



DB Station&Service AG
Geschäftsbericht 2022

INHALT

1	→	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	27	→	Jahresabschluss
4	→	Bericht des Aufsichtsrats	39	→	Weitere Informationen
7	→	Lagebericht			

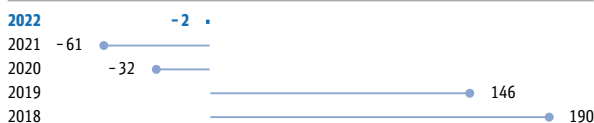
ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

STATIONSHALTE / in Mio.



↗ 2022 zu 2021: +0,3%

ERGEBNIS NACH STEUERN ¹⁾ / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +59 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +7,9%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2022	2021	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	1.449	1.343	+106	+7,9
Ergebnis nach Steuern ¹⁾	-2	-61	+59	-96,7
Bilanzsumme per 31.12.	3.766	3.590	+176	+4,9
Anlagevermögen per 31.12.	3.702	3.470	+232	+6,7
Eigenkapital per 31.12.	2.548	2.499	+49	+2,0
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	738	650	+88	+13,5
Brutto-Investitionen	1.417	1.375	+42	+3,1
Netto-Investitionen ²⁾	379	291	+88	+30,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	6.978	6.793	+185	+2,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Anzahl der Bahnhöfe	5.401	5.399	+2	-
Stationshalte in Mio.	155,9	155,5	+0,4	+0,3

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken auf ein Jahr zurück, dessen Herausforderungen wir uns so nie hätten ausmalen wollen. Eine Folge des unfassbaren Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine war ein Ausnahmezustand an unseren Bahnhöfen. Um in Deutschland Schutz zu suchen, kamen seit Ende Februar täglich Flüchtende aus der Ukraine an, darunter viele Frauen und Kinder. Vor allem in den ersten Wochen nach Kriegsbeginn waren dies mehrere Tausend Menschen am Tag. Der Hauptbahnhof Berlin wurde zu einer der ersten Anlaufstellen des Landes. Mit großem Engagement waren die Kolleg:innen an unseren Bahnhöfen auch in dieser belastenden Situation vorbildliche und einfühlsame Gastgeber:innen.

Eine weitere Folge des Krieges in der Ukraine ist die weltweite Energiekrise. Umso bedeutender wurde nochmals das effiziente Nutzen von Ressourcen. Das Thema Energieeffizienz und -einsparung treiben wir bereits seit Jahren voran. Beim Austausch der Leuchtmittel sind wir mit rund 1.000 Bahnhöfen in 2022 noch mal einen großen Schritt vorangekommen. Fast die Hälfte unserer Stationen leuchtet jetzt in energieeffizientem Licht. Darüber hinaus haben wir auf die aktuelle Lage reagiert und zusätzliche Maßnahmen ergriffen: Neben den gesetzlichen Vorgaben wie dem Absenken der Raumtemperatur in Büros haben wir zum Beispiel auf Weihnachtsbeleuchtung und andere Eventbeleuchtung in unseren Bahnhöfen verzichtet.

Die politische Entscheidung, das 9-Euro-Ticket einzuführen, um die Bürger:innen zu entlasten und gleichzeitig einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Klimaschutz zu leisten, hat die Bilder des Sommers 2022 geprägt. Nachdem aufgrund der Corona-Pandemie zwei Jahre lang deutlich weniger Reisende in unseren Bahnhöfen unterwegs waren, hat das einmalige Angebot viel Leben in die Bahnhöfe gebracht. Insbesondere an den Wochenenden waren sie sogar stärker besucht als vor der Pandemie. In Vorbereitung darauf waren wir mit mehr Kolleg:innen vor allem entlang touristischer Strecken an den Bahnhöfen im Einsatz. Ganz konkret waren das über 400 Servicekräfte zusätzlich. Dieser Ausnahmesommer war jedoch auch mit extremen Anstrengungen für unsere Kolleg:innen verbunden. Trotzdem waren sie gute Gastgeber:innen für unsere Kund:innen.

Zudem haben wir 2022 viele große und kleine Projekte erfolgreich vorangetrieben. Die diesjährigen Investitionen von rund 1,8 Milliarden Euro aus Mitteln von Bund, Ländern und DB flossen in rund 800 Bahnhöfe. In Bayern wurde mit Abschluss der Bauarbeiten am Bahnhof Ansbach zum Beispiel der 500. Bahnhof im bayerischen Bahnnetz barrierefrei ausgebaut. Neben Modernisierungen an Hunderten Bahnhöfen haben wir in diesem Jahr auch fünf neue Haltepunkte in Betrieb genommen, darunter Stendal Hochschule in Sachsen-Anhalt, Herten (West) in Nordrhein-Westfalen und Merklingen-Schwäbische Alb im Zuge der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Baden-Württemberg.

In Nordrhein-Westfalen konnte 2022 das größte Bahnprojekts des Landes starten: Die Modernisierung der Gleishalle des Duisburger Hauptbahnhofs. Die Halle erhält ein lichtdurchlässiges, wellenförmiges Dach und sechs neue Bahnsteige. Auch am Dresdner Hauptbahnhof steht das Dach im Fokus: Hier erneuern wir Schritt für Schritt das von Stararchitekt Sir Norman Foster gestaltete Dach mit einer Membran aus teflonbeschichteter Glasfaser. Die Dachsanierung ist Teil des ersten gemeinsamen Modernisierungsprogramms mit dem Freistaat Sachsen. 82 Millionen Euro fließen in Sachsen in den kommenden Jahren in attraktivere Stationen, mehr Barrierefreiheit und bessere Reisendeninformation. Auch mit den Ländern Saarland und Mecklenburg-Vorpommern haben wir 2022 umfassende Pakete zur Modernisierung von Bahnhöfen geschnürt. Mit dem Bahnhofsentwicklungsprogramm Saarland fließen bis 2030 zusätzlich 167 Millionen Euro in moderne Stationen. Zusammen mit dem Land und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern investieren wir in den nächsten zehn Jahren 120 Millionen Euro, um über 50 Stationen attraktiver für die Reisenden zu machen.

Auch zu anderen Themen sind wir neue Kooperationen eingegangen. Gemeinsam mit der Deutschen Post DHL Group (DHL) werden wir rund 800 zusätzliche DHL-Packstationen an Bahnhöfen in ganz Deutschland zur Verfügung stellen. Ein Teil der Automaten ist bereits 2022 ans Netz gegangen. Zudem machen wir als DB Station & Service mit dem neuen Click & Collect-Service »Box – Die Abholstation« unsere Stationen für unsere Gäste noch attraktiver. Unsere Kund:innen können anbieterübergreifende Sendungen bequem auf ihren täglichen Wegen empfangen und damit Zeit und Wege sparen.

Für neue Serviceangebote an Bahnhöfen engagieren wir uns auch gemeinsam mit der Landeshauptstadt Hannover. Mit der 2022 geschlossenen Smart-City-Partnerschaft wollen wir Hannovers Bahnhöfe als Mobilitätsdrehscheiben stärken und unter anderem den Bahnhofsvorplatz am Hauptbahnhof aufwerten. Geplant sind unter anderem sowohl Mobility Hubs, die am Bahnhof alle Sharing-Fahrzeuge bündeln, als auch Micro-Depots, von denen aus Güter emissionsfrei ausgeliefert werden.

Um das klimafreundliche Zusammenspiel von Fahrrad- und Bahnfahren zu verbessern, haben wir einen neuen Reparaturservice für Fahrräder am Bahnhof gestartet: Einfach morgens das Fahrrad am Bahnhof abschließen und abends das fertig reparierte Rad wieder dort abholen. Radfahrende können den neuen Service bisher am Bahnhof Berlin Südkreuz und am Hauptbahnhof Karlsruhe buchen und ausprobieren. Ein weiterer Test, der am Bahnhof Berlin Südkreuz läuft, ist die leuchtende Bahnsteigkante: LED-Leuchten zeigen durch unterschiedliche Lichtmuster an der Bahnsteigkante an, wenn S-Bahnen ein- oder ausfahren und wo sie genau halten. So können Reisende leichter und schneller ein- und aussteigen. Perspektivisch soll auch die Auslastung in den einzelnen Wagen angezeigt werden.

Als Ergänzung zu den hohen diesjährigen Investitionen in die Bahnhöfe haben wir zum Ende des Jahres 2022 mit einem Sofortprogramm noch einen Spurt für mehr Komfort und Barrierefreiheit an vielen Bahnhöfen eingelegt. Rund 20 Millionen Euro Bundesmittel flossen in kleine, aber wirkungsvolle Verbesserungen an rund 600 Stationen: von frischer Farbe über neue Sitzbänke und Beleuchtung bis zu mehr taktilen Leitstreifen und Hubliften.

Nicht zuletzt das 9-Euro-Ticket hat die Bedeutung der Bahnhöfe für die Verkehrswende nochmals deutlich gemacht. Steigende Reisendenzahlen und mehr Verkehr können wir nur bewältigen, wenn die Kapazitäten in den Bahnhöfen entsprechend ausgebaut werden. Mit der geplanten Generalsanierung hochbelasteter Korridore im Schienennetz, die 2022 verkündet wurde, wird eine wichtige Weiche gestellt, um unsere Infrastruktur fit und robuster für die Zukunft zu machen. Dabei sollen alle notwendigen Baumaßnahmen der kommenden Jahre – auch an den Bahnhöfen der jeweiligen Strecke – gebündelt werden. Ein weiterer Kurswechsel ist der Verkaufsstopp von Empfangsgebäuden. Statt auf Veräußerung setzen wir auf eine weitere Stärkung der Bahnhofsgebäude und wollen die Flächen gemeinsam mit dem Bund, den Städten und Gemeinden entwickeln und gestalten.

Unser Ziel ist es, leistungsstarke Bahnhöfe ganzheitlich zu entwickeln: von der Verkehrsstation übers Empfangsgebäude bis zum Vorplatz. Dazu gehören mehr Kapazität, attraktivere Wartebereiche, bessere Anschlussmobilität und ein besseres Bahnhofsumfeld für die Reisenden – und das nicht nur in Metropolregionen, sondern auch im ländlichen Raum. Denn Bahnhöfe übernehmen als Eingangstor des Schienenverkehrs beziehungsweise der Städte und Gemeinden eine Schlüsselfunktion in der nachhaltigen und klimaschonenden Reisekette.



Bernd Koch
Vorstandsvorsitzender der
DB Station & Service AG

BERICHT DES AUF SICHTSRATS



MARTIN SEILER
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Station & Service AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt fünf Sitzungen abgehalten. 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 achtmal 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 außerordentlichen Sitzung am 21. Februar 2022 hat der Aufsichtsrat einer methodischen Neufassung der kurzfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Station&Service AG sowie einer Anpassung der persönlichen Zielvereinbarungen für das Geschäftsjahr 2022 für den Vorstand der DB Station&Service AG zugestimmt.

In seiner Sitzung am 17. März 2022 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für den Vorstand der DB Station&Service AG informiert. Weiterhin hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2021 sowie mit der Auszahlung der kurz- und langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder beschäftigt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat einer methodischen Neufassung der langfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Station&Service AG zugestimmt. Zudem hat der Aufsichtsrat Änderungen der Geschäftsordnungen für den Vorstand und den Aufsichtsrat der DB Station&Service AG beschlossen.

In seiner Sitzung am 1. Juni 2022 wurde dem Aufsichtsrat der Lagebericht des Vorstands inklusive der Feststellungen zum internen Kontrollsystem vorgestellt.

In seiner Sitzung am 9. September 2022 befasste sich der Aufsichtsrat u. a. umfassend mit dem Lagebericht des Vorstands.

In seiner Sitzung am 1. Dezember 2022 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der vorgelegten Planung beschäftigt und die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2023 einschließlich der im Geschäftsjahr 2023 geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte zur Kenntnis genommen. Ferner hat der Aufsichtsrat einer methodischen Anpassung der kurzfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Station&Service AG sowie der Zielvereinbarungen für das Geschäftsjahr 2023 für den Vorstand der DB Station&Service AG zugestimmt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat einer methodischen Anpassung der langfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Station&Service AG zugestimmt.

Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2022 u. a. Informationen zu den Extremwetterlagen und den jeweiligen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb im Februar und Mai 2022. Des Weiteren wurde er über die Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges informiert. Zudem wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Bauprojekte unterrichtet. Weiterhin erhielt er Informationen über Maßnahmen des Bahnhofsprogramms und des Programms Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit an Bahnhöfen sowie über Maßnahmen des Konjunkturprogramms 2021 zur Qualitätsverbesserung an Bahnhöfen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über den Verkaufsstopp der Empfangsgebäude sowie über die Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf die DB Station&Service AG informiert. 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 2022 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 23. März 2023 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. Februar 2022 wurde Frau Dr. Cornelia Krause mit Wirkung zum 1. März 2022 in den Aufsichtsrat gewählt. Sie folgt damit Frau Manuela Herbort, die ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 28. Februar 2022 niedergelegt hat.

Ferner wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. Juli 2022 Herr Torsten Herbst mit Wirkung zum 1. August 2022 in den Aufsichtsrat gewählt. Er folgt damit Herrn Rüdiger Kruse, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Juli 2022 niedergelegt hat.

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

In der Aufsichtsratsitzung am 1. Juni 2022 wurden Frau Heike Fölster für den Zeitraum vom 1. Februar 2023 bis 31. Oktober 2027 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, und Herr Bernd Koch für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 30. April 2026 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Vorstandsvorsitzender, bestellt.

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 2022 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2023

Für den Aufsichtsrat

Martin Seiler
Aufsichtsratsvorsitzender der
DB Station&Service AG

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage waren im Personenverkehr v. a. im ersten Quartal 2022 noch spürbar. Seit April 2022 zeigt sich aber wieder eine deutliche Erholung. Der Hochlauf der Nachfrage fiel 2022 in den einzelnen Marktsegmenten des deutschen Personenverkehrs allerdings sehr unterschiedlich aus. Während der Schienenpersonenfernverkehr im Laufe des Jahres das Vor-Corona-Niveau wieder erreicht hat, blieb der Schienenpersonennahverkehr (mit Ausnahme des Sondereffekts durch das 9-Euro-Ticket) noch spürbar unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

WEITERE UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA-UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen.

Der Bund setzte die Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2022 fort:

- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG auch 2022 erhöht.
- Nach Freigabe der Europäischen Kommission wurden weitere Kompensationen für coronabedingte Schäden ausgezahlt.
- Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wurde ebenfalls 2022 fortgesetzt. Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig.

UMFANGREICHES MASSNAHMENPAKET FÜR UKRAINE

- Der DB-Konzern schnürte ein umfangreiches Hilfspaket, um die vom Krieg in der Ukraine betroffenen Menschen zu unterstützen. Ein DB-konzernweiter Krisenstab koordinierte die Aktivitäten. Dazu gehörten etwa ein Hilfsfonds für Geflüchtete und die Bereitstellung von Wohnraum. Das kostenlose DB-Ticket »helpukraine« erleichtert Flüchtlingen aus der Ukraine die Weiterreise in Deutschland.
- Der DB-Konzern hat ein Logistiknetzwerk auf Straße und Schiene aufgebaut, um Hilfsgüter per Lastwagen und Güterzug von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern.

In der Folge des Ukraine-Kriegs wurde die DB Station & Service AG im Berichtsjahr vor neue Herausforderungen gestellt. Im März 2022 zählte die DB Station & Service AG rund 428.000 Personen, die aus der Ukraine in unseren Bahnhöfen angekommen sind. Die Grenzregionen Cottbus, Frankfurt/Oder, Dresden und Görlitz sowie in der Folge die Ballungsräume Berlin, Leipzig, Hannover und München waren Schwerpunkte dieser Fluchtwelle. Bis Juni 2022 verringerte sich die Zahl ankommender Personen auf unter 80.000, ab August 2022 wurde die Erhebung aufgrund der deutlich geringeren Anzahl ankommender Personen eingestellt. Die DB Station & Service AG berief Ende Februar 2022 einen zentralen Arbeitsstab ein und koordinierte durch eine regionale Organisation entsprechende Maßnahmen für die betroffenen Bahnhöfe. Hierzu zählten bspw. die Umsetzung der Reisendeninformation auf Ukrainisch und teilweise Russisch, die Schaffung von zusätzlichen Aufenthaltsbereichen in und an unseren Bahnhöfen sowie die gemeinsame Betreuung Flüchtender in Zusammenarbeit mit Hilfsorganisationen, freiwilligen Helfer:innen und Kommunen. Zusätzlich wurden im Konzernverbund und im Auftrag des Bundes Sonderzug- und Sonderbusverkehre eingerichtet, die primär die Entlastung des Ballungsraums Berlin zum Ziel hatten. Diese Kapazitäten wurden seit Juli 2022 sukzessive zurückgefahren, einzig ein Sonderzug von der polnisch-ukrainischen Grenze nach Hannover Messe/Laatzten alle zwei Tage wurde aufrechterhalten.

UMGANG MIT DER ENERGIEKRISE

Im Berichtsjahr wurde zur Bewältigung der Energiekrise und des damit verbundenen hohen Risikos einer signifikanten Energieverknappung ein Arbeitsstab eingerichtet. Neben der Koordinierung und Umsetzung der vom Gesetzgeber

erlassenen Verordnungen hat die DB Station&Service AG zusätzlich als gesellschaftlichen Beitrag zur Krisenbewältigung weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Energiereduktion im Bereich der Administration und des Bahnbetriebs umgesetzt. Der Arbeitsstab stellt neben der erforderlichen Risikovorsorge die Kommunikation an alle Stakeholder sicher und leitete erforderliche Maßnahmen zur Unterstützung der operativen Umsetzung ein.

TEMPORÄRE EINFÜHRUNG 9-EURO-TICKET

Von Anfang Juni bis Ende August 2022 gab es das 9-Euro-Ticket in Deutschland. Den Erfolg dokumentieren rund 52 Millionen verkaufte 9-Euro-Tickets und etwa zehn Millionen Abonnent:innen im deutschen öffentlichen Personennahverkehr, die das vergünstigte Ticket über die drei Monate automatisch erhalten haben. Laut dem Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben 10% der Käufer:innen des 9-Euro-Tickets auf mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten verzichtet. Dadurch konnten rund 1,8 Mio. t CO₂ eingespart werden. Dabei zeigte sich: Die Zufriedenheit der Nutzer:innen mit dem 9-Euro-Ticket war sehr hoch, 88% der Nutzer:innen des 9-Euro-Tickets waren mit der letzten Fahrt zufrieden oder vollkommen zufrieden. Gleichzeitig war das hohe Fahrgastaufkommen eine riesige Kraftprobe für das Gesamtsystem des DB-Konzerns und eine enorme Herausforderung für die DB-Mitarbeitenden vor Ort.

So setzte die DB Station&Service AG zusätzliche Mitarbeitende im Bereich Reisendenlenkung und Fahrradlots:innen über interne und externe Dienstleister ein.

Darüber hinaus wurden folgende Maßnahmen an unseren Bahnhöfen umgesetzt:

- Durchführung von Sonderreinigungen aufgrund der hohen Auslastungen an ausgewählten Bahnhöfen.
- Verstärkung der Sicherheits- und Ordnungsdienste.
- Umsetzung diverser Produktmaßnahmen wie z. B. Meeting-Points an Ausflugszielen, markierte Aufenthaltsbereiche, Fahrradverleihstationen, Mobiliar, Begrünung sowie Intensivierung der Kommunikation.

Ab September 2022 wurden die gesammelten Erfahrungen ausgewertet und Maßnahmen bezüglich nachhaltiger Verbesserungen in den betrieblichen Abläufen und Regelprozessen der DB Station&Service AG verankert.

AUFBAU EINES HOCHLEISTUNGSNETZES FÜR MEHR ZUVERLÄSSIGKEIT UND WACHSTUM

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur vorgestellt. Die Hochleistungskorridore sollen die am höchsten belaste-

ten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Diese erstrecken sich heute über rund 10% des Gesamtnetzes. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge dieses Hochleistungsnetzes durch Mehrverkehre von derzeit rund 3.500 km auf voraussichtlich über 9.000 km bis zum Ende dieses Jahrzehnts anwachsen und damit der Anteil am Gesamtnetz deutlich steigen.

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG verhalten. Die Umsatzerlöse in den Bereichen der Verkehrsstationen und der Vermietung lagen über dem Niveau des Vorjahres. Das Ergebnis nach Steuern war weiter negativ, lag aber mit – 2 Mio. € um 59 Mio. € über dem Vorjahreswert.

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 DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

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

Die DB Station&Service AG betreibt bundesweit rund 5.400 Personenbahnhöfe. Als einer der größten Bahnhofsbetreiber Europas entwickeln und betreiben wir Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten Reisenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mobilitätsorientierte Serviceleistungen rund um den Bahnhof an. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz sichert die DB Station&Service AG für Millionen

Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Von den rund 156 Millionen Stationshalten im Berichtsjahr entfallen rund 45 Millionen (28,8%) auf DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Berichtsjahr zählte die DB Station&Service AG insgesamt 124 Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ihren Kunden, davon 118 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 sind Stationshalte.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

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

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB 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 2022 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 Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2022 vier Frauen an.

FRAUENANTEIL / in %	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2024	
	Ist	Ist	Ziel	Ziel in NP ¹⁾
Vorstand	50,0	50,0	50,0	-
Aufsichtsrat	33,3	33,3	33,3	-
Erste Führungsebene	28,3	31,3	44,4	20
Zweite Führungsebene	25,6	30,7	31,6	50

¹⁾ 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 2022 erreichen.

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst.

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

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

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur 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 (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

2022 blieb die Zahl der Infrastrukturlisten auf hohem Niveau stabil.

Die Anzahl der Stationshalte bewegte sich in etwa auf Vorjahresniveau und entspricht damit der Prognose im Lagebericht des Vorjahres.

Infolge einer teilweisen Verkehrsübernahme von Verkehren von Abellio durch DB Regio sowie Angebotsausweitungen bei DB Fernverkehr konnten die DB-konzerninternen Bahnen entgegen dem langjährigen Trend Marktanteile zurückzugewinnen.

Der Vermietungsumsatz in den Bahnhöfen lag 2022 deutlich über dem Vorjahresniveau.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKANTEIL

Der deutsche Personenverkehr war auch 2022 von den weitreichenden Auswirkungen und dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie geprägt. Die Verkehrsnachfrage war insbesondere im ersten Jahresdrittel 2022 im Vergleich zum vorpandemischen Niveau reduziert. Im weiteren Jahresverlauf 2022 zog die Verkehrsnachfrage jedoch infolge der weitgehenden Aufhebung von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie deutlich an. Zusätzlich förderten politische Maßnahmen, wie das 9-Euro-Ticket und der bundesweite Tankrabatt den Personenverkehr in den Sommermonaten. Insgesamt verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete 2022 einen starken Verkehrsleistungszuwachs.

Der Schienenpersonennahverkehr profitierte besonders von der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022. Die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr war geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende nach den starken coronabedingten Einschränkungen im Vorjahr. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt stieg im ersten Quartal 2022 deutlich gegen-

über dem Vorjahresquartal. In den Monaten Mai und Juni 2022 erreichten die Fahrgastzahlen des DB-Konzerns dank Nachholeffekten im Privatreisesegment kurzfristig sogar Werte, die über dem Vor-Corona-Niveau lagen. Gestützt wurde die Entwicklung 2022 durch weitreichende Angebotsausweitungen der Bahnen. FlixTrain erweiterte sein Streckennetz ab Mai 2022 um drei neue Strecken und bot somit Reisen zu insgesamt rund 70 Zielen an. Auch die österreichische WESTbahn hat ihr Angebot ausgeweitet und verkehrt seit April 2022 auf der Relation Wien–München. Die Schienenpersonenfernverkehrsanbieter reagieren damit angebotsseitig auf die steigende Nachfrage und den gesellschaftlichen Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stieg insgesamt ebenfalls deutlich an.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2022.

Politisches Umfeld

ZUSÄTZLICHE UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENVERKEHR DURCH DEN BUNDESHAUSHALT 2022

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

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

- Die coronabezogenen Kompensationsmaßnahmen des Bundes wurden 2022 fortgesetzt. Diese umfassen v. a. die Trassenpreisförderung für den Fernverkehr, den Dividendenersatz für Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie die Mittel für Schadenskompensationen.
- Die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel um zusätzlich 3,7 Mrd. € in 2022. Die Mittel dienten der Finanzierung des 9-Euro-Tickets im Rahmen des Energieentlastungspakets (2,5 Mrd. €) sowie der Fortsetzung der hälftigen Finanzierung der Corona-Branchenlösung für den Regionalverkehr gemeinsam mit den Bundesländern.
- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschiene wurden von 1,56 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € erhöht.
- Die Mittel für Lärmsanierung stiegen von 139 Mio. € auf 185 Mio. €.
- Die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr wurde von 80 Mio. € auf 40 Mio. € reduziert.

BUNDESHAUSHALT 2023 BESCHLOSSEN

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

- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege werden von 1,9 Mrd. € 2022 auf 2,0 Mrd. € erhöht.
- Für Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Umsetzung des Deutschland-Takts sind 2023 58 Mio. € eingeplant (2022: 11 Mio. €).
- Die Mittel für attraktive Bahnhöfe werden von 165 Mio. € auf 262 Mio. € erhöht und eine Aufwandsförderung ermöglicht.
- Die zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden u. a. für den Titel attraktive Bahnhöfe eingeplant.
- Neben der Erhöhung dieser Schientitel wurden im Rahmen des im Dezember 2022 beschlossenen Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel bereits ab 2022 zusätzlich um 1 Mrd. € jährlich erhöht und darüber hinaus die jährliche Dynamisierung ab 2023 auf 3 % angepasst (bisher: 1,8 %).

ENTLASTUNGSPAKET DER BUNDESREGIERUNG

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

Ebenfalls zur Entlastung der Bürger:innen wurden für die Monate Juni, Juli und August 2022 die Energiesteuern auf Mineralöl gesenkt und ein 9-Euro-Ticket zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland eingeführt.

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

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

ABWEHRSCHIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS

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

ECKPUNKTE KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

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

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

Ferner umfasst das Papier Elemente einer Novelle des Klimaschutzgesetzes.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern Antriebswechsel Pkw, Antriebswechsel Lkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung sowie Raum- und Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Stärkung Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert. Eine Verständigung darüber soll innerhalb der Bundesregierung bis zum Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

KRISE DER ERDGASVERSORGUNG

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

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

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht. Als wesentliches Element geht daraus der Deutschland-Takt hervor. Im August 2021 hatte 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. Am 24. Juni 2022 fand die erste Regionalkonferenz zum Deutschland-Takt in Mainz statt. In diesem Rahmen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing über den Deutschland-Takt und dafür geplante Ausbaumaßnahmen im Südwesten Deutschlands informiert. Weitere drei Regionalkonferenzen folgten in 2022.

Zum 1. Juli 2022 wurde die Stabsstelle Deutschland-Takt im BMDV eingerichtet. Ziele sind die interne und externe Bündelung, die transparente Kommunikation und die Sichtbarkeit aller Aktivitäten des BMDV zum Deutschland-Takt.

BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Branchenverbände sowie der DB-Konzern waren eingebunden. Die Kommission macht umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Ferner unterstützt die Kommission die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und vom DB-Konzern erarbeitete Liste mit Vorschlägen für kleinere und mittlere Maßnahmen. Schnellere Genehmigungsverfahren speziell für diese Maßnahmen sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden. Dies sind v. a. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau,

der Verzicht auf Raumordnungsverfahren sowie die Prüfung von Standards im Artenschutz. Ferner wird empfohlen, den in der vergangenen Legislatur für die Schiene schon geregelten Katalog planrechtsfreier Maßnahmen zu erweitern und die Plangenehmigung zu stärken. Zum schnelleren Planen und Bauen wird u. a. das für das neue im Bau befindliche Instandhaltungswerk in Cottbus bereits angewendete Partnerschaftsmodell Schiene empfohlen. In diesem Modell wird das Know-how der Bauunternehmen bereits in der Planungsphase eingebunden. Die Kommission stellt eine zu hohe Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur fest und empfiehlt daher eine neue Finanzierungsarchitektur. Hierzu sollen v. a. Finanzierungsquellen zusammengefasst werden, was durch Einrichtung von separaten Schieneninfrastrukturfonds umgesetzt werden soll – darunter ein Fonds zur Finanzierung des Bestandsnetzes und ein Ausbau- und Modernisierungsfonds. In beiden Fonds sollen die Mittel überjähig zur Verfügung stehen. Zur Stärkung der Bundesmittel sollen dabei grundsätzlich auch Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut genutzt werden. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen der Änderungen von Gesetzen. Hierzu wird deren Bündelung in einem Moderne-Schiene-Gesetz empfohlen, das Ende 2023 beschlossen werden soll.

NACHFOLGE 9-EURO-TICKET

Bei der Ministerpräsident:innen-Konferenz am 2. November 2022 haben sich Bund und Länder auf die Einführung eines bundesweit gültigen Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr unter dem Namen Deutschland-Ticket zum Preis von 49 € pro Monat geeinigt. Das Ticket soll im monatlich kündbaren Abonnement digital vertrieben werden. Bund und Länder beteiligen sich je zur Hälfte an der Finanzierung des Tickets i. H. v. je 1,5 Mrd. € pro Jahr. Die Beteiligten streben eine Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 an.

ERHÖHUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

Bundestag und Bundesrat haben im Dezember 2022 das Achte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit wurden die Regionalisierungsmittel bereits für 2022 um 1 Mrd. € angehoben. Darüber hinaus wird die bisherige Dynamisierung i. H. v. 1,8 % pro Jahr ab 2023 auf 3 % angehoben. In Summe führt die Gesetzesänderung im Zeitraum 2022 bis 2031 zu zusätzlichen Regionalisierungsmitteln i. H. v. rund 17,3 Mrd. €.

SCHAFFUNG EINES HOCHLEISTUNGSNETZES

Bundesverkehrsminister Volker Wissing und DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz haben am 22. Juni 2022 in einer gemeinsamen Pressekonferenz die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes angekündigt. Im Rahmen einer Generalsanierung bündelt der DB-Konzern dafür erstmals auf einem hochausgelasteten Korridor alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2023

Am 21. September 2022 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Eisenbahn-Regulierungsgesetz [ERegG]; ERegG-Novelle), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2023 durch Beschluss der Bundesnetzagentur. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2023 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 2,34 % (Schiennenpersonennahverkehr) und 4,54 % (Schiennenpersonenfernverkehr) genehmigt.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Weegeentgelten durch Zivilgerichte gem. §315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Mit Urteilen vom 8. Februar 2022 hat der BGH die DB Netz AG erstmals zur Rückzahlung von Regionalfaktorentgelten rechtskräftig verurteilt. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastruktur entgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station & Service). Unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) ein Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Der weitere Fortgang der Verfahren ist offen.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr stieg der Umsatz um 106 Mio. € auf 1.449 Mio. € (im Vorjahr: 1.343 Mio. €). Die Entwicklung lag in den Verkehrsstationen über dem Vorjahresniveau. Die Umsätze in der Vermietung und bei den sonstigen Dienstleistungen haben sich nach der Corona-Pandemie deutlich erholt.

Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse i. H. v. 1.003 Mio. € (im Vorjahr: 970 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Erlöse aus Serviceangeboten rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 995 Mio. € (im Vorjahr: 966 Mio. €) um 3,0% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 731 Mio. € entfielen dabei 73,5% der Stationsentgelte auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 612 Mio. € auf Gesellschaften im Geschäftsfeld DB Regio und 119 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Fernverkehr. Der Anstieg der Stationsentgelte betrifft insbesondere konzerninterne Unternehmen. Der Stationshalte betragen 156 Millionen (im Vorjahr: 155 Millionen). Der Anstieg betrifft ausschließlich Gesellschaften des DB-Konzerns.

Die Umsatzerlöse aus sonstigen Dienstleistungen beliefen sich auf insgesamt 55 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €).

Die Umsatzerlöse in der Vermietung lagen mit 391 Mio. € aufgrund der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie im Vorjahr um 64 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 327 Mio. €). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag mit 66 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahreswerts (im Vorjahr: 66 Mio. €). Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg um 65 Mio. € auf 325 Mio. €, was auf die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie im Vorjahr zurückzuführen ist. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz beläuft sich auf 27,0% (im Vorjahr: 24,3%).

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung erhöhte sich um 7,8% auf 1.569 Mio. € (im Vorjahr: 1.455 Mio. €), insbesondere durch den Anstieg der Umsatzerlöse um 106 Mio. € auf 1.449 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 139 Mio. € um 83 Mio. € unter dem Vorjahreswert, was insbesondere auf die im Vorjahr gewährten Zuschüsse im Rahmen des Konjunkturprogramms zurückzuführen ist; gegenläufig entwickelten sich die Erträge aus Schadenersatz.

Der Materialaufwand verringerte sich im Berichtsjahr um 8,3% auf 758 Mio. € (im Vorjahr: 827 Mio. €), was im Wesentlichen aus einer Erhöhung der betrieblichen Instandhaltung im Zusammenhang mit der Umsetzung des Konjunkturprogramms 2021 im Vorjahr resultierte.

Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere aufgrund einer Personalmehrung, insbesondere im Bau- und Anlagenmanagement, sowie von Tarifsteigerungen insgesamt um 7,5% auf 473 Mio. € (im Vorjahr: 440 Mio. €).

Die Abschreibungen erhöhten sich um 3,1% auf 165 Mio. € (im Vorjahr: 160 Mio. €) aufgrund der gestiegenen Nettoinvestitionen im Berichtsjahr und in den Vorjahren.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 297 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 281 Mio. €), was im Wesentlichen auf höhere IT-Kosten und Umlagen, insbesondere für Versicherungen, zurückzuführen ist.

Das Betriebsergebnis lag mit 15 Mio. € um 46 Mio. € über dem Vorjahreswert, was im Wesentlichen auf dem Anstieg des Umsatzes um insgesamt 106 Mio. € basiert. Als gegenläufige Effekte sind im Wesentlichen der um 33 Mio. € gestiegene Personalaufwand und der um 16 Mio. € höhere sonstige Aufwand zu benennen.

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

Das Zinsergebnis lag mit –18 Mio. € (im Vorjahr: –30 Mio. €) deutlich über dem Vorjahr, weil im Vorjahr zwei Darlehen zurückgezahlt werden konnten.

Die DB Station&Service AG weist insgesamt ein Ergebnis nach Steuern i. H. v. –2 Mio. € (im Vorjahr: –61 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 im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis im Geschäftsjahr 2022.

Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Für den DB-Konzern sowie die

DB Station & Service AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

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

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station & Service AG per 31. Dezember 2022 eine DB-konzerninterne Kreditlinie i. H. v. 400 Mio. €. Diese wurde zum Bilanzstichtag mit 30 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Station & Service AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Aufgrund der weiterhin hohen Investitionen lagen die Verbindlichkeiten mit 1.004 Mio. € um 14,0% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 881 Mio. €). Die Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten hat sich im Berichtsjahr insbesondere durch die Aufnahme eines weiteren langfristigen Darlehens verändert, sodass sich der langfristige Anteil der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 auf 19% erhöht hat.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 202 Mio. €. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 42 Mio. € auf 1.414 Mio. € aufgrund gestiegener Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug 1.212 Mio. € und setzt sich insbesondere aus den Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen zusammen. Per 31. Dezember 2022 betragen die Cashpooling-Verbindlichkeiten 29 Mio. € (im Vorjahr: 138 Mio. €).

Investitionen

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren das Projekt Stuttgart 21 (155 Mio. €), 2. S-Bahn Stammstrecke München (152 Mio. €), Masterplan Frankfurt Hauptbahnhof (48 Mio. €), Dortmund Verkehrsstation (29 Mio. €), Stuttgart Bonatzbau Neukonzeption (28 Mio. €), Berlin Ostbahnhof Erneuerung Gleishallen (23 Mio. €), Duisburg Hauptbahnhof Erneuerung Hallendach und Verkehrsstation (22 Mio. €) sowie das Sofortprogramm-Video (17 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres lagen mit 1.417 Mio. € (im Vorjahr: 1.375 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 379 Mio. € (im Vorjahr: 291 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen per 31. Dezember 2022 belief sich auf 2.428 Mio. € (im Vorjahr: 2.371 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

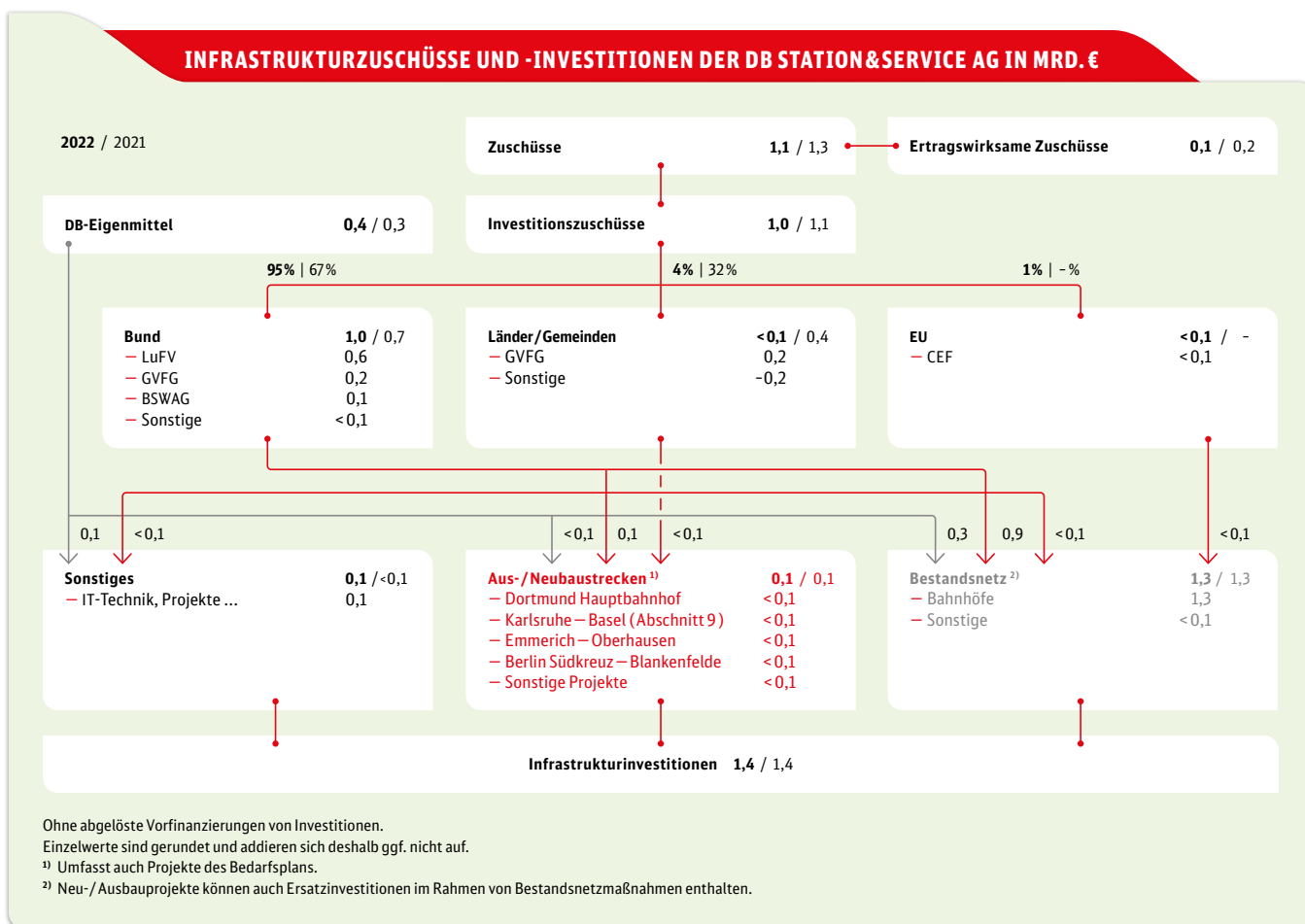
Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 1.417 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 375 Mio. € (im Vorjahr: 288 Mio. €).

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

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

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE

Die DB Station & Service AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse i. H. v. 1.324 Mio. € (im Vorjahr: 1.259 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 1.038 Mio. € (im Vorjahr: 1.084 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 verfügbar.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2022 um 176 Mio. € bzw. 4,9% auf 3.766 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2021: 3.590 Mio. €). Der Anstieg der Bilanzsumme resultierte auf der Aktivseite im Wesentlichen aus der Zunahme des Anlagevermögens. Auf der Passivseite führte insbesondere der Anstieg der Verbindlichkeiten um 123 Mio. € sowie des Eigenkapitals aufgrund von zwei Kapitalerhöhungen von insgesamt 49 Mio. € zur Erhöhung der Bilanzsumme.

Das Anlagevermögen hat sich um 6,7% auf 3.702 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 3.470 Mio. €) erhöht. Der Anstieg betrifft insbesondere die Anlagen im Bau. Die Sachanlagen erhöhten sich insgesamt zum Bilanzstichtag auf 3.631 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 3.407 Mio. €), weil die Netto-Inves-

titionen höher als die Abschreibungen waren. Die immateriellen Vermögensgegenstände haben sich per 31. Dezember 2022 um 12,7% auf 71 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 63 Mio. €) erhöht. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Zugang von selbst erstellter Software für unser Fahrgastinformationssystem.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist im Vergleich zum Vorjahr auf 98,3% gestiegen (per 31. Dezember 2021: 96,7%).

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 46,7% auf 64 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 120 Mio. €), was im Wesentlichen auf den Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen, insbesondere geringerer Forderungen aus Verlustübernahme, zurückzuführen ist. Die sonstigen Vermögensgegenstände dagegen erhöhten sich per 31. Dezember 2022 auf 32 Mio. €, insbesondere aufgrund von Forderungen im Zusammenhang mit dem Umbau des Hauptbahnhofs München. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen lag mit 1,7% unter dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2021: 3,3%).

Die DB AG hat im Berichtsjahr zwei Einstellungen in die Kapitalrücklage gem. §272 Abs.2 Nr. 4 HGB von insgesamt 49 Mio. € durchgeführt, sodass das Eigenkapital auf 2.548 Mio. € gestiegen ist (per 31. Dezember 2021: 2.499 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt mit 67,7% per 31. Dezember 2022 leicht unter dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2021: 69,6%).

Die Rückstellungen stiegen um 8 Mio. € auf 115 Mio. € per 31. Dezember 2022, insbesondere aufgrund einer höheren Risikovorsorge für Rechtsstreitigkeiten sowie höherer Rückstellungen für Tantiemen (per 31. Dezember 2021: 107 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich zum Bilanzstichtag um 123 Mio. € auf 1.004 Mio. €, was im Wesentlichen aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert. Die Darlehen des Bundes verringerten sich durch planmäßige Tilgung um 3 Mio. € auf 6 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbedingt um 19 Mio. € auf 94 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen per 31. Dezember 2022 im Wesentlichen durch die Aufnahme eines weiteren langfristigen Darlehens auf 819 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 714 Mio. €) bei gleichzeitigem Rückgang der Cashpool-Verbindlichkeiten. Die sonstigen Verbindlichkeiten lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der Verbindlichkeiten im Verhältnis zur Bilanzsumme belief sich auf 26,7% (per 31. Dezember 2021: 24,5%). Der passive Rechnungsabgrenzungsposten verringerte sich um 4 Mio. € auf 99 Mio. € zum Bilanzstichtag (per 31. Dezember 2021: 103 Mio. €).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten am Gesamtkapital einen Anteil von 19,2% (per 31. Dezember 2021: 14,8%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 10,5% (per 31. Dezember 2021: 12,7%). Damit deckten Eigenkapital, langfristige Rückstellungen sowie langfristige Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten das Anlagevermögen zu 91,0% (per 31. Dezember 2021: 90,3%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag i. H. v. 6 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 88 Mio. € auf 738 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 650 Mio. €). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten ergaben sich aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag mit 19,6% per 31. Dezember 2022 leicht über dem Vorjahresendniveau (per 31. Dezember 2021: 18,1%).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	98,3	96,7
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	1,7	3,3
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	67,7	69,6
Rückstellungen	3,0	3,0
Verbindlichkeiten	26,7	24,5
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	19,6	18,1
Rechnungsabgrenzungsposten	2,6	2,9
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.766	3.590

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich 2022 deutlich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Hohes Primärstörgeschehen:** Insbesondere im Bereich der Infrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) kommt es v. a. aufgrund der Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen zu einem erhöhten Primärstörgeschehen. Ein Fokusthema war hierbei die bundesweite Prüfung und der Austausch schadhafter Betonschwellen infolge des Zugunglücks bei Garmisch-Partenkirchen im Juni 2022. Aufgrund des hohen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden, die einen negativen Einfluss auf die Betriebsqualität hatten.
- **Hohe Bautätigkeit:** Im Jahresverlauf 2022 gab es zum Teil sehr hohe Bautätigkeit insbesondere im hochausgelasteten Engpassnetz, bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität und weiter wachsenden Verkehren. V. a. auf der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt am Main, der am stärksten belasteten Strecke im ICE-Netz, aber auch im Knoten Hamburg haben umfangreiche Baumaßnahmen zu deutlichen Zusatzverspätungen geführt.
- **Hochbelastete Schienenwege:** Rund 25% aller Züge durchfahren hochbelastete Schienenwege, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind.
- **Externe Sonderereignisse:** witterungsbedingte Ereignisse, insbesondere die direkte Abfolge mehrerer Stürme in Orkanstärke im Februar 2022, die bundesweit, v. a. aber in Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen zum Teil

schwere Schäden verursacht haben, sowie eine Vielzahl von Hitzetagen zwischen Juni und August 2022. Darüber hinaus führten gefährliche Ereignisse (u. a. Suizide, Zugkollisionen) und Fremdeinwirkungen (u. a. Diebstahl von Infrastrukturanlagen, Schäden durch Vandalismus und eine gezielte Attacke auf die GSM-R-Infrastruktur in der Region Nord) zu negativen Pünktlichkeitseffekten.

- **9-Euro-Ticket:** Von Juni bis August 2022 hat sich durch die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets die Auslastung im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich deutlich erhöht. Das führte v. a. auf touristischen Strecken und am Wochenende zu vermehrten Haltezeitüberschreitungen und Zugfolgeverspätungen.
- **Angespannte Personalsituation:** zum Teil örtlich begrenzte u. a. corona- und grippebedingte hohe Krankenzustände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Instandhalter:innen).
- **Gestörte Betriebsprozesse:** Das verringerte Pünktlichkeitsniveau und eine geringe Systemresilienz führen dazu, dass Personal- und Fahrzeugumläufe teilweise nicht mehr im Einklang sind und folglich Instandhaltungszuführungen und Zugbereitstellungen nicht planmäßig erfolgen können.

Der DB-Konzern hat 2022 eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Überlagert wurde die Wirkung jedoch durch negative Struktureffekte – hohe Bautätigkeit auf hochbelasteten Schienenwegen mit überalterten sowie störanfälligen Infrastrukturanlagen. Aus diesem Grund werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die stark in die aktuellen Strukturen eingreifen und über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung beitragen.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

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

sicherstellen. Als initialen Schwerpunkt möchte der DPV wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Kapazität, zur Optimierung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Senkung der Kosten leisten.

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

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

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

STEUERUNGSMODELL IM RAHMEN DES UNTERJÄHRIGEN KAPAZITÄTSMANAGEMENTS

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

Die Planung von großen Baumaßnahmen startet i. d. R. mehr als zehn Jahre vor Baubeginn. Um die Auswirkungen von Baukonstellationen auf die Betriebsqualität zu bewerten, bedarf es belastbarer Daten zu potenziellen Beeinträchtigungen. Die Detailtiefe nimmt dabei immer mehr zu, je näher der Baubeginn rückt – bis hin zu konkreten fahrplanerischen Details etwa 20 Wochen vor Baubeginn. Da zu diesem Zeitpunkt der verbleibende Handlungsspielraum für betriebs- und pünktlichkeitsstabilisierende Maßnahmen stark eingeschränkt ist,

werden bereits zum Zeitpunkt der finalen Anmeldung geplanter Baumaßnahmen 31 Wochen vor Baubeginn detaillierte Betrachtungen zur Beurteilung der dann vorherrschenden kapazitiven Situation vorgenommen. Diese erlauben es, betriebliche und qualitative Risiken zu erkennen, zu bewerten und Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. So können Umleiterstrecken rechtzeitig hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit geprüft bzw. verbessert, Angebotsanpassungen aufseiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergriffen und bei sehr kritischen Baukonstellationen Verlagerungen von einzelnen Baumaßnahmen vorgenommen werden. Davon ausgehend folgen weitere Quality Gates bis zum tatsächlichen Baubeginn.

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

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die DB Station&Service AG erhebt regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kund:innen. 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 ist im Berichtsjahr rückläufig und erreichte einen Wert von 71 (Vorjahr: ZI von 73), liegt aber weiterhin über dem Ziel. Die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich im Berichtsjahr auf dem hohen Niveau stabilisiert und erreichte erneut einen Wert von 79 (Vorjahr: ZI von 79). Die Zufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger mit den Leistungen der DB Station&Service AG ist leicht rückläufig und erreichte einen ZI von 68 (Vorjahr: ZI von 69).

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 6.793 per 31. Dezember 2021 auf 6.978 Mitarbeitende per 31. Dezember 2022 gestiegen (+2,7%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeitenden mit 6.953 (im Vorjahr: 6.750 Mitarbeitende) um 3,0% über dem Vorjahreswert. 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 DB-Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigte sich der DB-Konzern sich mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

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

Maßnahmen im Bereich Soziales

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT

Im Herbst 2022 wurde die sechste DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung unter dem Motto »Teilnehmen – Teil sein« durchgeführt. Rund 200.000 Mitarbeitende weltweit haben die Gelegenheit genutzt, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 59,2% (2020: 58,5%). Bei der DB Station&Service AG ergab sich eine Beteiligung von 75%.

Im Ergebnis konnte der gute Wert des Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (MZI, Skala von 1: »stimme überhaupt nicht zu« bis 5: »stimme voll zu«) aus der Vollbefragung in 2020 von 4,0 gehalten werden. Der Kompassindex stieg im Vergleich zur stichprobenhaften Befragung des Kulturbarometers zur Unternehmenskultur in 2021 von 55% auf 61% Zustimmung (2020: 61%).

NACHHALTIGKEIT

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

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

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Station & Service AG im Rahmen der Dachstrategie Starke Schiene zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die langfristigen Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Die Transformation insbesondere im Bereich Ökologie wird anspruchsvoll mit dem Ziel der Klimaneutralität und Kreislaufwirtschaft bis 2040 bekräftigt.

Durch Energieeffizienzmaßnahmen sowie »Vergrünung« von Strom und Wärme bspw. soll das Geschäftsfeld klimaneutral werden. Dies bedeutet, dass Wärmeanlagen und Fernwärmeverträge, aktuell basierend auf fossilen Brennstoffen wie Gas und Heizöl, auf erneuerbare Energiequellen umgestellt werden, wie z. B. grüne, emissionsneutrale Fernwärme oder Wärmepumpentechnik. Als ein weiteres Beispiel sei die Optimierung von Materialeinsätzen genannt. Im Jahr 2022 wurde in einer Pilotphase begonnen, mit einem Tool zu arbeiten, das bereits in der Planungsphase mögliche CO₂-Verbräuche je nach Materialwahl transparent darstellt. Diese unterschiedlichen Maßnahmen, insbesondere im Bereich Ökologie, zeigen deutlich, dass Nachhaltigkeit handlungsleitend und fester Bestandteil der DNA des Geschäftsfelds ist.

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

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

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

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

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB S&S 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.

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

Der Verkehr auf der Schiene wächst. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung enorm. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird zunehmend hinterfragt. Die weitere Stärkung der Schiene ist ein zentrales verkehrspolitisches Ziel auf europäischer und nationaler Ebene. Denn die Schiene leistet einen essenziellen Beitrag für Klimaschutz, Lebensqualität und Standortattraktivität. Konkretes politisches Ziel für den Personenverkehr ist die Verdoppelung der Zahl der Reisenden auf der Schiene und die Realisierung des Deutschland-Takts. Den Bahnhöfen kommt bei der Verkehrswende eine zentrale Rolle zu. Denn sie sind das Tor zum nachhaltigen System Schiene, Visitenkarte für Stadt und Gemeinde und der »Anschluss an ein lebenswertes Land«.

Mit der Strategie der DB Station&Service AG stellen wir unsere Kunden und den Bahnhof als Produkt in den Mittelpunkt. Wir richten unsere Bahnhöfe konsequent an den Belangen unserer Mieter, der Reisenden und der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus und gestalten sie gemeinschaftlich und ganzheitlich. Für jeden Bahnhofstyp, vom großen Metrobahnhof bis zum kleinen ländlichen Zubringer, schaffen wir klare Standards als Zielbild. Bahnhöfe, die wir gem. diesen Standards entwickelt haben, nennen wir Zukunftsbahnhöfe. Sie stellen die nächste Bahnhofsgeneration dar. Grundlage dafür sind die Bahnhofspläne. Sie liefern das ganzheitliche Zielbild und den jeweiligen Maßnahmenkatalog, wie aus jedem Bahnhof ein Zukunftsbahnhof wird, der den Bedürfnissen der Reisenden gerecht wird.

Für die Umsetzung der Strategie haben wir einen Zielableitungs- und Steuerungsprozess erarbeitet, mit dem die strategischen Vorgaben auf spezifische Durchbruchs- und Jahresziele heruntergebrochen und in den Kategorien kapazitätsstark, attraktiv und nachhaltig mit zielgerichteten Maßnahmen unteretzt werden. Als eine Maßnahme liefert bspw. das strategische Projekt Kapazitätsmanagement für diesen Kernbereich der Leistungsbereitstellung maßgebliche analytische Vorarbeiten. So wird mit dem neu etablierten Frequenzmanagement eine eigene verlässliche Datenbasis aufgebaut, die Echtzeitinformationen für auslastungsbegleitende oder -steuernde Maßnahmen bietet. Die gewonnenen Erkenntnisse zum Anpassungs- und Ausbaubedarf fließen unmittelbar in die Aus- und Umbauplanung der Bahnhöfe ein.

Als Zentren des Lebens in Stadt und Land werden die Bahnhöfe dann als Zukunftsbahnhöfe nicht nur die maßgebliche Drehscheibe für die Anschlussmobilität sein, sondern bieten auch Nahversorgung und Dienstleistungen oder sind einfach Wohlfühlorte für verschiedenste Aspekte des täglichen Lebens.

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht u. a. vor, die Infrastruktureinheiten DB Netz AG und DB Station&Service AG innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammenzulegen.

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 Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf die im Juni 2021 eingereichte Triplik dürfen die Beklagten bis Ende 2022 erwidern. Derzeit sind keine weiteren Schriftsätze veranlasst. Es wird davon ausgegangen, dass das Gericht im ersten Halbjahr 2023 einen Erörterungstermin bzw. mündliche Verhandlung anberaunt.

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 18. März 2022 über die Ergebnisse der gutachterlich begleiteten Termin- und Kostenüberprüfung für das Projekt Stuttgart 21 beraten. Hintergrund der im Spätherbst 2021 begonnenen Überprüfung waren v. a. die drastisch gestiegenen Preise für Bauleistungen und Rohstoffe. Der Inbetriebnahmetag von Stuttgart 21 im Rahmen des Fahrplanwechsels im Dezember 2025 wurde bestätigt. Damit werden die Kapazitäten im Knoten Stuttgart deutlich erhöht und die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm im Vergleich zu heute halbiert. Bereits im Dezember 2022 werden mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm die Fahrzeiten im Fernverkehr in einem ersten Schritt um bis zu 15 Minuten beschleunigt. Der Gesamtwertumfang von Stuttgart 21 hat sich im Berichtsjahr um 950 Mio.€ auf 9,15 Mrd.€ erhöht. Der bisherige Gesamtkostenrahmen i. H. v. 8,2 Mrd.€ wurde im Januar 2018 durch den Aufsichtsrat festgelegt. Gründe für die aktuelle Entwicklung sind zum einen erhebliche Preissteigerungen bei Baufirmen, Lieferanten und Rohstoffen. Zum anderen schlägt der geologisch anspruchsvolle

volle Untergrund im Stadtgebiet negativ zu Buche. Zusätzlich zum neuen Gesamtwertumfang i. H. v. 9,15 Mrd. € hat der Aufsichtsrat die Bildung einer ergänzenden Vorsorge i. H. v. 640 Mio. € beschlossen, die weitere Risiken und Prognoseunsicherheiten abdecken kann.

Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz wird die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.

Ein Instrument zur Transformation in das Hochleistungsnetz sind sog. Generalsanierungen, bei denen alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt und verbessert werden. Für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore gelten drei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg,
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit und
- garantierte Baufreiheit für mindestens fünf Jahre.

Die Erfahrungen mit der Generalsanierung mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Schienennetz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienekorridors wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim–Frankfurt) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich–Oberhausen sowie Hamburg–Berlin ausgewählt. Die Auswahl der weiteren Sanierungen in den Jahren 2026 ff. und die konkrete Umsetzung sollen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft erfolgen. Durch die Generalsanierungen werden sich die Zuverlässigkeit und (Rest-)Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern.

Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierung bereits unmittelbar zu stabilisieren und zu verbessern, hat der DB-Konzern das jährliche präventive Instandhaltungsbudget um einen deutlichen dreistelligen Millionenbetrag deutlich erhöht. Die benötigten Sperrungen werden vermehrt in vorher getaktete Sperrzeiten integriert, um damit unterjährige Umplanungen und Störungen zu reduzieren. Mit einer frühen und umfassenden Kommunikation sorgt der DB-Konzern für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kund:innen.

Bahnhofsprogramm vorbereitet

Aufbauend auf den guten Erfahrungen aus dem Konjunktur- und Handwerker:innenprogramm 2020 und 2021 wurde im Laufe des Jahres 2022 ein Bahnhofsprogramm konzipiert, das derzeit hinsichtlich der Realisierung mit den relevanten Partnern besprochen wird. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass die Kund:innenzufriedenheit am deutlichsten durch ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen gesteigert werden kann. Dies schließt die eigentliche Verkehrsinfrastruktur, die Empfangsgebäude sowie auch die Anschlussmobilität am Vorplatz ein.

NACHTRAGSBERICHT

Einführung des 49-Euro-Tickets zum 1. Mai 2023

Der Start des Deutschland-Tickets, das zu einem Einführungspreis von 49 € pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden soll, ist einen weiteren Schritt vorangekommen. Das Bundeskabinett brachte Anfang Februar 2023 mit der Neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes einen Gesetzentwurf auf den Weg, der u. a. die finanzielle Beteiligung des Bundes regelt. Der Gesetzentwurf muss von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden. Auch die Europäische Kommission muss dem Vorhaben zustimmen.

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr gültige Deutschland-Ticket soll am 1. Mai 2023 starten und ab dem 3. April zum Verkauf stehen. Wie zwischen Bund und Ländern vereinbart, stellt die Bundesregierung den Ländern 1,5 Mrd. € jeweils für die Jahre 2023 bis 2025 zusätzlich zur Verfügung. Die Länder zahlen die andere Hälfte der Kosten. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte ausgleichen. Nach einer Auswertung soll es 2025 ein erneutes Gesetzgebungsverfahren zur weiteren Finanzierung des Tickets geben.

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat den Termin für die mündliche Verhandlung bekannt gegeben. Diese wird voraussichtlich am 8. Mai 2023 stattfinden.

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 Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kunden.

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken für die DB Station&Service AG resultieren aktuell v. a. aus inflationsbedingten Kostensteigerungen für Personal- und Sachkosten, Beschaffungspreise, Energiepreiseffekte sowie umsatzseitig aus der erwarteten Angebotseinschränkung des Bahnverkehrs aufgrund steigender Bautätigkeiten. Des Weiteren bestehen im Bereich Vermietung latente Risiken aus zusätzlichen Grundinstandsetzungen von Empfangsgebäuden.

Zudem liegen Risiken der DB Station&Service AG v. a. in den folgenden Bereichen:

- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. 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.

Im Berichtsjahr konnten wir einen Vergleich mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen bezüglich der bestehenden Streitigkeiten zum Stationspreissystem erzielen. Aufgrund einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) im Oktober 2022 wurde für die restlichen Fälle die bilanzielle Risikovorsorge angehoben.
- **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 grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund die 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. Mit dem Ziel des Ausgleichs von inflationsbedingten Kostensteigerungen wurden in 2022 Nachverhandlungen mit dem Bund begonnen.

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 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 von DB Station & Service AG versucht, in den Zivilprozessen entsprechend gegenzusteuern. Vorausgegangen war ein Urteil des EuGH im Oktober 2022, wonach Zivilgerichte Trassen- und Stationsentgelte am Maßstab des Kartellrechts überprüfen dürfen.

- **IT-, Telekommunikations- und Cyber-Risiken:** 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.

- Zusätzlich existieren für die DB Station & Service AG die folgenden Risiken:

- **Personalrisiken** u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. In 2023 anstehende Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.
- **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.

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 Berichtsturnusses 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 im Bereich inflationsbedingter Kostensteigerungen, Energiepreiseffekte und weiterer Beschaffungsrisiken. Weiterhin wirken Risiken aus erwarteten Angebotseinschränkungen im Bahnverkehr aufgrund hoher Bautätigkeit, aus dem Entfall der Aufwandsförderung für Barrierefreiheit und Brandschutz sowie Regulierungsrisiken und Grundinstandsetzungsbedarfe für Empfangsgebäude. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition von DB Station & Service AG deutlich erhöht und enthält weiterhin bestehende Risiken mit Eintrittswahrscheinlichkeiten von möglich bis sehr 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 wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wird 2023 weiterhin von den negativen Effekten des Ukraine-Kriegs beeinflusst. Infolge von Beeinträchtigungen der Lieferketten, Unsicherheiten bei der Energieversorgung und hohen Inflationsraten, die den privaten Konsum belasten, wird von einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung ausgegangen. Stützend wirkt eine weitere Erholung von den coronabedingten Eintrübungen, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Veränderungen der Arbeitsformen (z. B. mehr Homeoffice) und die Substitution von Geschäftsreisen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie in großem Umfang etabliert. Im Personenverkehr ist daher insgesamt noch nicht wieder von einer Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad auszugehen. Im Güterverkehr wird mit einem nur leichten Wachstum gerechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs weiter bestehen bleiben. Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güter- und Personenverkehr mit sich bringen, werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählt neben der Belastung mit Schadstoffen v. a. ein hoher Flächenbedarf, den viele Städte dem Auto nicht mehr zugestehen wollen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs ist u. a. die Einführung des deutschlandweit gültigen 49-Euro-Tickets zum 1. Mai 2023 als Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket.

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

Unsicherheiten bestehen aus der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie sowie dem weiteren Verlauf des Ukraine-Kriegs.

Konjunkturelle Aussichten

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

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Die Zahl der Stationshalte wird sich voraussichtlich leicht unter dem Niveau von 2022 entwickeln.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich weiter positiv entwickeln und deutlich über dem Niveau von 2022 liegen.

Beschaffungsmärkte bleiben 2023 voraussichtlich unter Druck

Als Basisszenario erwarten wir für 2023 weiterhin kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die weiterhin hohen Energiepreise (Gasmarkt) und die stark volatilen Rohstoffmärkte in der Produktion auf die Preise auswirken. Die Erzeugerpreise verharren aktuell auf einem deutlich höheren Level, bedingt durch Inflation und Rohstoffpreise. Prognosen sehen eine Stabilisierung der Märkte für 2023 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg in 2021 voraus.

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 sollte nach erfolgreicher Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen, der jedoch die Aufwendungen für den dringend erforderlichen Ausbau der Netze und der Speicher gegenüberstehen.

Für 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Nachfragerückgang bei den Erzeugern aufgrund der Inflation Ende 2022 weiter fortsetzt und welche Auswirkungen hieraus entstehen. Zu erwarten ist außerdem ein weiterhin bestehendes verknapptes Angebot bei Schlüsselprodukten wie z. B. Chips und Rohstoffen (bspw. Eisenerz, Papier). Die Lage am Gasmarkt in Deutschland und Europa wird voraussichtlich angespannt bleiben. Aufgrund des Ukraine-Kriegs besteht das Risiko eines weiteren Anstiegs der Preise für Strom, Kohle und Rohöl nach wie vor. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

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

Zudem sind für 2023 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung (wie z. B. des Deutschland-Tickets) zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Station & Service AG im Geschäftsjahr 2023

Die strategische Ausrichtung der DB Station & Service AG wird auch für 2023 bestätigt und die damit verbundenen Kundenzufriedenheitsansprüche gestärkt. Im Fokus stehen dafür die technischen Entwicklungen in den Bereichen der Frequenzmessung und Reisendenlenkung sowie kurzfristige Maßnahmen zur Engpassbeseitigung auf kapazitätskritischen Bahnsteigen.

Geopolitische Rahmenbedingungen und daraus resultierende Nachfrageänderungen führen zu starken Ergebnisbelastungen infolge steigender Preise. Diese führen insbesondere bei externer Beschaffung, Energie und internen Dienstleistungen zu einem Mehraufwand. Die punktuelle Reduktion der Verkehrsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Stabilisierung der Pünktlichkeit reduziert zudem den Umsatz.

Zur notwendigen Stabilisierung der Betriebsqualität und zum Ausbau von Kapazitäten in der Infrastruktur sind große Anstrengungen in den nächsten Jahren notwendig, die mit erheblichen finanziellen Aufwendungen in den Bereichen Barrierefreiheit, Brandschutz der Empfangsgebäude sowie Qualität und Kapazität der Bahnhöfe verbunden sind.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir im Geschäftsjahr 2023 von einem leichten Rückgang aus – insbesondere bedingt durch das Baugeschehen in der Infrastruktur des DB-Konzerns. Trotzdem werden preisbedingt leicht steigende Umsätze aus Stationshalten erwartet.

Die Vermietungsumsätze werden voraussichtlich deutlich zulegen.

Wir rechnen vor Umsetzung des Koalitionsvertrags zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur aufgrund oben benannter Programmaktivitäten und inflationsbedingter Preissteigerungen mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2023, das deutlich unter dem Niveau des Berichtsjahres 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 eintreffen 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	2022	2021
Umsatzerlöse	(12)	1.449	1.343
Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	120	112
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	139	222
Materialaufwand	(15)	- 758	- 827
Personalaufwand	(16)	- 473	- 440
Abschreibungen		- 165	- 160
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 297	- 281
Beteiligungsergebnis	(18)	1	0
Zinsergebnis	(19)	- 18	- 30
Ergebnis nach Steuern		- 2	- 61
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	-	-
Erträge aus Verlustübernahme	(28)	2	61
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	71	63
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.616	2.651
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		1.615	1.650
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		853	851
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 gehören		88	97
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		195	194
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		732	465
		3.702	3.470
III. Finanzanlagen	(2)	0	0
		3.702	3.470
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	64	120
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		64	120
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		0	0
		3.766	3.590

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklage	(5)	2.290	2.241
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		2.548	2.499
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	115	107
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.004	881
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	99	103
		3.766	3.590

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Periodenergebnis vor Verlustübernahme und Ertragsteuern		-2	-61
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Sachanlagevermögens ¹⁾		165	160
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		2	0
Cashflow vor Steuern		165	99
Veränderung der übrigen Rückstellungen		8	17
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-4	29
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		2	-81
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		13	16
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)		18	30
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		202	110
Einzahlungen aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens ¹⁾		4	3
Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und Finanzanlagevermögen ¹⁾		-1.417	-1.375
Auszahlungen für den Erwerb des Deckungsvermögens		-2	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		0	0
Erhaltene Zinsen		1	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.414	-1.372
Auszahlung für Gewinnabführung an Gesellschafter		49	0
Einzahlungen durch Einstellung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		-3	1.000
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		1.038	-3
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		-12	1.084
Rückzahlung von Zuschüssen		-109	-13
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-8	-105
Gezahlte Zinsen (-)		196	-28
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		61	-705
Ein- / Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler)		0	32
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		1.212	1.262
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.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2022	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften		Investi- tionszu- schüsse	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften		Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021	
		Zugänge							Abschrei- bungen	Zuschrei- bungen						
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE																
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	72	0	15	0	0	0	87	12	0	9	0	0	0	21	66	60
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	5	0	2	0	-5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	5
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4	0	3	0	0	0	7	1	0	1	0	0	0	2	5	3
	76	0	18	0	0	0	94	13	0	10	0	0	0	23	71	63
SACHANLAGEN																
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken																
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	150	0	1	0	-2	-1	148	0	0	0	0	0	0	0	148	150
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	3.131	0	214	-175	16	-4	3.182	1.481	0	90	0	0	-4	1.567	1.615	1.650
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.183	0	34	-25	13	0	1.205	332	0	20	0	0	0	352	853	851
	4.464	0	249	-200	27	-5	4.535	1.813	0	110	0	0	-4	1.919	2.616	2.651
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 gehören	267	0	34	-29	-2	-11	259	170	0	12	0	0	-11	171	88	97
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	621	0	50	-33	17	-12	643	427	0	33	0	0	-12	448	195	194
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	465	0	1.066	-776	-43	20	732	0	0	0	0	0	0	0	732	465
	5.817	0	1.399	-1.038	-1	-8	6.169	2.410	0	155	0	0	-27	2.538	3.631	3.407
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	5.893	0	1.417	-1.038	-1	-8	6.263	2.423	0	165	0	0	-27	2.561	3.702	3.470

ANHANG

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

- Firmenname: DB Station & Service Aktiengesellschaft
- 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 GuV ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §275 Abs.2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 2000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird 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 (66 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 60 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 Komponente bewertet. Zusätzlich gab es bis zum 31. Dezember 2015 die Komponente technische Gebäudeausstattung. Seit dem 1. Januar 2016 werden die Bestandteile Dach und Fassade als jeweils eine Komponente und die Komponenten Zu-/Abluft und Heizanlagen ebenfalls als jeweils eine Komponente bewertet, vorausgesetzt, sie erreichen mindestens 5% des Neuwerts des Empfangsgebäudes.

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

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

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

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

	Jahre
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. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswert-

ten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2022 für die DB Station & Service AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,70 % für überfällige Forderungen und 0,21 % für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,09 %.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u. Ä.) 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.

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

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 berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs 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 in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. §253 Abs. 2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre

für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,78 %) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein Unterschiedsbetrag von 0,4 Mio. €.

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

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

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 0,43 % (Vorruhestand) und 0,44 % (Altersteilzeit), 0,93 % (Jubiläum), 0,91 % (Sterbegeld) sowie 0,97 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

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

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

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

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben 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 im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Station & Service AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmender be-

schäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt: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](#) 29 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 16 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 19 Mio. €), von denen 15 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse i. H. v. 1.038 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.084 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. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 5 Mio. €) enthalten.

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2022	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2021	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	0	15	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	19	0	82	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	32	8	23	15
Insgesamt	64	8	120	15

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 15 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 17 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €), Forderungen aus Verlustausgleich i. H. v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 61 Mio. €) und Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft 0 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 3 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Forderungen aus Grundstücksverkäufen i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 19 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 Deutschen Bahn AG (DB AG) gehalten.

(5) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage erhöhte sich im Berichtsjahr um 49 Mio. € und weist per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 2.290 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.241 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 Folgejahren erfolgten Kapitalerhöhungen. Darüber hinaus erfolgte zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zum 13. Oktober 2022 eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die DB AG i. H. v. 35 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurde die Kapitalrücklage durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuzuordnung von der DB AG aufgrund neuer Erkenntnisse um 14 Mio. € erhöht.

(6) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

(7) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	8
Steuerrückstellungen	2	2
Sonstige Rückstellungen	105	97
Insgesamt	115	107

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbetritt 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 Schuldbetriffs gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Station & Service AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres i. H. v. 5,9 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 5,5 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Die vom Schuldbetritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Station & Service AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verpflichtungen im Personalbereich	29	18
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	13	11
Risikovorsorge für Bauprojekte	2	3
Unterlassene Instandhaltung	33	37
Übrige Risiken	28	28
Insgesamt	105	97

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 (beizulegender Zeitwert: 6 Mio. €; Anschaffungskosten: 7 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (6 Mio. €) verrechnet.

Den gem. §268 Abs. 8 HGB für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (66 Mio. €) ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (2.292 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 15 Mio. €; Anschaffungskosten: 14 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (15 Mio. €) verrechnet.

(8) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Zinslose Darlehen des Bundes	6	3	3	-	9	3	6	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3	3	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	94	91	3	-	75	72	3	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	819	114	705	700	714	206	508	499
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	82	81	1	1	82	81	1	1
davon aus Steuern	5	5	-	-	4	4	-	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	1.004	292	712	701	881	363	518	500
davon zinspflichtig	738	32	706	700	650	142	508	499

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 73 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 60 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 746 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 653 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 708 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 511 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 7 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4 Mio. €), 29 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 138 Mio. €) aus Cashpooling und 2 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 Mio. €) aus umsatzsteuerlicher Organschaft.

(9) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (61 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	129	115
Insgesamt	129	115

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 122 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 108 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellobligo für Investitionen	2.428	2.371
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	158	195
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	369	330
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	106	80
Insgesamt	2.797	2.701

Der Anstieg des Bestellobligos um 57 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus Verpflichtungen im Zusammenhang mit der weiter gestiegenen Bautätigkeit.

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

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-Leaseback-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 2 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 5 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen i. H. v. 138 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 140 Mio. €), die aus Sale-and-Leaseback-Geschäften für ein Empfangsgebäude resultieren.

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	39	32
fällig 1 bis 5 Jahre	80	71
fällig über 5 Jahre	250	226
Insgesamt	369	330

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2022	2021
Verkehrsstationen	1.003	970
davon Stationsentgelte	995	966
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	391	327
Sonstige Umsatzerlöse	55	46
Insgesamt	1.449	1.343

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nachberechnungen im Bereich der Vermietung sowie Nebenkostenabrechnungen i. H. v. 22 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €), Auflösungen von Rückstellungen i. H. v. 8 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und Erlöse aus der Auflösung von Wertberichtigungen von 3 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) enthalten.

(13) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Der unter diesem Posten ausgewiesene Betrag beinhaltet aktivierungspflichtige Leistungen i. H. v. 120 Mio. € (im Vorjahr: 112 Mio. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	20	13
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	100	195
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	95	191
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	4	3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	8	3
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Übrige Erträge	6	7
Insgesamt	139	222
davon periodenfremd	20	19

Die periodenfremden Erträge beinhalten v. a. mit 7 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen, mit 8 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen.

(15) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	90	96
davon Aufwendungen für Energie	88	95
davon Strom	60	72
davon Stromsteuer	5	6
davon sonstige Energien	23	17
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	5	5
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-3	-4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	270	277
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	186	184
davon sonstige bezogene Leistungen	84	93
davon Provisionen	0	0
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	398	454
Insgesamt	758	827

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

Die im Rahmen des Ukraine-Kriegs gestiegenen Energiepreise konnten durch Preisabsicherungen, aber auch durch Energiesparmaßnahmen kompensiert werden.

(16) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	383	355
davon für Arbeitnehmende	357	326
davon für zugewiesene Beamt:innen	26	28
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	90	85
davon für Arbeitnehmende	84	78
davon für zugewiesene Beamt:innen	6	7
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
davon für Altersversorgung	17	16
Insgesamt	473	440

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. €	2022	2021
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	38	37
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	4	4
Gebühren und Beiträge	11	11
Aufwendungen aus Versicherungen	1	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	7	4
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	152	141
davon bezogene IT-Leistungen	32	31
davon sonstige Kommunikationsdienste	28	32
davon sonstige Serviceleistungen	92	78
Aufwendungen aus Schadenersatz	3	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	17	20
Sonstige betriebliche Steuern	3	3
Übrige Aufwendungen	54	52
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	9	6
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	12	11
davon sonstige übrige Aufwendungen	33	35
Insgesamt	297	281
davon periodenfremd	20	20

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten mit 17 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) v. a. Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen.

(18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	1	0
Insgesamt	1	0

(19) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-18	-30
davon an verbundene Unternehmen	-12	-26
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Insgesamt	-18	-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. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(20) FINANZMITTELFONDS

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

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

Sonstige Angaben

(21) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

(22) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Station&Service AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der Europäischen Union 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

in Mio. €	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	8.960	51,00
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
AT EQUITY		
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),3)}	200	25,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

(24) BESCHÄFTIGTE

	2022		2021	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	6.387	6.439	6.084	6.179
Zugewiesene Beamt:innen	566	539	666	614
	6.953	6.978	6.750	6.793
Auszubildende	426	515	361	463
Insgesamt	7.379	7.493	7.111	7.256

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 (ENeuOG) zugewiesen oder von ihrem DB-Konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Station&Service AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Station&Service AG, die vorgesetzte Dienstbehörde ist das Bundeseseisenbahnvermögen (BEV).

(25) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

BERND KOCH

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

HEIKE FÖLSTER

Ressort Finanzen/Controlling,
Hamburg

RALF THIEME

Ressort Personal,
Dresden

JEANNETTE WINTER

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* (BIS 31. DEZEMBER 2022)

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

MANUELA HERBORT (BIS 28. FEBRUAR 2022)

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Niedersachsen, Deutsche Bahn AG, Langenhagen

TORSTEN HERBST (SEIT 1. AUGUST 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages, Dresden

DR. JENS KLOCKSIN (BIS 28. FEBRUAR 2023)

Kleinmachnow

DR. CORNELIA KRAUSE (SEIT 1. MÄRZ 2022)

Vorsitzende der Geschäftsführung DB Services GmbH, Berlin

HEIKE MOLL*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats DB Station & Service AG, München

RÜDIGER KRUSE (BIS 31. JULI 2022)

Hamburg

DR. ELKE HEUZEROTH

Referat VIII B 1 Bundesministerium der Finanzen, Neuwied

DETLEF MÜLLER (BIS 31. DEZEMBER 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages, Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, Chemnitz

HARTMUT SCHWARZ* (BIS 31. JANUAR 2023)

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

ALFONS KRUSE*

Gesamtschwerbehindertenvertrauensperson DB Station & Service AG, Bremen-Oberneuland

RONNY GABBERT*

Stellvertretender Vorsitzender Gesamtbetriebsrat DB Station & Service AG, Dessau

PIERRE REYER* (SEIT 1. JANUAR 2023)

Gewerkschaftssekretär der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Solingen

MARTINA KÖPPL* (SEIT 1. FEBRUAR 2023)

Leiterin Franchisemanagement DB Station & Service AG, Berlin

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2022	2021
Gesamtbezüge des Vorstands	1.342	1.278
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	10
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-	-
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-	-
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	86	81

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 953 Tsd. €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 280 Tsd. € und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 86 Tsd. € (im Vorjahr: 81 Tsd. €).

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 24. Februar 2023

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Station&Service Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

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

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

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

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg
Wirtschaftsprüfer

WEITERE INFORMATIONEN

ANLAGE ZUM LAGEBERICHT: ENTGELTBERICHT (UNGEPRÜFT)

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

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

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

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

MITARBEITENDE NACH GESCHLECHT IN NATÜRLICHEN PERSONEN (NP) / im Jahresdurchschnitt	Berichtszeitraum				
	2022	2021	2016	Veränderung	
				absolut	%
Frauen (Vollzeit)	2.479	2.417	1.932	+62	+2,6
Männer (Vollzeit)	3.862	3.759	2.649	+103	+2,7
Vollzeitbeschäftigte	6.341	6.176	4.581	+165	+2,7
Frauen (Teilzeit)	750	721	602	+29	+4,0
Männer (Teilzeit)	225	200	115	+25	+12,5
Teilzeitbeschäftigte	975	921	717	+54	+5,9
Frauen (insgesamt)	3.229	3.138	2.534	+91	+2,9
Männer (insgesamt)	4.087	3.959	2.764	+128	+3,2
Mitarbeitende	7.316	7.097	5.298	+219	+3,1

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

Der DB-Konzern will die Zahl der Frauen in Führungspositionen deutlich erhöhen und hat ein 30%-Ziel für Führungspositionen beschlossen. Per Dezember 2024 soll der Frauenanteil im Management von rund 20% (per 31. Dezember 2020) auf 30% steigen. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen soll zudem der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft erhöht werden. Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzubringen. Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Mit einer Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von Bewerberinnen sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur will der DB-Konzern Frauen zielgerichtet fördern.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von hoher Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der DB Station & Service AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesentlicher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie bzw. Privatleben zu erreichen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV wurden in den Jahren 2017 bis 2021 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen gewährt.

So können Mitarbeitende des Tarifsegments neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Ende 2021 nutzten über 60.000 Mitarbeitende im DB-Konzern ein Wertgut-habenkonto.

Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende attraktive Altersversorgung an. Tarifliche Mitarbeitende können zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit, Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit oder tariflichen Urlaub, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht, ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit den Stiftungen Bahn-Sozialwerk und Eisenbahn-Waisenhort (EWH, zusammen: Stiftungsfamilie BSW & EWH) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW & EWH haben Gesellschaften des DB-Konzerns bedarfs- und standortbezogen für die Kinder von Mitarbei-

tenden Betreuungsplätze organisiert. Zudem erweitert der DB-Konzern seine Betreuungsangebote für Kinder von DB-Mitarbeitenden in betriebsnahen Kindertagesstätten. Darüber hinaus gibt es für Kinder von DB-Mitarbeitenden die DB-eigene Ferienbetreuung DB RasselBAHNde an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin, Nürnberg und München.

Seit 2012 stehen DB-Mitarbeitenden an mehreren Standorten Kinderbetreuungs-koordinator:innen zur Verfügung. Sie sind erste Ansprechpartner:innen für die Beratung und Vermittlung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten vor Ort. Weitere Hilfestellung leistet der ElternService der Arbeiterwohlfahrt (AWO), der gleichfalls über Kinderbetreuungsangebote informiert – auch in Notfällen.

Ein weiterer Baustein bei der Verwirklichung des Anspruchs, Beruf und Familie noch besser vereinbaren zu können, ist die konsequente Umsetzung weiterer Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde im DB-Konzern die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende und Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Der DB-Konzern knüpft damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt. Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein und das Ziel 30 % Frauen in Führung zu erreichen, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket inkl. einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt. So wird zukünftig für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf der Shortlist platziert. Den Anteil an weiblichen Bewerbungen erhöht der DB-Konzern über Ausschreibungen in Voll- und Teilzeit sowie durch die explizite Ansprache von Kandidatinnen in allen Zielgruppen. Es werden z. B. individuelle Recruiting Days für Kandidatinnen durchgeführt und exklusive Events, Netzwerkmöglichkeiten sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten.

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

Mit der EVG wurde 2018 ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen und damit der bereits bestehende abgelöst. Er umfasst Lohnsteigerungen in zwei Stufen. Das Gesamtpaket umfasst außerdem deutliche Verbesserungen für Nachwuchskräfte sowie neue innovative Wahlmöglichkeiten.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde 2017 mit den Gewerkschaften ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Der DB-Konzern bietet seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, durch das sich die Arbeitnehmenden individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub oder ein erhöhtes Entgelt wählen. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Arbeitnehmende Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt – etwa für ein Sabbatical, zur Kinderbetreuung, zur Pflege von Angehörigen oder vor der Regelaltersrente – bezahlt freistellen lassen. Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmende zudem auf Antrag Zeitguthaben in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln. Diese Umwandlungsmöglichkeit wurde 2020 um tariflichen Urlaub erweitert, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht. In die für die außertariflichen Arbeitnehmenden geltende Konzernbetriebsvereinbarung wurde auch eine Wahlmöglichkeit in Bezug auf Arbeitszeit bzw. Urlaub eingeführt.

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband Mobilität und Verkehr (Agv MoVe) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern 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.

Mit der GDL wurde im September 2021 ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen und damit der bereits bestehende abgelöst. Er umfasst Lohnsteigerungen in zwei Stufen und hat eine Laufzeit bis Oktober 2023.

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

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

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



KONTAKTINFORMATIONEN


DB 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 – 030.297-640 31
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 24. Februar 2023), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte  abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-610 30
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
 42 DB AG/Hans-Christian Plambeck

DB Station&Service AG
Europaplatz 1
10557 Berlin

www.bahnhof.de

