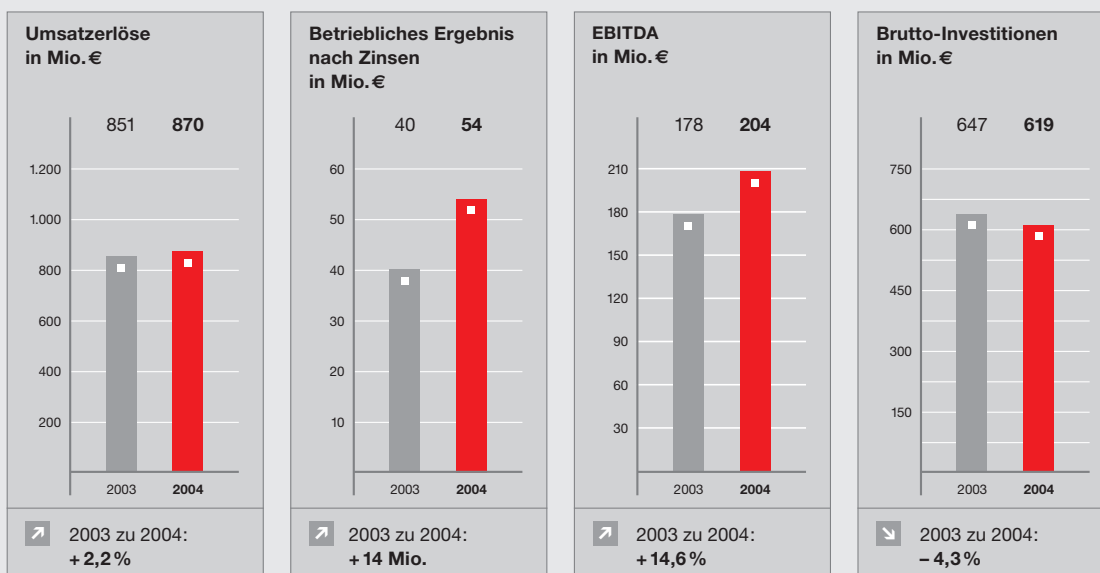




DB Station & Service AG  
**Geschäftsbericht 2004**

## Entwicklung im Geschäftsjahr 2004



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2004	2003	Veränd. in %
Umsatz	870	851	+ 2,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>1)</sup>	55	37	+ 48,6
EBITDA <sup>2)</sup>	204	178	+ 14,6
EBIT <sup>3)</sup>	98	77	+ 27,3
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen <sup>4)</sup>	54	40	+ 35,0
Return on Capital Employed in %	4,3	3,5	-
Bilanzsumme	2.847	2.842	+ 0,2
Anlagevermögen	2.673	2.606	+ 2,6
Eigenkapital	1.202	1.202	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	927	835	+ 11,0
Cashflow vor Steuern	162	138	+ 17,4
Brutto-Investitionen	619	647	- 4,3
Netto-Investitionen <sup>5)</sup>	211	279	- 24,4
Mitarbeiter per 31.12.	4.969	5.066	- 1,9

Leistungskennzahlen	2004	2003	Veränd. in %
Anzahl der Bahnhöfe	5.477	5.443	+ 0,6

- <sup>1)</sup> Die DB Station&Service AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG  
<sup>2)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)  
<sup>3)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)  
<sup>4)</sup> Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)  
<sup>5)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

## 2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

## 6 Lagebericht

## 30 Jahresabschluss

32 Bestätigungsvermerk

33 Bilanz

34 Gewinn- und Verlustrechnung

35 Kapitalflussrechnung

36 Anhang

## 49 Organe

## 52 Bericht des Aufsichtsrats

## 54 Bahnhöfe



## Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Station& Service AG kann auf ein erfolgreiches Jahr 2004 zurückblicken. Wir haben – trotz der weiterhin schwachen Konjunktur – unser wirtschaftliches Ergebnis deutlich verbessern können. Dies ist unter anderem auf unser stetig optimiertes Kostenmanagement zurückzuführen. Denn bei allen unseren Projekten steht neben der Kundenzufriedenheit die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Dabei gilt mehr denn je der Grundsatz, dass wir nur dort investieren werden, wo sich die eingesetzten Mittel auch angemessen zurückverdienen lassen.

Der Bahnhof ist mehr als der bloße Zugang zum System Bahn. Er ist vielfach Zentrum und Treffpunkt, und als Visitenkarte einer Stadt oder Gemeinde prägt er deren Bild und Identität wesentlich mit. Aus diesem Grund ist ein Bahnhof nicht nur Sache der Bahn. Länder und Kommunen haben ein ebenso großes Interesse daran, dass der Bahnhof über eine funktionierende Infrastruktur verfügt. In den letzten Jahren sind viele Stationen wieder zu schönen Visitenkarten geworden. Von einem flächendeckend befriedigenden Erscheinungsbild sind wir jedoch noch weit entfernt, insbesondere wenn es um die kleinen und mittleren Bahnhöfe geht. Deshalb haben wir ein gemeinsames Interesse, wenn es um die Modernisierung von Stationen geht. Diese kann nur gelingen, wenn wir sie zusammen angehen. Dabei gilt es, die begrenzten Mittel sowohl der Bahn als auch der öffentlichen Hand so effektiv wie möglich einzusetzen. Gemeinsam müssen wir die Prioritäten setzen, wo wir welche Summe investieren können und wollen.

Entsprechend haben wir im Bereich Bahnhofsentwicklung den Dialog mit der öffentlichen Hand fortgeführt, um bei der Modernisierung unserer Bahnhöfe noch enger als bisher zusammenzuarbeiten. Ein Element sind die im Jahr 2004 etablierten Bahnhofskonferenzen über eine gemeinsame Bahnhofsentwicklung, die wir auch in Zukunft weiterführen werden. Weiterhin haben wir die beim Start des Bahnhofsentwicklungsprogramms im Jahr 2003 erstmals erstellten länderspezifischen Broschüren „Einladung zum Dialog“ neu aufgelegt. In der zweiten Auflage haben wir die Bestandsaufnahme unserer über 5.400 Bahnhöfe aktualisiert und um wichtige kundenorientierte Aspekte erweitert. Dabei wird deutlich, dass wir in den vergangenen Monaten eine Menge erreicht haben. Dennoch besteht vielerorts weiterhin Handlungsbedarf: Mit unserem Bahnhofsentwicklungsprogramm verfolgen wir das Ziel, innerhalb der kommenden zehn Jahre flächendeckend unsere Bahnhöfe entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und den örtlichen Erfordernissen aufzuwerten. Dabei wollen wir die oftmals alte Bausubstanz unserer Stationen – das Durchschnittsalter liegt bei 85 Jahren – den vielfältigen Anforderungen der modernen Mobilitätsgesellschaft anpassen. Dazu gehört auch, die verschiedenen Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen.



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

Schließlich kommen täglich etwa 11 Millionen Menschen in unsere Bahnhöfe. Allein über 3.000 Mitarbeiter in den 3-S-Zentralen, an den ServicePoints und auf den Bahnsteigen sorgen dafür, dass sie betreut werden und sich wohl fühlen. Was macht einen angenehmen Aufenthalt im Bahnhof aus? Unsere Befragungen haben gezeigt, dass neben einem ansprechenden baulichen Zustand Service, Sicherheit und Sauberkeit die entscheidenden Kriterien sind. Ebenso wünschen sich viele Kunden Einkaufsmöglichkeiten auch abends und am Wochenende. Entsprechend liegt unser Augenmerk auf diesen Punkten. Mit dem 3-S-Programm für Service, Sicherheit und Sauberkeit haben wir eine zeitgemäße Basis für den qualitativ hochwertigen Betrieb der Stationen geschaffen. Dieses Programm haben wir im Berichtsjahr konsequent fortgeführt. Ein Schwerpunkt lag dabei auf dem Service. Wir haben gemeinsam mit unseren Mitarbeitern ein neues Service-Programm für unsere Kunden entwickelt, das wir 2005 umsetzen werden. Unter anderem wollen wir die Serviceangebote am ServicePoint verbessern und ausbauen.

Wesentlich für die Kundenzufriedenheit sind pünktliche Züge. Entsprechend haben wir 2004 mit den „örtlichen Aufsichten“ ein Projekt gestartet, das einen wesentlichen Beitrag zu einer verbesserten Pünktlichkeit der Bahn leistet. Auf großen Bahnhöfen sorgen Mitarbeiter direkt auf dem Bahnsteig für die pünktliche Abfahrt der Züge. Bisher war für das Abfertigen der Züge allein der Zugbegleiter verantwortlich. Durch die örtlichen Aufsichten werden Anschlussverbindungen besser erreicht und die wichtige Kundeninformation direkt am Bahnsteig optimiert. Nach einem rund einjährigen erfolgreichen Test werden die örtlichen Aufsichten jetzt auf den 14 für die Gesamtpünktlichkeit besonders wichtigen Bahnhöfen eingesetzt.

Wie attraktives Shopping im Bahnhof aussieht, zeigen zahlreiche Beispiele wie die Hauptbahnhöfe von Leipzig, Hannover, Köln, Mannheim oder Nürnberg. Hier greifen auch unsere neuen Konzepte. So sind in großen Bahnhöfen wie Frankfurt/Main oder Wiesbaden bereits 20 Glaspavillons als zusätzliche Verkaufsflächen aufgestellt worden. Durch ihre ansprechende Optik und entsprechend hochwertige Angebote sorgen sie mit für ein angenehmes Ambiente im Bahnhof. Doch unser Blick ist nicht nur auf die großen Bahnhöfe gerichtet. Schließlich bieten zahlreiche kleinere Stationen aufgrund ihrer Lage im städtischen Umfeld ein Vermietungs- und Ertragspotenzial, das wir stärker nutzen wollen. Deshalb eröffnen wir an kleineren und mittleren Bahnhöfen im Rahmen eines Franchise-Konzepts DB ServiceStores und zeigen damit verstärkt Präsenz in der Fläche. Im Berichtsjahr haben wir rund 40 DB ServiceStores neu eröffnet und waren damit an knapp 100 Standorten in ganz Deutschland präsent. Im DB ServiceStore finden Bahnkunden, aber auch Anwohner und Busreisende ein breit gefächertes Angebot aus einer Hand. Dieses umfasst neben der Fahrkarte auch Reisebedarf, den schnellen Snack, Zeitungen, Zeitschriften

und Tabakwaren sowie diverse kleinere Artikel. Mit dem modernen Convenienceangebot bieten wir unseren Kunden auch auf Bahnhöfen dieser Größenordnung eine neue Servicequalität: Sie finden auch außerhalb der üblichen Ladenöffnungszeiten eine Angebotspalette, die an großen Bahnhöfen durch separate Konzepte realisiert wird. Außerdem haben die Kunden einen Ansprechpartner an ihrer Station. Dadurch wird der Bahnhof entscheidend aufgewertet. Bis Ende des Jahres sollen DB ServiceStores an rund 175 Bahnhöfen zu finden sein.

Auch unsere regional breit gestreute Bautätigkeit ging im Jahr 2004 unvermindert weiter. Zahlreiche Bauprojekte – wie Wiesbaden Hauptbahnhof, der Flughafenbahnhof Köln/Bonn oder Bahnhöfe wie Siegburg/Bonn oder Wittenberge – konnten im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen werden. Der Umbau der Hallendächer in Dresden, Frankfurt am Main und Kiel kommt zügig voran. Architektonische und technische Innovationen prägen zahlreiche Bauvorhaben. So wurde 2004 der Bahnhof Ludwigshafen Mitte als Beispiel gelungener Verkehrsarchitektur mit dem Renault Traffic Design Award ausgezeichnet. Das im Jahr 2002 gestartete Sofortprogramm haben wir auch in 2004 erfolgreich fortgesetzt. Dabei steigern wir flächendeckend mit geringem finanziellen Aufwand und einfachen Mitteln die Attraktivität kleinerer und mittlerer Bahnhöfe. Im Berichtsjahr haben wir weitere 660 Stationen mit einem neuen Wegeleitsystem, neuem Bahnsteigmobiliar oder einem neuen Farbanstrich versehen, so dass mittlerweile durch das Programm rund 2.000 Bahnhöfe aufgewertet wurden.

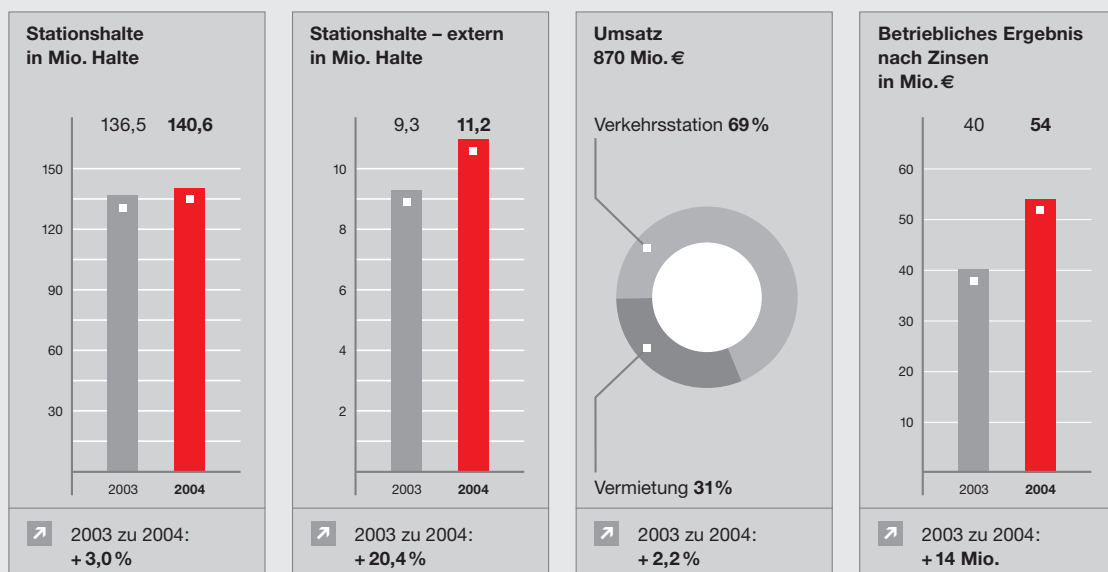
2005 werden wir den eingeschlagenen erfolgreichen Weg in allen Bereichen konsequent fortsetzen. Denn attraktive Bahnhöfe sind ein wesentlicher Bestandteil einer für unsere Kunden attraktiven und damit erfolgreichen Bahn.

Ihr



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





- Weiterer deutlicher Nachfrageanstieg DB-konzernfremder Kunden
- Umsatz um 2,2% auf 870 Mio. € gesteigert
- Attraktivität insbesondere von kleinen und mittleren Bahnhöfen weiter verbessert
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen auf 54 Mio. € verbessert





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 2.000 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 Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen. Über

die Bedeutung für jährlich rund 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 ausrichten und gleichzeitig eng mit dem Angebot der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unsere Bahnhöfe anfahren, verknüpft sind. Darüber hinaus bietet sich in unseren Bahnhöfen ein umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen sowie Serviceleistungen 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 eine erhöhte Ertragskraft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hoher Frequenz. Modernisierungsmaßnahmen an Empfangsgebäuden werden zum Teil auch über Leasing-Konzeptionen – das so genannte Bahnhofspaket – realisiert. Das Bahnhofspaket umfasst 21 Bahnhöfe.

## **Gesamtwirtschaftliche Lage**

Unsere Geschäftstätigkeiten waren auch im Berichtsjahr zum ganz überwiegenden Teil vom Heimatmarkt Deutschland abhängig. Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war auch im Berichtsjahr nur verhalten, allerdings hat sich die Erholung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2004 gefestigt.

Nach ersten Angaben des Statistischen Bundesamts nahm das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland 2004 um 1,7 % zu (im Vorjahr: –0,1 %). Gestützt wurde die Wirtschaftsentwicklung insbesondere von einem Anstieg des Exportüberschusses, während die binnenwirtschaftliche Schwäche weiter anhielt. Trotz des hohen Euro-Kurses stieg der Export mit 8,2 % kräftig. Ausschlaggebend hierfür waren der weltwirtschaftliche Aufschwung und die damit verbundene höhere Nachfrage nach Investitionsgütern. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete hingegen im Inland sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Ausgelöst durch Export und Produktion zogen zwar die Ausrüstungsinvestitionen im Jahresverlauf an (+1,2 %), die Bauinvestitionen aber lagen erneut unter dem Vorjahresniveau (–2,5 %). Insgesamt verzeichneten die Anlageinvestitionen somit einen geringen Rückgang. Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einem leichten Rückgang der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr (–0,3 %).

## Entwicklung der relevanten Märkte

Die Entwicklungen des Personenverkehrs und des Einzelhandels sind für die DB Station & Service AG von besonderer Bedeutung. Die Reisenden im Schienenfern- und -nahverkehr bestimmen die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit den Umsatz im Geschäftsfeld Verkehrsstation. Der Branchenmix und die Waren- und Dienstleistungsangebote in den Bahnhöfen stehen im Wettbewerb zu Warenhäusern, Fußgängerzonen, Marktplätzen und anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie.

### Verkehrsträger Schiene mit Marktanteilsgewinn

#### im rückläufigen Personenverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrsmarkts (in der Abgrenzung Individualverkehr, Schiene, Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) ging nach bisher vorliegenden Zahlen im Berichtsjahr um rund 1 % zurück (im Vorjahr: -2,1 %). Somit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im fünften Jahr in Folge. Maßgeblich war, wie schon in den Vorjahren, der Rückgang im Individualverkehr, der nach vorläufigen Berechnungen rund 1,5 % an Verkehrsleistung einbüßte (im Vorjahr: -2,6 %). Neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wirkten sich erneut die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus.

Trotz der schwachen konjunkturellen Umfeldbedingungen stieg die Verkehrsleistung der Gesellschaften im Schienenpersonenverkehr des DB Konzerns um 1,0 % auf 70,3 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Dabei legte der Schienenpersonenfernverkehr des DB Konzerns (unser Großkunde DB Fernverkehr AG und dessen Tochtergesellschaften) im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 32,3 Mrd. Pkm zu (im Vorjahr: -4,7 %). Im Berichtsjahr konnten die bremsenden Effekte schwacher Arbeitsmarkterholung und sinkender Einkommen überkompensiert werden durch die Auswirkungen einer verbesserten Pünktlichkeit, die Zusatznachfrage aufgrund der Sommer-Spezial-Preise und den Mehrverkehr auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main. Ebenfalls positiv entwickelte sich die Nachfrage im Bereich der Regionalzüge und S-Bahnen unseres Großkunden DB Regio AG und dessen Tochtergesellschaften. Mit 37,9 Mrd. Pkm wurde hier exakt das Vorjahresniveau erreicht, obwohl die Betriebsleistung aufgrund des Übergangs mehrerer teils sehr aufkommensstarker Linien an andere Bahnen sank. Dämpfend wirkte sich erneut die konjunkturell unverändert schwierige Situation am Arbeitsmarkt aus. Als Markterfolg erwiesen sich die Pauschaltickets, z. B. die Ländertickets.

Die überwiegend im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätigen Bahnen, die nicht zum DB Konzern gehören, konnten ihre Verkehrsleistung nach unserer Schätzung um 20 – 25 % steigern (im Vorjahr: 15,8 %).

Die Nachfrage im ÖSPV stieg mit rund 0,6 % etwas stärker als im Vorjahr mit 0,2 %. Um den gleichen Wert stieg auch – auf vergleichbarer Basis – die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB Konzerns. Der Zuwachs im ÖSPV wird wie schon im Vorjahr vollständig durch den Anstieg der Verkehrsleistung im Linienverkehr getragen, während sie bei Gelegenheitsverkehren zurückging.

Die Entwicklung im innerdeutschen Luftverkehr hat im Berichtsjahr deutlich an Dynamik eingebüßt und erreichte nur noch einen Zuwachs von 1,3 % (im Vorjahr: 4,9 %). Der internationale Luftverkehr hat sich deutlich besser entwickelt als jener im Inland, wo kaum noch Angebotsausweitungen vorgenommen wurden. Vor allem die Billigfluggesellschaften konnten ihre starken Zuwächse aus dem Vorjahr nicht wiederholen, stattdessen dämpften Preiserhöhungen im zweiten Halbjahr die Nachfrage.

Im Berichtsjahr hat der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter zugenommen. Dies gilt sowohl verkehrsträgerübergreifend als auch zwischen verschiedenen Bahnen. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen oder landeseigenen Bahnen und mittelständischen Unternehmen verstärkt internationale Konzerne auf. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei gut 3 % (verkehrsleistungsbezogen) bzw. bei knapp 11 % (bezogen auf die Zugleistung im Regionalverkehr).

#### **Weiterer Nachfrageanstieg DB-konzernfremder Kunden**

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs zur Schieneninfrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt DB-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 Unternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, realisierten Stationshalte um 20,4 % auf 11,2 Mio. (im Vorjahr: 9,3 Mio.) Halte. Im Jahr 2004 nutzten rund 130 konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur der DB Station & Service AG.

#### **Im Berichtsjahr schwache Entwicklung des Einzelhandels**

Trotz einer leichten Steigerung der nominal verfügbaren Einkommen (+1,5 %) waren in Deutschland auch im Jahr 2004 weitere Umsatzrückgänge im Einzelhandel (-1,7 %) und in der Gastronomie (-2,9 %) zu verzeichnen. Maßgeblicher Grund war die schwache Konjunktur, verbunden mit einem Rückgang des privaten Konsums um real 0,2 %.

## Geschäftsverlauf

### Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 2,2 % auf 870 Mio. € steigern. Die Entwicklung verlief sowohl im Geschäftsfeld Verkehrsstation als auch im Geschäftsfeld Vermietung positiv. Das Geschäftsfeld Verkehrsstation erzielte Umsatzerlöse in Höhe von 600 Mio. € (im Vorjahr: 593 Mio. €). Der Umsatz wird in diesem Bereich durch die Stationsentgelte dominiert. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise wie beispielsweise Parken am Bahnhof oder die zur Verfügung stehenden Gepäckschließfächer.

Die Stationsentgelte lagen mit 579 Mio. € um 1,1 % leicht über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 547 Mio. € entfielen dabei 94,5 % auf Gesellschaften des DB Konzerns – davon 462 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern Regional- und Stadtverkehr und 85 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 DB Regio NRW GmbH, S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg 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 3,0 % auf rund 141 Mio. Halte gesteigert. Hiervon entfielen 92,0 % auf Gesellschaften, die zum DB Konzern gehören, die übrigen 8,0 % auf Kunden, die nicht zum DB Konzern gehören.

Der Bereich sonstige Dienstleistungen beinhaltet unter anderem die Bereiche Parken am Bahnhof und Gepäckschließfächer. Der Umsatz für diesen Bereich belief sich auf insgesamt 21 Mio. €. Die Umsatzerlöse aus Mieten und abgerechneten Nebenkosten des Geschäftsfelds Vermietung wurden um 4,2 % auf 270 Mio. € gesteigert. Der Anteil am Gesamtumsatz beträgt somit 31,0 %. Der positive Trend der Vorjahre konnte fortgesetzt werden. Wesentliche Gründe hierfür waren eine Fokussierung auf gute Standorte, die bedarfsgerecht umgesetzten Nutzungskonzepte an den Bahnhöfen und der permanente Abbau von Leerständen. Ein Schwerpunkt lag insbesondere auf der Steigerung von Erlösen mit Kunden, die nicht zum DB Konzern gehören – in diesem Segment gelang uns entgegen dem negativen Markttrend eine Umsatzsteigerung um 4,4 % auf 212 Mio. €. Der Umsatz mit Mietern, die zum DB Konzern gehören, lag mit 58 Mio. € leicht über Vorjahresniveau. Er wurde wie im Vorjahr hauptsächlich mit der DB Fernverkehr AG und der DB Netz AG erzielt.

### **Komponenten der Ergebnisrechnung**

Die Gesamtleistung konnte um 2,1% auf 870 Mio. € gesteigert werden, was auf die Umsatzsteigerung beider Geschäftsfelder zurückzuführen ist. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 291 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (178 Mio. €). Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die Abrechnung von sechs im Berichtsjahr fertig gestellten Paketbahnhöfen, einen deutlichen Anstieg der ertragswirksamen Baukostenzuschüsse – der mit dem erhöhten Materialaufwand aus Instandhaltungsleistungen korrespondiert – und Rückstellungsaufösungen zurückzuführen.

Den Rückstellungsaufösungen stehen Rückstellungszuführungen in annähernd gleicher Höhe gegenüber.

Der Materialaufwand stieg von 401 Mio. € – insbesondere durch den Sondereffekt der Abrechnung von sechs Bahnhöfen aus dem Leasingpaket – auf 500 Mio. €.

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifeffekten insgesamt um 1% auf 201 Mio. €.

Aus dem investiv bedingt weiter angestiegenen Sachanlagevermögen resultierten mit 106 Mio. € um 5 Mio. € (5,0%) höhere Abschreibungen.

Der Zinssaldo veränderte sich auf –44 Mio. € (im Vorjahr: –37 Mio. €). In Relation zum Gesamtaufwand beträgt der Zinssaldo somit 4,0% (im Vorjahr: 3,8%). Die Gesamtbelastung aus Abschreibungen und Zinssaldo betrug 150 Mio. € (im Vorjahr: 138 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 253 Mio. € knapp über dem Vorjahreswert (251 Mio. €).

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

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 55 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €).

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

### Betriebliches Ergebnis nach Zinsen weiter verbessert

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses bereinigen wir – sofern erforderlich – den handelsrechtlichen Ergebnisausweis, um Sonderinflüsse 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. €	2004	2003	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	55	37	+ 18
Korrektur um Beteiligungsergebnis <sup>1)</sup>	+ 1	+ 3	- 2
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	- 2	-	- 2
<b>Betriebliches Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>54</b>	<b>40</b>	<b>+ 14</b>
<sup>1)</sup> inklusive rundungsbedingter Differenzen			

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen operativen Gewinn in Höhe von 54 Mio. € (im Vorjahr: 40 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. Deshalb verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen). Verglichen mit dem Vorjahreswert (178 Mio. €) stieg das EBITDA um 26 Mio. € auf 204 Mio. €. Das für die Ermittlung des Return on Capital Employed (ROCE) verwendete Betriebliche Ergebnis vor Zinsen (EBIT) verbesserte sich von 77 Mio. € im Vorjahr auf 98 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. €	2004	2003	Veränd.
<b>EBITDA</b>	<b>204</b>	<b>178</b>	<b>+ 26</b>
Abschreibungen	- 106	- 101	- 5
<b>EBIT</b>	<b>98</b>	<b>77</b>	<b>+ 21</b>
Zinsergebnis	- 44	- 37	- 7
<b>Betriebliches Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>54</b>	<b>40</b>	<b>+ 14</b>





## Wertschöpfung und Wertbeitrag

### Wertschöpfung deutlich verbessert

Die Wertschöpfung lag im Berichtsjahr mit 302 Mio. € um 9,0 % über dem Vorjahreswert (277 Mio. €).

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Gesamtleistung	870	852	+ 18
+ Sonstige betriebliche Erträge	291	178	+ 113
<b>Unternehmensleistung</b>	<b>1.161</b>	<b>1.030</b>	<b>+ 131</b>
– Materialaufwand	– 500	– 401	– 99
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 253	– 251	– 2
– Abschreibungen (auf SAV und IVG)	– 106	– 101	– 5
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>302</b>	<b>277</b>	<b>+ 25</b>

Mit 66,6 % wurde der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt.

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Mitarbeiter	201	200	+ 1
Öffentliche Hand (Steuern) <sup>1)</sup>	0	0	–
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	44	37	+ 7
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis) <sup>2)</sup>	57	40	+ 17
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>302</b>	<b>277</b>	<b>+ 25</b>

<sup>1)</sup> zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG  
<sup>2)</sup> inklusive rundungsbedingter Differenzen

### Wertbeitrag: 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). Der ROCE 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 für das Berichtsjahr einen Wert von 4,3 % aus.

<b>Return on Capital Employed in Mio. € bzw. %</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>Veränd.</b>
EBIT	98	77	+ 21
Capital Employed	2.303	2.223	+ 80
<b>ROCE</b>	<b>4,3%</b>	<b>3,5%</b>	-

<b>Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>Veränd.</b>
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	2.673	2.606	+ 67
- Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	- 122	- 246	- 124
<b>Zwischensumme</b>	<b>2.551</b>	<b>2.360</b>	<b>+ 191</b>
Vorräte	38	83	- 45
+ Forderungen und sonstige VG	129	151	- 22
- Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig oder Zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	- 327	- 331	+ 4
+ Aktiver RAP	1	1	-
- Passiver RAP	- 89	- 41	- 48
<b>Netto-Umlaufvermögen</b>	<b>- 248</b>	<b>- 137</b>	<b>- 111</b>
<b>Capital Employed</b>	<b>2.303</b>	<b>2.223</b>	<b>+ 80</b>

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2004 um 5 Mio. € (+0,2 %) auf 2.847 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2003: 2.842 Mio. €). Dies ist maßgeblich auf unsere Investitionsprogramme sowie den hieraus resultierenden Anstieg des Anlagevermögens um 2,6 % auf 2.673 Mio. € zurückzuführen. Dem gegenüber steht eine Verminderung des Umlaufvermögens durch einen Rückgang der Vorräte um 54,8 % – bedingt durch die Abrechnung von sechs Empfangsgebäuden aus dem Leasingpaket in Höhe von 45 Mio. € – und einen Rückgang der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 23 Mio. € oder 14,9 %. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg durch den Rückgang des Umlaufvermögens auf 93,9 % (im Vorjahr: 91,7 %) an.

Das Eigenkapital blieb durch den Ergebnisabführungsvertrag mit 1.202 Mio. € unverändert. Die Eigenkapitalquote verminderte sich aufgrund der höheren Bilanzsumme unwesentlich von 42,3 % auf 42,2 %. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 37,1 % (im Vorjahr: 37,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 17,6 % (im Vorjahr: 18,7 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 87,6 % (im Vorjahr: 87,1 %).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 122 Mio. € (im Vorjahr: 246 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Im Berichtsjahr wurden Zinslose Darlehen mit einem Nominalwert von 129 Mio. € vorzeitig getilgt. Die Differenz zum Barwert in Höhe von 81 Mio. € wurde in den Passiven Rechnungsabgrenzungsposten eingestellt. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 835 Mio. € auf 927 Mio. €. Diese resultieren zum ganz überwiegenden Anteil aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 32,6 % per 31. Dezember 2004.

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Anlagevermögen	93,9	91,7
Umlaufvermögen	6,1	8,3
Aktiver RAP	0,0	0,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Eigenkapital	42,2	42,3
Rückstellungen	6,4	6,6
Verbindlichkeiten	48,3	49,7
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(32,6)	(29,4)
Passiver RAP	3,1	1,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>2.847</b>	<b>2.842</b>

## Investitionen

Unsere Modernisierungsprogramme wurden auch im Berichtsjahr zielstrebig verfolgt: So konnten die Brutto-Investitionen mit einem Wert von 619 Mio. € (im Vorjahr: 647 Mio. €) auf hohem Niveau fortgeführt werden. Dabei werden Investitionen in die Infrastruktur aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien teilweise 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 211 Mio. € (im Vorjahr: 279 Mio. €). Projekte mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der Knoten Berlin mit

der Nord-Süd-Verbindung – insbesondere für den Teil Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof – (102 Mio. €), die S-Bahn RheinNeckar inklusive Ergänzungsstrecken (39 Mio. €), die Erneuerung des Hallendachs des Hauptbahnhofs Frankfurt/Main (30 Mio. €), S-Bahn Köln, S12 Hennef–Au(Sieg)–Betzdorf (21 Mio. €), die Flughafenanbindung Köln/Bonn (18 Mio. €), der Knoten Erfurt (13 Mio. €) die S-Bahn Rhein/Main mit den Rodgaustrecken (13 Mio. €), der Bahnhof Berlin Gesundbrunnen (11 Mio. €), der Ringzug Rottweil–Villingen–Tuttlingen (11 Mio. €) und die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (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 im gebündelten Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in minimierten Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. 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 619 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 248 Mio. €.

Der Cashflow vor Steuern lag mit 162 Mio. € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 138 Mio. €). Hierbei wirkten sich sowohl die gestiegenen Abschreibungen als auch das verbesserte Ergebnis vor Steuern positiv aus. Das Verhältnis des Cashflows zum Umsatz betrug im Berichtsjahr 18,6 %. Einschließlich des veränderten Netto-Umlaufvermögens resultierte ein Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 132 Mio. €.

Um die Differenz von Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit zu decken, nahmen wir Mittel aus externer Finanzierung im Rahmen der Konzernfinanzierung in Anspruch. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich infolgedessen auf 927 Mio. € (im Vorjahr: 835 Mio. €).

## Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 5.066 am 31. Dezember 2003 auf 4.969 am 31. Dezember 2004 gesunken (-1,9%). Im Jahresdurchschnitt 2004 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 5.040 um 1,8% unter dem Vorjahresniveau.

Der Rückgang der Mitarbeiter ergibt sich im Wesentlichen aus der weiter verbesserten Organisationsstruktur unserer Zentrale und der Neukonzeption unserer Bahnhofsmagements in unseren Regionalbereichen.

Die intensive Ausbildung setzten wir fort. So lag die Ausbildungsquote bei der DB Station&Service AG mit 7,8% auch im Berichtsjahr auf hohem Niveau.

Mitarbeiter per 31.12.	2004	2003	Veränd. in %
Mitarbeiter	4.969	5.066	- 1,9
Auszubildende	389	374	+ 4,0
Ausbildungsquote	7,8 %	7,4 %	-

## Risikobericht

Die DB Station&Service AG nutzt konsequent die sich am Markt bietenden Chancen. Neben den laufenden Geschäftsaktivitäten stellen die konjunkturelle Entwicklung und ein sich verstärkender Kostendruck sowie sich ändernde Rahmenbedingungen zunehmende Herausforderungen dar. Wir haben das Risikomanagement in unsere Geschäftsprozesse integriert, um Risiken effizient zu ermitteln, transparent zu machen und zu bewältigen. Durch unser Risikomanagementsystem sind wir in der Lage, unsere Chancen und Risiken zu identifizieren und erfolgsorientiert zu steuern. Die Leistungsfähigkeit unseres Risikomanagementsystems wird u. a. dadurch sichergestellt, dass die Prozessverantwortlichen für die Identifikation von Risiken verantwortlich sind. Unser Risikomanagement erfüllt dabei nicht nur die gesetzlichen Anforderungen, sondern ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Unternehmens. Dieses System entwickeln wir permanent inhaltlich und qualitativ weiter.

### Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

- **Marktrisiken**, deren Ursachen am Beschaffungsmarkt, am Absatzmarkt oder am Kapitalmarkt liegen können. Das Geschäftsfeld Verkehrstation ist signifikant abhängig von der Entwicklung des Personenverkehrs und speziell des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland. Grundsätzlich 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. Diese beeinflussen über das Endkundenverhalten und die Konsumnachfrage mittelbar unsere Vermietungserlöse. Zudem gibt es derzeit zwischen verschiedenen Strukturen und Konzepten des Einzelhandels einen zunehmenden Wettbewerb, der maßgeblich über Standortvorteile sowie Warengruppen und Sortimente, aber auch über Preisniveaus geführt wird. Durch eine Steigerung der Bahnhofsattraktivität, einen verbesserten Branchenmix und konsequentes Kostenmanagement arbeiten wir permanent daran, unser Geschäft weiter positiv zu entwickeln.

■ **Betriebsrisiken** in Form von Betriebsstörungen: Diese werden durch systematische Instandhaltung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, eine sorgfältige Lieferantenauswahl sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse und der Verbundprozesse innerhalb des DB Konzerns minimiert. Umfangreiche Maßnahmenpakete widmen sich dem Thema Brandschutz. Hierzu zählen neben der Verbesserung vorhandener und dem Bau neuer Brandschutzanlagen auch Flucht- und Rettungspläne sowie Brandschutzkontrollen in allen Bahnhöfen.

■ **Projektrisiken** ergeben sich aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für die gesamte Schieneninfrastruktur und damit auch 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-Lehrter Bahnhof und die Ausbaustrecke Köln–Düren–Aachen. Wir stimmen uns im Fall übergreifender Projekte eng mit den anderen involvierten Gesellschaften ab. So wurde für das Bauvorhaben Nord-Süd-Verbindung in Berlin 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. Für alle größeren Bauprojekte werden unter Einbindung der Bauabteilung, des Controllings und der Prozessverantwortlichen regelmäßig Projektaudits durchgeführt, um eventuell auftretende Schwierigkeiten frühzeitig zu identifizieren und wirkungsvolle Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Derzeit besteht ein weiteres Risiko aus der von uns eingereichten Klage gegen die Fraport AG, mit der die unterschiedlichen Auffassungen zu abrechenbaren Leistungen für den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen geklärt werden sollen. Darüber hinaus bestehen Risiken aus weiteren Rechtsstreitigkeiten.

■ **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. Durch einen offenen Dialog versuchen wir, unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist umfassend in allen unseren betrieblichen Prozessen und Bereichen implementiert. 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 nach den Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe kategorisiert. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unverzügliche und 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

Die strategischen Analysen, die wir in der Vergangenheit durchgeführt haben, wurden im Berichtsjahr dazu genutzt, daraus resultierende Entwicklungspotenziale zu realisieren. Neben der Weiterführung der in den Vorjahren begonnenen Projekte zeichnete sich deshalb das Jahr 2004 im Besonderen durch die Ergreifung neuer Maßnahmen aus. Dabei steht die Verbesserung von Service und Qualität im besonderen Fokus unserer Aktivitäten. Um die Kundenorientierung weiter auszubauen, werden wir neben „Verkehrsstation“ und „Vermietung“ das Thema „Service“ weiter forcieren. Die neu entwickelten, im Folgenden dargestellten Projekte unterstützen diese Ausrichtung und bilden mit der optimierten Infrastruktur den Schwerpunkt unserer strategischen Stoßrichtungen.

### **Örtliche Aufsichten zur Verbesserung der Pünktlichkeit**

Die Bahn konnte im vergangenen Jahr ihre Pünktlichkeit deutlich verbessern. Örtliche Aufsichten haben dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Auf großen Bahnhöfen sorgen Mitarbeiter direkt auf dem Bahnsteig für die pünktliche Abfahrt der Züge. Bisher war für das Abfertigen der Züge der Zugbegleiter alleine verantwortlich. Durch diese örtlichen Aufsichten werden Anschlussverbindungen besser erreicht und die wichtige Kundeninformation direkt am Bahnsteig optimiert. Damit leisten die örtlichen Aufsichten einen erheblichen Beitrag, um den Kundenservice auf dem Bahnsteig zu verbessern.

Der Einsatz wurde Anfang Dezember 2003 für Berlin Ostbahnhof und die Hauptbahnhöfe von Frankfurt (Main), Köln und Mannheim beschlossen und noch im gleichen Monat aufgenommen. Aufgrund der überraschend guten Ergebnisse nach wenigen Monaten wurde der Pilotbetrieb bereits Ende Februar 2004 auf die Hauptbahnhöfe von Bremen und Dortmund ausgeweitet. Hamburg Dammtor wurde im Juli 2004 einbezogen. Inzwischen werden die örtlichen Aufsichten auf 14 für die Gesamtpünktlichkeit besonders wichtigen Bahnhöfen eingesetzt.

### **Projekt „Service“ zur weiteren Erhöhung des Kundennutzens**

Wir wollen die Serviceleistungen an unseren Bahnhöfen weiter verbessern. Dafür haben wir in 2004 ein Projekt gestartet, das Qualität und Kundennutzen der vorhandenen Services untersucht, Vorschläge für neue Service- und Dienstleistungen entlang der Reisekette entwickelt und den Dienstleistungsgedanken noch stärker bei unseren Mitarbeitern verankern soll. Wir setzen in diesem Zusammenhang auf die Erfahrung unserer Service-Mitarbeiter vor Ort, die wir durch die Ausschreibung eines Ideen-Wettbewerbs umfassend einbezogen haben. Für diesen Wettbewerb wurden von Service-Teams vor Ort Drehbücher für einen Film entwickelt, der die alltäglichen Anforderungen beschreibt und die optimale Serviceleistung skizziert.

Die Ideen werden aufgegriffen und bundesweit umgesetzt, unter anderem haben sie Eingang in unser Servicemanual gefunden. Wir werden dabei die Qualifikation unserer Mitarbeiter und deren Entwicklungsmöglichkeiten als wichtige Elemente zur Optimierung unserer Servicekultur weiter voranbringen.

#### **Weitere Optimierung der DB-konzerninternen Leistungsbeziehungen**

Um die internen Leistungsbeziehungen zu optimieren, wurde im Berichtszeitraum ein eigenes Teilprojekt im Rahmen des DB-konzernweiten Projekts „Qualify“ etabliert. Dieses soll sicherstellen, dass die aus vorhergehenden Projekten für den Bereich Facility Management erwarteten Einsparpotenziale nicht zu Qualitätseinbußen führen, die den Erfolg unserer Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Bahnhöfe gefährden könnten.

Dazu haben wir mit diversen Dienstleistern neue Leistungsbeziehungen definiert und implementiert. So konnten wir die Kostentransparenz steigern, das Kostenrisiko senken und zugleich sicherstellen, dass die Anlagen und Objekte professionell bewirtschaftet werden. Insgesamt erreichen wir mit diesen Maßnahmen eine gleichbleibende Qualität der Reinigungsleistungen und Verfügbarkeit der Anlagen zu stabilen Kosten.

#### **Vermietungsoptimierung und Roll-out „DB ServiceStores“ zur Ergebnisverbesserung**

Durch die verstärkten Vermietungsaktivitäten sowie umgesetzte Maßnahmen, die auch im Zusammenhang mit dem konzernweiten und im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossenen Sanierungsprogramm „Fokus“ formuliert wurden, hat sich das Vermietungsergebnis positiv entwickelt. Neben optimierten Flächen und verbesserten Nebenkostenabrechnungen konnte der Leerstand in den Bahnhöfen durch einen verbesserten Branchenmix und eine erweiterte Angebotspalette deutlich verringert werden. Der Erfolg bestätigt uns, diese Anstrengungen auch zukünftig weiterzuführen, um das Ergebnis weiter zu sichern und zu verbessern.

Mit den DB ServiceStores zeigt die Bahn mehr Präsenz in der Fläche und bietet den Kunden in kleineren und mittleren Bahnhöfen eine neue Servicequalität. Hier finden Reisende und Besucher einen Ansprechpartner für die Serviceangebote der Bahn. Neben Fahrkarten sind Convenienceartikel wie Backwaren, Snacks, Getränke etc. erhältlich. Das erfolgreiche Modell DB ServiceStore wurde im letzten Jahr durch das Wirtschaftsmagazin „impulse“ als bestes Franchisekonzept des Jahres 2004 unter der Rubrik „Newcomer“ ausgezeichnet. Die Anzahl der bereits bestehenden rund 100 Stores soll kontinuierlich weiter ausgebaut werden.

### **Erfolgsprojekt „Rauchfreie Bahnhöfe“ erzielt positive Resonanz**

Ein großer Erfolg ist die Weiterführung der Initiative „Rauchfreie Bahnhöfe“. Die ursprünglichen Pläne, rund 150 Stationen durch die Initiative aufzuwerten, wurden durch die Umsetzung von mittlerweile 1.000 rauchfreien Bahnhöfen deutlich übertriften. Wir werden diese Initiative fortsetzen und letztendlich alle Bahnhöfe einbeziehen. Die rauchfreien Bahnhöfe sind ein großer Erfolg. Sie werden von unseren Fahrgästen und Bahnhofsbesuchern sehr gut akzeptiert. Zudem wurden die gewünschten Effekte erreicht: Die Sauberkeit in den Stationen wurde verbessert und die Reinigungskosten verringerten sich. Außerdem werden Nichtraucher besser geschützt. Immer wieder bekamen die Maßnahmen sehr viel Lob, darunter von Fahrgästen, Bahnhofsbesuchern und der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.

### **Anpassung der Infrastruktur an Bedarf und wirtschaftliche Darstellbarkeit**

Nicht zuletzt um das Erscheinungsbild der Bahnhöfe weiter zu verbessern, sollen diese baulich weiter an die individuellen Bedürfnisse vor Ort angepasst werden. Dies beinhaltet optimierte Bahnsteiglängen und beispielsweise die Nutzung von vorhandenen baulichen Gegebenheiten wie Brücken und schienengleichen Überwegen, die als Zugang zum Bahnhof dienen können. Bei der Neukonzeption von Bahnhöfen werden im Zuge dieser Maßnahme auch die Verkehrswege innerhalb des Empfangsgebäudes und zu den Bahnsteigen optimiert.

Nach einer umfassenden Analyse haben wir uns dazu entschlossen, die Anzahl der Empfangsgebäude auf das betriebsnotwendige Maß zu reduzieren. Als betriebsnotwendig werden die verkehrlich bedeutsamen und eisenbahnbetrieblich erforderlichen Empfangsgebäude angesehen. Wir haben ein Kernportfolio von knapp über 600 Empfangsgebäuden identifiziert. Nicht betriebsnotwendige Empfangsgebäude werden z. B. in die Hand der jeweiligen Städte und Kommunen gegeben oder anderen Nutzungen zugeführt.

### **Bahnhofsentwicklungskonzeption für einen stetigen Dialog**

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

Die positive Resonanz auf unsere Initiative „Einladung zum Dialog“ zeigt, dass die Problemstellungen und Chancen allseits wahrgenommen werden. Deshalb haben wir unter anderem mit Landesregierungen und Aufgabenträgern Bahnhofs-Länderkonferenzen durchgeführt und konnten bestehende Rahmenvereinbarungen präzisieren und neue Vereinbarungen abschließen. Diese Initiative werden wir auch im Jahr 2005 fortführen. Hierdurch soll ein Bauprogramm realisiert werden, das eine weitere Modernisierung unserer Bahnhöfe in gemeinsamer Verantwortung unterstützt.

Die umfassende Bestandsaufnahme des technischen und optischen Zustands aller Bahnhöfe in Deutschland haben wir dafür auf den aktuellen Stand angepasst. Die 16 länderspezifischen Broschüren „Bahnhofsentwicklungskonzeption – Einladung zum Dialog“ bilden die Grundlage für weitere Konferenzen und Verhandlungen.

## **Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2005**

### **Konjunkturelle Aussichten: Nachlassende Wachstumsdynamik**

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im laufenden Jahr im Vergleich zum Berichtsjahr leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

■ **Weltwirtschaft:** Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Geschäftsjahr leicht nachlassen. Ein zentraler Risikofaktor bleibt die Energiepreisentwicklung: So sind erhebliche Belastungen für die globale Konjunktur zu erwarten, wenn der Ölpreis auf dem gegenwärtig hohen Niveau verharrt.

■ **Europa:** Im Euro-Raum ist weiterhin keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und die wieder verbesserte Gewinnlage vieler Unternehmen stabilisierend für den begonnenen Investitionsaufschwung auswirken. Belastend wirkt hingegen die schwächere Auslandsnachfrage, die zudem durch die Dollarschwäche gebremst wird.

■ **Deutschland:** Die für das laufende Jahr vorliegenden Prognosen lassen gegenüber dem Berichtsjahr nur ein abgeschwächtes Wachstum erwarten. Der Export wird infolge der gebremsten weltwirtschaftlichen Entwicklung weniger dynamisch wachsen und bleibt durch den hohen Euro-Kurs belastet. Bei den Ausrüstungsinvestitionen wird sich der Erholungsprozess angesichts steigender Auslastungsgrade, günstigerer Renditeerwartungen, stagnierender Lohnstückkosten und nur mäßig steigender Kapitalmarktzinsen leicht verstärken. Infolge einer sich leicht aufhellenden Einkommensentwicklung sowie zunehmender Transparenz der Reformfolgen – und damit nachlassender Verunsicherung der Verbraucher – wird der private Konsum erstmals seit drei Jahren im laufenden Jahr wieder etwas zulegen.

### **Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Auch aus den diskutierten oder sich verändernden Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2005 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. In der verkehrspolitischen Diskussion erwarten wir insbesondere auf europäischer Ebene eine fortgesetzte Diskussion über die Liberalisierung mit Blick auf die unterschiedliche Öffnungsgeschwindigkeit der nationalen Schienenverkehrsmärkte. Deutschland nimmt bezüglich der Liberalisierung hier bereits eine führende Position ein. Weitere Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung mit dem Ziel eines hohen Standards – wie er beispielsweise in Deutschland bereits umgesetzt ist – wären zu begrüßen. Kurzfristige Erfolge werden diesbezüglich jedoch nicht erwartet. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe sind gleiche Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Allerdings erwarten wir hier bei der Frage vergleichbarer Steuergesetzgebungen bzw. Anlastung von Kosten der Infrastrukturnutzung im laufenden Geschäftsjahr keine deutlich positiven Impulse. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

### **Herausfordernde Marktperspektiven**

Die Perspektiven für den Bereich Vermietung bleiben für den Einzelhandel und die Gastronomie durch die unverändert schwachen Prognosen geprägt. Bezüglich der Stationshalte gehen wir nur von einem moderaten Wachstum aus. Wir rechnen mit einem leichten Anstieg durch ein höheres Bestellvolumen seitens DB-konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen.

### **Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Station&Service AG**

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr unsere Markt- und Produktivitätsziele konsequent weiter verfolgen. In einem absehbar erneut herausfordernden Marktumfeld gilt es, die bisherigen Kunden zu überzeugen sowie durch eine hohe Leistungsqualität neue Kunden zu gewinnen und dauerhaft zu binden. Die hohe Wettbewerbsintensität wird von uns auch im laufenden Geschäftsjahr eine weitere Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen verlangen, für die wir uns mit umfangreichen Maßnahmenpaketen gut aufgestellt sehen. Auf dieser Basis beabsichtigen wir, uns auch im laufenden Jahr erfolgreich im Markt zu positionieren. Im Rahmen unserer wirtschaftlichen Ziele streben wir auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns eine mittelfristige Verbesserung der Ertragskraft an.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2004	Erwartung 2005
Umsatzerlöse	870	↗ Anstieg durch Erhöhung des DB-konzernexternen Umsatzes
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	54	→ Betriebliches Ergebnis nach Zinsen annähernd auf Vorjahresniveau
Brutto-Investitionen	619	↗ Leichter Anstieg
Cashflow	162	→ Annähernd auf Vorjahresniveau

■ **Umsatz:** Wir erwarten für das laufende Geschäftsjahr eine leichte Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr, die hauptsächlich aus dem Bereich der Vermietung resultieren dürfte.

■ **Ergebnis:** Durch weitere Kostensenkungen, gesteigerte Effizienz und das vorgenannte Umsatzwachstum erwarten wir, dass wir das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen nahezu auf dem Niveau des Berichtsjahres halten können.

■ **Investitionen und Finanzierung:** Wir werden im laufenden Jahr unsere Investitionen auf hohem Niveau – verbunden mit einer weiterhin konsequenten Investitionspriorisierung – fortsetzen. Der Cashflow kann voraussichtlich gehalten werden. Ergänzend werden wir auch die Konzernfinanzierung in Anspruch nehmen.

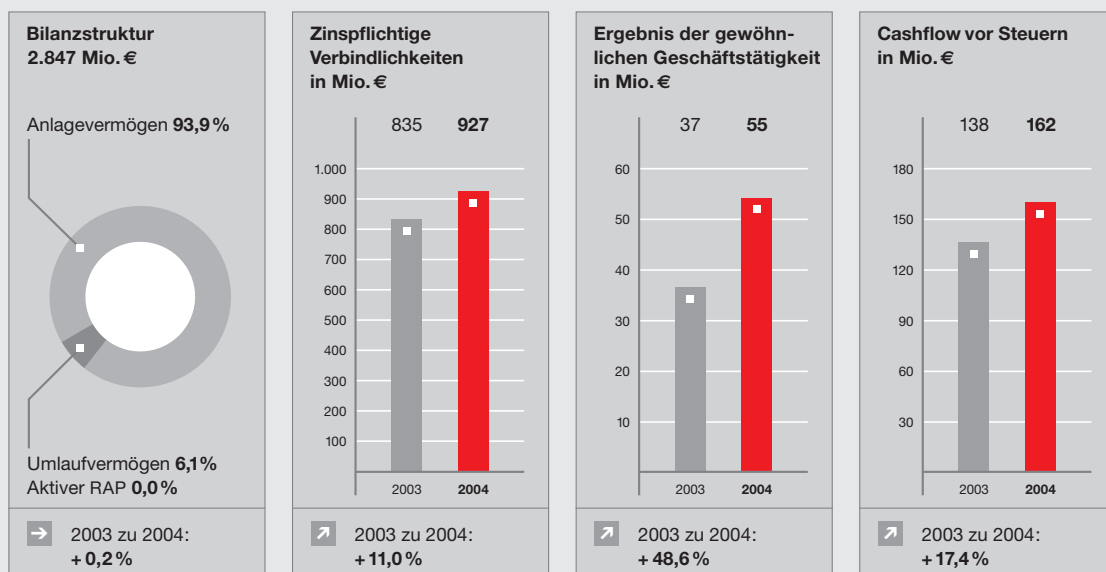
Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

#### 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.





- Bilanzstruktur im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben
- Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 18 Mio. € auf 55 Mio. € gesteigert
- Cashflow vor Steuern auf 162 Mio. € verbessert





## **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 2004 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 30. März 2005

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Schäfer)  
Wirtschaftsprüfer

## Bilanz

zum 31. Dezember 2004

### Aktiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0,3	0,5
Sachanlagen	(2)	2.672,7	2.605,2
Finanzanlagen	(2)	0,1	0,1
		<b>2.673,1</b>	<b>2.605,8</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	37,5	82,9
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	128,8	151,4
Guthaben bei Kreditinstituten		6,6	1,1
		<b>172,9</b>	<b>235,4</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>1,0</b>	<b>1,1</b>
		<b>2.847,0</b>	<b>2.842,3</b>

### Passiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256,0	256,0
Kapitalrücklage	(6)	945,5	945,5
Bilanzgewinn		0,0	0,0
		<b>1.201,5</b>	<b>1.201,5</b>
<b>B. Rückstellungen</b>			
	(7)	<b>181,5</b>	<b>187,8</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
	(8)	<b>1.375,2</b>	<b>1.411,9</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
	(9)	<b>88,8</b>	<b>41,1</b>
		<b>2.847,0</b>	<b>2.842,3</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(12)	869,6	851,3
Andere aktivierte Eigenleistungen		0,0	0,3
<b>Gesamtleistung</b>		<b>869,6</b>	<b>851,6</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	291,4	177,7
Materialaufwand	(14)	– 500,1	– 400,6
Personalaufwand	(15)	– 201,3	– 199,8
Abschreibungen		– 106,1	– 101,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	– 253,1	– 250,5
		<b>100,4</b>	<b>77,0</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	– 1,6	– 2,3
Zinsergebnis	(18)	– 44,1	– 37,3
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>54,7</b>	<b>37,4</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(19)	– 54,7	– 37,4
<b>Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
<b>Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung / Verlustausgleich</b>		<b>54,7</b>	<b>37,4</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		106,1	101,4
Veränderung der Pensionsrückstellungen		1,5	– 0,8
<b>Cashflow vor Steuern</b>		<b>162,3</b>	<b>138,0</b>
Veränderung der übrigen Rückstellungen		– 7,8	– 40,1
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		– 0,7	2,0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		68,1	– 66,1
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		– 89,6	59,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0,0	0,0
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>132,3</b>	<b>93,1</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		37,9	45,2
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		– 619,0	– 646,5
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		408,4	367,6
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		22,7	9,7
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		– 98,2	– 11,9
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0,0	0,0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>– 248,2</b>	<b>– 235,9</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter/ Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		– 37,4	250,6
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		181,7	– 4,2
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		– 22,9	– 102,5
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>121,4</b>	<b>143,9</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>5,5</b>	<b>1,1</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		1,1	0,0
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(20)	<b>6,6</b>	<b>1,1</b>
<sup>1)</sup> einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände			

## Entwicklung des Anlagevermögens DB Station & Service AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2004	Übertragung an Konzerngesell- schaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	194,1	– 0,3	0,3	– 0,2	– 5,5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.480,4	– 3,1	108,5	– 67,7	– 19,5
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	658,0	– 0,2	28,2	– 14,8	– 1,8
	<b>2.332,5</b>	<b>– 3,6</b>	<b>137,0</b>	<b>– 82,7</b>	<b>– 26,8</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0,2	0,0	0,0	– 0,1	0,0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	175,2	– 0,1	24,7	– 7,0	– 2,6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	299,3	– 0,8	30,7	4,2	– 13,0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	359,5	0,0	18,2	85,6	– 6,8
	<b>3.166,7</b>	<b>– 4,5</b>	<b>210,6</b>	<b>0,0</b>	<b>– 49,2</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>3.169,4</b>	<b>– 4,5</b>	<b>210,6</b>	<b>0,0</b>	<b>– 49,2</b>
<sup>1)</sup> Übertragung von Anlagen auf dem Gebiet der Schweiz an die DB Netz AG					

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2004	Vortrag zum 01.01.2004	Übertragung an Konzerngesell- schaften <sup>1)</sup>	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2003	
2,6	- 2,1	0,0	- 0,2	0,0	0,0	- 2,3	0,3	0,5	
188,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	188,4	194,1	
1.498,6	- 280,9	0,4	- 55,3	- 0,5	3,2	- 333,1	1.165,5	1.199,5	
669,4	- 74,1	0,1	- 10,1	0,0	0,1	- 84,0	585,4	583,9	
<b>2.356,4</b>	<b>- 355,0</b>	<b>0,5</b>	<b>- 65,4</b>	<b>- 0,5</b>	<b>3,3</b>	<b>- 417,1</b>	<b>1.939,3</b>	<b>1.977,5</b>	
0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
190,2	- 60,9	0,0	- 11,3	0,5	1,0	- 70,7	119,5	114,3	
320,4	- 145,6	0,7	- 29,2	0,0	11,0	- 163,1	157,3	153,7	
456,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	456,5	359,5	
<b>3.323,6</b>	<b>- 561,5</b>	<b>1,2</b>	<b>- 105,9</b>	<b>0,0</b>	<b>15,3</b>	<b>- 650,9</b>	<b>2.672,7</b>	<b>2.605,2</b>	
0,1	0,0	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	
<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	
<b>3.326,3</b>	<b>- 563,6</b>	<b>1,2</b>	<b>- 106,1</b>	<b>0,0</b>	<b>15,3</b>	<b>- 653,2</b>	<b>2.673,1</b>	<b>2.605,8</b>	

## Anhang

für das Geschäftsjahr 2004

Der Jahresabschluss der DB Station & Service AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### 1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige 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 Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen „pro rata temporis“. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	3
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 bzw. 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.

## **Erläuterungen zur Bilanz**

### **2 Anlagevermögen**

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 36–37 dargestellt. Erhaltene Baukostenzuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertig gestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 3,3 Mio. € enthalten.

### 3 Vorräte

in Mio. €	2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1,1	1,0
Unfertige Leistungen	36,4	81,0
Waren	0,0	0,9
<b>Insgesamt</b>	<b>37,5</b>	<b>82,9</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 31,3 Mio. € (im Vorjahr: 45,3 Mio. €) gebildet.

### 4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2004	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46,3	1,0	56,5
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	74,2	0,0	87,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,2	0,0	0,1
Sonstige Vermögensgegenstände	8,1	0,0	7,8
<b>Insgesamt</b>	<b>128,8</b>	<b>1,0</b>	<b>151,4</b>

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

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 57,9 Mio. € (im Vorjahr: 34,1 Mio. €). Im Berichtsjahr wurde der Prozentsatz für die Pauschalwertberichtigung auf Forderungen von 5 % auf 1 % reduziert (Ergebniswirkung: 1,6 Mio. €).

Die wesentlichen Bestandteile der sonstigen Vermögensgegenstände umfassen Ansprüche aus Schadensersatz, Ansprüche gegen Lieferanten und angeforderte Baukostenzuschüsse.

### 5 Gezeichnetes Kapital

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

### 6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2004 einen Betrag in Höhe von 945,5 Mio. € aus.

## 7 Rückstellungen

in Mio. €	2004	2003
Rückstellungen für Pensionen	14,7	13,2
Steuerrückstellungen	0,6	0,9
Sonstige Rückstellungen	166,2	173,7
<b>Insgesamt</b>	<b>181,5</b>	<b>187,8</b>

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,5 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) zugeführt.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2004	2003
Verpflichtungen im Personalbereich	19,6	22,3
Restrukturierungsmaßnahmen	14,4	21,5
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	33,5	20,3
Risikovorsorge für Bauprojekte	28,3	50,0
Übrige Risiken	70,4	59,6
<b>Insgesamt</b>	<b>166,2</b>	<b>173,7</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen. Aufwendungen für 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 ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

## 8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2004	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2003
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	121,8	13,4	31,4	77,0	245,5
Verbindlichkeiten ge- gegenüber Kreditinstituten	34,2	34,2	0,0	0,0	101,4
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	53,3	53,3	0,0	0,0	56,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	142,6	142,6	0,0	0,0	153,4
Verbindlichkeiten ge- gegenüber verbundenen Unternehmen	1.001,5	130,1	439,6	431,8	791,6
davon aus Lieferungen und Leistungen	(50,2)	(50,2)	(0,0)	(0,0)	(101,3)
Verbindlichkeiten ge- gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteili- gungsverhältnis besteht	2,6	2,6	0,0	0,0	35,0
Sonstige Verbindlichkeiten	19,2	18,5	0,6	0,1	28,1
davon aus Steuern	(1,4)	(1,4)	(0,0)	(0,0)	(1,7)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(2,4)	(2,4)	(0,0)	(0,0)	(2,5)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.375,2</b>	<b>394,7</b>	<b>471,6</b>	<b>508,9</b>	<b>1.411,9</b>
davon zinspflichtig	(926,6)				(835,0)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen unterwegs befindliche Scheckzahlungen und Überweisungen an Lieferanten.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Kreditver- bindlichkeiten gegenüber der DB AG von 892,4 Mio. € (im Vorjahr: 733,6 Mio. €) enthalten.

## 9 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von Zins- losen Darlehen und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

## 10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2004	2003
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	5,3	4,7
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	–	122,7
<b>Insgesamt</b>	<b>5,3</b>	<b>127,4</b>

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten war im Zuge der Ausgründung der DB Station&Service AG aus der DB AG entstanden. Gemäß § 158 i. V.m. § 133 Umwandlungsgesetz hafteten die DB AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der DB AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung war begrenzt auf die Verpflichtungen, die bis Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig wurden.

## 11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2004	2003
Bestellobligo für Investitionen	350,3	463,3
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	528,2	647,8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(30,7)	(56,0)
<b>Insgesamt</b>	<b>878,5</b>	<b>1.111,1</b>

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

in Mio. €	2004	2003
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	56,0	65,6
fällig 1 bis 5 Jahre	175,1	217,2
fällig über 5 Jahre	297,1	365,0
<b>Insgesamt</b>	<b>528,1</b>	<b>647,8</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2004	2003
Verkehrsstation	599,6	592,6
Vermietung	270,0	258,7
<b>Insgesamt</b>	<b>869,6</b>	<b>851,3</b>

Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich im Inland erzielt.

### 13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2004	2003
Konzernverrechnungen	12,1	13,4
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	153,4	61,2
Mieten und Pachten	20,7	22,5
Übrige betriebliche Erträge	21,6	16,6
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	21,0	16,6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	37,0	18,8
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	7,9	2,5
Übrige periodenfremde Erträge	17,7	26,1
<b>Insgesamt</b>	<b>291,4</b>	<b>177,7</b>

Die Leistungen für Dritte beinhalten unter anderem die Erträge aus den Abrechnungen von sechs Bahnhöfen aus dem so genannten Bahnhofspaket. Die übrigen periodenfremden Erträge beinhalten im Wesentlichen Weiterbelastungen aus Projekten.

### 14 Materialaufwand

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	67,1	69,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	241,3	177,7
Aufwendungen für Instandhaltungen	191,7	153,1
<b>Insgesamt</b>	<b>500,1</b>	<b>400,6</b>

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

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

## 15 Personalaufwand

in Mio. €	2004	2003
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	122,0	119,0
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	41,0	43,1
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1,8	1,9
	<b>164,8</b>	<b>164,0</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	26,8	24,1
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	9,7	11,7
	<b>36,5</b>	<b>35,8</b>
davon für Altersversorgung	(18,1)	(16,7)
<b>Insgesamt</b>	<b>201,3</b>	<b>199,8</b>

Im Personalaufwand des Vorjahres war eine Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung (1 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.

## 16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2004	2003
Konzernumlage	17,8	17,8
Mieten und Pachten	53,0	50,6
Gebühren, Beiträge und Steuern	13,2	15,4
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	20,4	18,6
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	34,6	16,2
Übrige	114,1	131,9
<b>Insgesamt</b>	<b>253,1</b>	<b>250,5</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind „sonstige Steuern“ in Höhe von 2,4 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 1,7 Mio. €).

## 17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 1,6	- 2,3
<b>Insgesamt</b>	<b>- 1,6</b>	<b>- 2,3</b>

Die Verlustübernahme resultiert mit 1,5 Mio. € (im Vorjahr: 1,6 Mio. €) aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der 100 %igen Tochter DB ServiceStore Systemführungsgesellschaft mbH. 0,1 Mio. € (im Vorjahr: 0,7 Mio. €) resultieren aus der Verlustübernahme der ebenfalls 100 %igen Beteiligung DB ServiceStore Betriebs GmbH.

## 18 Zinsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,7	5,6
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,0)	(0,2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 44,8	- 42,9
davon an verbundene Unternehmen	(- 43,0)	(- 40,5)
<b>Insgesamt</b>	<b>- 44,1</b>	<b>- 37,3</b>

## 19 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der Jahresüberschuss in Höhe von 54,7 Mio. € wird aufgrund eines mit der DB 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 (Guthaben bei Kreditinstituten). Die Veränderung der nicht im Finanzmittelbestand enthaltenen Cash-Pool-Verbindlichkeiten von 20,4 Mio. € beträgt –22,9 Mio. €.

## **Sonstige Angaben**

### **21 Mitteilung nach § 20 AktG**

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

### **22 Konzernzugehörigkeit**

Die DB Station & Service AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Entsprechend der Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB 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

	<b>2004</b> im Jahres- durchschnitt	<b>2004</b> am Jahresende	<b>2003</b> im Jahres- durchschnitt	<b>2003</b> am Jahresende
Arbeitnehmer	3.568	3.518	3.583	3.550
Zugewiesene Beamte	1.472	1.451	1.546	1.516
<b>Zwischensumme</b>	<b>5.040</b>	<b>4.969</b>	<b>5.129</b>	<b>5.066</b>
Auszubildende	324	389	307	374
<b>Insgesamt</b>	<b>5.364</b>	<b>5.358</b>	<b>5.436</b>	<b>5.440</b>

Die Zahl der Mitarbeiter wird zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf in Vollzeit-Personen angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 49–51 zu entnehmen. Die Befreiungsvorschrift des § 286 Abs. 4 HGB bezüglich der Nicht-Angabe der Bezüge für ehemalige Vorstandsmitglieder wurde in Anspruch genommen.

<b>in Tausend €</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Gesamtbezüge des Vorstands	1.744	1.488
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	52	53

## 26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag lagen nicht vor.

Berlin, den 30. März 2005

DB Station & Service AG  
Der Vorstand

# Vorstand

---

## **Wolf-Dieter Siebert**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG  
DB Regio AG  
DB Netz AG  
DB ProjektBau GmbH

---

## **Rainer Beckmann**

Ressort Marketing und Vertrieb,  
Berlin

---

## **Bernhard H. Hansen**

Ressort Betrieb und Entwicklung,  
Limeshain

---

## **Jürgen Niemann**

Ressort Personal,  
Berlin

– seit 1. November 2004 –

---

## **Alfred Possin**

Ressort Personal,  
Rosenhagen

– bis 31. Oktober 2004 –

---

## **Jens Romaus**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Gründau

– bis 20. März 2004 –

---

## **Harald Stumpf**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Ober-Mörlen

– seit 1. August 2004 –

---

<sup>1)</sup> 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 2004  
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

---

## Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Netz AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - Stinnes AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DB Personenverkehr GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - S-Bahn München GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Sach- und  
HUK-Versicherungsverein a. G.
  - Dresdner Bank AG
  - SAP AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungs-  
gesellschaft mbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
- DB Dienstleistungen GmbH  
(Beirat, Vorsitz)<sup>1)</sup>
- Railog GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>

---

## Lothar Krauß\*

Stellvertretender Vorsitzender des  
Aufsichtsrats,  
Stellv. Vorsitzender der TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Rodenbach

- a) Deutsche Bahn AG
  - DB Services Technische Dienste GmbH
  - DB Vermittlung GmbH
  - DBV-Winterthur Holding AG
  - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

---

## Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG,  
Berlin

- a) DB Netz AG<sup>1)</sup>
  - Stinnes AG<sup>1)</sup>
  - Railion Deutschland AG<sup>1)</sup>
  - Schenker AG<sup>1)</sup>
  - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DB Personenverkehr GmbH<sup>1)</sup>
  - DB Services Immobilien GmbH<sup>1)</sup>
  - DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - 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 Dienstleistungen GmbH  
(Beirat)<sup>1)</sup>
  - DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>
  - DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung a. G. (Beirat)
  - IAS Institut für Arbeits- und Sozial-  
hygiene Stiftung (Beirat)

---

## Stefan Busch

Referatsleiter im Bundesministerium  
der Finanzen,  
Bonn

---

## Gerhard Dörsam\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
DB Station&Service AG,  
Mainz

- a) „SIEGE“ Siedlungsgesellschaft für  
das Verkehrspersonal mbH

---

**Karl-Heinz Ferstl\***

Leiter Bahnhofsmanagement Nürnberg der  
DB Station&Service AG,  
Neumarkt  
– seit 21. März 2005 –

---

**Michael Harting**

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

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

---

**Roland Heinisch**

Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG,  
Vorsitzender des Vorstands der  
DB Netz AG,  
Idstein  
– seit 1. Januar 2004 –  
a) DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup>

---

**Armin Lauer\***

Bereichsleiter Personenverkehr der  
TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Rödermark

---

**Wilhelm Meurer\***

Leiter Qualify Projekt Insourcing der  
Deutschen Bahn AG,  
Frankfurt am Main  
– bis 21. Januar 2005 –

---

**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 Netz AG<sup>1)</sup>  
Stinnes AG<sup>1)</sup>  
DB Personenverkehr GmbH<sup>1)</sup>  
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Lebens-  
versicherungs-AG  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Frankfurter Versicherungs-AG  
gbo AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>  
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-  
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
EUROFIMA Europäische Gesellschaft  
für die Finanzierung von Eisenbahn-  
material, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>

---

**René Thiele\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
DB Station&Service AG,  
Kleinziethen

---

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

<sup>1)</sup> 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 2004  
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

## Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr 2004 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.

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 7. Mai 2004 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2003 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 17. Dezember 2004 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2005 befasst und die Budgetplanung 2005, die Mittelfristplanung 2005–2009 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2004 im Rahmen der Lageberichterstattung mit den Geschäftsschwerpunkten Service, Vermietung und Station und Betrieb. Daneben standen strategische Themen im Mittelpunkt der Diskussion. Ein Schwerpunktthema bildete die Reduzierung des Portfolios auf betriebsnotwendige Empfangsgebäude.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2004 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 11. Mai 2005 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben,



Stefan Garber  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
DB Station & Service AG

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 2004 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 2004 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

Für den am 21. Januar 2005 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Wilhelm Meurer wurde am 21. März 2005 Herr Karl-Heinz Ferstl zum Aufsichtsratsmitglied der DB Station&Service AG und Vertreter der Arbeitnehmerseite bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2005 wurden die Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats mit Ausnahme von Herrn Stefan Busch und Herrn Michael Harting neu bestellt. Für die zum 28. April 2005 ausgeschiedenen Herren Hartmut Mehdorn, Dr. Norbert Bensel, Diethelm Sack und Roland Heinisch wurden die Herren Stefan Garber, Ulrich Homburg, Karl-Heinz Stroh und Dr. Matthias Zieschang zu Aufsichtsratsmitgliedern der DB Station&Service AG bestellt. Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Im Vorstand der DB Station&Service AG kam es im Jahr 2004 ebenfalls zu personellen Veränderungen.

Als Nachfolger für den am 20. März 2004 aus dem Vorstand ausgeschiedenen Herrn Jens Romaus wurde Herr Harald Stumpf zum 1. August 2004 für das Ressort „Finanzen/Controlling“ in den Vorstand der DB Station&Service AG bestellt.

Herr Jürgen Niemann leitet seit dem 1. November 2004 das Ressort „Personal“. Herr Alfred Possin ist zum 31. Oktober 2004 aus dem Vorstand ausgeschieden. Im Namen des Unternehmens dankt der Aufsichtsrat Herrn Romaus und Herrn Possin 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 2004 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2005  
Für den Aufsichtsrat



Stefan Garber  
Vorsitzender

# Bahnhöfe

## Bergen (Rügen)



Der Bahnhof Bergen ist das Tor zur Insel Rügen. Die Besucher der beliebten Ferieninsel finden sich durch ein neues Wegeleitsystem in dem modernisierten Bahnhof mit neuer Bahnsteigausstattung gut zurecht. Auch für mobilitätseingeschränkte Reisende ist das Reisen in Bergen kein Problem, denn alle Bahnsteige sind mit Fahrstühlen erreichbar. Die Anpassung der Bahnsteighöhe erleichtert für alle Reisenden – auch mit Kinderwagen oder Rollstühlen – den Einstieg in die Züge.

Baujahr	1883
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	2.750
Vermietungsfläche	472 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	86
Gleise	4

## Celle



Die Bahn und das Land Niedersachsen haben den Bahnhof Celle für rund 1 Mio. € denkmalschutzgerecht modernisiert. Alte Einbauten in der Bahnhofshalle wurden entfernt und das Bahnhofsgebäude innen und außen saniert. Ein neues Wegeleitsystem erleichtert die Orientierung im Bahnhof. Mit einem neuen ReiseZentrum, einer neuen Bahnhofsbuchhandlung sowie Reisebedarf bietet der Bahnhof Celle seinen Reisenden viel Service rund um die Reise.

Baujahr	1922
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	5.700
Vermietungsfläche	610 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	112
Gleise	6

## Eberswalde (Brandenburg)



Der Bahnhof Eberswalde ist zu einer modernen und funktionellen Verkehrsstation geworden. Für rund 8 Mio. € haben wir gemeinsam mit dem Land die Bahnsteiganlagen komplett erneuert und die Bahnsteige mit Personenaufzügen ausgerüstet. Der Fußgängertunnel hat nun eine helle und freundliche Atmosphäre. Das Empfangsgebäude wurde bereits 2002 mit einem übersichtlichen Wegeleitsystem, dem ReiseZentrum und modernem Mobiliar neu gestaltet. Die Stadt Eberswalde hat somit ein schönes Eingangstor erhalten.

Baujahr	1842
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	7.500
Vermietungsfläche	1.349 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	120
Gleise	5

## Hannover Hauptbahnhof



Der Hauptbahnhof Hannover hat im Jahr 2004 sein 125-jähriges Jubiläum gefeiert. Zur Expo 2000 wurde er für 100 Mio. € zu einem attraktiven Service- und Dienstleistungszentrum umgebaut. Die historische Fassade blieb dabei erhalten. Der Hauptbahnhof hält viele Serviceangebote von Shops bis zu Reisedienstleistungen bereit. Für guten Service und eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr verlieh die Allianz pro Schiene dem Hauptbahnhof Hannover den Preis „Bahnhof des Jahres 2004“.

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

## Kiel Hauptbahnhof



Rund 40 Mio. € haben Bahn und Stadt und Land in den Umbau des Empfangsgebäudes und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes investiert. Damit ist der Kieler Hauptbahnhof wieder zu einem echten Schmuckstück mit vielen Dienstleistungen rund um das Reisen und attraktiven Shoppingangeboten geworden. Für die abwechslungsreiche und doch harmonische Bepflanzung des Bahnhofs wurde Kiel als „Grüner Bahnhof 2004“ ausgezeichnet. Gebaut wird noch an der neuen dreischiffigen Gleishalle des Bahnhofs.

Baujahr	1899
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	24.000
Vermietungsfläche	5.000 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	252
Gleise	6

## Flughafenbahnhof Köln/Bonn



Mit dem Flughafenbahnhof Köln/Bonn wurde der neunte Airport Deutschlands direkt an das Schienennetz angeschlossen. Nirgendwo sonst ist ein Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln Flugzeug, Bahn und Auto auf so kurzen Wegen möglich. Auch optisch setzt der Entwurf des Architekturbüros Murphy/Jahn mit dem gewölbten Glasdach Maßstäbe: Die 156 Meter lange Stahl-Glas-Konstruktion überspannt das Bauwerk in seiner vollen Breite von 39 Metern. Insgesamt wurden 520 Mio. € in das Projekt investiert.

Baujahr	2004
Reisende und Besucher pro Tag	8.350
Vermietungsfläche	–
Zughalte pro Tag	174
Gleise	4



**Lübben (Spreewald)**



Die Allianz pro Schiene hat den Bahnhof Lübben als „Kleinstadtbahnhof des Jahres 2004“ ausgezeichnet. Reisende freuen sich in Lübben über die hervorragende Sauberkeit, eine vorbildliche Information über Bahnhof und Stadt sowie über die besonders freundlichen und hilfsbereiten Mitarbeiter. Außerdem zeigt Lübben, dass gute Gastronomie auch an kleineren Stationen möglich ist.

Baujahr	1867
Modernisierung	1998/1999
Reisende und Besucher pro Tag	2.900
Vermietungsfläche	600 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	74
Gleise	3

**Ludwigshafen Mitte**



Der Bahnhof Ludwigshafen Mitte und die benachbarte Eisenbahnbrücke über den Rhein sind mit dem Renault Traffic Design Award 2004 ausgezeichnet worden. Die beiden so als Beispiele gelungener Verkehrsarchitektur gewürdigten Bauwerke sind im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn Rhein-Neckar entstanden. Der Bahnhof vernetzt die Bahn mit einem Großkino und einem Einkaufscenter.

Baujahr	2003
Reisende und Besucher pro Tag	6.525
Vermietungsfläche	–
Zughalte pro Tag	219
Gleise	3 Bahnsteiggleise, 1 Gütergleis

**Regensburg Hauptbahnhof**



Im Regensburger Hauptbahnhof wurden Vermarktungsflächen und Bahninfrastruktur für rund 7 Mio. € modernisiert. Die Verkehrsdrehscheibe der Oberpfalz bietet nun einen attraktiven Branchenmix vom Internetcafé über einen Supermarkt bis zur Autovermietung. Für den Reiseservice sorgen u. a. ein ReiseZentrum und der ServicePoint. Der Bahnhof ist nun zudem komplett behindertengerecht ausgestattet: Aufzüge und ein Blindenleitsystem machen die Züge auch für mobilitätseingeschränkte Reisende gut erreichbar.

Baujahr	1891
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	30.000
Vermietungsfläche	4.000 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	150
Gleise	9

**Siegburg/Bonn**



In Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Land haben wir in Siegburg einen neuen Bahnhof mit einer halbkreisförmigen Haupthalle gebaut, in die viel Tageslicht durch die transparente Fassade fällt. Unsere Kunden finden dort u. a. ein DB ReiseZentrum sowie gastronomische Angebote. In das Empfangsgebäude sind auch Büroräume integriert, die sich im Eigentum der Stadt befinden. Im Untergeschoss fährt die Stadtbahn nach Bonn. Zur S-Bahn und zum zentralen Busbahnhof sind es ebenfalls nur wenige Schritte.

Baujahr	2004
Reisende und Besucher pro Tag	14.500
Vermietungsfläche	1.041 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	157
Gleise	5

**Hauptbahnhof Wiesbaden**



Nach der umfassenden Modernisierung für über 26 Mio. € hat Wiesbaden wieder einen repräsentativen Bahnhof. Bei den Bauarbeiten wurde die historische Bausubstanz des Kopfbahnhofs bestmöglich bewahrt oder – wie der Sandsteinbalkon am Westeingang – wiederhergestellt. ReiseZentrum und ServicePoint bieten Service rund ums Reisen. Auch das Einkaufs- und Dienstleistungsangebot im Bahnhof ist unter anderem mit einer Schlemmer-Meile, einem Drogeriemarkt und einer Autovermietung vielfältiger geworden.

Baujahr	1904
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	25.000
Vermietungsfläche	6.800 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	252
Gleise	10

**Wittenberge**



Der Bahnhof Wittenberge liegt an der neuen ICE-Strecke zwischen Hamburg und Berlin. Die historische Industriestadt hat seit Dezember 2004 eine schöne Visitenkarte: eine helle, freundliche Station mit neuem Wegeleitsystem. In den behindertengerechten Neubau der drei Bahnsteige sind über 7 Mio. € geflossen. Sie sind mit Aufzügen auch für mobilitätseingeschränkte Reisende barrierefrei erreichbar. Für Reiseservice am Bahnhof sorgt ein neu eröffneter ServiceStore.

Baujahr	1846
Modernisierung	2004
Reisende und Besucher pro Tag	5.000
Vermietungsfläche	5.031 m <sup>2</sup>
Zughalte pro Tag	100
Gleise	5



**DB Station & Service AG**

Köthener Straße 2  
10963 Berlin

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

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

[www.db.de/ir](http://www.db.de/ir)  
[www.db.de/presse](http://www.db.de/presse)

Copyright © 2005  
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

**Bildnachweis**

Deutsche Bahn  
DB AG/Lautenschläger



---

**DB Station & Service AG**  
Köthener Straße 2  
10963 Berlin

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