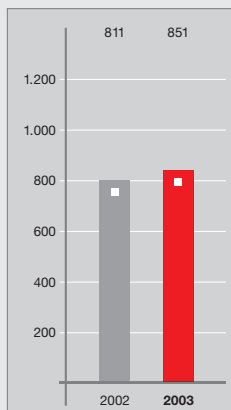




DB Station & Service AG
Geschäftsbericht 2003

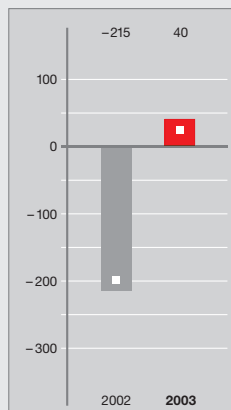
Entwicklung im Geschäftsjahr 2003

Umsatzerlöse
in Mio. €



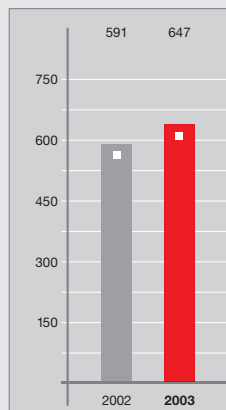
↗ 2002 zu 2003: **+4,9%**

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
in Mio. €



↑ 2002 zu 2003:
+255 Mio. €

Brutto-Investitionen
in Mio. €



↗ 2002 zu 2003: **+9,5%**

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2003	2002	Veränd. in %
Umsatz	851	811	+ 4,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	37	- 251	-
EBITDA vor Altlastenerstattungen	178	- 91	-
EBITDA ²⁾	178	- 88	-
EBIT ³⁾	77	- 185	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁴⁾	40	- 215	-
Return on Capital Employed in %	3,5	- 8,0	-
Bilanzsumme	2.842	2.645	+ 7,4
Anlagevermögen	2.606	2.476	+ 5,2
Eigenkapital	1.202	1.202	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	835	881	- 5,2
Cashflow vor Steuern	138	- 152	-
Brutto-Investitionen	647	591	+ 9,5
Netto-Investitionen ⁵⁾	279	285	- 2,2
Mitarbeiter per 31.12.	5.066	5.255	- 3,7

Leistungskennzahlen	2003	2002	Veränd. in %
Anzahl der Bahnhöfe	5.443	5.580	- 2,5

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

²⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

28 Jahresabschluss

45 Bestätigungsvermerk

47 Organe

50 Bericht des Aufsichtsrats

54 Bahnhöfe

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2003 war ein sehr erfolgreiches Jahr für die DB Station & Service AG. Wir haben wichtige Großprojekte fortgeführt und abgeschlossen, mit dem Sofortprogramm zahlreiche kleinere und mittlere Bahnhöfe verschönert und unsere Vermietungskonzepte optimiert. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr die Zahl der Bahnhofsmanager von 79 auf 93 erhöht, um noch näher am Kunden zu sein. Im Bereich Bahnhofsentwicklung haben wir einen Dialog mit der öffentlichen Hand eingeleitet, um bei der Modernisierung unserer Bahnhöfe noch enger als bisher zusammenzuarbeiten. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Bahnhöfe für das Stadtbild besteht ein gemeinsames Interesse an einem ansprechenden Erscheinungsbild.



Wolf-Dieter Siebert
Vorsitzender des Vorstands
DB Station & Service AG

Entsprechend haben wir im Jahr 2003 eine Bahnhofsentwicklungskonzeption präsentiert mit dem Ziel, längerfristig flächendeckend möglichst alle Bahnhöfe aufzuwerten. Erstmals wurden alle Bahnhöfe nach ihrem Zustand bewertet. Anhand von 16 länderspezifischen Broschüren haben wir einen umfassenden Überblick erstellt. Dies ist die Grundlage für die Gespräche mit der öffentlichen Hand. Ziel ist es, mit den Bundesländern Vereinbarungen über die gemeinsame Bahnhofsentwicklung abzuschließen. Mit zahlreichen Bundesländern – in 2003 unter anderem mit Brandenburg und Sachsen-Anhalt – haben wir bereits entsprechende Rahmenvereinbarungen unterzeichnet. In Zukunft wollen wir in Bahnhofs-konferenzen die Beteiligten von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden gezielt in die Diskussion über eine zukunftsgerichtete Bahnhofsentwicklung einschließlich notwendiger Finanzierungsmöglichkeiten einbinden und gemeinsam tragfähige Lösungen entwickeln.

Unsere über 5.400 aktiven Bahnhöfe mit rund 2.400 Empfangsgebäuden haben durch ihre unterschiedlichen Funktionen – als Verkehrsdrehscheibe, Marktplatz und Visitenkarte für Städte und Regionen – eine große Bedeutung für unsere Kunden. Den damit verbundenen hohen Anforderungen wollen und müssen wir gerecht werden. Jährlich kommen über 4 Milliarden Menschen in unsere Bahnhöfe – 1,7 Milliarden Reisende und 2,4 Milliarden Besucher. Deshalb hat die Verbesserung der Aufenthaltsqualität höchste Priorität. Baulich ansprechende und mit einer guten Dienstleistungspalette ausgestattete Bahnhöfe sind unser Ziel. Im Jahr 2003 sind wir wieder ein gutes Stück vorangekommen auf unserem Weg, mehr und mehr Bahnhöfe zu Visitenkarten der Bahn und der Städte zu machen. Der Service rund um das Reisen und das Dienstleistungsangebot sind dabei genauso wichtige Kriterien wie Erscheinungsbild, Aufenthaltsqualität, baulicher Zustand und das Gefühl der Sicherheit sowie die Sauberkeit im Bahnhof.

Entsprechend haben wir im Berichtsjahr unser 3-S-Konzept für Service, Sicherheit und Sauberkeit konsequent fortgeführt. Ein Schwerpunkt lag dabei auf dem Service. Seit der zweiten Jahreshälfte 2003 geben 500 zusätzliche Mitarbeiter an den 30 größten Bahnhöfen in Deutschland Fahrplanauskünfte

und unterstützen die Service-Teams. Insgesamt sind bundesweit 3.300 Service-Mitarbeiter in den 3-S-Zentralen, an den ServicePoints und auf den Bahnsteigen für die Reisenden und Bahnhofbesucher im Einsatz.

Unsere Kunden honorieren – wie Umfragen zeigen – unsere Bemühungen zur Verbesserung der Sauberkeit. Im Jahr 2004 wollen wir besonders gegen Vandalismus und mutwillige Verschmutzung vorgehen und in Kooperation mit Sicherheitskräften und Gemeinden entschlossen Maßnahmen dagegen ergreifen.

Das Projekt „Rauchfreier Bahnhof“ an ursprünglich bundesweit 63 Stationen wurde von unseren Kunden positiv aufgenommen und führte zudem zu geringerem Reinigungsbedarf. Wir bauen dieses Projekt deshalb kontinuierlich weiter aus; bis Ende 2004 sollen über 150 Bahnhöfe rauchfrei sein.

Im Bereich Vermietung haben wir neue Konzepte entwickelt. Für die großen Bahnhöfe sind Glaspavillons als zusätzliche Verkaufsflächen geplant. Ein Prototyp wurde im Juli 2003 im Hauptbahnhof von Halle (Saale) vorgestellt. Rund 100 mobile Verkaufsstände sind ergänzend in zahlreichen Bahnhöfen in ganz Deutschland im Einsatz.

Aber auch zahlreiche kleinere Bahnhöfe bieten aufgrund ihrer Lage im städtischen Umfeld ein Vermietungs- und Ertragspotenzial, das wir stärker nutzen wollen. Dort eröffnen wir verstärkt als weiteren Baustein für mehr Kundentreue die DB ServiceStores auf Franchise-Basis. Damit zeigt die Bahn in der Fläche wieder mehr Präsenz. Mit dem Fahrkartenverkauf und einem auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmten Sortiment an Reisebedarfsartikeln erhält der Fahrgast auch im DB ServiceStore die Angebote und Serviceleistungen, die an größeren Bahnhöfen Standard sind. Im Berichtsjahr sind zehn neue DB ServiceStores eröffnet worden. Insgesamt gab es zum Jahresende über 60 DB ServiceStores.

Nicht mehr alle Empfangsgebäude werden für die Betreuung der Kunden benötigt. Im Rahmen unserer Investitionsplanung können wir nur Bahnhöfe und Maßnahmen berücksichtigen, die unter wirtschaftlichen Aspekten tragbar sind und die einen Mehrwert für unsere Kunden bringen. Deshalb bieten wir kleinere Empfangsgebäude zum Kauf an. Unsere bevorzugten Partner sind dabei die Gemeinden. In Nordrhein-Westfalen beispielsweise haben wir 2003 eine Rahmenvereinbarung mit dem Land abgeschlossen. Dort haben wir 75 Empfangsgebäude in einem Paket dem kommunalen Verband Forum Bahnflächen überlassen, der diese in den nächsten Jahren mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen vorzugsweise an die Kommunen veräußern wird.

Unsere Bautätigkeit ist regional breit gestreut. Zahlreiche Bauprojekte wie die Hauptbahnhöfe von Mainz, Halle und Rostock – letzterer gemeinsam mit der Rostocker Straßenbahn AG – der Flughafenbahnhof Leipzig/Halle oder die Stationen der S-Bahn RheinNeckar konnten im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen werden. Umfangreiche Projekte verfolgen wir in Berlin: Hier werden der Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof oder der Bahnhof Papestraße mit

Blick auf zukünftige Verkehrskonzepte entwickelt. Darüber hinaus werden unter anderem der Bahnhof Wiesbaden umgebaut und die Hallendächer der Hauptbahnhöfe Dresden, Frankfurt am Main und Kiel erneuert. Im Jahr 2004 wird mit dem neuen Flughafenbahnhof Köln/Bonn der bundesweit neunte Flughafen direkt an das Schienennetz angeschlossen.

Bei den Bauvorhaben setzen wir auch architektonische und technische Innovationen um. Als Beispiel gelungener Verkehrsarchitektur wurde 2003 der Flughafen-Fernbahnhof Frankfurt am Main mit dem „Sonderpreis Bahnhöfe“ des Renault Traffic Design Award ausgezeichnet.

Das im Jahr 2002 gestartete Sofortprogramm haben wir 2003 erfolgreich fortgesetzt. Im Rahmen dieses Programms steigern wir flächendeckend mit geringem finanziellen Aufwand und einfachen Mitteln die Attraktivität kleinerer und mittlerer Bahnhöfe. Im Berichtsjahr haben wir weitere 300 Stationen aufgewertet, so dass mittlerweile über 600 Bahnhöfe verschönert wurden. Ein einheitliches Wegeleitsystem verbessert die Orientierung im Bahnhof.

Bei allen Projekten steht neben der Kundenzufriedenheit die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Auch in diesem Bereich haben wir unser Ziel erreicht: Die Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr verlief trotz der anhaltenden Konjunkturschwäche positiv. Grund hierfür ist unser nachhaltiger Sanierungskurs verbunden mit der neuen dezentralen Führungsstruktur. Dadurch konnten zahlreiche Maßnahmenpakete schnell und effektiv umgesetzt werden. Damit ist es uns gelungen, nach dem auch durch Einmaleffekte belasteten Vorjahr wieder in die Gewinnzone zurückzukehren.

Wir sind im Jahr 2003 ein ganzes Stück vorangekommen. Wir werden diesen Weg auch im Jahr 2004 zugunsten unserer Kunden konsequent fortsetzen und zugleich unseren Beitrag zur Kapitalmarktfähigkeit der Bahn leisten. Auf diese Aufgabe freuen wir uns.

Ihr



Wolf-Dieter Siebert
Vorsitzender des Vorstands
DB Station & Service AG





- Umsatz um 4,9 % auf 851 Mio. € gesteigert
- Modernisierungskurs im Berichtsjahr weiter fortgesetzt und Brutto-Investitionen auf neuen Spitzenwert von 647 Mio. € gesteigert
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen kehrt mit 40 Mio. € wieder in die Gewinnzone zurück

Einleitung

Die DB Station & Service AG ist als Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den Betrieb von über 5.400 aktiven Bahnhöfen in der Verkehrsinfrastruktur sowie für die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in rund 2.400 Bahnhofsgebäuden verantwortlich.

Unsere Bahnhöfe sind das Tor zur Bahn und zugleich die Visitenkarte der Städte und Regionen. Mit ihrem Erscheinungs- und Leistungsbild tragen sie maßgeblich zur Kundenzufriedenheit bei und bestimmen die Attraktivität der Bahn mit. Sie entwickeln sich zusehends zu Orten der Begegnung mit einem eigenen, breit gefächerten Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Über die Bedeutung für jährlich 1,7 Milliarden Reisende hinaus sind unsere Bahnhöfe zugleich Marktplatz und Ort der Begegnung für rund 2,4 Milliarden Bahnhofsbesucher.

Unsere Aktivitäten umfassen die Geschäftsfelder Verkehrsstation und Vermietung. Zum Geschäftsfeld Verkehrsstation zählen alle Service- und Dienstleistungsangebote, die sich direkt auf die Belange der Reisenden im Schienenpersonenverkehr ausrichten und gleichzeitig eng mit dem Angebot der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unsere Bahnhöfe anfahren, verknüpft sind. Darüber hinaus bieten wir in unseren Bahnhöfen mit dem vielfach breit angelegten Branchenmix der angebotenen Waren und Dienstleistungen einen umfassenden Service für Reisende, Bahnhofsbesucher und Anwohner – die entsprechenden Flächenvermietungsaktivitäten bilden das Geschäftsfeld Vermietung. Seit Beginn der Bahnreform werden die Bahnhöfe kontinuierlich durch Modernisierungsmaßnahmen auf die Belange der Reisenden und Bahnhofsbesucher umgestaltet. Im Vordergrund stehen einerseits die umfassende Servicekompetenz, hohe Sicherheit, eine gute Kundeninformation und die funktionale Wegeleitung sowie andererseits die Erhöhung der Ertragskraft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hohem Besucheraufkommen. Modernisierungsmaßnahmen an Empfangsgebäuden werden zum Teil auch über Leasing-Konzeptionen realisiert. Insgesamt sind in diesem so genannten Bahnhofspaket 21 Bahnhöfe enthalten. Davon wurden bislang an 14 Bahnhöfen Modernisierungen vorgenommen. Den Erträgen aus Mieteinnahmen der modernisierten Empfangsgebäude und Erbbauzinsen sowie Leistungen aus Generalübernehmerverträgen stehen die Leasingraten, Vormieten und sonstige Kosten einschließlich der Umbaukosten gegenüber.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der zum ganz überwiegenden Teil nationalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten waren wir auch im Berichtsjahr in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese blieb im Jahr 2003 deutlich hinter den

ursprünglichen Prognosen zurück, während sich im internationalen Umfeld bereits wieder positive Trends zeigten:

■ **Deutschland:** In Deutschland nahm das reale Bruttoinlandsprodukt 2003 um 0,1 % im Vergleich zum Vorjahr ab (im Vorjahr: +0,2 %). Dabei wurde die geringfügige Zunahme der inländischen Verwendung (Effekt +0,1 Prozentpunkte) überkompensiert durch einen Rückgang des realen Exportüberschusses (Effekt -0,2 Prozentpunkte). Die Exportentwicklung in Deutschland wurde durch den hohen Euro-Kurs und die teilweise damit zusammenhängende Schwäche der Euroland-Konjunktur gedämpft. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastet sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Die Investitionen blieben erneut unter dem Vorjahresniveau (Ausrüstungen: -3 %; Bauinvestitionen: -3,4 %). Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einer – wenn auch abgeschwächten – Fortsetzung des Rückgangs der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz in 2003 erneut (um rund 1 %) und entwickelte sich damit wieder schwächer als der private Konsum insgesamt.

Entwicklung der relevanten Märkte

Für die DB Station & Service AG sind die Entwicklungen des Personenverkehrs und des Einzelhandels 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 Einkaufszentren, anderen Strukturen des Einzelhandels sowie der Gastronomie.

Verhaltene Entwicklung im Personenverkehrsmarkt

Im Berichtsjahr war der deutsche Personenverkehrsmarkt aufgrund des anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfelds rückläufig. Angesichts der konjunkturellen Rahmendaten und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs sind wir mit unserer Entwicklung zufrieden. Entgegen dem deutlich nach unten gerichteten Markttrend verfehlte der Bereich Personenverkehr nur knapp das Vorjahresniveau und gewann Marktanteile. Die Entwicklung der Infrastrukturbereiche wird vom zunehmenden Wettbewerb auf der Schiene geprägt, hängt aber auch von dem anhaltend schwachen Einzelhandelsklima bzw. den erschwerten Vermietungsmöglichkeiten ab.

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrsmarkts (in der Abgrenzung Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) ging nach bisher vorliegenden Zahlen im Geschäftsjahr 2003 um 2,4 % und damit noch stärker zurück als im Vorjahr (-1,2 %). Hiermit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im vierten Jahr in Folge. Maßgeblich war der deutliche Rückgang im Individualverkehr (nach vorläufigen Berechnungen rund

–3 %; im Vorjahr: –0,5 %). Dabei wirkten sich neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor allem die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus. Gemessen an dieser Gesamtmarktrendenz war die Entwicklung des für uns maßgeblichen Schienenpersonenverkehrs erfreulich. Die Verkehrsleistung der zum DB Konzern gehörenden Schienenverkehrsunternehmen ging um –0,4 % auf 69,5 Mrd. Personenkilometer (Pkm) zurück und lag somit annähernd auf Vorjahresniveau. Die konzernfremden, nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind überwiegend im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätig und haben aufgrund gewonnener Ausschreibungen ihre Verkehrsleistung ausgeweitet; ihre Verkehrsleistung im Berichtsjahr schätzen wir auf rund 2 Mrd. Pkm. Damit hat der Verkehrsträger Schiene im Berichtsjahr seinen Marktanteil leicht ausbauen können.

Insgesamt hat sich im Berichtsjahr der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter intensiviert. Dies gilt nicht nur verkehrsträgerübergreifend, sondern gleichermaßen innerhalb des Bahnsektors. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen und landeseigenen Bahnen auch mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne auf. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 2,4 % (verkehrsleistungsbezogen) und gut 9 % (betriebsleistungsbezogen).

Angesichts des offenen Marktzugangs zur Infrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt konzernfremde Eisenbahnen die Chancen zum Markteintritt oder wachsen erkennbar in diesem Markt. Dies spiegelt sich in der Entwicklung der Stationshalte wider. So stieg die Anzahl der von konzernfremden Unternehmen realisierten Stationshalte um gut 13,4 % auf rund 9,3 Mio. (im Vorjahr: 8,2 Mio.) Halte.

Im Berichtsjahr schwache Entwicklung des Einzelhandels

Trotz einer leichten Steigerung der nominal verfügbaren Einkommen (+0,9 %) waren in Deutschland auch im Jahr 2003 weitere Umsatzrückgänge im Einzelhandel (–1,0 %) und in der Gastronomie (–5,0 %) zu verzeichnen. Maßgeblicher Grund ist die schwache Konjunktur, verbunden mit einem Rückgang des privaten Konsums um real 0,2 %.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 4,9 % auf 851 Mio. € steigern. Dabei war die Entwicklung sowohl im Geschäftsfeld Verkehrsstation (Infrastruktur) als auch im Geschäftsfeld Vermietung positiv. Davon entfielen auf das Geschäftsfeld Verkehrsstation Umsatzerlöse von 592 Mio. € (im Vorjahr: 564 Mio. €). Der Umsatz wird in diesem Bereich durch die Stationsentgelte dominiert. Hinzu kommen Dienstleistungen rund um die Reise wie beispielsweise Parken am Bahnhof oder die zur Verfügung stehenden Gepäckschließfächer.

Die Stationsentgelte lagen mit 573 Mio. € um 5,3 % über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 548 Mio. € entfielen dabei 95,6 % auf konzerninterne Verkehrsanbieter – davon 460 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern Regional- und Stadtverkehr und 88 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds Fernverkehr. Die Umsätze mit Gesellschaften der Geschäftsfelder Regional- und Stadtverkehr betrafen im Wesentlichen die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften S-Bahn Berlin GmbH, Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Regionalbahn Rheinland GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, Regionalbahn Westfalen GmbH, S-Bahn München GmbH und Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH. Die Umsätze mit Gesellschaften im Geschäftsfeld Fernverkehr betrafen zum ganz überwiegenden Teil die DB Fernverkehr AG.

Insgesamt wurde die Anzahl der Stationshalte um 0,4 % auf rund 137 Mio. Halte gesteigert. Hiervon entfielen 93,2 % auf zum DB Konzern gehörende Gesellschaften, die übrigen 6,8 % auf konzernexterne Kunden.

Im Bereich der sonstigen Dienstleistungen haben wir einen Umsatz in Höhe von 20 Mio. € erzielt. Die Erlöse aus Parken am Bahnhof (10 Mio. €) lagen ebenso wie der Bereich Gepäckschließfächer (8 Mio. €) auf Vorjahresniveau.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Vermietung, in denen abgerechnete Nebenkosten enthalten sind, konnten um 4,9 % auf 259 Mio. € gesteigert werden. Der Anteil am Gesamtumsatz beträgt somit 30,4 %. Der positive Trend der Vorjahre konnte somit fortgesetzt werden. Wesentlicher Hintergrund waren eine Fokussierung auf gute Standorte, die konsequente Umsetzung der Nutzungskonzepte an den Bahnhöfen, der Abbau von Leerständen sowie eine nachhaltige Abrechnung und ein konsequentes Umlegen von Nebenkosten. Ein Schwerpunkt lag insbesondere auf der Steigerung der Erlöse mit konzernfremden Kunden – in diesem Segment gelang uns eine Umsatzsteigerung um 6,3 % auf 203 Mio. €. Der Umsatz mit konzerninternen Mietern lag mit 56 Mio. € auf Vorjahresniveau. Er wurde wie im Vorjahr hauptsächlich mit den Konzernunternehmen DB Netz AG, DB Fernverkehr AG und MITROPA AG erzielt.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung konnte um 5,1 % auf 852 Mio. € gesteigert werden, was hauptsächlich auf die Umsatzsteigerung im Bereich der Stationsentgelte zurückzuführen ist. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 178 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (337 Mio. €). Bereinigt um den im Vorjahr enthaltenen Einmaleffekt der Abrechnung von sieben Bahnhöfen aus dem Bahnhofspaket (201 Mio. €) konnte jedoch eine Steigerung erzielt werden. Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf einen deutlichen Anstieg der ertragswirksamen Baukostenzuschüsse, eine Versicherungserstattung für Folgen der Hochwasserschäden des Jahres 2002, eine durchgesetzte Rechnungskürzung im Zusammenhang mit der Abrechnung eines modernisierten Bahnhofs des Bahnhofspakets, die Weiterbelastung von bereits erbrachten Bauleistungen für einen fremden Auftraggeber und Rückstellungsaufösungen zurückzuführen.

Der Materialaufwand verminderte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch den im Geschäftsjahr 2002 enthaltenen Sondereffekt der Abrechnung von sieben Bahnhöfen aus dem Leasingpaket (220 Mio. €) und Kostenoptimierungen im Instandhaltungsbereich um insgesamt 311 Mio. € auf 401 Mio. €.

Der Personalaufwand verminderte sich insgesamt um 4,5 % auf 200 Mio. € und lag bereinigt um den im Vorjahr enthaltenen Sondereffekt einer Rückstellungszuführung für Restrukturierungsmaßnahmen (11 Mio. €) auf Vorjahresniveau.

Vollständig entfallen sind die in den Geschäftsjahren 1999 – 2002 gezahlten Ausgleichszahlungen des Bundes, die zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 gewährt wurden. Aus diesem Grund ergab sich im Vorjahresvergleich ein zu kompensierender Effekt von 3 Mio. €.

Aus dem investiv bedingt weiter angestiegenen Sachanlagevermögen resultierten mit 101 Mio. € um 4 Mio. € (4,1 %) höhere Abschreibungen.

Der Zinssaldo verschlechterte sich auf –37 Mio. € (im Vorjahr: –30 Mio. €). In Relation zum Gesamtaufwand beträgt der Zinssaldo somit 3,8 % (im Vorjahr: 2,2 %). Die Gesamtbelastung aus Abschreibungen und Zinssaldo betrug 138 Mio. € (im Vorjahr: 127 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten gegenüber dem durch Sondereffekte und Risikovorsorgen belasteten Vorjahreswert wieder deutlich auf 251 Mio. € (im Vorjahr: 346 Mio. €) zurückgeführt werden.

Das Beteiligungsergebnis von –2 Mio. € (im Vorjahr: –4 Mio. €) resultiert aus den Beteiligungen an der DB ServiceStore Systemführungs GmbH und der DB ServiceStore Betriebs GmbH.

Die im Geschäftsjahr 2003 noch vorhandenen und von den beiden Tochtergesellschaften eigenbetriebenen Stores wurden aufgegeben und werden ab 2004 zum Teil in Franchise-Konstellation betrieben.

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 37 Mio. €. Das im Vorjahr ausgewiesene Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit belief sich – begründet durch zahlreiche Sondereffekte und Risikovorsorgen – auf –251 Mio. €.

Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Betriebswirtschaftliche Bereinigungen betreffen Ergebnisbestandteile, die der Art nach ungewöhnlich, der Häufigkeit nach selten bzw. nicht ständig wiederkehrender Natur und der Höhe nach wesentlich sind. Um eine Verzerrung durch

Beteiligungsergebnisse zu vermeiden, stellen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen zudem auf eine um das Beteiligungsergebnis korrigierte Größe ab.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2003	2002	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	37	- 251	+ 288
Korrektur um Beteiligungsergebnis ¹⁾	+ 3	+ 5	- 2
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	-	+ 31	- 31
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	40	- 215	+ 255

¹⁾ inklusive rundungsbedingter Differenzen

Im Vorjahr wurden Sondereffekte aus Restrukturierungsmaßnahmen sowie einer Rückstellungszuführung im Zusammenhang mit dem Rückerwerb von fünf Bahnhöfen aus dem Bahnhofspaket zur besseren Vergleichbarkeit der operativen Entwicklung bereinigt.

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen operativen Gewinn in Höhe von 40 Mio. € (im Vorjahr: -215 Mio. €).

Aufgrund unserer langen Investitionszyklen fallen erhöhte Abschreibungen – und durch die anteilige Finanzierung über die Kapitalmärkte auch Zinsaufwendungen – früher an als die Rückflüsse aus gestiegenen Umsatzerlösen oder niedrigeren Kosten. Ebenso wird unsere Ergebnisentwicklung seit Gründung auch durch die rückläufigen Altlastenerstattungen geprägt. Deshalb verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA bzw. EBITDA vor Altlastenerstattung. Verglichen mit dem Vorjahreswert (-88 Mio. €) stieg das EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) um 266 Mio. € auf 178 Mio. €. Unter Berücksichtigung des Entfalls der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand (im Vorjahr letztmalig in Höhe von 3 Mio. € gewährt) erhöhte sich das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr (-91 Mio. €) um 269 Mio. € auf 178 Mio. €. Das für die Ermittlung des Return on Capital Employed (ROCE) verwendete Betriebliche Ergebnis vor Zinsen (EBIT) verbesserte sich von -185 Mio. € im Vorjahr auf 77 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. €	2003	2002	Veränd.
EBITDA (vor Altlastenerstattungen)	178	- 91	+ 269
Altlastenerstattungen	-	3	- 3
EBITDA	178	- 88	+ 266
Abschreibungen	- 101	- 97	- 4
EBIT	77	- 185	+ 262
Zinsergebnis	- 37	- 30	- 7
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	40	- 215	+ 255



Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung deutlich verbessert

Die Wertschöpfung fiel im Berichtsjahr mit 277 Mio. € erheblich besser aus als im Geschäftsjahr 2002 (-7 Mio. €).

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Gesamtleistung	852	811
Sonstige betriebliche Erträge	178	337
Unternehmensleistung	1.030	1.148
Materialaufwand ¹⁾	- 401	- 712
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 251	- 346
Abschreibungen (auf SAV und IVG)	- 101	- 97
Betriebliche Wertschöpfung	277	- 7

Mit 72,2 % wurde der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt.

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Mitarbeiter ¹⁾	200	209
Öffentliche Hand (Steuern) ²⁾	0	0
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	37	30
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis) ³⁾	40	- 246
Betriebliche Wertschöpfung	277	- 7

¹⁾ in 2002 nach verrechneten Erstattungen für Altlasten der ehemaligen Deutschen Reichsbahn

²⁾ zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG

³⁾ inklusive rundungsbedingter Differenzen

Wertbeitrag: Wieder positive 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 (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 einen Wert von 3,5 % aus.

Return on Capital Employed in Mio. €	2003	2002
EBIT	77	– 185
Capital Employed	2.223	2.311
ROCE	3,5%	– 8,0%

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2003	2002
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	2.606	2.476
Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	246	248
Zwischensumme	2.360	2.228
Vorräte	83	73
Forderungen und sonstige VG	151	95
Übrige Verbindlichkeiten	331	46
Aktiver RAP	1	1
Passiver RAP	41	40
Netto-Umlaufvermögen	– 137	83
Capital Employed	2.223	2.311

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2003 um 197 Mio. € (+7,5 %) auf 2.842 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2002: 2.645 Mio. €). Dies ist maßgeblich auf unsere Investitionsprogramme sowie den hieraus resultierenden Anstieg des Anlagevermögens um 5,3 % auf 2.606 Mio. € zurückzuführen. Zudem erhöhte sich im Berichtsjahr auch das Umlaufvermögen – hauptsächlich durch die Erhöhung der Position Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen – um 39,9 % auf 235 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ging durch das überproportional angestiegene Umlaufvermögen auf 91,7 % (im Vorjahr: 93,6 %) zurück.

Das Eigenkapital blieb durch den Ergebnisabführungsvertrag mit 1.202 Mio. € unverändert. Die Eigenkapitalquote verminderte sich leicht aufgrund der höheren Bilanzsumme von 45,5 % auf 42,3 %. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 37,5 % (Vorjahr: 38,8 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 18,7 % (Vorjahr: 14,3 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 87,1 % (Vorjahr: 90,0 %).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 246 Mio. € (im Vorjahr: 248 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 881 Mio. € (vor Verrechnung mit kurzfristigen Ansprüchen) auf 835 Mio. €. Diese resultieren überwiegend aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 29,4 % per 31. Dezember 2003.

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Anlagevermögen	91,7	93,6
Umlaufvermögen	8,3	6,3
Aktiver RAP	0,0	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Eigenkapital	42,3	45,5
Rückstellungen	6,6	8,6
Verbindlichkeiten	49,7	44,4
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(29,4)	(22,1)
Passiver RAP	1,4	1,5
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.842	2.645

Investitionen

Unsere Modernisierungsprogramme waren im Berichtsjahr mit einem erneuten Anstieg der Investitionen verbunden: So wurden die Brutto-Investitionen auf 647 Mio. € ausgeweitet (im Vorjahr: 591 Mio. €). Dabei werden Investitionen in die Infrastruktur aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien grundsätzlich mit zinslosen Darlehen des Bundes sowie direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen unter anderem mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert.

Insgesamt ergaben sich nach Abzug der nicht zurückzuzahlenden Baukostenzuschüsse Netto-Investitionen von 279 Mio. € (im Vorjahr: 285 Mio. €).

Projekte mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der Knoten Berlin mit der Nord-Süd-Verbindung – insbesondere für den Teil Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof (71 Mio. €) –, die S-Bahn RheinNeckar inklusive Ergänzungstrecken (71 Mio. €), die Erneuerung des Hallendachs des Hauptbahnhofs Frankfurt/Main (33 Mio. €), die S-Bahn Rhein/Main mit den Rodgaustrecken (13 Mio. €), der Bahnhof Berlin Gesundbrunnen (13 Mio. €), die Flughafenanbindung Köln/Bonn (12 Mio. €), der Ringzug Rottweil-Villingen-Tuttlingen (10 Mio. €) und der Hauptbahnhof Regensburg (10 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl kleinerer Projekte realisiert.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Station & Service AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury 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 Deutschen Bahn AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesem Rating von der DB AG 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 bei Brutto-Investitionen von 647 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, zinslosen Darlehen Bund und Anlagenabgängen – von 236 Mio. €.

Der Cashflow vor Steuern lag mit 138 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (–152 Mio. €). Hierbei wirkten sich sowohl die gestiegenen Abschreibungen als auch das verbesserte Ergebnis vor Steuern positiv aus. Das Verhältnis des Cashflow zum Umsatz betrug im Berichtsjahr 16,2%. Einschließlich der Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens resultierte ein Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 93 Mio. €.

Zur Deckung der Differenz von Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit ergab sich ein positiver Effekt aus dem Verlustausgleich des negativen Jahresergebnisses 2002. Hierdurch konnten wir im Berichtsjahr auch die externe Finanzierung im Rahmen der Konzernfinanzierung reduzieren. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verminderten sich auf 835 Mio. € (Vorjahr: 881 Mio. € vor Verrechnung mit Forderungen).

Die Finanzierung der in den Vorräten bilanzierten unfertigen Leistungen zum sogenannten Bahnhofspaket erfolgte zu mehr als der Hälfte durch Anzahlungen der Leasinggesellschaften, von denen wir diese Empfangsgebäude nach Fertigstellung und Übergabe leasen werden.

Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 5.255 am 31. Dezember 2002 auf 5.066 am 31. Dezember 2003 gesunken (–3,6 %). Im Jahresdurchschnitt 2003 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 5.129 um 2,8 % unter dem Vorjahresniveau.

Der Rückgang der Mitarbeiter ist einerseits auf den Betriebsübergang von 108 Mitarbeitern zur DB Projektbau GmbH zurückzuführen, andererseits wurden im Rahmen der Weiterentwicklung der Führungsstruktur im Projekt Organisation Bahnhofsmangement weitere Rationalisierungspotenziale realisiert.

Die intensive Ausbildung setzten wir fort. So lag die Ausbildungsquote bei der DB Station & Service AG mit 7,4 % auch im Berichtsjahr auf hohem Niveau.

Mitarbeiter per 31.12.	2003	2002	Veränd. in %
Mitarbeiter	5.066	5.255	– 3,6
Auszubildende	374	361	+ 3,6
Ausbildungsquote	7,4 %	6,9 %	

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Station & Service AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und unmittelbar aus den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) abgeleitet ist. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

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. Das Geschäftsfeld Verkehrstation ist maßgeblich abhängig von der Entwicklung des Personenverkehrs und speziell des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland. Tendenziell weisen die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr einen eher stabilen Verlauf auf. Angesichts des mehrjährigen Vorlaufs in der Fahrplanerstellung sind die für die Abrechnung maßgeblichen Betriebsleistungen und Stationshalte relativ gut kalkulierbar. Hingegen unterliegt der Bereich Vermietung

deutlich stärker konjunkturellen Schwankungen, die sich über das Endkundenverhalten und die Nachfrage gegenüber dem Einzelhandel mittelbar in unseren Vermietungsmöglichkeiten niederschlagen. Zudem gibt es derzeit zwischen verschiedenen Strukturformen des Einzelhandels einen anhaltenden Wettbewerb, der maßgeblich über Standortvorteile und Sortimentsbandbreiten, aber auch über Preisniveaus geführt wird. Wir versuchen hier durch eine Steigerung der umfassenden Bahnhofsattraktivität sowie über eine Optimierung des vertretenen Branchenmixes unser Geschäft positiv zu entwickeln.

- **Betriebsrisiken** in Form von Betriebsstörungen. Diese werden durch systematische Instandhaltung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse minimiert. Die strikte Einhaltung von Sicherungsmaßnahmen wirkt Risiken im Betrieb entgegen. Die Weiterentwicklung eines automatisierten Reisendeninformationssystems zur Warnung vor ein- und durchfahrenden Zügen sowie das Anbringen von Markierungen und zusätzlichen Beschilderungen tragen ebenfalls zur Risikovermeidung bei. Umfangreiche Maßnahmenpakete widmen sich dem Thema Brandschutz. Hierzu zählen neben konstruktiven Merkmalen Flucht- und Rettungspläne sowie Brand-schauen in allen Bahnhöfen.
- **Projektrisiken** ergeben sich aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für die gesamte Schieneninfrastruktur und insbesondere für die Bahnhöfe. Baugrundrisiken, verzögerte Umsetzung einzelner Projektschritte sowie erforderliche Anpassungen während der oftmals mehrjährigen Projektlaufzeiten sind die häufigsten Ursachen für mögliche Zeit- oder Kostenüberschreitungen. Durch die vernetzten Produktionsstrukturen gibt es Abhängigkeiten im DB Konzern für übergreifende Projekte, an denen neben uns auch andere Gesellschaften umfangreich beteiligt sind. Dazu gehören u. a. die Sanierung des Hauptbahnhofs Dresden, der Knoten Berlin/Berlin Hauptbahnhof und die Ausbaustrecke Köln–Düren–Aachen. Wir stimmen uns zur Sicherstellung der geplanten Projektfortschritte im Fall übergreifender Projekte eng mit den anderen involvierten Gesellschaften ab. Für das Bauvorhaben Nord-Süd-Verbindung in Berlin wurde ein regelmäßig tagendes Bauherrengremium etabliert. Für die komplexen Themen ist dazu ein spezifisches Risikomanagement entwickelt worden, das Risiken zeitnah erkennen lässt. Risikobehaftete Entscheidungen müssen durch das Bauherrengremium freigegeben werden. Die von uns angestrebte enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden erweist sich auch in diesem Projekt als ein wesentlicher Risikominimierungsfaktor. Derzeit besteht ein weiteres Risiko in den unterschiedlichen Auffassungen bezüglich der abrechenbaren Leistungen für den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen zwischen der Fraport AG und der DB Station & Service AG. Ebenfalls risikobehaftet sind die Veränderungen der geschätzten Projektkosten und Fertigstellungstermine der noch im Bau befindlichen sieben Empfangsgebäude des Bahnhofsleasingpakets; hieraus resultiert gegebenenfalls eine ungünstigere Wirtschaftlichkeit.

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- 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 Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

■ **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. 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.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren Regelprozessen verankert. 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 des DB Konzerns vorgegeben und durch die DB Station & Service AG und unsere Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem 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 vor allem die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzern-Controlling der DB AG fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern, der Bereich Controlling der DB Station & Service AG als Risikomanagement-Koordinationsstelle für die DB Station & Service AG und deren Tochtergesellschaften. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen 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

Unsere strategische Ausrichtung folgt den bereits 2001 im Rahmen der konzernweiten „Offensive Bahn“ mit ihren Schwerpunkten Sanieren, Leisten, Wachsen identifizierten Handlungsfeldern. Wir haben die den Bereich Personenbahnhöfe betreffenden Programme im Geschäftsjahr 2003 erfolgreich vorangetrieben. Zudem haben wir die strategischen Analysen für weitere Entwicklungspotenziale verfeinert und zu deren Realisierung unsere Maßnahmenpakete angepasst.

Unter Effizienzgesichtspunkten haben sich sowohl die Ende 2002 umgesetzte Verlegung des Geschäftssitzes der Zentrale nach Berlin sowie die Verstärkung der Flächenpräsenz in der Praxis bewährt. Die Verlagerung des Unternehmenssitzes ermöglichte eine weiter verbesserte Abstimmung mit der Konzernzentrale und anderen Konzernunternehmen. Zugleich haben wir zur Weiterentwicklung der Struktur der Bahnhofsmanagements die Anzahl der Bahnhofsmanager von 79 auf 93 erhöht. Durch diese verstärkte Flächenpräsenz sind wir noch näher an unseren Kunden und repräsentieren das Unternehmen auch vor Ort.

Um die Spitzenposition unserer Bahnhöfe im europäischen Vergleich weiter auszubauen, wurden das Sofortprogramm und der Ausbau des 3-S-Konzeptes mit großem Nachdruck weiter verfolgt.

Sanierungsprogramm „Fokus“ zur weiteren Ergebnisverbesserung

Mit den im Jahr 2003 weitergeführten Maßnahmenpaketen im Rahmen des DB-konzernweiten Sanierungsprogramms „Fokus“ verfolgen wir das Ziel, eine nachhaltige wirtschaftliche Optimierung im Bereich der Vermietung sicherzustellen. Es konnten bereits zahlreiche Verbesserungen auf den stellvertretend für alle Bahnhöfe untersuchten 40 Stationen in den Bereichen Optimierung der Flächen, des Branchenmixes sowie der Mietverträge identifiziert und umgesetzt werden. In 2004 werden wir die gewonnenen Erkenntnisse flächendeckend in unsere Vermietungsaktivitäten einfließen lassen. Dabei werden im Rahmen der Konzepte die Belange des gesamten Bahnhofs, also auch der Verkehrsstation, und der Transporteure berücksichtigt.

3-S-Programm und „Rauchfreie Bahnhöfe“ erhöhen Kundenakzeptanz

Die von unseren Kunden wahrgenommenen Elemente „Service, Sicherheit und Sauberkeit“ bestimmen maßgeblich die Kundenakzeptanz und sind damit Grundlage für kundengerechte und funktionale Stationen. Die bisher umgesetzten Maßnahmen werden von unseren Kunden honoriert und führen zu einer insgesamt verbesserten Bewertung unserer Bahnhöfe. Wir werden deshalb zukünftig unsere Anstrengungen in diesem Bereich fortführen.

Die Initiative „Rauchfreier Bahnhof“ wurde bundesweit an großen Bahnhöfen umgesetzt und von unseren Kunden sehr gut angenommen. Wir werden diese Aktivität, die sowohl dem Schutz unserer nichtrauchenden Kunden als auch der Sauberkeit dient, fortsetzen und insgesamt mehr als 150 Stationen zur „rauchfreien Zone“ erklären. Dadurch wird auch die Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen weiter gesteigert.

Sofortprogramm für flächendeckende Bahnhofsoptimierung

Mit dem Sofortprogramm berücksichtigen wir insbesondere die aus Befragungen bekannten Kundenwünsche. Die Umsetzung ist sukzessive in fünf Maßnahmenpaketen vorgesehen und betrifft vor allem zahlreiche kleinere und mittlere Bahnhöfe mit und ohne Empfangsgebäude. 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. Seit dem Start im Jahr 2002 konnten mit diesem Programm bereits über 600 Bahnhöfe aufgewertet werden.

Eine Verbesserung der Wartemöglichkeiten an rund 170 Stationen wurde im Rahmen des Sofortprogramms durch Einrichtung von Wartezonen (vorzugsweise in der Nähe unserer ServicePoints), einen verbesserten Windschutz auf Bahnsteigen, Wetterschutz an kleinen Bahnhöfen sowie zusätzliche Sitzgruppen vorgenommen.

Auch im Geschäftsjahr 2003 wurden mit einzelnen Bundesländern Rahmenvereinbarungen zu gesamthaften Modernisierungen von Bahnhöfen abgeschlossen. Die Länder beteiligen sich dabei finanziell an den gemeinsam festgelegten Vorhaben. So steuert Sachsen-Anhalt einen erheblichen Anteil an dem rund 48 Mio. € umfassenden Investitionsprogramm bei. Das gilt auch für Brandenburg (rund 110 Mio. € Gesamtinvestition) und Mecklenburg-Vorpommern (rund 135 Mio. € Gesamtinvestition).

Mit dem Sofortprogramm werden kleine und mittlere Bahnhöfe mit finanziell überschaubarem Aufwand ganzheitlich deutlich attraktiver gemacht. Auf diese Weise steigern wir die Kundenzufriedenheit und die Aufenthaltsqualität.

Umfassende Bestandsaufnahme als Basis der weiteren partnerschaftlichen Entwicklung

Unsere Bahnhöfe bieten Chancen für eine positive Entwicklung über den bloßen Zugang zur Bahn hinaus. Bahnhöfe sind vielfach Zentren und Treffpunkte in Städten oder Gemeinden. Die konsequente Modernisierung sowie den Neu- und Umbau unserer Verkehrsanlagen einschließlich der Schaffung von Parkmöglichkeiten und einer ausgewogenen Umfeldentwicklung streben wir deshalb gezielt in enger Abstimmung mit der öffentlichen Hand an.

Im Rahmen des Projekts „Bahnhofsentwicklungskonzeption“ haben wir eine umfassende Bestandsaufnahme des technischen und optischen Zustands aller Bahnhöfe in Deutschland vorgenommen. Die Ergebnisse wurden in Form von 16 länderspezifischen Broschüren im Berichtsjahr als „Einladung zum Dialog“ an die entsprechenden Stellen von Bund, Ländern, Kommunen und Aufgabenträgern übermittelt. Die vielfache und positive Resonanz auf diese Initiative zeigt, dass die Problemstellungen und Chancen allseits wahrgenommen werden. Deshalb werden wir unter anderem mit Landesregierungen und Aufgabenträgern Bahnhofs-Länderkonferenzen durchführen. Diese haben zum Ziel, gemeinsame Entwicklungsvorhaben zu vereinbaren, zu priorisieren sowie die bereits bestehenden Rahmenvereinbarungen zu präzisieren. Hierdurch soll ein Bauprogramm realisiert werden, das eine weitere Modernisierung unserer Bahnhöfe in gemeinsamer Verantwortung unterstützt.

Anpassung des Bahnhofsportfolios auf zukünftig erwartete Nutzung

Um eine langfristige strategische Ausrichtung zu gewährleisten, haben wir eine detaillierte Analyse der Geschäftsfelder Verkehrsstation und Vermietung vorgenommen. Die Ergebnisse zeigen, dass durch veränderte Mobilitätsgewohnheiten und Kundenanforderungen, aber auch durch den Einsatz moderner Schienenfahrzeuge sowohl die Empfangsgebäude als auch die Bahnsteige oftmals überdimensioniert sind. Es gilt deshalb, die vorgehaltenen Strukturen mittel- bis langfristig anzupassen. Zur strukturierten Durchführung der notwendigen Veränderungsprozesse haben wir unsere Bahnhöfe kategorisiert. Diese Kategorisierung bewertet sowohl die Zahl der Reisenden als auch die Zughalte im Nah- und Fernverkehr und die Verknüpfungsfunktion innerhalb des Bahnsystems sowie zu anderen Verkehrsträgern.

Den fünf Bahnhofskategorien haben wir neben baulichen Vorgaben auch spezifische Ausstattungsmerkmale und Serviceniveaus zugeordnet. Mit dieser Differenzierung sowie einer innerhalb der Kategorien verstärkten Standardisierung sichern wir gleichzeitig eine kundenorientierte und bedarfsgerechte Dimensionierung, reduzierte Kosten bei Neu-/Umbau-, Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie ein einheitliches Erscheinungsbild mit hohem Wiedererkennungswert.

Parallel hierzu haben wir die Vermietungschancen differenziert bewertet und werden dies bei der vorgenannten kategoriespezifischen Weiterentwicklung berücksichtigen.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2004

Konjunkturelle Aussichten: Nur leichte Erholung im Jahresverlauf

Nach den zurzeit vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2004 leicht verbessern. Dabei sind die Prognosen für das internationale Umfeld unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt hat sich die Prognoseunsicherheit durch die wieder stabilisierte weltpolitische Situation verringert. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen Entwicklung.

Für das Jahr 2004 lassen die vorliegenden Prognosen im Wesentlichen nur geringe Wachstumsraten für Deutschland erwarten. Infolge der fortgesetzt schwachen Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung wird der private Konsum bestenfalls stagnieren. Der reale Einzelhandelsumsatz dürfte das Vorjahresniveau knapp verfehlen.

Für unsere unternehmerischen Entscheidungen halten wir bei teilweise differierenden Prognosen eine Ausrichtung an mittleren oder konservativen Einschätzungen für angeraten.

Herausfordernde Marktperspektiven

Die Perspektiven für den Bereich Vermietung bleiben durch die unverändert schwachen Prognosen für den Einzelhandel getrübt. Bezüglich der Stationshalte wird mit einem leichten Anstieg durch eine vermehrte Nachfrage seitens konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen gerechnet.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Station & Service AG

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr den bereits 2001 mit der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanieren, Leisten, Wachsen“ eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Neben den fortgeführten Sanierungsanstrengungen liegt der unternehmerische Fokus verstärkt auf der Verbesserung der Leistungsqualität und der konsequenten Identifizierung und Nutzung von Wachstumschancen. Wir gehen davon aus, dass wir mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im Geschäftsjahr 2004 die Attraktivität für unsere Kunden weiter steigern können. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns ist eine sukzessive Ergebnisverbesserung auch der DB Station & Service AG. Neben den Programmen zur weiteren Steigerung der Umsätze im Geschäftsfeld Vermietung setzen wir hierfür auch im laufenden Geschäftsjahr 2004 in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2003	Erwartung 2004
Umsatzerlöse	851	↗ Anstieg durch Erhöhung des konzernexternen Umsatzes
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	37	↗ Positives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
Brutto-Investitionen	647	↗ Leichter Anstieg
Cashflow	138	↗ Positive Entwicklung

- **Umsatz:** Wir erwarten für das laufende Geschäftsjahr eine leichte Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr, die hauptsächlich aus dem Bereich der konzernexternen Vermietungserlöse getragen sein dürfte.
- **Ergebnis:** Durch weitere Kostensenkungen, gesteigerte Effizienz und das vorgenannte Umsatzwachstum erwarten wir einen leichten Anstieg unseres Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen.
- **Investitionen und Finanzierung:** Wir werden im laufenden Jahr unsere Investitionen auf hohem Niveau – verbunden mit einer weiterhin konsequenten Investitionspriorisierung – fortsetzen. Der Cashflow kann voraussichtlich gesteigert werden.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Station&Service AG, ihrer Geschäftsfelder oder einzelner Gesellschaften 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.

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



Jahresabschluss



- 29 Bilanz
- 30 Gewinn- und Verlustrechnung
- 31 Kapitalflussrechnung
- 32 Anhang
- 45 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2003

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0,5	0,8
Sachanlagen	(2)	2.605,2	2.474,6
Finanzanlagen	(2)	0,1	0,1
		2.605,8	2.475,5
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	82,9	72,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	151,4	95,4
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1,1	0,0
		235,4	167,9
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1,1	1,4
		2.842,3	2.644,8

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256,0	256,0
Kapitalrücklage	(6)	945,5	945,5
Bilanzgewinn		0,0	0,0
		1.201,5	1.201,5
B. Rückstellungen	(7)	187,8	228,7
C. Verbindlichkeiten	(8)	1.411,9	1.174,9
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	41,1	39,7
		2.842,3	2.644,8

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Umsatzerlöse	(12)	851,3	810,5
Andere aktivierte Eigenleistungen		0,3	0,7
Gesamtleistung		851,6	811,2
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	177,7	336,8
Materialaufwand	(14)	- 400,6	- 711,9
Personalaufwand	(15)	- 199,8	- 209,3
Abschreibungen		- 101,4	- 97,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 250,5	- 346,0
		77,0	- 216,5
Beteiligungsergebnis	(17)	- 2,3	- 4,2
Zinsergebnis	(18)	- 37,3	- 29,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		37,4	- 250,6
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn bzw. Ertrag aus Verlustübernahme	(19)	- 37,4	250,6
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,0	0,0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung / Verlustausgleich		37,4	- 250,6
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		101,4	97,3
Veränderung der Pensionsrückstellungen		- 0,8	1,7
Cashflow vor Steuern		138,0	- 151,6
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 40,1	60,0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		2,0	4,1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 66,1	182,7
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		59,3	- 171,8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0,0	0,0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		93,1	- 76,6
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		45,2	81,5
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 646,5	- 590,9
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		367,6	305,6
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		9,7	8,8
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 11,9	- 11,2
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0,0	0,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 235,9	- 206,2
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		250,6	- 0,3
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 4,2	198,9
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 102,5	84,2
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		143,9	282,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		1,1	0,0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0,0	0,0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	1,1	0,0

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Station & Service AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag zum 01.01. 2003	Zugänge	Um- buchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3,0	0,0	0,0
	3,0	0,0	0,0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	200,6	1,8	– 0,9
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.349,9	153,1	7,4
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	610,2	25,4	22,8
	2.160,7	180,3	29,3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0,2	0,0	0,0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0,0	0,0	0,0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	157,3	21,1	– 2,7
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	268,7	29,7	10,7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	358,8	47,8	– 37,3
	2.945,7	278,9	0,0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,1	0,0	0,0
2. Beteiligungen	0,0	0,0	0,0
	0,1	0,0	0,0
Anlagevermögen gesamt	2.948,8	278,9	0,0

Abgänge	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12.2003	Vortrag zum 01.01.2003	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2002
- 0,4	2,6	- 2,2	- 0,2	0,0	0,3	- 2,1	0,5	0,8
- 0,4	2,6	- 2,2	- 0,2	0,0	0,3	- 2,1	0,5	0,8
- 7,4	194,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	194,1	200,6
- 30,0	1.480,4	- 232,1	- 51,7	0,0	2,9	- 280,9	1.199,5	1.117,8
- 0,4	658,0	- 64,4	- 9,7	0,0	0,0	- 74,1	583,9	545,8
- 37,8	2.332,5	- 296,5	- 61,4	0,0	2,9	- 355,0	1.977,5	1.864,2
0,0	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	0,0
- 0,5	175,2	- 50,4	- 10,7	0,0	0,2	- 60,9	114,3	106,9
- 9,8	299,3	- 124,2	- 29,1	0,0	7,7	- 145,6	153,7	144,5
- 9,8	359,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	359,5	358,8
- 57,9	3.166,7	- 471,1	- 101,2	0,0	10,8	- 561,5	2.605,2	2.474,6
0,0	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	0,0
0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
- 58,3	3.169,4	- 473,3	- 101,4	0,0	11,1	- 563,6	2.605,8	2.475,5

Anhang

für das Geschäftsjahr 2003

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, mit der Ausnahme, dass für Zugänge ab 2003 die Halbjahresregel gem. Abschnitt 44 Absatz 2 EStR für die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen nicht mehr in Anspruch genommen wurde.

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 notwendige 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 Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Abs. 2 EStR wurde bis zum 31.12.2002 angewandt, ab Geschäftsjahr 2003 erfolgen die Abschreibungen pro rata temporis. 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 von Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, 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. Erhaltene Baukostenzuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt. Der Wert der im Wirtschaftsjahr 2003 zugegangenen geringwertigen Anlagegegenstände beträgt 3,0 Mio. €. Der Verzicht auf die Anwendung der Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 EStR für Zugänge ab 1.1.2003 führte im Berichtsjahr zu einem um 1,0 Mio. € niedrigeren Abschreibungsaufwand.

3 Vorräte

in Mio. €	2003	2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1,0	1,1
Unfertige Leistungen	81,0	70,5
Waren	0,9	0,9
Insgesamt	82,9	72,5

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 45,3 Mio. € (Vorjahr: 37,2 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2003	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	56,5	0,9	34,6
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	87,0	0,0	46,7
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,1	0,0	5,1
Sonstige Vermögensgegenstände	7,8	0,0	9,0
Insgesamt	151,4	0,9	95,4

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 34,1 Mio. € (Vorjahr: 23,4 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die wesentlichen Bestandteile der sonstigen Vermögensgegenstände umfassen Ansprüche gegen Lieferanten, Ansprüche aus Schadensersatz 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 Deutschen Bahn AG gehalten.

6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist zum 31.12.2003 945,5 Mio. € aus.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2003	2002
Rückstellungen für Pensionen	13,2	14,0
Steuerrückstellungen	0,9	0,7
Sonstige Rückstellungen	173,7	214,0
Insgesamt	187,8	228,7

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 0,3 Mio. € (Vorjahr: 1,3 Mio. €) zugeführt, 0,4 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €) konzernintern übertragen und 0,7 Mio. € (Vorjahr: 0) aufgelöst.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002
Verpflichtungen im Personalbereich	22,3	19,5
Restrukturierungsmaßnahmen	21,5	35,1
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	20,3	22,5
Risikovorsorge für Bauprojekte	50,0	44,8
Übrige Risiken	59,6	92,1
Insgesamt	173,7	214,0

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

Bei der DB AG wurde zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2003	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2002
Zinslose Darlehen des Bundes gemäß §§ 9 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz	245,5	12,2	49,1	184,2	247,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	101,4	101,4	0,0	0,0	41,0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	56,9	56,9	0,0	0,0	53,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	153,4	153,4	0,0	0,0	149,7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	791,6	101,3	159,1	531,2	641,7
davon aus Lieferungen und Leistungen	(101,3)	(101,3)	(0,0)	(0,0)	(71,4)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	35,0	35,0	0,0	0,0	33,8
Sonstige Verbindlichkeiten	28,1	8,0	20,0	0,1	7,6
davon aus Steuern	(1,7)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(2,5)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(2,4)
Insgesamt	1.411,9	468,2	228,2	715,5	1.174,9
davon zinspflichtig	(835,0)				(584,5)

Im Vorjahr wurden gegenüber der Deutschen Bahn AG langfristige Verbindlichkeiten mit kurzfristigen Forderungen i. H. v. 297 Mio. € saldiert.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert aus unterwegs befindlichen Scheckzahlungen und Überweisungen an Lieferanten.

9 Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2003	2002
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	4,7	4,7
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	122,7	410,4
Insgesamt	127,4	415,1

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Station&Service AG aus der Deutschen 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 Deutschen 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.

11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2003	2002
Bestellobligo für Investitionen	463,3	272,6
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	647,8	696,6
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(56,0)	(74,6)
Insgesamt	1.111,1	969,2

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
Fälligkeiten	
fällig bis 1 Jahr	65,6
fällig 1 bis 5 Jahre	217,2
fällig über 5 Jahre	365,0
Insgesamt	647,8

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2003	2002
Verkehrsstation	592,6	563,7
Vermietung	258,7	246,8
Insgesamt	851,3	810,5

Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich im Inland erzielt.

13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2003	2002
Konzernverrechnungen	13,4	26,9
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	61,2	257,1
Mieten und Pachten	22,5	25,2
Übrige betriebliche Erträge	16,6	8,1
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	16,6	6,6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	18,8	6,6
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2,5	3,2
Übrige periodenfremde Erträge	26,1	3,1
Insgesamt	177,7	336,8

Die übrigen periodenfremden Erträge beinhalten im Wesentlichen Rechnungskürzungen zu den im Vorjahr fertig gestellten sieben Empfangsgebäuden des Bahnhoferleasingpakets sowie weiterbelastete Kosten aus einem Projekt.

14 Materialaufwand

in Mio. €	2003	2002
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	69,8	66,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	177,7	435,4
Aufwendungen für Instandhaltungen	153,1	210,1
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	400,6	712,0
Zuwendungen des Bundes	0,0	- 0,1
Insgesamt	400,6	711,9

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

Im Vorjahr war der Materialaufwand geprägt von den Kosten der fertig gestellten und abgerechneten Empfangsgebäude des Bahnhofsleasingpakets.

Die Zuwendungen des Bundes wurden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz letztmalig im Jahr 2002 geleistet.

15 Personalaufwand

in Mio. €	2003	2002
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	119,0	126,7
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	43,1	47,3
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1,9	1,9
	164,0	175,9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	24,1	23,6
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	11,7	12,3
	35,8	35,9
davon für Altersversorgung	(16,7)	(17,8)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	199,8	211,8
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	0,0	- 2,5
Insgesamt	199,8	209,3

In den Löhnen und Gehältern ist eine Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) enthalten. Die gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen werden gegen die Restrukturierungsrückstellung verrechnet.

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 letztmalig für das Jahr 2002 geleistet.

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2003	2002
Konzernumlage	17,8	19,1
Mieten und Pachten	50,6	45,7
Gebühren, Beiträge und Steuern	15,4	12,8
Übrige betriebliche Aufwendungen	131,2	232,7
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	18,6	10,7
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	16,2	18,3
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	0,7	6,7
Insgesamt	250,5	346,0

Die sonstigen Steuern sind Kostensteuern und betragen 1,7 Mio. € (Vorjahr: 1,8 Mio. €). Die übrigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres beinhalten Risikovorsorgen für das Bahnhofspaket und für Rechtsstreitigkeiten.

17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 2,3	- 4,2
Insgesamt	- 2,3	- 4,2

Die Verlustübernahme resultiert mit 1,6 Mio. € (Vorjahr: 2,9 Mio. €) aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der 100 %igen Tochtergesellschaft DB ServiceStore Systemführungsgesellschaft mbH. 0,7 Mio. € (Vorjahr: 1,3 Mio. €) resultieren aus der Verlustübernahme der ebenfalls 100 %igen Tochtergesellschaft DB ServiceStore Betriebs GmbH.

18 Zinsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5,6	7,8
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,2)	(0,1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 42,9	- 37,7
davon an verbundene Unternehmen	(- 40,5)	(- 36,4)
Insgesamt	- 37,3	- 29,9

19 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (Vorjahr Ertrag aus Verlustübernahme)

Der Jahresüberschuss in Höhe von 37,4 Mio. € wird aufgrund eines mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

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 der nicht im Finanzmittelbestand enthaltenen Cash-Pool-Verbindlichkeiten von 43,3 Mio. € beträgt –102,4 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 Deutschen Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der HRB-Nummer 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

	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende
Arbeitnehmer	3.583	3.550	3.604	3.623
Zugewiesene Beamte	1.546	1.516	1.670	1.632
Zwischensumme	5.129	5.066	5.274	5.255
Auszubildende	307	374	282	361
Insgesamt	5.436	5.440	5.556	5.616

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 €	2003	2002
Gesamtbezüge des Vorstands	1.488	1.303
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	53	55

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 47–49 zu entnehmen.

26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag lagen nicht vor.

Berlin, den 17. März 2004

DB Station & Service AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Jahresabschluss wurde mit dem folgenden uneingeschränkten 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 2003 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 17. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Schäfer)
Wirtschaftsprüfer

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB ProjektBau GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

Rainer Beckmann

Ressort Marketing und Vertrieb,
Berlin

Bernhard H. Hansen

Ressort Bau und Entwicklung,
Limeshain

Alfred Possin

Ressort Personal,
Rosenhagen

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Jens Romaus

Ressort Finanzen und Controlling,
Gründau

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitglied in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Dresdner Bank AG
 - SAP AG
 - Vattenfall Europe AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
 - Projektgesellschaft METRORAPID mbH¹⁾
 - Raillog GmbH (Beirat)¹⁾
 - Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
 - Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
(Beirat)
 - COMMERZBANK AG (Landesbeirat Berlin)
 - Deutsche Bank AG (Beirat Ost)

Lothar Krauß*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats (seit 26. November 2003),
Stellv. Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Rodenbach

- seit 7. November 2003 –
- a) Deutsche Bahn AG
 - DB Services Technische Dienste GmbH
 - DB Vermittlung GmbH
 - DBV-Winterthur Holding AG

Norbert Hansen*

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

- bis 31. August 2003 –
- a) Deutsche Bahn AG
 - DB Fernverkehr AG
 - DB Regio AG
 - DB Netz AG
 - Railion Deutschland AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
(Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Vorsitz)
 - DEVK Vermögensvorsorge-
und Beteiligungs-AG

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Partner für Berlin – Gesellschaft für
Hauptstadt-Marketing GmbH
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
 - DB Dienstleistungen GmbH (Beirat,
Vorsitz)¹⁾
 - DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Stefan Busch

Referatsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Bonn

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Wettenberg

- bis 31. Dezember 2003 –
- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DE-Consult Deutsche
Eisenbahn Consulting GmbH¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Gerhard Dörsam*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station&Service AG,
Mainz

- seit 7. November 2003 –
- a) „SIEGE“ Siedlungsgesellschaft für
das Verkehrspersonal mbH

Fritz Ehrecke*

Mitglied des erweiterten Vorstands der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Menz

– bis 29. Oktober 2003 –

- a) DB Services Sicherheitsdienste GmbH
- DB Services Südost GmbH
- DB Services Technische Dienste GmbH
- DB Vermittlung GmbH
- Nahverkehrsservice Sachsen-
Anhalt GmbH
- Sparda-Bank Berlin eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Michael Harting

Stellv. Abteilungsleiter im Bundes-
ministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen,
Bornheim

- a) DB Fernverkehr AG
- DB ProjektBau GmbH
- DB Telematik GmbH
- Vivico Real Estate GmbH
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Armin Lauer*

Gewerkschaftssekretär,
Rödermark

– seit 1. September 2003 –

Wilhelm Meurer*

Leiter Kompetenzzentrum Betrieb
Verkehrsstation,
Frankfurt am Main

- a) DB Services Nordost GmbH¹⁾
- DB Services Sicherheitsdienste GmbH¹⁾
- DB Telematik GmbH¹⁾

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

- a) Deutsche Bahn AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Beirat)

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
- DB Regio AG¹⁾
- DB Netz AG¹⁾
- Stinnes AG¹⁾
- DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
- EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisen-
bahnmateriale, Basel/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
- Dresdner Bank Luxembourg S.A.,
Luxemburg

René Thiele*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station&Service AG,
Kleinziethen

Matthias Weber*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Station&Service AG,
Berlin

– bis 31. Juli 2003 –

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

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 2003
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr 2003 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 satzungsmäßiger 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 zwei 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 über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 5. Mai 2003 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2002 zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Station & Service AG zugestimmt.

In seiner Sitzung am 26. November 2003 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2004 befasst und die Budgetplanung 2004, die Mittelfristplanung 2004 – 2008 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat wurde außerdem über die Weiterentwicklung der Struktur der Bahnhofsmanagements informiert und hat die vom Vorstand vorgelegte Optimierung der Ressortstruktur der Zentrale des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe sowie die damit einhergehenden Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Station & Service AG verabschiedet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich auch im Jahr 2003 im Rahmen der Lageberichterstattung mit der ganzheitlichen Optimierung der Bahnhöfe und deren Umfeld im Rahmen der Bahnhofsentwicklungskonzeption sowie der Verbesserung der Förderbedingungen für Bahnhofsprojekte. Daneben standen strategische

Themen im Mittelpunkt der Diskussion. Schwerpunktthema im ersten Halbjahr 2003 bildete die neue Strategie zur Verbesserung der Ergebnisse der Vermarktung. In der zweiten Jahreshälfte setzte sich der Aufsichtsrat mit der Analyse der im Rahmen des Strategischen Management Prozesses erzielten Ergebnisse zur Entwicklung der Personenbahnhöfe auseinander.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2003 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 7. Mai 2004 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 2003 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Station & Service AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands

Für den zum 31. Juli 2003 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Matthias Weber wurde mit Wirkung zum 7. November 2003 Herr Gerhard Dörsam zum Aufsichtsratsmitglied der DB Station & Service AG als Vertreter der Arbeitnehmerseite bestellt.

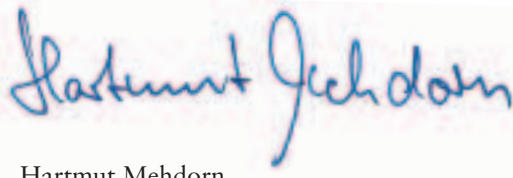
Für den zum 31. August 2003 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Norbert Hansen wurde mit Wirkung zum 1. September 2003 Herr Armin Lauer zum Aufsichtsratsmitglied der DB Station & Service AG als Vertreter der Arbeitnehmerseite bestellt.

Für den zum 29. Oktober 2003 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Fritz Ehrecke wurde mit Wirkung zum 7. November 2003 Herr Lothar Krauß als neues Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt. Herr Krauß wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 26. November 2003 zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Hansen, Herrn Weber und Herrn Ehrecke für ihre engagierte und konstruktive Arbeit.

Im Vorstand der DB Station & Service AG kam es ebenfalls zu personellen Veränderungen. Herr Jens Romaus ist zum 20. März 2004 aus dem Vorstand ausgeschieden. Im Namen des Unternehmens dankt der Aufsichtsrat Herrn Romaus 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 2003 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2004
Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



Bahnhöfe

Mainz Hauptbahnhof



Der Mainzer Hauptbahnhof ist einer der schönsten Bahnhöfe Deutschlands. Das 1884 erbaute Empfangsgebäude steht unter Denkmalschutz und wurde für rund 60 Mio. € restauriert. Eine 4.800 m² große Gleisüberbauung mit Verkaufsflächen und Servicefunktionen verbindet den Bahnhof mit den westlich gelegenen Stadtteilen. Auf der Westseite wurde eine neue Eingangshalle errichtet. Längere Bahnsteigdächer und die barrierefreie Erschließung aller Bereiche machen das Reisen leicht und bequem.

Baujahr	1884
Modernisierung	2003
Reisende und Besucher pro Tag	58.000
Vermietungsfläche	6.300 m ²
Zughalte pro Tag	480
Gleise	8

Köln Hauptbahnhof



Der Kölner Hauptbahnhof ist aufgrund seiner exponierten Lage sowohl ein einladendes Tor zu Bahn und Stadt als auch ein beliebter Dienstleistungsstandort. In den Umbau wurden insgesamt über 100 Mio. € investiert. Nicht mehr benötigte Flächen der ehemaligen Gepäckabfertigung wurden zu einem großzügigen Shoppingzentrum entwickelt. Großzügige Glasfronten und Öffnungen zu den Bahnsteigen sorgen für Transparenz und schaffen ein helles und freundliches Ambiente.

Baujahr	1894
Modernisierung	2000
Reisende und Besucher pro Tag	220.000
Vermietungsfläche	18.600 m ²
Zughalte pro Tag	1.440
Gleise	11

Oberstdorf



Bei dem kompletten Neubau des Bahnhofsgebäudes wurden Baumaterialien wie Stahl, Holz und Glas miteinander kombiniert. Insgesamt wurden rund 6 Mio. € investiert. Dabei entstand ein helles, transparent gestaltetes und offenes Empfangsgebäude, das sich harmonisch in das Ortsbild und die umgebende Gebirgslandschaft einfügt. Im Touristikverkehr gibt es aus diesem südlichsten Bahnhof Deutschlands direkte Verbindungen in Ballungsgebiete.

Baujahr	2001
Reisende und Besucher pro Tag	1.500
Vermietungsfläche	1.450 m ²
Zughalte pro Tag	60
Gleise	5

Flughafenbahnhof Leipzig/Halle



Mit dem Flughafenbahnhof Leipzig/Halle wurde der bundesweit achte Airport direkt an das Schienennetz angeschlossen. Nach den Flughafenfernbahnhöfen in Frankfurt/Main, Düsseldorf und Berlin-Schönefeld ist er der vierte mit Halt für Fernzüge an einem deutschen Verkehrsflughafen. Der Flughafenbahnhof Leipzig/Halle befindet sich im Untergeschoss des Zentralterminals. In einer neuartigen Kombination aus ServicePoint und ReiseZentrum werden dort alle Leistungen aus einer Hand angeboten.

Baujahr	2003
Reisende und Besucher pro Tag	–
Vermietungsfläche	–
Zughalte pro Tag	100
Gleise	4

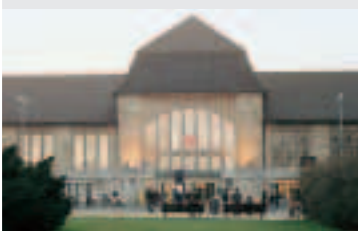
Hamburg Dammtor



Dieser Bahnhof wurde für rund 24 Mio. € umgebaut. Glasfronten lassen nun viel Tageslicht in das Innere. Die alten Arkaden des Gebäudes sind wieder deutlich sichtbar. Auf der gesamten Verkehrsfläche wurde ein Natursteinfußboden verlegt, abgesetzt durch dunkle Basaltfriese. Die Decke wurde einheitlich in Form von Tonnengewölben gestaltet. So entstanden zahlreiche Ladeneinheiten in der Empfangshalle. Auch die Bahnsteige wurden saniert und mit neuem Bahnsteigmobiliar ausgestattet.

Baujahr	1903
Modernisierung	2002
Reisende und Besucher pro Tag	37.000
Vermietungsfläche	2.750 m ²
Zughalte pro Tag	720
Gleise	4

Darmstadt Hauptbahnhof



Nach einer aufwändigen Sanierung ist der Hauptbahnhof in Darmstadt wieder eine ansprechende Visitenkarte der Stadt. Neben dem Neubau des ReiseZentrums wurden auch die Bahnsteigzugänge umgestaltet. Die Bahnhofshalle und die Fassaden wurden komplett saniert. 13 neu geschaffene Ladeneinheiten mit einer Stahl-Glas-Konstruktion ergänzen das historische Ambiente des Gebäudes. Der Einfluss des Jugendstils ist wieder deutlich erkennbar. Insgesamt wurden rund 24 Mio. € investiert.

Baujahr	1912
Modernisierung	2002
Reisende und Besucher pro Tag	35.000
Vermietungsfläche	6.300 m ²
Zughalte pro Tag	270
Gleise	12

Nürnberg Hauptbahnhof

Der denkmalgeschützte Bahnhof mit dem im Original erhaltenen Jugendstilsaal musste größtenteils entkernt werden. Die Fassade wurde sandgestrahlt, ausgebessert und blieb vollständig erhalten. Das Bahnhofsgebäude präsentiert sich nun als attraktives Dienstleistungszentrum. Das Herzstück bildet das neue DB ReiseZentrum, dessen Innenausstattung im italienischen De-Lucci-Design in den historischen Jugendstilsaal integriert wurde. Investiert wurden insgesamt rund 76 Mio. €.

Baujahr	1906
Modernisierung	2002
Reisende und Besucher pro Tag	130.000
Vermietungsfläche	15.600 m ²
Zughalte pro Tag	920
Gleise	23

Halle Hauptbahnhof

Der 114 Jahre alte Hauptbahnhof der Saalestadt erstrahlt seit kurzem wieder in neuem Glanz. Die umfassende Sanierung der historischen Bausubstanz für insgesamt 27 Mio. € erfolgte unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten. Mit diversen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten ist der Bahnhof nunmehr ein Anziehungspunkt nicht nur für Reisende. Seit September steht hier ein Prototyp unserer neuen Verkaufspavillons, die in Zukunft auch an weiteren Standorten aufgestellt werden sollen.

Baujahr	1890
Modernisierung	2003
Reisende und Besucher pro Tag	60.000
Vermietungsfläche	5.000 m ²
Zughalte pro Tag	530
Gleise	12

Hannover Hauptbahnhof

Zur Expo 2000 wurde der Hauptbahnhof Hannover in ein attraktives Service- und Dienstleistungszentrum verwandelt. Die historische Fassade blieb dabei erhalten. Der Umbau für rund 100 Mio. € umfasste die Sanierung der Bahnsteige, die Entstehung neuer Ladenflächen und die Eröffnung eines neuen DB ReiseZentrums. Der Hauptbahnhof Hannover zieht die Menschen zum Bummeln an und ist nunmehr zu einem Wohlfühlbahnhof für Reisende und Besucher geworden.

Baujahr	1879
Modernisierung	2000
Reisende und Besucher pro Tag	250.000
Vermietungsfläche	16.000 m ²
Zughalte pro Tag	830
Gleise	12

Uelzen (Niedersachsen)

Der Uelzener Bahnhof ist ein weltweit einmaliges Architekturprojekt des Wiener Künstlers und Bau-meisters Friedensreich Hundertwasser. Nach dessen Vorgaben und unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurde der Bahnhof für mehr als 9 Mio. € umgebaut und künstlerisch gestaltet. Auf dem begrünten Dach betreiben die Stadtwerke Uelzen eine Photovoltaikanlage. Im Bahnhof integriert ist ein DB ServiceStore, in dem Kunden ein breites Angebot an Reisebedarf erwerben können.

Baujahr	1888
Modernisierung	2000
Reisende und Besucher pro Tag	10.000
Vermietungsfläche	1.550 m ²
Zughalte pro Tag	150
Gleise	7

Bückeburg (Niedersachsen)

Der Bahnhof Bückeburg wurde im Rahmen unseres Sofortprogramms für insgesamt 186 T€ ganzheitlich verschönert – unter anderem wurde die Fassade des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes saniert, die Empfangshalle in neuer Farbgebung gestaltet und die Beleuchtung angepasst. Intensive Grünpflege-maßnahmen runden die positive Gesamterscheinung des Bahnhofs ab. Das 2002 gestartete Sofortprogramm wurde 2003 fortgeführt.

Baujahr	1875
Modernisierung	2003
Reisende und Besucher pro Tag	2.700
Vermietungsfläche	600 m ²
Zughalte pro Tag	85
Gleise	3

Michendorf (Brandenburg)

Der Bahnhof Michendorf wurde im Rahmen des Sofortprogramms für 220 T€ komplett renoviert. Die Fassade des Empfangsgebäudes wurde gereinigt und der Originalzustand bei Fassetten und Fensterbänken wiederhergestellt. Die Bahnhofshalle und der Tunnel zu den Bahnsteigen wurden frisch gestrichen und der Fußbodenbelag erneuert. Der Ausgang zum Ort wurde instand gesetzt und eine neue Beleuchtung installiert. Der renovierte Bahnsteig wurde mit dem aktuellen Wegeleitsystem ausgerüstet.

Baujahr	1920
Modernisierung	2002
Reisende und Besucher pro Tag	1.400
Vermietungsfläche	200 m ²
Zughalte pro Tag	100
Gleise	4



DB Station & Service AG

Köthener Straße 2
10963 Berlin

www.bahn.de

**Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:**

www.bahn.de/ir
www.bahn.de/presse

Copyright © 2004
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Redaktion/Text

DB Station & Service AG,
Ressort Finanzen und
Controlling

Kommunikation
UB Personenbahnhöfe

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

**Beratung und
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design
Mainz

DTP

medienhaus:frankfurt
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie

Max Lautenschläger, Berlin
Deutsche Bahn



DB Station & Service AG
Köthener Straße 2
10963 Berlin

www.bahn.de