



DB Station&Service AG

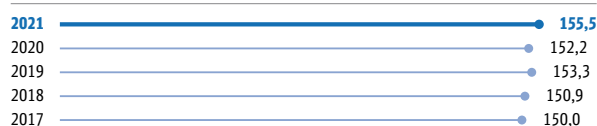
Geschäftsbericht 2021

INHALT

- 1 —> Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 4 —> Bericht des Aufsichtsrats
- 7 —> Lagebericht
- 25 —> Jahresabschluss

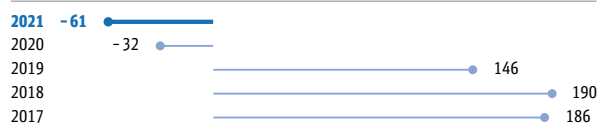
ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2021

STATIONSHÄLTE / in Mio.



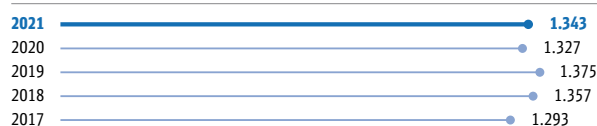
↗ 2021 zu 2020: +2,2%

ERGEBNIS NACH STEUERN ¹⁾ / in Mio. €



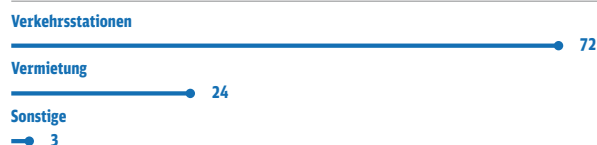
↘ 2021 zu 2020: -29 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2021 zu 2020: +1,2%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	1.343	1.327	+16	+1,2
Ergebnis nach Steuern ¹⁾	-61	-32	-29	+90,6
Bilanzsumme per 31.12.	3.590	3.466	+124	+3,6
Anlagevermögen per 31.12.	3.470	3.346	+124	+3,7
Eigenkapital per 31.12.	2.499	1.499	+1.000	+66,7
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	650	1.459	-809	-55,4
Brutto-Investitionen	1.375	1.334	+41	+3,1
Netto-Investitionen ²⁾	291	247	+44	+17,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	6.793	6.507	+286	+4,4

LEISTUNGSKENNZAHLEN

	2021	2020	Veränderung
Anzahl der Bahnhöfe	5.399	5.397	+2
Stationshalte in Mio.	155,5	152,2	+3,3

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



BERND KOCH Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service AG

Liebe Leser:innen,

das Jahr 2021 war kein einfaches. Die Corona-Pandemie mit ihren anhaltenden Gegenmaßnahmen, die schreckliche Flutkatastrophe durch das Jahrhunderthochwasser und der Streik der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Sommer 2021 haben das vergangene Jahr geprägt. Viele Kolleg:innen an den Bahnhöfen haben diese Herausforderungen in ihrem Job hautnah miterlebt und sind auch in diesen schwierigen Zeiten für unsere Gäste da gewesen.

Trotz dieser besonderen Umstände ist uns vieles gelungen. Deutlich sichtbar ist dies an den 1.000 Stationen, die wir mit dem Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe in Rekordgeschwindigkeit zwischen Mai und Jahresende renoviert haben: Diese Stationen sind nun heller, komfortabler und umweltfreundlicher. Mit 120 Millionen Euro aus der Konjunkturförderung des Bundes haben wir rund 900 regionale Handwerksbetriebe beauftragt, um unter anderem Böden und Wände neu zu gestalten, bessere Informations- und Orientierungsmöglichkeiten zu schaffen und bequemere Sitzmöbel anzubringen. Für eine bessere Energiebilanz haben wir an rund 90 Stationen die Bahnhofsbeleuchtung auf LED umgestellt. Umfragen zeigen deutlich, dass sich unsere Gäste in den renovierten Stationen wohler fühlen. Und genau dies ist bei all unseren Vorhaben unser Ziel: Wir möchten unseren Gästen eine angenehme Zeit am Bahnhof vor und nach der Zugreise bereiten. Nur so können wir noch mehr Menschen für die klimafreundliche Bahn gewinnen und die Mobilitätswende vorantreiben.

Neben den vielen kleinen Verbesserungen durch das Sofortprogramm haben wir 2021 gemeinsam mit Bund und Ländern wieder kräftig in unsere Bahnhöfe investiert. Mit einem Budget von mehr als 1,6 Milliarden Euro standen mehr als 730 Stationen auf unserer Agenda, darunter die Hauptbahnhöfe Frankfurt am Main, Hannover, München und Stuttgart. Auch zahlreiche kleinere und mittelgroße Stationen haben wir für mehr Komfort modernisiert und barrierefrei ausgebaut.

Um die gemeinsame Finanzierung für moderne Bahnhöfe in den nächsten Jahren zu sichern, haben wir 2021 sowohl mit dem Land Rheinland-Pfalz als auch mit dem Land Hessen und den zuständigen Zweckverbänden beziehungsweise Verkehrsverbünden ein neues Modernisierungsprogramm auf den Weg gebracht. In beiden Bundesländern fließen jeweils über eine halbe Milliarde Euro vor allem in den barrierefreien Ausbau von jeweils 130 Stationen.

Damit sich Reisende an unseren Bahnhöfen wohlfühlen, wagen wir auch Neues. Ein Beispiel ist unser Coworking-Angebot von Smart City|DB unter der Marke everyworks. Nach der Premiere in Berlin im Vorjahr haben wir 2021 ein deutschlandweites Coworking-Netzwerk gestartet. Reisende können seitdem an den vier weiteren Standorten Hannover, Frankfurt am Main, Karlsruhe und Nürnberg mobil am Bahnhof arbeiten. Der Ausbau geht 2022 weiter.

Um vor allem Pendler:innen eine flexiblere Anschlussmobilität zu bieten, haben wir 2021 am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen unseren ersten Mobility Hub eröffnet. Mit diesem neuen Service finden Reisende sämtliche Sharing-Angebote gebündelt an einem Ort und können bequem mit kurzen Wegen vom Zug auf E-Roller, Leihräder und Co. umsteigen.

Bahn und Fahrrad sind ein nachhaltiges Traumpaar. Davon konnten wir im vergangenen Jahr mehr und mehr Menschen überzeugen. Zum Beispiel mit unserer Fahrrad-App DB Rad+, mit der wir Radfahrende für jeden gefahrenen Kilometer belohnen. Die App rechnet geradelte Strecken in Guthaben um, das die Nutzer:innen bei lokalen Geschäften einlösen können. Nach der Premiere in Ahrensburg und Freising kamen 2021 zwölf weitere Aktionsgebiete in Bayern, Hamburg und Wiesbaden hinzu. Mehr als eine Million Kilometer haben die Anwender:innen der App bereits gemeinsam erradelt. Die besonders nutzerfreundliche Gestaltung haben auch die Jurys verschiedener Designpreise gewürdigt. So wurde das Projekt unter anderem mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet. 2022 kommen neue Aktionsgebiete hinzu.

Auch die Bike+Ride-Offensive haben wir 2021 weiter vorangetrieben. Rund 500 Projekte sind bundesweit gemeinsam mit Kommunen in Arbeit. Insgesamt sollen bis zu 100.000 neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen. Fast 4.000 konnten wir bisher allein in Bayern schaffen, für rund 20.000 weitere Stellplätze haben wir gemeinsam mit dem Freistaat Bayern bereits Flächen gefunden. Um Kommunen darüber hinaus beim Errichten von Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern zu unterstützen, hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im Sommer 2021 unsere Informationsstelle »Fahrradparken an Bahnhöfen« ihre Arbeit aufgenommen.

Auf dem ITS-Weltkongress in Hamburg im Oktober 2021 konnten auch wir zeigen, wie die Mobilität von morgen aussieht. Im Zuge unserer Smart-City-Partnerschaft mit der Freien und Hansestadt Hamburg entwickeln wir seit Jahren gemeinsam zukunftsweisende Nutzungskonzepte für Bahnhöfe, denken Bahnhofsquartiere neu und sorgen für vernetzte, nachhaltige Mobilitätsangebote. Am Bahnhof Dammtor haben wir zahlreiche Projekte umgesetzt, damit sich Reisende noch wohler fühlen: von neuer Wegeleitung und Reisendeninformation über künstlerische Gestaltung der historischen Vitrinen und eine Lichtinstallation bis hin zu neuen Wartemöbeln auf den Bahnsteigen.

Wir blicken aber nicht nur auf die Mobilität von morgen, sondern bereiten unsere Bahnhöfe darüber hinaus weiter auf die Zukunft vor. Wir müssen Kapazität für deutlich mehr Kund:innen schaffen, um das politische Vorhaben und das strategische DB-Konzernziel zu unterstützen, die Zahl der Reisenden im Fernverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Gleichzeitig wollen wir unsere Bahnhöfe attraktiver gestalten – egal, ob in der Metropole, in der Kleinstadt oder auf dem Land. Denn Bahnhöfe sind für alle Menschen in Deutschland das Tor zur klimafreundlichen Bahn.

Herzlichst



Bernd Koch
Vorstandsvorsitzender der
DB Station&Service AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



MARTIN SEILER Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Station & Service AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fanden insgesamt vier Aufsichtsratssitzungen und eine Informationsveranstaltung statt. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an mehr als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. 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 siebenmal 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 mit dem Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 17. März 2021 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2021 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 2020 und der Auszahlung des Long-Term Incentive (LTI) 2018 beschäftigt. Zudem hat der Aufsichtsrat Änderungen in der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Station&Service AG beschlossen.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 20. April 2021 hat der Aufsichtsrat die Auszahlung der Erfolgsbeteiligung der Mitglieder des Vorstands der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2020 beschlossen.

In seiner Sitzung am 24. September 2021 hat sich der Aufsichtsrat u.a. über aktuelle Themen der DB Station&Service AG informieren lassen.

In seiner Sitzung am 1. Dezember 2021 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der vorgelegten Planung beschäftigt und die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2022, die zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte, die Veränderungen von Investitionsprojekten gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung (2022 bis 2026) sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat sich des Weiteren über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem informieren lassen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den persönlichen Zielvereinbarungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2022 zugestimmt.

Am 10. Juni 2021 wurde der Aufsichtsrat im Rahmen einer freiwilligen Informationsveranstaltung über strategische Themen der DB Station&Service AG unterrichtet.

Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2021 u.a. kontinuierlich Informationen zu den coronabedingten Auswirkungen auf die DB Station&Service AG. Zudem wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Bauprojekte, zur Produktinitiative Co-Working (everyworks) und über das aktuelle Verkaufsportfolio der Empfangsgebäude unterrichtet. Ferner wurde dem Aufsichtsrat über die Auswirkungen der Extremwetterlage auf den Bahnbetrieb im Februar 2021, die Auswirkungen des Hochwassers im Juli 2021 auf den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie die wirtschaftlichen Folgen für die DB Station&Service AG berichtet. Weiterhin erhielt der Aufsichtsrat Informationen über Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen, über die Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm 2021 zur Qualitätsverbesserung an Bahnhöfen, zu den Auswirkungen der neuen Eisenbahnregulierungsgesetznovelle auf die DB Station&Service AG und die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm—Wendlingen schriftlich berichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2021 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 17. März 2022 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer:innen, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer:innen berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2021 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 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Sven-Uwe Hantel hat mit Ablauf des 30. September 2021 sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Produktion (I.SP), niedergelegt. In der Aufsichtsratssitzung am 24. September 2021 wurde Frau Jeannette Winter für den Zeitraum vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2024 zum Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Produktion (I.SP), bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Sven-Uwe Hantel an dieser Stelle seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Im Geschäftsjahr 2021 haben sich keine Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats ergeben.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie der Belegschaftsvertretung der DB Station&Service AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2021 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2022

Für den Aufsichtsrat



Martin Seiler
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Auch das Geschäftsjahr 2021 war für die DB Station&Service AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Zahl der im Schienenverkehr beförderten Personen lag zu Jahresbeginn durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung unterhalb der jeweiligen Vorjahresmonate, die noch nicht durch die Corona-Pandemie beeinflusst waren. Im Zuge des Fortschreitens der Impfkampagne zeigte sich ab März 2021 eine merkliche Erholung der Nachfrage im Personenverkehr. Das Vor-Corona-Niveau wurde aber noch nicht wieder erreicht.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) auch 2022 noch begleiten. Der DB-Konzern hält aber an den Wachstumszielen für die Schiene und seinen eigenen Wachstumszielen im Sinne der Strategie Starke Schiene fest. Der Ausbau der Kapazitäten v.a. in der Infrastruktur wurde daher auch 2021 fortgesetzt.

UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA- UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch eigene Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren. Der Bund hat zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2021 verschiedene Maßnahmen umgesetzt:

- Eine weitgehende Förderung der Trassenpreise (rückwirkend ab März 2020) im Schienenfern- und -güterverkehr (DB-Anteil: rund 2,1 Mrd. €).
- Den Entfall der geplanten Dividendenzahlung der DBAG für das Geschäftsjahr 2020 (650 Mio. €). Da die Dividendenzahlung entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung von Ersatzinves-

titionen in die Infrastruktur vorgesehen ist, wurde sie 2021 vollständig durch Bundesmittel (zusätzliche Investitionszuschüsse) ersetzt.

- Eine Schadenskompensation bei der DB Fernverkehr AG im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 (550 Mio. €). Weitere Unterstützungsmaßnahmen befinden sich noch in der Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission) bzw. der Bundesregierung.

STURMTIEF BERND FÜHRTE ZU SCHWEREN HOCHWASSERSCHÄDEN

Das Sturmtief Bernd hat Mitte Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extrem ergiebigen Dauerregen zu schweren Hochwassern geführt, die katastrophale Schäden in den betroffenen Regionen verursacht haben. Dazu gehören auch gravierende Schäden an der Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns. Gleise, Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Insgesamt waren rund 600 km Gleise sowie über 50 Brücken und Dutzende Stationen und Haltepunkte betroffen. Mit dem Bund wurde Ende des Berichtsjahres eine Sammelfinanzierungsvereinbarung zur Schadensbeseitigung geschlossen. Von den erheblichen Flutschäden konnten 2021 bereits rund 80 % beseitigt werden. Der weitere Wiederaufbau der beschädigten Strecken und Anlagen läuft weiter und wird noch Jahre in Anspruch nehmen.

TARIFRUNDE ABGESCHLOSSEN

Durch die Einigung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Anfang Oktober 2021 ist die Tarifrunde 2020/2021 im DB-Konzern abgeschlossen worden, in deren Verlauf es auch zu Streiks durch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) gekommen ist. Die Laufzeit bis Februar 2023 gibt Unternehmen und Kund:innen Planungssicherheit.

UMSETZUNG DES KLIMAPAKETS DER BUNDESREGIERUNG HAT BEGONNEN

Nach Abschluss der Gespräche mit der EU-Kommission bezüglich der geplanten Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs im Rahmen des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 wurde durch den Bund die erste Eigenkapitalmaßnahme bei der DBAG i.H.v. 2,125 Mrd. € aus dem Klimaschutzprogramm 2030 für die Jahre 2020 und 2021 umgesetzt. Die Mittel wurden

unmittelbar an die DB Netz AG (1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (1 Mrd. €) weitergereicht. Für die Jahre 2022 bis 2024 sind im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weitere Eigenkapitalerhöhungen i.H.v. jeweils 1,125 Mrd. € vorgesehen, die vollständig der DB Netz AG zugutekommen.

Angaben zur Gesellschaft

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

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

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 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 155 Millionen Stationshalten im Berichtsjahr entfallen rund 46 Millionen (29,7%) auf DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Berichtsjahr zählte die DB Station&Service AG insgesamt 114 Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ihren Kunden, davon 107 DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

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 ist die Anzahl der Stationshalte.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG sehr verhalten. Die Umsatzerlöse im Bereich der Verkehrsstationen lagen über dem Niveau des Vorjahres. Im Bereich der Vermietung lagen die Umsatzerlöse coronabedingt mit 327 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Das Ergebnis nach Steuern ist negativ und liegt mit – 61 Mio. € um 29 Mio. € unter dem Vorjahreswert, was aufgrund der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich unter der für das Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose liegt.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i.S.d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2021 für die DB Station&Service AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2021 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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 gehörten per 31. Dezember 2021 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und sechs Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmenden-seite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2021 vier Frauen an.

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2024	
FRAUENANTEIL ¹⁾ / in %	Ist	Ist	Ziel	Ziel in NP ²⁾
Vorstand	25,0	50,0	30,0	–
Aufsichtsrat	33,3	33,3	30,0	–
Erste Führungsebene	21,2	28,3	44,4	20
Zweite Führungsebene	26,6	25,6	31,6	50

¹⁾ Methodenänderung nach Organisationsstruktur mit rückwirkender Anpassung.

²⁾ Natürliche Personen.

Wir konnten die für das Jahr 2024 definierten Zielwerte zur Erreichung des Frauenanteils für den Vorstand und den Aufsichtsrat bereits per 31. Dezember 2021 erreichen.

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der Auswirkungen der anhaltenden Corona-Pandemie war das Umfeld auch für den öffentlichen Personenverkehr auch 2021 sehr herausfordernd. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie waren für viele Menschen in Deutschland Unsicherheiten über die eigene Beschäftigungs- und Einkommenssituation verbunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2021 weiter von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Sinkende Infektionszahlen und damit einhergehend umgesetzte Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu einer deutlichen Erholung der Wirtschaftsleistung ab Juni 2021. Insbesondere der Dienstleistungssektor konnte sich im Sommer 2021 kräftig erholen. Der Wiederanstieg der Infektionszahlen im Laufe des vierten Quartals 2021 führte zu erneuten Beschränkungen bei konsumnahen Dienstleistungen sowie freiwilligen Kontaktreduzierungen, sodass die wirtschaftliche Erholung gebremst wurde. Das Bruttoinlandsprodukt stieg in 2021 zwar, lag aber weiter unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Im Jahresverlauf 2021 stabilisierte sich auch die Beschäftigungssituation. Viele Kurzarbeitende kehrten an die Arbeitsplätze zurück und auch die Arbeitslosenquote sank leicht. Trotz der positiven Impulse stieg der private Konsum gegenüber dem Vorjahr nur sehr geringfügig. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie ist hierfür auch der Anstieg der Verbraucherpreise verantwortlich, der höher ausfiel als die Zuwächse bei Löhnen und Gehältern. Besonders stark stiegen dabei die Preise für Energie und damit auch für Kraftstoffe.

Die Industrieproduktion in Deutschland verzeichnete 2021 zwar infolge von Basiseffekten insgesamt ein deutliches Wachstum, befand sich aber weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau und blieb auch hinter dem Wachstum in den meisten

Staaten Europas zurück. Dämpfend wirkten insbesondere Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen, die trotz guter Auftragslage die produzierende Industrie v.a. in der zweiten Jahreshälfte 2021 belasteten. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie wurde vom Mangel an Halbleitern und elektronischen Bauteilen stark getroffen, wodurch die Produktion 2021 nach sehr starken Rückgängen im Vorjahr weiter sank.

Dagegen legten die Elektronikbranche und die Herstellung von Metallprodukten infolge einer hohen globalen Nachfrage stark zu. Dies führte zu ebenfalls kräftigen Produktionszuwächsen in der vorgelagerten Stahlindustrie, die den Rückgang des Vorjahres ausglich.

Trotz gestiegener Strom- und Gaspreise übertraf die chemische Industrie 2021 bei der Produktion das Vor-Corona-Niveau wieder, da sie von globalen Lieferkettenengpässen weniger stark betroffen war. Die Bauwirtschaft hingegen schrumpfte 2021 leicht, nachdem sie im Vorjahr noch geringfügig gewachsen war.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

2021 blieb die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau stabil. Die Zahl der Stationshalte hat sich in 2021 erholt und das Vor-Corona-Niveau übertroffen. Im Wesentlichen resultierte dies aus geringeren coronabedingten Reduzierungen von Verkehren im Schienenpersonenverkehr.

Da im Schienenpersonenverkehr, trotz einer teilweise coronabedingt deutlich rückläufigen Nachfrage, stets mindestens ein Grundangebot aufrechterhalten wurde, war die Entwicklung der Stationshalte stabiler als die Entwicklung der Verkehrsleistung.

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

Die vermietete Fläche sowie die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen lagen coronabedingt unter dem jeweiligen Vorjahresniveau.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT SINKENDEM MARKANTEIL

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie hatten auch 2021 noch gravierende Auswirkungen auf den deutschen Personenverkehrsmarkt. Der Einbruch der Verkehrsnachfrage setzte sich infolge weiter bestehender Kontakt- und Reisebeschränkungen im ersten Quartal 2021 fort. Im Vergleich zum ersten Quartal 2020 ist dabei zu beachten, dass es erst ab März 2020 zu coronabedingten Einschränkungen kam. Im weiteren Jahresverlauf 2021 zeichnete sich eine schrittweise Erholung ab, die insgesamt zu einem deutlichen Wachstum des Personenverkehrsmarktes führte. Die Verkehrsleistung blieb jedoch deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Seit Ausbruch der Corona-Pandemie bevorzugen Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Der Schienenpersonenverkehr ging 2021 infolge der coronabedingt ausbleibenden Nachfrage nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen weiter zurück. Zudem belasteten die Hochwasser insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 sowie Unsicherheiten durch die Tarifaueinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im August und September 2021 die Entwicklung.

Die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr verzeichnete spürbare Verluste durch coronabedingt ausgebliebene Pendler- und Privatfahrten. Die Entwicklung traf DB-konzerninterne und -externe Bahnen gleichermaßen, fiel aber regional stark unterschiedlich aus. Die Entwicklung im Schienenpersonenfernverkehr wurde geprägt durch eine coronabedingt deutlich schwächere Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen im ersten Quartal 2021. Der entsprechende Vorjahreszeitraum war noch nicht vollständig durch die Corona-Pandemie beeinflusst und wies noch sehr starke Zuwächse auf. Zudem setzte FlixTrain sein Angebot bis in den Mai 2021 für mehrere Monate aus. Im Jahresverlauf 2021 erholte sich die Nachfrage infolge eines rückläufigen Infektionsgeschehens schrittweise, sodass insgesamt das schwache Vorjahresniveau erreicht wurde. Unterstützend wirkten Zugewinne aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie Angebotsausweitungen. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war in der Folge weiter rückläufig.

Prognose-Ist-Vergleich

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung für das Geschäftsjahr 2021. Die Anzahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um rund drei Millionen Stationshalte (+2%) auf mehr

als 155 Millionen Stationshalte gestiegen, v.a. bedingt durch die Reduzierung von Stationshalten aufgrund der Corona-Pandemie im Vorjahr.

Politisches Umfeld

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR

Mit dem Koalitionsvertrag vom 24. November 2021 bekennen sich die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen (Grüne) und die Freie Demokratische Partei (FDP) zu einer leistungsstarken Schiene und zum integrierten DB-Konzern:

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25% erhöhen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.
- Die Infrastruktureinheiten (DB Netz AG und DB Station&Service AG) sollen innerhalb des DB-Konzerns »zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt« werden.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturbereichs des DB-Konzerns sollen gestärkt und verbessert werden.
- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und des Deutschland-Takts, ein Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«, die Bündelung und Stärkung der Bahnhofsprogramme, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Im Juni 2020 verständigte sich die Bundesregierung auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse in 2020 und 2021. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den coronabedingten Kompensationsmaßnahmen für den DB-Konzern Entwicklungen:

- Für den partiellen Schadensausgleich wurde im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd.€ vorgesehen.

- Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.
- Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der EU-Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:
 - Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio. € erhöht.
 - Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio. € erhöht und weitere 27 Mio. € im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt eingestellt zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i. H. v. 279 Mio. € zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr rückwirkend zum März 2020 wurde 2021 abgeschlossen, ebenso die Schadenskompensation für den Schienenpersonenfernverkehr für den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die entsprechenden Maßnahmen wurden 2021 entsprechend umgesetzt. Die beihilferechtliche Abstimmung bezüglich der Schadenskompensation für den Schienengüterverkehr wurde auch abgeschlossen. Die Abstimmung mit der EU-Kommission zu weiteren Schadenskompensationen dauert an.

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd. €, womit sich der Bund hälftig an der Branchenlösung beteiligte. Auch für 2021 hat der Bund eine hälftige Beteiligung an der Fortsetzung der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr i. H. v. 1 Mrd. € zugesagt, soweit die Länder wie für 2020 einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Die Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr soll auch 2022 fortgeführt werden.

UMSETZUNG DER MASSNAHMEN AUS DEM KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i. H. v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 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 sowie als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach Abschluss der Abstimmungen mit der EU-Kommission wurden die im Bundeshaushalt 2021 verankerten Eigenkapitalerhöhungen für 2020 und 2021 i. H. v. insgesamt 2,125 Mrd. € im November 2021 umgesetzt. Für die Jahre 2022 bis 2024 sind im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weitere Eigenkapitalmaßnahmen i. H. v. jeweils 1,125 Mrd. € vorgesehen, die ebenfalls vollständig der Infrastruktur zugutekommen.

ÄNDERUNG DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES UND KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat am 28. April 2021 einen Beschluss zum Klimaschutzgesetz veröffentlicht, der die Zulässigkeit der Fixierung von Treibhausgasminderungszielen und Emissionsobergrenzen bestätigt. Zugleich fordert er eine Schärfung der Ziele und eine Konkretisierung auch für die Zeit nach 2030. Der Gesetzgeber hat unter Beachtung dieser Vorgabe eine Änderung des Gesetzes beschlossen. Die Ziele zur nationalen Treibhausgasminderung für 2030 wurden von – 55 % auf – 65 % erhöht. Mit – 88 % wird erstmals ein konkretes Ziel für 2040 vorgegeben. Das Zieljahr für die Klimaneutralität Deutschlands wurde von 2050 auf 2045 vorgezogen. Für den Verkehrssektor reduziert sich die Jahreshöchstmenge der Treibhausgasemissionen in 2030 von bisher 95 auf 85 Mio. t CO₂e. Die Emissionen im Verkehrssektor müssen dafür um mindestens 48 % (zuvor: 42 %) reduziert werden.

Begleitend zur Änderung des Klimaschutzgesetzes hat der Bund im Juni 2021 ein Sofortprogramm im Umfang von 8 Mrd. € bis 2025 beschlossen. Der Fokus liegt auf 2022 und 2023. Für die Schiene sind insgesamt 200 Mio. € für zusätzliche Digitalisierungsvorhaben vorgesehen. Diese Mittel stehen unter dem Vorbehalt der finalen Beschlussfassung des Bundeshaushalts 2022, die voraussichtlich Ende des zweiten Quartals 2022 erfolgt.

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT LEGT ERGEBNISBERICHT FÜR DIE JAHRE 2018 BIS 2021 VOR

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungs-kreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr hat im Juni 2021 einen Bericht dazu vorgelegt, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr weiter beschleunigen und ausbauen lassen. Den Maßnahmen zur Stärkung und weiteren Elektrifizierung der Schiene sowie des öffentlichen Verkehrs wird dabei eine tragende Rolle beigemessen. Im Rahmen anderer Arbeitsgruppen wurden vertiefende Ausarbeitungen u.a. zur Elektromobilität und Digitalisierung im Verkehr erstellt. Der DB-Konzern ist in diesem Kontext Projektbeteiligter des RealLab Hamburg, in dessen Rahmen die Gewinnung von Erkenntnissen zu den Voraussetzungen und Bedarfen intermodaler und autonomer Mobilität Gegenstand sind. Im Oktober 2021 hat die NPM einen Ergebnisbericht für die Jahre 2018 bis 2021 vorgelegt. Die Arbeit der NPM ist damit zunächst beendet.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; jetzt Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV]) im Juni 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht, der von der Branche breit getragen wird. Die Umsetzung insgesamt sowie von wesentlichen Elementen wie dem Deutschland-Takt ist Gegenstand fortbestehender Gremien unter Leitung des Bundes und Beteiligung des DB-Konzerns.

Auf den jährlichen Schienengipfeln des Bundes werden der erreichte Stand und die anstehenden Herausforderungen öffentlich erörtert. Am 17. Mai 2021 fand der dritte Schienengipfel mit Fokus auf europäische Verkehre statt. Zahlreiche EU-Staaten unterzeichneten einen Letter of Intent zum Trans-EuropExpress 2.0 für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene. Dieser soll Teil eines vernetzten Europa-Takts werden.

Am 18. August 2021 hat das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde.

NOVELLE DES EISENBAHNREGULIERUNGS-RECHTS IN KRAFT GETRETEN

Mit der am 18. Juni 2021 in Kraft getretenen Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erfolgte eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an Entwicklungen des EU-Rechts. Zudem wurden Grundlagen für neue Modelle der Kapazitätsvergabe und Fahrplanerstellung, u.a. für den Deutschland-Takt, geschaffen. Letztere werden im Rahmen einer nationalen Rechtsverordnung zur Durchführung von Pilotprojekten weiter ausgestaltet.

GESETZ ZUR ÄNDERUNG VON VORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH VERABSCHIEDET

Am 1. Juli 2021 trat das Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich, das sog. Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz (EbRbG), in Kraft. Neben eher redaktionellen Anpassungen in verschiedenen Gesetzen wurden mit dem EbRbG u.a. im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) das Gleisanschlussrecht grundlegend umgestaltet und Neuregelungen zur Vegetationskontrolle insbesondere im Hinblick auf von Drittgrundstücken ausgehende Gefahren für den sicheren Eisenbahnbetrieb geschaffen.

BUNDESNETZAGENTUR GENEHMIGT STATIONSENTGELTE 2022

Am 17. September 2021 erfolgte nach geänderter Rechtslage (Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes [ERegG]) die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2022 durch Beschluss der Bundesnetzagentur. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2022 mit wenigen Kürzungen. Gegen die von der Bundesnetzagentur vorgenommenen Kürzungen bei den Stationsentgelten für ausgefallene Stationshalte hat die DB Station&Service AG, wie bereits im Vorjahr, Klage beim Verwaltungsgericht Köln eingelegt. Gesamthaft wurde eine durchschnittliche Preissteigerung i.H.v. 2,46 % genehmigt.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr stieg der Umsatz insgesamt um 16 Mio. € auf 1.343 Mio. € (im Vorjahr: 1.327 Mio. €). Die Entwicklung lag in den Verkehrsstationen und bei den sonstigen Dienstleistungen über dem Vorjahresniveau, während die Umsätze in der Vermietung – bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie – rückläufig waren.

Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse i.H.v. 970 Mio. € (im Vorjahr: 922 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Erlöse aus Serviceangeboten rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 966 Mio. € (im Vorjahr: 917 Mio. €) um 5,3 % über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 773 Mio. € entfielen dabei 80,0 % der Stationsentgelte auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 599 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Regio und 122 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Fernverkehr. Der Anstieg der Stationsentgelte ist insbesondere auf eine Reduzierung der Stationshalte aufgrund der Corona-Pandemie im Vorjahr zurückzuführen. Der Anstieg der Stationshalte betrifft sowohl Gesellschaften des DB-Konzerns als auch konzernexterne Eisenbahnverkehrsgesellschaften.

Die sonstigen Dienstleistungen beliefen sich auf insgesamt 46 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €).

Die Umsatzerlöse in der Vermietung lagen mit 327 Mio. € insbesondere aufgrund der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie um 37 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 364 Mio. €). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag mit 66 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 67 Mio. €). Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, ging um 36 Mio. € auf 261 Mio. € zurück, was auf die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie in 2021 zurückzuführen ist. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz beläuft sich auf 24,3 % (im Vorjahr: 27,4 %).

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung erhöhte sich um 2,8 % auf 1.455 Mio. € (im Vorjahr: 1.416 Mio. €), u.a. durch den Anstieg der anderen aktivierten Eigenleistungen um 23 Mio. € auf 112 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 222 Mio. € um 99 Mio. € über dem Vorjahreswert, was insbesondere auf die ertragswirksame Vereinnahmung von Zuschüssen im Rahmen des Konjunkturprogramms 2021 zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um 17,8 % auf 827 Mio. € (im Vorjahr: 702 Mio. €), was im Wesentlichen aus einer Erhöhung der betrieblichen Instandhaltung insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung des Konjunkturprogramms 2021, einem erhöhten Aufwand für Sicherheits- und Ordnungsdienste sowie einem Anstieg der Aufwendungen für Strom resultiert.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 10,6 % auf 440 Mio. € (im Vorjahr: 398 Mio. €). Der Anstieg resultiert insbesondere aus einer höheren Anzahl an Mitarbeitenden, insbesondere im Bau- und Anlagenmanagement, sowie aus Tarifsteigerungen.

Die Abschreibungen erhöhten sich um 6,0 % auf 160 Mio. € aufgrund der erhöhten Netto-Investitionen im Berichtsjahr und in den Vorjahren.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 281 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 289 Mio. €, was im Wesentlichen auf im Vorjahr vorgenommene Wertberichtigungen auf Forderungen zurückzuführen ist.

Das Betriebsergebnis liegt mit – 31 Mio. € um 30 Mio. € unter dem Vorjahreswert, was aus dem Anstieg der Aufwendungen von insgesamt 168 Mio. € resultiert. Die Erträge dagegen erhöhten sich nur um 138 Mio. €. Der Anstieg der Aufwendungen ergibt sich aus erhöhten Instandhaltungsaufwendungen, gestiegenen Abschreibungen sowie höheren Personalaufwendungen aufgrund von zusätzlich eingestellten Mitarbeitenden.

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich auf 0 Mio. € (im Vorjahr: – 1 Mio. €).

Das Zinsergebnis lag unverändert bei – 30 Mio. € (im Vorjahr: – 30 Mio. €).

Die DB Station&Service AG weist insgesamt ein Ergebnis nach Steuern i.H.v. – 61 Mio. € (im Vorjahr: – 32 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 entspricht im Berichtsjahr in der Tendenz der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose für die Entwicklung der Umsätze aus Stationsentgelten. Die Entwicklung der Vermietungsumsätze lag coronabedingt unter der für das Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose. Der im Geschäftsjahr 2021 eingetretene Rückgang der Vermietungsumsätze, der Aufwandsanstieg sowie der deutliche Ergebnissrückgang liegen aufgrund der Corona-Pandemie deutlich über der für das Geschäftsjahr 2021 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 DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen 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 und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DB AG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station&Service AG per 31. Dezember 2021 eine DB-konzerninterne Kreditlinie i.H.v. 500 Mio. €. Diese wurde zum Bilanzstichtag mit 138 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen 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 insbesondere durch die Rückzahlung von langfristigen Darlehen verändert, sodass sich der kurzfristige Anteil der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 auf 40 % erhöht hat.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 110 Mio. €. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 54 Mio. € auf 1.372 Mio. € aufgrund gestiegener Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich insgesamt um 50 Mio. € auf 1.262 Mio. €, v.a. aufgrund einer Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die Gesellschafterin sowie höherer Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen bei gleichzeitiger Rückzahlung von langfristiger DB-Konzernfinanzierung sowie verminderten Cashpooling-Verbindlichkeiten. Per 31. Dezember 2021 betragen die Cashpooling-Verbindlichkeiten 138 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 243 Mio. €).

Investitionen

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren die Projekte 2. S-Bahn-Stammstrecke München (144 Mio. €), Stuttgart 21 (141 Mio. €), Masterplan Frankfurt Hauptbahnhof (44 Mio. €), Erneuerung unterirdischer Personenverkehrsanlagen (31 Mio. €), Dortmund Verkehrsstation (24 Mio. €), Berlin Ostbahnhof Erneuerung Gleishallen (23 Mio. €), Stuttgart Bonatzbau Neukonzeption (20 Mio. €), Außenäste Rhein-Ruhr-Express (16 Mio. €), Reisendeninformation der Zukunft (15 Mio. €) sowie Sofortprogramm Video (13 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres lagen mit 1.375 Mio. € (im Vorjahr: 1.334 Mio. €) über dem 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 291 Mio. € (im Vorjahr: 247 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen per 31. Dezember 2021 beläuft sich auf 2.371 Mio. € (im Vorjahr: 2.251 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 1.375 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 288 Mio. € (im Vorjahr: 232 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit konnte aus dem Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit finanziert werden, insbesondere durch Baukostenzuschüsse sowie die Einzahlung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage.

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

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE

Die DB Station&Service AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse i.H.v. 1.259 Mio. € (im Vorjahr: 1.187 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 1.084 Mio. € (im Vorjahr: 1.087 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB Station&Service AG nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung. Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Station&Service AG in geringfügigem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [db.de/investitionen](https://www.db.de/investitionen)  verfügbar.

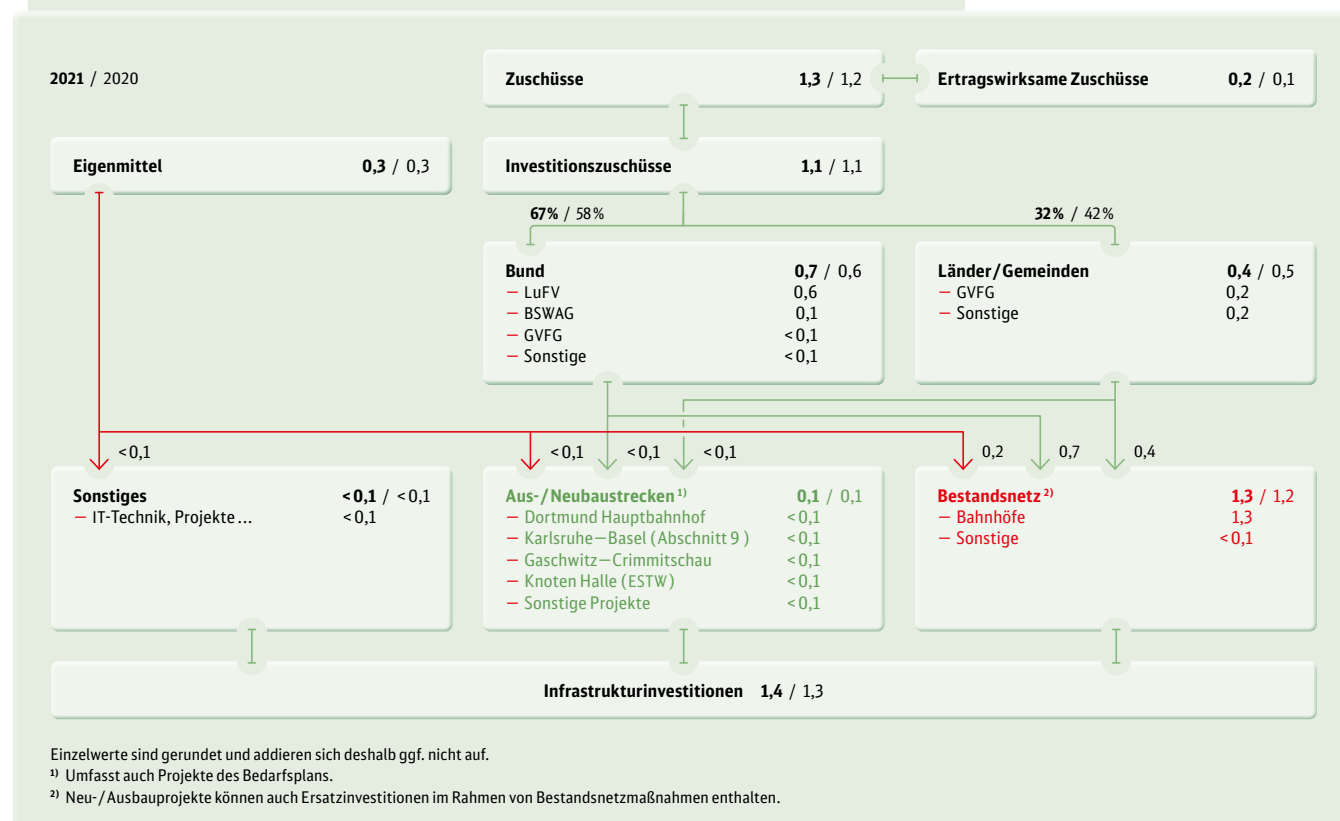
Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2021 um 124 Mio. € bzw. 3,6 % auf 3.590 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2020: 3.466 Mio. €). Der Anstieg der Bilanzsumme resultierte auf der Aktivseite im Wesentlichen aus der Zunahme des Anlagevermögens. Auf der Passivseite führte insbesondere die vollzogene Kapitalerhöhung i.H.v. 1.000 Mio. € bei gegenläufiger Verminderung der Verbindlichkeiten zur Erhöhung der Bilanzsumme.

Das Anlagevermögen hat sich um 3,7 % auf 3.470 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3.346 Mio. €) erhöht. Der Anstieg betrifft insbesondere die Anlagen im Bau. Die Sachanlagen erhöhten sich insgesamt zum Bilanzstichtag auf 3.407 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3.298 Mio. €), weil die Netto-Investitionen höher als die Abschreibungen waren. Die immateriellen Vermögensgegenstände haben sich per 31. Dezember 2021 um 31,3 % auf 63 Mio. € erhöht. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen selbst erstellte Software für unser Fahrgastinformationssystem.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 96,7 % in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendwertes (per 31. Dezember 2020: 96,4 %).

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE UND -INVESTITIONEN DB STATION&SERVICE AG IN MRD. €



Das Umlaufvermögen betrug insgesamt 120 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 120 Mio. €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich stichtagsbedingt zum Bilanzstichtag auf 15 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 33 Mio. €). Dagegen erhöhten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zum Bilanzstichtag insbesondere aufgrund höherer Forderungen aus Verlustübernahme. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen liegt mit 3,3 % nahezu auf Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2020: 3,6 %).

Die DB AG hat im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB von 1.000 Mio. € durchgeführt, sodass das Eigenkapital mit 2.499 Mio. € erheblich über dem Vorjahresendwert liegt (per 31. Dezember 2020: 1.499 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt mit 69,6 % per 31. Dezember 2021 weit über dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2020: 43,2 %).

Die Rückstellungen haben sich um 18,9 % auf 107 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 90 Mio. €) erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Rückstellung für unterlassene Instandhaltung sowie der Risikovorsorge für Rechtsstreitigkeiten.

Die Verbindlichkeiten verringerten sich zum Bilanzstichtag um 890 Mio. € auf 881 Mio. €, was im Wesentlichen aus einer Verminderung der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultierte. Die Darlehen des Bundes verringerten sich durch planmäßige Tilgung um 4 Mio. € auf 9 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verminderten sich stichtagsbedingt um 9 Mio. € auf 75 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gingen per 31. Dezember 2021 durch die vorzeitige Ablösung von Darlehen sowie den Abbau der Verbindlichkeiten aus Cashpooling auf 714 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.541 Mio. €) zurück. Die sonstigen Verbindlichkeiten verminderten sich zum Bilanzstichtag insbesondere durch den Rückgang von Verbindlichkeiten aus Zuschüssen. Der Anteil der Verbindlichkeiten im Verhältnis zur Bilanzsumme belief sich auf 24,5 % (per 31. Dezember 2020: 51,1 %). Der passive Rechnungsabgrenzungsposten verringerte sich um 3 Mio. € auf 103 Mio. € zum Bilanzstichtag (per 31. Dezember 2020: 106 Mio. €).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten am Gesamtkapital einen Anteil von 14,8 % (per 31. Dezember 2020: 35,4 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 12,7 % (per 31. Dezember 2020: 17,9 %). Damit deckten Eigenkapital, langfristige Rückstellungen sowie langfristige Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten das Anlagevermögen zu 90,3 % (per 31. Dezember 2020: 84,5 %). Bei der Kapitalstruktur

ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag i.H.v. 9 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 13 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 809 Mio. € auf 650 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.459 Mio. €) durch die vorzeitige Ablösung von Darlehen gegenüber der DB AG. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten ergeben sich aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag mit 18,1 % per 31. Dezember 2021 deutlich unter dem Vorjahresendniveau (per 31. Dezember 2020: 42,1 %).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2021	31.12.2020
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,7	96,
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	3,3	3,6
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	69,6	43,2
Rückstellungen	3,0	2,6
Verbindlichkeiten	24,5	51,1
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	18,1	42,1
Rechnungsabgrenzungsposten	2,9	3,1
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.590	3.466

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland lag 2021 unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Hauptgrund ist der Wegfall des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Corona-Sondereffekts.

- Positive Effekte resultierten aus einer weiteren Reduktion der primären Störungen durch Verbesserung der Anlagenverfügbarkeit.
- Große strukturelle und extern bedingte Herausforderungen haben die Pünktlichkeit gegenläufig stark belastet. Strukturell führte das starke Verkehrswachstum v.a. in den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und -Strecken) in Verbindung mit einer Ausweitung des Bauvolumens in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden Maßnahmen beschlossen, die zu einer Qualitätssteigerung in den kommenden Jahren beitragen sollen.

- Eine Vielzahl externer Sonderereignisse hat zudem zu vorübergehenden Pünktlichkeitseinbrüchen im Jahresverlauf 2021 geführt: der massive Wintereinbruch im Februar, hohe Temperaturen im Juni, die schweren Hochwasser im Juli sowie das Sturmtief Hendrik/Ignatz im Oktober.
- Ebenfalls negativ wirkten die Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

- **Lagezentrum Bau im DB-Konzern:** 2021 wurden kaschierende Performance-Dialoge eingeführt, die eine durchgängige Steuerung u.a. der baubetrieblichen Einschränkungen der Infrastruktur monitoren und hierüber eine bereichs- und ebenenübergreifende Steuerung ermöglichen. Das wieder gestiegene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit drohenden Versorgungs- und fahrplanerischen Engpässen sowie teilweise massive Unwetterereignisse stellten hohe Anforderungen an die Baudurchführung in 2021 dar. Über vorausschauende Optimierung etwa der erforderlichen Sperrzeitstunden oder frühzeitige Identifikation kritischer Konstellationen mittels Analyse der Gleiskilometersperrstunden greift das Lagezentrum Bau und Baubetriebstechnologie nunmehr frühzeitige in eine gesamthafte Optimierung des Baugeschehens ein. Gemeinsame regionale und zentrale Anstrengungen haben dazu beigetragen, dass die Jahresziele der baubetrieblichen Einschränkungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr trotz zusätzlicher infrastruktureller Sonderprogramme wie des Schnellläuferprogramms digitale Schiene, des Glasfaserausbaus und des Oberbauprogramms 2021 eingehalten werden konnten.
- **Lagezentrum Pünktlichkeit im DB-Konzern:** Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitszielabweichungen, 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 Risiko Radar Bau. Das Frühwarnsystem wurde 2021 um den Schienengüterverkehr erweitert. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Dazu gehört u.a. die Entwicklung einer Vier-Monats-Bauvorschau für den Rail Freight Corridor 1. Die wirksame Umsetzung der Maßnahmen wurde in mehreren unterjährigen Workshops überwacht und diskutiert.

Optimierung der S-Bahn-Systeme

Auf die S-Bahnen der großen Metropolen kommt eine Schlüsselrolle in Deutschlands Verkehrswende zu. Sie werden in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern haben – bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung. Insbesondere soll die Pünktlichkeit in den nächsten fünf Jahren deutlich gesteigert und zugleich sollen Zugausfälle verringert werden. Hierfür wurde im DB-Konzern das Programm Starke S-Bahn mit dem Ziel gestartet, die Voraussetzungen für hochperformante S-Bahn-Systeme zu entwickeln und umzusetzen. Dabei werden lokal erfolgreiche Ansätze, wie z.B. die Verhinderung von Gleisübertritten durch das Aufstellen von Zäunen bei der S-Bahn München, als Standards für die Metropolen umgesetzt. Im Fokus des Programms Starke S-Bahn stehen die Kernressourcen der S-Bahn-Systeme, insbesondere die Fahrwege, die Bahnsteige, die Fahrzeuge, die Systemtechnologien und nicht zuletzt die Mitarbeitenden. Damit die Betriebsqualität verbessert werden kann, sollen die Kernprozesse der Bahnproduktion, v.a. die Planung und Steuerung, die Durchführung und die Instandhaltung, gestärkt werden. Hier fließen auch die Erfahrungen, die 2020 gesammelt wurden und zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beigetragen haben, mit ein. So werden z.B. Erkenntnisse aus der reduzierten Reisendenzahl genutzt, um Maßnahmen für die Zeit nach der Corona-Pandemie abzuleiten, wie z.B. die Anpassung der Bahnsteiggestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturverbesserungen. Diese Aktivitäten unterstützen dabei, dass die Pünktlichkeitsziele für die S-Bahnen erreicht werden.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die DB Station&Service AG erhebt regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden. Dabei werden sowohl die Geschäftskunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen/Aufgabenträger und Mieter) im Rahmen jährlicher Online-Interviews als auch die Reisenden und Besucher:innen im Rahmen von quartalsweisen Erhebungen an Bahnhöfen befragt. Der Zufriedenheitsindex (ZI) der Reisenden und Besucher:innen hat sich im Berichtsjahr verbessert und erreichte einen Wert von 73 (im Vorjahr: ZI von 72). Die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich im Berichtsjahr insgesamt positiv entwickelt, erreichte einen Wert von 79 und ist damit wieder auf dem Niveau von 2019 (2020: ZI von 77). Die Zufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger mit den Leistungen der DB Station&Service AG hat sich leicht verbessert und erreichte einen ZI von 69 (Vorjahr: ZI von 68).

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 6.507 per 31. Dezember 2020 auf 6.793 Mitarbeitende per 31. Dezember 2021 gestiegen (+4,4%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeitenden mit 6.750 um 6,7% über dem Vorjahreswert (6.326 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 Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigte sich der DB-Konzern mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- Die Mitarbeitenden erhalten 600 € in 2021 und weitere 500 € im März 2022 als Corona-Prämie. Für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden. So wurden z.B. zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt.
- Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend dem Tarifeinheitsgesetz (TEG) die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.
- Dort gelten auch weiterhin die Tarifverträge, die DB-Konzern und EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Entgelterhöhung von 1,5% zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

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

- Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5% und um weitere 1,8% zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.
- Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie, die je nach Entgeltgruppe 600 €, 400 € bzw. 300 € beträgt. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie i.H.v. 400 € vereinbart.
- DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH geschlossen.
- DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das TEG im DB-Konzern Grundlage für die Anwendung der Tarifverträge ist. Danach kommt in solchen Betrieben, in denen sich unterschiedliche Tarifverträge in ihrem Geltungsbereich überschneiden, der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zur Anwendung, die in dem jeweiligen Betrieb die meisten in einem Arbeitsverhältnis stehenden Mitglieder organisiert (Mehrheitstarifvertrag).

Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Reisenden, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen: So enthalten sie u.a. einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement der Mitarbeitenden des DB-Konzerns insbesondere während der Corona-Pandemie würdigt.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Mitarbeitendenzufriedenheit

Im Herbst 2021 wurde im DB-Konzern im Systemverbund Bahn in Deutschland erstmalig das Kulturbarmeter als repräsentative Stichprobenbefragung zur Unternehmenskultur mit 28 bereits aus der Mitarbeitendenbefragung (MAB) 2021 bekannten Fragen zu den Themenblöcken »Kompass für ein starkes Miteinander«, »Mitarbeitendenzufriedenheit«, »Starke Schiene« und »Team DB« durchgeführt.

Bei der DB Station&Service AG wurden insgesamt 742 Mitarbeitende eingeladen, die Rücklaufquote der Beteiligung lag bei 46,6% (DB-Konzernwert: 36%).

Der sehr gute Wert des Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (MZI; Skala von 1: »stimme überhaupt nicht zu« bis 5: »stimme voll zu«) aus der Vollbefragung 2021 von 4,0 konnte gehalten werden, der Kompassindex sank von 61% auf 55% Zustimmung.

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 2020 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird. Insbesondere in der Dimension Ökologie sind die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die Vergrünung von Energieverbräuchen als Beitrag zum Klimaschutz zu nennen.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Station&Service AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, 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

Die Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns ist weiterhin der übergreifende Rahmen, der die Ziele und Stoßrichtungen verdeutlicht. Grundüberzeugung dieser Strategie ist, dass eine Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität nur mit einem starken Systemverbund Bahn gelingen kann.

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse haben den Handlungsdruck zum Klimaschutz nochmals bekräftigt und das Thema in das Zentrum gesellschaftlicher Debatten befördert. Entsprechend widmet der DB-Konzern seine volle Aufmerksamkeit diesem Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Hierfür ist das Ziel der Starken Schiene, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. In jedem dieser drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Darüber hinaus sind auch das Thema Umwelt und 100% Grünstrom in der Strategie verankert. Dies ergibt die 16 geschäftsfeldübergreifenden Ausbausteine des DB-Konzerns, die in den einzelnen Geschäftsfeldern durch weitere, geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt werden.

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 Station&Service AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
 - Im öffentlichen Personennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
 - Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs 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.

An ihrem Beitrag zu diesen Zielen werden alle Aktivitäten des DB-Konzerns gemessen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns, die sich perspektivisch auf Beteiligungen mit strategischer Relevanz für die Starke Schiene und Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren.

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 Besucher:innen zu orientieren. Den Fortschritt messen und steuern wir über eine Steuerungssystematik, die die Ziele der Starken Schiene aufgreift und für das Geschäftsfeld übersetzt. Diese Optimierung unterstützt die Ziele der Strategie Starke Schiene mit ihren drei Ausbaufeldern Robuster, Schlagkräftiger und Moderner.

WEITERE INFORMATIONEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf die vom DB-Konzern im Juni 2021 eingereichte Triplik haben die Beklagten fristgerecht Anfang 2022 erwidert.

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

2021 sind die Marktpreise für Bauleistungen und für Rohstoffe mit zunehmender Dynamik gestiegen. Zudem zeichneten sich belastende Effekte aus Nachtragsforderungen und der Optimierung des Bauablaufs im Hauptbahnhof ab. Um mögliche Auswirkungen auf die Kostenentwicklung valide abzuschätzen, nimmt der DB-Konzern eine Überprüfung der Gesamtkostenprognose für das Bahnprojekt Stuttgart 21 vor. Mit Ergebnissen ist im Frühjahr 2022 zu rechnen.

Digitales 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.

DB Station&Service hat die BIM-Methode seit Anfang 2017 für alle neuen Projekte eingeführt. 2021 wurden 600 laufende Projekte in den Verkehrsstationen und den Empfangsgebäuden mit der Methode bearbeitet.

NACHTRAGSBERICHT

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

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 Zuspruchs der Kund:innen.

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 v.a. 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 v.a. 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 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 u.a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des

Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

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 2022 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 Mitarbeitender 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 gesetzliche 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 die Finanzierung bis zum Jahr 2029 fortschreibt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes.

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 u.a. 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 bzw. Durchsetzung der Rechtsposition der DB Station&Service AG versucht, in den Zivilprozessen entsprechend entgegenzusteuern.
- **IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken:** 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 jedes Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns u.a. 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 des Risikomanagements 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. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht über Ad-hoc-Meldungen, 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 im Bereich negativer Wirkungen der Corona-Pandemie auf die Umsätze im Bereich Stationsentgelte sowie Vermietung. Weiterhin wirken Risiken aus den Themen Entfall der Aufwandsförderung für Barrierefreiheit und Brandschutz sowie Regulierungsrisiken und Grundinstandsetzungsbedarfe für Empfangsgebäude. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition der DB Station&Service AG trotz anhaltender Pandemie durch den Wegfall zweier bedeutsamer Risiken deutlich reduziert, enthält jedoch weiterhin bestehende Risiken mit Eintrittswahrscheinlichkeiten von möglich bis wahrscheinlich.

Als Ergebnis der 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 wurden 2021 weiter negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2022 erwarten wir noch weitere coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung in 2022 von weiter rückläufigen coronabedingten Belastungen sowie einer weiteren Erholung der Wirtschaftsleistung aus. Damit einhergehend erwarten wir auch eine wieder stärkere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und damit eine Stärkung des frequenzabhängigen Geschäfts in unseren Bahnhöfen.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie, deren Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind, wird die Geschäftsentwicklung der DB Station&Service AG voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 noch durch den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie beeinflusst werden. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen einer anhaltend hohen Unsicherheit. Zudem basieren sie auf der Annahme einer stabilen geopolitischen Lage.

Konjunkturelle Aussichten

Für 2022 wird erwartet, dass die deutsche Wirtschaft weiter kräftig zulegen wird. Die Erholung der Wirtschaftsleistung dürfte jedoch erst ab dem zweiten Quartal 2022 erfolgen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sollten insgesamt weiter nachlassen. Globale Lieferkettenengpässe dürften im Jahresverlauf 2022 nachlassen, was zu Nachholeffekten und einer raschen Steigerung der Industrieproduktion führen sollte.

Weiterer wesentlicher Treiber dürfte der private Konsum werden. Hier wirken eine sich weiter erholende Beschäftigungslage sowie ein schrittweiser Abbau von während der Corona-Pandemie zusätzlich aufgebauten Ersparnissen. Die Verbraucherpreise werden voraussichtlich auch 2022 weiter steigen, die Dynamik sollte im Jahresverlauf aber nachlassen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot profitieren. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind ein rückläufiges coronabedingtes Infektionsgeschehen, eine teilweise oder

vollständige Rücknahme von Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, ein wieder steigendes Vertrauen in die Infektionsschutzsicherheit öffentlicher Räume, insbesondere Verkehrsmittel, sowie eine wieder stärker fortschreitende Verkehrsverlagerung auf die Schiene als Beitrag zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.

Aufgrund der Prognose für den Schienenpersonenverkehr gehen wir davon aus, dass sich die Zahl der Stationshalte 2022 voraussichtlich weiter stabilisieren und den positiven Vor-Corona-Trend fortsetzen wird. Wir rechnen mit einem Anstieg des Anteils DB-konzernexterner Bahnen an den Stationshalten.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten sich 2022 infolge einer moderaten Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie stabilisieren und über dem Niveau von 2021 liegen.

Beschaffungsmärkte bleiben 2022 voraussichtlich unter Druck

Als Basisszenario erwarten wir für das erste Halbjahr 2022 nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die immensen geldpolitischen und fiskalischen Hilfsprogramme dürften zusammen mit dem Impffortschritt in der westlichen Welt den gewünschten Stimuluseffekt für die Weltwirtschaft erzeugen. Daraus ergibt sich in vielen Märkten allerdings weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie zusätzlich verknüpften Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir weiterhin eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Bau- und Logistikbereich. Aktuelle Prognosen der Erzeugerpreise gehen von einer Stabilisierung dieser Märkte Ende 2022 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg 2021 aus.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht dürfte jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen.

Für 2022 ist weiterhin mit einer Schieflage aus einer sehr starken Nachfrage und einem verknüpften Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Mikrochips und Rohstoffen (wie Eisenerz) zu rechnen. Bei Steinkohle, Gas und Ähnlichem sind in den Wintermonaten überdurchschnittlich hohe Preise zu erwarten. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen. In Deutschland bleibt die Kohleverstromung aufgrund der weiterhin hohen Gaspreise attraktiv. Die Lage am Gasmarkt dürfte sich erst mit einer Verstärkung der russischen Gaslieferungen entspannen.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO₂-Zertifikate) sollte in den nächsten Monaten wenig Spielraum für sinkende Notierungen vorhanden sein. Der politische Wille der Bundesregierung und auch der EU-Kommission zu einem raschen klimaneutralen Umbau der Energieversorgung wird sich hier bemerkbar machen.

Insgesamt spricht die Marktsituation auch in den ersten Monaten 2022 für weiter hohe Strompreise. Die Spotpreise werden hier noch deutlich mehr als in den Vorjahren vom Temperaturverlauf und Windaufkommen beeinflusst werden.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2022 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland weiterhin eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland durch die Fortsetzung der Strategie.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Station&Service AG im Geschäftsjahr 2022

Auch im Geschäftsjahr 2022 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt unser Fokus auch im Geschäftsjahr 2022 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 geplante Kostensteigerungen für die Gesellschaft nach sich ziehen wird.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir im Geschäftsjahr 2022 von einer leichten Steigerung aus.

Zusätzlich erwarten wir für das Geschäftsjahr 2022 aus einem moderaten Anstieg der Stationsentgelte einen leichten Umsatzanstieg. Die auch von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden aber auch noch vom weiteren Verlauf bzw. Nachwirkungen der Corona-Pandemie geprägt sein.

Wir rechnen aufgrund oben genannter Programmaktivitäten mit Aufwandssteigerungen sowie dem Wegfall von negativen Sondereffekten und einer sich abschwächenden Wirkung aus der Corona-Pandemie mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2022, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres 2021 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 bspw. 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.

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(12)	1.343	1.327
Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	112	89
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	222	123
Materialaufwand	(15)	- 827	- 702
Personalaufwand	(16)	- 440	- 398
Abschreibungen		- 160	- 151
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 281	- 289
Beteiligungsergebnis	(18)	0	- 1
Zinsergebnis	(19)	- 30	- 30
Ergebnis nach Steuern		- 61	- 32
Erträge aus Verlustübernahme	(28)	61	32
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	63	48
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.651	2.635
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		1.650	1.641
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		851	845
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 gehören		97	84
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		194	180
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		465	399
		3.407	3.298
III. Finanzanlagen	(2)	0	0
		3.470	3.346
B. UMLAUVERMÖGEN			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	120	120
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		120	120
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0	0
		3.590	3.466

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklage	(5)	2.241	1.241
Andere Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		2.499	1.499
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	107	90
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	881	1.771
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	103	106
		3.590	3.466

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Periodenergebnis vor Verlustübernahme und Ertragsteuern		- 61	- 32
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Sachanlagevermögens ¹⁾ und Finanzanlagevermögens		160	152
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		0	0
Cashflow vor Steuern		99	120
Veränderung der übrigen Rückstellungen		17	- 2
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		29	7
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 81	- 48
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		16	- 1
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)		30	30
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		110	106
Einzahlungen aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens ¹⁾		3	15
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände sowie das Sach- und Finanzanlagevermögen ¹⁾		- 1.375	- 1.334
Auszahlungen für den Erwerb des Deckungsvermögens		0	0
Erhaltene Zinsen		0	1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 1.372	- 1.318
Auszahlung für Gewinnabführung an Gesellschafter		0	- 146
Einzahlungen durch Einstellung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		1.000	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 3	- 3
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		1.084	1.179
Rückzahlung von Zuschüssen		- 13	- 22
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		- 105	237
Gezahlte Zinsen (-)		- 28	- 28
Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		- 705	- 6
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsvertrag		32	0
Einzahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler)		0	1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		1.262	1.212
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(20)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen						Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2021	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften	Zugänge	Investi- tionszu- schüsse	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften	Abschrei- bungen	Zuschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2020
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE																
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	54	0	18	0	0	0	72	7	0	5	0	0	0	12	60	47
davon in Entwick- lung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegen- stände	11	0	5	0	-11	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	11
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	0	3	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	1	3	1
	55	0	21	0	0	0	76	7	0	6	0	0	0	13	63	48
SACHANLAGEN																
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken																
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	149	0	2	0	0	-1	150	0	0	0	0	0	0	0	150	149
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	3.048	0	222	-141	27	-25	3.131	1.407	0	90	0	0	-16	1.481	1.650	1.641
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.159	0	62	-48	10	0	1.183	314	0	18	0	0	0	332	851	845
	4.356	0	286	-189	37	-26	4.464	1.721	0	108	0	0	-16	1.813	2.651	2.635
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Maschinen und maschi- nelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 gehören	255	0	49	-34	10	-13	267	171	0	11	0	0	-12	170	97	84
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	587	0	49	-25	26	-16	621	407	0	35	0	0	-15	427	194	180
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	399	0	970	-836	-73	5	465	0	0	0	0	0	0	0	465	399
	5.597	0	1.354	-1.084	0	-50	5.817	2.299	0	154	0	0	-43	2.410	3.407	3.298
FINANZANLAGEN																
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlagevermögen insgesamt	5.652	0	1.375	-1.084	0	-50	5.893	2.306	0	160	0	0	-43	2.423	3.470	3.346

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 gem. §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 Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (60 Mio. €; im Vorjahr: 48 Mio. €) ist gem. §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 bzw. im Rahmen eines Neubaus als eine gesamthafte Kom-

ponente bewertet. Zusätzlich gab es bis 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.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gem. §253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf fortgeführte 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, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

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- bzw. 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 per 31. Dezember 2021 für die DB Station&Service AG im Bereich

der Lieferungen und Leistungen auf 0,74% für überfällige Forderungen und 0,26% 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 niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2021 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 gem. §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2021 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinlichungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. 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 gem. §253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,31%) ergibt sich per 31. Dezember 2021 ein Unterschiedsbetrag von 0,3 Mio. €.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2021 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2021
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	1,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentnentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,46

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen [BEV] aufgrund bestehender Beamten:innenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i.H.v. 0,32% (Vorruhestand) und 0,33% (Altersteilzeit), 0,81% (Jubiläum), 0,80% (Sterbegeld) sowie 0,85% (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 bzw. Einnahmen, die Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive bzw. 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 (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten:innen erstattet die DB Station&Service AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten: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 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 19 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 14 Mio. €), von denen 18 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 13 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse i.H.v. 1.084 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.087 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 i.H.v. 5 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 6 Mio. €) enthalten.

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2021	davon Restlauf- zeit über 1 Jahr	31.12.2020	davon Restlauf- zeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	0	33	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	82	0	57	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	23	15	30	19
Insgesamt	120	15	120	19

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 18 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 32 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 18 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 17 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i.H.v. 3 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 8 Mio. €) und Forderungen aus Verlustausgleich i.H.v. 61 Mio. €.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Forderungen aus Grundstücksverkäufen i.H.v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 23 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 erhöhte sich im Berichtsjahr um 1.000 Mio. € und weist per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 2.241 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 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. Darüber hinaus erfolgte zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zum 1. Dezember 2021 eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die DB AG i.H.v. 1.000 Mio. €.

(6) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) per 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

(7) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	8
Steuerrückstellungen	2	2
Sonstige Rückstellungen	97	80
Insgesamt	107	90

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragenden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Station&Service AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter 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 (5,5 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 4,4 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 durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i.H.v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 8 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verpflichtungen im Personalbereich	18	18
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	11	10
Risikovorsorge für Bauprojekte	3	5
Unterlassene Instandhaltung	37	31
Übrige Risiken	27	16
Insgesamt	96	80

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v.a. 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 i.H.v. 7 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 7 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (7 Mio. €) verrechnet.

Den gem. §268 Abs. 8 HGB für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (60 Mio. €) ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (2.243 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 12 Mio. €; Anschaffungskosten: 11 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (12 Mio. €) verrechnet.

(8) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12. 2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12. 2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Zinslose Darlehen des Bundes	9	3	6	-	13	3	10	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	75	72	3	-	84	81	3	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	714	206	508	499	1.541	330	1.211	849
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	82	81	1	1	132	131	1	1
davon aus Steuern	4	4	-	-	4	4	-	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	881	363	518	500	1.771	546	1.225	850
davon zinspflichtig	650	142	508	499	1.459	248	1.211	849

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 60 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 65 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 653 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.476 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 511 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.216 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 16 Mio. €) und 138 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 243 Mio. €) aus Cashpooling.

(9) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (84 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

Darüber hinaus wird hier im Wesentlichen die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von zinslosen Darlehen von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	115	99
Insgesamt	115	99

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i.H.v. 108 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 92 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. 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. €	31.12.2021	31.12.2020
Bestellobligo für Investitionen	2.371	2.251
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	195	167
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	330	309
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	80	69
Insgesamt	2.701	2.560

Der Anstieg des Bestellobligos um 120 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus Verpflichtungen im Zusammenhang mit der weiter gestiegenen Bau-tätigkeit.

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

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-lease-back-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen i.H.v. 140 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 134 Mio. €), die aus dem Sale-and-lease-back-Geschäft für ein Empfangsgebäude resultieren.

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

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	32	36
fällig 1 bis 5 Jahre	71	77
fällig über 5 Jahre	226	198
Insgesamt	330	309

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2021	2020
Verkehrsstationen	970	922
davon Stationsentgelte	966	917
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	327	364
Sonstige Umsatzerlöse	46	41
Insgesamt	1.343	1.327

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen i.H.v. 4 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) und aus der Auflösung von Wertberichtigungen von 12 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) enthalten.

(13) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Der unter diesem Posten ausgewiesene Betrag beinhaltet aktivierungspflichtige Leistungen i.H.v. 112 Mio. € (im Vorjahr: 89 Mio. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	13	8
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	195	93
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	191	88
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	3	12
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3	3
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	0
Übrige Erträge	7	7
Insgesamt	222	123
davon periodenfremd	19	23

Die periodenfremden Erträge beinhalten v.a. mit 13 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen, mit 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und mit 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) aus dem Abgang von Sachanlagen.

(15) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	96	89
davon Aufwendungen für Energie	95	90
davon Strom	72	65
davon Stromsteuer	6	6
davon sonstige Energien	17	19
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	5	9
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-10
Aufwendungen für bezogene Leistungen	278	239
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	184	174
davon sonstige bezogene Leistungen	94	64
davon Provisionen	0	1
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	454	374
Insgesamt	827	702

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. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	355	321
davon für Arbeitnehmende	326	289
davon für zugewiesene Beamte:innen	28	31
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	85	77
davon für Arbeitnehmende	78	69
davon für zugewiesene Beamte:innen	7	8
Zahlung an das BEV gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
davon für Altersversorgung	16	15
Insgesamt	440	398

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung z.B. 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. €	2021	2020
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	37	37
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	4	3
Gebühren und Beiträge	11	12
Aufwendungen aus Versicherungen	2	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	4	5
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	141	142
davon bezogene IT-Leistungen	31	22
davon sonstige Kommunikationsdienste	32	33
davon sonstige Serviceleistungen	78	87
Aufwendungen aus Schadenersatz	2	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	17
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	19	10
Sonstige betriebliche Steuern	4	3
Übrige Aufwendungen	52	53
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	6	6
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	11	10
davon sonstige übrige Aufwendungen	35	37
Insgesamt	281	289
davon periodenfremd	20	11

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten mit 20 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) v.a. Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen.

(18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-1
Insgesamt	0	-1

(19) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-30	-31
davon an verbundene Unternehmen	-26	-29
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	-1
Insgesamt	-30	-30

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 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 Aktiengesetz (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 Europäischen Union (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](https://www.bundesanzeiger.de)  erhältlich.

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

(23) ANTEILSBESITZ

	Eigenkapital in T €	Ergebnis in T € 2021	Arbeitneh- mende	Zu- rech- nende Anteile ¹⁾ in %	Durch- gerech- nete Anteile in %
GESELLSCHAFT					
DB BahnPark GmbH, Berlin	8.690	2.509	18	51	51
Clever Order Services GmbH i. L., Berlin ²⁾	200	-10	0	25	25
MEKB GmbH, Berlin	32	0	0	100	100

¹⁾ Der DB Station&Service AG oder einem abhängigen Unternehmen per 31. Dezember 2021 gehörende Anteile.

²⁾ Stand per 31. Dezember 2018 bzw. für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2018.

(24) BESCHÄFTIGTE

	2021		2020	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	6.084	6.179	5.576	5.795
Zugewiesene Beamt:innen	666	614	750	712
	6.750	6.793	6.326	6.507
Auszubildende	361	463	339	401
Insgesamt	7.111	7.256	6.665	6.908

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 Eisenbahnneuordnungsgesetz 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 Bundes-eisenbahnvermögen.

(25) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2021 an:****BERND KOCH**

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

HEIKE FÖLSTER

Ressort Finanzen/Controlling,
Hamburg

SVEN-UWE HANTEL (BIS 30. SEPTEMBER 2021)

Ressort Produktion,
Ludwigsburg

RALF THIEME

Ressort Personal,
Dresden

JEANNETTE WINTER (SEIT 1. OKTOBER 2021)

Ressort Produktion,
Hohenberg-Krusemark

Als Aufsichtsrat waren bestellt:**MARTIN SEILER**

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

COSIMA INGENSCHAY*

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

UWE HENSCHEL*

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Hoppegarten (Mark)

MANUELA HERBORT

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

DR. JENS KLOCK SIN

Referatsleiter E 12 im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Kleinmachnow

HEIKE MOLL*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München

RÜDIGER KRUSE

Hamburg

DR. ELKE HEUZEROTH

Referat VIII B 1 im Bundesministerium der Finanzen,
Neuwied

DETLEF MÜLLER

Mitglied des Deutschen Bundestages, Bahnpolitischer Berichterstatter,
Chemnitz

HARTMUT SCHWARZ*

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

ALFONS KRUSE*

Gesamtbetriebsrat der DB Station&Service AG,
Bremen-Oberneuland

RONNY GABBERT*

Gesamtbetriebsrat der DB Station&Service AG,
Dessau

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in T €	2021	2020
Gesamtbezüge des Vorstands	1.278	1.198
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	10	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-	-
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-	-
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	81	77

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 965 T €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 221 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 betrugen 81 T € (im Vorjahr: 77 T €).

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

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

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

**(28) BEHERRSCHUNGS- UND
GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Berlin, den 17. Februar 2022

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – 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 Adressanten 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 17. Februar 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg
Wirtschaftsprüfer

KONTAKTINFORMATIONEN

DB STATION&SERVICE AG

Europaplatz 1
10557 Berlin
www.bahnhof.com

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

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



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte  abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

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

NACHHALTIGE PRODUKTION



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



RECYCLED
Papier aus
Recyclingmaterial
FSC® C016267



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



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



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

IMPRESSUM

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

BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG / Max Lautenschläger
 1 DB AG / Philipp von Recklinghausen / Max Lautenschläger
 4 DB AG / Max Lautenschläger

DB Station&Service AG
Europaplatz 1
10557 Berlin

www.bahnhof.de

