



DB Cargo AG

Geschäftsbericht 2022

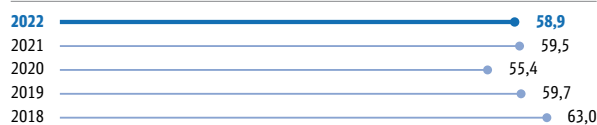


INHALT

1	→	Vorwort der Vorstandsvorsitzenden	27	→	Jahresabschluss
4	→	Bericht des Aufsichtsrats	48	→	Weitere Informationen
7	→	Lagebericht			

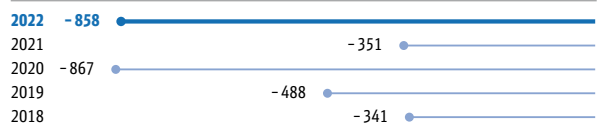
ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. tkm ¹⁾



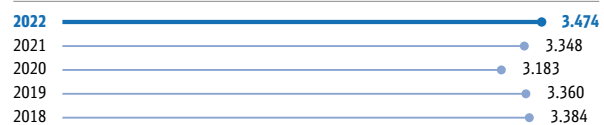
↘ 2022 zu 2021: -1,0 %

ERGEBNIS NACH STEUERN ¹⁾ / in Mio. €



↘ 2022 zu 2021: -507 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +3,8 %

UMSATZSTRUKTUR / in %



			Veränderung	
AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2022	2021	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	3.474	3.348	+126	+ 3,8
Ergebnis nach Steuern ²⁾	- 858	- 351	- 507	+144
Bilanzsumme per 31.12.	4.151	3.562	+ 589	+16,5
Anlagevermögen per 31.12.	2.745	2.686	+ 59	+ 2,1
Eigenkapital per 31.12.	666	666	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	2.823	2.292	+ 540	+23,6
Brutto-Investitionen	140	218	- 78	- 35,8
Netto-Investitionen ³⁾	111	192	- 81	-42,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	18.426	18.305	+121	+ 0,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Beförderte Güter in Mio. t	162,1	167,3	- 5,2	- 3,1
Verkehrsleistung in Mrd. tkm ¹⁾	58,9	59,5	- 0,6	- 1,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	98,5	101,0	-11,5	-11,4

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

²⁾ Die DB Cargo AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

VORWORT DER VORSTANDSVORSITZENDEN



DR. SIGRID NIKUTTA
Vorstandsvorsitzende
der DB Cargo AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

alles kommt anders als gedacht: Das Jahr 2022 hat die Welt verändert. Das gilt natürlich auch für die DB Cargo. In Schlagworten: Krieg, Kohle, Kapazität und Klima.

Wenige Tage nach Kriegsbeginn sind wir als DB Cargo mit unserem europäischen Netzwerk mit Hilfsgütern in die Ukraine gestartet. Hand in Hand mit der ukrainischen Bahn sind in den vergangenen Monaten rund 1.300 Containerladungen per Güterzug in die Ukraine geliefert worden. Das sind rund 20.000 Tonnen Spenden, die direkt bis in umkämpfte Kriegsgebiete hinein verteilt werden konnten. Ab Sommer haben wir über das europäische Cargo-Netzwerk Getreide und Agrarprodukte aus der Ukraine in die Welt transportiert.

Die Sorge um die Versorgungssicherheit mit Gas und Energie beschäftigt uns seit dem Frühjahr 2022. Für uns stellte sich damit die Herausforderung, aus dem Nichts in großem Umfang wieder Kohle zu transportieren. Dafür haben wir in einem historischen Kraftakt mehr als 1.000 Kohlegüterwagen in wenigen Monaten in unseren Cargo-Werken reaktiviert. Auch Tausende von tonnenschweren Pipelinerohren für die neue Liquefied-Natural-Gas-(LNG-)Infrastruktur an den deutschen Küsten haben wir mit Spezialwagen geliefert.

Das sind nur einige Beispiele, wie wir bei DB Cargo mit einer veränderten Welt umgehen.

Eine Veränderung macht uns hoffnungsvoll: CO₂-freie Transportketten rücken in den Fokus. Trotz der dramatischen Veränderungen, die Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Lieferketten haben, ist der Anteil der Schiene im Modal-Split gewachsen. So konnten wir zum Beispiel das Transportvolumen im Kombinierten Verkehr steigern. Unsere 100-prozentige Tochtergesellschaft Transfracht transportierte erstmals über eine Million Containereinheiten (Twenty-Foot Equivalent Unit; TEU) zwischen den europäischen Seehäfen und den Kunden im Hinterland.

Die DB Cargo entwickelt sich Schritt für Schritt zur kompletten Bahnlogistikerin mit der Schiene im Herzen: sei es beim Transport großer Batterien für E-Autos bis ans Fließband, neuen Kreislaufverkehren für die Stahlindustrie und Automobilwerke oder bei der eng getakteten Paketlogistik. Wir sind die Partnerin für komplexe und klimafreundliche Logistikketten. Die kluge Verbindung von Straße – für die kurze Strecke – und Schiene – für die lange Strecke – wird dabei immer wichtiger. Deshalb haben wir die Full Load Solution (FLS Transa), die vorher bei DB Schenker war, erfolgreich in die DB Cargo integriert.

Die Entwicklung der Wirtschaft geht klar in eine Richtung: Unsere Industrie baut europäische Lieferketten und Produktionsverbünde für mehr Resilienz im globalen Markt auf. Hier kann die DB Cargo mit ihrem europäischen Netzwerk in 18 Ländern kundenindividuelle und umweltfreundliche Logistikkonzepte anbieten.

Wir können in Deutschland stolz auf ein gewachsenes Einzelwagennetzwerk sein, das jede Region Deutschlands für den klimafreundlichen Güterverkehr per Schiene anbindet. DB Cargo bietet als einzige Güterbahn dieses Netzwerk flächendeckend europäisch an. Gerade dieser Einzelwagenverkehr holt den Lkw von der Straße und ist das Mittel der Wahl auch für kleine Ladungsmengen. Obwohl dieses Netzwerk zwei Millionen Tonnen CO₂ jährlich spart, ist es aufgrund seiner personal- und anlagenintensiven historischen Struktur nicht auskömmlich. Diese Situation ist derzeit in ganz Europa beobachtbar. Dieses System des Einzelwagenverkehrs ersetzt dabei heute schon jeden Tag rund 40.000 Lkw-Fahrten.

Die Renaissance der Schiene hat erst begonnen – und die Transformation zu CO₂-freien Logistikketten gewinnt an Fahrt. DB Cargo setzt dabei auf das größte Umweltnetzwerk Europas – das deutsche Schienennetz. Mehr als 35.000 Streckenkilometer und weit über 2.000 Zugangspunkte bietet dieses System. Seit der Bahnreform vor knapp 30 Jahren ist der klimafreundliche Güterverkehr um mehr als 80 Prozent gewachsen. Nicht gewachsen ist die Infrastruktur. Wenn nun investiert und das Schienennetz modernisiert wird, hilft das nachhaltig. Es limitiert aber kurz- und mittelfristig die Kapazität. Nicht alle Züge, die wir fahren wollten, konnten wir in diesem Jahr aufgrund der Infrastruktur fahren. Zur Sicherstellung der Qualität haben wir zudem deutlich mehr Loks, Wagen und Personal im Einsatz. Das alles sehen wir in den Zahlen der DB Cargo.

Für die langfristige Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist der Weg richtig und wichtig. Denn die Kapazität auf der Schiene entscheidet über die Qualität und das Wachstum des Schienengüterverkehrs. Jeder Zug ersetzt bis zu 52 Lkw und spart dabei 80 bis 100 Prozent CO₂ gegenüber dem Straßentransport.

In diesem Jahr, in dem so vieles anders war als gedacht, gibt es eine Konstante: 30.000 Mitarbeitende der DB Cargo in Europa (davon 20.000 in Deutschland), die tagtäglich mit viel Erfahrung und Kompetenz rund um die Uhr motiviert und engagiert im Einsatz sind. Unsere Leistung und unsere Wertschöpfung lässt sich in einer einzigen Zahl ausdrücken: Sieben Millionen Tonnen Kohlendioxid – so viel hat die DB Cargo im vergangenen Jahr dank des Schienengüterverkehrs unserem Land, unserem Planeten erspart.

Ihre



Dr. Sigrid Nikutta
Vorstandsvorsitzende
der DB Cargo AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



DR. RICHARD LUTZ
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Cargo AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und zwei 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 und der Lage und Entwicklung des Unternehmens sowie den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sechs ordentlichen Sitzungen und drei außerordentlichen Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Des Weiteren beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegen-

heiten des Vorstands und setzte sich intensiv mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2023 sowie der Zielerreichung für 2021 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

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

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2022 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 mit dem Arbeitsplan und den Zielbildern zur Stabilisierung des Gesamtgeschäfts und Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und intensiv mit der neuen Strategie Starke Cargo. Schwerpunkte waren zudem die Befassung mit den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und die durch hohes Bauvolumen negativ beeinflusste qualitative Lage.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 11. Februar 2022 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Anpassung des Geschäftsverteilungsplans sowie mit der Umstellung der Zielvereinbarungen 2022 für die Vorstandsmitglieder der DB Cargo AG.

In seiner ordentlichen Sitzung am 18. März 2022 wurde der Aufsichtsrat über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 unterrichtet und der Vorstand hat über die Lage der Gesellschaft informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2022, behandelte personelle Angelegenheiten des Vorstands und fasste Beschlüsse zur Zielerreichung und Erfolgsbeteiligung der Vorstandsmitglieder.

In seiner Sitzung am 15. Juni 2022 wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Cargo AG sowie das interne Kontrollsystem der Gesellschaft informiert und behandelte personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Schwerpunkt der Sitzung am 15. September 2022 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Cargo AG.

In der ordentlichen Sitzung am 2. Dezember 2022 hat der Vorstand über die aktuelle Lage informiert und der Aufsichtsrat jeweils für das Geschäftsjahr 2023 die Budgetplanung der DB Cargo AG sowie die Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat beschloss die Zielvereinbarungen 2023 für die Vorstandsmitglieder der DB Cargo AG und die Beauftragung des Jahresabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2022.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 21. Dezember 2022 befasste sich der Aufsichtsrat mit personellen Angelegenheiten des Vorstands.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Cargo AG zum 31. Dezember 2022 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gem. dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 22. März 2023 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2022 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Deutschen Bahn AG ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Cargo AG für das Geschäftsjahr 2022 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Aufseiten der Aufsichtsratsmitglieder haben sich in 2022 folgende personelle Veränderungen ergeben:

Zum 31. Juli 2022 schieden Frau Dr. Michaela Möhlenbeck und Herr Mario Reiß aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten zum 24. August 2022 Frau Dr. Marein Müller und zum 4. Oktober 2022 Herr Mario Binder.

Zum 9. September 2022 schied Herr Claus Weselsky aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte zum 4. Oktober 2022 Herr Mario Reiß.

Zum 30. November 2022 schied Herr Martin Burkert aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte zum 16. Januar 2023 Frau Cosima Ingenschay.

Zum 31. Dezember 2022 schied Frau Christine Ehard aus dem Aufsichtsrat aus. Ihre Nachfolge ist noch offen.

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

Aufseiten des Vorstands haben sich in 2022 folgende Änderungen ergeben:

Herr Thorsten Dieter schied mit Wirkung zum 31. Dezember 2022 aus dem Vorstand aus. Frau Dr. Martina Niemann wurde durch den Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Januar 2023 die Übernahme des Ressorts Service Design and Control in Personalunion zu ihrer derzeitigen Funktion Finance/Controlling zugewiesen.

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 2022 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2023

Für den Aufsichtsrat



Dr. Richard Lutz
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Cargo AG

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

BREITES MASSNAHMENPAKET FÜR UKRAINE

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) schnürte ein breites Hilfspaket, um die vom Krieg in der Ukraine betroffenen Menschen zu unterstützen. Ein DB-konzernweiter Krisenstab koordinierte die Aktivitäten. Dazu gehörten etwa ein Hilfsfonds für Geflüchtete und die Bereitstellung von Wohnraum. Das kostenlose DB-Ticket »helpukraine« erleichtert Flüchtlingen aus der Ukraine die Weiterreise in Deutschland.

Der DB-Konzern hat ein Logistiknetzwerk auf Straße und Schiene aufgebaut, um Hilfsgüter per Lastwagen und Güterzug von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern.

QUALITÄTS- UND MENGENEINBUSSEN AUFGRUND DER REKORDBAUTÄTIGKEIT IM NETZ

Eine Rekordzahl an Baustellen auf dem deutschen Schienennetz führte im Berichtsjahr in Kombination mit vielen Störungen und höchster Auslastung der Infrastruktur zu langen Umleiterverkehren, ungeplanten und zusätzlichen Personal- und Lokwechseln sowie langen Wartezeiten. Die DB Cargo AG hat dieser Belastung ihrer Betriebsqualität durch einen zusätzlichen Ressourceneinsatz gegengesteuert. Diese Maßnahmen sind erforderlich, denn die langfristige Verlagerung von Verkehren auf die Schiene hängt wesentlich davon ab, ob die DB Cargo AG auch bei herausfordernder Infrastruktur in der Lage ist, die Kunden zu ihrer Zufriedenheit zu bedienen.

ZUSÄTZLICHE KOHLEVERKEHRE

Die DB Cargo AG hat in einem einmaligen Kraftakt im Sommer 2022 in kürzester Zeit den Bestand an Güterwagen zum Transport von Steinkohle für deutsche Kraftwerksstandorte massiv erhöht. Damit konnte ein zentraler Beitrag zur Absicherung der Energieversorgung von Industrie und Haushalten im Winter 2022/2023 geleistet werden.

Um diese Verkehre zu ermöglichen, war es notwendig, zwischenzeitlich stillgelegte Kohlewagen (1.100 Wagen) wieder instand zu setzen und mit Flüsterbremsen auszustatten. Die Wagenressourcen für die Kohleverkehre konnten planmäßig aufgebaut werden – der Hochlauf ist weitgehend abgeschlossen. Dank des europäischen Netzwerks des Geschäfts-

felds DB Cargo wurden die deutschen Kraftwerke so zuverlässig mit Kohle beliefert. Mit Ausweitung der Priorisierung von schienengebundenen Energieträgertransporten bis einschließlich März 2024 wird die DB Cargo AG die Versorgung auch in den kommenden Monaten und im Winter 2023/2024 sicherstellen.

EXTREMWETTEREREIGNISSE

Die Stürme Xandra, Ylenia und Zeynep sorgten in der zweiten Februarhälfte für starke Beeinträchtigungen im Bahnbetrieb. Hiervon war auch das Geschäftsfeld DB Cargo betroffen.

ZUGUNFALL GIFHORN

Am 17. November kollidierten bei Gifhorn zwei Güterzüge externer Bahnen. Die dadurch verursachten Schäden entlang der Strecke waren so beträchtlich, dass erst ab dem 9. Dezember 2022 wieder Züge verkehren konnten. Die hiermit einhergehenden Zugausfälle sorgten im Geschäftsfeld DB Cargo zu 10 Mio. € Umsatzverlust.

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr verlief für die DB Cargo AG schlechter als erwartet. Das Ergebnis nach Steuern hat sich im Vergleich zum Vorjahr um –507 Mio. € auf –858 Mio. € verschlechtert. Wesentliche Ursache für die Ergebnisentwicklung ist die Rekordzahl an Infrastrukturbaustellen auf dem deutschen Schienennetz, die 2022 in Kombination mit vielen Störungen und höchster Auslastung der Infrastruktur zu langen Umleiterverkehren, ungeplanten und zusätzlichen Personal- und Lokwechseln und langen Wartezeiten geführt hat. Das Geschäftsfeld DB Cargo hat dieser Belastung seiner Betriebsqualität durch einen massiven zusätzlichen Ressourceneinsatz gegengesteuert, der entsprechend negativ auf das operative Ergebnis wirkt. Diese Maßnahmen sind erforderlich, denn die langfristige Verlagerung von Verkehren auf die Schiene hängt wesentlich davon ab, ob das Geschäftsfeld DB Cargo auch bei herausfordernder Infrastruktur in der Lage ist, die Leistungserwartungen seiner Kunden zu erfüllen. Darüber hinaus wirkten sich inflationsbedingte Preissteigerungen und der Wegfall der Corona-Förderung bei den Trassenkostenerstattungen negativ aus.

Der Umsatz der DB Cargo AG lag per Dezember mit 3.474 Mio.€ um +126 Mio.€ über dem Vorjahr. Wesentlicher Treiber hierfür waren – neben Preissteigerungen zur Kompensation der inflationsbedingten Kostenerhöhungen – zusätzliche Kohletransporte, die die Versorgungssicherheit in Deutschland vor dem Hintergrund der reduzierten Gaslieferungen aus Russland gewährleisteten. Dämpfend wirkten demgegenüber die Auswirkungen der baustellen- und qualitätsbedingten Betriebslage im deutschen Netz, die Folgen der Sturmtiefs im Februar des Berichtsjahres.

Angaben zur Gesellschaft

Die DB Cargo AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Cargo zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DBAG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr die Neustrukturierung des Vorstandsressorts Personenverkehr beschlossen. Die Bündelung der beiden Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio im Vorstandsressort Personenverkehr wurde zum 30. Juni 2022 aufgelöst. Ab dem 1. Juli 2022 wird das Geschäftsfeld DB Fernverkehr durch das neu geschaffene Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das ebenfalls neu geschaffene Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

Im Zusammenhang mit der Integration des Geschäftsbereichs Full Load Solutions (FLS) erfolgte im Berichtsjahr der DB-konzerninterne Erwerb der TRANSA Spedition GmbH.

Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex

Die Entsprechenserklärung im Sinne des Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2022 für die DB Cargo AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2022 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

Angaben zur Unternehmensführung

Die DB Cargo AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt sie mit dem Vorstand und dem 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 gehören per 31. Dezember 2022 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, von denen zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2022 acht Frauen an.

	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2024
FRAUENANTEIL / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	50,0	33,3	50,0
Aufsichtsrat	40,0	40,0	30,0
Erste Führungsebene	18,7	15,6	20,0
Zweite Führungsebene	26,4	26,8	28,6

Der Zielwerte für die DB Cargo AG gem. Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen (FüPoG II) und aufgrund der Festlegungen des Konzernvorstandsbeschlusses vom 26. Oktober 2021 wurden wie folgt definiert:

- Ziel für die erste Führungsebene: 20,0 % Frauenanteil bis zum 31. Dezember 2024
- Ziel für die zweite Führungsebene: 28,6 % Frauenanteil bis zum 31. Dezember 2024

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Bis etwa zur Jahresmitte wuchs die deutsche Wirtschaft 2022 deutlich. Treiber war v. a. der private Konsum, der nach dem coronabedingten Einbruch wieder kräftig zulegte. Positiv wirkte sich hier der nach wie vor robuste Arbeitsmarkt mit einem sehr hohen Beschäftigungsniveau aus. Dämpfend wirkte sich im Jahresverlauf dagegen zunehmend die stark steigende Inflation aus. Insbesondere die Preise für Energie und – moderater – für Lebensmittel legten nach Beginn des

Ukraine-Kriegs deutlich zu. Durch die gestiegenen Preise sanken die Reallöhne und infolgedessen wurde auch die Nachfrage gedrückt.

Durch den Ukraine-Krieg wurden auch Lieferketten gestört, die für die stark in die internationale Arbeitsteilung eingebundene deutsche Industrie wichtig sind. Noch stärker wirkte sich hier die zeitweilige Blockade chinesischer Häfen infolge der Null-Covid-Politik Chinas aus. Viele Branchen wurden in ihrem Wachstum zudem durch den immer stärker werdenden Arbeitskräftemangel beschränkt. In der Folge stagnierte die Industrieproduktion in Deutschland 2022 deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Besonders schwach entwickelte sich die energieintensive Chemiebranche. Die ebenfalls schwache Entwicklung der Baubranche resultierte v. a. aus dem insgesamt gestiegenen Zinsniveau, das die Nachfrage nach Bauvorhaben deutlich dämpfte. Dagegen entwickelte sich die Automobilproduktion besser als im Vorjahr. Die Entwicklung wurde durch hohe Auftragsbestände und neue Fahrzeugmodelle, insbesondere mit E- und Hybridantrieben gestützt. Teilweise dämpfend wirkten auch hier niedrigere Reallöhne. Von der guten Entwicklung in dieser deutschen Schlüsselbranche profitierten auch andere Industrien, wie z. B. der Maschinenbau.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Nach einem von Aufholeffekten geprägten starken Auftakt 2022 ebte das Nachfragewachstum nach Transportleistungen im Jahresverlauf ab. Den Beginn des negativen Trends markierte der Ausbruch des Ukraine-Kriegs, wobei die Belastung des Marktumfelds in der Kombination unterschiedlicher Faktoren begründet ist. Massive Energie- und Kraftstoffkostensteigerungen belasteten die Kostenseite von Transporteuren, insbesondere kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen sind hierdurch existenziell gefährdet. Energieintensive Branchen senkten ihre Produktion, da die gestiegenen Faktorkosten am Markt nicht weitergegeben werden konnten. Dies führte zu deutlichen Rückgängen der Transportmengen. Starke Zuwächse zeigten hingegen die Transporte fossiler Energieträger infolge des verstärkten Einsatzes in der Stromerzeugung. Auch der Kombinierte Verkehr verzeichnete trotz eines rückläufigen Konsumklimas ein moderates Wachstum. Die schon in den Vorjahren bestehenden coronabedingten Einschränkungen in den Lieferketten sowie die daraus resultierenden knappen Materialressourcen hielten noch an, flachten in der zweiten Jahreshälfte 2022 jedoch deutlich ab.

Neben weltpolitischen und konjunkturbedingten Herausforderungen blieb der Personalmangel in der Transportbranche akut. Die Güterverkehrsleistung in Deutschland bewegte sich 2022 etwa auf Vorjahresniveau.

Der Schienengüterverkehr startete nach einem von Aufholeffekten geprägten starken Vorjahr ebenso kräftig in das Jahr 2022, verzeichnete jedoch ab März 2022 eine deutliche Eintrübung der Nachfrage. Dies zeigte sich v. a. bei den von den steigenden Energiekosten betroffenen Chemie- und Papiertransporten, auch die Nachfrage nach Stahltransporten verzeichnete deutliche Rückgänge. Die erwartete zweistellige Erholung der in den Corona-Jahren um die Hälfte eingebrochenen Automobiltransporte fiel aufgrund des sich erst ab dem zweiten Halbjahr 2022 auflösenden Halbleitern Mangels schwächer aus. Einen deutlichen Leistungsanstieg verzeichneten hingegen Kohle- und Erd- sowie Mineralöltransporte. Insgesamt wuchs die Verkehrsleistung der Güterbahnen leicht. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs stieg aufgrund der besseren Entwicklung im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern.

Der Straßengüterverkehr startete annähernd so stark wie die Schiene in das Jahr 2022. Dies lag neben Basiseffekten an positiven Konjunkturimpulsen. Im weiteren Jahresverlauf 2022 verlor die Entwicklung jedoch spürbar an Dynamik. Grund hierfür war die schwächere Entwicklung von Transporten in vom Lkw dominierten Branchen wie z. B. der Maschinenbau- und der Konsumgüterindustrie. Auch der Chemie-sektor hemmte die Transportnachfrage weiter. Die für die Straße bedeutende Baubranche verzeichnete aufgrund der steigenden Zinsen im zweiten Halbjahr 2022 spürbare Auftragsrückgänge. Die im Ausland zugelassenen Lkw entwickelten sich zwar deutlich positiver als die in Deutschland zugelassenen Lkw, insgesamt war die Fahrleistung auf der Straße 2022 jedoch leicht rückläufig. Auch der Marktanteil ging gegenüber 2021 leicht zurück.

Nach einem starken Jahresstart verlor die Binnenschifffahrt ab März 2022 insgesamt spürbar an Dynamik. Transporte für bereits im Vorjahr dominierende Branchen wie Kohle, Erze, Steine/Erden verzeichneten zunächst kräftige Zuwächse. Bei den Containertransporten stieg die Leistung leicht an, ihr Anteil am Gesamtvolumen ist jedoch zu gering, um einen spürbaren Einfluss zu haben. Für einen dramatischen Einbruch der Verkehrsleistung sorgten die Auswirkungen des Niedrigwassers im Rhein ab Juli 2022, in dessen Folge Schiffe nicht oder nicht mit voller Auslastung fahren konnten. Die Pegelstände erholten sich erst wieder ab September 2022. Die Verkehrsleistung legte im letzten Quartal 2022 getrieben durch die starke Nachfrage binnenschiffaffiner Güter zwar wieder deutlich zu, dennoch verzeichnete die Binnenschifffahrt 2022 insgesamt einen kräftigen Nachfragerückgang und verliert Marktanteile.

KOMBINIERTER VERKEHR

Der Kombinierte Verkehr entwickelte sich trotz sinkender Containermengen aus China und Russland positiv. Unterstützend wirkten dabei weiterhin die steigende Bedeutung nachhaltiger Verkehre für die Kunden und die breiter werdende Zustimmung einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Der Kombinierte Verkehr verzeichnete insgesamt ein moderates Wachstum.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs wurde im Jahresverlauf 2022 durch die Folgen des Ukraine-Kriegs spürbar beeinflusst. Materialknappheit, gestörte Lieferketten, Kostensteigerungen durch hohe Energiepreise und veränderte Transportströme belasteten den Markt v. a. ab dem zweiten Quartal 2022. In der Folge ging die Transportnachfrage v. a. bei den schienenaffinen Branchen wie der Stahl- und Chemieindustrie zurück. Zusätzlich belasteten v. a. die gesunkenen China- und Russlandverkehre den Markt. Aufgrund einer veränderten Energiepolitik in Ländern wie Deutschland, Polen und Tschechien wurde eine starke Zunahme bei den Kohleverkehren verzeichnet. Nach DB-internen Berechnungen ging die Verkehrsleistung des europäischen Schienengüterverkehrs (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) insgesamt leicht zurück. Die Verkehrsleistung des Geschäftsfelds DB Cargo in Europa ging ebenfalls leicht zurück, jedoch nicht so stark wie der Gesamtmarkt. Stützend wirkte die positive Entwicklung der Landesgesellschaften in Polen, Bulgarien und Spanien.

DEUTLICHE PREISSTEIGERUNGEN AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise 2022 schlug daher zumindest kurzfristig nicht voll auf unsere Aktivitäten durch.

Die Entwicklung auf den Energiemärkten war im ersten Halbjahr 2022 durch starke Preisaufschläge unmittelbar nach Beginn des Ukraine-Kriegs geprägt. Ab Mitte des Jahres 2022 dämpften Nachfragerückgänge durch Rezessionssorgen, ein grundsätzlich höheres Zinsniveau sowie coronabedingte Einschränkungen der Wirtschaft v. a. in China den Ölpreis deutlich. Insgesamt stieg der Ölpreis 2022 auf Dollarbasis um über 40 % gegenüber dem Vorjahr an. Im Euro-Raum verstärkte der schwache Euro diese Entwicklung.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland wurden 2022 zusätzlich durch die Erhöhung der CO₂-Steuer getrieben. Sie lagen 2022 rund 27 % über den Vorjahreswerten.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr legten 2022 um rund 235 % zu. Wichtigster Preistreiber war der enorme Preisanstieg für Erdgas seit Beginn des Ukraine-Kriegs. Aber auch die Angst vor Stromknappheit in einigen Ländern Westeuropas infolge notwendiger Reparaturen mehrerer französischer Kernkraftwerke sowie niedrige Flusspegelstände und gestiegene Preise für Emissionsberechtigungen (EU-Allowances [EUA]) im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems hoben die Strompreise auf immer neue Rekordstände. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten die Aktivitäten zur Preissicherung dämpfend.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNGEN DER DB CARGO AG

Die Verkehrsleistung der DB Cargo AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % auf 58,9 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) (im Vorjahr: 59,5 Mrd. tkm) gesunken. Die Menge der beförderten Güter ist mit 162,1 Mio. t um 3,1 % (im Vorjahr: 167,3 Mio. t) gesunken. Die Betriebsleistung der DB Cargo AG hat sich mit 98,5 Mio. Trassenkilometern (trkm) um 2,5 % (im Vorjahr: 101,0 Mio. trkm) reduziert.

Abweichungen von der prognostizierten Leistungsentwicklung

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht aufgrund der baustellenbedingten Kapazitätsengpässe und der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2022.

Politisches Umfeld

GERINGERE UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENVERKEHR DURCH DEN BUNDESHAUSHALT 2022

Anfang Juni 2022 wurde der Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Die späte Verabschiedung ist auf den Wechsel der Legislaturperiode zurückzuführen. Bis zum Beschluss galt eine vorläufige Haushaltsführung.

Für den Schienengüterverkehr gab es im Bundeshaushalt 2022 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen gegenüber dem Vorjahr:

- Die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr wurde von 80 Mio. € auf 40 Mio. € reduziert.

BUNDESHAUSHALT 2023 BESCHLOSSEN

Ende November 2022 wurde durch den Bundestag der Bundeshaushalt für das Jahr 2023 beschlossen. Gegenüber dem im Juni 2022 von der Bundesregierung verabschiedeten Entwurf gab es für die Schiene einige Verbesserungen. Wesentlicher Hintergrund hierfür war die Entscheidung des Koalitionsausschusses, im Rahmen des sog. dritten Entlastungspakets die Mittel für die Schiene für 2023 um 500 Mio. € und die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre um 1 Mrd. € zu erhöhen. Gegenüber den Ansätzen für 2022 gibt es im Bundeshaushalt 2023 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen für die Schiene:

- Die Förderung des Einzelwagenverkehrs wird mit einer Erhöhung der Anlagenpreisförderung von 40 Mio. € auf 85 Mio. € sowie der Einführung eines zusätzlichen Förderinstruments i. H. v. 80 Mio. € deutlich gestärkt.
- Darüber hinaus wird die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht.

ENTLASTUNGSPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Angeichts der stark gestiegenen Energiepreise hat der Bund Entlastungen beschlossen. Hierdurch ist u. a. die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zum 1. Juli 2022 entfallen, die bisher Erlöse zugunsten der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien generierte. Die Finanzierung der Förderung der erneuerbaren Energien nach dem EEG erfolgt seit dem 1. Juli 2022 aus dem Bundeshaushalt.

In einem weiteren Entlastungspaket hat der Bund Kredit- und Bürgschaftsprogramme für vom Krieg betroffene Unternehmen zur Verfügung gestellt. Außerdem können für »branchenübergreifende große Unternehmen der Realwirtschaft« Eigenkapitalhilfen erfolgen. Energieintensive Unternehmen können zeitlich befristete Zuschüsse aufgrund gestiegener Energiepreise erhalten. Dabei wird die Preisdifferenz oberhalb einer Verdopplung des Erdgas- und Strompreises anteilig bezuschusst. Grundlage ist das Temporary Crisis Framework der Europäischen Kommission. Energieunternehmen, die an Warenterminbörsen tätig sind, sollen Liquiditätshilfen erhalten, um die Sicherheitsforderungen der Energiebörsen bedienen zu können.

Im September 2022 beschloss der Koalitionsausschuss ein drittes Unterstützungspaket mit einem Volumen von mehr als 65 Mrd. €. Für die Bundesländer sind jährlich 1,5 Mrd. € zusätzlich für ein bundesweites Nahverkehrsticket (Deutschland-Ticket) vorgesehen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag aufbringen. Darüber hinaus sieht das Paket eine Aufstockung der Haushaltsmittel 2023 für die Schiene um 500 Mio. und 1 Mrd. € für Verpflichtungsermächtigungen in den Folgejahren vor. Neben zusätzlichen Mitteln für die Schieneninfrastruktur wird damit auch die Förderung für den Einzelwagenverkehr deutlich aufgestockt.

ABWEHRSCHIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS

Mit einem finanziellen »Abwehrschirm« federt der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wird der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus soll die Finanzierung der Gaspreisbremse und der Strompreisbremse erfolgen. In einem ersten Schritt wurden Haushalte und Gewerbe entlastet, indem ihnen im Dezember 2022 grundsätzlich ein Zwölftel des Gas- und Wärme-Jahresverbrauchs kostenfrei geliefert wurde. Die Energielieferanten erhalten für ihre entfallenen Erlöse einen Ausgleich durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Die Strom- und Gaspreise werden anschließend für ein Grundkontingent des Verbrauchs von Haushalten und Unternehmen befristet gesetzlich begrenzt. Mittel aus dem WSF werden auch dafür genutzt, Zuschüsse für die Strompreisbremse bereitzustellen, sofern die Abschöpfung der Überschusserlöse aus der Stromerzeugung hierfür nicht ausreicht. Die erforderlichen Gesetze – Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz – sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird – vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung – durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet.

ECKPUNKTE KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Im Koalitionsvertrag ist festgehalten, dass das Klimaschutzgesetz 2022 konsequent weiterentwickelt und ein neues Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden soll.

Ende Oktober 2022 wurde die Ressortabstimmung für die Eckpunkte eines Klimaschutz-Sofortprogramms eingeleitet. Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm soll die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren. Der vorgelegte Entwurf der Eckpunkte bündelt die im laufenden Jahr beschlossenen und noch zu beschließenden Maßnahmen, die für den Klimaschutz relevant sind.

Ferner umfasst das Papier Elemente einer Novelle des Klimaschutzgesetzes.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern Antriebswechsel Pkw, Antriebswechsel Lkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung sowie Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Stärkung Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert. Hierunter fallen als Maßnahmenbausteine u. a.:

- Erhöhung der mittelfristigen Finanzlinie des Bedarfsplans Schiene auf 3 Mrd. € bis 2027;
- Fortsetzung der anteiligen Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr für weitere fünf Jahre mit 350 Mio. €;
- Ausbau- und Qualitätsoffensive im öffentlichen Personennahverkehr mittels zweckgebundener Aufstockung der Regionalisierungsmittel für die Beschaffung von Fahrzeugen (v. a. Bussen) und für die Beauftragung zusätzlicher Fahrten;
- Deutschland-Ticket mit Bundesmitteln i. H. v. 1,5 Mrd. €;
- Vorbereitung der Reaktivierung von Strecken im Regionalverkehr (Erarbeitung von Strategie und Handlungsempfehlungen).

Um die »Klimaschutzlücke« im Verkehr zu schließen, reichen die skizzierten Maßnahmen noch nicht aus. Der verbleibende Minderungsbedarf bis 2030 wird im Entwurf der Eckpunkte in einer Bandbreite von 118 bis 175 Mio. t CO₂ abgeschätzt. Eine Einigung zu den Eckpunkten konnte noch nicht erzielt werden. Eine Verständigung darüber soll bis zum Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

KRISE DER ERDGASVERSORGUNG

Vor dem Hintergrund der stark verminderten Exporte russischen Erdgases in die Europäische Union hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) am 23. Juni 2022 die Alarmstufe (zweite Warnstufe) des Notfallplans Gas ausgerufen. Außerdem wurden bereits zahlreiche Gesetzesänderungen zur Sicherung der Energieversorgung beschlossen. Nach dem novellierten Energiewirtschaftsgesetz dürfen Kohlekraftwerke, die bereits stillgelegt waren oder in Kürze hierzu vorgesehen sind, an den Strommarkt zurückkehren. Außerdem kann der Verbrauch von Erdgas zur Verstromung begrenzt werden. Allerdings sind Kraftwerke zur Erzeugung von Fahrstrom für Eisenbahnen aufgrund ihrer Systemrelevanz hiervon auszunehmen. Auf der Grundlage des novellierten Energiesicherungsgesetzes können Erdgasversorger bei einer eingeschränkten Importlage außerordentliche Preisanpassungen vornehmen. Um einen Krisenfall zu vermeiden, wurde der Bund ermächtigt, eine Verordnung zum schienenengebundenen Transport von Energieträgern zu schaffen (Energiesicherungstransportverordnung; EnSiTrV). Mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz werden Bau

und Betrieb von neuen Terminals und Leitungen für den Import von Liquefied Natural Gas (LNG) nach Deutschland erheblich beschleunigt, was der Aufrechterhaltung einer sicheren Erdgasversorgung dient.

ENERGIESICHERUNGSTRANSPORTVERSORGUNG IN KRAFT GETRETEN

Am 30. August 2022 trat die Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV) in Kraft. Sie hatte zunächst eine Laufzeit von sechs Monaten bis Ende Februar 2023. Mit Zustimmung des Bundesrats wurde die Laufzeit bis zum 31. März 2024 verlängert. Die Verordnung regelt die Repriorisierung von schienenengebundenen Verkehren und ermöglicht insbesondere Eingriffe in bestehende Infrastrukturnutzungsverträge zugunsten von Energieträgertransporten wie Kohle. Die DB Netz AG hat zur Umsetzung der Verordnung ihre Nutzungsbedingungen geändert.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs werden seit 2020 die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung gefördert. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht. Die ebenfalls aus dem Masterplan resultierende Trassenpreisförderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018. Der Haushaltsansatz wurde für 2023 von 350 auf 377 Mio. € erhöht. Die Förderrichtlinie ist derzeit bis Juni 2023 befristet, soll jedoch nach erfolgter Evaluierung verlängert werden. Die Überarbeitung der Förderrichtlinie findet derzeit statt.

Die Kombinierte-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie wurde ebenfalls evaluiert und überarbeitet. Nach erfolgreicher Notifikation bei der Europäischen Kommission wurde die neue Richtlinie am 23. November 2022 veröffentlicht. Wesentliche Neuerung ist die erstmalige Förderung von Ersatzinvestitionen. Daneben wurde die KV-Förderung auch auf weitere für den KV-Umschlag erforderliche Einrichtungen wie Abstellgleise, Zugbildungsgleise sowie die Anschlussweiche erweitert. Die Förderrichtlinie gilt bis Ende 2026.

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

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Der Vorschlag zur Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 vorliegen. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im gesamten Schienennetz der Europäischen Union (EU) sowie die Erleichterung für Arbeitgeber im Hinblick auf die Zuweisung von Triebfahrzeugführer:innen zu Einsätzen in verschiedenen Mitgliedsstaaten.

Nach einer umfassenden Sektorkonsultation in mehreren Stufen (Call for Evidence im Januar 2022, öffentliche Konsultation September 2022, Experteninterviews und Anhörungen) lassen sich die kritischen Schwerpunkte der Revision identifizieren. Dies sind im Augenblick die zu definierenden Sprachkompetenzlevelanforderungen, die im Raum stehende Überlegung, eine zweite, europaweite Betriebssprache anzustreben, Änderungen im heute getrennt gehaltenen System von Triebfahrzeugführerschein und Zusatzbescheinigungen sowie das Vorhaben, anstelle einer Richtlinie eine Verordnung zu erlassen.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90% reduziert werden. Zur weiteren Ökologisierung innerhalb des europäischen Verkehrs plant die Europäische Kommission ein umfassendes Maßnahmenpaket, das voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 vorgelegt werden soll. Mit unmittelbarer Relevanz für die Schiene soll es Vorschläge für ein effizienteres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr und die Überarbeitung der Richtlinie höchstzulässiger Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr enthalten. Zur Unterstützung der genannten Initiativen soll ein harmonisierter EU-Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen implementiert werden. Die Initiativen werden im Folgenden noch einzeln dargestellt.

HARMONISierter EUROPÄISCHER RAHMEN ZUR ERFASSUNG UND BEWERTUNG VERKEHRSBEDINGTER TREIBHAUSGAS- EMISSIONEN (COUNTEMISSIONS EU)

Die im Rahmen des sog. Greening Transport Package vorgesehene Initiative soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden und transparente Informationen liefern, die es ermöglichen, Emissionen zu verringern und zu vergleichen. Sie soll eine Entscheidungshilfe für Nutzer:innen und Bürger:innen sein, um das nachhaltigste Verkehrsmittel zu wählen, und so potenzielles Greenwashing verhindern. Auch ein zukünftiges Ecolabelling soll auf der Systematik aufbauen.

Der europäische Schienensektor begrüßt diese Pläne. Die Methodik sollte einheitlich, verbindlich und ohne hohen Aufwand realisierbar sein. Beim DB-Konzern finden die im Transportsektor etablierten Tools EcoPassenger und EcoTransIT World bereits seit Jahren Anwendung. Beide entsprechen der vorhandenen unverbindlichen Richtschnur für den Verkehrssektor, dem Standard EN 16258 für die Treibhausgasbilanzierung. Aktuell wird dieser Standard überarbeitet und soll als ISO 14083 auf einen Weltstandard angehoben werden. Dieser Weltstandard ISO 14083 wäre eine wichtige Grundlage für CountEmissions EU.

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

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Transeuropäische-Verkehrsnetze-(TEN-V-)Leitlinien vorgelegt. Ziel i. S. d. europäischen Grünen Deals ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen.

Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden: auf Personenverkehrsstrecken eine Streckengeschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h und im Schienengüterverkehr/Kombinierten Verkehr ein Lichtraumprofil mit einem Standard von mindestens P400. Das Lichtraumprofil bezeichnet standardisierte Querschnitte der Infrastruktur, die den Raum gewährleisten, der für die uneingeschränkte Durchfahrt von Fahrzeugen und Ladungen mit bestimmten Eigenschaften und Abmessungen freizuhalten ist. P400 ist ein Profil, das für 4 m hohe Sattelaufleger geeignet ist. Im Hinblick auf eine effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u. a. Anpassungen der Steuerung (Governance) vor. Unter dem Ratsvorsitz Tschechiens wurde Anfang Dezember 2022 die sog. allgemeine Ausrichtung als Voraussetzung für die weiteren

Verhandlungen mit Europäischem Parlament und Europäischer Kommission angenommen. Das von der Kommission vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030/2040/2050 wird im Kern bestätigt. Zugleich sieht der Kompromiss u. a. weniger strikte Vorgaben bei der Implementierung der TEN-V-Infrastrukturparameter im Vergleich zum Kommissionsentwurf vor. Parallel laufen die Verhandlungen im Parlament. Im Oktober 2022 wurde der Berichtsentwurf vorgelegt. Nach Verabschiedung des TEN-V-Berichts können die Kompromissverhandlungen (Trilogverhandlungen) beginnen. Der Abschluss der TEN-V-Revision ist spätestens im zweiten Halbjahr 2023 vorgesehen. Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs hatte die Europäische Kommission am 27. Juli 2022 einen delegierten Rechtsakt zur Modifizierung des TEN-V-Verordnungsvorschlags vom 14. Dezember 2021 angenommen. Dieser sieht die Umrüstung der Spurbreite (Fokus auf neue Infrastruktur, Ausnahmen über Kosten-Nutzen-Analysen möglich) auf 1.435 mm und Vorlage eines Migrationsplans innerhalb von zwei Jahren vor; eine Streichung von Russland/Belarus von den indikativen TEN-V-Maps; die Herabstufung der Verbindungen nach Russland/Belarus (Kernnetz zu Gesamtnetz) sowie eine Verlängerung von vier TEN-V-Korridoren (North Sea—Baltic, Baltic—Black—Aegean Sea, Baltic Sea—Adriatic Sea und Rhine—Danube) in Verbindung mit den sog. Solidarity Lanes.

REVISION DER RICHTLINIE ZUM KOMBINIERTEN VERKEHR

Parallel arbeitet die Europäische Kommission im Rahmen des Greening Transport Package auch an einer Überarbeitung der Richtlinie »über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten« (KV-Richtlinie). Die Kommission möchte auf neue Ansatzpunkte u. a. im Bereich der Förderfähigkeit (Eligibility) setzen, die sich direkt an der Vermeidung von externen Kosten orientieren sollen. Auch die Ausweitung des Begriffs Kombinierte Verkehr (KV) nicht mehr nur auf den Umschlag von Behältern, sondern auf multimodale Transportketten soll geprüft werden. Aus Sicht des DB-Konzerns ist eine klarere Definition des KV und deren europaweit einheitliche Auslegung essenziell. Ebenso muss die Förderung kleinerer Terminals, die für den Umschlag von konventionellem und Kombiniertem Verkehr genutzt werden können (Tiny Terminals), in Betracht gezogen werden. Bestehende Privilegien für den KV müssen erhalten und der Hauptlauf nach wie vor auf der Schiene gewährleistet werden. Infrastrukturelle Vorgaben für Terminals, die eine verbesserte Harmonisierung technischer Standards innerhalb Europas vorsehen, sollen innerhalb der überarbeiteten TEN-V-Verordnung gesetzt werden.

REVISION DER VERORDNUNG ZUR SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN SCHIENENNETZES FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN GÜTERVERKEHR

Mit der Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr wurde 2010 erstmals ein Instrument eingeführt, um den Betrieb der wichtigsten internationalen Eisenbahnstrecken für den Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union sowie mit Drittstaaten zu verbessern. Dazu wurden neun europäische Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore) geschaffen. Ebenfalls etabliert wurden zentrale Vertriebsstrukturen, Produkte sowie Gremienstrukturen zum Management der SGV-Korridore. 2017 und 2018 wurden zwei weitere SGV-Korridore eingerichtet. Sechs der nunmehr elf europäischen SGV-Korridore verlaufen durch Deutschland. Zur Umsetzung des europäischen Grünen Deals und der Sustainable and Smart Mobility Strategy der Europäischen Kommission werden auch die SGV-Korridore weiterentwickelt. Im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien sind bereits umfassende Vorschläge zur Änderung der Schienengüterverkehrskorridorverordnung vorgelegt worden. Ziel ist es u. a., die Governance der SGV-Korridore zwischen Mitgliedsstaaten, Infrastrukturbetreibern und beratenden Gruppen (u. a. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreibern) zu verbessern sowie die Kunden im Hinblick auf die Infrastrukturplanung stärker einzubeziehen. Auch die Rolle des Europäischen Koordinators für die Transportkorridore soll als Vermittler gestärkt werden. Im Rahmen des Greening Transport Package möchte die Kommission einen ambitionierten Vorschlag für ein verbessertes grenzüberschreitendes Verkehrs- und Kapazitätsmanagement vorlegen, der über das Marktsegment Schienengüterverkehr hinausgehen soll. Damit möchte die Kommission u. a. den Fokus auf betriebliche Aspekte des SGV legen. Die Kommission prüft derzeit verschiedene Maßnahmen einer Optimierung mit Fokus auf Kapazitätsmanagement, Performance, Stakeholdermanagement und Nutzung digitaler Instrumente sowie eine stärkere Zentralisierung auf Ebene der Europäischen Union.

TRASSENPREISE FÜR 2023 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 28. Februar 2022 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2023 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Schienenpersonenfernverkehr um 4,0%, für den Schienengüterverkehr um 2,3% und für den Schienenpersonennahverkehr um 1,8% steigen. Die gegenüber den Vorjahren höheren Dynamisierungsraten im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr ergeben sich daraus, dass nach einer Änderung des §13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) entfallene sonstige betriebliche Erträge aus Infrastrukturanschluss-

verträgen i. H. v. rund 18 Mio. € in das Trassenpreissystem eingepreist wurden. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2023/2024 wurde Anfang Oktober 2022 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

FÖRDERUNG DES EINZELWAGENVERKEHRS

Die DB Cargo AG hat im Berichtsjahr eine Anlagenpreisförderung i. H. v. 37 Mio. € erhalten, da der Einzelwagenverkehr (EV) in seiner jetzigen Form sich nicht eigenwirtschaftlich betreiben lässt. Einige Bahnen haben den Einzelwagenverkehr aufgrund finanzieller Engpässe deutlich restrukturiert (z. B. Schweiz), ausgedünnt (z. B. Frankreich, Polen) oder weitestgehend eingestellt (z. B. Italien). Dies führt auch zu Mengenverlusten in anderen Ländern, da grenzüberschreitende Sendungen nicht mehr in einem durchgängigen EV-Netz abgebildet werden können.

Der Schienengüterverkehr bietet gegenüber dem Lkw einen deutlichen CO₂-Vorteil. Das Segment EV ist mit einem Anteil von rund 20 % an der Gesamtleistung und 2 Mio. t CO₂-Einsparung bedeutend. Wettbewerbsvorteile im Schienengüterverkehr ergeben sich durch schnelle Transporte auf langen Distanzen mit hoher Zugauslastung. Die EV-Mengen sind in Deutschland stark in der Fläche verteilt. Der EV hat somit einen systemischen Nachteil: Um eine Bündelung zu erreichen, muss im Nah- und Fernbereich zeitaufwendig und kostenintensiv rangiert werden. Um den EV in Deutschland zu erhalten, ist eine Förderung von Nah- und Fernbereich notwendig, wie sie in ähnlichem Umfang bereits in Österreich praktiziert wird.

Die DB Cargo AG wird darüber hinaus alle Anstrengungen unternehmen, den Verlust des EV aus eigener Kraft zu reduzieren und Wachstum zu generieren. Dabei wird das Netzwerk gezielt weiterentwickelt, um den Bedürfnissen der Kunden besser zu entsprechen – dazu zählt v. a. die Einrichtung von schnellen (Direkt-)Verbindungen im Nachtsprung zwischen den Wirtschaftszentren.

DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG: KURZFRISTIG HOHE INVESTITIONEN ZU STEMMEN, LANGFRISTIG HOHER GESELLSCHAFTLICHER NUTZEN

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist ein wesentlicher Baustein, um gemeinsam mit weiteren Maßnahmen für den Schienengüterverkehr, wie gezieltem Infrastrukturausbau und der Einführung des europäischen Signalsystems ETCS, das Ziel eines Modal-Split-Anteils der Schiene von 25 % in 2030 zu erreichen. Um die technische Weiterentwicklung der DAK fortzuführen, sind im Jahr 2022 wichtige Meilensteine erreicht worden. Mithilfe des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) finanzierten Forschungspro-

jekts DAC4EU konnte der Demonstratorzug u. a. bei Testfahrten in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Polen, Tschechien, Frankreich und Luxemburg wichtige Erkenntnisse in den Bereichen Betrieb, Lastaufnahme, klimatische Bedingungen und Datenübertragung der digitalen Komponenten sammeln. Diese Erkenntnisse werden nun in die Entwicklung der Serienreife einfließen.

Zur Entwicklung der Serienreife ist es gelungen, ein großes europäisches Konsortium aus über 20 Unternehmen und mit Förderung aus Europe's Rail aufzusetzen. Außerdem hat das BMDV das Forschungsprojekt DAC4EU bis Mitte 2024 verlängert.

Unter dem Dach von Europe's Rail, dem Europäischen Forschungs- und Entwicklungsprogramm für den Schienenverkehr, hat das European DAC Delivery Programme (EDDP) im November 2022 eine erste von unabhängigen Gutachtern erstellte gesamtwirtschaftliche Analyse zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den Schienengüterverkehr in Europa ab 2026 vorgelegt. Die vom EDDP vorgelegte Kosten-Nutzen-Analyse zeigt, dass der Umbau der Flotte langfristig einen hohen gesellschaftlichen Nutzen hat und für die Unternehmen sinnvoll ist. Über die Einführung der DAK kann eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gelingen und externe Effekte wie Luftverschmutzung, CO₂-Ausstoß und Lärmemission können somit erheblich reduziert werden.

Die Einführung der DAK ist ein europäisches Projekt. Damit es gelingen kann, muss diese Technologie über einen kurzen Zeitraum überall in Europa koordiniert eingeführt werden. Dies sicherzustellen und die weitere politische Arbeit an tragfähigen Finanzierungskonzepten werden die wesentlichen Meilensteine im Jahr 2023 sein.

SCHIENENBRÜCKE FÜR HUMANITÄRE GÜTER UND GETREIDE

Der DB-Konzern hat ein Logistiknetzwerk auf der Straße und Schiene aufgebaut, um Hilfsgüter von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern. Damit werden per Lastwagen und Güterzug Tausende Tonnen Lebensmittel, Trinkwasser und Sanitärartikel direkt in das Land gebracht. Die Logistikteams der Geschäftsfelder DB Cargo und DB Schenker arbeiten dafür Hand in Hand. Seit Juli rollt die Schienenbrücke auch in die umgekehrte Richtung und transportiert Güter, wie Getreide, aus der Ukraine in den Westen. Ihre Unterstützung für die ukrainische Staatsbahn bekräftigte die DBAG mit einem Memorandum of Understanding (MoU). Mit dem MoU sind Zusicherungen von verschiedenen direkten Hilfeleistungen sowie Unterstützung beim Wiederaufbau nach dem Krieg verbunden.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Der Umsatz der DB Cargo AG hat sich im Berichtsjahr um 3,8% auf 3.474 Mio. € (im Vorjahr: 3.348 Mio. €) erhöht. Der gute Jahresstart wurde durch die Auswirkungen der zunehmenden Bautätigkeit im Netz sowie die wirtschaftlichen Folgen des Krieges in der Ukraine nivelliert. In der zweiten Jahreshälfte zeigten sich vermehrt die Folgen des Krieges auf die energieintensiven Branchen Stahl und Chemie, die aufgrund des Preisanstiegs u. a. bei Energie mit einem Rückgang der Marktnachfrage konfrontiert wurden. Auch die Erholung bei Automobilverkehren wurde zum Ende des Berichtsjahres hin eingebremst.

Der Außenumsatz lag mit 2.371 Mio. € um 161 Mio. € (+7,3%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.210 Mio. €). Die Umsatzerlöse mit Gesellschaften des DB-Konzerns beliefen sich auf 1.103 Mio. € (im Vorjahr: 1.138 Mio. €). Der Anteil der konzerninternen Umsatzerlöse hatte sich somit auf 31,8% (im Vorjahr: 34,0%) verringert.

Ergebnisentwicklung

In der Ergebnisentwicklung zeigt sich die wesentliche Herausforderung des Jahres 2022 für die DB Cargo AG. Anders als erwartet, führte eine Rekordzahl an Infrastrukturaustellen auf dem deutschen Schienennetz in Kombination mit Störungen und höchster Auslastung der Infrastruktur zu langen Umleiterverkehren, ungeplanten und zusätzlichen Personal- und Lokwechseln und langen Wartezeiten. Die DB Cargo AG hat dieser Belastung ihrer Betriebsqualität durch einen massiven zusätzlichen Ressourceneinsatz gesteuert, der entsprechend negativ auf das operative Ergebnis wirkte. Diese Maßnahmen waren erforderlich, um die Leistungserwartungen der Kunden zu erfüllen, haben aber zu einer deutlichen Verschlechterung des Ergebnisses im Vergleich zum Vorjahr geführt.

Die Gesamtleistung hat sich mit 3.472 Mio. € um 122 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (3.350 Mio. €) verbessert. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die höheren Umsatzerlöse (+126 Mio. €) gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen.

Die Bestandsveränderungen lagen mit –11 Mio. € um 5 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Andere aktivierte Eigenleistungen (9 Mio. €) überschritten den Vorjahreswert um 2 Mio. €.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge um 254 Mio. € auf 296 Mio. € im Berichtsjahr (im Vorjahr: 550 Mio. €) ist im Wesentlichen auf den Wegfall der Erträge aus der zusätzlichen Trassenförderung im Rahmen der Corona-Hilfe (im Vorjahr: 248 Mio. €) zurückzuführen.

Der Materialaufwand lag mit 2.551 Mio. € um 234 Mio. € über dem Vorjahreswert (2.317 Mio. €). Der Anstieg betrifft insbesondere höhere bezogene Leistungen (+209 Mio. €). In erster Linie aufgrund inflationsbedingter Kostensteigerungen erhöhten sich die eingekauften Schienentransportleistungen (+125 Mio. €). Eingekaufte logistische Leistungen (+27 Mio. €) sowie Fahrzeugmieten (+40 Mio. €) lagen volumen- und preisbedingt deutlich über dem Vorjahr. Des Weiteren stieg der Instandhaltungsaufwand aufgrund einer höheren Anzahl an Revisionen bei den Güterwagen, zum Teil bedingt durch die Reaktivierung von Kohlewagen, um 28 Mio. € an.

Der Personalaufwand überschritt mit 1.258 Mio. € den Vorjahreswert (1.218 Mio. €) um 40 Mio. € bei nahezu unverändertem Durchschnittsbestand von 18.453 Mitarbeitenden (Veränderung zum Vorjahr: –17 Mitarbeitende). Neben Rückstellungszuführungen für Tantiemen, Arbeitsmehrleistungen und Urlaub (+22 Mio. €) trugen auch die Tarifierhöhung um 1,5% sowie die einmalig ausgezahlte Energiesparprämie für die Mitarbeitenden (+3 Mio. €) zu diesem Anstieg bei.

Die Abschreibungen lagen mit 222 Mio. € um 11 Mio. € unter dem Vorjahreswert (233 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen übertrafen mit 500 Mio. € den Vorjahreswert (490 Mio. €) um 10 Mio. €.

Das Betriebsergebnis hat sich 2022 demzufolge um 405 Mio. € auf –763 Mio. € verschlechtert (im Vorjahr: –358 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis hat sich um 95 Mio. € auf –52 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) verringert. Ursächlich hierfür sind in erster Linie Aufwendungen für verbundene Unternehmen i. H. v. 108 Mio. € aufgrund gezahlter Sanierungszuschüsse.

Das Zinsergebnis liegt mit –43 Mio. € aufgrund der angestiegenen Zinssätze und des höheren Mittelbedarfs um 7 Mio. € unter dem Vorjahresniveau von –36 Mio. €. Das aus dieser Entwicklung resultierende negative Ergebnis nach Steuern (–858 Mio. €) wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Ertragsentwicklung im Berichtsjahr entspricht aufgrund der baustellenbedingten Kapazitätsengpässe auf dem deutschen Schienennetz nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2022.

Finanzlage

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erholung der Nachfrage von den Folgen der Corona-Pandemie und der anhaltend starken Unterstützung durch den Bund wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Auch Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erwartung, dass sich die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie fortsetzen wird, wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Cargo AG zum 31. Dezember 2022 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 750 Mio. €. Diese wurden mit 572 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungskonditionen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Cargo AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 433 Mio. € auf – 546 Mio. €. Insbesondere aufgrund erheblicher Investitionen in Finanzanlagen (235 Mio. €) bei gleichzeitig deutlich reduzierten Investitionen in Sachanlagen ist der negative Mittelfluss aus Investitionstätigkeit von – 239 Mio. € auf – 318 Mio. € gestiegen. Die Mittelabflüsse aus der laufen-

den Geschäftstätigkeit und aus Investitionen wurden über die kurzfristige Kreditaufnahme bei der DB AG (+539 Mio. €) sowie durch die Zahlung des Verlustausgleichs für das Vorjahr durch die DB AG (+351 Mio. €) gedeckt.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen betrugen im Berichtsjahr 86 Mio. € (im Vorjahr: 176 Mio. €), davon wurden 55 Mio. € in Lokomotiven (im Vorjahr: 70 Mio. €) und 15 Mio. € in die Modernisierung der Güterwagenflotte (im Vorjahr: 87 Mio. €) investiert. Die Lokinvestitionen bestanden im Wesentlichen in der Beschaffung von Rangierloks Dual Power Shunter (Zweikraftlok). Bei den Güterwagen lagen die Schwerpunkte beim Kauf von Containertragwagen sowie Schüttgutwagen. Die übrigen Investitionen in Sachanlagen von 16 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) betrafen u. a. die Modernisierung von Werkstätten sowie das neu errichtete Kombiwerk in Halle.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse insbesondere aus dem Klima-und-Transformations-Fonds des Bundes (KTF) i. H. v. insgesamt 23 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen i. H. v. 63 Mio. € (im Vorjahr: 156 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände betrugen im Berichtsjahr 54 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €). Dabei handelt es sich ausschließlich um IT-Entwicklungsleistungen, die aktiviert wurden. Unter Berücksichtigung der erhaltenen Investitionszuschüsse (6 Mio. €) beliefen sich die Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände auf 48 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €).

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen mit 107 Mio. € den konzerninternen Erwerb von 100 % der Anteile an der TRANSA GmbH, Offenbach, sowie mit 128 Mio. € Zahlungen in die Kapitalrücklage bei vier inländischen Tochtergesellschaften.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich zum Stichtag 31. Dezember 2022 um 46 Mio. € auf 773 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 727 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund der Beauftragung der Ausrüstung der Lokomotiven BR 187 mit European Train Control System (ETCS).

Finanzierung des Investitionsprogramms

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

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2022 um 589 Mio. € bzw. 16,5 % auf 4.151 Mio. € gestiegen. Während das Anlagevermögen nur leicht um 2,2 % (59 Mio. €) zunahm, stieg das Umlaufvermögen deutlich um 530 Mio. € bzw. 60,7 %. Innerhalb des Anlagevermögens erhöhten sich die immateriellen Vermögensgegenstände um 18 Mio. € und die Finanzanlagen um 235 Mio. €, während das Sachanlagevermögen um 194 Mio. € zurückging. Der erhebliche Anstieg des Umlaufvermögens entfiel fast vollständig auf die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände. Hauptursache ist das um 507 Mio. € massiv verschlechterte Jahresergebnis, das zu einer Erhöhung der Forderung an die DB AG in gleicher Höhe aus Verlustausgleich führte. Als Folge daraus stieg der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen deutlich auf 33,8 % (per 31. Dezember 2021: 24,6 %).

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB-Konzern seit dem Jahr 2016 das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Im Berichtsjahr wurden 54 Mio. € aktiviert, die planmäßigen Abschreibungen beliefen sich auf 27 Mio. €.

Dominierende Größe innerhalb des Sachanlagevermögens sind weiterhin die Fahrzeuge (Lokomotiven und Güterwagen), deren Anteil leicht vermindert bei 82,3 % liegt (per 31. Dezember 2021: 87,0 %). Die Eigenkapitalquote verringerte sich als Folge der gestiegenen Bilanzsumme von 18,7 % auf 16,1 %. Innerhalb der Fremdmittel liegt der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme nahezu unverändert bei 8,0 % (per 31. Dezember 2021: 8,1 %), der Anteil der Verbindlichkeiten erhöhte sich insbesondere aufgrund deutlich erhöhter kurzfristiger Kreditaufnahmen bei der DB AG und beträgt nunmehr 75,9 % der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2021: 73,2 %).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2022 einen Anteil an der Bilanzsumme von 50,2 % (per 31. Dezember 2021: 64,5 %), der Anteil der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hat sich verdoppelt und liegt zum 31. Dezember 2022 bei 33,7 % (per 31. Dezember 2021: 16,8 %). Damit deckten die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) das Anlagevermögen mit 100,2 % weiterhin vollständig (per 31. Dezember 2021: 110,3 %).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	66,2	75,5
Umlaufvermögen	33,8	24,5
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	16,0	18,7
Rückstellungen	8,0	8,1
Verbindlichkeiten	76,0	73,2
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	68,0	64,4
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.151	3.562

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit der Verkehre von DB Cargo (Ankunftspünktlichkeit weniger als 16 Minuten überschritten) lag im Berichtsjahr unter der erreichten Pünktlichkeit des Vorjahres sowie der Vorjahresprognose und fiel damit gemessen an den letzten Jahren auf einen Tiefststand. Die Ursachen der Unpünktlichkeit sind im Wesentlichen die Einschränkungen der Infrastruktur durch Bau- und Störgeschehen, daraus resultierende Umleiterverkehre und hohe Krankenstände. Diese wirkten im Jahr 2022 auf sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Besonders die gegenüber dem Vorjahr nochmals angestiegene außerordentlich hohe Bautätigkeit an der Netzinfrasturktur verschärfte die strukturellen Probleme und Engpässe maßgeblich, was sich während des ganzen Jahres in niedrigen Pünktlichkeitswerten und einer Zahl von täglich durchschnittlich 161 Rückstauzügen bei der DB Cargo AG niederschlug.

Singuläre Anlässe waren u. a. die Stürme im Februar, die fehlenden Stellwerksbesetzungen (v. a. im Rangierbahnhof Mannheim) und die Streckensperrung infolge einer Kollision zweier Güterzüge (konzernexterne EVU) bei Gifhorn im November/Dezember 2022. Infolge des hohen Verkehrsaufkommens auf der durch Baustellen, Störungen und damit verbundene Umleiterverkehre hochbelasteten Schieneninfrastruktur herrschte das ganze Jahr über eine angespannte Betriebslage mit geringer Ankunftspünktlichkeit von 66,1 %. Damit hat die Pünktlichkeit den bereits niedrigen Vorjahreswert noch um 3,7 Prozentpunkte unterschritten.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

Einen wesentlichen Schwerpunkt der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns bildet die Digitalisierung des Bahnverkehrs. Um die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten rund um die digitale Transformation im Bahnbetrieb sicherzustellen, wurde im Oktober 2022 die Projekteinheit Digitaler Produktionsverbund (DPV) im Ressort Digitalisierung & Technik des DB-Konzerns geschaffen. Der DPV setzt damit u. a. auf dem Vorprojekt Digitale DB auf. Ziel der Arbeit des DPV ist ein funktionstüchtiger, integrierter und ganzheitlich digitalisierter Systemverbund Bahn. Dieser muss die Harmonisierung der funktionalen und technischen Zielbilder sowie das Ableiten von Projekten und Maßnahmen sicherstellen. Als initialen Schwerpunkt möchte der DPV wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Kapazität, zur Optimierung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Senkung der Kosten leisten.

Um die Realisierung dieses Ziels wirksam anzugehen, wird durch den DB-Konzern 2023 ein zusätzliches Budget i. H. v. 135 Mio. € für Digitalisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Das mit diesen Mitteln finanzierte Projektportfolio adressiert alle Verbundprozesse. So werden drei Handlungsebenen angesprochen:

- Mit den Erste-Hilfe-Maßnahmen werden kurzfristig operative Ineffizienzen, z. B. durch die Automatisierung von Schnittstellen, behoben.
- Durch den Aufbau digitaler Plattformen werden die Voraussetzungen für ein optimiertes Digitalsystem, bspw. durch die Bereitstellung von übergreifend nutzbaren Basismodulen, geschaffen.
- Über die schrittweise Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielbilds »Digitale DB 2035« wird ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell von Geschäftsfeldern und zentralen Funktionen geschaffen.

Neben den mittel- und langfristigen Effekten setzt der DPV stets auch einen Fokus auf eine schnelle und spürbare Wirkungsentfaltung für unsere Kunden.

STEUERUNGSMODELL IM RAHMEN DES UNTERJÄHRIGEN KAPAZITÄTSMANAGEMENTS

Zur Erreichung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Kapazität des Schienennetzes deutlich erhöht werden. Entsprechend sieht die Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns den Ausbau der Infrastruktur als zentralen Pfeiler vor. Die damit verbundenen umfangreichen Bauaktivitäten führen in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen, die in Kombination mit dem prognostizierten starken Verkehrswachstum v. a. bei den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken)

zu negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität führen können. Ziel ist, die Wachstumsziele mit Blick auf den Ausbau der Infrastruktur zu realisieren und gleichzeitig die Betriebsqualität auf einem kundenfreundlichen Niveau zu stabilisieren.

Die Planung von großen Baumaßnahmen startet i. d. R. mehr als zehn Jahre vor Baubeginn. Um die Auswirkungen von Baukonstellationen auf die Betriebsqualität zu bewerten, bedarf es belastbarer Daten zu potenziellen Beeinträchtigungen. Die Detailtiefe nimmt dabei immer mehr zu, je näher der Baubeginn rückt – bis hin zu konkreten fahrplanerischen Details etwa 20 Wochen vor Baubeginn. Da zu diesem Zeitpunkt der verbleibende Handlungsspielraum für betriebs- und pünktlichkeitsstabilisierende Maßnahmen stark eingeschränkt ist, werden bereits zum Zeitpunkt der finalen Anmeldung geplanter Baumaßnahmen 31 Wochen vor Baubeginn detaillierte Betrachtungen zur Beurteilung der dann vorherrschenden kapazitiven Situation vorgenommen. Diese erlauben es, betriebliche und qualitative Risiken zu erkennen, zu bewerten und Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. So können Umleiterstrecken rechtzeitig hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit geprüft bzw. verbessert, Angebotsanpassungen aufseiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergriffen und bei sehr kritischen Baukonstellationen Verlagerungen von einzelnen Baumaßnahmen vorgenommen werden. Davon ausgehend folgen weitere Quality Gates bis zum tatsächlichen Baubeginn.

Im Ergebnis wird die bereits mehr als zwei Jahre zuvor erstellte überregionale Beurteilung der Auswirkungen einzelner Baumaßnahmen nun auf drei Hauptverkehrskorridoren des hochausgelasteten Schienennetzes nochmals qualitätsgesichert und wenn notwendig konkretisiert, um insbesondere Beeinträchtigungen langlaufender Linien des Schienenpersonen- und -güterverkehrs zu antizipieren und zu reduzieren. Erste positive Effekte dieser Steuerung werden bspw. zu Ostern 2023 erwartet – ein Zeitraum, der üblicherweise von größeren Qualitätseinbußen (u. a. aufgrund von Bauaktivitäten) gekennzeichnet ist.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit dem Geschäftsfeld DB Cargo war 2022 mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 67 ZI-Punkten (im Vorjahr: 70 ZI-Punkte) rückläufig. V. a. die durch die Vielzahl an Baumaßnahmen auf dem deutschen Schienennetz geprägte schlechtere Leistungsqualität hat zu dieser Verschlechterung geführt.

Mitarbeitende

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

Per 31. Dezember 2022 waren bei der DB Cargo AG 18.426 Mitarbeitende (ohne Auszubildende) beschäftigt. Dies waren 121 Mitarbeitende mehr als per 31. Dezember 2021. Der Anstieg des Personalbestands gegenüber dem Vorjahresende beruht im Wesentlichen auf externen Einstellungen, Übernahmen von Auszubildenden sowie Zugängen aus dem DB-Konzern. Die kumulierten Zugänge betrugen gesamthaft 1.986 VZP. Gegenläufig wirkten sich die kumulierten Abgänge i. H. v. 1.865 VZP aus, die Abgänge aus natürlicher Fluktuation, Abgänge in den DB-Konzern und sonstige Abgänge beinhalten. Im Jahresdurchschnitt waren 18.453 Mitarbeitende beschäftigt.

Per 31. Dezember 2022 waren außerdem 1.399 Auszubildende bei der DB Cargo AG beschäftigt (per 31. Dezember 2021: 1.380 Auszubildende).

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG/ TARIFVERHANDLUNGEN

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem DB-Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigte sich der DB-Konzern mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- Neben einer Entgelterhöhung von 1,5 % zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich der DB-Konzern mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- So steigen die Entgelte zum 1. Dezember 2021 um 1,5 % und um weitere 1,8 % zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Mitarbeitendenbefragung 2022 erfolgreich durchgeführt

Im Jahr 2022 wurde die Mitarbeitendenbefragung (MAB) zum sechsten Mal durchgeführt. Über 17.300 Mitarbeitende (52,7 % aller Mitarbeitenden, 2020: 49 %) sind dem Leitgedanken der Befragung »Teilnehmen – Teil sein« gefolgt und haben ihre Meinung kundgetan. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen, die durch die wirtschaftlichen Folgen des Krieges in der Ukraine, die coronabedingten Hafenschließungen in China und nicht zuletzt durch die immens gestiegenen Baustellen und Störungen im deutschen Schienennetz täglich für die Beschäftigten der DB Cargo AG bestanden, konnte ein hohes Niveau im Mitarbeitendenzufriedenheitsindex von 3,8 auf einer Skala von 1 bis 5 erzielt werden (2020: 3,9). Als Folgeprozess sind neben Ergebnisbesprechungen auf Teamebene auch Vorstandsbesuche vor Ort geplant, die einen direkten Austausch zwischen Vorstand, Führungskräften und Mitarbeitenden ermöglichen. Zusätzlich besteht weiterhin die Möglichkeit, zielgerichtete team- und bereichsübergreifende Workshops zur Verbesserung der Zusammenarbeit durchzuführen. Der Folgeprozess wird zwischen Februar und Juni 2023 stattfinden.

Transformationsmanagement unterstützt Mitarbeitende und Führungskräfte

Wir möchten unsere Mitarbeitenden und Führungskräfte des Geschäftsfelds DB Cargo bei den vielfältigen und tiefgreifenden Veränderungen begleiten und legen daher einen Fokus auf Transformationsmanagement. In diesem Rahmen stellen wir nicht nur die Kommunikation über Veränderungen sicher, sondern unterstützen auch die jeweils betroffenen internen Stakeholder durch Dialogmaßnahmen und Formate zur Kompetenzentwicklung. Mit einer internationalen Befragung aller Mitarbeitenden holen wir Feedback der Organisation über die Strategie Starke Cargo ein. Mit unseren Qualifizierungs- und Austauschmodulen für Führungskräfte der unteren Ebenen stärken wir insbesondere diese wichtigen Multiplikatoren für die anstehenden Herausforderungen.

Ökologie

SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr wurde eine Reduktion des spezifischen Endenergieverbrauchs Schiene (Traktion, bezogen auf Tonnenkilometer) um –26,0 % im Vergleich zum Referenzjahr 2006 im Geschäftsfeld DB Cargo erreicht (im Vorjahr: um –23,2 %).

MODERNISIERUNG DER LOKFLOTTE

Die Lokflotte des Geschäftsfelds DB Cargo wird noch grüner und leistungsfähiger. Während bereits jetzt 91% der Traktionsleistung im Streckennetz durch klimafreundliche Elektrolokomotiven erbracht werden, folgt nun die Ausweitung nachhaltiger Antriebskonzepte auf den Rangierbetrieb. So werden nach und nach alle dort eingesetzten Diesellokomotiven durch moderne, klimafreundliche Maschinen mit alternativen Antrieben ersetzt. Aktuell sind 300 neue Hybrid- und Zweikraftloks für die DB Cargo AG im Zulauf. Langfristig ersetzt die DB Cargo AG rund 600 Dieselloks älterer Bauart. Somit wird mehr als die Hälfte des Lokbestands der DB Cargo AG modernisiert.

BIOKRAFTSTOFF HVO (HYDROTREATED VEGETABLE OIL)

Nach umfangreichen Betriebserprobungen ist der Biokraftstoff HVO seit Mitte 2022 für die gesamte Diesellokflotte der DB Cargo AG freigegeben. Im Jahr 2022 konnte die DB Cargo AG damit rund 900.000 l Diesel durch HVO substituieren. Als DB Eco Fuel erweitert es die Produktpalette der Eco Solutions von der DB Cargo AG und ermöglicht so auch auf Dieselstrecken eine Einsparung von rund 90% Treibhausgasemissionen. Bei dem eingesetzten HVO handelt es sich um einen Biokraftstoff der zweiten Generation, bei dem für die Herstellung keine zusätzlichen Anbauflächen genutzt werden, die in Konkurrenz mit Nahrungs- und Futtermittelprodukten stehen. Zudem ist der Biokraftstoff frei von Palmöl. Drei Tankstellen sind bereits umgerüstet, weitere werden folgen.

NACHHALTIGKEIT

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

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

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

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

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

STRATEGIE

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

Das Geschäftsfeld DB Cargo bietet seinen Kunden in 17 europäischen Ländern Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt bis nach China und ist die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr.

In seinem internationalen Netzwerk führt das Geschäftsfeld DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr (KV) und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss. Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt das Geschäftsfeld DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden.

Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und KV-Operateure in ganz Europa. Kunden entscheiden sich dabei immer öfter bewusst für das Geschäftsfeld DB Cargo, um den klimaschädlicheren Transport per Lkw zu ersetzen.

Da das Geschäftsfeld DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern.

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Europa im Jahr 2022 wurde im Jahresverlauf spürbar beeinflusst durch die Folgen des Ukraine-Kriegs. Materialknappheit, gestörte Lieferketten, Kostensteigerungen durch hohe Energiepreise und veränderte Transportströme belasteten den Markt v. a. ab dem zweiten Quartal 2022. In der Folge ging die Transportnachfrage v. a. bei den schienenaffinen Branchen wie Stahl- und Chemie-industrie zurück. Zusätzlich belasteten v. a. die geringeren China- und Russlandverkehre den Markt. Aufgrund veränderter Energiepolitik wurde eine starke Zunahme bei den Kohle-verkehren verzeichnet. Nach DB-Berechnungen ging die Ver-kehrsrleistung des europäischen Schienengüterverkehrs (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) insgesamt leicht zurück. Die Verkehrsleistung des Geschäftsfelds DB Cargo in Europa ging ebenfalls leicht zurück, jedoch nicht so stark wie der Gesamtmarkt, sodass das Geschäftsfeld DB Cargo seine Marktposition leicht verbessern konnte.

Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie hat das Geschäfts-feld DB Cargo mit der Integration des Geschäftsbereichs Full Load Solutions (FLS) von DB Schenker seine Position als Spe-zialist für europäische Schienenlogistik ausgebaut. Mit der hohen Fachkompetenz von FLS bietet das Geschäftsfeld DB Cargo verstärkt für alle Kunden maßgeschneiderte Logistik- und Servicelösungen und konnte damit einen echten Mehr-wert in seiner klimafreundlichen Lieferkette erzielen.

Mit der Strategie Starke Schiene bekennt sich das Ge-schäftsfeld DB Cargo zu seiner gesellschaftlichen Verantwor-tung und leistet einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa. Ziel des Geschäftsfelds DB Cargo ist es, für Kunden Transporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verla-gern. Damit entspricht es dem Leitgedanken der Strategie Starke Schiene, d. h. der Verkehrsverlagerung auf die Schiene für eine nachhaltige Klima- und Mobilitätswende.

Die Position des Geschäftsfelds DB Cargo nachhaltig aus-zubauen, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu kön-nen, ist Gegenstand der Strategie Starke Cargo. Der dafür vorgesehene Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker«. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft. So leistet das Geschäftsfeld einerseits einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung des Modal-anteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrs-mix und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit.

Die Entwicklung der Energiekosten, das Hochinflatons-umfeld sowie die Engpässe der Schieneninfrastruktur in Deutschland erfordern zwar eine kurzfristige Verschiebung der Handlungsschwerpunkte auf die Stabilisierung der Pro-duktion und des Ergebnisses, bestätigen aber gleichzeitig die Notwendigkeit der Umsetzung der Strategie Starke Cargo.

Die Strategie Starke Cargo beinhaltet folgende Maßnahmen:

- **Starker Bahnlogistiker:** Zur Stärkung der Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird das Geschäftsfeld DB Cargo syste-matisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette seiner Kunden anbieten. Es werden Logistiklösungen ent-wickelt, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und diese um weitere Module (z. B. Straßenverkehrs-, Lager- und weitere individuelle Logistikleistungen) ergänzen.
- **Starker Kombierter Verkehr:** Das Geschäftsfeld DB Cargo wird im Kombinierten Verkehr die heute bereits angebotenen Operatorsaktivitäten synchronisieren und europaweit ausbauen. Im engen Kontakt zu seinen Kun-den wird das Geschäftsfeld DB Cargo so die Attraktivität des Schienenangebots auf den Strecken des Kombinierten Verkehrs erhöhen und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen.
- **Starker Einzelwagenverkehr:** Der Einzelwagenverkehr ist zentraler Bestandteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa, kann aber unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flä-chennetzwerk angeboten werden. Daher wird der Einzel-wagenverkehr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Förderhöhe im Bundeshaushalt 2023 weiterentwickelt. Mittel- und langfristig steigt die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Auto-matische Kupplung (DAK).
- **Weitentwicklung Produktion und Angebotsmanage-ment:** Verkehrskonzepte werden verstärkt unter Berück-sichtigung von Kapazitätsengpässen geplant, um eine stabilere Produktion zu gewährleisten. Die Steuerung der nationalen und internationalen Transporte wird verbes-sert. Die Prozesse zur Durchführung der Transportlei-stungen werden konsequent auf eine Start-bis-Ziel-Logik umgestellt, die Steuerungssysteme auf Qualitätsverbes-derung, Vereinfachung und Effizienz fokussiert. Einen wichtigen Meilenstein dazu hat die DB Cargo AG 2022 mit der Einrichtung des Control Towers erreicht. Weiterhin wird das Geschäftsfeld DB Cargo in moderne Multisystem-loks und neue Wagentechnologien investieren. Mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung wird das Ge-schäftsfeld DB Cargo seinen Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten und die Prozesse im Schie-nentransport, d. h. Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung, deutlich beschleunigen.
- **Starke europäische Korridore:** Das Geschäftsfeld DB Cargo ist heute europaweit aufgestellt und auf den 13 gro-ßen Transportkorridoren vertreten. Entlang dieser Korri-dore forciert das Geschäftsfeld DB Cargo die Entwicklung

von Qualität und Wachstum. Erfolgsfaktoren sind dabei eine hohe Verkehrsfrequenz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, schneller grenzüberschreitender Verkehr mit sprachlich geschulten Lokführer:innen und eine grundsätzlich enge länderübergreifende Zusammenarbeit.

AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kunden.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Seit Mitte 2020 hat sich die Chancensituation für die DB Cargo AG deutlich verändert. Mit fortschreitender Relevanz der CO₂-Ziele in den Lieferketten der europäischen Produzenten ist hier ein Paradigmenwechsel zu beobachten. Die europäische Wirtschaft stellt sich zunehmend ihrer Verantwortung zum nachhaltigen Wirtschaften und zur Reduzierung ihres CO₂-Ausstoßes. Dies ist auch getrieben von den ESG- (Environmental-Social-Governance-)Anforderungen der globalen Vermögensverwalter und Investmentfonds an die Reduzierung der Klimarisiken in den Branchen und Industrien, in die sie investieren. Aktuell werden in allen großen Industrien Europas Maßnahmenpläne zur Verringerung der CO₂-Emissionen in Produktion und Transport entwickelt. Dekarbonisierung ist möglich, erfordert aber eine möglichst weitreichende Verlagerung von Lieferketten auf die klimafreundliche Schiene. Die Vermeidung von CO₂-Emissionen ist als Entscheidungskriterium inzwischen ebenso wichtig wie traditionelle Kriterien (z. B. Angebot, Preis, Zuverlässigkeit, Flexibilität). Dies ermöglicht der DB Cargo AG, zukünftig als Netzerkanbieter ihre Logistikkompetenz für die Kunden voll auszuspielen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten liegt im Bereich der Leistungs- und Servicequalitätsverbesserung, wodurch sich die angestrebte Steigerung des Zuspruchs der Kunden erreichen lässt.

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

WEITERE INFORMATIONEN

EU-Kommission leitet Prüfung von Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein

Die Europäische Kommission (EU-Kommission) führt ein Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend mögliche Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG. Mit Beschluss vom 31. Januar 2022 hat sie ein formelles Prüfverfahren eingeleitet. Es geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die EU-Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen. Die Bundesrepublik Deutschland und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe zurückgewiesen. Die Maßnahmen enthalten danach schon tatbestandlich keine Beihilfen.

NACHTRAGSBERICHT

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Cargo AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Cargo

erster Linie auf die Transformation der DB Cargo AG weg vom reinen Carrier hin zum Bahnlogistiker und Operateur zurückzuführen.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Die Risiken der DB Cargo AG liegen v. a. in folgenden Bereichen:

- **Produktion und Technik:** Als wesentliches Risiko für die DB Cargo AG ist ein Nachfragerückgang aufgrund der Nichterfüllung von Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen der Kunden anzuführen. Aufgrund der hohen Bautätigkeit im Schienennetz sowie des geplanten Verkehrsmengenwachstums im Personen- und Güterverkehr besteht das Risiko, dass es zu Engpässen auf dem Schienennetz kommt, verbunden mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität und die Pünktlichkeit. Diesem Risiko wird entgegengewirkt durch das Installieren von gemischten Teams aus Vertrieb und Produktion, die eine durchgängige Verantwortung für die Optimierung der Verkehrspakete tragen.

Für die DB Cargo AG existiert weiterhin ein mögliches Risiko in Bezug auf den Einsatz von Güterwagen mit LL-Sohlen (Bremssohlen aus Verbundstoffen; Low Noise – Low Friction) in Schweden, da dortige Eisenbahnverkehrsunternehmen Sicherheitsbedenken hinsichtlich eines Einsatzes bei besonders kalten Witterungsbedingungen geäußert haben. Diesem Risiko wird entgegengewirkt durch die Etablierung eines permanenten Austauschs mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- **Absatzmarktrisiken:** Im Schienengüterverkehr besteht neben der immer stärker zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus anderen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Die DB Cargo AG reagiert darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimiert die DB Cargo AG das Leistungsangebot auf der Schiene und bindet den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf das Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den

nächsten Jahren. Für die DB Cargo AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich Güterhandelsvolumen sowie Industrieproduktion) von Bedeutung.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- **Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von der DB Cargo AG nur bedingt beeinflusst werden.
- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- Zusätzlich existieren für die DB Cargo AG die folgenden Risiken:
 - **Personalrisiken,** u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. In 2023 anstehende Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitsk Kampfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.
 - **Beschaffungs- / Energiemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
 - **IT- / Telekommunikations- / Cyberrisiken,** z. B. in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Die DB Cargo AG setzt eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

- **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.
- **Übrige Risiken**, z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Cargo AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat/der Gesellschafterversammlung/der Gesellschafterin der Gesellschaft DB Cargo AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Per 31. Dezember 2022 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Cargo AG für die Entwicklung im Folgejahr wie beschrieben in den Kategorien besondere Ereignisse (Risiko aus steigenden Energiepreisen und Einschränkungen aus dem Ukraine-Konflikt) sowie Produktion und Technik aufgrund von Nichterfüllung von Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr erhöht. Als Ergebnis der Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

PROGNOSEBERICHT

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wird 2023 weiterhin von den negativen Effekten des Ukraine-Kriegs beeinflusst. Infolge von Beeinträchtigungen der Lieferketten, Unsicherheiten bei der Energieversorgung und hohen Inflationsraten, die den privaten Konsum belasten, wird von

einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung ausgegangen. Stützend wirkt eine weitere Erholung von den coronabedingten Eintrübungen, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Im Güterverkehr wird mit einem nur leichten Wachstum gerechnet.

Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des Schienengüterverkehrs mittel- und langfristig nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güterverkehr mit sich bringt, werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählen neben der Belastung mit Schadstoffen v. a. ein hoher Flächenbedarf.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2023 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wo sich Investitionen oftmals erst nach vielen Jahren durch schnellere und stabilere Verbindungen auszahlen.

Konjunkturelle Aussichten

Das hohe Niveau bei Energie- und Einkaufspreisen wird das Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland bis weit in das Jahr 2023 hinein belasten, insbesondere in den energieintensiven Branchen. In Deutschland wirkt sich dies aufgrund des hohen Anteils industrieller Fertigung stark aus. Es wird weiterhin sowohl von angebots- als auch nachfrageseitigen Disruptionen ausgegangen. Auf der Angebotsseite werden die hohen Kosten Unternehmen belasten und sie teilweise dazu zwingen, ihre Produktion einzuschränken. Nachfrageseitig wird die Kaufkraft privater Haushalte infolge niedrigerer Reallöhne sinken. Auch die Investitionen von Unternehmen werden aufgrund der hohen Unsicherheit und des Kostendrucks sinken. Eine spürbare Erholung der konjunkturellen Entwicklung wird frühestens für die zweite Jahreshälfte 2023 prognostiziert.

In Europa werden sich 2023 weiterhin die hohe Inflation sowie die Maßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) zur Bekämpfung der Inflation auswirken. Die hohen Preise für Energie, Materialien und Vorleistungsgüter sowie der zunehmende Fachkräftemangel belasten insbesondere Länder mit einem hohen Anteil industrieller Fertigung wie Deutschland. Allerdings wird Deutschland weniger als andere Länder durch die steigenden Zinsen für Staatsschulden getroffen. Ein hohes Risiko ist, dass Länder mit einer höheren Verschuldung wie z. B. Italien und Griechenland durch die hohen Zin-

sen wie schon während der Euro-Krise übermäßig belastet werden. Es ist zu erwarten, dass die Verschuldungssituation der Länder stärker in den Fokus der Finanzmärkte gerät. Aus diesem Grund wird erwartet, dass die EZB weiterhin Anleihen aus diesen Ländern aufkauft, trotz eines allmählich sinkenden Anleihebestands.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Nach einer stagnierenden Güterverkehrsleistung 2022 wird für 2023 ein leichtes Wachstum erwartet. Insbesondere die unsicheren Energie- und hohen Einkaufspreise können die Entwicklung des Güterverkehrs weiterhin belasten. V. a. in der ersten Jahreshälfte 2023 wird noch von einer rückläufigen Nachfrageentwicklung bei einem Großteil der Industrie- und Konsumgüter ausgegangen, eine Erholung ist frühestens ab der zweiten Jahreshälfte 2023 zu erwarten. Im Vorjahr noch bestehende Lieferengpässe sollten sich im Jahresverlauf 2023 abschwächen bzw. auflösen. Der Markt wird weiterhin durch einen hohen Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis gewinnt dabei die Transportqualität zunehmend an Bedeutung.

Der Schienengüterverkehr wird 2023 etwa auf dem Niveau des Vorjahres leicht wachsen und in den Folgejahren auf einen robusten Wachstumspfad zurückkehren. Die aufgrund von Nachholeffekten erwarteten überdurchschnittlich wachsenden Automobilverkehre sowie der weiter wachsende Kombinierte Verkehr werden die Rückgänge der energieintensiven Branchen ausgleichen. Auch die steigende Bedeutung nachhaltiger Verkehre und die breiter werdende Zustimmung zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene sollte zum Wachstum beitragen. Unsicherheiten bleiben hinsichtlich der Entwicklung der Kohleverkehre. Sofern sich die Mengen nicht wie erwartet auf dem Niveau des Vorjahres bewegen, sondern einbrechen, wird die Gesamtentwicklung negativ beeinflusst.

Nach einem leichten Rückgang 2022 wird sich der Straßengüterverkehr 2023 insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau bewegen. Stimulierend wirken dabei positive Effekte aus der Baubranche sowie die sich im zweiten Halbjahr 2023 voraussichtlich erholende Konsumgüternachfrage. Der Fahrmangel bleibt akut.

Nach dem deutlichen Einbruch der Binnenschifffahrt 2022 werden für 2023 keine spürbaren Aufholeffekte erwartet, da sich die binnenschifffahrtsaffinen Branchen nur auf Vorjahresniveau bewegen werden. Für leicht positives Wachstum sorgen voraussichtlich steigende Containerverkehre sowie die erwartete konjunkturelle Erholung im Jahresverlauf. Die Witterungsabhängigkeit sorgt weiter für Unsicherheiten.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2023 ist hier eine zunehmende Dynamik im Vergleich zum Vorjahr zu erwarten.

Zudem sind für 2023 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2023

- **Pünktlichkeit:** Aufgrund der geplanten hohen Bautätigkeit im Schienennetz geht die DB Cargo AG für 2023 von der im DB-Konzern abgestimmten Pünktlichkeitsquote von 69 % aus.
- **Leistung:** Für 2023 erwarten wir eine Leistung auf dem Niveau des Vorjahres, da aufgrund der oben angegebenen kapazitiven Restriktionen mit keiner substanziellen Mengensteigerung zu rechnen ist.
- **Umsatz:** Leichte Umsatzsteigerungen resultieren im Wesentlichen aus höheren Preisen aufgrund der weiterhin inflationsbedingt ansteigenden Kosten.
- **Ergebnis:** Aufgrund der voraussichtlich weiterhin anhaltenden Inflationsentwicklung erwarten wir Kostensteigerungen mit entsprechendem Druck auf das Ergebnis. Moderate Ergebnisverbesserungen erwarten wir durch Optimierungen im Einzelwagen- und Kombierter-Verkehr-Segment, sodass sich in Summe das Ergebnis nach Steuern leicht verbessern wird, aber weiterhin deutlich negativ bleibt.

Die Geschäftsentwicklung der DB Cargo AG wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2023 durch die Auswirkungen der Preissteigerungen auf den Energiemärkten beeinflusst werden.

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	2022	2021
Umsatzerlöse	(13)	3.474	3.348
Bestandsveränderungen		- 11	- 5
Andere aktivierte Eigenleistungen		9	7
Gesamtleistung		3.472	3.350
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	296	550
Materialaufwand	(15)	- 2.551	- 2.317
Personalaufwand	(16)	- 1.258	- 1.218
Abschreibungen		- 222	- 233
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 500	- 490
		- 763	- 358
Beteiligungsergebnis	(18)	- 52	43
Zinsergebnis	(19)	- 43	- 36
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Ergebnis nach Steuern		- 858	- 351
Erträge aus Verlustübernahme	(28)	858	351
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	197	179
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		92	73
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		68	52
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		3	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		10	8
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		1.334	1.579
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		15	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		28	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		141	113
		1.620	1.814
III. Finanzanlagen	(2)	928	693
		2.745	2.686
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	123	129
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.280	744
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(20)	0	0
		1.403	873
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		3	3
		4.151	3.562

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	403	403
Gewinnrücklagen	(7)	7	7
		666	666
B. RÜCKSTELLUNGEN	(8)	333	290
C. VERBINDLICHKEITEN	(9)	3.152	2.606
		4.151	3.562

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Ergebnis vor Steuern und Verlustübernahme		- 858	- 351
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		222	233
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		5	10
Cashflow vor Steuern		- 631	- 108
Abschreibungen auf Finanzanlagen		0	22
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen		41	2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		2	2
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 37	48
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		15	- 38
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		- 38	- 10
Zinsaufwendungen / Zinserträge		44	34
Sonstige Beteiligungserträge		- 50	- 65
Sanierungszuschüsse an Tochtergesellschaften		108	0
Erträge aus Corona-Hilfen (erhöhte Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr [TraFöG])		0	- 248
Einzahlungen aus Corona-Hilfen (erhöhte TraFöG)		0	248
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 546	- 113
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 54	- 42
Einzahlung aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		103	56
Auszahlung für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 86	- 176
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		- 235	- 28
Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 2	- 2
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Dividenden		65	9
Auszahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		- 1	- 56
Auszahlungen für die Sanierung von Tochtergesellschaften		- 108	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 318	- 239
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		2	2
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 10	- 10
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling	(20)	539	- 490
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		29	26
Gezahlte Zinsen		- 35	- 32
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		351	867
Ein- / Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		- 12	- 11
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		864	352
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	(20)	0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(20)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

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

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
in Mio. €												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	294	48	- 2	- 1	339	- 117	- 27	0	0	- 144	195	177
davon in Entwicklung befindliche Software	32	46	- 5	0	73	0	0	0	0	0	73	32
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34	- 32	0	0	0	- 32	2	2
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	328	48	- 2	- 1	373	- 149	- 27	0	0	- 176	197	179
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke	20	2	0	0	22	- 2	0	0	0	- 2	20	18
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	135	2	18	0	155	- 83	- 3	0	0	- 86	69	52
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	5	- 2	0	0	0	- 2	3	3
	160	4	18	0	182	- 87	- 3	0	0	- 90	92	73
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	24	1	3	0	28	- 16	- 2	0	0	- 18	10	8
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.227	- 9	6	- 148	5.076	- 3.648	- 180	0	86	- 3.742	1.334	1.579
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	60	1	2	0	63	- 46	- 3	0	1	- 48	15	14
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	71	4	4	- 2	77	- 44	- 7	0	2	- 49	28	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	113	62	- 31	- 3	141	0	0	0	0	0	141	113
	5.655	63	2	- 153	5.567	- 3.841	- 195	0	89	- 3.947	1.620	1.814
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	736	235	0	0	971	- 69	0	0	0	- 69	902	667
2. Beteiligungen	34	0	0	0	34	- 8	0	0	0	- 8	26	26
	770	235	0	0	1.005	- 77	0	0	0	- 77	928	693
Anlagevermögen insgesamt	6.753	346	0	- 154	6.945	- 4.067	- 222	0	89	- 4.200	2.745	2.686

ANHANG

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

- Firma: DB Cargo Aktiengesellschaft
- Sitz: Frankfurt am Main
- Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- Handelsregister-Nummer: HRB 7498

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

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

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. In Höhe des aktivierten Betrags (195 Mio. €; im Vorjahr: 177 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 S. 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#) 32). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2022 für die zum Geschäftsfeld DB Cargo gehörende DB Cargo AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 1,39 % (per 31. Dezember 2021: 1,35 %) für überfällige Forderungen und 0,18 % (per 31. Dezember 2021: 0,19 %) für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,09 % (per 31. Dezember 2021: 0,11 %).

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

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

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

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

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

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

Die DB Cargo AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. § 253 Abs. 2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,78 %) abgezinst.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein Unterschiedsbetrag von 0,4 Mio. €.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2022 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2022
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,53

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 0,44 % (Altersteilzeit), 0,93 % (Jubiläum), 0,91 % (Sterbegeld) sowie 0,97 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Geschäftsjahr 1,40 % p. a. (im Vorjahr: 1,31 % p. a.).

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

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

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

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

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

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

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge).

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagengitter](#) 29 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 57 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 48 Mio. €), von denen 48 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 36 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 29 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) sind bei den Zugängen von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

Im Vorjahr wurden zudem außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen i. H. v. 22 Mio. € auf Finanzanlagen erfasst.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	122	117
Unfertige Leistungen	1	12
Insgesamt	123	129

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 14 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 16 Mio. €) gebildet.

Die unfertigen Leistungen des Vorjahres betrafen mit 5 Mio. € noch nicht abgerechnete Beförderungsleistungen (Triebfahrzeug- und Triebfahrzeugführerleistungen) für ausländische Bahnen. Zum 31. Dezember 2022 werden die nicht abgerechneten Beförderungsleistungen für ausländische Bahnen unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen, da der eigentliche Leistungsprozess abgeschlossen ist und lediglich – entsprechend den bestehenden internationalen Vereinbarungen – die Abrechnung noch aussteht.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	243	202
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.001	507
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12	8
Sonstige Vermögensgegenstände	24	27
Insgesamt	1.280	744

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 7 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten den Anspruch auf Verlustausgleich i. H. v. 858 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 351 Mio. €), Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen i. H. v. 51 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 63 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 92 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 93 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 12 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €) Steuererstattungsansprüche.

Die Restlaufzeiten sämtlicher Forderungen gehen nicht über ein Jahr hinaus.

(5) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2022 unverändert einen Betrag von 403 Mio. € aus.

(7) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 7 Mio. € aus.

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

(8) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	15
Steuerrückstellungen	3	3
Sonstige Rückstellungen	313	272
Insgesamt	333	290

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Cargo AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Cargo AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Cargo AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (13 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 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.

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 14 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 15 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verpflichtungen im Personalbereich	117	95
Ausstehende Eingangsrechnungen	76	71
Erlösschmälerungen	26	25
Unterlassene Instandhaltung	30	28
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	15	14
Übrige Risiken	49	39
Insgesamt	313	272

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (beizulegender Zeitwert: 18 Mio. €; Anschaffungskosten: 23 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (21 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	31.12.2022
Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	195
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	195

Das im Rahmen von Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert 38 Mio. €; Anschaffungskosten 34 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (38 Mio. €) verrechnet.

(9) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	2	2	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	110	110	-	-	105	104	1	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.009	968	2.041	1.346	2.466	217	2.249	1.665
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	3	3	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	29	29	-	-	30	30	-	-
davon aus Steuern	10	10	-	-	9	9	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	3.152	1.111	2.041	1.346	2.606	356	2.250	1.665
davon zinspflichtig	2.823	782	2.041	1.346	2.292	43	2.249	1.665

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 2.251 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.259 Mio. €). Darüber hinaus sind Cashpool-Verbindlichkeiten i. H. v. 572 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 33 Mio. €), Verpflichtungen zum Verlustausgleich i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €), Zinsverpflichtungen i. H. v. 9 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 25 Mio. €) enthalten. Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 158 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 139 Mio. €).

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

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	342	312
Insgesamt	342	312

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten i. H. v. 342 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 312 Mio. €). Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 1.347 Tsd. €. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellobligo für Investitionen	773	727
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	413	335
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	209	204
Insgesamt	1.186	1.062

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	242	200
fällig 1 bis 5 Jahre	129	110
fällig über 5 Jahre	42	25
Insgesamt	413	335

(12) FINANZINSTRUMENTE

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

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards/-swaps	0	0

Devisenforwards/-swaps (Devisentermingeschäfte) werden im Zusammenhang mit operativen Tätigkeiten abgeschlossen. Die Devisentermingeschäfte bestehen ausschließlich mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr und wurden mit aufgrund vertraglicher Vereinbarung erwarteten Zahlungen in fremder Währung zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Die Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet. Der Ausgleich erfolgt voraussichtlich vollständig und innerhalb eines Jahres.

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards/-swaps	0	0

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(13) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2022	2021
Transport- und Speditionsleistungen	3.199	3.050
Vertriebsbereich Industrial	1.643	1.555
Vertriebsbereich Intermodal	618	555
Vertriebsbereich Logistics	938	940
Sonstige Umsatzerlöse	275	298
Insgesamt	3.474	3.348

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

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	23	17
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	39	12
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14	25
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	182	487
Anlagenpreisförderung (APF) des Einzelwagenverkehrs	37	74
Trassenförderung (TraFöG)	134	142
Corona-Hilfe (erhöhte TraFöG für 2021)	0	135
Corona-Hilfe (Nachzahlung erhöhte TraFöG für 2020)	0	113
Umrüstung leise Bremssohlen	0	10
Übrige	11	13
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	0
Währungskursgewinne	3	1
Übrige Erträge	33	8
Insgesamt	296	550
davon periodenfremd	84	154

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen betreffen insbesondere mit 134 Mio. € (im Vorjahr: 390 Mio. €) Trassenpreisförderungen. Darin war im Vorjahr mit 248 Mio. € die zum Ausgleich pandemiebedingter Belastungen vom Bund gewährte erhöhte Trassenförderung enthalten. Darüber hinaus sind hier 37 Mio. € (im Vorjahr: 74 Mio. €) Anlagenpreisförderungen für den Einzelwagenverkehr enthalten.

(15) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	265	268
davon Aufwendungen für Energie	239	234
davon Strom	154	159
davon Stromsteuer	16	17
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	65	55
davon sonstige Energien	4	3
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	28	35
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 2	- 1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.911	1.702
davon eingekaufte Leistungen Transport	1.155	1.030
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	9	11
davon Provisionen	3	3
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	477	470
davon Nutzung Trassen	332	330
davon Nutzung örtlicher Anlagen	145	140
davon Fahrzeugmieten	143	103
davon sonstige bezogene Leistungen	124	85
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	375	347
Insgesamt	2.551	2.317

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

(16) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	1.016	982
davon für Arbeitnehmende	885	836
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	123	137
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	242	236
davon für Arbeitnehmende	211	201
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	31	35
davon für Altersversorgung	43	42
Insgesamt	1.258	1.218

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	60	56
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	9	7
Gebühren und Beiträge	6	6
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	20	16
Forschungs- und Entwicklungskosten	9	12
Sonstige bezogene Dienstleistungen	296	277
davon bezogene IT-Leistungen	121	104
davon sonstige Kommunikationsdienste	8	15
davon sonstige Serviceleistungen	167	158
Aufwendungen aus Schadenersatz	31	27
Zahlung EU-Kartellverfahren	0	32
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	9	9
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	2
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	55	42
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	0	0
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	47	41
davon Währungskursverluste	1	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	7	0
Insgesamt	500	490
davon periodenfremd	13	47

(18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	6	1
davon aus verbundenen Unternehmen	5	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	50	65
Aufwendungen für verbundene Unternehmen	- 108	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	- 1
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	- 22
Insgesamt	- 52	43

Die Aufwendungen für verbundene Unternehmen betreffen ausschließlich eine Zahlung an eine Tochtergesellschaft im Zusammenhang mit der beschlossenen Liquidation der Gesellschaft. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen des Vorjahres enthalten ausschließlich außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen, die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden.

(19) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 43	- 36
davon an verbundene Unternehmen	- 34	- 32
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 9	- 4
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	- 8	- 2
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 1	- 2
Insgesamt	- 43	- 36

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(20) FINANZMITTELFONDS

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

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

Sonstige Angaben

(21) MITTEILUNG NACH §20 AKTG

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

(22) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [bundesanzeiger.de](https://www.bundesanzeiger.de) erhältlich.

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

(23) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) 38 ist beigefügt.

(24) BESCHÄFTIGTE

	2022		2021	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	16.060	16.178	15.720	15.755
Zugewiesene Beamt:innen	2.393	2.248	2.750	2.550
	18.453	18.426	18.470	18.305
Auszubildende	1.278	1.399	1.246	1.380
Insgesamt	19.731	19.825	19.716	19.685

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

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

(25) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

DR. SIGRID NIKUTTA*

Chairwoman,
Berlin

MICHAEL FRITZ (SEIT 1. MAI 2022)

Human Resources and HR Deutschland,
Berlin

RALF GÜNTHER KLOSS

Production and Production Deutschland,
Oppenheim

DR. MARTINA NIEMANN

Finance/Controlling, Service Design and Control (seit 1. Januar 2023),
Berlin

PIERRE TIMMERMANS

Sales,
Deurne/Niederlande

THORSTEN DIETER (BIS 31. DEZEMBER 2022)

Service Design and Control,
Mainz

* Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG.

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

DR. RICHARD LUTZ

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

COSIMA INGENSCHAY* (SEIT 16. JANUAR 2023)

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

MARTIN BURKERT* (BIS 30. NOVEMBER 2022)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Mitglied des Vorstands der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Nürnberg

ALEXANDRA BASTIAN

Leiterin Personal Holding Deutsche Bahn AG,
Berlin

MARIO BINDER* (SEIT 4. OKTOBER 2022)

Mitglied Betriebsrat C1 der DB Cargo AG,
Jüterbog

MARTIN BRAUN* (SEIT 19. JANUAR 2022)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Niederwerrn

CHRISTIAN DRENTZEN (BIS 31. JANUAR 2023)

Vorstand Land Transport der Schenker AG,
Madrid

ANGELIKA DUMJAHN*

Mitglied des Betriebsrats der DB Cargo AG,
Klein-Winternheim

CHRISTINE EHARD

Referatsleiterin E 23 im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Berlin

BARBARA FRIEDRICH

Referatsleiterin VIII A5 im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

ULRIKE HABER-SCHILLING

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
Berlin

JÖRG HENSEL*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamm

JOHANNES KUIPERS*

Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Lich

KLAUS LANGENDORF*

Kaufmännischer Leiter der DB Cargo Belgium BVBA,
Bad Soden am Taunus

DR. MICHAELA MÖHLENBECK (BIS 31. JULI 2022)

Leiterin Hinweismanagement/Koordination Vertrauensanwälte
der Deutschen Bahn AG,
Schwerin

DR. MAREIN MÜLLER (SEIT 24. AUGUST 2022)

Leiterin Konzerndatenschutz – Konzerndatenschutzbeauftragte
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

DIETER PIELHOP*

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

PETRA MICHAELA POHL*

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

MARIO REISS*

Stellvertretender Bundesvorsitzender
der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Süptitz

DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG,
Berlin

MARTIN SEILER

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Unkel

DR. SEBASTIAN STERN (SEIT 1. FEBRUAR 2023)

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund
der Deutschen Bahn AG,
Hamburg

HARMEN VAN ZIJDERVELD

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
Bad Nauheim

CLAUS WESELSKY* (BIS 9. SEPTEMBER 2022)

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Leipzig

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2022	2021
Gesamtbezüge des Vorstands	1.903	1.903
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	223	318
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	2.390	2.491
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.347	1.352
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	99	101

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.313 Tsd.€ und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 419 Tsd.€. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

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

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

(26) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(27) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gem. §285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

(28) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Mainz, den 17. Februar 2023

DB Cargo AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	6.996	67,22
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	108	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/Belgien	1.674	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	248.144	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	429.507	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	6.901	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen	1.241	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	22.363	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	8.817	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	3.509	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	16.516	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/Frankreich	22.755	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	30.180	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	1.302	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	35.066	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	37.608	60,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand/Italien	11.629	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	97.432	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	6.048	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	16.002	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	94.904	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	33.089	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	3.507	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	216	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	4.772	100,00
DB Cargo Transa - Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand/Italien	3.487	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/China	2.279	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	9.787	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	8.730	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	- 10.811	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	44.989	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	1.560	84,03
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	1.370	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	4.321	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.923	68,86
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	156.135	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Vereinigtes Königreich	88.546	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	1.934	84,03
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.493	80,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	3.974	100,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	903	55,12
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	21.452	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande	2.460	51,79
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	789	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	25.756	100,00
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien	6.802	51,54
TFG Transfracht GmbH, Mainz	7.436	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	- 7.305	100,00
Transervi S.A., Madrid/Spanien	3.574	84,03
Transfesa France SAS, Aubervilliers/Frankreich	2.115	84,03
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	59.192	84,03
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	379	84,03
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Vereinigtes Königreich	674	84,03
Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin/Polen	269	96,82
AT EQUITY		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{1),2)}	3.715	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{1),3)}	872	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien ^{1),2)}	1.447	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{1),2)}	5.152	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich ^{1),2)}	14.354	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{1),2)}	1.762	22,50
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{1),2)}	2.331	62,02
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{1),2)}	5.485	35,00
Entwicklungsgesellschaft für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm ^{1),4)}	25	29,61
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg ^{1),2)}	329	39,20
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien ^{1),2)}	- 21.392	36,77
KombiRail Europe GmbH, Duisburg ^{1),2)}	25	75,34
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{1),2)}	19.650	52,18
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{1),2)}	16.053	41,78
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{1),2)}	1.737	63,42
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{1),2)}	2.195	76,09
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen ^{1),2)}	11.941	20,55
Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal ^{2),4)}	- 85	42,01
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{1),2)}	249	52,41
Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz ^{1),2)}	813	36,80

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

²⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

⁴⁾ 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 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 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 über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt soweit möglich direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sach-

gerechten Schlüsseln (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsseln bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung der immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen erfolgt entsprechend ihrer Nutzung direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#)  44). Im Vorjahr betreffen zudem außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen i. H. v. 22 Mio. € ausschließlich den Bereich Verkehr.

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. €; per 31. Dezember 2021: 35 Mio. €).

Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Verkehr für den Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes (1 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene höhere Forderung aus dem Verlustausgleichsanspruch gegenüber der DB AG (38 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 62 Mio. €) erhöht.

EIGENKAPITAL

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

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

RÜCKSTELLUNGEN

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

VERBINDLICHKEITEN

Die zum 31. Dezember 2022 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 2021: 35 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 2021: 1 Mio. €) sowie um die in diesem Tätigkeitsbereich entstandene Gewinnabführungsverpflichtung (38 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 62 Mio. €) erhöht.

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

in Mio. €	Bereich Verkehr					Bereich Service				
	davon mit Restlaufzeit				31.12. 2021	davon mit Restlaufzeit				31.12. 2021
	31.12. 2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre		31.12. 2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	-	2	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	100	100	-	-	94	10	10	-	-	11
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.834	934	1.900	1.253	2.343	248	107	141	93	221
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	2	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	27	-	-	28	2	2	-	-	2
davon aus Steuern	10	10	-	-	9	0	0	-	-	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	0	0	-	-	0
Insgesamt	2.965	1.065	1.900	1.253	2.470	260	119	141	93	234
davon zinspflichtig	2.629	729	1.900	1.253	2.149	194	53	141	93	143

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 342 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 312 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 306 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 279 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 36 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 33 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren ausschließlich aus Güterbeförderungen und damit in Zusammenhang stehenden Leistungen. Hierin sind 10 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) Leistungen für den Bereich Service enthalten.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (69 Mio. €; im Vorjahr: 87 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (410 Mio. €; im Vorjahr: 425 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (410 Mio. €; im Vorjahr: 425 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Die vom Bereich Verkehr bezogenen Rangier- und Frachtleistungen (10 Mio. €; im Vorjahr: 9 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Service als Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (174 Mio. €; im Vorjahr: 182 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Cargo AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 38 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 5 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. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) angefallen.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	6	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	50	65
Aufwendungen für verbundene Unternehmen	- 108	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	- 1
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	- 22
Insgesamt	- 52	43

Die Aufwendungen für verbundene Unternehmen betreffen ausschließlich eine Zahlung an die Iberica Holding, Madrid, im Zusammenhang mit der beschlossenen Liquidation der Gesellschaft. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen des Vorjahres enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen, die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen 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	
	2022	2021	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 40	- 34	- 3	- 2
davon an verbundene Unternehmen	- 32	- 30	- 2	- 2
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 8	- 4	- 1	0
davon Erträge aus der Deckungsvermögen	- 7	- 2	- 1	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 1	- 2	- 0	- 0
Insgesamt	- 40	- 34	- 3	- 2

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und der ansonsten im Bereich Service auszuweisende Jahresüberschuss und im Bereich Verkehr auszuweisende Jahresfehlbetrag an diese abgeführt bzw. von dieser übernommen wird.

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	195	177
davon in Entwicklung	73	32
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	2
	197	179
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20	19
a) davon Grundstücke	7	5
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	13	14
c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	2
3. Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	1.334	1.579
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	137	82
	1.509	1.702
III. Finanzanlagen	928	693
	2.634	407
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
2. Unfertige Leistungen	1	9
	1	9
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	232	197
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.037	566
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12	8
4. Sonstige Vermögensgegenstände	24	27
	1.305	798
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	0
	1.306	807
C. AKTIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	3	3
	3.943	3.384

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	482	482
Ausgleichsposten	179	155
	661	637
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	14
Steuerrückstellungen	3	3
Sonstige Rückstellungen	299	260
	317	277
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	100	94
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.834	2.343
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	3
Sonstige Verbindlichkeiten	27	28
	2.965	2.470
	3.943	3.384

BEREICH SERVICE

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	72	54
a) davon Grundstücke	13	13
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	56	38
c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	3	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10	6
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	8
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4	31
	111	112
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	122	117
2. Unfertige Leistungen	0	3
	122	120
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	5
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	37	39
3. Sonstige Vermögensgegenstände	0	0
	48	44
	281	276

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	58	58
Ausgleichsposten	- 53	- 29
	5	29
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2	1
Steuerrückstellungen	0	0
Sonstige Rückstellungen	14	12
	16	13
C. VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	11
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	248	221
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2
	260	234
	281	276

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	294	48	- 2	- 1	339	- 117	- 27	0	0	- 144	195	177
davon in Entwicklung befindliche Software	32	46	- 5	0	73	0	0	0	0	0	73	32
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutz- rechte und ähnliche Rechte und Werte	34	0	0	0	34	- 32	0	0	0	- 32	2	2
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	328	48	- 2	- 1	373	- 149	- 27	0	0	- 176	197	179
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke	6	2	0	0	8	- 1	0	0	0	- 1	7	5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	35	0	0	0	35	- 21	- 1	0	0	- 22	13	14
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	41	2	0	0	43	- 22	- 1	0	0	- 23	20	19
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	0	- 1	0	2	- 1	- 1	0	0	- 2	0	2
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.226	- 9	6	- 148	5.075	- 3.647	- 180	0	86	- 3.741	1.334	1.579
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	7	0	0	0	7	- 6	- 1	0	1	- 6	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	43	2	1	- 2	44	- 24	- 5	0	2	- 27	17	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82	62	- 4	- 3	137	0	0	0	0	0	137	82
	5.402	57	2	- 153	5.308	- 3.700	- 188	0	89	- 3.799	1.509	1.702
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	736	235	0	0	971	- 69	0	0	0	- 69	902	667
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	34	0	0	0	34	- 8	0	0	0	- 8	26	26
	770	235	0	0	1.005	- 77	0	0	0	- 77	928	693
Anlagevermögen gesamt	6.500	340	0	- 154	6.686	- 3.926	- 215	0	89	- 4.052	2.634	2.574

BEREICH SERVICE

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
in Mio. €												
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke	14	0	0	0	14	- 1	0	0	0	- 1	13	13
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	100	2	18	0	120	- 62	- 2	0	0	- 64	56	38
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	5	- 2	0	0	0	- 2	3	3
	119	2	18	0	139	- 65	- 2	0	0	- 67	72	54
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	1	4	0	26	- 15	- 1	0	0	- 16	10	6
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	1	- 1	0	0	0	- 1	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	53	1	2	0	56	- 40	- 2	0	0	- 42	14	13
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28	2	3	0	33	- 20	- 2	0	0	- 22	11	8
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	31	0	- 27	0	4	0	0	0	0	0	4	31
Anlagevermögen gesamt	253	6	0	0	259	- 141	- 7	0	0	- 148	111	112

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	3.415	3.270
Bestandsveränderungen	- 8	4
Andere aktivierte Eigenleistungen	9	7
Gesamtleistung	3.416	3.281
Sonstige betriebliche Erträge	291	536
Materialaufwand		
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 237	- 232
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 1.898	- 1.687
Instandhaltungsaufwand	- 592	- 573
	- 2.727	- 2.492
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 894	- 862
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 211	- 204
	- 1.105	- 1.066
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	- 215	- 226
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 464	- 455
	- 804	- 422
Beteiligungsergebnis	- 52	43
Zinsergebnis	- 40	- 34
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	- 896	- 413
Erträge aus Verlustübernahme	896	413
Jahresergebnis	-	-

BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	479	512
Bestandsveränderungen	- 3	- 9
Gesamtleistung	476	503
Sonstige betriebliche Erträge	5	14
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 202	- 218
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 23	- 24
Instandhaltungsaufwand	- 19	- 17
	- 244	- 259
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 122	- 120
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 31	- 32
	- 153	- 152
Abschreibungen auf Sachanlagen	- 7	- 7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 36	- 35
	41	64
Zinsergebnis	- 3	- 2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	38	62
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 38	- 62
Jahresergebnis	-	-

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigegefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigegefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

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

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

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüferin

WEITERE INFORMATIONEN

ANLAGE ZUM LAGEBERICHT: ENTGELTBERICHT (UNGEPRÜFT)

Die DB Cargo AG wird von dem Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) erfasst und muss daher einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit von Frauen und Männern (Entgeltbericht) verfassen, der dem Lagebericht als Anlage beigefügt und im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Der Entgeltbericht ist kein Teil des Lageberichts.

Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) leistet die DB Cargo AG einen Beitrag zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene. Mit der Strategie Starke Schiene hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Der DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder Deutschlands und seit fünf Jahren unter den Top 20 der besten Arbeitgeber. Als Top-Arbeitgeber will der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeitende gewinnen und binden, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür ist ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Zudem möchte der DB-Konzern einen Beitrag dazu leisten, dass Mitarbeitende berufliche Herausforderungen besser mit Familien- und Freizeitinteressen vereinbaren können. Die DB Cargo AG will daher eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie entsprechend der jeweiligen Lebensphase der Mitarbeitenden u. a. zur Förderung einer langfristigen Bindung ermöglichen. Gleichzeitig geht es darum, auch für potenzielle Mitarbeitende die Attraktivität auf diesem Gebiet zu erhöhen. Ziel ist es, Benachteiligungen auszuschließen sowie den beruflichen Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung von Mitarbeitenden mit familienbezogenen Verpflichtungen zu ermöglichen.

MITARBEITENDE NACH GESCHLECHT IN NATÜRLICHEN PERSONEN (NP) / im Jahresdurchschnitt	Berichtszeitraum				
	2022	2021	2016	Veränderung	
				absolut	%
Frauen (Vollzeit)	1.574	1.512	1.494	18	1,2
Männer (Vollzeit)	15.975	16.093	15.686	407	2,6
Vollzeitbeschäftigte	17.549	17.605	17.180	425	2,5
Frauen (Teilzeit)	419	401	339	62	18,3
Männer (Teilzeit)	843	812	372	440	118,3
Teilzeitbeschäftigte	1.262	1.213	711	502	70,6
Frauen (insgesamt)	1.993	1913	1.833	80	4,4
Männer (insgesamt)	16.818	16.905	16.058	847	5,3
Mitarbeitende	18.811	18.818	17.891	937	5,2

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG)

Der DB-Konzern will die Zahl der Frauen in Führungspositionen deutlich erhöhen. Bis 2024 soll der Frauenanteil im Management von rund 20 % (per 31. Dezember 2020) auf 30 % steigen. Per Dezember 2021 hatte sich der Frauenanteil in Führungspositionen im DB-Konzern bereits auf 25,4 % erhöht. Durch externe Rekrutierung aller Beschäftigtengruppen soll zudem der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft erhöht werden. Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzubringen.

Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Diese sind eine Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von Bewerberinnen sowie die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur.

Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein, wurde eine neue Recruitingstrategie entwickelt, die für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf jeder Shortlist zwingend vorsieht. Den Anteil an weiblichen Bewerbungen erhöht der DB-Konzern über Ausschreibungen in Voll- und Teilzeit sowie durch die explizite Ansprache von Kandidatinnen in allen Zielgruppen. Es werden z. B. individuelle Recruiting Days für Kandidatinnen durchgeführt und exklusive Events, Netzwerkmöglichkeiten sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von zentraler Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der DB Cargo AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume.

Wesentlicher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie bzw. Privatleben zu erreichen. So können tarifliche Mitarbeitende neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden 2018 Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung, vereinbart.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde zudem 2017 mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der GDL ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Der DB-Konzern bietet seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmenden sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub oder ein erhöhtes Entgelt wählen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 wurde das Wahlmodell Arbeitszeit um

drei weitere Wahlmöglichkeiten erweitert (Arbeitszeitverkürzung um zwei Wochenstunden, zwölf Tage zusätzlicher Erholungsurlaub sowie sechs Tage zusätzlicher Erholungsurlaub in Kombination mit Arbeitszeitverkürzung um eine Wochenstunde).

Überdies ermöglichen flexible Arbeitsmodelle wie Job-sharing eine lebensphasenorientierte Gestaltung insbesondere in Führungsverantwortung.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit den Stiftungen Bahn-Sozialwerk (BSW) und Eisenbahn-Waisenhort (EWH, zusammen: Stiftungsfamilie BSW&EWH) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH haben Gesellschaften des DB-Konzerns bedarfs- und standortbezogen für die Kinder von Mitarbeitenden Betreuungsplätze organisiert. Insgesamt werden derzeit an acht Standorten rund 300 Betreuungsplätze für Kinder von Mitarbeitenden angeboten. 2019 eröffnete die DB Cargo AG in Kooperation mit dem BSW und dem Kinderschutzbund die Möglichkeit einer Kinderbetreuung, die Cargolinis, in Mainz. Aktuell existieren drei Betreuungsplätze, die jeweils durch die finanzielle Unterstützung der DB Cargo, die Förderung durch die Stadt sowie einen Eigenanteil der beanspruchenden Mitarbeitenden finanziert werden.

Darüber hinaus hilft der Familiendienstleister awo lifebalance GmbH, der Kooperationspartner der Stiftungsfamilie BSW&EWH, z. B. bei der Suche nach Plätzen in Kindertageseinrichtungen, der Vermittlung von Betreuungspersonen (wie Tagesmüttern oder -vätern, Au-pairs), der Recherche einer Kinderferienbetreuung, der schnellen Vermittlung einer Notfallbetreuung oder der Suche nach einem Nachhilfeangebot. Auch bei der Vereinbarkeit von Beruf und der Pflege von pflegebedürftigen Angehörigen leistet der DB-Konzern Unterstützung. Zusammen mit »compass private pflegeberatung« und der BAHN-BKK bietet die Stiftungsfamilie BSW&EWH umfangreiche und professionelle Unterstützungsleistungen rund um das Thema Pflege.

Ein weiterer Baustein bei der Verwirklichung des Anspruchs, Beruf, Familie und Privatleben noch besser vereinbaren zu können, ist die konsequente Umsetzung weiterer Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Arbeitsformen.

Im Sommer 2021 wurde im DB-Konzern die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Der DB-Konzern knüpft damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

GESELLSCHAFTSSPEZIFISCHE MASSNAHMEN

Um eine Kultur der Vielfalt weiter zu fördern, wurden in der konzernweiten Diversity-Woche vom 7. bis 11. November verschiedene Veranstaltungen und Aktivitäten zu unterschiedlichen Themen rund um Diversity angeboten. Der Fokus lag dabei in diesem Jahr darauf, den Teilnehmenden zum einen einen Einstieg in das Thema zu geben und ihnen zum anderen über eine Toolbox Handlungsmöglichkeiten an die Hand zu geben.

Des Weiteren wurden mit der Aktion »Du hast das Wort!« Mitarbeitende aufgefordert, ihre Erlebnisse mit Diskriminierung im Arbeitsleben öffentlich zu machen. Die Initiative läuft bereits seit Mai 2022 in fünf Geschäftsfeldern der DB. In der Diversity-Woche wurde eine erste Bilanz aus den Veröffentlichungen gezogen, die Aktion wird weitergeführt. Es wurden erste Schritte umgesetzt, wie bspw. eine stärkere Sensibilisierung zum Thema Diversity im Cargo-spezifischen Bestandteil der verpflichtenden Qualifizierungsreihe »Neu in Führung« für alle neuen tariflichen Führungskräfte. Zudem wurde bereits ein Modul zum Thema Diversity im Rahmen eines Qualifizierungsangebots für alle tariflichen Führungskräfte konzipiert, das im Jahr 2023 pilotiert werden soll. Auf der Diversity-Seite der DB Cargo AG auf DB Planet sind verschiedene Informationsmaterialien und Hintergrundinformationen rund um das Thema Diversity frei verfügbar für alle Beschäftigten zusammengestellt.

Mit dem Gender Walk verfolgen wir das Ziel, herauszufinden, wo geschlechtsunabhängig vergleichbare Voraussetzungen im Arbeitsumfeld schon gegeben sind und wo noch Nachbesserungsbedarf besteht. So können analog einem Safety Walk mit dem Gender Walk sukzessive alle Einsatzstellen hinsichtlich der bestehenden Arbeitsbedingungen überprüft und erforderliche Nachbesserungen angestoßen werden, um die Mitarbeitendenbindung durch positive Arbeitserfahrungen zu stärken.

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG)

Das für die DB Cargo AG geltende Tarifwerk stellt die Entgeltgleichheit für Männer und Frauen sicher, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Einhaltung und Förderung von Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern erforderlich sind. Betriebliche Prüfverfahren nach den §§ 17 ff. EntgTranspG sind bisher keine durchgeführt worden. Auskunftsverlangen nach den §§ 10 ff. EntgTranspG sind bis Ende 2021 nicht gestellt worden.

Frauen und Männer in Führungspositionen verdienen im DB-Konzern gleich. Das ist das Ergebnis einer internen Prüfung des DB-Konzerns. Der DB-Konzern überprüft seit 2017 jedes Jahr für seine Führungskräfte, ob es Geschlechterunterschiede bei der Vergütung gibt.



KONTAKTINFORMATIONEN

DB CARGO AG

Rheinstraße 2
55116 Mainz
www.dbcargo.com

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon — 030.297-64031
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 17. Februar 2023), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter 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

NACHHALTIGE PRODUKTION



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



RECYCLED
Papier aus
Recyclingmaterial
FSC® C016267



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



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



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

IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG / Wolfgang Klee
 1 DB AG / Max Lautenschläger
 4 DB AG / Max Lautenschläger
 44 DB AG / Volker Emersleben

DB Cargo AG
Rheinstraße 2
55116 Mainz

www.dbcargo.com

