

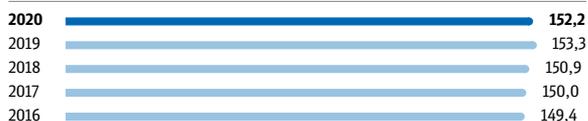


**DB Station & Service AG**  
Geschäftsbericht 2020

---

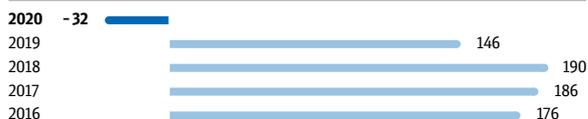
# Entwicklungen im Geschäftsjahr 2020

## Stationshalte (in Mio.)



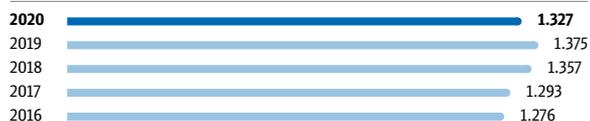
↘ 2020 zu 2019: - 0,7%

## Ergebnis nach Steuern<sup>1)</sup> (in Mio. €)



↘ 2020 zu 2019: - 178

## Umsatzerlöse (in Mio. €)



↘ 2020 zu 2019: - 3,5%

## Umsatzstruktur (in %)



## Ausgewählte Kennzahlen

### FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	1.327	1.375	- 48	- 3,5
Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	- 32	146	- 178	-
Bilanzsumme per 31.12.	3.466	3.339	+ 127	+ 3,8
Anlagevermögen per 31.12.	3.346	3.241	+ 105	+ 32,4
Eigenkapital per 31.12.	1.499	1.499	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.459	1.221	+ 238	+ 19,5
Brutto-Investitionen	1.334	1.089	+ 245	+ 22,5
Netto-Investitionen <sup>2)</sup>	247	255	- 8	- 3,1
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	6.507	6.007	+ 500	+ 8,3
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Anzahl der Bahnhöfe	5.397	5.384	+ 13	+ 0,2
Stationshalte in Mio.	152,2	153,3	- 1,1	- 0,7

<sup>1)</sup> Die DB Station&Service AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>2)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.



## Immer da für unsere Kund\*innen

Unsere Mitarbeitenden halten Deutschland mobil. Trotz Pandemie läuft der Schienenverkehr, damit alle sicher zu ihrem Ziel kommen. Verlässlich helfen wir, die Mobilität und die Versorgung in Deutschland aufrechtzuerhalten. Wo andere Verkehrs- und Transportmittel im Lockdown ihren Verkehr eingestellt hatten, war der Schienenverkehr stabil unterwegs. Damit haben wir uns als Partner präsentiert, der auch und gerade in Krisenzeiten niemanden zurücklässt.

# Inhalt

- 2 > Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 7 > Lagebericht**
- 25 > Jahresabschluss**
- 39 > Bericht des Aufsichtsrats**

# Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



**Bernd Koch**

Vorstandsvorsitzender der  
DB Station&Service AG

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*2020 war ein herausforderndes Jahr für uns alle. Die Welt hat sich seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie verändert. Einschränkungen und Social Distancing bestimmen weiterhin unseren Alltag. Auch wir standen im Frühjahr immer wieder vor neuen Aufgaben und Veränderungen. Dank des unermüdlichen Einsatzes aller DB-Mitarbeitenden konnten wir für unsere Kund\*innen das Angebot aufrechterhalten, Mobilität sicherstellen und somit zur Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung beitragen. Dabei hat die Sicherheit unserer Gäste und Mitarbeitenden oberste Priorität, sowohl in den Zügen als auch am Bahnhof. Im Frühjahr haben wir zügig ein umfangreiches Hygienekonzept für unsere Bahnhöfe entwickelt. Zu unserem Maßnahmenpaket zählen nicht nur Desinfektionsspenden, Wegeleitungen und Abstandsmarkierungen, sondern auch das Ausprobieren von innovativen Techniken wie Anti-Corona-Lacken und desinfizierendem UV-C-Licht. Zentral ist auch unsere umfassende Information der Reisenden. Auch mit unseren Mietern stehen wir in engem Austausch. Uns ist es wichtig, diejenigen, die von den Auswirkungen der Corona-Krise betroffen sind, partnerschaftlich zu unterstützen.*

*Das letzte Jahr hat eines deutlich gezeigt: Die Eisenbahn ist und bleibt systemrelevant. Der Bahnhof als erste und letzte Station jeder Reise ist elementarer Bestandteil des Systems Bahn. Als größter Gastgeber Deutschlands bauen wir daher unsere Bahnhöfe kontinuierlich weiter aus zu attraktiven und modernen Mobilitätszentren im Herzen der Stadt.*

*Rund 1,6 Milliarden Euro haben wir 2020 gemeinsam mit Bund und Ländern in unsere Bahnhöfe investiert – das ist neuer Rekord! Zahlreiche große wie kleine Bahnhöfe konnten wir im vergangenen Jahr modernisieren und für Reisende und Besucher\*innen kund\*innenfreundlich und barrierefrei ausbauen. Bequeme Wartebereiche, verlässliche Reiseinformationen, klimafreundliche Beleuchtung und ein einladender Vorplatz tragen dazu bei, dass sich die Kund\*innen am Bahnhof wohlfühlen und gerne wiederkommen.*

*Auch kleinere Maßnahmen können große Wirkung zeigen: Mehr als 430 Bahnhöfe profitierten 2020 vom Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe, für das uns der Bund 40 Millionen Euro zur Verfügung gestellt hat. Innerhalb kürzester Zeit haben wir beispielsweise komfortablere Wartebereiche errichtet, auf LED-Beleuchtung umgerüstet und den barrierefreien Ausbau vorangetrieben. Die Arbeiten sind vor allem durch mittelständische Handwerksbetriebe umgesetzt worden, ein Schub für die Konjunktur in den Regionen.*

*Beim Projekt Zukunftsbahnhof ging es im letzten Jahr in großen Schritten voran. Gemeinsam mit unseren Kunden haben wir zahlreiche neue Services und nachhaltige Angebote an den 16 Zukunftsbahnhöfen getestet. Ob smarte Fahrradparktürme, moderne Wartemöbel mit USB-Anschluss, bessere Einkaufsmöglichkeiten oder intuitive Wegeleitungen: Unser Ziel ist es, die Zukunftsbahnhöfe zu attraktiven Aufenthaltsorten zu machen, sie besser ins Bahnhofsumfeld einzubinden und für umweltfreundliche Anschlussmobilität zu sorgen. Dabei orientieren wir uns an den Wünschen der Reisenden und Bahnhofsbesucher\*innen. Denn was gut bei ihnen ankommt, kann schon bald an vielen weiteren Bahnhöfen umgesetzt werden.*

*Neue Wege sind wir mit unserem ersten Coworking-Bereich von Smart City am Berliner Hauptbahnhof gegangen. Er öffnete im vergangenen Jahr unter der Marke »everyworks« seine Pforten. Auch am Smart-City-Bahnhof Köln-Mülheim hat sich einiges getan: Auf dem Vorplatz haben wir ein komplett neues Möblierungs- und Veranstaltungskonzept getestet. Ein echter Mehrwert für Anwohner\*innen und Reisende! In den Smart-City-Partnerschaften mit der Stadt Köln und der Freien und Hansestadt Hamburg entwickeln wir weiterhin innovative Nutzungskonzepte für Bahnhöfe, denken Bahnhofsquartiere neu und sorgen für vernetzte, nachhaltige Mobilitätsangebote. Unsere Partnerschaft mit der Stadt Hamburg haben wir 2020 um fünf Jahre verlängert.*

*Auch beim Thema Fahrrad konnten wir im letzten Jahr punkten und unter Beweis stellen, wie gut die beiden klimafreundlichsten Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn zusammenpassen. Im Rahmen der Bike+Ride-Offensive befinden wir uns mitten in der Umsetzung des Vorhabens, bundesweit zusätzliche Fahrradstellplätze an Bahnhöfen zu schaffen. Am Zukunftsbahnhof Freising haben wir beispielsweise die mit über 800 Stellplätzen aktuell größte Fahrradparkanlage eröffnet. Schnelle Hilfe bieten unsere Fahrradservicestationen, die Radler\*innen an immer mehr Stationen finden. Auch mit der neuen App DB Rad+ unterstützen wir Radfahrende unter anderem in Ahrensburg und Freising. Diese sammeln damit geradelte Kilometer und tauschen sie gegen Rabatte bei Partnern im Bahnhofsumfeld ein. Dieses Jahr kommen etliche neue Standorte hinzu.*

*2021 ist das Europäische Jahr der Schiene. Die Europäische Kommission unterstreicht damit die immense Bedeutung der Schiene für die Zukunft. Denn für das Gelingen der Verkehrswende und für mehr Klimaschutz brauchen wir eine moderne, leistungsfähige Schiene. Wir als DB nehmen unsere Verantwortung wahr und leisten mit der Konzernstrategie Starke Schiene hierbei einen entscheidenden Beitrag. Der Bahnhof als Drehscheibe moderner, nachhaltiger Mobilität ist dabei ein wichtiger Baustein. Um noch mehr Menschen vom umweltfreundlichen Reisen mit der Bahn zu überzeugen, machen wir unsere 5.400 Bahnhöfe fit für die Zukunft und setzen dabei die Zufriedenheit unserer Kund\*innen an vorderste Stelle.*

Herzlichst



Bernd Koch  
Vorstandsvorsitzender der  
DB Station&Service AG

## Hygiene-und-Reinigungs-Offensive gestartet

Zusätzliches Reinigungspersonal und veränderte Reinigungspläne sorgen dafür, dass die Reisenden auch in Zeiten von Corona sicher in Zügen und Bahnhöfen unterwegs sind. Bundesweit sorgen mehr als 4.300 DB-Mitarbeitende jeden Tag für saubere Züge und saubere Bahnhöfe. Der Schwerpunkt der Reinigung liegt auf sogenannten Kontaktflächen. An den Bahnhöfen reinigen die DB-Mitarbeitenden Türgriffe, Handläufe und die Bediensysteme an Fahrkarten- und Snackautomaten besonders häufig. An den 20 großen Bahnhöfen können sich zudem die Kund\*innen in den Waschräumen kostenlos die Hände waschen. An 180 Bahnhöfen und 150 Service-Stores gibt es kostenlos Desinfektionsmittel in Spendern. Vor den DB Informationen, in den Reisezentren und vor vielen Geschäften in den Bahnhöfen sind auf dem Boden Mindestabstandsmarkierungen eingezeichnet.

# Lagebericht

- 8 > Überblick
- 9 > Rahmenbedingungen
- 13 > Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 17 > Nichtfinanzielle Kennzahlen
- 18 > Nachhaltigkeit
- 19 > Strategie
- 20 > Weitere Informationen
- 21 > Nachtragsbericht
- 21 > Chancen- und Risikobericht
- 24 > Prognosebericht

# Überblick

## UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

2020 war auch für die DB Station&Service AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Vor allem die Zahl der im Schienenverkehr beförderten Personen, aber auch die Menge der beförderten Güter, fiel durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, ein temporäres Herunterfahren von Industrieproduktion und von Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung deutlich hinter die der Vorjahre zurück. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 noch spürbar auf die DB Station&Service AG auswirken. Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hält allerdings grundsätzlich an den mittel- und langfristigen Wachstumserwartungen für den Schienenverkehr und seinen eigenen, in der Strategie Starke Schiene hinterlegten Wachstumszielen fest.

### Vereinbarung der DB AG mit ihrer Eigentümerin zum Umgang mit Corona-Schäden

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bund), vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand) zu kompensieren. Der Bund plant, zum Ausgleich von coronabedingten Schäden das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Die Maßnahmen stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Freigabe durch die Europäische Kommission. Aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung erhält die DB Regio AG Mittel aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

### Corona-Krisenmanagement

Das Corona-Krisenmanagement des DB-Konzerns begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem DB-konzernweiten Krisenstab Pandemie fortgesetzt. In den folgenden Monaten war der DB-Konzern dadurch in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für seine Kundschaft und Mitarbeitenden umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln, zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

Wir haben verschiedene Maßnahmen an unseren Bahnhöfen umgesetzt, um einen wirksamen Beitrag zur Eindämmung der Ausbreitung des Corona-Virus zu leisten. Über 600 Desinfektionsstelen wurden an rund 340 Bahnhöfen aufgestellt, um Reisenden und Besuchern die Möglichkeit zur Händedesinfektion zu bieten. An über 1.000 Bahnhöfen wurden Maßnahmen zur Verhaltenskommunikation, wie das Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung, Abstand halten und ein Gebot zur Achtsamkeit, umgesetzt. Außerdem wurde an sieben Bahnhöfen die Desinfektion von Rolltreppenhandläufen mittels UV-C-Bestrahlung erprobt. Neben weiteren Maßnahmen stellt das Online-Portal [gemeinsamgehtdas.de](https://www.gemeinsamgehtdas.de)  regionale Inhalte bereit und informiert Nutzer\*innen ortsbezogen über die Corona-Pandemie. Es ist außerdem der Start der Verbindung mit dem WLAN im Bahnhof.

### Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona«

Im März 2020 hat der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) die Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona« für den Systemverbund Bahn in Deutschland abgeschlossen. Darin verständigten sich die Tarifpartner auf weitreichende Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und das Bekenntnis zu sicheren Arbeitsplätzen.

### Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das »Bündnis für unsere Bahn« unterzeichnet. Das Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise im DB-Konzern so zu bewältigen, dass an der Strategie Starke Schiene weiterhin festgehalten werden kann. Hierbei verpflichten sich alle Beteiligten, Teil einer gemeinsamen und solidarischen Lösung zu sein. Dieses Bündnis steht unter der Bedingung, dass die Tarifpartner (DB-Konzern, AGV MOVE und EVG) eine gemeinsame, tragfähige Lösung im Sinne der Gegensteuerung vereinbaren. Die Tarifverhandlungen mit der EVG wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

## ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Station&Service AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Station&Service AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört zum Stichtag 31. Dezember 2020 im Ressort Finanzen eine Frau an.

Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter\*innen und sechs Arbeitnehmendvertreter\*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 2020 vier Frauen an.

	31.12.2019	31.12.2020		31.12.2024
	Ist	Ist	Ziel	Ziel
<b>Frauenanteil (in %)</b>				
Vorstand	0,0	25,0	25,0	30,0
Aufsichtsrat	45,5	33,3	30,0	30,0
Erste Führungsebene	18,5	21,2	16,3	27,8
Zweite Führungsebene	23,7	26,6	24,1	36,9

Der Zielwert zur Erreichung des Frauenanteils im Vorstand per 31. Dezember 2020 wurde erreicht. Die Zielwerte im Aufsichtsrat sowie auf der ersten und zweiten Führungsebene per 31. Dezember 2020 wurden sogar übertroffen.

Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz des Bundes.

Die DB Station&Service AG betreibt bundesweit rund 5.400 Personenbahnhöfe. Als einer der größten Bahnhofsbetreiber Europas entwickeln und betreiben wir Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten Reisenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mobilitätsorientierte Serviceleistungen rund um den Bahnhof an. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz sichert die DB Station&Service AG für Millionen Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Von den rund 152 Millionen Stationshalten im Berichtsjahr entfallen rund 44 Millionen (28,9%) auf DB-konzernexterne EVU. Im Berichtsjahr zählte die DB Station&Service AG insgesamt 111 EVU zu ihren Kunden, davon 105 DB-konzernexterne EVU.

Unsere Personenbahnhöfe sind Drehscheiben für Menschen und Mobilität, Eingang zur Stadt und Portal zur Bahn. Bahn, Bus, Auto oder Fahrrad werden hier verknüpft. Menschen kaufen hier ein oder genießen das gastronomische Angebot. Bahnhöfe sind Treffpunkte einer modernen Mobilitätsgesellschaft. Mit kreativen Ideen und Leidenschaft entwickelt die DB Station&Service AG die Bahnhöfe für Menschen weiter, die unterwegs sind.

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind für die DB Station&Service AG Umsatz und Ergebnis. Die führende Leistungskennziffer sind Stationshalte.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG sehr verhalten. Die Umsatzerlöse im Bereich der Verkehrsstationen konnten das Niveau des Vorjahres halten. Im Bereich der Vermietung lagen die Umsatzerlöse coronabedingt mit 364 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Das Ergebnis nach Steuern ist negativ und lag mit –32 Mio. € um 178 Mio. € unter dem Vorjahreswert, was aufgrund der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich unter der für das Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose liegt.

# Rahmenbedingungen

## WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld auch für den öffentlichen Personenverkehr 2020 sehr herausfordernd. Die verordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienst-

leistungsbranchen wie Hotellerie, Gastronomie und Einzelhandel, aber auch den öffentlichen Personenverkehr. Verbunden mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie war für viele Menschen in Deutschland eine zunehmende Unsicherheit über die eigene Beschäftigungssituation.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft wurde 2020 vor allem durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Nach der ersten Pandemiewelle im ersten Halbjahr 2020, die mit weitreichenden Kontakteinschränkungen und einem erheblichen Herunterfahren wirtschaftlicher Tätigkeit und des öffentlichen Lebens verbunden war, erholte sich die Wirtschaft bis in den September 2020 hinein wieder spürbar. Die zweite Pandemiewelle ab Herbst 2020 verzögerte eine Rückkehr auf vorherige Wachstumspfade aber deutlich. Da die Gegenmaßnahmen gezielter waren als während der ersten Welle, wurde die Wirtschaft insgesamt weniger stark beeinträchtigt. Einzelne Branchen waren jedoch weiterhin massiv betroffen.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten verzeichnete Deutschland einen weniger starken, aber dennoch substantziellen coronabedingten Rückgang der Wirtschaftsleistung. Zwar wirkte sich in Deutschland die starke Abhängigkeit von der Auslandsnachfrage insbesondere im Bereich der Investitionsgüter negativ aus. Deutschland war aber aufgrund solider Staatsfinanzen besser als andere Länder gerüstet, um die negativen Folgen der Pandemie anteilig abzufedern. Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt.

Das Bruttoinlandsprodukt lag coronabedingt mehr als 5% unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) ging um fast 12%, der deutsche Außenhandel um über 8% zurück.

## ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Er ist gleichzeitig Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen EVU zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung durch die mit sehr weitgehenden Befugnissen ausgestattete Regulierungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

2020 blieb die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau stabil. Die Zahl der Stationshalte lag 2020 coronabedingt leicht unter dem Vorjahresniveau.

Da im Schienenpersonenverkehr trotz coronabedingt deutlich rückläufiger Nachfrage auch während strengerer behördlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie mindestens ein Grundangebot aufrechterhalten wurde, ist der Rückgang der Stationshalte prozentual geringer als der Rückgang der Verkehrsleistung der EVU (in Personenkilometern).

Infolge von Ausschreibungsgewinnen im Regionalverkehr in Vorjahren nahm der Anteil DB-konzernexterner Bahnen weiter zu.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen lagen coronabedingt unter dem jeweiligen Vorjahresniveau.

## Schienerpersonenverkehr in Deutschland mit massiven Einbußen

Die Corona-Pandemie hatte 2020 gravierende Auswirkungen auf den zuletzt wachsenden deutschen Personenverkehrsmarkt: Kontakt- und Reisebeschränkungen führten zu einer drastischen Drosselung der Verkehrsnachfrage. Menschen bevorzugten, soweit sie überhaupt reisten, tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten daher ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Der Schienenpersonenverkehr (SPV) ging infolge eines coronabedingten Nachfragerückgangs nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen 2020 in einzelnen Wochen um bis zu 90% zurück. Die Nachfrage erholte sich bis in den Sommer 2020 hinein, nahm im Herbst 2020 aber mit einem Anstieg der Infektionszahlen und weiteren Kontaktbeschränkungen wieder ab.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzeichnete spürbare Verluste durch fehlende Privat- und Pendlerfahrten. Die Entwicklung fiel dabei regional stark unterschiedlich aus. Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) startete 2020 unter anderem getrieben durch eine Mehrwertsteuersenkung für Fernverkehrstickets zu Jahresbeginn 2020 sowie Angebots-erweiterungen mit substantziellen Zuwächsen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu erheblichen Einbrüchen ab März 2020. Der zwischenzeitliche positive Nachfrageanstieg im Sommer 2020 wurde durch die Reisebeschränkungen der zweiten Corona-Welle wieder gestoppt. 2020 war damit insgesamt von stark rückläufiger Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen geprägt. FlixTrain setzte coronabedingt sein Angebot zwischen März und Juli 2020 sowie ab November 2020 aus. Der Marktanteil des SPV war insgesamt deutlich rückläufig.

## PROGNOSE-IST-VERGLEICH

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung für das Geschäftsjahr 2020. Die Anzahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr um rund eine Million Stationshalte (-0,7%) gesunken, vor allem bedingt durch die coronabedingte Reduzierung der Nah- und Fernverkehrsverbindungen im Frühjahr 2020.

## POLITISCHES UMFELD

### Konjunkturpaket der Bundesregierung

Der Koalitionsausschuss hat sich am 3. Juni 2020 auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken« verständigt. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse. Die Maßnahmen sind gegliedert in ein Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket, ein weiter reichendes Zukunftspaket sowie Maßnahmen aufgrund europäischer und internationaler Verantwortung. Besondere Relevanz für die Schiene haben insbesondere folgende Maßnahmen:

- > Für den Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie ist vorgesehen, das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Im Nachtragshaushalt 2020 wurden hierfür 5 Mrd. € vorgesehen, die im Rahmen des neuen Bundeshaushalts auf das Jahr 2021 übertragen wurden.
- > Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgten die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Mrd. € und die Möglichkeit, die EEG-Umlage auf 6,5 ct/kWh in 2021 beziehungsweise 6 ct/kWh in 2022 durch Ausgleichsleistungen zu senken.
- > Zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege werden für die Jahre 2020 und 2021 zusätzliche Fördermittel für störfeste GSM-R-Endgeräte in Höhe von 150 Mio. € bereitgestellt.
- > Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen wurde für Sofortmaßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 um insgesamt 160 Mio. € aufgestockt.
- > Auch die Digitalisierung der Infrastruktur erhält zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021.

Am 7. August 2020 ist die Bundesrahmenregelung ÖPNV von der Europäischen Kommission (EU-Kommission) genehmigt worden. Damit kann sich der Bund am ÖPNV-Rettungsschirm mit 2,5 Mrd. € beteiligen. Die Länder wollen einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag leisten. Vereinbart ist, dass der anteilige Betrag, der DB Regio zufließt, von der Berechnung zur Bemessung der Eigenkapitalstärkung abgezogen wird.

### Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bundesministerium der Finanzen (BMF) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung

auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die auszureichenden Mittel wurden anteilig im Bundeshaushalt 2021 berücksichtigt. Auch weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

- > Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer von 19% auf 7% auf Fernverkehrstickets (für SPV über 50 km) in Kraft. Die damit verbundene Preisreduktion wurde von DB Fernverkehr vollständig an die Kund\*innen weitergegeben.
- > Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den SPNV beschlossen. Die ab 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8% dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So gibt es in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils bestandswirksam 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8% angewendet wird, ergibt sich daraus im Zeitraum 2020 bis 2031 insgesamt eine Aufstockung um 5,2 Mrd. €.
- > Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erhöht. Die jährlichen Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf 665 Mio. € in 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8% dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

### Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung 2020

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete zum 31. Dezember 2019. Die vereinbarten Ziele wurden für das Jahr 2019 erreicht. Der entsprechende Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wurde zum 30. April 2020 an den Bund übergeben. Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der LuFV III fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren hat und am 14. Januar 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen.

### Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt sowie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragte und im März 2020 veröffentlichte Gutachten zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 insbesondere im Sektor Verkehr zwar wichtige Beiträge leisten, jedoch noch nicht ausreichen. Zum Umsetzungsmonitoring und zur Weiterentwicklung der Maßnahmen wird die NPM daher weiter eng eingebunden. Vor diesem Hintergrund prüft die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weiter beschleunigen und ausbauen lassen.

### Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der zweite Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschland-Takts vor. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht und konkrete Handlungsfelder für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland entwickelt haben. Ziele des Masterplans sind, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste im SPV zu gewinnen sowie mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und deren Anteil am Modal Split bis 2030 auf mindestens 25% zu steigern. Wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Verlagerung auf die Schiene sind die Steigerung der Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal, der Einsatz innovativer Technologien und Produkte sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus Sicht der Nutzer. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, wurden im Masterplan Schienenverkehr 32 Handlungsfelder und 96 Maßnahmen vereinbart, unter anderem die etappenweise Realisierung eines Deutschland-Takts für alle Verkehrsarten. Die Umsetzung wird durch eine Arbeitsgruppe aus Sektorvertreter\*innen gemeinsam mit dem BMVI kontinuierlich begleitet und an den Lenkungskreis berichtet. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis beteiligt und bringt sich in die Umsetzung der Maßnahmen ein. Für den Sommer 2021 ist erneut ein Schienengipfel angekündigt.

### Beschleunigung von Verkehrsprojekten

Wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland sollen künftig schneller geplant und umgesetzt werden können. Darauf zielt ein weiteres Beschleunigungsgesetz ab, das Bundestag und Bundesrat Anfang 2020 beschlossen haben. Vorgesehen ist unter anderem, dass Kommunen von Kosten des Baus von Brücken und Unterführungen zur Beseitigung von Bahnübergängen entlastet werden. Bei Ersatzbauwerken – vor allem Brücken und Bahnsteigen – ermöglicht das Gesetz, stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren zu verzichten. Mit einem sogenannten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist zudem vorgesehen, dass für acht ausgewählte Vorhaben auf der Schiene statt von Behörden künftig direkt vom Bundestag Baurecht erteilt werden kann.

Am 9. Dezember 2020 trat mit Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt das Investitionsbeschleunigungsgesetz in Kraft. Für die Schiene regelt es unter anderem den Verzicht auf Planfeststellungsverfahren im Rahmen des Digitale-Schiene-Deutschland-(DSD-)Rollouts sowie bei der Herstellung barrierefreier Bahnsteige und bei der Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung. Auch bei Elektrifizierungen als Einzelvorhaben soll auf die Planfeststellung verzichtet werden können. Zudem werden für Schienenprojekte die Spielräume zum Verzicht auf Raumordnungsverfahren und auf Umweltverträglichkeitsprüfungen erhöht.

Zudem wurde im Mai 2020 ein bis Ende März 2021 befristetes Planungssicherstellungsgesetz beschlossen. Mit diesem soll gewährleistet werden, dass Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen der Corona-Pandemie ohne erhebliche Verzögerungen durchgeführt werden können. Ermöglicht wird unter anderem eine Online-Konsultation.

### Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz zu Trassen- und Stationspreisen im Schienenpersonennahverkehr

Der Bund hat rückwirkend zum 1. Januar 2020 die Regelung in §37 Abs.2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (EReG) angepasst. Damit wird die Steigerung der Trassen- und Stationspreise im SPNV unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf 1,8% pro Jahr fixiert.

### Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei diversen Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des EReG zivilgericht-

lich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn diese regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gemäß § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt jedoch weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Ende 2020 hat das Kammergericht Berlin dem EuGH Fragen zur Überprüfbar-

keit regulierter Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts vorgelegt. Mit einer Entscheidung des EuGH ist nicht vor 2022 zu rechnen.

### **Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigt Stationsentgelte 2020**

Die BNetzA hat am 30. September 2020 die Stationsentgelte der DB Station&Service AG mit geringen Änderungen genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine Kürzung, die aber keine unmittelbare Auswirkung auf die Stationsentgelte hat.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## **UMSATZENTWICKLUNG**

Im Berichtsjahr verringerte sich der Umsatz um 48 Mio. € auf 1.327 Mio. € (im Vorjahr: 1.375 Mio. €). Die Entwicklung lag in den Verkehrsstationen auf Vorjahresniveau, während die Umsätze in der Vermietung und bei den sonstigen Dienstleistungen – bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie – rückläufig waren.

Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 922 Mio. € (im Vorjahr: 921 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Erlöse aus Serviceangeboten rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 917 Mio. € (im Vorjahr: 909 Mio. €) um 0,9% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 674 Mio. € entfielen dabei 73,5% der Stationsentgelte auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 571 Mio. € auf Gesellschaften im Geschäftsfeld DB Regio und 103 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Fernverkehr. Der Anstieg der Stationsentgelte ist ausschließlich preisbedingt, da sich die Anzahl der Stationshalte insgesamt rückläufig entwickelte.

Die sonstigen Dienstleistungen, die auch Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich auf insgesamt 46 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €).

Die Umsatzerlöse in der Vermietung lagen mit 364 Mio. € aufgrund der Corona-Pandemie um insgesamt 52 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 416 Mio. €). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag mit 67 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 68 Mio. €). Der

Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, ging um 51 Mio. € auf 297 Mio. € zurück, was auf die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie in 2020 zurückzuführen ist. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz beläuft sich auf 27,4% (im Vorjahr: 30,3%).

## **ERGEBNISENTWICKLUNG**

Die Gesamtleistung verringerte sich um 1,7% auf 1.416 Mio. € (im Vorjahr: 1.440 Mio. €), was insbesondere auf die gesunkenen Umsatzerlöse aus der Vermietung zurückzuführen ist. Die anderen aktivierten Eigenleistungen erhöhten sich aufgrund eines Anstiegs der auf aktivierungsfähige Tatbestände verrechneten Leistungsstunden eigener Mitarbeitender um 24 Mio. € auf 89 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 123 Mio. € um 30 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dieser Rückgang resultierte insbesondere aus einem Rückgang der Buchgewinne im Zusammenhang mit Anlagenabgängen aus Grundstücksverkäufen; dagegen erhöhten sich die Erträge aus der Vereinnahmung von Zuschüssen im Vergleich zum Vorjahr, unter anderem durch das Konjunkturpaket.

Der Materialaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um 10,4% auf 702 Mio. € (im Vorjahr: 636 Mio. €), was im Wesentlichen auf die Erhöhung der betrieblichen Instandhaltung insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung des Konjunkturprogramms 2020, einer Steigerung im Bereich von Aufwendungen im Zusammenhang mit Hygienemaßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie, den Sicherheits- und Ordnungsdiensten sowie der Reinigung zurückzuführen ist.

Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere aufgrund einer gestiegenen Anzahl an Mitarbeitenden, insbesondere im Bau- und Anlagenmanagement, sowie von Tarifsteigerungen insgesamt um 8,4% auf 398 Mio.€ (im Vorjahr: 367 Mio.€).

Die Abschreibungen erhöhten sich um 5,6% auf 151 Mio.€ aufgrund der Nettoinvestitionen im Berichtsjahr und in den Vorjahren.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 289 Mio.€ über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 273 Mio.€), was im Wesentlichen auf gestiegene Wertberichtigungen auf Forderungen zurückzuführen ist.

Das Betriebsergebnis lag mit –1 Mio.€ um 175 Mio.€ unter dem Vorjahreswert. Zum Anstieg der Aufwendungen von insgesamt 121 Mio.€ kam ein Rückgang der Erträge von insgesamt 54 Mio.€ hinzu. Der Anstieg der Aufwendungen ergab sich neben dem Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen, unter anderem durch das Konjunkturprogramm, aus der Einstellung zusätzlicher Mitarbeitender aufgrund unserer gestiegenen Bautätigkeit sowie höheren Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie aus dem »Zusatzaufwand Hygiene«. Umsatzseitig wirkten sich insbesondere niedrigere Umsätze im Vermietungsbereich negativ aus.

Das Beteiligungsergebnis belief sich auf –1 Mio.€ (im Vorjahr: 2 Mio.€), was ausschließlich aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert sowie auf Finanzforderungen gegenüber der Clever Order Services GmbH resultierte.

Das Zinsergebnis lag mit –30 Mio.€ (im Vorjahr: –30 Mio.€) auf Vorjahresniveau.

Die DB Station&Service AG wies insgesamt ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von –32 Mio.€ (im Vorjahr: 146 Mio.€) aus, das aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft DB AG ausgeglichen wird.

### **Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage**

Die Entwicklung der DB Station&Service AG entsprach im Berichtsjahr in der Tendenz der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für die Entwicklung der Umsätze aus Stationsentgelten. Bei der Entwicklung der Stationshalte konnte die Prognose aufgrund der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie nicht erreicht werden. Die Entwicklung der Vermietungsumsätze lag coronabedingt unter der für das Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose. Der im Geschäftsjahr 2020 eingetretene Aufwandsanstieg und der deutliche Ergebnisrückgang liegen aufgrund der Corona-Pandemie deutlich über der für das Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose.

## **FINANZLAGE**

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Station&Service 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. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzern-externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Station&Service 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 ein Update zu den Einschätzungen der DBAG veröffentlicht und die Langfristrating-Einstufung der DBAG von »AA« auf »AA-« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019. Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfristrating ist unverändert geblieben. Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt. Details zu den Rating-Einstufungen der DBAG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station&Service AG per 31. Dezember 2020 eine DB-konzern-interne Kreditlinie in Höhe von 400 Mio.€. Diese wurde zum Bilanzstichtag mit 243 Mio.€ in Anspruch genommen. Die Finanzierungskonditionen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Station&Service AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten hat sich im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 106 Mio. € und lag damit um 81 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 286 Mio. € auf 1.318 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund gestiegener Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich insgesamt um 367 Mio. € auf 1.212 Mio. €, vor allem aufgrund höherer Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen sowie höherer Cashpooling-Verbindlichkeiten. Per 31. Dezember 2020 betragen die Cashpooling-Verbindlichkeiten 243 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6 Mio. €).

## INVESTITIONEN

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München (205 Mio. €), Stuttgart 21 (108 Mio. €), Außenäste Rhein-Ruhr-Express (37 Mio. €), Masterplan Frankfurt Hauptbahnhof (30 Mio. €), Donauwörth Barrierefreier Ausbau (23 Mio. €), Stuttgart Bonatzbau Neukonzeption

(20 Mio. €), Dortmund Verkehrsstation (19 Mio. €), Knoten Halle/ESTW mit Spurplanumbau (19 Mio. €), Neubau Verkehrsstation Lindau-Reutins (14 Mio. €) sowie Berlin Hauptbahnhof unterirdische Verkehrsstation für die S-Bahn-Linie S21 (11 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres lagen mit 1.334 Mio. € (im Vorjahr: 1.089 Mio. €) deutlich über Vorjahresniveau, was insbesondere auf die Zunahme der Bauaktivitäten innerhalb der Großprojekte zurückzuführen ist.

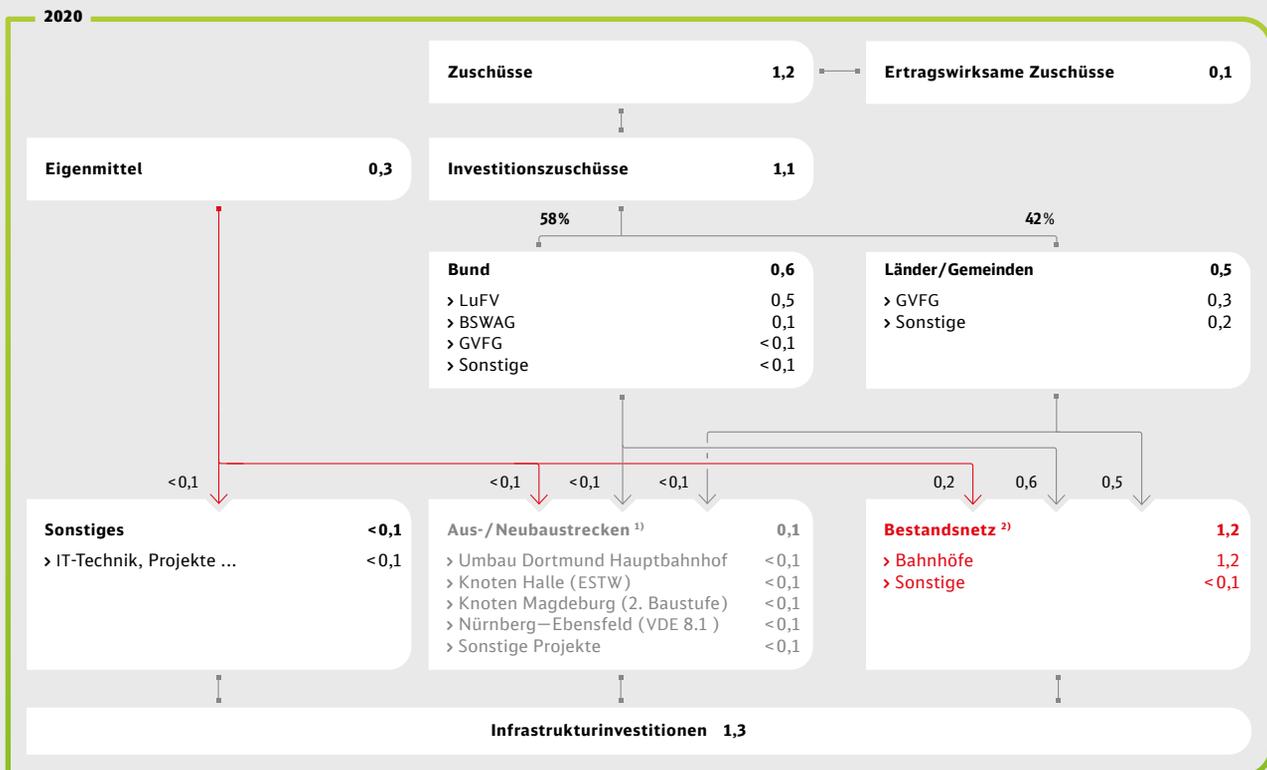
Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, beliefen sich auf 247 Mio. € (im Vorjahr: 255 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen per 31. Dezember 2020 belief sich auf 2.251 Mio. € (im Vorjahr: 1.981 Mio. €).

### Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 1.334 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 232 Mio. € (im Vorjahr: 187 Mio. €).

### Infrastrukturzuschüsse und -investitionen DB Station&Service AG in Mrd. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

<sup>1)</sup> Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

<sup>2)</sup> Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit konnte nur zum Teil aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert werden. Zudem wurden weitere Mittel aus der DB-Konzernfinanzierung in Anspruch genommen.

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer ähnlichen Finanzierungsstruktur aus.

## BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2020 um 127 Mio. € beziehungsweise 3,8% auf 3.466 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2019: 3.339 Mio. €). Der Anstieg der Bilanzsumme resultierte auf der Aktivseite im Wesentlichen aus der Zunahme des Anlagevermögens. Auf der Passivseite führte insbesondere die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Cashpooling sowie der sonstigen Verbindlichkeiten zur Erhöhung der Bilanzsumme.

Das Anlagevermögen hat sich um 3,2% auf 3.346 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 3.241 Mio. €) erhöht. Der Anstieg betrifft insbesondere die Anlagen im Bau. Die Sachanlagen erhöhten sich insgesamt zum Bilanzstichtag auf 3.298 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 3.205 Mio. €), weil die Netto-Investitionen höher als die Abschreibungen waren. Die immateriellen Vermögensgegenstände haben sich per 31. Dezember 2020 um 37,1% auf 48 Mio. € erhöht. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Zugang von selbst erstellter Software für unser Fahrgastinformationssystem.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 96,4% leicht unter dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2019: 97,0%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 22,4% auf 120 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 98 Mio. €), was im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen aufgrund der Forderung aus Verlustübernahme von 32 Mio. € resultierte. Dagegen verminderten sich die sonstigen Vermögensgegenstände per 31. Dezember 2020 um 19 Mio. € durch den Ausgleich von Forderungen aus Grundstücksverkäufen im Vorjahr. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich auf 3,6% (per 31. Dezember 2019: 3,0%).

Das Eigenkapital ist mit 1.499 Mio. € unverändert zum Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2019: 1.499 Mio. €). Die Eigenkapitalquote belief sich per 31. Dezember 2020 auf 43,2% (per 31. Dezember 2019: 45,0%).

Die Rückstellungen haben sich um 1,1% auf 90 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 91 Mio. €) verringert.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich zum Bilanzstichtag um 136 Mio. € auf 1.771 Mio. €. Die Darlehen des Bundes verringerten sich durch planmäßige Tilgung um 3 Mio. € auf

13 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbedingt um 3 Mio. € auf 84 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich per 31. Dezember 2020 auf 1.541 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.445 Mio. €), insbesondere aufgrund höherer Verbindlichkeiten aus DB-konzerninternem Cashpooling. Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich zum Bilanzstichtag insbesondere durch höhere Verbindlichkeiten aus Zuschüssen. Der Anteil der Verbindlichkeiten im Verhältnis zur Bilanzsumme belief sich auf 51,1% (per 31. Dezember 2019: 48,9%). Der passive Rechnungsabgrenzungsposten verringerte sich um 8 Mio. € auf 106 Mio. € zum Bilanzstichtag (per 31. Dezember 2019: 114 Mio. €).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten am Gesamtkapital einen Anteil von 35,4% (per 31. Dezember 2019: 36,8%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 17,9% (per 31. Dezember 2019: 14,3%). Damit deckten Eigenkapital, langfristige Rückstellungen sowie langfristige Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten das Anlagevermögen zu 84,5% (per 31. Dezember 2019: 87,5%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 13 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 16 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 238 Mio. € auf 1.459 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.221 Mio. €) durch die Erhöhung der Cashpool-Verbindlichkeit. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten ergeben sich aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag mit 42,1% per 31. Dezember 2020 über dem Vorjahresendniveau (per 31. Dezember 2019: 36,6%).

Bilanzstruktur (in % der Bilanzsumme)	31.12.2020	31.12.2019
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	96,4	97,0
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	3,6	3,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	43,2	45,0
Rückstellungen	2,6	2,7
Verbindlichkeiten	51,1	48,9
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	42,1	36,6
Rechnungsabgrenzungsposten	3,1	3,4
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>3.466</b>	<b>3.339</b>

# Nichtfinanzielle Kennzahlen

## QUALITÄT

### Pünktlichkeit deutlich verbessert

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz der Corona-Pandemie, eines umfangreichen Bauvolumens auf dem Netz sowie hoher Temperaturen im Sommer deutlich verbessern.

Die positive Entwicklung wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen und veränderten Rahmenbedingungen getrieben. Dazu gehört unter anderem das gut funktionierende Corona-Krisenmanagement in Verbindung mit einer Kapazitätsentspannung insbesondere auf hochbelasteten Infrastrukturabschnitten im zweiten Quartal 2020.

### Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

Das seit 2018 im Vorstandsressort Infrastruktur des DB-Konzerns angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit agiert als geschäftsfeldübergreifende Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeits-Zielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: PlanRadar und RisikoRadar Bau. Schwerpunktmäßig wurde 2020 die Entwicklung der Betriebsqualität während der ersten Welle der Corona-Pandemie untersucht. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Zudem wurde ein Monitoring von pünktlichkeitsrelevanten Infrastruktureinschränkungen auf vier zentralen Linienbündeln aufgesetzt: Durch aktive Steuerung konnten Fahrzeitpuffer entlang der wichtigsten Magistralen sichergestellt und Fahrzeitverluste signifikant reduziert werden. Das Jahr 2020 erforderte vor dem Hintergrund des steigenden Bauvolumens und coronabedingter Baudurchführungsrisiken zusätzliche Anstrengungen. Dank einer umsichtigen und verlässlichen Baustellenplanung sowie einer engen Begleitung durch das 2017 etablierte Lagezentrum Bau ist es gelungen, die baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur und somit die betrieblichen Restriktionen auf dem Niveau des Vorjahres zu stabilisieren. Vorausschauendes und proaktives Handeln sowie eine gute fahrplanerische Ausregelung der Baumaßnahmen haben hierzu beigetragen.

### DB-Konzern startet Projekt zur Entwicklung von Verbundprozessen

Im Rahmen der DB-Konzernstrategie Starke Schiene werden Verbundprozesse entwickelt, um eine übergreifende Prozesssteuerung unter Verantwortung eines Verbundprozessigners (VPE) zu ermöglichen. Im Oktober 2020 startete der Verbundprozess »Züge bereitstellen«, über den die Planmäßigkeit, Funktionalität und Vollständigkeit im gesamten SPV und hinsichtlich der Infrastrukturanlagen zukünftig gesteuert wird, mit festgelegten Messpunkten und einem Performance-Management, das Entscheidungen innerhalb kurzer Zeit bis auf Vorstandsebene bringt. Zum besseren Managen von Großstörungen, ausgelöst zum Beispiel durch schwere Stürme, wurde der Verbundprozess »Großstörungen managen« etabliert, der die Kund\*innen- und Mitarbeitendeninformation sowie die Bewältigung der verkehrlich-betrieblichen Situation sicherstellt und nach jeder Großstörung Lessons Learned für die kontinuierliche Prozessverbesserung erarbeitet. Daraus resultiert zum Beispiel die Einführung der RIS-Großstörungsplattform, die die Texterstellung für die Kund\*innen- und Mitarbeitendenkommunikation in verschiedensten Kanälen unterstützt und die Veröffentlichung der Texte automatisiert. Am Beispiel des Orkantiefs Sabine im ersten Quartal 2020 zeigte sich bereits, dass trotz erheblicher betrieblicher Auswirkungen die Störungsbewältigung von den Kund\*innen und der Öffentlichkeit überwiegend positiv bewertet wurde. Das lag vor allem an der relativ kurzen betrieblichen Erholungszeit sowie an der frühzeitigen und umfassenden Kommunikation mit unseren Kund\*innen. Beides wird durch den Verbundprozess koordiniert.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die DB Station&Service AG erhebt regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden. Dabei werden sowohl die Geschäftskunden (EVU, Aufgabenträger, Mieter) im Rahmen jährlicher Online-Interviews, als auch Reisende und Besucher\*innen im Rahmen von quartalsweisen Erhebungen am Bahnhof befragt. Der Zufriedenheitsindex (ZI) der Reisenden und Besucher\*innen hat sich im Berichtsjahr verbessert und erreichte einen Wert von 72 (im Vorjahr: ZI von 69). Die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich im Berichtsjahr rückläufig entwickelt und erreichte einen Wert von 77 (im Vorjahr: ZI von 79). Die Zufriedenheit der EVU und Aufgabenträger mit den Leistungen der DB Station&Service AG hat sich deutlich positiv entwickelt und erreichte einen ZI von 68 (im Vorjahr: ZI von 61).

## 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.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist von 6.007 per 31. Dezember 2019 auf 6.507 Mitarbeitende per 31. Dezember 2020 gestiegen (+8,3%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeitenden mit 6.326 um 8,0% über dem Vorjahreswert (5.858 Mitarbeitende). Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ergibt sich maßgeblich durch den Aufbau im Bau- und Facility-Management.

### Überblick über die Tarifentwicklung / -verhandlungen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem AGV MOVE das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu Zukunftsthemen. Mit dem Paket leisten die Tarifpartner einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren.

## WEITERE TARIFENTWICKLUNGEN

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmende zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Diese Umwandlungsmöglichkeit wurde 2020 um tariflichen Urlaub erweitert, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

## Maßnahmen im Bereich Soziales

### MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT

Im Herbst 2020 wurde die fünfte DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Rund 342.000 Mitarbeitende weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 58% (2018: 60,0%).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) stieg der Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI) im DB-Konzern von 3,7 im Jahr 2018 auf 3,9. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe verbesserte sich der ZI von 3,7 bei der Befragung im Jahr 2018 auf 4,0 in 2020.

# 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 Rahmbedingungen 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 Starke Schiene leisten wird.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Station&Service AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kund\*innenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der 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

Im Jahr 2019 wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns **Starke Schiene** vorgestellt. Mit der Dachstrategie **Starke Schiene** wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der **Starken Schiene** fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der **Starken Schiene** konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der Strategie **Starke Schiene** ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100% Grünstrom. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der **Starken Schiene**. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der **Starken Schiene** sind:

- > Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- > Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Netz AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die **Starke Schiene** in Deutschland und deren Umsetzung.
- > Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
  - > Im SPFV soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
  - > Im ÖPNV will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.

- > Im deutschen Schienengüterverkehr (SGV) soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des SGV in Deutschland soll sich auf 25% erhöhen.
- > Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30% mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern unternimmt, wird am Beitrag zur **Starken Schiene** gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die **Starke Schiene**, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die **Starke Schiene** werden auf den Prüfstand gestellt.

Im Geschäftsfeld **DB Netze Personenbahnhöfe** wurde frühzeitig erkannt, dass ein großer Wandel bevorsteht. Der Mobilitätsmarkt wird wieder wachsen und sich verändern. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung enorm. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird zunehmend hinterfragt. Strukturen in der Gesellschaft erneuern sich: Die Altersschere geht weiter auseinander; Städte wachsen und stoßen an ihre infrastrukturellen Grenzen; ländliche Räume schrumpfen und müssen zugleich den Zugang zu Mobilität erhalten. Um die Zukunft mitzugestalten, haben wir unsere Strategie in wesentlichen Punkten weiterentwickelt. Grundlage für die Strategieumsetzung ist die Neuausrichtung der Organisation: Die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation verfolgt den Zweck, sich noch konsequenter an den Bedürfnissen der Reisenden und Besuchern zu orientieren. Diese Optimierung unterstützt die Ziele der Strategie **Starke Schiene** mit ihren drei Ausbaufeldern **Robuster, Schlagkräftiger und Moderner**.

# Weitere Informationen

## **VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGS- BEITRÄGE FÜR STUTTGART 21**

Ende 2016 wurde zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Ende August/Anfang September 2020 gingen die Duplikaten der Projektpartner ein. Die Stellungnahme der DB AG zu den Duplikaten wird dem Verwaltungsgericht bis Ende Februar 2021 vorgelegt. Die DB AG geht davon aus, dass ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart nicht vor dem zweiten Quartal 2021 stattfindet.

## **STARTERPAKET DER DIGITALEN SCHIENE DEUTSCHLAND**

Im Rahmen des Programms Digitale Schiene Deutschland (DSD) wurde 2020 mit der Umstellung auf das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) und Digitale Stellwerke (DSTW) begonnen. Im Rahmen des sogenannten Starterpakets ist der Rollout von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart, der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien—Mittelmeer gestartet. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie bekommen. Zur Beschleunigung des Rollouts von DSTW stellt der Bund für ein sogenanntes Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021 zur Verfügung. Im Rahmen dieses Programms werden neue Prozesse und Technologien für die Flächenrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt.

Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht. Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg fahren die Züge teilautomatisch auf Basis von ETCS zusammen mit konventionellen Zügen auf der 23 km langen

Strecke Berliner Tor—Bergedorf—Aumühle. Neben der hochautomatischen Fahrt, die für den Fahrgastbetrieb vom EBA erstmals 2021 in Deutschland zugelassen werden soll, wurde im Bahnhof Bergedorf die vollautomatische Rangierfahrt demonstriert. Mit dem Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg werden somit wichtige Grundlagen für alle folgenden Projekte des hochautomatischen Bahnbetriebs geschaffen. Im Projekt Sensors4Rail wurde begonnen, ein weiteres Fahrzeug der S-Bahn Hamburg mit modernster Sensortechnik und einer hochauflösenden digitalen Karte auszustatten. Dadurch kann das Fahrzeug seine Umgebung wahrnehmen und sich präzise und kontinuierlich in Echtzeit orientieren. Diese Funktionen stellen weitere wichtige Schritte zu höheren Automatisierungsgraden des Bahnbetriebs dar.

## **DIGITALE PLANEN UND BAUEN**

Das Building Information Modeling (BIM) ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Die DB Netz AG hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Der Bund hat zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methode grundsätzlich anwendungsfähig ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Bei der DB Engineering&Consulting (DB E&C) sind seit Frühjahr 2020 alle 16 Planungsstandorte im Inland sowie die Design Center in Bukarest und Bangalore mit speziellen Workspaces (BIM Labs) ausgestattet; DB E&C wendet BIM aktuell in rund 230 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an, 150 davon sind in 2020 neu gestartet.

# Nachtragsbericht

## VERLÄNGERUNG DER CORONA-MASSNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlän-

gern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die Gesellschaft DB Station&Service AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

# Chancen- und Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Station&Service 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 Station&Service 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 Kund\*innen. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kund\*innenzuspruchs.

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.

## WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Risiken für die DB Station&Service AG resultieren aktuell vor allem aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage. Insbesondere im Bereich Vermietung bestehen Risiken aufgrund der aktuellen schwierigen wirtschaftlichen Lage einiger Mieter, insbesondere in der Gastronomie sowie im stationären Handel. Auswirkungen haben hier insbesondere die Dauer sowie die Art der staatlichen Maßnahmen. Eine Erholung der Nachfrage ist daher von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation.

Zudem liegen Risiken der DB Station&Service AG vor allem in den folgenden Bereichen:

- > Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Station&Service AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.
- > Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen

rungen 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 uns 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 unter anderem 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.
 

Aufgrund des derzeitigen Status zu den zivilrechtlichen Prozessen blieb das Risiko im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Das verbleibende Risiko ist durch bilanzielle Vorsorgemaßnahmen berücksichtigt. Eine Neubewertung wird im Geschäftsjahr 2021 erfolgen.
- > Betriebsrisiken: Unsere Tätigkeit als Infrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.
- > Technikrisiken: Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.
 

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.
- > Infrastrukturfinanzierung: Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abgeschlossen. Die LuFV III ist am 14. Januar 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten und ermöglicht Planungssicherheit für die Finanzierung über eine Laufzeit von zehn Jahren. Bestandteil der LuFV III ist die Refinanzierung der Infrastrukturgesellschaften in Höhe der von der DBAG an den Bund abgeführten Dividende. Über die Auswirkungen der durch die Corona-Pandemie ausfallenden Dividende auf die Infrastrukturfinanzierung wird derzeit mit dem Bund beraten. Hieraus können sich unter Umständen Risiken für die Finanzierung und die Umsetzung des Investitionsprogramms und darauf folgend die Einhaltung der Qualitätskennzahlen ergeben.
 

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser

Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes und der Länder unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

- > Beschaffungsrisiken: Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.
- > Rechtliche und vertragliche Risiken: Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien. Es besteht für die DB Station&Service AG zudem das Risiko, dass Ansprüche von EVU aus bereits eingeleiteten oder drohenden Zivilgerichtsprozessen, die im Zusammenhang mit der Anwendung des Stationspreissystems 2005 und 2011 stehen, zu bedienen sind. Hier wird durch Aufrechterhaltung beziehungsweise Durchsetzung der Rechtsposition der DB Station&Service AG versucht, in den Zivilprozessen entsprechend entgegenzusteuern.
- > IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken: Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
- > Compliance-Risiken: Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung aller Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

## UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Station&Service AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Station&Service AG dreimal jährlich zu Risiken und Chancen berichtet. Im Berichtsjahr wurde die Frequenz coronabedingt vorübergehend auf zweimal angepasst. 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 Chancen und 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

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Station&Service AG für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen negative Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Umsätze im Bereich Stationsentgelte sowie Vermietung. Weiterhin wirken Risiken aus den Themen Wegfall der Aufwandsförderung Barrierefreiheit und Brandschutz, Regulierung sowie Instandsetzung der Empfangsgebäude. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition von DB Station&Service AG dadurch deutlich erhöht. Die DB Station&Service AG beurteilt die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken als möglich bis sehr wahrscheinlich.

Als Ergebnis unserer Analyse von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

# Prognosebericht

Die Entwicklung der Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurde 2020 erheblich negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2021 erwarten wir noch spürbar coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung in 2021 allerdings von einem rückläufigen Infektionsgeschehen und einer wieder stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln aus.

## KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der deutschen Wirtschaft erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt sollte deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden 2021 aber voraussichtlich nicht vollständig kompensiert werden. Weitere Belastungen ergeben sich vor allem aus möglichen von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexits. Zudem hat sich die deutsche Staatsverschuldung 2020 coronabedingt deutlich erhöht, sodass die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates künftig eingeschränkt sein könnte.

Wir erwarten, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet. Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von dieser Entwicklung betroffen sein.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die Zahl der Stationshalte wird sich 2021 nach den coronabedingten Nachfragerückgängen im Berichtsjahr wieder stabilisieren und den positiven Trend der Jahre vor 2020 fortsetzen. Der Anteil DB-konzernexterner Bahnen an den Stationshalten wird weiter steigen.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich 2021 infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie rückläufig entwickeln und deutlich unter dem Berichtsjahresniveau liegen.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten 2021 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland weiterhin eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB STATION&SERVICE AG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

Auch im Geschäftsjahr 2021 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt unser Fokus im Geschäftsjahr 2021 insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, München Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke München) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

Darüber hinaus bilden die im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe aufgesetzten Programme für Basisqualität und strategische Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit weiterhin einen Schwerpunkt in der kurz- und mittelfristigen Entwicklung der DB Station&Service AG. Hier steht weiterhin die nachhaltige Stabilisierung der Programmaktivitäten im Fokus. Mit den Programmen soll die Qualität für Bahnkund\*innen deutlich wahrnehmbar verbessert werden, was jedoch deutliche Kostensteigerungen für die Gesellschaft nach sich ziehen wird.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir im Geschäftsjahr 2021 von einer leichten Steigerung aus.

Wir erwarten für das Geschäftsjahr 2021 aus einem moderaten Anstieg der Stationsentgelte einen leichten Umsatzanstieg. Die auch von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden maßgeblich vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie geprägt sein.

Wir rechnen aufgrund oben genannter Programmaktivitäten mit Aufwandssteigerungen und der Fortführung des Konjunkturprogramms sowie dem Wegfall von negativen Sondereffekten und einer sich abschwächenden Wirkung aus der Corona-Pandemie mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2021, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres 2020 liegen wird.

### Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Station&Service 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 eintreten oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Station&Service AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

# Jahres- abschluss

- 26 > Gewinn- und Verlustrechnung
- 26 > Bilanz
- 27 > Kapitalflussrechnung
- 28 > Entwicklung des Anlagevermögens
- 29 > Anhang
- 36 > Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

# Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(12)	1.327	1.375
Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	89	65
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	123	153
Materialaufwand	(15)	-702	-636
Personalaufwand	(16)	-398	-367
Abschreibungen		-151	-143
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-289	-273
Beteiligungsergebnis	(18)	-1	2
Zinsergebnis	(19)	-30	-30
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-32</b>	<b>146</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(28)	32	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	-	-146
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

# Bilanz

## AKTIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		48	35
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.635	2.662
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		1.641	1.669
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		845	841
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 gehören		84	76
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		180	178
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		399	289
		<b>3.298</b>	<b>3.205</b>
III. Finanzanlagen		0	1
		<b>3.346</b>	<b>3.241</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	120	98
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		<b>120</b>	<b>98</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		0	0
		<b>3.466</b>	<b>3.339</b>

## PASSIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklage	(5)	1.241	1.241
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		<b>1.499</b>	<b>1.499</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(7)	90	91
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(8)	1.771	1.635
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(9)	106	114
		<b>3.466</b>	<b>3.339</b>

# Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		- 32	146
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		152	144
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		0	0
Cashflow vor Steuern		120	290
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 2	- 5
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		7	- 55
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 48	- 59
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 1	- 14
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)		30	30
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>106</b>	<b>187</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens <sup>1)</sup>		15	68
Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und Finanzanlagevermögen <sup>1)</sup>		- 1.334	- 1.089
Auszahlungen für den Erwerb des Deckungsvermögens		0	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		0	- 15
Erhaltene Zinsen		1	1
Erhaltene Dividenden		0	3
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 1.318</b>	<b>- 1.032</b>
Auszahlung für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 146	- 190
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 3	- 3
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		1.179	890
Rückzahlung von Zuschüssen		- 22	- 22
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		237	6
Gezahlte Zinsen (-)		- 28	- 30
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 6	193
Ein- /Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		1	1
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>1.212</b>	<b>845</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>(20)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

# Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwert				
	Vortrag per 01.01. 2020	Übertragung von/an Konzern- gesell- schaften		Investi- tionszu- schüsse	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2020	Vortrag per 01.01. 2020	Übertragung von/an Konzern- gesell- schaften		Ab- schrei- bun- gen	Zu- schrei- bun- gen	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2019
		Zu- gänge	Ab- gänge						Ab- schrei- bun- gen	Zu- schrei- bun- gen							
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>																	
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	38	0	16	0	0	0	54	3	0	4	0	0	0	7	47	35	
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	7	0	8	0	-4	0	11	0	0	0	0	0	0	0	11	7	
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>48</b>	<b>35</b>	
<b>SACHANLAGEN</b>																	
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken																	
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	152	0	0	0	0	-3	149	0	0	0	0	0	0	0	149	152	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.995	0	198	-150	12	-7	3.048	1.326	0	85	0	0	-4	1.407	1.641	1.669	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.139	0	41	-26	6	-1	1.159	298	0	17	0	0	-1	314	845	841	
	<b>4.286</b>	<b>0</b>	<b>239</b>	<b>-176</b>	<b>18</b>	<b>-11</b>	<b>4.356</b>	<b>1.624</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>1.721</b>	<b>2.635</b>	<b>2.662</b>	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 gehören	246	0	43	-31	6	-9	255	170	0	10	0	0	-9	171	84	76	
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	582	0	48	-19	11	-35	587	404	0	35	0	0	-32	407	180	178	
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	289	0	986	-861	-35	20	399	0	0	0	0	0	0	0	399	289	
	<b>5.403</b>	<b>0</b>	<b>1.316</b>	<b>-1.087</b>	<b>0</b>	<b>-35</b>	<b>5.597</b>	<b>2.198</b>	<b>0</b>	<b>147</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-46</b>	<b>2.299</b>	<b>3.298</b>	<b>3.205</b>	
<b>FINANZANLAGEN</b>																	
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2	0	1	0	0	-3	0	1	0	0	0	0	-1	0	0	1	
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>5.443</b>	<b>0</b>	<b>1.334</b>	<b>-1.087</b>	<b>0</b>	<b>-38</b>	<b>5.652</b>	<b>2.202</b>	<b>0</b>	<b>151</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-47</b>	<b>2.306</b>	<b>3.346</b>	<b>3.241</b>	

# Anhang

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

- > Firmenname: DB Station&Service AG
- > Firmensitz: Berlin
- > Registergericht: Amtsgericht Charlottenburg
- > Handelsregister-Nummer: HRB 87691 B

Der Jahresabschluss der DB Station&Service 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 aufgegliedert.

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

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

## (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, 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 DB-Konzern einheitlich das Wahlrecht gemäß § 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 (48 Mio. €; im Vorjahr: 35 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Seit dem 1. Januar 2012 wird der Komponentenansatz im Anlagevermögen für bestimmte Anlageklassen angewendet. Investitionen in die Anlageklassen Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige, unterirdische Haltepunkte und Empfangsgebäude werden mit Projektbeginn ab dem 1. Januar 2012 in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die unterschiedlichen Komponenten werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Den Empfangsgebäuden wurden darüber hinaus Mindestgrößen zugeordnet, die für die Anwendung des Komponentenansatzes erfüllt sein müssen. Ab dem 1. Januar 2016 wurde die Aufteilung der Komponenten der Empfangsgebäude neu definiert. Die Komponente Dach/Fenster/Fassade wurde bislang bei einem vollständigen Austausch beziehungsweise im Rahmen eines Neubaus als eine gesamthafte Komponente bewertet. Zusätzlich gab es bis zum 31. Dezember 2015 die Komponente technische Gebäudeausstattung. Seit dem 1. Januar 2016 werden die Bestandteile Dach und Fassade als jeweils eine Komponente und die Komponenten Zu-/Abluft und Heizanlagen ebenfalls als jeweils eine Komponente

bewertet, vorausgesetzt, sie erreichen mindestens 5% des Neuwerts des Empfangsgebäudes. Die bisherigen Komponenten Dach/Fenster/Fassade sowie technische Gebäudeausstattung wurden bisher nicht verwendet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gemäß § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungskosten oder Herstellungskosten.

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 sowie Migration aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

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

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten und deren Änderungen	5–50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10–75
Maschinen und maschinelle Anlagen	8–15
Fernmeldeanlagen	5–20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–20
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3–10

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – 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.

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- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit

basierende Prozentsätze wertberichtigt werden, Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2020 für die DB Station&Service AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,97% für überfällige Forderungen und 0,40% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,21%.

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

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedriger 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 gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

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

Bei der DB Station&Service AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise 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.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2020 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

Die DB Station&Service AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 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 sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2020 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,62%) ergibt sich zum 31. Dezember 2020 ein Unterschiedsbetrag von 0,4 Mio. €.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2020 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2020
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,31
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,35

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen [BEV] aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,49% (Vorruhestand) und 0,50% (Altersteilzeit), 1,06% (Jubiläum), 1,04% (Sterbegeld) sowie 1,10% (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamt\*innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt\*innen erstattet die DB Station&Service AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt\*innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende\*r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrech-

nung). Aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beam\*innen unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte 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* → 28 zu entnehmen.

Der gemäß §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 14 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 13 Mio. €), von denen 13 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 12 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 1.087 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 834 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 3 Mio. €) enthalten.

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2020	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2019	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	33	0	30	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	57	0	19	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	30	19	49	23
<b>Insgesamt</b>	<b>120</b>	<b>19</b>	<b>98</b>	<b>23</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 32 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 16 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 17 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 17 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft 8 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2 Mio. €) und Forderungen aus Verlustausgleich in Höhe von 32 Mio. €.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Forderungen aus Grundstücksverkäufen in Höhe von 23 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 46 Mio. €).

### (4) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Station&Service AG beträgt 256 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 51.200.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

### (5) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 1.241 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.241 Mio. €) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat, sowie die in den Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen.

### (6) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

### (7) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	7
Steuerrückstellungen	2	2
Sonstige Rückstellungen	80	82
<b>Insgesamt</b>	<b>90</b>	<b>91</b>

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Station&Service AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Station&Service 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 Station&Service AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (4,4 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 3,7 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Station&Service AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 8 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 7 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verpflichtungen im Personalbereich	18	26
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	10	9
Risikovorsorge für Bauprojekte	5	5
Unterlassene Instandhaltung	31	27
Übrige Risiken	16	15
<b>Insgesamt</b>	<b>80</b>	<b>82</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, Jubiläumszuwendungen, Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus Aktiv- und Passivprozessen.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 7 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 7 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (7 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 268 Abs. 8 HGB für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (48 Mio. €) ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (1.243 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (10 Mio. € beizulegender Zeitwert) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (10 Mio. €) verrechnet.

## (8) Verbindlichkeiten

	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2020	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2019	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre
Zinslose Darlehen des Bundes	13	3	10	-	16	3	13	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	84	81	3	-	81	79	2	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.541	330	1.211	849	1.445	230	1.215	849
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	132	131	1	1	92	92	0	0
davon aus Steuern	4	4	-	-	4	4	0	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>1.771</b>	<b>546</b>	<b>1.225</b>	<b>850</b>	<b>1.635</b>	<b>405</b>	<b>1.230</b>	<b>849</b>
davon zinspflichtig	1.459	248	1.211	849	1.221	6	1.215	849

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 65 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 51 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 1.476 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.394 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 1.216 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.221 Mio. €), mit diesen in Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 16 Mio. €), 243 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6 Mio. €) aus Cashpooling, 1 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €) aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 146 Mio. €).

## (9) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (85 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

Darüber hinaus wird hier die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von zinslosen Darlehen (2 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

## (10) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	99	90
<b>Insgesamt</b>	<b>99</b>	<b>90</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 92 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 83 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. 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. €	31.12.2020	31.12.2019
Bestellobligo für Investitionen	2.251	1.981
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	167	139
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	309	299
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	69	65
<b>Insgesamt</b>	<b>2.560</b>	<b>2.280</b>

Der Anstieg des Bestellobligos um 270 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus Verpflichtungen im Zusammenhang mit der weiter gestiegenen Bautätigkeit.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-Leaseback-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 5 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 134 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 139 Mio. €), die aus Sale-and-Leaseback-Geschäften für zwei Empfangsgebäude resultieren.

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

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	36	34
fällig 1 bis 5 Jahre	77	68
fällig über 5 Jahre	198	197
<b>Insgesamt</b>	<b>309</b>	<b>299</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (12) Umsatzerlöse

in Mio. €	2020	2019
Verkehrsstationen	922	921
davon Stationsentgelte	917	909
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	364	416
Sonstige Umsatzerlöse	41	38
<b>Insgesamt</b>	<b>1.327</b>	<b>1.375</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) und aus der Auflösung von Rückstellungen Stationsentgelte von 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) enthalten.

**(13) Andere aktivierte Eigenleistungen**

Der unter diesem Posten ausgewiesene Betrag beinhaltet Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 89 Mio. € (im Vorjahr: 65 Mio. €).

**(14) Sonstige betriebliche Erträge**

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	8	10
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	0	0
davon sonstige Leistungen Dritte	0	0
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	0	0
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	93	69
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	88	65
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	12	55
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3	10
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Übrige Erträge	7	9
<b>Insgesamt</b>	<b>123</b>	<b>153</b>
davon periodenfremd	23	76

Die periodenfremden Erträge beinhalten mit 12 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €) vor allem Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und mit 3 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

**(15) Materialaufwand**

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	89	88
davon Aufwendungen für Energie	90	90
davon Strom	65	65
davon Stromsteuer	6	6
davon sonstige Energien	19	19
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	9	4
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-10	-6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	239	225
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	174	165
davon sonstige bezogene Leistungen	64	55
davon Provisionen	1	5
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	374	323
<b>Insgesamt</b>	<b>702</b>	<b>636</b>

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. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	321	299
davon für Arbeitnehmende	289	264
davon für zugewiesene Beamte*innen	31	33
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>	77	68
davon für Arbeitnehmende	69	60
davon für zugewiesene Beamte*innen	8	8
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
davon für Altersversorgung	15	11
<b>Insgesamt</b>	<b>398</b>	<b>367</b>

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

In den Löhnen und Gehältern sind 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) für Mitarbeitende übernommene Steuern enthalten.

**(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	37	35
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	3	4
Gebühren und Beiträge	12	15
Aufwendungen für Versicherungen	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	5	7
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	142	133
davon bezogene IT-Leistungen	22	26
davon sonstige Kommunikationsdienste	33	36
davon sonstige Serviceleistungen	87	71
Aufwendungen aus Schadenersatz	2	4
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	17	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	10	14
Sonstige betriebliche Steuern	3	4
Übrige Aufwendungen	53	50
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	6	4
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	10	10
davon sonstige übrige Aufwendungen	37	36
<b>Insgesamt</b>	<b>289</b>	<b>273</b>
davon periodenfremd	11	16

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten mit 10 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) vor allem Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen.

**(18) Beteiligungsergebnis**

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	0	3
davon aus verbundenen Unternehmen	0	3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-1	-1
<b>Insgesamt</b>	<b>-1</b>	<b>2</b>

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile sowie auf Finanzforderungen gegenüber der Clever Order Services GmbH in Höhe von insgesamt 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

**(19) Zinsergebnis**

in Mio. €	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-31	-31
davon an verbundene Unternehmen	-29	-27
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-1
<b>Insgesamt</b>	<b>-30</b>	<b>-30</b>

**ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

Der Aufbau der *Kapitalflussrechnung* → 27 folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (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 (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

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 Station&Service AG am 20. Juli 1999 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

### (22) Konzernzugehörigkeit

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

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

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB hat die DB Station&Service AG keinen Teilkonzern-Abschluss erstellt.

### (23) Anteilsbesitz

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Eigenkapital in T €	Ergebnis in T € 2020	Arbeitneh- mende	Zuzu- rech- nende	Durch- gerech- nete
				An- teile <sup>1)</sup> in %	Anteile in %
DB BahnPark GmbH, Berlin	6.181	- 381	18	51	51
Clever Order Services GmbH i. L., Berlin <sup>2)</sup>	200	- 10	-	25	25
MEKB GmbH, Berlin	32	0	-	100	100

<sup>1)</sup> Der DB Station&Service AG oder einem abhängigen Unternehmen zum 31. Dezember 2020 gehörende Anteile.

<sup>2)</sup> Stand per 31. Dezember 2018 beziehungsweise für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2018.

### (24) Beschäftigte

	2020		2019	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	5.576	5.795	5.048	5.225
Zugewiesene Beamt*innen	750	712	810	782
	<b>6.326</b>	<b>6.507</b>	<b>5.858</b>	<b>6.007</b>
Auszubildende	339	401	318	385
<b>Insgesamt</b>	<b>6.665</b>	<b>6.908</b>	<b>6.176</b>	<b>6.392</b>

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

Beamt\*innen der DB Station&Service AG sind entweder kraft Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Station&Service AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Station&Service AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

### (25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

#### DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHRE 2020 AN:

##### Bernd Koch

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

##### Heike Fölster (seit 1. Februar 2020)

Ressort Finanzen/Controlling,  
Hamburg

##### Sven-Uwe Hantel

Ressort Produktion,  
Ludwigsburg

##### Ralf Thieme

Ressort Personal,  
Dresden

#### ALS AUFSICHTSRAT WAREN BESTELLT:

##### Martin Seiler

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

##### Cosima Ingenschay\* (seit 6. Juli 2020)

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,  
Vorstandsmitglied/Bundesgeschäftsführerin  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Berlin

##### Regina Rusch-Ziemba\* (bis 6. Juli 2020)

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,  
Gewerkschaftssekretärin,  
Hamburg

##### Martha Armani\* (bis 6. Juli 2020)

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats  
Regionalbereich Süd der DB Station&Service AG,  
Huglfing

##### Karl-Heinz Ferstl\* (bis 6. Juli 2020)

Abteilungspräsident im Ruhestand,  
Neumarkt in der Oberpfalz

##### Dirk Fischer (bis 6. Juli 2020)

Rechtsanwalt,  
Hamburg

**Dr. Christine Hasche-Preuße (bis 6. Juli 2020)**

Diplom-Volkswirtin,  
Hamburg

**Uwe Henschel\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Hoppegarten

**Manuela Herbort**

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg  
und Schleswig-Holstein sowie Bremen und Niedersachsen  
der Deutschen Bahn,  
Langenhagen

**Dr. Jens Klocksin**

Referatsleiter E 12 im Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur,  
Kleinmachnow

**Heike Moll\***

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,  
München

**Thomas Schick\* (bis 6. Juli 2020)**

Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Wahlbetrieb  
Südwest der DB Station&Service AG,  
Winnenden

**Rüdiger Kruse (seit 6. Juli 2020)**

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Hamburg

**Dr. Elke Heuzeroth (seit 6. Juli 2020)**

Referat VIII B 1 Bundesministerium der Finanzen,  
Neuwied

**Detlef Müller (seit 6. Juli 2020)**

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Bahnpolitischer Berichterstatler,  
Chemnitz

**Hartmut Schwarz\* (seit 6. Juli 2020)**

Leiter Facility Management und Stationsbetreuung  
DB Station&Service AG,  
Wächtersbach

**Alfons Kruse\* (seit 6. Juli 2020)**

Gesamtschwerbehinderten-Vertrauensperson DB Station&Service AG,  
Bremen-Oberneuland

**Ronny Gabbert\* (seit 6. Juli 2020)**

Gesamtbetriebsrat DB Station&Service AG,  
Dessau

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in T €	2020	2019
Gesamtbezüge des Vorstands	1.362	1.198
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-	-
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	80	77

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 938 T €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 283 T € und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 80 T € (im Vorjahr: 77 T €).

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

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

**(26) Honorare 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**

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die DB Station&Service AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

**(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

Der ansonsten auszuweisende Jahresfehlbetrag wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen.

Berlin, den 19. Februar 2021

DB Station&Service AG  
Der Vorstand

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin

## PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Jahresabschluss der DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Station&Service Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 beigefügte 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- > vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

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

## 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).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die 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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg  
Wirtschaftsprüfer

## Bike+Ride-Offensive

Die Bike+Ride-Offensive befindet sich in der Umsetzung: Von über 400 Kommunen wird das Angebot bereits nachgefragt, 25 Anlagen mit Stellplätzen für jeweils 20 bis 850 Räder wurden bisher errichtet. Ziel ist die Förderung einer nachhaltigen Anschlussmobilität. Finanzielle Unterstützung für Kommunen kommt dabei vom BMU. Wir unterstützen die Kommunen bei der Flächenprüfung und mietfreien Gestattung. Von 2022 an sollen bis zu 100.000 zusätzliche Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen.

# Bericht des Aufsichtsrats

- 40 > Sitzungen des Aufsichtsrats
- 40 > Arbeitsschwerpunkte
- 41 > Jahresabschluss
- 41 > Veränderungen in der Besetzung  
von Aufsichtsrat und Vorstand

# Bericht des Aufsichtsrats

## SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fanden insgesamt vier Aufsichtsratssitzungen und ein Einführungsworkshop zum Geschäftsfeld der DB Station&Service AG statt. Im Berichtszeitraum wurden zudem Beschlüsse im Rahmen von drei schriftlichen Umlaufverfahren herbeigeführt. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Station&Service AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt fünfmal getagt. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

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

## ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner außerordentlichen Sitzung am 12. Februar 2020 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Mittelfristplanung 2020 bis 2024 sowie der Langfristplanung bis 2030 beschäftigt und diese zusammen mit dem zwischen Bund und DB vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der im Klimaschutzprogramm 2030 enthaltenen Kapitalzuflüsse zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 18. März 2020 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungs-kräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2020 unterrichtet. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit der Erreichung der individuellen Ziele der einzelnen Vorstandsmitglieder sowie mit der Auszahlung der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2019 beschäftigt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 6. Juli 2020 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und seine Stellvertreterin sowie die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und des Präsidialausschusses gewählt.

In seiner Sitzung am 20. November 2020 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der vorgelegten Planung beschäftigt und die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2021, die Mittelfristplanung 2021 bis 2025 sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat sich des Weiteren über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat neue Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie im Vorstand der DB Station&Service AG bis zum 31. Dezember 2024 festgelegt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den persönlichen Zielvereinbarungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2021 zugestimmt.

Ferner wurde dem seit 6. Juli 2020 neu besetzten Aufsichtsrat die Teilnahme an einem Einführungsworkshop zum Geschäftsfeld der DB Station&Service AG am 14. September 2020 ermöglicht. In diesem erhielt der Aufsichtsrat einen Überblick zur strategischen Ausrichtung der DB Station&Service AG und zu den wesentlichen Schwerpunktthemen der einzelnen Vorstandsressorts.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2020 unter anderem kontinuierlich über die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die DB Station&Service AG informiert. Zudem wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Bauprojekte, zur Produktinitiative Coworking (»everyworks«) und über das aktuelle Verkaufsportfolio der Empfangsgebäude unterrichtet. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat über Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen, über die Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm zur Qualitätsverbesserung an Bahnhöfen sowie über den Umsetzungsstand der Geschäftsfeldstrategie »Deutschlands größter Gastgeber« berichtet. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm–Wendlingen schriftlich berichtet.



**Martin Seiler**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Station&Service AG

## JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2020 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 17. März 2021 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2020 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2020 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat erfolgte am 16. Januar 2020. Frau Heike Moll sowie Herr Uwe Henschel wurden erneut bestätigt. Frau Regina Rusch-Ziemba, Frau Martha Armani sowie die Herren Karl-Heinz Ferstl und Thomas Schick schieden mit Beendigung der Hauptversammlung am 6. Juli 2020 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Frau Cosima Ingenschay sowie die Herren Hartmut Schwarz, Alfons Kruse und Ronny Gabbert nach.

Als Nachfolger für die zum 6. Juli 2020 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 6. Juli 2020 erneut Frau Manuela Herbort sowie die Herren Martin Seiler und Dr. Jens Klocksinn zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und Vertretern der Anteilseignerseite. Zudem wurden Frau Dr. Elke Heuzeroth und Herr Rüdiger Kruse als Vertreter der Anteilseignerseite für die mit Ablauf ihrer Amtszeit zum 6. Juli 2020 ausgeschiedenen Frau Dr. Christine Hasche-Preuße und Herrn Dirk Fischer als Vertreter der Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat gewählt. Ferner wurde Herr Detlef Müller für Herrn Eckhard Rehberg, der sein Mandat vorzeitig niedergelegt hat, zum Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Anteilseignerseite gewählt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 6. Juli 2020 wählte der Aufsichtsrat erneut Herrn Martin Seiler für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Frau Cosima Ingenschay wurde für die Dauer ihrer Amtsperiode zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Der Aufsichtsrat wählte Frau Heike Moll als Arbeitnehmervertreterin und Herrn Dr. Jens Klocksin als Anteilseignervertreter erneut in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss). Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Station&Service AG gehören der Aufsichtsratsvorsitzende und seine Stellvertreterin dem Vermittlungsausschuss ebenfalls an. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Mit Wirkung zum 1. Februar 2020 ist Frau Heike Fölster für den Zeitraum von drei Jahren in den Vorstand der DB Station&Service AG eingetreten und hat das von Herrn Bernd Koch seit 1. Juli 2019 interimswise in Personalunion geführte Ressort »Finanzen/Controlling« (I.SF) übernommen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Station&Service AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2020 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2021

Für den Aufsichtsrat



Martin Seiler  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Station&Service AG

# Kontaktinformationen

## DB Station&Service AG

Europaplatz 1  
10557 Berlin  
www.bahnhof.de

## Investor Relations and Sustainable Finance

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations und  
Sustainable Finance  
Europaplatz 1  
10557 Berlin

Telefon – 030.297-64031  
E-Mail – [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



Dieser Geschäftsbericht, 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](http://db.de/berichte) abrufbar.

## Konzernkommunikation

Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Telefon – 030.297-61030  
E-Mail – [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

## 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.



### 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, U2** DB AG/Oliver Lang  
→ **2** DB AG/Philipp von Recklinghausen  
→ **6** DB AG/Stefan Wildhirt  
→ **38** DB AG/BK Media Solutions  
→ **41** DB AG/Max Lautenschläger

Wir weisen darauf hin, dass die Verhaltensweisen der abgebildeten Personen den zum Zeitpunkt der Aufnahme gültigen Corona-Regeln entsprechen.

**DB Station&Service AG**  
Europaplatz 1  
10557 Berlin

[www.bahnhof.de](http://www.bahnhof.de)



ANTT  
GI.11 Mitte  
DB 00741113

Text dt  
Text dt / engl  
özf  
3-S-Z  
L.K. GI.11/12  
Aus

### Aufsicht

Fragen Sie uns!  
Wir helfen Ihnen gerne  
und geben Auskunft.

**Bitte haben Sie  
Verständnis, dass  
die Zugabfertigung  
Vorrang hat.**

#### Platform staff

Do you need help?  
We are here to answer your  
questions and assist you.

Please understand that train  
dispatching will have priority.