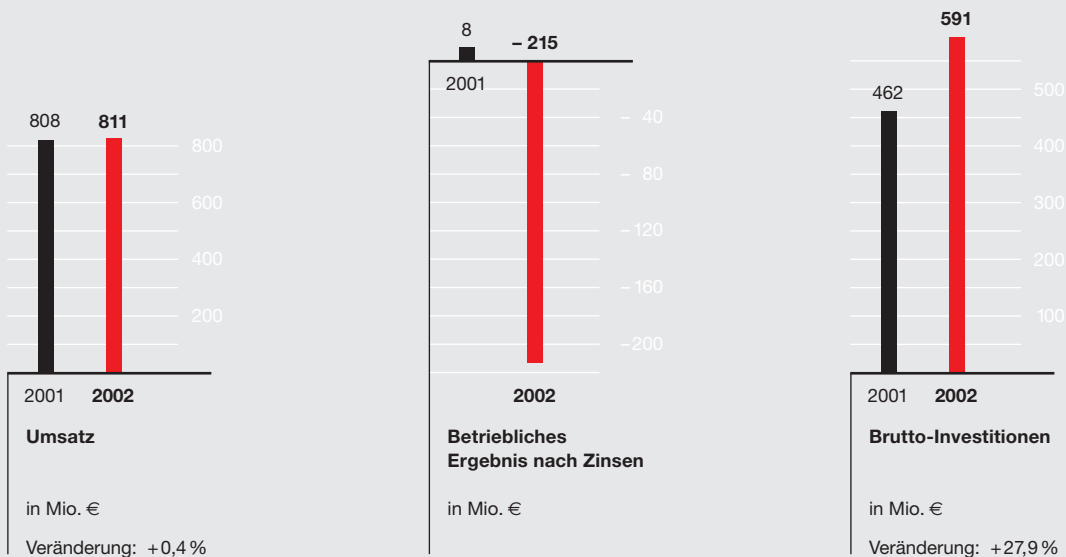




DB Station&Service AG  
**Geschäftsbericht 2002**

## Entwicklung im Geschäftsjahr 2002



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	811	808	+ 0,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>1)</sup>	- 251	0	-
EBITDA vor Altlastenerstattung	- 91	122	-
EBITDA <sup>2)</sup>	- 88	127	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	- 215	8	-
Return on Capital Employed in %	- 8,0	1,9	-
Anlagevermögen	2.476	2.373	+ 4,2
Eigenkapital	1.202	1.202	-
Bilanzsumme	2.645	2.725	- 3,0
Cashflow vor Steuern	- 152	91	-
Brutto-Investitionen	591	462	+ 27,9
Netto-Investitionen <sup>4)</sup>	285	202	+ 29,1
Mitarbeiter per 31.12.	5.255	5.096	+ 3,0

Leistungskennzahlen	2002	2001	Veränd. in %
Anzahl der Bahnhöfe	5.580	5.736	- 2,8

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

<sup>2)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>3)</sup> Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>4)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

## Inhalt

---

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Lagebericht
28	Jahresabschluss
47	Bestätigungsvermerk
50	Organe
53	Bericht des Aufsichtsrats

---



Sehr geehrte Damen und Herren,

in diesem Jahr sind wir unserem Ziel, Bahnhöfe zum Wohlfühlen zu schaffen, ein ganzes Stück näher gekommen. Reisende erwarten vom Bahnhof mehr als einen überdachten Weg zum Zug. Am Bahnhof müssen die verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft und kurze und bequeme Umsteigewege sowie Parkmöglichkeiten angeboten werden. Unsere Kunden erwarten persönliche Beratung und ein umfassendes Informationsangebot. Der Bahnhof ist jedoch nicht nur als Teil der Reisekette „Tor zum Zug“, sondern gleichzeitig auch integraler Faktor des öffentlichen Lebens, Treffpunkt der Bürger und „Tor zur Stadt“.

Wir haben uns daher in 2002 bewusst auf die Sanierung der kleinen und mittleren Bahnhöfe in der Fläche konzentriert. Dafür haben wir im Sommer 2002 ein Sofortprogramm gestartet, mit dem wir bis zum Jahresende über 300 Stationen schnell und mit einfachen Mitteln flächendeckend und ganzheitlich verschönert haben. Besser beleuchtete Unterführungen, neue Wegeleitung, Wartebereiche und Toilettenanlagen oder eine renovierte Fassade sorgen nun in diesen Bahnhöfen dafür, dass die Menschen sich dort sicher und wohl fühlen. Das Sofortprogramm zeigt, dass man schnell merkbare Effekte erzielen kann, auch ohne allzu große Summen einzusetzen. Es zeigt auch, was wir erreichen können, wenn wir mit der öffentlichen Hand zusammenarbeiten, wie wir es beispielsweise in Niedersachsen getan haben. Wir möchten das Programm in den nächsten Jahren fortsetzen.

Gleichzeitig haben wir in 2002 weitere wichtige Großprojekte beendet, wie die Renovierung der Hauptbahnhöfe in Darmstadt und Nürnberg sowie des Bahnhofs Hamburg-Dammtor. An der ICE-Neubaustrecke zwischen Köln und Frankfurt haben wir in Montabaur und Limburg-Süd neue ICE-Bahnhöfe in Betrieb genommen. In Berlin konnte mit der Fertigstellung des Glasdachs am neuen Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof ein wesentlicher Schritt in Richtung der Inbetriebnahme eines unserer prestigeträchtigsten Objekte getan werden.

Durch die Bau- und Umbaumaßnahmen an unseren Empfangsgebäuden haben wir auch das Angebot an marktgerechten Vermietungsflächen erweitert und verbessert. Die Umsätze im Vermietungsbereich sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen. Gerade in der derzeitigen schwierigen Einzelhandelssituation müssen wir jedoch auch weiterhin Möglichkeiten schaffen, um zukünftig die Vermietungsflächen qualitativ zu verbessern und mehr Mietflächen anbieten zu können. Unser Ziel ist, insbesondere die großen Bahnhöfe in Deutschland zu attraktiven Marktplätzen für Gewerbe und Dienstleistungen zu machen. Einkaufen im Bahnhof ist längst in

Mode gekommen. Für immer mehr Geschäftsinhaber wird der Bahnhof zum interessanten Standort.

Unser 3-S-Programm für mehr Service, Sicherheit und Sauberkeit an den Bahnhöfen haben wir auch im Jahr 2002 fortgesetzt. Von den mittlerweile 23 3-S-Zentralen aus haben die Bahn-Mitarbeiter die angeschlossenen Stationen im Blick und steuern die Abläufe im Bahnhof. Für die im Jahr 2001 gestartete Sauberkeitsoffensive haben wir in diesem Jahr weitere 100 Mio. Euro aufgewendet. Ein wichtiger neuer Baustein der Sauberkeitsoffensive ist das Projekt „Rauchfreier Bahnhof“. An den 63 größten Stationen ist das Rauchen seit dem Spätsommer nur noch in extra ausgewiesenen Raucherbereichen erlaubt. Damit nehmen wir mehr Rücksicht auf die Nichtraucher und sorgen für mehr Sauberkeit im Bahnhof. Die Ergebnisse sind heute bereits sichtbar; es liegen merklich weniger Kippen im Gleisbett und auf den Bahnsteigen. Die rauchfreien Bahnhöfe sind bei unseren Kunden auf große Akzeptanz gestoßen. Es ist geplant, das Projekt auf weitere Stationen auszudehnen.

Damit wir die genannten Aufgaben effizient und zielstrebig anpacken konnten, haben wir uns zu Beginn des Jahres neu aufgestellt. Die Neuorganisation der Führungsstruktur des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe war ein wichtiger Schritt zu mehr Leistung und Kundennähe. Durch die Bildung von sieben Regionalbereichen haben wir die unternehmerische Kompetenz in der Region gestärkt und auf diese Weise Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse beschleunigt. Der Sitz der Zentrale wurde nach Berlin verlegt.

Auf dieser Basis wollen wir den eingeschlagenen Weg einer gesamtheitlichen und flächendeckenden Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen im Interesse des Kunden konsequent fortsetzen. Hierzu werden wir im nächsten Jahr verstärkt den Dialog mit den Ländern und Kommunen aufnehmen, um mit diesen gemeinsam neue Konzepte für die Modernisierung der Bahnhöfe zu entwickeln. Wie schon gesagt, der Bahnhof ist nicht nur Verkehrsdrehscheibe und Marktplatz, er ist zugleich ein wichtiges Aushängeschild für die Städte und Regionen. Hier steigen die Menschen aus und gewinnen den ersten Eindruck vom Ort. Er prägt das Stadtbild entscheidend, gerade wenn es sich um ein historisches Gebäude handelt. Es muss daher ein gemeinsames Anliegen der Städte und Kommunen und der Bahn sein, dafür zu sorgen, dass der unverwechselbare Charakter dieser Gebäude erhalten bleibt. Deshalb sehen wir die Sanierung der Bahnhöfe als eine gemeinsame Aufgabe.

Mit den vorbereitenden Aktivitäten im Rahmen unserer Bahnhofsentwicklungs-konzeption – Einladung zum Dialog – haben wir die Eckpfeiler für eine lang-fristige Planungsgrundlage zur Entwicklung der Bahnhöfe in der Fläche gesetzt. Zielsetzung ist der Abschluss langfristiger Rahmenvereinbarungen mit allen Bundesländern zur planerischen und finanziellen Absicherung eines Bahnhofsent-wicklungsprogramms. Dies bildet einen wesentlichen Schwerpunkt unserer Tätigkeit im Jahr 2003.



Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG

HAUPTB



## Lagebericht



- Investitionen um 27,9 % gesteigert
- 3-S-Programm für Service, Sicherheit und Sauberkeit weiter ausgebaut
- Mit Sofortprogramm Attraktivität kleiner und mittlerer Bahnhöfe erhöht
- Bahnhöfe belegen Spitzenplätze in unabhängigen europäischen Bahnhofstest
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen durch Sondereffekte und Risikovorsorgen negativ



## Einleitung

Die DB Station&Service AG ist als Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG (DB AG) für den Betrieb von 5.580 aktiven Bahnhöfen in der Verkehrsinfrastruktur sowie für die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in 2.671 Bahnhofsgebäuden verantwortlich. Mit den beiden Geschäftsfeldern Verkehrsstation und Vermietung bewegt sich die DB Station&Service AG auf unterschiedlichen Märkten. Das Service- und Dienstleistungsangebot der Verkehrsstationen richtet sich an die Reisenden im Schienenpersonenverkehr und ist eng verknüpft mit dem Angebot der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unsere Bahnhöfe anfahren. Darüber hinaus bietet die Flächenvermietung in den Bahnhöfen in einem ausgesuchten Branchenmix Waren und Dienstleistungen für Reisende, Bahnhofsbesucher und Anwohner. Beide Geschäftsfelder sind durch den gemeinsamen Auftritt und die räumlich-funktionale Verknüpfung in einer Station eng verbunden. Zusammen sind sie „der Bahnhof“, den der Kunde wahrnimmt; die Visitenkarte der Bahn.

Unsere Bahnhöfe sind das Tor zur Bahn. Ihr Erscheinungs- und Leistungsbild trägt maßgeblich zur Kundenzufriedenheit bei und bestimmt die Attraktivität der Bahn mit. Bahnhöfe entwickeln sich zusehends zu Orten der Begegnung mit eigenem, breit gefächertem Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten: Hier fühlen sich unsere Kunden wohl. Über die Bedeutung für jährlich 1,7 Milliarden Reisende hinaus sind die Bahnhöfe zugleich Marktplatz und Ort der Begegnung für mehr als 2,4 Milliarden Bahnhofsbesucher.

Seit Beginn der Bahnreform werden die Bahnhöfe kontinuierlich modernisiert. Im Vordergrund stehen einerseits die umfassende Servicekompetenz und Kundeninformation sowie die funktionale Wegeleitung, andererseits die Erhöhung der Ertragskraft insbesondere der Bahnhöfe mit hohem Besucheraufkommen.

Modernisierungsmaßnahmen an Empfangsgebäuden werden u. a. über Leasing-Konzeptionen realisiert. Von den 26 im Jahr 1998 zu einem Bahnhofspaket zusammengefassten Bahnhöfen wurde bis zum 31. Dezember 2002 die Modernisierung an 14 Bahnhöfen vorgenommen; von diesen wurden 7 im Jahr 2002 fertig gestellt. 5 Empfangsgebäude wurden zurückerworben. Den Erträgen aus Mieteinnahmen der modernisierten Empfangsgebäude und Erbbauzinsen sowie Leistungen aus Generalübernehmerverträgen stehen die Leasingraten, Vormieten und sonstige Kosten einschließlich der Umbaukosten gegenüber.

Die DB AG unterstützt die DB Station&Service AG durch konzentriertes Fach-Know-how über eine Reihe von Service- und Gruppenfunktionen wie Einkauf, Umweltschutz, Rechtsdienst und Kommunikation.

## Gesamtwirtschaftliche Lage

Wie bereits im Vorjahr blieb im Berichtsjahr 2002 die **weltwirtschaftliche Entwicklung** hinter den Prognosen zurück. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit rund 2,8 % eine kaum höhere Dynamik aus als im Vorjahr (+2,2 %).

In **Deutschland** unterschritt das Wachstum des Bruttoinlandprodukts (BIP) im Jahr 2002 mit real 0,2 % nochmals den schwachen Vorjahreswert (+0,6 %) – dies war zugleich das zweitschwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1 %). Belastungen resultierten aus dem erneuten Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 9,4 % (im Vorjahr: –5,8 %), dem Rückgang der Bauinvestitionen um 5,9 % (im Vorjahr: –6 %) sowie dem Rückgang der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte um 0,6 % (im Vorjahr: +1,5 %).

## Entwicklung der relevanten Märkte

Für die DB Station&Service AG sind die Entwicklungen beim Personenverkehr und im Einzelhandel von besonderer Bedeutung. Die Reisenden im Schienenfern- und -nahverkehr bestimmen die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit den Umsatz im Segment Verkehrsstation. Der Branchenmix und die Sortimente in den Bahnhöfen stehen im Wettbewerb zu anderen Einzelhandelsunternehmen und bieten Waren und Dienstleistungen für Reisende, Bahnhofbesucher und Anwohner.

### Personenverkehrsmarkt

Der **deutsche Gesamtmarkt** (Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) war nach bisher nur vorläufigen Zahlen im Geschäftsjahr 2002 um rund 1,5 % rückläufig (im Vorjahr: -1,1 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt im dritten Jahr in Folge. Dabei war die Verkehrsleistung des Individualverkehrs nach vorläufigen Berechnungen um rund 1 % rückläufig (im Vorjahr: -1,2 %). Neben der schwachen konjunkturellen Entwicklung wirkten sich dabei insbesondere die Kraftstoffpreiserhöhungen aus.

In der **Verkehrsleistungsentwicklung** der für uns maßgeblichen konzerninternen Kunden spiegeln sich neben der erstmals ganzjährigen Wirksamkeit der Mitte 2001 umgesetzten Angebotsoptimierungen vor allem negative externe Faktoren wider. Maßgeblich waren die Auswirkungen der schwächeren Konjunktur, zudem ergaben sich erhebliche Verkehrsausfälle infolge des Elbhochwassers und eines Hangrutsches an der Rheinstraße. Insgesamt ging die Verkehrsleistung der konzerninternen Kunden um 6,2 % auf 69,8 Mrd. Personenkilometer (Pkm) zurück (im Vorjahr: +0,1 %). Im Vergleich zum Gesamtmarkt bedeutet dies einen leichten Marktanteilsverlust. Dabei sank die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 % auf 33,2 Mrd. Pkm (im Vorjahr: -2,4 %) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 6,2 % auf 36,7 Mrd. Pkm (im Vorjahr: +2,5 %).

### Einzelhandelsentwicklung

Nach einer negativen Entwicklung im Vorjahr war im Jahr 2002 ein weiterer Rückgang im deutschen Einzelhandel zu verzeichnen. Der Anteil des Einzelhandelsumsatzes am privaten Verbrauch ist weiter gesunken. Der aufgrund von Tarif- und Rentenerhöhungen erfolgte Anstieg des verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte (nominal) hat für den Einzelhandel keine Belebung gebracht. Insbesondere wirkte sich der anhaltende Beschäftigungsrückgang belastend aus. Der Umsatz im klassischen Einzelhandel ist nominal um 1,7 % gesunken.

## Geschäftsverlauf

### Umsatzentwicklung

Die Umsätze der DB Station&Service AG werden in den Geschäftsfeldern Verkehrstation (Infrastruktur) und Vermietung erzielt.

### Verkehrstation

Im Geschäftsjahr 2002 konnte die Sparte Verkehrstation **Umsatzerlöse** von 564 Mio. € (im Vorjahr: 574 Mio. €) verbuchen. Den Umsatz dominieren die Stationsentgelte. Komplettiert werden diese durch Dienstleistungen (Parken, Gepäckschließfächer u. a.) rund um die Reise.

Die Stationsentgelte liegen mit 544 Mio. € um 1,6 % unter dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 528 Mio. € repräsentieren die konzerninternen Verkehrsanbieter 97,1 % der erzielten Umsätze. Dabei entfallen 438 Mio. € auf die DB Regio-Gruppe und 90 Mio. € auf die DB Reise&Touristik-Gruppe.

Die Umsätze mit der DB Regio-Gruppe betreffen im Wesentlichen die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn München GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, Regionalbahn Westfalen GmbH, Regionalbahn Rheinland GmbH, Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH und DB ZugBus Alb-Bodensee GmbH. Die Umsätze mit der DB Reise&Touristik-Gruppe betreffen zum ganz überwiegenden Teil die DB Reise&Touristik AG.

Insgesamt blieb die Anzahl der Stationshalte hinter dem Vorjahr zurück.

Die sonstigen Dienstleistungen trugen mit 20 Mio. € zum Umsatz bei. Die Erlöse aus Parken am Bahnhof liegen mit 10 Mio. € auf Vorjahresniveau und der Bereich Gepäckschließfächer verfehlt mit einem Umsatz von 8 Mio. € knapp den Wert aus 2001.

### Vermietung

Die **Umsatzerlöse** des Vermietungsbereichs, in denen die Nebenkosten enthalten sind, konnten um 5,6 % auf 247 Mio. € gesteigert werden und generieren 30,5 % des Gesamtumsatzes der DB Station&Service AG. Der positive Trend konnte somit fortgesetzt werden.

Unser Augenmerk liegt hierbei insbesondere auf der Steigerung der Erlöse mit konzernfremden Kunden (gewerbliche Mieter und Wohnungen). In diesem Segment erreichten wir entgegen der Marktentwicklung eine hauptsächlich flächenbedingte Steigerung um 4,4 % auf 191 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr. Mit unseren konzerninternen Kunden ist ein Umsatzwachstum von 7,7 % auf 56 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Dieses erzielten wir insbesondere mit den Konzernunternehmen DB Netz AG, DB Reise&Touristik AG und Mitropa AG.

Die konsequente Umsetzung der Bau- und Umbaumaßnahmen an unseren Empfangsgebäuden, wie beispielsweise in Nürnberg, Darmstadt, Hamburg-Dammtor, Lüneburg und Flughafenbahnhof Leipzig, erweiterte und verbesserte das Angebot an marktgerechten Vermietungsflächen. Auch in der derzeitigen schwierigen Einzelhandelsituation werden wir mit unseren Mietkunden differenzierte Möglichkeiten erarbeiten, um auch zukünftig die Vermietungsflächen qualitativ zu verbessern.

### Komponenten der Ergebnisrechnung

Mit einer **Gesamtleistung** von 811 Mio. € ist gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung in Höhe von 0,4 % zu verzeichnen, die im Wesentlichen auf die Zuwächse im Bereich der Vermietung zurückzuführen ist.

Die leicht gestiegenen Umsatzerlöse reichten bei weitem nicht aus, um die Sondereffekte und Risikovorsorgen des laufenden Jahres auszugleichen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und der Materialaufwand sind aufgrund der im Jahr 2002 erfolgten Fertigstellung und Abrechnung der sieben Empfangsgebäude des so genannten Bahnhofpakets in Bremen, Hamburg-Dammtor, Mainz, Mannheim, Nürnberg, Oberstdorf und Oldenburg nur bedingt vergleichbar mit dem Vorjahresabschluss, in dem Erträge und Aufwendungen für den Übergabebereich Frankfurt-Flughafen in Höhe von rund 80 Mio. € enthalten waren.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** verbesserten sich zwar durch den oben erläuterten Einmaleffekt der Abrechnung der sieben Paketbahnhöfe (201 Mio. €) auf 337 Mio. € (+ 56,6 %), dieser Effekt wurde aber durch stark angestiegene Kosten im Materialaufwand kompensiert. Die Erträge aus Baukostenzuschüssen gingen im Vergleich zum Vorjahr um 9 Mio. € auf 33 Mio. € zurück.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 189 Mio. € (36,1 %) auf insgesamt 712 Mio. €. Wesentlicher Treiber ist die Abrechnung und Übergabe von 7 Paketbahnhöfen mit 220 Mio. €.

Aus der forcierten Instandhaltung unserer Bahnhöfe resultierten 19 Mio. € (+ 10,2 %) höhere Aufwendungen als im Vorjahr – überwiegend durch das im Berichtsjahr initiierte Sofortprogramm ausgelöst. Das Sofortprogramm unterzieht 3.000 Bahnhöfe – davon 400 mit Empfangsgebäuden – einer schnellen Verjüngungskur. Des Weiteren stieg der Aufwand im Bereich der Sicherheits- und Ordnungsdienste an.

Der **Personalaufwand** steigerte sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr um 33 Mio. € auf 209 Mio. €. Das liegt im Wesentlichen in der Übernahme der Mitarbeiter der Ingenieurbüros der DB Services Technische Dienste GmbH und den Aufwendungen für Restrukturierung begründet. Gemessen an der Gesamtleistung betrug der Personalaufwand im Berichtsjahr 25,8 % (im Vorjahr: 21,8 %).

Die nach wie vor hohen Investitionen führen zu ansteigenden **Abschreibungen**. So haben sich die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr um 8 Mio. € (9,0 %) erhöht.

Der **Zinssaldo** liegt mit –30 Mio. € auf Vorjahresniveau. In Relation zum Gesamtaufwand beträgt der Zinssaldo 2,2 % (im Vorjahr 3,7 %). Somit betrug die Gesamtbelastung aus Abschreibungen und Zinssaldo 127 Mio. €. Das entspricht einer Verschlechterung von 6,7 % zum Vorjahr.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich, bedingt durch Sondereffekte und Risikovorsorgen aus dem betrieblichen Bereich, um 145 Mio. € zum Vorjahr (72,1 %).

In diesem Zusammenhang sind aufgrund des Marktumfelds nicht weiter verfolgte Baumaßnahmen an den fünf zurückerworbenen Paketbahnhöfen und eine wegen der derzeit abgeschwächten Konjunktur und der verhaltenen Wachstumsprognosen gebildete Risikovorsorge in Höhe von 48 Mio. € zu nennen. Des Weiteren mussten, auch durch die konjunkturelle Lage bedingt, umfangreiche Wertberichtigungen vorgenommen werden, die das Ergebnis mit 18 Mio. € belasteten.

Zur Steigerung des Service für die Bahnkunden haben wir für das „**Reisendeninformationssystem**“ 12 Mio. € aufgewendet.

Vorsorgen für drohende Rechtsstreitigkeiten wurden mit 26 Mio. € berücksichtigt.

Das Aussondern kostenintensiver Anlagen trug mit 11 Mio. € zu der Aufwands-erhöhung bei.

Das **Beteiligungsergebnis** von –4 Mio. € (im Vorjahr: –3 Mio. €) resultiert aus den Beteiligungen an der DB ServiceStore Systemführungs GmbH und der DB ServiceStore Betriebs GmbH. Die zum 31. Dezember 2002 vorhandenen Eigenbetriebe werden in 2003 aufgegeben.

Die DB Station&Service AG erwirtschaftete, hauptsächlich durch die beschriebenen Sondereffekte und Risikovorsorgen bedingt, ein negatives **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von –251 Mio. €. Das im Vorjahr ausgewiesene Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit belief sich auf 0,3 Mio. €.

Der **Jahresfehlbetrag** 2002 wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die DB AG ausgeglichen.

### **Betriebliches Ergebnis: Verschlechterung des EBITDA**

Wesentliche Größen für die Beurteilung unseres operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA sowie das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Durch die genannten Effekte und Maßnahmen ergibt sich mit –88 Mio. € ein negatives **EBITDA** für das Geschäftsjahr 2002. Damit wird der Wert aus dem Vorjahr (127 Mio. €) deutlich verfehlt. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen**, das um Sondereffekte, wie Restrukturierungsmaßnahmen und einer Rückstellungszuführung im Zusammenhang mit dem Rückerwerb von 5 Bahnhöfen aus dem Bahnhofsleasingpaket, sowie um das Beteiligungsergebnis bereinigt ist, weist für das abgelaufene Geschäftsjahr mit –215 Mio. € einen deutlichen Verlust aus.



## Wertschöpfung und Wertbeitrag

### Wertschöpfung

Die betriebliche Wertschöpfung fiel in 2002 mit –7 Mio. € deutlich geringer als noch in 2001 aus. Im Vorjahr konnten 209 Mio. € erwirtschaftet werden.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001
Gesamtleistung	811	808			
+ Sonstige betriebliche Erträge	337	215	Mitarbeiter <sup>1)</sup>	209	176
Unternehmensleistung	<b>1.148</b>	<b>1.023</b>	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
– Materialaufwand <sup>1)</sup>	– 712	– 523	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	30	30
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 346	– 201	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nichtbetriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	– 246	3
– Abschreibungen (auf SAV)	– 97	– 90	<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>– 7</b>	<b>209</b>
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>– 7</b>	<b>209</b>			

<sup>1)</sup> nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Die betriebliche Wertschöpfung konnte den Personalaufwand im Berichtsjahr entsprechend dem negativen Jahresergebnis nicht decken; hier betrug die Differenz –216 Mio. €. (Im Vorjahr lag die Wertschöpfung um 33 Mio. € über dem Personalaufwand.)

### Wertbeitrag: negative Kapitalrendite

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts unserer auch zukünftig umfangreichen Investitionsmaßnahmen das Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden. Der ROCE weist bei der DB Station&Service AG für das Berichtsjahr aufgrund der geschilderten Gesamtsituation einen negativen Wert von –8,0 % aus.



## Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Geschäftsjahr 2002 um  $-2,9\%$  (im Vorjahr:  $+2,6\%$ ) auf 2.645 Mio. € vermindert. Dem kontinuierlichen Wachstum der hohen Investitionen in das Anlagevermögen (2.476 Mio. €,  $+4,3\%$ ) steht der Rückgang des Umlaufvermögens um  $51,9\%$  auf 168 Mio. € gegenüber. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg durch das gesunkene Umlaufvermögen auf  $93,6\%$  (im Vorjahr:  $87,0\%$ ).

Das **Eigenkapital** blieb durch den Ergebnisabführungsvertrag mit 1.202 Mio. € unverändert. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich leicht aufgrund des Rückgangs der Bilanzsumme von  $44,1\%$  auf  $45,5\%$ . Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** haben am Gesamtkapital einen Anteil von  $38,8\%$  (im Vorjahr:  $32,2\%$ ), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von  $14,3\%$  (im Vorjahr:  $22,4\%$ ). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu  $90,0\%$  (im Vorjahr:  $88,2\%$ ).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 248 Mio. € (im Vorjahr: 250 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die **Finanzschulden** (zinspflichtige Verbindlichkeiten) erhöhten sich von 557 Mio. € auf 840 Mio. € (vor Verrechnung mit kurzfristigen Ansprüchen). Diese resultieren vollständig aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit  $22\%$  per 31. Dezember 2002 aber weiterhin gering.

Bilanzstruktur in %	2002		2001	
	2002	2001	2002	2001
Anlagevermögen	93,6	87,0	Eigenkapital	45,5
Umlaufvermögen	6,3	12,9	Rückstellungen	8,6
Aktiver RAP	0,1	0,1	Verbindlichkeiten	44,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	Passiver RAP	1,5
			<b>Bilanzsumme</b>	<b>100</b>

## Investitionen

Insgesamt investieren wir in die Modernisierung auf hohem Niveau. Im Berichtsjahr betragen die **Brutto-Investitionen** in Sachanlagen 591 Mio. € (im Vorjahr: 462 Mio. €).

Investitionen in die Infrastruktur werden aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien grundsätzlich mit zinslosen Darlehen des Bundes, direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen sowie in geringerem Umfang mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert.

Insgesamt ergaben sich nach Abzug der nicht zurückzuzahlenden Baukostenzuschüsse **Netto-Investitionen** von 285 Mio. € (im Vorjahr: 202 Mio. €).

Projekte mit bedeutendem Brutto-Investitionsvolumen in 2002 waren Knoten Berlin, Nord-Süd-Verbindung – insbesondere für den Teil Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof – (86 Mio. €), Erwerb von 5 Bahnhöfen aus dem Bahnhofsleasingpaket (38 Mio. €), Flughafen-Fernbahnhof Frankfurt/M. (32 Mio. €), die Verkehrsstationsanteile der Bahnhöfe aus dem Bahnhofsleasingpaket (20 Mio. €), ABS 4/ S13 Köln–Düren–Aachen (13 Mio. €), Flughafenanbindung Köln/Bonn (13 Mio. €), S-Bahn Rhein-Neckar (12 Mio. €), S-Bahn Rhein-Main, Rodgaustrecken (12 Mio. €) und Berlin Gesundbrunnen (11 Mio. €).

Darüber hinaus wurde eine hohe Zahl kleinerer Projekte mit einer Investitionssumme unter 2 Mio. € realisiert.

Zunehmend werden mit einzelnen Bundesländern Rahmenvereinbarungen zu gesamthaften Modernisierungen von Bahnhöfen abgeschlossen. Die Länder beteiligen sich dabei finanziell an den gemeinsam festgelegten Vorhaben. So beteiligt sich Thüringen mit einem erheblichen Anteil an dem rund 47 Mio. € umfassenden Investitionsprogramm und Schleswig-Holstein ebenfalls mit einem großen Anteil des sich für diese Region auf rund 40 Mio. € belaufenden Investitionsprogramms.

## Finanzen

### Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Station&Service AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzern-treasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Station&Service AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard&Poor's „AA“. Mit Blick auf die Übernahme der Stinnes AG durch die Bahn hat Moody's im Juli 2002 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“ verändert. Der Ausblick von Standard&Poor's wurde mit „stabil“ bestätigt. Die mit diesem Rating von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Station&Service AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

### Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses (netto) aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen Bund und Anlagenabgängen – von 206 Mio. €. Die Finanzierung erfolgte weitgehend durch langfristige Konzernmittel.

Zur Deckung von Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit nahmen wir die Möglichkeiten aus externer Finanzierung im Rahmen der Konzernfinanzierung in Anspruch. Die Finanzschulden stiegen vor Verrechnung mit Forderungen auf 840 Mio. € an (im Vorjahr: 557 Mio. €).

Die Finanzierung der in den Vorräten bilanzierten unfertigen Leistungen zum Bahnhofspaket erfolgte durch Anzahlungen der Leasinggesellschaften, von denen diese Empfangsgebäude nach Fertigstellung und Übergabe geleast werden.

An einem anderen Bahnhofprojekt, das gemeinsam mit einem Auftraggeber durchgeführt wird, erfolgt eine Mitfinanzierung der erbrachten Leistungen in Form von Abschlagszahlungen seitens des Auftraggebers gemäß dem Baufortschritt. Abrechnungen auf fertig gestellte Teile der Leistungen wurden in 2002 und im Vorjahr durchgeführt.

### Mitarbeiter

Die **Zahl der Beschäftigten** bei DB Station&Service AG hat sich von 5.096 am 31. Dezember 2001 auf 5.255 am 31. Dezember 2002 erhöht (+ 3,1%). Im Jahresdurchschnitt 2002 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 5.274 rund 5,2 % über dem Vorjahresstand.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahlen ist zurückzuführen auf den Ausbau der Reiseninformationen auf den Bahnhöfen (RIS). Darüber hinaus wurden im Rahmen der Neuzuscheidung von Aufgaben innerhalb des Konzerns Mitarbeiter der Ingenieurbüros der DB Services Technische Dienste GmbH übernommen.

Die intensive Ausbildung setzten wir fort. So lag die **Ausbildungsquote** bei der DB Station&Service AG mit einem Wert von unverändert 6,9 % weiterhin auf hohem Niveau.

Mitarbeiter per 31.12.	2002	2001	Veränd. in %
Mitarbeiter	5.255	5.096	+ 3,1
Auszubildende	361	351	+ 2,8
Ausbildungsquote	6,9 %	6,9 %	



Bellevue

← Bundesministerium des Innern

Information  
Ausgang  
Bahnhof  
Kasse  
Fahrplan  
Fahrpläne  
Fahrpläne  
Fahrpläne  
Fahrpläne

## Risikobericht

Die Geschäftsaktivitäten beinhalten neben Chancen auch eine Reihe von Risiken, auf deren aktive Steuerung das bei der DB AG implementierte Risikomanagementsystem abzielt, dessen Hauptaufgabe in der frühzeitigen Identifizierung von Risiken und der Einleitung von entsprechenden Gegensteuerungsmaßnahmen besteht. Das Risikomanagement wird in enger Zusammenarbeit mit der DB AG fortlaufend weiterentwickelt, um den sich ständig verändernden Gegebenheiten (z. B. Marktveränderungen, organisatorische Anpassungen) gerecht zu werden und so den Erfordernissen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) zu entsprechen.

### Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Station&Service AG zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Während die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr einen eher stabilen Verlauf aufweisen, unterliegt der Bereich Vermietung deutlich stärker konjunkturellen Schwankungen, die sich in einem geänderten Nachfrageverhalten niederschlagen. Darüber hinaus ist die Wettbewerbssituation in diesem Geschäftsfeld wesentlich angespannter. Wir versuchen diesem Risiko mit unserem Branchenmix entgegenzuwirken.
- **Betriebsrisiken** in Form von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Das bedeutet, dass durch stete Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen Risiken im Betrieb entgegengewirkt wird. Darüber hinaus werden im Gefährdungsfall umgehend Sofortmaßnahmen eingeleitet, die keinen Budgetrestriktionen unterliegen. Ferner tragen die Weiterentwicklung eines automatisierten Reisendeninformationssystems zur Warnung vor ein- und durchfahrenden Zügen sowie das Anbringen von Markierungen und zusätzliche Beschilderungen zur Risikovermeidung bei. Dem Brandschutz wird durch Brandschauen in allen Bahnhöfen, durch Flucht- und Rettungspläne sowie bauliche Sofortmaßnahmen bei festgestellten Mängeln Rechnung getragen.
- **Projektrisiken** ergeben sich aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für die gesamte Schieneninfrastruktur und insbesondere für die Bahnhöfe. Verzögerungen in der Umsetzung sowie erforderliche Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten sind die häufigsten Ursachen für Abweichungen von den Vorgaben. Dabei wirken sich durch die vernetzten Produktionsstrukturen

auch gemeinsame Projekte innerhalb der DB AG aus. Dazu gehören u. a. die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Knoten Berlin/Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof und die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München. Die Risiken aus dem Bauvorhaben Nord-Süd-Verbindung in Berlin werden durch das seit November 2002 im 2-Monats-Rhythmus tagende Bauherrengremium, dem auch Vorstandsmitglieder der DB Station&Service AG angehören, gemanagt. Dazu ist ein spezifisches Risikomanagement entwickelt worden, das Risiken zeitnah erkennen lässt. Risikobehaftete Entscheidungen müssen durch das Bauherrengremium freigegeben werden. Darüber hinaus wird seit Beginn 2003 ein Bauprojektcontrolling aufgebaut, das unterstützend und steuernd eingesetzt wird. Die enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden erweist sich auch in diesem Projekt als ein wesentlicher Risikominimierungsfaktor.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken**, wie Zins- und Preisänderungsrisiken, aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Bereich Finanzen und Treasury. Durch den grundsätzlich zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel und bringt eine Reihe von **Umfeldrisiken** mit sich. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Übergreifend haben wir im Vorjahr das Risikomanagement konsequent in unseren Regelprozessen verankert. Daneben wurde das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete übergreifende Programm „Fokus“ im Berichtsjahr fortgeführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken zu begrenzen.

**Umfassendes Risikomanagementsystem**

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und bei uns und unseren Beteiligungen umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und Aufsichtsrat der DB Station&Service AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzerncontrolling fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

**Bewertung der derzeitigen Risikoposition**

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.



## Strategie

Auch das Jahr 2002 stand wieder ganz im Zeichen der „Offensive Bahn“ mit ihren Schwerpunkten Sanieren, Leisten, Wachsen. Die zu Beginn des Jahres begonnene Weiterentwicklung der Führungsstruktur bei DB Station&Service AG sichert die Voraussetzungen für einen Beitrag zur Sanierung des Unternehmens.

Jüngste Kundenbefragungen und die Ergebnisse der unabhängigen ADAC-Studie, bei der von 23 europaweit getesteten Bahnhöfen die deutschen Stationen die ersten sieben Plätze belegten, haben gezeigt, dass unsere Bahnhöfe im europäischen Vergleich die Spitzenpositionen einnehmen. Damit dies auch so bleibt, haben wir im Rahmen der Leistungsoffensive im Sommer 2002 das Projekt Sofortprogramm initiiert. Es sieht eine rasche Verbesserung vor allem kleiner und mittlerer Bahnhöfe in der Fläche vor. Den Ausbau des 3-S-Konzepts (Service, Sicherheit, Sauberkeit) treiben wir konsequent weiter voran.

### Weiterentwicklung der Führungsstruktur

Zur Stärkung der unternehmerischen Leistung von DB Station&Service AG wurde 2002 die Organisationsstruktur weiterentwickelt und optimiert. Dabei war das vergangene Jahr geprägt von der Verlegung des Geschäftssitzes von Frankfurt/Main nach Berlin. Diese Maßnahme wird neben der verbesserten Zusammenarbeit mit der Holding auch dazu beitragen, dass die Bahn in der Öffentlichkeit verstärkt als ein Unternehmen wahrgenommen wird, das seinen Kunden Mobilität aus einem Guss anbieten kann.

Darüber hinaus wurden sieben Regionalbereiche installiert, um die angestrebte Verlagerung der Kompetenz in die Fläche weiter voranzutreiben. Dadurch wird die unternehmerische Kompetenz in der Region gestärkt, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse beschleunigt und die Führung der Leiter Bahnhofmanagement aus einer Hand gewährleistet. Im Jahr 2003 werden sich die durchgeführten Veränderungen spürbar auswirken und zu kürzeren Entscheidungswegen führen.

### Sanierungsprogramm „Fokus“

Ein für die DB Station&Service AG im Jahr 2002 neu aufgesetztes Teilprojekt im Rahmen des konzernweiten Sanierungsprogramms „Fokus“ verfolgt das Ziel, eine nachhaltige wirtschaftliche Optimierung im Bereich der Vermietung sicherzustellen. Es beinhaltet 40 Bahnhöfe – unter denen sich auch die 33 umsatzstärksten befinden –, für die Nutzungskonzepte im Hinblick auf die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und des Angebots erstellt werden. Diese sollen als Grundlage für weitere Bahnhöfe eingesetzt werden. Im Rahmen dieser Konzepte werden die Belange des gesamten Bahnhofs, also auch der Verkehrstation, und der Transporteure berücksichtigt.

### **3-S-Programm (Service, Sicherheit, Sauberkeit)**

Bereits seit mehreren Jahren sorgen wir mit dem 3-S-Programm für mehr Service, Sicherheit und Sauberkeit an unseren Bahnhöfen. Ziel ist es, die derzeit 23 3-S-Zentralen langfristig in Verkehrszentralen, eine Weiterentwicklung der 3-S-Zentralen, umzuwandeln. In der Verkehrszentrale werden die Bereiche 3-S, Kundeninformation und technisches Gebäudemanagement gebündelt, auf Störungen kann unverzüglich reagiert werden. Davon werden unsere Kunden profitieren.

Unsere vor zwei Jahren gestartete Sauberkeitsoffensive werden wir auch im nächsten Jahr fortsetzen. Befragungen haben uns gezeigt, dass diese Anstrengungen von unseren Kunden honoriert werden und erheblich zu einer positiven Imageentwicklung beitragen.

Das Projekt „Rauchfreier Bahnhof“ wurde bundesweit an 63 großen Bahnhöfen umgesetzt und von den Kunden hervorragend angenommen. Seitdem sind die Bahnhöfe noch sauberer, und wir nehmen verstärkt Rücksicht auf die Interessen der Nichtraucher. Im Jahr 2003 werden weitere rauchfreie Bahnhöfe hinzukommen.

### **Sofortprogramm**

Das „Sofortprogramm“ berücksichtigt insbesondere die aus Befragungen bekannten Kundenwünsche und soll bis voraussichtlich Ende 2004 in fünf Maßnahmenpaketen umgesetzt werden. Es betrifft rund 3.000 Bahnhöfe, davon 400 mit Empfangsgebäuden. Ziel ist zum einen die Verbesserung im Erscheinungsbild der Bahnhöfe, zum anderen die Optimierung der Reisekette. Zur gestalterischen Auffrischung der Bahnhöfe trägt insbesondere die so genannte RenoVier-Methode bei. Sie beinhaltet das neue Wegeleitsystem, Anstricharbeiten, die Ordnung vorhandener Ausstattungselemente oder eine Neuausstattung sowie eine helle und freundliche Beleuchtung für die Stationen. Die Reisekette wird durch Neubau oder Aufwertung der Wartebereiche und Toilettenanlagen optimiert. Mit dem Sofortprogramm wollen wir kurzfristig bundesweit vor allem kleine und mittlere Bahnhöfe mit finanziell überschaubarem Aufwand deutlich attraktiver machen und damit die Kundenzufriedenheit und Aufenthaltsqualität steigern. Mit Recht messen unsere Kunden dem Aussehen unserer Bahnhöfe enorme Bedeutung zu.

### **Bahnhofsentwicklungskonzeption – Einladung zum Dialog**

Die Bahnhöfe sollen Motor für die Stadtentwicklung sein und gleichermaßen Stadt und Bahn repräsentieren. Sie sollen flächendeckend in einem guten baulichen Zustand sein und ihre Funktion als wichtiges Element der Reisekette mit einem hohen Qualitätsstandard erfüllen. Diesen Anforderungen stehen oftmals der unbefriedigende Zustand unserer Empfangsgebäude mit einem Durchschnittsalter von 85 Jahren und teure Denkmalschutzaufgaben gegenüber. Die konsequente Modernisierung und den Neubau unserer Verkehrsanlagen können wir nur in gemeinsamer Verantwortung mit der öffentlichen Hand realisieren. Aus diesem Grund wollen wir mit Bund, Ländern, Gemeinden und Verbänden, aber auch mit privaten Interessenten in einen konstruktiven Dialog eintreten, um diese schwierige und teure Aufgabe zu meistern.

### **Reisendeninformationssystem**

Das Projekt „Reisendeninformationssystem“ ist auf dem richtigen Weg. Mit einer Optimierung der Prozesse für die automatisierte Reisendeninformation werden wir in mehreren Ausbaustufen unseren Kunden zukünftig zeitnahe Informationen zu ihrer Bahnreise zur Verfügung stellen können.

## **Ausblick**

### **Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und der Verkehrsmärkte mit hoher Unsicherheit behaftet**

Die Lage der Weltwirtschaft ist zu Beginn des Jahres 2003 ausgesprochen labil. Das Einsetzen des bereits im zweiten Halbjahr 2002 erwarteten Aufschwungs hat sich zunächst weiter verzögert. Zudem ist die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft, aber auch im Euroraum und Deutschland mit erheblichen Unsicherheiten belastet. Das Risiko einer nachhaltigen Destabilisierung der gesamten Golf-Region sowie drastischer Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung ist nicht auszuschließen. Die Entwicklung der Mobilitäts-, Immobilien- und Einzelhandelsmärkte kann sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln. Damit lässt die allgemeine Prognoseunsicherheit auch für die Entwicklung dieser Märkte zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts keine ausreichend präzise Aussage zu.

**Unsere „Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt**

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung, der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“, implementierten Programme konsequent weiter verfolgen. Für die Sanierung erwarten wir erhebliche Verbesserungen durch unser Programm „Fokus“. Zugleich werden wir unsere Anstrengungen im Bereich der Leistungsoffensive verstärken. Auch die bereits laufende konsequente Ausrichtung unseres Geschäftsportfolios auf attraktive, wachstumsstarke Geschäftssegmente werden wir forcieren.

Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit der DB Station&Service AG weiter stärken. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird gegenüber der letztmaligen Gewährung im Jahr 2002 rund 3 Mio. € betragen.

**Belastbare Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2003 noch nicht möglich**

Über die bereits länger geplanten und in Umsetzung befindlichen Programme hinaus haben wir angesichts der absehbaren Belastungen durch die konjunkturellen Rahmenbedingungen erste zusätzliche Gegensteuerungsmaßnahmen initiiert. Mit Blick auf die anhaltenden hohen Unsicherheiten ist es derzeit nicht möglich, eine abschließende Umsatz- oder Ergebnisvorhersage für das Geschäftsjahr 2003 abzugeben. Insofern werden wir eine konkrete Vorhersage für das voraussichtliche Jahresergebnis verschieben, bis sich die Einschätzungen zur Entwicklung des Marktumfelds ausreichend stabilisiert haben.

**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 beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

# HAUPTBAHNHOF



COLONADEN



THE BODY SHOP

ZÜRICH AGRIPPINA

ZÜRICH AGRIPPI

ZEITCAFE

# Jahresabschluss DB Station&Service AG



---

29 Bilanz

---

30 Gewinn- und Verlustrechnung

---

31 Kapitalflussrechnung

---

32 Anhang

---

32 Entwicklung des Anlagevermögens

---

34 Bilanzierungs- und  
Bewertungsmethoden

---

36 Erläuterungen zur Bilanz

---

40 Erläuterungen zur  
Gewinn- und Verlustrechnung

---

44 Erläuterungen zur  
Kapitalflussrechnung

---

45 Sonstige Angaben

---

47 Bestätigungsvermerk

---

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2002

**Aktiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0,8	1,1
Sachanlagen	(2)	2.474,6	2.371,9
Finanzanlagen	(2)	0,1	0,1
		<b>2.475,5</b>	<b>2.373,1</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	72,5	248,1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	95,4	102,4
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0,0	0,0
		<b>167,9</b>	<b>350,5</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		1,4	1,6
		<b>2.644,8</b>	<b>2.725,2</b>

**Passiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256,0	256,0
Kapitalrücklage	(6)	945,5	945,5
Bilanzgewinn		0,0	0,0
		<b>1.201,5</b>	<b>1.201,5</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(7)	<b>228,7</b>	<b>167,0</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(8)	<b>1.174,9</b>	<b>1.320,9</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>39,7</b>	<b>35,8</b>
		<b>2.644,8</b>	<b>2.725,2</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(12)	810,5	807,6
Andere aktivierte Eigenleistungen		0,7	0,1
<b>Gesamtleistung</b>		<b>811,2</b>	<b>807,7</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	336,8	215,1
Materialaufwand	(14)	- 711,9	- 523,2
Personalaufwand	(15)	- 209,3	- 176,0
Abschreibungen		- 97,3	- 89,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 346,0	- 200,8
		<b>- 216,5</b>	<b>33,3</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	- 4,2	- 3,1
Zinsergebnis	(18)	- 29,9	- 29,9
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>- 250,6</b>	<b>0,3</b>
Ertrag aus Verlustübernahme bzw. aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	(19)	250,6	- 0,3
<b>Jahresüberschuss / -fehlbetrag</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>



## Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
<b>Ergebnis vor Steuern und vor Verlustausgleich/ Gewinnabführung</b>		- 250,6	0,3
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		97,3	89,5
Veränderung der Pensionsrückstellungen		1,7	0,8
<b>Cashflow vor Steuern</b>		- 151,6	90,6
Veränderung der übrigen Rückstellungen		60,0	- 7,8
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		4,1	2,2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		182,7	4,9
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 171,8	- 41,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0,0	0,0
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		- 76,6	48,8
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		81,5	37,6
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 590,9	- 462,4
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		305,6	247,8
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		8,8	15,5
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 11,2	- 16,9
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0,0	0,0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		- 206,2	- 178,4
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 0,3	69,5
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		198,9	- 0,2
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		84,2	60,2
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		282,8	129,5
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		0,0	- 0,1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0,0	0,1
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(20)	0,0	0,0

<sup>1)</sup> einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

## Entwicklung des Anlagevermögens DB Station&Service AG

<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>				
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3,0	0,0	0,0	0,0
	<b>3,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	201,6	1,3	0,0	– 2,3
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.171,8	163,0	27,9	– 12,8
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	579,9	23,7	7,4	– 0,8
	<b>1.953,3</b>	<b>188,0</b>	<b>35,3</b>	<b>– 15,9</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0,2	0,0	0,0	0,0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	145,9	16,0	– 4,3	– 0,3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	245,0	24,6	8,5	– 9,4
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	412,8	56,7	– 39,5	– 71,2
	<b>2.757,2</b>	<b>285,3</b>	<b>0,0</b>	<b>– 96,8</b>
<b>Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,1	0,0	0,0	0,0
2. Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>2.760,3</b>	<b>285,3</b>	<b>0,0</b>	<b>– 96,8</b>

Abschreibungen						Buchwert		
	Stand am 31.12.2002	Vortrag zum 01.01.2002	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001
	3,0	- 1,9	- 0,3	0,0	0,0	- 2,2	0,8	1,1
	<b>3,0</b>	<b>- 1,9</b>	<b>- 0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>- 2,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>
	200,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,6	201,6
	1.349,9	- 186,1	- 47,3	- 0,2	1,5	- 232,1	1.117,8	985,7
	610,2	- 55,4	- 9,5	0,0	0,5	- 64,4	545,8	524,5
	<b>2.160,7</b>	<b>- 241,5</b>	<b>- 56,8</b>	<b>- 0,2</b>	<b>2,0</b>	<b>- 296,5</b>	<b>1.864,2</b>	<b>1.711,8</b>
	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	157,3	- 40,0	- 10,5	0,0	0,1	- 50,4	106,9	105,9
	268,7	- 103,8	- 29,7	0,2	9,1	- 124,2	144,5	141,2
	358,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	358,8	412,8
	<b>2.945,7</b>	<b>- 385,3</b>	<b>- 97,0</b>	<b>0,0</b>	<b>11,2</b>	<b>- 471,1</b>	<b>2.474,6</b>	<b>2.371,9</b>
	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
	<b>2.948,8</b>	<b>- 387,2</b>	<b>- 97,3</b>	<b>0,0</b>	<b>11,2</b>	<b>- 473,3</b>	<b>2.475,5</b>	<b>2.373,1</b>

## Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

Der **Jahresabschluss der DB Station&Service AG** ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) 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 zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### 1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene **immaterielle Anlagegegenstände** sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

Die **Herstellungskosten** umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 – 50
Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10 – 75
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 – 15
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 20

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

**Finanzanlagen** sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

Die **Vorräte** sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Für **unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen** werden keine Eigenleistungen eingesetzt. Daher sind die Veränderungen im Materialaufwand ausgewiesen.

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

**Pensionsrückstellungen** werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt.

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

**Verbindlichkeiten** sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

**Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung** werden zum Geld- bzw. Briefkurs des Entstehungstags umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 32–33 dargestellt. Der Wert der im Wirtschaftsjahr 2002 zugegangenen geringwertigen Anlagegegenstände beträgt 5,5 Mio. €.

### 3 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1,1	1,4
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	70,5	245,3
Fertige Erzeugnisse und Waren	0,9	1,4
<b>Insgesamt</b>	<b>72,5</b>	<b>248,1</b>

**Wertberichtigungen** zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 37,2 Mio. € (im Vorjahr: 39,7 Mio. €) gebildet.

Der Rückgang des Ausweises resultiert im Wesentlichen aus sieben im Berichtsjahr fertiggestellten und abgerechneten Empfangsgebäuden des Bahnhofspakets.

### 4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	34,6	0,6	38,5
Forderungen gegen verbundene Unternehmen (alle aus Lieferungen und Leistungen)	46,7	0,0	58,6
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5,1	0,0	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	9,0	0,0	5,3
<b>Insgesamt</b>	<b>95,4</b>	<b>0,6</b>	<b>102,4</b>

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 23,4 Mio. € (im Vorjahr: 10,1 Mio. €).

Die wesentlichen Bestandteile der **sonstigen Vermögensgegenstände** umfassen Ansprüche gegen Lieferanten und angeforderte Baukostenzuschüsse.

## 5 Gezeichnetes Kapital

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

## 6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist zum 31. Dezember 2002 945,5 Mio. € aus.

## 7 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen	14,0	12,3
Steuerrückstellungen	0,7	0,6
Sonstige Rückstellungen	214,0	154,1
<b>Insgesamt</b>	<b>228,7</b>	<b>167,0</b>

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,8 Mio. €) zugeführt; die weitere Erhöhung von 0,4 Mio. € resultiert aus konzerninternen Übertragungen.

Die **sonstigen Rückstellungen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	19,5	19,4
Restrukturierungsmaßnahmen	35,1	32,6
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	22,5	32,4
Risiken aus in Planung befindlichen Bauprojekten	44,8	43,4
Übrige Risiken	92,1	26,3
<b>Insgesamt</b>	<b>214,0</b>	<b>154,1</b>

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Aufwendungen für Umstrukturierungsmaßnahmen und Besitzstandswahrungen werden in der Rückstellung für **Restrukturierungsmaßnahmen** berücksichtigt.

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,
- unterlassene Instandhaltung.

## 8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2002	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2001
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschienenwege- ausbaugesetz	247,8	12,4	49,5	185,9	250,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	41,0	41,0	0,0	0,0	39,2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	53,3	0,0	53,3	0,0	53,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	149,7	149,7	0,0	0,0	157,3
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	641,7	71,4	0,0	570,3	614,1
davon aus Lieferungen und Leistungen	(71,4)	(71,4)	0,0	0,0	(42,0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	33,8	0,4	33,4	0,0	199,5
Sonstige Verbindlichkeiten	7,6	6,5	0,8	0,3	7,3
davon aus Steuern	(1,6)	(1,6)	(0,0)	(0,0)	(1,3)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(2,4)	(2,4)	(0,0)	(0,0)	(0,4)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.174,9</b>	<b>281,4</b>	<b>137,0</b>	<b>756,5</b>	<b>1.320,9</b>

Gegenüber der Deutsche Bahn AG wurden langfristige Verbindlichkeiten mit kurzfristigen Forderungen in Höhe von 297 Mio. € saldiert.

Der Rückgang des Ausweises der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultiert im Wesentlichen aus der Fertigstellung und Abrechnung von sieben Empfangsgebäuden des Bahnhofspakets sowie dem Rückerwerb von fünf Empfangsgebäuden.



## 9 Rechnungsabgrenzungsposten

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

## 10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	4,7	2,1
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	410,4	1.172,6
<b>Insgesamt</b>	<b>415,1</b>	<b>1.174,7</b>

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der DB Station&Service AG aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten umfasst die bis zum 31. Dezember 2002 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen oder bei der Deutsche Bahn AG verblieben sind.

## 11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	272,6	220,1
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	696,6	818,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(74,6)	(81,1)
Bargeldbestände aus Euro Subfrontloading	–	0,1
<b>Insgesamt</b>	<b>969,2</b>	<b>1.038,9</b>

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

in Mio. €	Nominalwert
<b>Fälligkeiten</b>	
fällig bis 1 Jahr	53,3
fällig 1 bis 5 Jahre	226,8
fällig über 5 Jahre	416,5
<b>Insgesamt</b>	<b>696,6</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2002	2001
Verkehrsstation	563,7	573,6
Vermietung	246,8	234,0
<b>Insgesamt</b>	<b>810,5</b>	<b>807,6</b>

Die Umsatzerlöse werden hauptsächlich im Inland erzielt.

### 13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Konzernverrechnungen	26,9	30,1
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	257,1	112,7
Mieten und Pachten	25,2	24,4
Übrige betriebliche Erträge	8,1	32,4
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	6,6	6,3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6,6	4,0
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3,2	3,7
Übrige periodenfremde Erträge	3,1	1,5
<b>Insgesamt</b>	<b>336,8</b>	<b>215,1</b>

Die sonstigen betrieblichen Erträge und der Materialaufwand sind deutlich geprägt von der im Jahr 2002 erfolgten Fertigstellung und Abrechnung von sieben Empfangsgebäuden des Bahnhofsleasingpakets.

## 14 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	66,5	57,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	435,4	275,0
Aufwendungen für Instandhaltungen	210,1	190,6
<b>Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)</b>	<b>712,0</b>	<b>523,4</b>
Zuwendungen des Bundes	- 0,1	- 0,2
<b>Insgesamt</b>	<b>711,9</b>	<b>523,2</b>

Die **Zuwendungen des Bundes** wurden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trug der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbaurzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nahmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

## 15 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	126,7	104,9
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	47,3	41,6
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1,9	1,9
	<b>175,9</b>	<b>148,4</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	23,6	21,1
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	12,3	11,3
	<b>35,9</b>	<b>32,4</b>
davon für Altersversorgung	(17,8)	(15,9)
<b>Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)</b>	<b>211,8</b>	<b>180,8</b>
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 2,5	- 4,8
<b>Insgesamt</b>	<b>209,3</b>	<b>176,0</b>

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** wurden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit wurden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstanden. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzierten sich die Zuwendungen jährlich und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

## 16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Konzernumlage	19,1	18,0
Mieten und Pachten	45,7	35,8
Gebühren, Beiträge und Steuern	12,8	10,8
Übrige betriebliche Aufwendungen	232,7	120,3
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	10,7	8,5
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	18,3	6,9
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	6,7	0,5
<b>Insgesamt</b>	<b>346,0</b>	<b>200,8</b>

Die Erläuterung der Abweichung gegenüber dem Vorjahr ist im Lagebericht unter dem Punkt Komponenten der Ergebnisrechnung dargestellt. Die sonstigen Steuern betragen 1,8 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €).

## 17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 4,2	- 3,1
<b>Insgesamt</b>	<b>- 4,2</b>	<b>- 3,1</b>

Die Verlustübernahme resultiert mit 2,9 Mio. € aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der 100%igen Tochter DB ServiceStore Systemführungsgesellschaft mbH. 1,3 Mio. € resultieren aus der Verlustübernahme der 50%igen Beteiligung an der DB ServiceStore Betriebs GmbH.

## 18 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7,8	1,0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,1)	(0,3)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 37,7	- 30,9
davon an verbundene Unternehmen	(- 36,4)	(- 28,8)
<b>Insgesamt</b>	<b>- 29,9</b>	<b>- 29,9</b>

## 19 Ertrag aus Verlustübernahme

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 250,6 Mio. € wurde aufgrund eines mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) 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 Finanzmittelbestand**

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks). Die Veränderung des nicht im Finanzmittelbestand enthaltenen Cash-Pools beträgt –84,2 Mio. €.

## Sonstige Angaben

### 21 Mitteilung nach § 20 AktG

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

### 22 Konzernverhältnisse

Die DB Station&Service AG ist Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

### 23 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 87691 hinterlegt.

### 24 Beschäftigte

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	3.604	3.623	3.389	3.457
Zugewiesene Beamte	1.670	1.632	1.623	1.639
<b>Zwischensumme</b>	<b>5.274</b>	<b>5.255</b>	<b>5.012</b>	<b>5.096</b>
Auszubildende	282	361	283	351
<b>Insgesamt</b>	<b>5.556</b>	<b>5.616</b>	<b>5.295</b>	<b>5.447</b>

Beamte sind mit Eintragung der DB Station&Service AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die DB Station&Service AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

**25 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	1.303	730
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	55	31

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 50–52 zu entnehmen.

**26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag lagen nicht vor.

Berlin, den 27. März 2003

DB Station&Service AG  
Der Vorstand



## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Jahresabschluss wurde mit dem folgenden Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 27. März 2003

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Schäfer)  
Wirtschaftsprüfer



foto close

...ei fach gu Bilder

MEISTER MINT

T

C

Abfahrt 12:00  
ICE  
5a

Uhrzeit  
Anzeige

(58)

## Aufsichtsrat der DB Station&Service AG

---

### Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
  - DB Regio AG (Vorsitz)
  - DB Cargo AG (Vorsitz)
  - DB Netz AG (Vorsitz)
  - Stinnes AG (Vorsitz)
  - S-Bahn München GmbH (Vorsitz)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungs-  
verein a. G.
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Sach- und HUK-  
Versicherungsverein a. G.
  - Lufthansa Technik AG
  - SAP AG
  - Vattenfall Europe AG
  - WestLB AG
- b) Bayerische Magnetbahn-  
vorbereitungsgesellschaft mbH  
(Vorsitz)
  - Projektgesellschaft
  - METRORAPID mbH (Vorsitz)
  - Raillog GmbH (Beirat)
  - Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
  - Bayerische Hypo- und  
Vereinsbank AG (Beirat)
  - Commerzbank AG  
(Landesbeirat Berlin)
  - Deutsche Bank AG (Beirat Ost)
  - Dresdner Bank AG (Verwaltungsbeirat)

---

### Norbert Hansen \*

Stellvertretender Vorsitzender des  
Aufsichtsrats,  
Vorsitzender der TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Hamburg

- a) Deutsche Bahn AG
  - DB Reise&Touristik AG
  - DB Regio AG
  - DB Cargo AG
  - DB Netz AG
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungs-  
verein a. G.
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Sach- und HUK-  
Versicherungsverein a. G.
  - DEVK Vermögensvorsorge- und  
Beteiligungs-AG

---

### Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bahn AG,  
Berlin

- seit 10. Juni 2002 –
- a) DB Reise&Touristik AG
  - DB Regio AG
  - DB Cargo AG
  - DB Netz AG
  - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
  - DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungs-  
verein a. G.
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Sach- und HUK-  
Versicherungsverein a. G.
  - Partner für Berlin Gesellschaft für  
Hauptstadt-Marketing mbH
  - Senator Entertainment AG
- b) DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)
  - DB Services GmbH (Beirat, Vorsitz)

---

### Stefan Busch

Referatsleiter im  
Bundesministerium der Finanzen,  
Bonn

- b) Magnetschnellbahn  
Planungsgesellschaft mbH

---

### Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bahn AG,  
Wettenberg

- a) DB Reise&Touristik AG
  - DB Regio AG
  - DB Cargo AG
  - DB Netz AG
  - DE-Consult Deutsche Eisenbahn  
Consulting GmbH
  - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungs-  
verein a. G. (Beirat)
  - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG  
(Beirat)

---

### Fritz Ehrecke \*

Mitglied des erweiterten Vorstands der  
TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Menz

- seit 23. Oktober 2002 –
- a) DB Services Nordost GmbH
  - DB Services Südost GmbH
  - DB Services Sicherheitsdienste  
GmbH
  - DB Services Technische Dienste  
GmbH
  - DB Vermittlung GmbH
  - Sparda-Bank Berlin eG
  - Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt  
GmbH
- b) DB Services GmbH (Beirat)

---

**Michael Harting**

Stellv. Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau- u. Wohnungswesen,  
Bornheim

- a) DB Reise&Touristik AG  
DB Telematik GmbH  
Vivico Real Estate GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH  
DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung a. G. (Beirat)

---

**Alexander Kirchner\***

Bereichsvorstand der TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Runkel-Dehrn

– bis 31. Juli 2002 –

- a) DB Systems GmbH  
DB Telematik GmbH  
Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft

---

**Wilhelm Meurer\***

Leiter Kompetenzzentrum Betrieb  
Verkehrsstation,  
Frankfurt am Main

- a) DB Services Nordost GmbH  
DB Services Sicherheitsdienste  
GmbH  
DB Telematik GmbH

---

**Heike Moll\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
DB Station&Service AG,  
München

- a) Deutsche Bahn AG

---

**Diethelm Sack**

Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bahn AG,  
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG  
DB Regio AG  
DB Cargo AG  
DB Netz AG  
Stinnes AG  
DB Services Immobilien GmbH  
DB Systems GmbH (Vorsitz)  
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft  
DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
- b) DB Services GmbH (Beirat)  
Dresdner Bank Luxembourg S.A.  
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)  
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von  
Eisenbahnmaterial (Verwaltungsrat)

---

**René Thiele\***

Mitglied des Betriebsrats  
Region Berlin-Brandenburg der  
DB Station&Service AG,  
Berlin

---

**Matthias Weber\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der DB Station&Service AG,  
Berlin

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2002 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens

## Vorstand der DB Station&Service AG

---

### **Wolf-Dieter Siebert**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin  
– seit 1. Januar 2002 –  
b) DB Services GmbH (Beirat)

---

### **Rainer Beckmann**

Ressort Marketing und Vertrieb,  
Berlin  
– seit 1. Juni 2002 –

---

### **Bernhard H. Hansen**

Ressort Bau und Entwicklung,  
Limeshain  
a) DB Projekte Süd GmbH  
DB Projekt Verkehrsbau GmbH

---

### **Dr. Maximilian Kittner**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Karben  
– bis 31. Juli 2002 –  
a) DB Services Technische Dienste  
GmbH  
b) DB Systems GmbH (Beirat)

---

### **Alfred Possin**

Ressort Personal,  
Rosenhagen

---

### **Jens Romaus**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Gründau  
– seit 1. August 2002 –

- a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2002 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens

## Bericht des Aufsichtsrats der DB Station&Service AG zum Geschäftsjahr 2002



### Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr 2002 zu zwei Sitzungen zusammen. 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 satzungsgemäßer Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

### Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. Mai 2002 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2001 zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus der vom Vorstand vorgelegten Weiterentwicklung der Führungsstruktur im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe zugestimmt.

In seiner Sitzung am 27. November 2002 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2003 befasst und die Budgetplanung 2003, die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2002 im Rahmen der Lageberichterstattung mit der Entwicklung der Bauvorhaben und insbesondere der Großprojekte einschließlich der damit verbundenen Kostenrisiken. Weitere Themen bildeten die flächendeckende Aufwertung von Bahnhöfen im Rahmen des Sofortprogramms und die Verbesserung der Förderbedingungen für Bahnhofspunkte. In der zweiten Jahreshälfte stimmte der Aufsichtsrat dem im Rahmen der vom Vorstand der DB AG beschlossenen vorzeitigen Beendigung der Leasingfinanzierung erforderlichen Rückkauf der Vermietungsbereiche der Bahnhöfe Münster, Lübeck, Gelsenkirchen, Berlin-Zoo und Mülheim zu. Der Aufsichtsrat befasste sich außerdem ausführlich mit dem neuen DB ServiceStore-Konzept.

### **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2002 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 5. Mai 2003 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 2002 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2002 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Für den mit Ablauf des Jahres 2001 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Dr. Horst Föhr wurde mit Wirkung zum 10. Juni 2002 Herr Dr. Norbert Bensel zum Aufsichtsratsmitglied der DB Station&Service AG bestellt.

Für den zum 31. Juli 2002 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Alexander Kirchner wurde Herr Fritz Ehrecke als neues Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Föhr und Herrn Kirchner für ihre engagierte und konstruktive Arbeit.

Im Vorstand der DB Station&Service AG kam es im Jahr 2002 ebenfalls zu personellen Veränderungen. Herr Rainer Beckmann leitet seit dem 1. Juni 2002 das neu eingerichtete Ressort „Marketing/Vertrieb“. Herr Dr. Maximilian Kittner ist zum 31. Juli 2002 aus dem Vorstand ausgeschieden, um eine neue Aufgabe in der Geschäftsleitung der DB Telematik GmbH wahrzunehmen. Als Nachfolger von Herrn Dr. Kittner wurde Herr Jens Romaus als Vorstandsmitglied für das Ressort „Finanzen/Controlling“ in den Vorstand der DB Station&Service AG bestellt. Im Namen des Unternehmens dankt der Aufsichtsrat Herrn Dr. Kittner für die geleistete Arbeit.



Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Station&Service AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2002 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2003  
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'H' and 'M'.

Hartmut Mehdorn  
Vorsitzender



DB Station&Service AG  
Köthener Straße 2  
10963 Berlin

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

Der Geschäftsbericht sowie  
aktuelle Informationen sind  
auch im Internet abrufbar:

[www.bahn.de/ir](http://www.bahn.de/ir)

Copyright © 2003  
Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations  
Alle Rechte sowie technische  
Änderungen vorbehalten.

Design-Konzept  
Hilger & Boie,  
Büro für Gestaltung,  
Wiesbaden

Produktionskoordination  
Mentor Werbeberatung  
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text  
DB Station&Service AG,  
Ressort Finanzen  
und Controlling

Kommunikation  
UB Personenbahnhöfe

Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations

Redaktionsschluss:  
10. April 2003

Fotografie  
Max Lautenschläger,  
Berlin  
Deutsche Bahn  
DB AG/Jouhoff (S. 5, 28)  
DB AG/Koch (S. 6, 13)  
DB AG/Donath (S. 19)  
DB AG/Jazbec (S. 49)

DTP  
medienhaus:frankfurt,  
Frankfurt am Main

Lithografie  
Koch Lichtsatz & Scan,  
Wiesbaden

Druck  
Color-Druck, Leimen



---

**DB Station&Service AG**  
Köthener Straße 2  
10963 Berlin  
  
[www.bahn.de](http://www.bahn.de)