesondere im Hinblick auf die schwachen konjunkturellen Prognosen für Deutschland und Europa für das Jahr 2026.

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

RISIKEN IN BEZUG AUF IT- UND CYBERSICHERHEIT

Wichtige Geschäftsabläufe in den operativen betrieblichen Prozessen und in den Finanzprozessen sind von IT-Systemen abhängig. Das exponiert die DB Cargo AG für IT-Risiken in Form von IT-Ausfällen, Cyberangriffen, inkl. Datendiebstahl und Manipulation von internen Daten. Das Risiko ist durch die Entwicklung der geopolitischen Sicherheitslage in den letzten Monaten deutlich gestiegen. Da die DB Cargo AG und ihre Tochtergesellschaften Militärtransporte durchführen, gehen die Gesellschaft von einer sich weiter verschlechternden Risikolage aus. Schwerwiegende System- oder Anwendungsausfälle oder Bedrohungen der Informationssicherheit in der digitalen Infrastruktur der Gesellschaft oder der digitalen Infrastruktur ihrer Geschäftspartner könnten zu Reputationsschäden oder gravierenden Geschäftsunterbrechungen führen oder eine negative Auswirkung auf wesentliche Daten (Kundendaten, Mitarbeitendendaten, Produktionsdaten) haben. Weiterhin sind einige Anwendungen seit langer Zeit im Einsatz und basieren auf veralteten digitalen Infrastrukturen, die das Risiko erhöhen. Ebenso sind regulatorische (EU-Richtlinie zur Stärkung der Cybersicherheit NIS2) und eisenbahnspezifische Anforderungen (Telematics Applications for Freight – Technical Specifications for Interoperability; TAF TSI) umzusetzen, die ein hinreichendes Investitionsvolumen benötigen. Um diese Risiken organisatorisch und technisch zu begrenzen, hat die DB Cargo AG eine IT-Governance inkl. klarer Verantwortungszuordnung von Themen wie Datenschutz, Cybersecurity und Infrastruktur aufgebaut. Zudem hat sie ihre Widerstandsfähigkeit durch technische Härtungsmaßnahmen und externe Prüfung mittels Zertifizierung sowie eine systematische Weiterentwicklung der technischen Sicherungsmaßnahmen im DB-Konzernverbund weiter erhöht.

Der Eintritt dieser Risiken hätte negative Auswirkungen auf das Ergebnis der Gesellschaft und darüber hinaus auch volkswirtschaftliche Konsequenzen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung des Militärgeschäfts erwachsen höhere IT- und Cyberrisiken.

RISIKEN AUS NICHT RECHTSKONFORMEM VERHALTEN

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

Der Eintritt des Risikos hätte negative Auswirkungen auf das Ergebnis der Gesellschaft.

RISIKEN AUS BESONDEREN EREIGNISSEN

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

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

IMPAIRMENT-RISIKEN FÜR TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER DB CARGO AG

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

Eintretende Risiken aus sich negativ verändernden Erfolgsaussichten der Tochtergesellschaften können somit zu zusätzlichen Abschreibungen dieser Beteiligungswerte und in der Folge zu Ergebnisbelastungen der DB Cargo AG führen.

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

RISIKEN AUS RECHTSSTREITIGKEITEN

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

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

Chancen

CHANCEN AUS GESAMTWIRTSCHAFTLICHER ENTWICKLUNG

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bestehen Chancen aus der sich entwickelnden Kreislaufwirtschaft in den Branchen Stahl und Automotive sowie der Neuausrichtung der deutschen Chemieindustrie auf die Spezialchemieproduktion. Chancen für zusätzliche Transporte der DB Cargo AG können zum einen entstehen, weil die Stahl- und Automobilindustrie im Zuge der eigenen Transformation hin zu klimaneutralen Produktionsmodellen zunehmend auf Kreislaufwirtschaft setzt. Dies kann zusätzliche Transportchancen für die DB Cargo AG ermöglichen, z. B. bei Vorprodukten wie Schrott für die Stahlindustrie und Produktkomponenten, z. B. Batterien für die Automobilproduktion. Der Schienengüterverkehr mit seiner spezifischen Ausrichtung auf klimafreundliche Verkehre und Gefahrguttransporte kann in diesen Feldern Wettbewerbsvorteile für die Kunden bieten. Dies eröffnet Chancen, die Rückgänge in den traditionellen Transportströmen zu kompensieren. Zum anderen zeigt sich ein vergleichbares Chancenprofil in der Chemieindustrie. Aktuell verstärkt die deutsche Chemieindustrie ihre Ausrichtung auf die Herstellung von Spezialchemieprodukten. Die notwendigen Vorprodukte werden über die Seehäfen importiert, was Chancen für zunehmende Transporte von den Seehäfen zu den Chemiestandorten in Deutschland für die DB Cargo AG eröffnet.

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

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

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

Unter Berücksichtigung der Unsicherheit in Bezug auf die Planung für die Geschäftsjahre 2026 und 2027 sowie der aktuellen Liquiditäts- und Finanzierungssituation besteht das Risiko, dass einzelne Risiken oder deren Kombination den Fortbestand der DB Cargo AG gefährden könnten. Die Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit im Risikoszenario hängt im Wesentlichen davon ab, dass die Umsatzerlöse wie geplant erreicht werden und die im Sanierungsplan vorgesehenen Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt werden. Zudem muss mit der EU-Kommission eine ggf. notwendige Anpassung des Umstrukturierungsplans bei Planverfehlungen unter Auflagen verhandelt werden, die umsetzbar sind. Scheitert die Umstrukturierung bzw. die Umsetzung der Auflagen in größerem Maße, so könnte die EU-Kommission eine Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG fordern. Die Beihilfen könnte die DB Cargo AG nicht aus eigenen Mitteln zurückzahlen.

Soweit einzelne oder mehrere der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten sollten, ist die DB Cargo AG darauf angewiesen, dass zusätzliche liquide Mittel von der DB AG als Finanzierungspartner zur Erfüllung der bestehenden finanziellen Verpflichtungen zur Verfügung gestellt werden, wenn der Liquiditätsbedarf nicht anderweitig kompensiert werden kann. Eine in diesem Szenario erforderliche, über das durch Bund und DB AG im EU-Beihilfverfahren zugesagte Finanzierungsvolumen hinausgehende Finanzierung der DB Cargo AG durch die DB AG muss in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht erfolgen.

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

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

Nach drei Jahren Stagnation wird für die deutsche Wirtschaft 2026 eine leicht positive Entwicklung erwartet. Neben Impulsen aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) sollten auch steigende Verteidigungsausgaben sowie steuerliche Entlastungen zur Konjunkturbelebung beitragen. Die Industrieproduktion wird sich voraussichtlich weiterhin schwach entwickeln. Handelsbeschränkungen sowie die veränderte globale Produktions- und Nachfragestruktur, insbesondere infolge der veränderten Rolle Chinas in der Weltwirtschaft, werden die deutsche Exportwirtschaft weiterhin belasten. Der private Konsum bleibt trotz einer normalisierten Inflationsrate verhalten, da die Beschäftigungsperspektiven gedämpft sind.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN EUROPA

Es wird erwartet, dass die europäische Wirtschaft 2026 auf dem Vorjahresniveau wachsen wird. Steigende Realeinkommen sollten den privaten Konsum stützen, verbesserte Finanzierungsbedingungen und abnehmende geo- und handelspolitische Unsicherheiten sollten die Investitionstätigkeiten langsam beleben. Die Entwicklung der Exporte wird aber voraussichtlich durch US-Zölle, einen weiter zunehmenden Wettbewerbsdruck aus China sowie einen starken Euro belastet. Ein besonders hohes Wachstum wird in mehreren osteuropäischen Ländern prognostiziert, bspw. in Polen. Auch in mehreren südeuropäischen Ländern sollte die Wirtschaft kräftig wachsen.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Für 2026 wird eine Stabilisierung der Transportleistung im deutschen Schienengüterverkehr erwartet. Die Transporte von Kohle und Stahl sowie von schienenaffinen Gütern der Chemie- und Automobilindustrie werden voraussichtlich leicht zurückgehen, wobei die Rückgänge mit Ausnahme der Kohletransporte im Vergleich zu 2025 voraussichtlich weniger stark ausfallen werden. Kompensierend könnte eine steigende Transportnachfrage bei Baumaterialien wirken. Auch der Kombinierte Verkehr soll 2026 wieder auf einen Wachstumspfad zurückkehren.

Nach einem leichten Rückgang 2025 wird der Straßengüterverkehr in Deutschland 2026 voraussichtlich, gestützt durch steigenden staatlichen und privaten Konsum, eine moderate Erholung erleben. Insbesondere im Einzelhandel sollte sich die Transportnachfrage, getrieben durch den E-Commerce, weiterhin positiv entwickeln. Auch die in der Bauwirtschaft erwartete Entwicklung sollte einen Beitrag zur Erholung der Nachfrage im Straßengüterverkehr leisten. Für die Binnenschifffahrt wird auch 2026 wieder ein leichter Rückgang erwartet. Die Transporte von Kohle, einer der wichtigsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt, dürften den Abwärtstrend der letzten Jahre fortsetzen. Die positive Entwicklung im Kombinierten Verkehr könnte teilweise kompensierend wirken.

EUROPÄISCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Nach drei Jahren mit Rückgängen im europäischen Schienengüterverkehr bleibt die Lage auch 2026 sehr herausfordernd. Grundsätzlich wird 2026 insgesamt ein leichtes Wachstum unter der Voraussetzung einer Stabilisierung der Unsicherheiten im Zusammenhang mit einzelnen geo- und wirtschaftspolitischen Ereignissen erwartet. Damit verbundene positive Entwicklungen von Konjunktur und Handel sollten positiv auf den europäischen Schienengüterverkehr wirken. Insbesondere der Kombinierte Verkehr sollte von Erleichterungen bei Handelsbeschränkungen profitieren. Neben der anhaltend schwachen Wirtschaftslage in Deutschland belasten allerdings die baubedingten Einschränkungen in der deutschen Schieneninfrastruktur zunehmend auch den Schienengüterverkehr im europäischen Ausland. Die schwache Qualität sowie eine insgesamt angespannte Betriebslage erhöhen die Risiken für Kunden und werden die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter schwächen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN FÜR TRASSENPREISE

Neben den hohen baubedingten Einschränkungen im deutschen Schienennetz ist auch die langfristige Klärung der Ausgestaltung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr notwendig.

Mit Bescheid vom 11. Dezember 2025 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2026 genehmigt. Danach darf die DB InfraGO AG mit dem Trassenpreissystem (TPS) 2026 einen Zielerlös von knapp 7,0 Mrd. € erzielen. Dies entspricht einer Entgeltsteigerung von 2,4% gegenüber 2025. Je Verkehrsart beträgt die Steigerung im Nahverkehr 3,0%, im Güterverkehr 6,1% und im Fernverkehr – 1,2%.



Während die durchschnittliche Preissteigerung um 2,4% nun feststeht, kann es bei dieser Verteilung nachträglich noch Änderungen geben. Grund ist die im ersten Halbjahr 2026 erwartete Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zur Zulässigkeit der sog. Nahverkehrspreisbremse. Die Deckelung der jährlichen Entgeltsteigerung für den Nahverkehr auf 3% könnte als europarechtswidrig bewertet werden. Dann müsste die BNetzA ihren Bescheid aufheben und über die Entgelte erneut – ohne Anwendung der Nahverkehrspreisbremse – entscheiden. In diesem Fall wären die zu viel bzw. zu wenig gezahlten Entgelte gegenüber den betroffenen Zugangsberechtigten, insbesondere EVU, auszugleichen. Zugangsberechtigte im Güter- und Fernverkehr können zu viel gezahlte Entgelte von der DB InfraGO AG zurückfordern. Hingegen würde die DB InfraGO AG von den Zugangsberechtigten im Nahverkehr zu wenig gezahlte Entgelte einfordern. In der mündlichen Verhandlung am 4. Dezember 2025 hat der EuGH erkennen lassen, dass er starke Argumente für eine Europarechtswidrigkeit der Nahverkehrspreisbremse sehe.

Eine Nachforderung von zu geringen Entgelten einzelner Nutzer aus der Vergangenheit ist aufgrund der gesetzlichen Anordnung in § 35 Abs. 6 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) nur möglich, wenn zuvor ein Eilverfahren durchgeführt wurde. Aus diesem Grund hat die DB InfraGO AG gegen den Bescheid der BNetzA zum Trassenpreissystem 2026 Klage beim Verwaltungsgericht Köln eingereicht.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2026

VERKEHRSLEISTUNG

Die DB Cargo AG geht für das Jahr 2026 weiterhin von einem Rückgang der Verkehrsleistung gegenüber dem Basisjahr 2024 (Beihilfeentscheidung der EU-Kommission) aus. Sie rechnet zwar mit einem moderaten Anstieg der Verkehrsleistung im Vergleich zu 2025, weil sich die in der ersten Hälfte 2025 aufgetretenen produktionsellen Schwierigkeiten aus der Kapselung der Verbundproduktion im Jahr 2026 nicht wiederholen werden. Bei der Prognose der Verkehrsleistung in den Branchen Stahl, Full Load Solutions und Liquids & Bulk geht die DB Cargo AG davon aus, dass sie anteilig am allgemeinen – geringen – Marktwachstum partizipieren kann. Nur in der Branche Automotive rechnet die Gesellschaft mit einer Volumensteigerung, die das Wachstum des deutschen Marktes übersteigt, weil sie in 2026 eine Internationalisierung des Transportnetzwerks für die europäischen Fahrzeughersteller annimmt. Der Vorstand der DB Cargo AG geht somit weiterhin bis Ende 2026 von einem Absinken der Verkehrsleistung

im Vergleich zum Basisjahr 2024 aus; dies ist zum einen das Ergebnis einer risikoorientierten Einschätzung der Marktentwicklung und reflektiert zum anderen die weitere Fortsetzung von Optimierungen des Verkehrsportfolios der DB Cargo AG und die Einhaltung der Wettbewerbsauflagen der EU-Kommission durch die Gesellschaft.

UMSATZ

Für 2026 plant die DB Cargo AG im Sanierungskonzept vom 31. Dezember 2025 einen moderaten Umsatzanstieg gegenüber 2025, der zum einen aus der Weitergabe der Kosteninflation an die Kunden und zum anderen aus der transformationsbedingten weiteren Optimierung des Leistungsportfolios der Gesellschaft resultiert. Die DB Cargo AG hat ein umfangreiches Maßnahmenprogramm gestartet, um ihr Geschäft kommerziell wieder finanziell tragfähig aufzustellen. Das Programm umfasst auf der Umsatzseite das Durchsetzen von Basispreis- und anlassbezogenen Preiserhöhungen und die weitere Optimierung des Produktportfolios in Bezug auf Qualität und Transportstruktur. Im Ergebnis sollen diese Maßnahmen zu einem moderaten Umsatzanstieg gegenüber 2025 führen. Die notwendigen Qualitätsbedingungen (Pünktlichkeit, Laufzeitkonstanz usw.) müssen frühzeitig erreicht werden, um die geplanten (und in 2026 zum Teil hiervon abhängig kontrahierten) Preiserhöhungen durchzusetzen. Eine Qualitätserhöhung steigert gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit, dass kontrahierte Mengenrichtwerte konsistent abgerufen werden.

ERGEBNIS

Der Vorstand der DB Cargo AG geht davon aus, 2026 mit einem positiven Jahresüberschuss der DB Cargo AG im niedrigen zweistelligen Millionenbereich aufgrund der Wirkung der Sanierungsmaßnahmen abzuschließen. Die DB Cargo AG hat dazu ein umfangreiches Maßnahmenprogramm gestartet, um das Geschäft ab 2026 wieder finanziell tragfähig aufzustellen. Das Programm umfasst die folgenden fünf Kategorien: Optimieren des Einzelwagenverkehrs-Netzwerks (Einzelwagenverkehrs-Sanierung), Steigern der Produktivität und Qualität in den direkten und indirekten Bereichen (Produktivität und Qualität), Durchsetzen von Basispreis- und anlassbezogenen Preiserhöhungen (Sales Excellence), Optimieren des Produktportfolios (Portfolio und Struktur) sowie Maßnahmen zur Asset-Optimierung und -Rationalisierung (Mergers & Acquisitions [M&A]). Ziel des Sanierungsplans ist es, 2026 eine positive EBIT-Marge wie auch einen Jahresüberschuss

der DB Cargo AG zu erreichen und den Anforderungen der EU-Kommission zu genügen. Weiterhin geht der Vorstand der DB Cargo AG mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass der Bund die für den Bundeshaushalt 2026 beschlossene Förderung der Trassenpreise von 265 Mio. € und des Einzelwagenverkehrs von 300 Mio. € gewähren wird. Für die Trassenpreisförderung ist im Bundeshaushalt 2025 ein Volumen für den Schienengüterverkehr von 265 Mio. € vorgesehen, der entsprechende Zuwendungsbescheid liegt der DB InfraGO AG seit Dezember 2025 vor.

NETTO-FINANZSCHULDEN

Die Netto-Finanzschulden werden sich gegenüber dem 31. Dezember 2025 im Zuge der laufenden Investitionstätigkeit und unter Berücksichtigung des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit leicht erhöhen.

VERHÄLTNIS EBITDA ZU NETTO-FINANZSCHULDEN

Durch die Umsetzung des Maßnahmenprogramms wird eine signifikante Verbesserung des EBITDA gegenüber dem Vorjahr erwartet. Unter Berücksichtigung der Entwicklung der Netto-Finanzschulden wird sich auch das Verhältnis des EBITDA zu Netto-Finanzschulden moderat verbessern.

LIQUIDITÄT

Die DB Cargo AG hat eine rollierende monatliche indirekte Liquiditätsplanung für 18 Monate etabliert. Die Liquidität wird zudem täglich als Tagesfinanzstatus intern berichtet und überwacht. Die liquiden Mittel der DB Cargo AG per 31. Dezember 2025 betragen 372 Mio. €. Positiv haben sich 2025 Einzahlungen aus einem Vergleichsabschluss mit Toshiba sowie aus Verkäufen von Vermögensgegenständen (Lokomotiven, Güterwagen, Grundstücke und Gebäude) ausgewirkt. Auf Grundlage der aktuellen Finanzplanung geht die DB Cargo AG davon aus, dass sich die liquiden Mittel während des Prognosezeitraums (bis Mai 2027) im Zuge der Tilgung von bestehenden Krediten deutlich reduzieren werden. Dabei unterstellt die Finanzplanung insbesondere, dass:

- die von der DB Cargo AG erbrachten Verkehrsleistungen 2026 gegenüber 2025 leicht steigen und die Transportpreise im Vergleich zu 2025 moderat erhöht werden, um den Anstieg der Kosten für Energie, Material-, Personal- und sonstige betriebliche Aufwendungen zu kompensieren. Insgesamt wird erwartet, dass die Umsatzerlöse auf dieser Basis weiter deutlich unterhalb des Niveaus im Geschäftsjahr 2024, aber leicht oberhalb des Niveaus im Jahr 2025 liegen werden;

- der Bund die für den Bundeshaushalt 2026 beschlossene Förderung der Trassenpreise i. H. v. 265 Mio. € und des Einzelwagenverkehrs i. H. v. 300 Mio. € gewähren wird, aber dass die DB Cargo AG 2026 nur einen Anteil an der Einzelwagenverkehrs-Förderung von 50% (rund 146 Mio. €) erhalten wird; sowie
- die vorgesehenen Maßnahmen im Einzelwagenverkehr und Ganzzugverkehr der Branchen, im Kombinierten Verkehr, in der Instandhaltung der Fahrzeuge sowie die übergreifenden Maßnahmen zur Anpassung des Personal- und Materialaufwands an die Benchmarks der Wettbewerber umgesetzt werden und zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses führen.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Jahresabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	(14)	3.199	3.611
Bestandsveränderungen	(15)	7	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		5	6
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	724	419
Materialaufwand	(17)	-2.158	-2.519
Personalaufwand	(18)	-1.259	-1.332
Abschreibungen		-124	-204
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-406	-435
Beteiligungsergebnis	(20)	78	92
Zinsergebnis	(21)	-124	-100
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		4	-7
Ergebnis nach Steuern	(22)	-54	-468
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	-	468
Jahresfehlbetrag		-54	-

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(3)	232	225
II. Sachanlagen	(3)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		80	85
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		57	62
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		3	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		8	10
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		1.094	1.141
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		15	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		22	25
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		56	106
		1.275	1.381
III. Finanzanlagen	(3)	1.054	1.058
		2.561	2.664
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(4)	125	132
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	813	1.058
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(22)	0	0
		938	1.190
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten		4	3
		3.503	3.857

Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	256	256
Kapitalrücklage	(7)	403	403
Gewinnrücklagen	(8)	7	7
Jahresfehlbetrag		-54	-
		612	666
B. Rückstellungen	(9)	435	360
C. Verbindlichkeiten	(10)	2.456	2.824
D. Passive latente Steuern	(21)	0	7
		3.503	3.857



Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme		-58	-461
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		126	201
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		9	13
Cashflow vor Steuern		77	-247
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen		75	43
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-2	-20
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		76	-27
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-9	15
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		-258	-30
Zinsaufwendungen/Zinserträge		124	101
Sonstige Beteiligungserträge		-71	-70
Sanierungszuschüsse an Tochtergesellschaften		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		12	-235
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-42	-46
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		430	13
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		-	-
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-179	-91
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		2	3
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	-34
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand ²⁾		0	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-2	-2
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		0	0
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Dividenden		76	57
Auszahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		-6	-8
Auszahlungen für die Sanierung von Tochtergesellschaften		0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		279	-108
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		247	652
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzkrediten		-552	-260
Veränderung des Guthabens bzw. der Verbindlichkeit aus Cashpooling	(23)	-325	-542
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		-	0
Gezahlte Zinsen		-120	-79
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		468	583
Ein-/Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		-9	-11
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-291	343
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	(23)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(23)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Davon 2 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.



Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschrei- bungen	Zuschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	425	41	0	-12	454	-202	-33	0	0	11	-224	230	223
davon in Entwicklung befindliche Software	97	23	-52	0	68	0	0	0	0	0	0	68	97
2. Entgeltlich erworbene Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	1	0	0	35	-32	-1	0	0	0	-33	2	2
	459	42	0	-12	489	-234	-34	0	0	11	-257	232	225
Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke	22	0	0	0	22	-2	0	0	0	0	-2	20	20
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	156	0	0	-5	151	-94	-3	0	0	3	-94	57	62
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	5	-2	0	0	0	0	-2	3	3
	183	0	0	-5	178	-98	-3	0	0	3	-98	80	85
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	29	0	0	-1	28	-19	-1	0	0	0	-20	8	10
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.863	111	54	-630	4.398	-3.722	-75	0	0	493	-3.304	1.094	1.141
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	65	0	4	-2	67	-51	-3	0	0	2	-52	15	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	77	4	1	-2	80	-52	-8	0	0	2	-58	22	25
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	106	13	-59	-4	56	0	0	0	0	0	0	56	106
	5.323	128	0	-644	4.807	-3.942	-90	0	0	500	-3.532	1.275	1.381
Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.100	67	0	-92	1.075	-66	-2	0	0	31	-37	1.038	1.034
2. Beteiligungen	32	2	0	-9	25	-8	0	0	0	-1	-9	16	24
	1.132	69	0	-101	1.100	-74	-2	0	0	30	-46	1.054	1.058
Anlagevermögen insgesamt	6.914	239	0	-757	6.396	-4.250	-126	0	0	541	-3.835	2.561	2.664

Anhang

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- Firma: DB Cargo Aktiengesellschaft
- Sitz: Mainz
- Registergericht: Amtsgericht Mainz
- Handelsregister-Nummer: HR B 7498

Der Jahresabschluss der DB Cargo AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgliedert.

Die GuV ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §275 Abs.2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Cargo AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach §12 Abs. 2 EReG zu beachten. Im Übrigen wird auch auf die [Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung](#) § 44 ff. verwiesen.

(1) BILANZIERUNG UNTER ZUGRUNDELEGUNG DES GRUNDSATZES DER FORTFÜHRUNG DER UNTERNEHMENSTÄTIGKEIT

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit. Hinsichtlich der Ereignisse und Gegebenheiten, die das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit zeigen, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können und die ein bestandsgefährdendes Risiko darstellen, verweisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht im Abschnitt [Risiken aus der Entscheidung im EU-Beihilfverfahren](#) § 21 ff.

(2) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 2.000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. In Höhe des aktivierten Betrags abzüglich der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern (230 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 216 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Gewinnrücklagen erläutert.

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

Der entgeltlich erworbene Kundenstamm wird planmäßig über fünf Jahre abgeschrieben.

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

Die Herstellungskosten umfassen Einzelkosten, Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt.

Investitionszuschüsse werden als Kürzung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dargestellt. Aufwandszuschüsse werden periodengerecht unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme aktiviert. Die für die selbst geschaffene Software bezogenen Leistungen werden nach der Nettomethode direkt im Anlagevermögen erfasst.

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

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

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

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

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

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

Die DB Cargo AG hat 2025 die wirtschaftlichen Nutzungsdauern der Sachanlagen Lokomotiven und Güterwagen überprüft und mit Wirkung zum 1. Januar 2025 die planmäßigen Abschreibungszeiträume von bisher 20 Jahren auf 30 Jahre angepasst. Grundlage hierfür sind eine Aktualisierung

der unternehmensweiten Flotten- und Instandhaltungsstrategie im Zuge der Transformation der DB Cargo AG sowie technologische Entwicklungen, die eine längere wirtschaftliche Nutzung der bestehenden und zukünftigen Fahrzeuge erwarten lassen.

2025 hat die DB Cargo AG 5.382 Güterwagen und 60 Lokomotiven im Rahmen von Sale-and-Leaseback-Transaktionen an Leasinggesellschaften veräußert und unmittelbar zurückgemietet. Ziel der Transaktionen waren die Verbesserung der Finanzierungsstruktur und die Nutzung von vorteilhaften Marktpreisentwicklungen. Mit Übergang der wesentlichen Chancen und Risiken sowie des wirtschaftlichen Eigentums gem. § 246 Abs. 1 HGB auf die Leasinggesellschaften wurden die betreffenden Vermögensgegenstände aus dem Anlagevermögen der DB Cargo AG ausgebucht. Ein aus den Verkäufen resultierender Veräußerungsgewinn i. H. v. 207 Mio. € wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Die Leasingraten werden periodengerecht als Aufwand für bezogene Leistungen im Materialaufwand erfasst.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen. Zur Ermittlung des beizulegenden Werts der Anteile wird der Ertragswert der Beteiligung herangezogen, der mittels des Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt wird. Basis für die Ermittlung ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Diese basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Im Anschluss an die Planungsperiode wurden Annahmen zur ewigen Rente ergänzt. Die Abzinsung der erwarteten Cashflows erfolgt mittels gewichteter Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC).

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2025 im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 3,31% (per 31. Dezember 2024: 3,43%) für überfällige Forderungen und 0,08% (per 31. Dezember 2024: 0,13%) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,15% (per 31. Dezember 2024: 0,18%).

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

Die DB Cargo AG verkauft seit 2025 erstmals im Rahmen einer revolvingierenden Factoring-Vereinbarung ausgewählte auf Euro lautende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 100 Mio. € an ein Finanzinstitut. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken

hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Spätzahlungsrisiko). Sämtliche wesentlichen Chancen und Risiken gehen mit dem Verkauf auf das Kreditinstitut über. Aus diesem Grund erfolgt eine vollständige Ausbuchung der verkauften Forderungen. Ein anhaltendes Engagement liegt nicht vor. Per 31. Dezember 2025 beträgt das verkaufte Forderungsvolumen 93 Mio. €.

Bankguthaben sind zum Nominalwert bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

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

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

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

Die DB Cargo AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Es handelt sich um mit wertpapierbezogenen Altersversorgungsverpflichtungen vergleichbare längerfristige Verpflichtungen, deren Bewertung gem. § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB erfolgt. Es entstehen keine ausschüttungsgesperrten Erträge, da der die Anschaffungskosten übersteigende Betrag durch den passivierten Erfüllungsbetrag neutralisiert wird.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Zinssatzes i. H. v. 2,06% bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2025 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2025 ein Unterschiedsbetrag von –0,6 Mio. €. Eine Ausschüttungssperre gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB besteht demnach nicht.

Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2025 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Per 31.12. / in %	2025
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenerwartung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,45

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

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

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

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

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden gebildet, wenn nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung mehr Gründe für als gegen das Be- oder Entstehen einer Verbindlichkeit und eine künftige Inanspruchnahme sprechen.

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

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

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

Die DB Cargo AG hat gem. den Vorschriften des § 274 HGB per 31. Dezember 2025 keine latenten Steuern bilanziert. Per 31. Dezember 2024 wurden passive latente Steuern i. H. v. 7 Mio. € ausgewiesen. Passive latente Steuern aufgrund eines nur handelsrechtlich zulässigen Ansatzes bei immateriellen Vermögensgegenständen i. H. v. 65 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 70 Mio. €) wurden mit aktiven latenten Steuern auf die handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätze insbesondere bei Pensions- und sonstigen Rückstellungen (insgesamt 20 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 23 Mio. €), aktive latente Steuern auf steuerliche Zins- und Verlustvorträge (9 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 0 Mio. €) sowie mit aktiven latenten Steuern der Organgesellschaften (insgesamt 36 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 40 Mio. €) verrechnet. Zur Ermittlung der latenten Steuern ist ein Steuersatz i. H. v. 28,6% (per 31. Dezember 2024: 31,2%) heran-

gezogen worden. Über den Saldierungsbereich hinausgehende steuerliche Zins- und Verlustvorträge werden in Ausübung des Wahlrechts des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert. Im Juli 2025 hat der Bundesrat dem Gesetz zur stufenweisen Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 15% auf 10% bis zum Jahr 2032 zugestimmt. Die daraus resultierenden Auswirkungen wurden im Rahmen der Bewertung latenter Steueransprüche und -schulden sachgerecht berücksichtigt. Es ergaben sich aus der Anwendung der künftig geltenden Steuersätze insgesamt keine wesentlichen Änderungen der latenten Steuerpositionen.

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

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

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(3) ANLAGEVERMÖGEN

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

Die Angaben zum Anteilsbesitz gem. § 285 Nr. 11 HGB sind in einer gesonderten [Anteilsbesitzliste](#) **43** dargestellt. Die Anteilsbesitzliste ist Bestandteil des Anhangs.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 50 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €), von denen 41 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

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

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie außerplanmäßige Abschreibungen von 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) enthalten.



(4) VORRÄTE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	119	132
Unfertige Leistungen	6	0
Insgesamt	125	132

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 20 Mio. €) gebildet.

(5) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	180	295
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	561	699
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	20
Sonstige Vermögensgegenstände	62	44
Insgesamt	813	1.058

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 4 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 27 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen i. H. v. 72 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 78 Mio. €), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 110 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 106 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 7 Mio. € sowie Cashpool-Guthaben i. H. v. 372 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 47 Mio. €). Per 31. Dezember 2024 beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen darüber hinaus den Anspruch auf Verlustausgleich i. H. v. 468 Mio. €.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 10 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 20 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 19 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 0,3 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen wie per 31. Dezember 2024 nicht über ein Jahr hinaus.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2025 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus. Sie betrifft mit 352 Mio. € Beträge nach §272 Abs. 2 Nr. 1 HGB (Agio bei der Ausgabe von Anteilen) und mit 51 Mio. € Beträge nach §271 Abs. 2 Nr. 4 HGB (andere Zuzahlungen).

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2025 einen Betrag i. H. v. 7 Mio. € aus.

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

Den gem. §268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Ausschüttung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (384 Mio. €) gegenüber, so dass keine Ausschüttungssperre entstanden ist.

Potenziell abführungsgesperrter Betrag per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	230	223
b) abzüglich auf a) entfallender passiver latenter Steuern	-66	-67
c) zuzüglich im Bilanzausweis mit passiven latenten Steuern verrechneter aktiver latenter Steuern	+66	+60
Insgesamt	230	216

(9) RÜCKSTELLUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	17
Steuerrückstellungen	7	2
Sonstige Rückstellungen	411	341
Insgesamt	435	360

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Cargo AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Cargo AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Cargo AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (2 Mio. €; im Vorjahr: 11 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (0 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Cargo AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (0 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 3 Mio. €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Cargo AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (beizulegender Zeitwert: 25 Mio. €; Anschaffungskosten: 29 Mio. €; per 31. Dezember 2024: beizulegender Zeitwert i. H. v. 24 Mio. €; Anschaffungskosten i. H. v. 28 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (26 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 25 Mio. €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 16 Mio. €).



Das im Rahmen von Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 44 Mio. €; Anschaffungskosten: 38 Mio. €; per 31. Dezember 2024: beizulegender Zeitwert i. H. v. 45 Mio. €; Anschaffungskosten i. H. v. 39 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (44 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 45 Mio. €) verrechnet.

Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig. Für die Höhe von Rückstellungen aus Zeitwertkonten ist durch die Spezialvorschrift des § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB wegen der (einer wertpapiergebundenen Altersversorgungsverpflichtung vergleichbaren) längerfristigen Verpflichtung der beizulegende Zeitwert von den Wertpapieren im Sinne von § 266 Abs. 2 Buchstabe A Nr. III 5 HGB zu berücksichtigen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Verpflichtungen im Personalbereich	173	147
Ausstehende Eingangsrechnungen	98	79
Erlösschmälerungen	33	26
Unterlassene Instandhaltung	28	35
Avalprovisionen	8	10
Archivierungskosten	4	3
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	20	3
Übrige Risiken	47	38
Insgesamt	411	341

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Urlaubsansprüche, Arbeitsmehreleistungen, Tantiemen, Restrukturierungsaufwendungen, Abfindungen sowie Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen. Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind insbesondere Risiken aus noch nicht gezahlten Entschädigungen aus Frachtverträgen, Risiken aus noch nicht abgeschlossenen Schadensfällen sowie Prozessrisiken.

(10) VERBINDLICHKEITEN

Per 31.12. / in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54	54	-	-	0	0	-	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	0	0	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	121	113	8	4	124	120	4	4
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.217	141	2.076	0	2.659	776	1.883	200
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	4	4	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	62	62	-	-	37	37	-	-
davon aus Steuern	27	27	-	-	11	11	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	2.456	372	2.084	4	2.824	937	1.887	204
davon zinspflichtig	2.076	0	2.076	0	2.435	552	1.883	200

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 2.076 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.435 Mio. €). Darüber hinaus sind Verpflichtungen zum Verlustausgleich i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 7 Mio. €), Zinsverpflichtungen i. H. v. 30 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 27 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer i. H. v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 26 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 109 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 163 Mio. €). Ein Teil der Kreditverträge enthält sog. Covenants (Auflagen zu Finanzkennzahlen). Dies betrifft den Mezzanine-Darlehensvertrag und den Kreditrahmenvertrag über eine Kreditlinie. Per 31. Dezember 2025 wurden diese Auflagen zu Finanzkennzahlen eingehalten.

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

(11) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	329	352
Insgesamt	329	352

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten i. H. v. 329 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 352 Mio. €). Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2 Mio. €). Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(12) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Bestellobligo für Investitionen	798	1.036
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	777	474
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	341	229
Insgesamt	1.575	1.510

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

Fälligkeiten von Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
fällig bis 1 Jahr	275	245
fällig 1 bis 5 Jahre	331	145
fällig über 5 Jahre	171	84
Insgesamt	777	474

(13) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Cargo AG setzt in geringem Umfang derivative Finanzinstrumente im Wesentlichen zur Absicherung von Währungsrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit DB-konzernexternen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des DB-Konzernverbands weitergereicht (Spiegelgeschäfte).

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

Abschlossene Sicherungsgeschäfte (währungsbezogene Geschäfte) per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Devisenforwards/-swaps	5	6

Devisenforwards/-swaps (Devisentermingeschäfte) werden im Zusammenhang mit operativen Tätigkeiten abgeschlossen. Die Devisentermingeschäfte bestehen ausschließlich mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr und wurden mit aufgrund vertraglicher Vereinbarung erwarteten Zahlungen in fremder Währung zu Bewertungseinheiten zusammengefasst.

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

Marktwerte der Finanzderivate (währungsbezogene Geschäfte) per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Devisenforwards/-swaps	0	0

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2025	2024
Transport- und Speditionsleistungen		
Bahnlogistiker	2.563	2.776
Kombinierter Verkehr	326	562
	2.889	3.339
Sonstige Umsatzerlöse	310	272
Insgesamt	3.199	3.611

Die Umsatzerlöse werden etwa je zur Hälfte im Binnenverkehr und im internationalen Verkehr erzielt. Die sonstigen Umsatzerlöse betreffen u. a. Erträge aus der Vermietung von Fahrzeugen, Erträge aus dem Verkauf von Material sowie von Handelswaren.

(15) BESTANDSVERÄNDERUNGEN

Die Bestandsveränderungen betreffen mit 6 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) die Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen und mit 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) die selbst durchgeführte Aufarbeitung von unter den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ausgewiesenen Ersatzteilen.

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	121	36
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	258	36
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14	21
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	289	267
davon Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs	189	163
davon Anlagenpreisförderung (APF) des Einzelwagenverkehrs	30	18
davon Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG)	68	76
davon Übrige	2	10
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	1
Währungskursgewinne	1	2
Übrige Erträge	37	55
Insgesamt	724	419
davon periodenfremd	276	59

Im Rahmen der Transformation erfolgte 2025 eine Erstattung für Abfindungen von 30 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) durch die DB JobService GmbH, die unter den übrigen Erträgen ausgewiesen wird. In den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen sind Veräußerungsgewinne i. H. v. 207 Mio. € aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen enthalten. Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen (258 Mio. €; im Vorjahr: 36 Mio. €) und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (14 Mio. €; im Vorjahr: 21 Mio. €).

(17) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	248	292
davon Aufwendungen für Energie	207	249
davon Strom	142	171
davon Stromsteuer	10	13
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	52	62
davon sonstige Energien	3	3
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	39	41
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	2	2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.566	1.787
davon eingekaufte Leistungen Transport	923	1.115
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	9	9
davon Provisionen	1	3
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	411	428
davon Nutzung Trassen	250	274
davon Nutzung örtlicher Anlagen	161	154
davon Fahrzeugmieten	103	121
davon sonstige bezogene Leistungen	119	111
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	344	440
Insgesamt	2.158	2.519

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

Von den eingekauften Transportleistungen betrafen 462 Mio. € (im Vorjahr: 634 Mio. €) Transportleistungen von Gesellschaften des DB-Konzerns.

(18) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	1.015	1.078
davon für Arbeitnehmende	925	968
davon für zugewiesene Beamte:innen	90	110
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	85	104
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	5	6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	244	254
davon für Arbeitnehmende	221	229
davon für zugewiesene Beamte:innen	23	25
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	23	25
davon für Altersversorgung	41	45
Insgesamt	1.259	1.332

(19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	51	55
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	14	11
Gebühren und Beiträge	5	5
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	17	20
Forschungs- und Entwicklungskosten	9	10
Sonstige bezogene Dienstleistungen	204	233
davon bezogene IT-Leistungen	107	117
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	5
davon sonstige Serviceleistungen	92	111
Aufwendungen aus Schadenersatz	36	29
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	6
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	6	7
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	53	52
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	0	0
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	31	50
davon Zuführung Rückstellung für Drohverluste	19	0
davon Währungskursverluste	0	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	3	1
Insgesamt	406	435
davon periodenfremd	6	7

(20) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	9	20
davon aus verbundenen Unternehmen	8	18
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	71	76
Zuschreibungen auf Finanzanlagen	0	30
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	-7
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2	-27
Insgesamt	78	92

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

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

(21) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-0	-0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-125	-101
davon an verbundene Unternehmen	-123	-100
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	-
Insgesamt	-124	-100

(22) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag i. H. v. 4 Mio. € (Steuerertrag; im Vorjahr: Steueraufwand i. H. v. 7 Mio. €) sind laufende Steuern von 3 Mio. € sowie ein Ertrag aus latenten Steuern i. H. v. 7 Mio. € (im Vorjahr: Aufwand aus latenten Steuern 7 Mio. €) enthalten.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die **Kapitalflussrechnung** [30](#) ist Bestandteil des Anhangs. Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

2025 wurden Auszahlungen für Investitionen des Vorjahres für den Kauf von Lokomotiven (51 Mio. €) getätigt, und sind Einzahlungen für den Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen des Vorjahres (27 Mio. €) enthalten.

(23) FINANZMITTELFONDS

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

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

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird im Unternehmensregister bekannt gemacht und ist unter www.unternehmensregister.de erhältlich.

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den **Anteilsbesitz** [43](#) ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2025		2024	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen (VZP)				
Arbeitnehmende ¹⁾	13.627	12.715	15.931	15.339
Zugewiesene Beamt:innen	1.512	1.390	1.797	1.636
Mitarbeitende ¹⁾	15.139	14.105	17.728	16.975
Nachwuchskräfte ^{1), 2)}	1.296	1.272	1.364	1.486
Insgesamt	16.435	15.377	19.092	18.461

¹⁾ Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr bei der Zählung der Arbeitnehmenden, sondern bei der Zählung der Nachwuchskräfte berücksichtigt. Die Anzahl der Praktikant:innen per 31. Dezember 2025 betrug 0 VZP (per 31. Dezember 2024: 5 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 0,9 VZP (im Vorjahr: 15,6 VZP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 0 VZP (per 31. Dezember 2024: 4 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 0,4 VZP (im Vorjahr: 6 VZP).

²⁾ Seit 2025 werden Teilnehmende des ChancePlus-Programms als Nachwuchskräfte gezählt. Die Anzahl der ChancePlus-Teilnehmenden per 31. Dezember 2025 betrug 2 VZP (per 31. Dezember 2024: 5 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 3,7 VZP (im Vorjahr: 5,7 VZP).

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

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Vorstand

BERNHARD OSBURG* (SEIT 15. NOVEMBER 2025)

Vorstandsvorsitzender,
Duisburg

DR. SIGRID NIKUTTA* (BIS 14. NOVEMBER 2025)

Vorstandsvorsitzende,
Berlin

MICHAEL FRITZ (BIS 31. MÄRZ 2025)

Personal,
Berlin

TANJA FUCHS (SEIT 1. MAI 2025)

Personal,
Frankfurt am Main

RALF GÜNTER KLOSS

Kombinierter Verkehr,
Mainz

DR. MARTINA NIEMANN

Finanzen/Controlling,
Berlin

DR. OLIVER TIETZE (SEIT 1. DEZEMBER 2025)

Restrukturierung,
Wachtendonk

PIERRE TIMMERMANS

Bahnlogistik,
Deurne/Niederlande

* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG.

Aufsichtsrat

MARTIN SEILER (BIS 12. JUNI 2025; SEIT 14. OKTOBER 2025)

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 31. Oktober 2025),
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Unkel

DR. RICHARD LUTZ (BIS 30. SEPTEMBER 2025)

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

COSIMA INGENSCHAY*

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

ALEXANDRA BASTIAN

Leiterin Personal Holding Deutsche Bahn AG,
Berlin

MARIO BINDER*

Mitglied Betriebsrat C1 der DB Cargo AG,
Jüterbog

DR. WOLFGANG BOHNER (SEIT 12. JUNI 2025)

Leiter Finanzen und Treasury (FF) Deutsche Bahn AG,
Berlin

MARTIN BRAUN*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Niederwerrn

ANGELIKA DUMJAHN* (BIS 12. JUNI 2025)

Mitglied des Betriebsrats der DB Cargo AG,
Klein-Winternheim

BARBARA FRIEDRICH

Referatsleiterin VIII A5 im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

MICHAEL GOLEMBIEWSKI*

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



ULRIKE HABER-SCHILLING

Mitglied des Vorstands DB Regio AG,
Berlin

JÖRG HENSEL* (BIS 12. JUNI 2025)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamm

ANIKA HÖFS* (SEIT 12. JUNI 2025)

Stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Wahlbetrieb Duisburg
(BR C 3) DB Cargo AG,
Oberhausen

JOHANNES KUIPERS* (BIS 12. JUNI 2025)

Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Lich

KLAUS LANGENDORF*

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

DR. MAREIN MÜLLER (BIS 12. JUNI 2025)

Leiterin Konzerndatenschutz – Konzerndatenschutzbeauftragte
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

DR. MEIKE NIEDBAL (SEIT 12. JUNI 2025; BIS 31. DEZEMBER 2025)

Leiterin Konzernentwicklung (EE),
Berlin

PETRA MICHAELA POHL*

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

IRIS REIMOLD (SEIT 10. SEPTEMBER 2025)

Leiterin Abteilung Straßenverkehr
Bundesministerium für Verkehr,
Berlin

MARIO REISS*

Bundesvorsitzender Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Süptitz

ULRICH SCHMIDT* (SEIT 12. JUNI 2025)

Mitglied der Geschäftsführung Gesamtbetriebsrat
(C 12) DB Cargo AG,
Dalheim

DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE

Leiterin Steuern Deutsche Bahn AG,
Berlin

DR. SEBASTIAN STERN (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund
der Deutschen Bahn AG,
Hamburg

OLIVER TERHAAG

Konzernbeauftragter Betrieb/Produktion Systemverbund
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main

HARTFRID WOLFF * (BIS 31. AUGUST 2025)

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

FLORIAN WROBEL* (SEIT 12. JUNI 2025)

Leiter Beratung Interessenvertreter:innen
EVA Bildung&Beratung GmbH,
Möhrendorf

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

Gesamtbezüge

in Tsd. €	2025	2024
Gesamtbezüge des Vorstands	1.919	2.234
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	357	335
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.697	1.957
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.346	1.066
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	93	100

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.372 Tsd. € (im Vorjahr: 1.473 Tsd. €) und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 418 Tsd. € (im Vorjahr: 628 Tsd. €) sowie einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden 2025 weder Kredite noch Vorschüsse gewährt.

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

Die Bezüge eines im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds, das gleichzeitig Vorstandsmitglied bei der DB AG ist, sowie die Bezüge eines weiteren im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds, das gleichzeitig Vorstandsmitglied bei der DB AG war, werden bzw. wurden von der DB AG getragen, so dass hierfür die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB entfallen. Darüber hinaus wurden 2025 sechs (im Vorjahr: vier) Vorstandsmitglieder direkt durch die DB Cargo AG vergütet, deren Organbezüge in ihrer Gesamtheit in der vorstehenden Tabelle ausgewiesen sind.

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG IDW-S6-Sanierungsgutachten

Zum 27. Februar 2026 hat der Gutachter Oliver Wyman ein IDW-S6-Sanierungsgutachten vorgelegt. Basis für das Sanierungsgutachten ist das vom Vorstand der DB Cargo AG am 31. Dezember 2025 zur Verfügung gestellte finale Sanierungskonzept. Oliver Wyman hat die finanziellen Auswirkungen der im finalen Sanierungskonzept ergriffenen und geplanten Maßnahmen zusammen mit der erwarteten Geschäftsentwicklung in einer integrierten Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung für die DB Cargo AG bewertet. Die Gesellschaft weist über den gesamten Planungszeitraum ein positives Eigenkapital aus. Insolvenzgründe gem. § 17 oder § 19 Insolvenzordnung (InsO) treten im Prognosezeitraum planerisch nicht ein. Das Sanierungsgutachten beschreibt die für eine positive Fortbestehensprognose der Gesellschaft notwendigen Maßnahmen. Oliver Wyman führt aus, dass bei der Umsetzung der im Sanierungsgutachten beschriebenen Maßnahmen und unter den dort genannten Annahmen und Bedingungen, insbesondere dem Finanzierungskonzept und den angenommenen Beiträgen Dritter, die überwiegende Wahrscheinlichkeit auf eine positive Fortbestehensprognose und Wiedererlangung der nachhaltigen Wettbewerbs- und Renditefähigkeit besteht. Oliver Wyman kommt demnach zu der Einschätzung, dass die Sanierungsfähigkeit unter diesen Voraussetzungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit gegeben ist.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat in einer Reihe von Urteilen Mindestanforderungen an qualifizierte Sanierungskonzepte definiert, die im Standard S6 des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) beschrieben und konkretisiert werden, sodass bei Anwendung des IDW S6 die Grundlagen für ein vom BGH gefordertes »schlüssiges sowie erfolgsversprechendes Sanierungskonzept« geschaffen werden. Für die Beurteilung der Durchführbarkeit des Sanierungskonzepts ist ein »Sanierungsgutachten« zu erstellen, das »die Beurteilung eines unvoreingenommenen – nicht notwendigerweise unbeteiligten –, branchenkundigen Fachmanns« enthält (BGH-Urteil Aktenzeichen [Az.] IX ZR 47/97). Ein solches Gutachten gem. IDW S6 liefert eine unabhängige, objektive Bewertung zur nachhaltigen Sanierungsfähigkeit und prüft, ob die eingeleiteten Maßnahmen ausreichen, um das Unternehmen nachhaltig wettbewerbs- und renditefähig aufzustellen. Die Einholung eines Sanierungsgutachtens entspricht marktüblichem Verhalten von Gesellschaftern und Finanzierern eines Unternehmens in der Situation der DB Cargo AG.

Neue Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG

Aufgrund der Verletzung des Covenants zum Jahresfehlbetrag der DB Cargo AG im Vorjahr hatte die DB AG die Einhaltung ihres Auszahlungsvorbehalts im Mezzanine-Darlehensvertrag für 2025 ausgesetzt und auf das mögliche Kündigungsrecht im Rahmen zusätzlicher Auflagen zur monatlichen Berichterstattung und Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Informationen durch die DB Cargo AG verzichtet. Diesen Auflagen ist die DB Cargo AG 2025 jeweils fristgerecht nachgekommen. Per 31. Dezember 2025 hält die DB Cargo AG die im Mezzanine-Darlehensvertrag und in der Rahmenkreditvereinbarung mit der DB AG enthaltenen Covenants ein.

Das Sanierungskonzept der DB Cargo AG sieht u. a. eine Finanzierungszusage der DB AG bis 2030 als Voraussetzung für die Ausfertigung des finalen Sanierungsgutachtens durch Oliver Wyman vor. Gem. dem finalen Sanierungsgutachten ergibt sich für den sog. Risiko-Case in den nächsten Jahren bis 2030 ein maximaler Finanzmittelbedarf. Die DB AG hat im Februar 2026 der Finanzierung dieses erforderlichen Neubedarfs zu marktüblichen Konditionen in Abhängigkeit des zum Zeitpunkt der Auszahlung gültigen Ratings der DB Cargo AG zugestimmt. Der Finanzierungsbedarf der DB Cargo AG wird durch folgende Instrumente sichergestellt:

- **Außenfinanzierung:** Beiträge des Gesellschafters DB AG aus Finanzierung mit marktüblichem Charakter und teilweise Übernahme von Personalabbaukosten durch die DB Job Service GmbH.
- **Innenfinanzierung:** Verkauf von Rollmaterial (Lokomotiven, Güterwagen) und Nutzung der Verkaufserlöse zur Deckung der Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen (insbesondere Abbau von Mitarbeitenden und Führungskräften).

Die Finanzierungsstruktur im Sanierungsgutachten unterstellt die folgenden, sowohl für den Management-Case wie auch für den Risiko-Case geltenden Planungsannahmen, was zu einer sinkenden Zinsbelastung für die DB Cargo AG führen wird:

- **Bestandsdarlehen:** Alle Bestandsdarlehen werden fristgerecht durch die DB Cargo AG getilgt.
- **Inanspruchnahme und Tilgung Mezzanine-Darlehen:** Die bereits gezogene erste Tranche i. H. v. 218 Mio. € und zweite Tranche i. H. v. 110 Mio. € des Mezzanine-Darlehens werden durch die DB Cargo AG vorzeitig zum März 2026 getilgt. Die Tranche 4 (a) i. H. v. 116 Mio. € des Mezzanine-Darlehens wird nicht in Anspruch genommen, von Tranche 4 (b) i. H. v. 315 Mio. € des Mezzanine-Darlehens werden 100 Mio. € in Anspruch genommen.
- **Zukünftige Finanzierung:** Der Finanzierungsbedarf der DB Cargo AG wird durch eine Kreditlinie mit maximalem Limit von 200 Mio. € ab dem 1. Januar 2027 sowie Darlehen mit maximal fünfjähriger Laufzeit zu markt-/bonitätsüblichen Konditionen abgedeckt. Die Zinskonditionen der Fazilitäten ergeben sich aus den geltenden Treasury-Konditionen im DB-Konzern.
- Die betragsliche **Höhe der Kreditlinie** im jeweiligen Geschäftsjahr orientiert sich am Mechanismus der Finanzierungszusage der DB AG. Diese beziffert den gem. dem Sanierungsgutachten für den Risiko-Case vorliegenden maximalen Finanzmittelbedarf wie folgt: 2026 i. H. v. 92 Mio. €, 2027 i. H. v. 110 Mio. €, 2028 i. H. v. 1.051 Mio. €, 2029 i. H. v. 1.529 Mio. € und 2030 i. H. v. 1.846 Mio. €. Der zugesagte Finanzierungsbetrag ändert sich automatisch in folgenden Fällen:
 - **1.** Der Finanzierungsbetrag erhöht sich in Höhe vorzeitiger Tilgungen von Bestandsdarlehen gegenüber der DB AG, bereinigt um die im Sanierungsgutachten unterstellte anteilige Ziehung der Tranche 4 (b) des Mezzanine-Darlehens i. H. v. 100 Mio. €. Diese vorzeitigen Tilgungen sind ausdrücklich erlaubt, und die DB AG verzichtet auf eine Vorfälligkeitsentschädigung im Lichte ihres sich hierdurch verringernenden Risk Exposures sowie der strikteren Regelungen dieser Finanzierungszusage.
 - **2.** Der Finanzierungsbetrag reduziert sich in Höhe der Liquiditätszuflüsse aus neuen Sale-and-Leaseback-Transaktionen oder sonstiger im Risiko-Case nicht berücksichtigter anderer externer Finanzierungen.
- **Garantien:** Der Garantierahmen, der von der DB AG zur Verfügung gestellt ist, beträgt 100 Mio. €, wovon 30 Mio. € im Verschuldungsgrad berücksichtigt werden.



- **Mezzanine-Darlehen – Wandlung in Eigenkapital:** Ausschließlich im Management-Case wird die dritte Tranche des Mezzanine-Darlehens teilweise i. H. v. 80 Mio. € in 2028 und i. H. v. 3 Mio. € in 2029 in Eigenkapital gewandelt, zusätzlich wird Tranche 4 (b) i. H. v. 100 Mio. € in 2029 in Eigenkapital gewandelt, sofern die Voraussetzungen⁴⁾ zu dem Zeitpunkt erfüllt sind. Ausschließlich im Risiko-Case wird die dritte Tranche des Mezzanine-Darlehens teilweise i. H. v. rund 63 Mio. € zum Januar 2030 in Eigenkapital gewandelt, sofern die Voraussetzungen zu dem Zeitpunkt erfüllt sind, und die verbleibende Höhe von etwa 20 Mio. € wird zur vertraglichen Fälligkeit im Mai 2030 getilgt.
- **Covenants:** Die der Finanzierungszusage zugrunde liegenden Covenants zur Einhaltung der Finanzkennzahlen des Risiko-Case beziehen sich auf die aus dem Risiko-Case des Sanierungsgutachtens resultierenden Covenant-KPIs Ergebnis nach Steuern und EBITDA/Netto-Finanzschulden, diese werden quartalsweise geprüft. Beim Covenant Ergebnis nach Steuern basiert die Prüfung auf dem kumuliertem Wert im laufenden Fiskaljahr. Beim Covenant-KPI EBITDA/Netto-Finanzschulden basiert die Prüfung beim EBITDA auf dem kumuliertem Wert der nachlaufenden zwölf Monate und bei den Netto-Finanzschulden auf dem Bestandswert zum Zeitpunkt der Prüfung. Die zu erreichenden Werte der Covenant-KPIs ergeben sich unmittelbar aus dem Risiko-Case des am 27. Februar 2026 vorgelegten Sanierungsgutachtens des Gutachters Oliver Wyman.

Die DB AG sagt die Finanzierung des erforderlichen Neubedarfs zu, solange und soweit jeweils zum Zeitpunkt der Beantragung der Auszahlung und zum Zeitpunkt der Auszahlung

- **1.** bei der DB Cargo AG in Höhe der Inanspruchnahme ein nachgewiesener und auf Anfrage der DB AG vom Sanierungsgutachter validierter Liquiditätsbedarf besteht sowie
- **2.** der Sanierungspfad durch die DB Cargo AG unverändert eingehalten wird, d. h. die DB Cargo AG mit überwiegender Wahrscheinlichkeit erfolgreich saniert wird. Dazu zählt insbesondere auch die Erreichung bzw. Realisierung der jeweiligen Meilensteine und Maßnahmen, die im und zur Umsetzung dieses Sanierungsgutachtens definiert worden sind, und
- **3.** ob die fortlaufende jeweilige Erreichung der definierten Covenants erfüllt ist.

Die zur Umsetzung der Finanzierungszusage noch konkret auszugestaltenden Finanzierungsverträge werden darüber hinaus für Sanierungsfälle übliche Informationspflichten auf Monatsbasis, Zusicherungen, allgemeine Verpflichtungen, Meilensteine und Kündigungsgründe (auch für den Fall der signifikanten Abweichung von der Liquiditätsplanung und vom Sanierungspfad) enthalten.

⁴⁾ Die Voraussetzungen ergeben sich aus § 7a und § 7b des Mezzanine-Darlehensvertrags zwischen DB AG und DB Cargo AG vom 1. November 2024. § 7a betrifft das Wandlungsrecht der Kreditnehmerin: Die Kreditnehmerin ist jederzeit berechtigt, eine bzw. mehrere ausstehende Tranche(n) bzw. Teilbeträge ausstehender Tranchen im Wege der Dotation der Kapitalrücklage der Kreditnehmerin gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Eigenkapital zu wandeln, sofern und soweit die Kreditnehmerin mindestens zwei Kalenderjahre in Folge einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaftet hat, bis zu einer Höhe der doppelten kumulierten Jahresüberschüsse seit dem 1. Januar 2025, wobei bereits in Eigenkapital gewandelte Beträge in Abzug zu bringen sind. Das Wandlungsrecht kann zu den Zinszahlungsterminen der jeweiligen Tranche ausgeübt werden. § 7b betrifft das Wandlungsrecht der Kreditgeberin: Die Kreditgeberin ist jederzeit berechtigt, eine bzw. mehrere ausstehende Tranche(n) bzw. Teilbeträge ausstehender Tranchen im Wege der Dotation der Kapitalrücklage der Kreditnehmerin gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Eigenkapital zu wandeln, sofern und soweit die Kreditnehmerin mindestens zwei Kalenderjahre in Folge einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaftet hat, bis zu einer Höhe der doppelten kumulierten Jahresüberschüsse seit dem 1. Januar 2025, wobei bereits in Eigenkapital gewandelte Beträge in Abzug zu bringen sind. Das Wandlungsrecht kann zu den Zinszahlungsterminen der jeweiligen Tranche ausgeübt werden.

Des Weiteren werden die noch zu erstellenden Finanzierungsverträge ein mit dem Sanierungsgutachter abgestimmtes Monitoringkonzept für das Einhalten des Sanierungspfads enthalten. Die DB Cargo AG legt einmal im Quartal auf Basis des jeweiligen Quartalsabschlusses eine Bestätigung über die Einhaltung des Sanierungspfads von Oliver Wyman oder eines von der DB AG akzeptierten Sanierungsgutachters vor. Eine Verletzung der Covenants entbindet die DB AG von ihrer Verpflichtung aus dieser Finanzierungszusage und gesteht ihr das Recht zu, bestehende Finanzierungsverträge vorzeitig zu kündigen und die noch offenen Verpflichtungen daraus fällig zu stellen.

Die Finanzierungszusage gilt außerdem maximal bis zur Grenze von 70% des tatsächlich als Sicherheit zur Verfügung stehenden Anlagevermögens (ohne IFRS 16). Mezzanine-Darlehen bleiben in dieser Betrachtung außen vor.

Sollte es operativ bedingt zu einem absehbaren kurzfristigen Liquiditätsmehrfbedarf im Vergleich zur vorgenannten unterstellten Finanzierungszusage kommen, der nicht durch interne Maßnahmen angesteuert werden kann, verweist die DB AG auf die jederzeitige Möglichkeit der DB Cargo AG, einen Finanzierungsantrag zu stellen.

Die im Risiko-Case unterstellte Finanzierungsstruktur bewegt sich damit im Rahmen des in der Genehmigungsentscheidung der EU-Kommission zugrunde gelegten Volumens der Darlehen und Rahmenkreditlinie. Sämtliche Maßnahmen stellen Eigenanstrengungen bzw. Eigenbeiträge der DB Cargo AG und der DB AG dar. Sie beinhalten nach unserer Einschätzung keine Beihilfenelemente zugunsten der DB Cargo AG, sondern entsprechen marktüblichen Bedingungen. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Darlehen der DB AG. Sie werden zu marktüblichen Konditionen zur Verfügung gestellt. Die DB AG hat der Finanzierung des Finanzierungsbedarfs gem. Risiko-Case im Februar 2026 zugestimmt. Die konkreten Verträge bzw. Vertragsänderungen werden ab März 2026 ausgestaltet.

Neuer Tarifvertrag mit der GDL abgeschlossen

Der DB-Konzern hat Ende Februar 2026 mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen. Dieser beinhaltet eine Erhöhung der Gehälter in zwei Schritten um insgesamt 5%, eine Einmalzahlung i. H. v. 700 € sowie zusätzliche Anpassungen in der Entgeltstruktur. Die Laufzeit beträgt 24 Monate. Ebenso wurden Kompromisse zur gemeinsamen Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes vereinbart und eine Schlichtungsvereinbarung bis Ende 2030 abgeschlossen.

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN-ABFÜHRUNGSVERTRAG

Das Ergebnis nach Steuern des Vorjahres wurde aufgrund des bis zum 31. Dezember 2024 mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen. Aufgrund der Beendigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wird der Verlust des Geschäftsjahres 2025 nicht durch die DB AG ausgeglichen.

Mainz, den 2. März 2026

DB Cargo AG
Der Vorstand



Anteilsbesitzliste

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB Cargo		
Vollkonsolidiert		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	9.497	71,15
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel/Belgien	1.660	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	233.786	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	423.621	100,00
DB Cargo Austria GmbH, Wien/Österreich	24	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	1.865	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o.o., Malaszewicz/Polen	1.656	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	8.575	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	7.754	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	6.038	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	23.354	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/Frankreich	5.321	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	20.208	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	36.220	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	43.080	60,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand/Italien	16.913	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Mainz	88.423	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	12.437	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	12.802	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	98.820	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	31.988	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	4.751	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	4.919	100,00
DB Cargo Transa - Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand/Italien	- 208	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/China	2.915	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	33.961	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	11.577	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	- 5.092	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte i. L., Kehl/Rhein	640	88,44
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	5.719	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.422	51,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	158.634	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Vereinigtes Königreich	73.982	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	2.155	88,44
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.287	80,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	3.780	99,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	25.635	100,00
TFG Transfracht GmbH, Mainz	124.553	100,00

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	11.272	100,00
Transfesa France SAS, Aubervilliers/Frankreich	2.138	88,44
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	74.928	88,44
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Vereinigtes Königreich	253	88,44
Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin/Polen	385	96,82
At Equity		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH&Co. KG, Neuss ^{2), 3)}	563	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2), 3)}	1.134	25,10
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2), 3)}	5.873	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich ^{2), 3)}	7.802	49,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2), 3)}	5.490	35,00
Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm ^{2), 3)}	1.001	27,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg ^{2), 3)}	727	39,20
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i. L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien ^{2), 3)}	- 21.768	36,77
KombiRail Europe GmbH, Duisburg ^{2), 4)}	160	75,13
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2), 3)}	18.473	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2), 3)}	14.077	30,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2), 3)}	3.466	63,10
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2), 3)}	2.655	50,00
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal ^{2), 3), 5)}	- 85	39,80
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2), 3)}	- 85	25,17
Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz ^{2), 3)}	732	32,34

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2024.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2023.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung

der Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen gem. §12 Abs. 2 ERegG

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

Definition der Bereiche

Die DB Cargo AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Verkehr und Service werden buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

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

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung der immateriellen Vermögensgegenstände sowie der Sachanlagen erfolgt nutzungsbezogen über separate Kontierungen. Grundlage hierfür sind die jeweiligen Kostenstellen. Entsprechend werden die Anlagenspiegel auf Basis der Infrastrukturkostenstellen getrennt erstellt (vgl. die detaillierten [getrennten Anlagenspiegel](#) [49](#)).

VORRÄTE

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Service ausgewiesen. Die unfertigen Leistungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeordnet.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegen verbundene Unternehmen, den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und in den sonstigen Vermögensgegenständen sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (34 Mio. €; im Vorjahr: 39 Mio. €).

Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes (1 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €) erhöht.

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen aus Cashpool-Guthaben werden analog zu den Darlehen (Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen) auf die Tätigkeitsbereiche verteilt. Das Verhältnis entspricht dem Anteil des Sachanlagevermögens des jeweiligen Bereichs am Gesamt-sachanlagevermögen.

Ein Verlustausgleichsanspruch gegenüber der Deutschen Bahn AG (DBAG) und hieraus resultierende Forderungen bestehen im Geschäftsjahr 2025 nicht mehr, da der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV) gekündigt wurde.

EIGENKAPITAL

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position Zugeordnetes Eigenkapital erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten bzw. fortgeschrieben.



Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen bzw. Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen bzw. den Gewinn- und Verlustrechnungen der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen. Der Jahresüberschuss bzw. Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres wird im Eigenkapital der Tätigkeitsbereiche gesondert ausgewiesen.

RÜCKSTELLUNGEN

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeordnet.

VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2025 bestehenden Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr und über einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (34 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 39 Mio. €).

Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Verkehrsleistungen vom Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands (1 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €) erhöht. Ein Verlustausgleichsanspruch gegenüber der DB AG und hieraus resultierende Verbindlichkeiten bestehen im Geschäftsjahr 2025 nicht mehr, da der BEAV gekündigt wurde.

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

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr				2024
	davon mit Restlaufzeit				
	2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	0	1	-	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54	54	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106	102	-	4	110
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.054	145	1.909	-	2.482
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	4
Sonstige Verbindlichkeiten	60	60	-	-	35
davon aus Steuern	0	-	-	-	11
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-
Insgesamt	2.276	362	1.910	4	2.631
davon zinspflichtig	2.239	330	1.909	0	2.240

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Service				2024
	davon mit Restlaufzeit				
	2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	13	-	-	14
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	183	16	167	-	245
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2	-	-	2
davon aus Steuern	0	-	-	-	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0
Insgesamt	198	37	167	0	261
davon zinspflichtig	195	28	167	0	195

HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 329 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 352 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 288 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 314 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 41 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 38 Mio. €).

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN-ABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wurde bis einschließlich 2024 unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BEAV) mit der DB AG abgeschlossen hatten, wonach der ansonsten im Bereich Service auszuweisende Jahresüberschuss und der im Bereich Verkehr auszuweisende Jahresfehlbetrag an diese abgeführt bzw. von dieser übernommen wurden. Mit Beendigung des BEAV per 31. Dezember 2024 werden Jahresüberschüsse bzw. -fehlbeträge ab dem Geschäftsjahr 2025 direkt in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen ausgewiesen und verbleiben im zugeordneten Eigenkapital.

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) und Dritte (84 Mio. €; im Vorjahr: 72 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (404 Mio. €; im Vorjahr: 470 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.



MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (404 Mio. €; im Vorjahr: 470 Mio. €) werden in der GuV des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

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

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (167 Mio. €; im Vorjahr: 204 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Cargo AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 34 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 7 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

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

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

BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	9	20
davon aus verbundenen Unternehmen	8	18
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	71	76
Zuschreibungen auf Finanzanlagen	0	30
Aufwendungen für verbundene Unternehmen	0	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	-7
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2	-27
Insgesamt	78	92

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

ZINSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	2	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-115	-93	-10	-8
davon an verbundene Unternehmen	-114	-92	-10	-8
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0	0	-0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	-0	-0
Insgesamt	-114	-92	-10	-8



Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	230	223
davon in Entwicklung	68	97
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	2
	232	225
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15	17
a) davon Grundstücke	6	7
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	9	10
c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.094	1.141
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10	14
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	52	98
	1.172	1.271
III. Finanzanlagen	1.054	1.058
	2.458	2.554
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
2. Unfertige Leistungen	1	0
	1	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175	286
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	514	725
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	20
4. Sonstige Vermögensgegenstände	62	44
	761	1.075
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	0
	762	1.075
C. Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	4	3
	3.224	3.632

Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
A. Eigenkapital		
Zugeordnetes Eigenkapital	482	482
Ausgleichsposten	119	175
Jahresergebnis	- 59	-
	542	657
B. Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	15
Steuerrückstellungen	6	2
Sonstige Rückstellungen	385	320
	406	337
C. Verbindlichkeiten		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.054	2.482
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106	110
Sonstige Verbindlichkeiten	60	35
	2.276	2.631
D. Passive latente Steuern	0	7
	3.224	3.632



BEREICH SERVICE

Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
A. Anlagevermögen		
I. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	64	68
a) davon Grundstücke	13	13
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	48	52
c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	3	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9	10
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	14	13
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11	11
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4	8
	102	110
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	120	132
2. Unfertige Leistungen	4	0
	124	132
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4	9
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	67	42
3. Sonstige Vermögensgegenstände	0	0
	71	51
	297	293

Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
A. Eigenkapital		
Zugeordnetes Eigenkapital	58	58
Ausgleichsposten	7	-49
Jahresergebnis	5	-
	70	9
B. Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2	2
Steuerrückstellungen	1	0
Sonstige Rückstellungen	26	21
	29	23
C. Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	14
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	183	245
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2
	198	261
	297	293



Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen						Buchwert		
	Stand per	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per	Stand per	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand per	Stand per	
	01.01. 2025				31.12. 2025	01.01. 2025				31.12. 2025	31.12. 2025	31.12. 2025	31.12. 2024
Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	425	41	0	-12	454	-202	-33	0	11	0	-224	230	223
davon in Entwicklung befindliche Software	97	23	-52	0	68	0	0	0	0	0	0	68	97
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	1	0	0	35	-32	-1	0	0	0	-33	2	2
	459	42	0	-12	489	-234	-34	0	11	0	-257	232	225
Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke	7	0	0	1	8	-1	0	0	0	0	-1	7	6
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	33	0	-1	0	32	-23	0	0	0	0	-23	9	10
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40	0	-1	1	40	-24	0	0	0	0	-24	16	16
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	0	0	-1	2	-2	0	0	-1	0	-3	-1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.862	111	54	-630	4.397	-3.721	-75	0	493	0	-3.303	1.094	1.141
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	6	-1	1	0	6	-5	-1	0	1	0	-5	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	41	2	1	-2	42	-27	-6	0	2	0	-31	11	14
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	98	12	-54	-4	52	0	0	0	0	0	0	52	98
	5.050	124	1	-636	4.539	-3.779	-82	0	495	0	-3.366	1.173	1.271
Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.100	67	0	-92	1.075	-66	-2	0	31	0	-37	1.038	1.034
2. Beteiligungen	32	2	0	-9	25	-9	0	0	0	0	-9	16	23
	1.132	69	0	-101	1.100	-75	-2	0	31	0	-46	1.054	1.057
Anlagevermögen insgesamt	6.641	235	1	-749	6.128	-4.088	-118	0	537	0	-3.669	2.459	2.553

BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen						Buchwert		
	Stand per	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per	Stand per	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per	Stand per		
	01.01. 2025				31.12. 2025	01.01. 2025				31.12. 2025	31.12. 2025	31.12. 2025	31.12. 2024
Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke	15	0	0	-1	14	-1	0	0	0	0	-1	13	14
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	123	0	1	-5	119	-71	-3	3	0	0	-71	48	52
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	5	-2	0	0	0	0	-2	3	3
	143	0	1	-6	138	-74	-3	3	0	0	-74	64	69
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	26	0	0	-	26	-17	-1	1	0	0	-17	9	9
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	1	-1	0	0	0	0	-1	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	59	-	4	-2	61	-46	-2	1	0	0	-47	14	13
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	36	2	0	0	38	-25	-2	0	0	0	-27	11	11
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8	1	-5	0	4	0	0	0	0	0	0	4	8
	273	3	0	-8	268	-163	-8	5	0	0	-166	102	110



Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	3.158	3.551
Bestandsveränderungen	7	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	6
Gesamtleistung	3.170	3.558
Sonstige betriebliche Erträge	685	410
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 229	- 254
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 1.448	- 1.770
Instandhaltungsaufwand	- 548	- 687
	- 2.225	- 2.711
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 869	- 942
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 204	- 214
	- 1.073	- 1.156
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	- 116	- 196
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 468	- 395
	- 27	- 490
Beteiligungsergebnis	78	92
Zinsergebnis	- 114	- 92
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4	- 7
Ergebnis nach Steuern	- 59	- 497
Erträge aus Verlustübernahme	0	497
Jahresergebnis	- 59	-

BEREICH SERVICE

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	488	542
Bestandsveränderungen	0	0
Gesamtleistung	488	542
Sonstige betriebliche Erträge	9	8
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 203	- 243
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 27	- 28
Instandhaltungsaufwand	- 16	- 18
	- 246	- 289
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 147	- 136
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 40	- 40
	- 187	- 176
Abschreibungen auf Sachanlagen	- 8	- 8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 41	- 40
	15	37
Zinsergebnis	- 10	- 8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	5	29
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	0	- 29
Jahresergebnis	5	-

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Cargo Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit

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

- die Realisierung der Umsatzerlöse wird wie geplant erreicht, die angesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, werden vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt und zusätzlich umzusetzende Liquiditätsmaßnahmen können erfolgreich realisiert werden,
- die EU-Kommission akzeptiert im Fall einer Planabweichung eine notwendige Anpassung des Sanierungsplans, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind, und
- die in der Finanzierungszusage der DB AG enthaltenen Bedingungen werden erfüllt und dem Vorstand gelingt es bei einem weiteren Bruch der Covenants, die Gegenstand der aufgrund der Finanzierungszusage noch abzuschließenden Finanzierungsverträge sein werden, mit der DB AG einen Waiver auszuhandeln.

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

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

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

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

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.



Sonstige Informationen

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

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im gleichlautenden Abschnitt des Lageberichts enthalten ist, und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 2. März 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schieler
Wirtschaftsprüfer

Ludwig
Wirtschaftsprüfer

Kontaktinformationen

DB CARGO AG

Rheinstraße 2
55116 Mainz
www.dbcargo.com

INVESTOR RELATIONS, FINANCIAL AND ESG DISCLOSURES

Deutsche Bahn AG
Investor Relations, Financial and ESG Disclosures
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir

Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 2. März 2026),
der Geschäftsbericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss
der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind
auch im Internet unter www.db.de/berichte abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse



IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations,
Financial and ESG Disclosures, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt

BILDNACHWEIS

■ Titel/Umschlag DB AG/Wolfgang Klee
■ 1 DB AG/Hans-Christian Plambeck
■ 2 DB AG/Hans-Christian Plambeck

DB Cargo AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.dbcargo.com