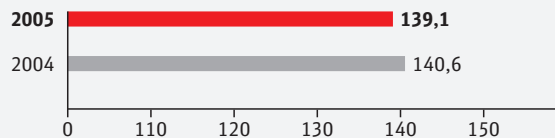




DB Station&Service AG  
**Geschäftsbericht 2005**

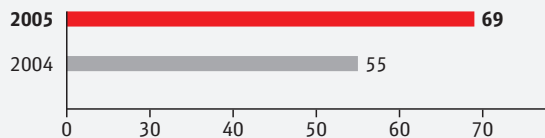
# Entwicklung im Geschäftsjahr 2005

## Stationshalte in Mio.



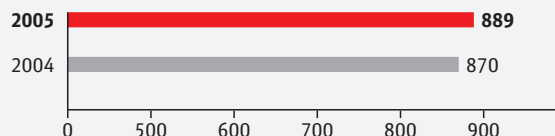
▾ 2004 zu 2005: -1,1 %

## Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



▴ 2004 zu 2005: +25,5 %

## Umsatzerlöse in Mio. €



▴ 2004 zu 2005: +2,2 %

## Umsatzstruktur in %



▴ 2004 zu 2005: +19 Mio. €

## Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €

	2005	2004	Veränderung
Umsatz	889	870	+2,2 %
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>1)</sup>	69	55	+25,5 %
Bilanzsumme	2.944	2.847	+3,4 %
Anlagevermögen	2.790	2.673	+4,4 %
Eigenkapital	1.202	1.202	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	1.084	927	+16,9 %
Brutto-Investitionen	743	619	+20,0 %
Netto-Investitionen <sup>2)</sup>	288	211	+36,5 %
Mitarbeiter per 31. 12.	4.774	4.969	-3,9 %

## Leistungskennzahlen

	2005	2004	Veränderung
Anzahl der Bahnhöfe	5.454	5.477	-0,4 %
Stationshalte in Mio.	139,1	140,6	-1,1 %

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

<sup>2)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

# Inhalt

<b>Vorwort des Vorstandsvorsitzenden</b>	<b>2</b>
<b>Lagebericht</b>	<b>6</b>
<b>Jahresabschluss</b>	<b>24</b>
	25 Bilanz
	26 Gewinn- und Verlustrechnung
	27 Kapitalflussrechnung
	28 Entwicklung des Anlagevermögens
	30 Anhang
<b>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</b>	<b>43</b>
<b>Organe der DB Station&amp;Service AG</b>	<b>45</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	<b>49</b>



# Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2005 war ein erfolgreiches Jahr für die DB Station&Service AG. Im Bereich der Bahnhofsentwicklung arbeiten wir mit der öffentlichen Hand bei der Modernisierung unserer Bahnhöfe noch enger als bisher zusammen. Wir haben wichtige Großprojekte fortgeführt und abgeschlossen sowie mit dem Sofortprogramm zahlreiche kleinere und mittlere Bahnhöfe verschönert. Bei allen unseren Projekten steht neben der Kundenzufriedenheit die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Unsere 98 Bahnhofsmanager in sieben Regionalbereichen sorgen dafür, dass unternehmerische Entscheidungen nah am Kunden getroffen und effektiv umgesetzt werden können. Dabei gilt für uns weiterhin der Grundsatz, dass wir nur dort investieren werden, wo sich die eingesetzten Mittel auch angemessen zurückverdienen lassen.

Bahnhöfe sind die Visitenkarte von Städten und Gemeinden. Oft im Stadtkern gelegen, sind sie Treffpunkt und Zentrum für die Bürger. Sie sind aber auch das Eingangstor zum System Bahn. Damit sind die Bahnhöfe ein wichtiger imagebildender Faktor für den internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister Deutsche Bahn AG.

Die Entwicklung der Bahnhöfe ist aber nicht allein Thema der Bahn. Auch Städte, Kommunen und Gemeinden müssen die Verantwortung für ihre Bahnhöfe übernehmen. In Bahnhofs-konferenzen haben wir begonnen, mit den Beteiligten gemeinsam Prioritäten zu setzen und darüber zu sprechen, welche Modernisierungsmaßnahmen notwendig sind und wie sie finanziert werden sollen. Dabei galt und gilt es weiterhin, die begrenzten Mittel sowohl der Bahn als auch der öffentlichen Hand so effektiv wie möglich einzusetzen. Ein wichtiges Thema sind dabei die Empfangsgebäude. Hier befinden sich Einzelhandelsgeschäfte, Restaurants oder ein DB ServiceStore. Diese Teile des Empfangsgebäudes sind jedoch für den Bahnverkehr als solchen nicht zwingend notwendig. Während bisher nur Umbauten der reinen Verkehrsstation von Bund, Ländern und Gemeinden gefördert werden, ist eine Anpassung der Förderbedingungen dahingehend sinnvoll, dass zukünftig auch die Empfangsgebäude gefördert werden können.

Eine wichtige wirtschaftlich zielführende Möglichkeit der weiteren Entwicklung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe stellt unser Projektentwicklungsmodell dar. Hier stellen wir privaten Investoren Flächen im oder am Empfangsgebäude zur Verfügung. Die Investoren können durch eigene Projekte die Standortvorteile nutzen und zum Beispiel durch Einzelhandelsobjekte vorhandene Potenziale realisieren. Dafür ist die Bahn bereit, die nicht für die Betreuung der Reisenden notwendigen Gebäude-teile zur Verfügung zu stellen und an Investoren zu verkaufen. Dieses liegt auch im Interesse der Gemeinden, da sich damit die Bahnhöfe in die städtebauliche Entwicklung einbeziehen lassen. Somit werden vorhandene Grundstücksflächen der Bahn am Bahnhof eigentumsrechtlich geteilt und einerseits für ein modernisiertes, zeitgemäßes Empfangsgebäude, andererseits für ein privatwirtschaftliches Investorenprojekt genutzt. Voraussetzung für dieses Projektentwicklungsmodell ist also der unbedingte Wille der Gemeinden, sich daran zu beteiligen. In Hildesheim und Würzburg zeichnete



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

sich im Jahr 2005 erstmals eine Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand einerseits und Investoren andererseits ab. Ein weiteres Beispiel ist das am Dortmunder Hauptbahnhof geplante Einkaufs- und Erlebniscenter 3do.

Aber auch kleinere und mittlere Bahnhöfe wurden im Rahmen eines Sofortprogramms verbessert. Auch in den nächsten Jahren liegt besonderes Augenmerk auf der Verschönerung der Bahnhöfe. Für die Aufwertung der Personenbahnhöfe stellte der Bund im Rahmen der Weiterführung des Sofortprogramms im Jahr 2005 zehn Millionen Euro zur Verfügung, in den kommenden Jahren bis einschließlich 2008 werden voraussichtlich weitere Zuwendungen erfolgen.

Um interessierte Parteien wie Bundesländer, Aufgabenträger und private Investoren bei der Bahnhofsentwicklung zu beraten und schnell optimale und finanzierbare Lösungen für die Bahnhofs- und Bahnhofsumfeldentwicklung zu erarbeiten, haben wir Ende 2005 die Bahnhofsagentur gegründet. Den Fokus auf mittlere und kleinere Bahnhöfe gerichtet bietet sie professionelle Unterstützung an. Die Bahnhofsagentur bindet alle Interessenvertreter ein, um aus den individuellen Anforderungen ein gemeinsames Erfolgskonzept zu entwickeln.

Die Bahn will sich ganz klar auf den Teil konzentrieren, den sie für ihr Kerngeschäft – die Eisenbahn – und damit für ihre Kunden benötigt. Das bedeutet, eine angemessene Verkehrsstation zur Verfügung zu stellen, mit ordentlichen Bahnsteigzugängen, Wegeleitungen und gutem Service. Diese Leistungen werden auch durch die Stationspreise finanziert. Mit der Einführung unseres neuen Stationspreissystems haben wir das vormals komplizierte Verfahren erheblich vereinfacht. Unsere Stationen werden jetzt jeweils einer von sechs Stationskategorien zugeordnet. Dabei gibt es nach dem neuen System länderspezifische Kategoriepreise mit leistungsabhängigen, bundeseinheitlichen Zuordnungsparametern. Dadurch sind Berechenbarkeit, Transparenz und Stabilität gewährleistet.

Jährlich kommen über vier Milliarden Menschen in unsere Bahnhöfe. Allein über 3.300 Mitarbeiter im mobilen Service, an den Service Points 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 besonderer Schwerpunkt lag dabei auf dem Service. Unter anderem haben wir die Serviceangebote am Service Point verbessert und ausgebaut. Um das Parken, das einen wichtigen Baustein der Reisekette darstellt, als aktives Angebot aufzunehmen und damit auch die strategische Ausrichtung der Bahn als integrierten Mobilitäts- und Logistikdienstleister zu unterstützen, haben wir die DB BahnPark GmbH gegründet. Mit diesem Unternehmen erweitern wir das Serviceangebot und ergänzen sinnvoll die Mobilitätskette. Zur

Verbesserung der Sauberkeit haben wir unser Programm „Rauchfreier Bahnhof“ auf über 2.300 Stationen ausgeweitet.

Wie attraktives Shopping im Bahnhof aussieht, zeigen Beispiele wie die Hauptbahnhöfe von Hannover, Köln, Mannheim oder Nürnberg. Diese Standorte können sich ohne Weiteres mit Shopping-Centern messen. 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 Franchisekonzepts DB ServiceStores und zeigen damit verstärkte Präsenz in der Fläche. An rund 130 Standorten in ganz Deutschland haben wir bereits DB ServiceStores installiert. Dort finden Bahnkunden, aber auch Anwohner und Busreisende, ein breit gefächertes Angebot aus einer Hand. Außerdem haben die Kunden einen Ansprechpartner an ihrer Station, was auch den Bahnhof aufwertet.

An deutschen Bahnhöfen hat sich seit Beginn der Bahnreform viel getan. Zahlreiche Bahnhöfe wurden umgebaut und modernisiert. Die Bahnhöfe in Oldenburg und Kempten sowie der Koblenzer Hauptbahnhof wurden im Jahr 2005 fertig gestellt. Beispiele für derzeit laufende große Bahnhofsprojekte sind Erfurt, Lübeck und Dresden sowie der Berliner Hauptbahnhof, der größte Kreuzungsbahnhof Europas, der pünktlich zur FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ eröffnet wird.

2006 werden wir den eingeschlagenen 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





## Inhalt

- 7 Überblick
- 8 Gesamtwirtschaftliche Lage
  - Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
- 9 Geschäftsverlauf
- 11 Bilanzstruktur
- 12 Investitionen
- 13 Finanzen | Mitarbeiter
- 15 Weitere Informationen | Risikobericht
- 18 Strategie
- 20 Ausblick



## Überblick

Die DB Station&Service AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) dem Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen zugeordnet. Sie ist für den Betrieb von rund 5.400 aktiven Bahnhöfen in der Verkehrsinfrastruktur sowie für die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in rund 2.400 Bahnhofsgebäuden verantwortlich.

Die 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. Zudem sind unsere Bahnhöfe zugleich auch Marktplatz. Über 4 Mrd. Reisende und Besucher jährlich bestätigen das eindrucksvoll.

Die DB Station&Service AG bedient alle Anforderungen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, als unsere Kunden, an uns stellen. Darüber hinaus bieten unsere Bahnhöfe ein umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen sowie Serviceleistungen für Reisende, Bahnhofsbesucher und Anwohner.

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 Leasingkonzeptionen – das so genannte Bahnhofspaket – realisiert. Das Bahnhofspaket umfasst 20 Bahnhöfe.

## Gesamtwirtschaftliche Lage

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Diese wies im Berichtsjahr nur einen verhaltenen Anstieg auf, der merklich hinter dem Zuwachs des Vorjahres zurückblieb. Während die Weltwirtschaft trotz des starken Anstiegs der Rohölpreise im Jahr 2005 erneut deutlich gewachsen ist (um rund 3%; im Vorjahr knapp 4%), lagen die konjunkturelle Expansion im Euro-Raum mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Anstieg von knapp 1,5% sowie die Wachstumsrate in Deutschland deutlich niedriger. Dabei nahm das reale BIP im Berichtsjahr um 0,9% zu (im Vorjahr: 1,6%). Gestützt wurde die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere von einem immer noch kräftigen Anstieg der Exporte und einer im Vergleich zum Vorjahr stärkeren Expansion der Ausrüstungsinvestitionen. Belastend wirkte hingegen der wieder beschleunigte Rückgang der Bauinvestitionen. Nachdem die privaten Konsumausgaben im Vorjahr noch leicht gestiegen waren, stagnierten sie im Jahr 2005. Dazu trug bei, dass durch den weiteren Anstieg des Rohölpreises erneut ein größerer Teil des verfügbaren Einkommens für Energieausgaben aufgewendet werden musste und die Unsicherheit über den weiteren wirtschaftspolitischen Kurs anhielt. Nach bisher vorliegenden Daten dürfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr erneut nur schwach gestiegen sein.

## Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

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 in unseren Verkehrsstationen. 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.

### Positive Entwicklung im Schienenpersonenverkehr

Die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt hat im Berichtsjahr eigenen Berechnungen zufolge weiter abgenommen. Dieser Markt umfasst nach unserer Definition alle motorisierten Verkehrsträger und war im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr um etwa 1% rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfrage-rückgang im motorisierten Individualverkehr (MIV), verursacht durch die stark gestiegenen Kraftstoffpreise bei gleichzeitig leicht rückläufigem Einkommen und stagnierendem privatem Verbrauch. Im Vergleich hierzu entwickelte sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr deutlich positiv.

Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) lag insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau. Grund für diesen Rückgang war ausschließlich die schrumpfende Nachfrage nach Bus-Gelegenheitsverkehren, während die Unternehmen des Linienverkehrs mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen insgesamt ein leichtes Plus verzeichneten.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung im Berichtsjahr nur noch leicht gestiegen. Im Inland fielen die Zuwächse damit deutlich moderater aus als auf europäischen oder Interkontinentalrelationen.

Der Wettbewerb im Personenverkehr hat sich auch im Berichtsjahr weiter intensiviert; dies gilt sowohl verkehrsträgerübergreifend als auch auf der Schiene.

### **Infrastrukturbereiche verzeichnen weiteren Nachfrageanstieg konzernfremder Kunden**

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs zur Infrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt Eisenbahnen, die nicht zum DB Konzern gehören, die Chancen zum Markteintritt oder wachsen erkennbar in diesem Markt. So stieg die Zahl der Stationshalte mit konzernfremden Kunden um 15,6% auf 13 Mio. Halte an und macht 9,3% der insgesamt 139 Mio. Halte aus.

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

Infolge einer im Vergleich zum Vorjahr schwächeren Steigerung der nominal verfügbaren Einkommen (+1,5%) waren in Deutschland im Jahr 2005 nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts ein abgeschwächter Anstieg des realen Umsatzes im Einzelhandel (0,7%) und mit rund -2,5% anhaltende Umsatzrückgänge in der Gastronomie zu verzeichnen. Maßgeblicher Grund war die schwache Konjunktur, verbunden mit einer Stagnation des privaten Konsums auf Vorjahresniveau.

## **Geschäftsverlauf**

### **Umsatzentwicklung**

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 2,2% auf 889 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der externen Vermietung verlief positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse von 620 Mio. € (im Vorjahr: 600 Mio. €). Der Umsatz wird hier 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 599 Mio. € um 3,5% leicht über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 554 Mio. € entfielen dabei 92,5% auf Gesellschaften des DB Konzerns - davon 470 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern Regio und Stadtverkehr sowie 84 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds Fernverkehr. Die Umsätze mit Gesellschaften der Geschäftsfelder Regio und Stadtverkehr betrafen

im Wesentlichen die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften DB Regio NRW GmbH, S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH und Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH. Die Umsätze mit Gesellschaften im Geschäftsfeld Fernverkehr betrafen zum ganz überwiegenden Teil die DB Fernverkehr AG.

Sonstige Dienstleistungen beinhalten unter anderem Umsätze für Parken am Bahnhof und Gepäckschließfächer. Diese beliefen sich auf insgesamt 21 Mio. €. Die Umsatzerlöse der Vermietung, die Mieten und abgerechnete Nebenkosten beinhalten, liegen mit 269 Mio. € nur unwesentlich (-0,4 %) unter dem Vorjahreswert. Während der Umsatz gegenüber Konzerngesellschaften auf 49 Mio. € (-15,5 %) gesunken ist, konnte der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB Konzern gehören, um 8 Mio. € (3,8 %) auf 220 Mio. € gesteigert werden. Somit wurde der Fokus auch dieses Jahr auf die Generierung von Vermietungserlösen mit konzernexternen Mietern gelegt, was durch umfassende Maßnahmen unterstützt wurde. So ist es uns auch dieses Jahr gelungen, uns mit bedarfsgerechten Nutzungskonzepten erfolgreich am Markt zu positionieren. Der Anteil am Gesamtumsatz beträgt 30,3 %.

### **Komponenten der Ergebnisrechnung**

Die Gesamtleistung konnte um 2,4 % auf 891 Mio. € gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die Umsatzsteigerung in den Verkehrsstationen zurückzuführen ist. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 160 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (291 Mio. €). Der Vorjahreswert beinhaltete unter anderem einen Einmaleffekt aus der Abrechnung von sechs Paketbahnhöfen. Die sonstigen betrieblichen Erträge des Berichtsjahres enthalten mit rund 9 Mio. € den Verkauf von 49 % unserer im Berichtsjahr gegründeten Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH an die Contipark International GmbH. Aufgrund von Zahlungseingängen auf wertberichtigte Forderungen konnten 16 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) Einzelwertberichtigungen aufgelöst werden.

Im Rahmen unserer Portfoliobereinigung hatten wir im Vorjahr rund 500 nicht betriebsnotwendige Empfangsgebäude an eine Immobilienentwicklungsgesellschaft zur Bewirtschaftung überlassen. Diese vereinnahmte hierfür den Umsatz und war für die Verkehrssicherung verantwortlich. Die Kaufpreiszahlung für diese Gebäude sollte im Berichtsjahr erfolgen. Aufgrund der im Berichtsjahr eingetretenen Insolvenz dieser Gesellschaft werden diese Gebäude wieder von uns bewirtschaftet, so dass der Umsatz hierfür von uns vereinnahmt und die anfallenden Kosten von uns übernommen wurden.

Der Materialaufwand verminderte sich von 500 Mio. € auf 404 Mio. €. Auch hier spiegelte sich im Vorjahr der Sondereffekt aus der Abrechnung von sechs Bahnhöfen aus der Leasingkonstellation »Bahnhofspaket« wider.

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifeffekten und Rückstellungszuführungen insgesamt um 3,0 % auf 207 Mio. €.

Aus dem investiv bedingt weiter angestiegenen Sachanlagevermögen resultierten mit 110 Mio. € um 4 Mio. € (3,8 %) höhere Abschreibungen.

Das Zinsergebnis veränderte sich auf -46 Mio. € (im Vorjahr: -44 Mio. €). Der Anteil am Gesamtaufwand betrug 4,7% (im Vorjahr: 4,0%).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 212 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 253 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis von -2 Mio. € (im Vorjahr: -2 Mio. €) resultierte zum ganz überwiegenden Teil aus den Beteiligungen an der DB ServiceStore Systemführungs GmbH und der DB ServiceStore Betriebs GmbH.

Die DB Station&Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 69 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2005 um 97 Mio. € (+3,4%) auf 2.944 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2004: 2.847 Mio. €). Dies ist maßgeblich auf unsere Investitionsprogramme sowie den hieraus resultierenden Anstieg des Anlagevermögens um 4,4% auf 2.790 Mio. € zurückzuführen. Dem steht eine Verminderung des Umlaufvermögens durch einen Rückgang der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 31 Mio. € (24,1%) gegenüber. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg durch diese Effekte auf 94,7% an (im Vorjahr: 93,9%).

Das Eigenkapital erhöhte sich aufgrund einer nachgelagerten Vermögenszuordnung des Bundes um rund 1 Mio. € auf 1.202 Mio. € und blieb darüber hinaus durch den bestehenden Ergebnisabführungsvertrag unverändert. Die Eigenkapitalquote verminderte sich aufgrund der höheren Bilanzsumme von 42,2% auf 40,8%. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 35,6% (im Vorjahr: 37,1%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 20,4% (im Vorjahr: 17,6%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 80,6% (im Vorjahr: 87,6%).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 113 Mio. € (im Vorjahr: 122 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 927 Mio. € auf 1.084 Mio. €. Diese resultieren zum ganz überwiegenden Anteil aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 36,8% per 31. Dezember 2005.

<b>Bilanzstruktur</b> in %	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Anlagevermögen	94,7	93,9
Umlaufvermögen	5,3	6,1
Aktiver RAP	0,0	0,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<b>Bilanzstruktur</b> in %	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Eigenkapital	40,8	42,2
Rückstellungen	5,3	6,4
Verbindlichkeiten	50,7	48,3
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(36,8)	(32,6)
Passiver RAP	3,2	3,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>2.944</b>	<b>2.847</b>

## Investitionen

Unsere Modernisierungsprogramme wurden auch im Berichtsjahr zielstrebig fortgeführt: So konnten die Brutto-Investitionen mit einem Wert von 743 Mio. € (im Vorjahr: 619 Mio. €) deutlich gesteigert werden. Dabei werden Investitionen in die Infrastruktur aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien teilweise mit zinslosen Darlehen des Bundes sowie mit 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 288 Mio. € (im Vorjahr: 211 Mio. €). Projekte mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der Knoten Berlin mit der Nord-Süd-Verbindung (182 Mio. €) und die Bügelbauten (47 Mio. €), der City-Tunnel Leipzig (40 Mio. €), die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (24 Mio. €), die Erneuerung des Hallendachs des Hauptbahnhofs Frankfurt/Main (18 Mio. €), »Niedersachsen ist am Zug« (17 Mio. €), die Wiederherstellung des Empfangsgebäudes Dresden Hauptbahnhof (15 Mio. €), der Knoten Erfurt (12 Mio. €) und die Erneuerung des Hallendachs Kiel Hauptbahnhof (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 Konzern-treasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Station&Service AG liegen die Vorteile 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 743 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 288 Mio. €.

Um die Differenz von Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit zu decken, nahmen wir Mittel aus der Konzernfinanzierung in Anspruch. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich infolgedessen auf 1.084 Mio.€ (im Vorjahr: 927 Mio. €).

## Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 4.969 am 31. Dezember 2004 auf 4.774 am 31. Dezember 2005 gesunken (-3,9%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.931 um 2,2% unter dem Vorjahreswert.

Der Rückgang der Mitarbeiter ergibt sich im Wesentlichen aus der weiter verbesserten Organisationsstruktur unserer Zentrale und unserer Regionalbereiche.

Die Zahl der Mitarbeiter stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf auf Vollzeitpersonen ab. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.





## Weitere Informationen

### Einführung eines neuen Stationspreissystems

Abhängig von leistungsabhängigen, bundeseinheitlichen verkehrlichen Nutzungsparametern werden unsere Stationen jeweils einer von sechs Stationskategorien zugeordnet. Im bis zum Ende des Vorjahres geltenden Verfahren wurde für jeden Bahnhof ein individueller Stationspreis berechnet. Dieses komplizierte Verfahren wurde mit der Einführung des Stationspreissystems 2005 erheblich vereinfacht.

Im Stationspreissystem 2005 gibt es länderspezifische Kategoriepreise mit leistungsabhängigen, bundeseinheitlichen Zuordnungsparametern. Dadurch sind Berechenbarkeit, Transparenz und Stabilität gewährleistet; teilweise systembedingte Preisschwankungen gehören der Vergangenheit an. Das Stationspreissystem 2005 wird auch von den Bundesländern (Aufgabenträger des SPNV) unterstützt. Gemeinsam mit unseren Kunden werden wir das Stationspreissystem im Infrastrukturbereich weiterentwickeln.

### Gründung der DB BahnPark GmbH

Um das Parken, das einen wichtigen Baustein der Reisekette darstellt, als aktives Angebot aufzunehmen und damit auch die strategische Ausrichtung der DB als integrierten Mobilitätsdienstleister zu unterstützen, wurde im Berichtsjahr die DB BahnPark GmbH gegründet, um die Parkmöglichkeiten an und in der Nähe von Bahnhöfen zu optimieren. Hierbei handelt es sich um ein Joint Venture mit der Contipark International GmbH, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung in der Entwicklung und im Betrieb von Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen) ein idealer Partner ist. Dieses neue Tochterunternehmen wird unser Bestreben, eine leistungsstarke lückenlose Mobilitätskette anzubieten, maßgeblich unterstützen.

## Risikobericht

Die DB Station&Service AG nutzt konsequent durch ihre unternehmerischen Tätigkeiten auf unterschiedlichen Teilmärkten die sich am Markt bietenden Chancen. Alle potenziellen Risiken werden identifiziert und unter Berücksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit so weit wie möglich quantifiziert. 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 zuverlässig zu ermitteln, transparent zu machen und zu bewältigen. Durch unser Risikomanagementsystem, bei dem unsere Geschäftsstrategie auf die Risikobewältigungsstrategie abgestimmt wird, sind wir in der Lage, unsere Chancen und Risiken zu identifizieren und erfolgs- und zielorientiert zu steuern. Die Leistungsfähigkeit unseres

Risikomanagementsystems wird unter anderem 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 mit den Prozessverantwortlichen des Geschäftsfelds Personenbahnhöfe sowie in Zusammenarbeit mit der Konzernrevision der Deutschen Bahn AG inhaltlich und qualitativ auf dem erreichten hohen Niveau weiter.

### **Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen**

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, aus denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2006 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

### **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. Unsere Verkehrsstationen sind signifikant abhängig von der Entwicklung 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 und entstehende Risiken frühzeitig erkennbar. Hingegen unterliegt unser Vermietungsgeschäft vor allem konjunkturellen Einflüssen. Diese beeinflussen über das Endkundenverhalten und die Konsumnachfrage mittelbar unsere Vermietungserlöse. Der im Einzelhandel zunehmende Wettbewerb wird maßgeblich über Standortvorteile sowie Warengruppen und Sortimente, aber auch über Preisniveaus geführt. Durch eine Steigerung der Bahnhofsattraktivität, eine differenzierte Vertriebsstrategie unter besonderer Berücksichtigung qualitativ hochwertiger Mieter und konsequentes Kostenmanagement arbeiten wir permanent daran, die Profitabilität weiter positiv zu entwickeln. Hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung sehen wir keine wesentlichen Risiken für das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe.

■ **Betriebsrisiken in Form von Betriebsstörungen:** Diese werden durch systematische und stetige Instandhaltung, kontinuierliche Mitarbeiterqualifikation, eine sorgfältige Lieferantenauswahl sowie durch stetige Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse und der Verbundprozesse innerhalb des DB Konzerns minimiert.

■ **Projektrisiken (Bauprojektrisiken)** ergeben sich aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für die gesamte Schieneninfrastruktur und damit auch für die Bahnhöfe. Baugrundrisiken, verzögerte Umsetzung einzelner Projektschritte sowie erforderliche Anpassungen (Nachtragsrisiken/Bauablauftrisiken) 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 unternehmensübergreifende Projekte, an denen neben uns auch andere Konzerngesellschaften umfangreich beteiligt sind. Dazu gehören unter anderem die Sanierung des Hauptbahnhofs Dresden, der Knoten Berlin/Berlin Hauptbahnhof- Lehrter Bahnhof und der Knoten Erfurt/ Erfurt Hauptbahnhof. 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; Schnittstellenrisiken zwischen einzelnen Gewerken können dadurch weitgehend vermieden werden. 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, insbesondere bei Finanzierungsrisiken. Für alle größeren Bauprojekte werden unter Einbindung der Bauabteilung, des Controllings und der Projektverantwortlichen regelmäßig Projektaudits durchgeführt, um eventuell auftretende Schwierigkeiten auch mittels geeigneter Frühwarnindikatoren schon im Vorfeld zu identifizieren und wirkungsvolle Gegenmaßnahmen einzuleiten. So ist es uns im Berichtsjahr gelungen, langjährige Rechtsstreitigkeiten erfolgreich zu beenden beziehungsweise in einem Fall – mit wesentlichem Umfang – einen Teilerfolg zu erzielen.

■ **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 innerhalb unseres Unternehmens in alle betrieblichen Prozesse und Bereiche 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 sowie der DB AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind nach den Dimensionen Risikokategorie und Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine Ad-hoc-Melde- und -Berichtspflicht.

### **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, eingeleiteten Gegenmaßnahmen, Absicherungen und getroffenen Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

## **Strategie**

Die DB Station&Service AG ist seit Mitte des Berichtsjahres dem Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen des DB Konzerns zugeordnet. In diesem Vorstandsressort ist die gesamte Infrastruktur des DB Konzerns mit den dazugehörigen Leistungspaketen gebündelt. Diese Pakete beinhalten neben der Bereitstellung der Bahnhöfe und eines qualitativ hochwertigen Fahrwegs auch die Versorgung mit Energie und den notwendigen Daten für einen schnellen und sicheren Zugverkehr. Serviceleistungen, die für unsere Kunden rund um die Bahnfahrt wichtig sind, Sicherheit und Sauberkeit sowie die Angebote entlang der Mobilitätskette werden in diesem Ressort ebenfalls sichergestellt.

Wir haben die Organisation im Berichtsjahr weiter auf die operativen Erfordernisse ausgerichtet und das Serviceangebot für unsere Kunden weiter ausgebaut.

Im Folgenden stellen wir die Schwerpunkte vor, die für die Entwicklung unseres Unternehmens besonders wegweisend sind:

#### **Ausbau des politischen Dialogs durch Bahnhofsagenturen**

Der Dialog mit den Landesregierungen und Aufgabenträgern wurde im Berichtsjahr erfolgreich fortgesetzt. Um auch zukünftig die partnerschaftliche und zielführende Kommunikation – gestützt durch Daten, Analysen und Konzepte – zu gewährleisten, wurde die Bahnhofsagentur gegründet. Diese gibt uns die Möglichkeit, unsere langjährigen Erfahrungen zielorientiert einsetzen und weitergeben zu können. Die Hauptaufgaben der Agentur sind die Beratung und Unterstützung von Städten, Gemeinden und Landkreisen bei der ganzheitlichen Entwicklung von Bahnhöfen mit der Integration des angrenzenden Stadtraums sowie die Steuerung von übergreifenden Bahnhofsprojekten, zum Beispiel für Regierungsbezirke oder Aufgabenträger. Das von uns erfolgreich umgesetzte Sofortprogramm, das verschiedene Maßnahmen wie zum Beispiel die Verbesserung der Kundeninformation (Wegeleitung, Bahnhofsuhren, Beschilderung, Vitrinen), die Ausstattung von Bahnsteigen mit Wartemöglichkeiten und Wetterschutz sowie die Erneuerung von denkmalgeschützten Bahnsteigdächern umfasst, hat überzeugt. Die positiven Reaktionen seitens der Öffentlichkeit haben dazu beigetragen, dass die Weiterführung des Programms durch Bundesmittel unterstützt wird. Während für das Berichtsjahr 10 Mio. € zur Verfügung standen, werden für die Jahre 2006 bis 2008 insgesamt 40 Mio. € bereitgestellt.

#### **Verstetigung des Facility Managements an den Bahnhöfen**

Die Neuausrichtung des technischen und infrastrukturellen Facility Managements an Personenbahnhöfen wurde im Berichtsjahr bundesweit umgesetzt und weiter verstetigt. Die angestrebten Effekte einer professionellen Bewirtschaftung bei transparenten Kosten und möglichst geringem administrativem Aufwand stellen sich sukzessive ein. So ist beispielsweise bei den Sauberkeitskennzahlen eine Verbesserung zum Vorjahr festzustellen.

#### **Optimierung der Infrastruktur**

Auch im Berichtsjahr wurden die Anstrengungen fortgesetzt, die Bahnhöfe baulich an die jeweils herrschenden Bedingungen anzupassen. Es wurden aber auch neue Projekte begonnen und fertig gestellt. So wurde unter anderem mit der Erneuerung des Hallendachs des Darmstädter Hauptbahnhofs begonnen oder des Bahnhofs Dortmund-Westfalahalle, der für die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ von großer Bedeutung ist. Außerdem wurden unter anderem folgende Projekte fertig gestellt und in Betrieb genommen: das Hallendach in Frankfurt/Main Hauptbahnhof, der Bahnhof in Oldenburg, der Koblenzer Hauptbahnhof, der Bahnhof Kempten (Allgäu), der Bahnhof Jena Paradies und der Schweriner Hauptbahnhof.

Wir werden uns auf die für die Betreuung der Kunden notwendigen Empfangsgebäude konzentrieren. Im Zuge der Umsetzung werden wir ein reduziertes Kernportfolio von Bahnhöfen definieren. Für die Empfangsgebäude des Veräußerungsportfolios kommen vor allem Städte und Kommunen als Interessenten infrage.

### **Betrieb**

In diesem Bereich sorgen wir für den reibungslosen Ablauf des Zugverkehrs an unseren über 5.400 Bahnhöfen bundesweit. Dazu zählt auch eine einheitliche Ausstattung der Verkehrsstationen, die den gewachsenen Anforderungen des Schienenpersonenverkehrs gerecht wird. Rund 400.000 Zughalte pro Tag belegen eindrucksvoll das Arbeitspensum innerhalb unserer Verkehrsstationen.

### **Vermietung**

Die Vermietung von rund 1,2 Mio. m<sup>2</sup> Gewerbefläche in den rund 2.300 Empfangsgebäuden wird weiter professionalisiert.

### **Optimierung von Flächenpräsenz und internen Prozessen**

Da der Angebotsdreiklang aus Handel, Gastronomie und Dienstleistung weiterhin an Bedeutung gewinnt, wurde das DB-ServiceStore-Franchisekonzept im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Neben Service, Sicherheit und Sauberkeit wird die Erfüllung von Kundenwünschen an kleineren und mittleren Bahnhöfen sichergestellt. Inzwischen versorgen über 130 Stores die Kunden mit Fahrkarten, Zeitungen, Snacks und weiterem Reisebedarf.

Die Vermietung trägt maßgeblich zu unserem positiven Ergebnis bei, da trotz Reduktion der Gesamtvermietungsflächen der Umsatz weitestgehend stabil gehalten werden konnte. Im Frankfurter Hauptbahnhof wurden durch unser Pavillonkonzept attraktive Verkaufseinheiten für neue Pächter geschaffen, die unsere Reisenden und Kunden zum Verweilen einladen. Die übersichtliche Anordnung der zeitgemäßen Glaspavillons mit integrierter Kundeninformation bietet eine gute Orientierung. So wurde das Angebot von Mietflächen in Toplage erhöht.

## **Ausblick**

### **Konjunkturelle Aussichten: Unveränderte Wachstumsdynamik**

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im laufenden Jahr im Vergleich zum Berichtsjahr leicht verbessern. 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.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Jahr nahezu unverändert anhalten. Im Euro-Raum wird die Wachstumsdynamik des Bruttoinlandsprodukts in der Größenordnung von rund 0,5 Prozentpunkten zulegen können. Der private Konsum wird leicht anziehen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen bei gleichzeitig moderatem Lohnzuwachs. Die Investitionen werden, bei allenfalls leichtem Anstieg der langfristigen Zinsen, angesichts steigender Unternehmensgewinne merklich zulegen. Die insgesamt günstige Lage der Weltwirtschaft, die im Verlauf des Berichtsjahres erfolgte Abwertung des Euro sowie die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit werden den Export weiter stärken. Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wird hingegen leicht dämpfend wirken.

Die für Deutschland vorliegenden Prognosen für das laufende Jahr lassen ein gegenüber dem Vorjahr um etwa 0,5 Prozentpunkte stärkeres Wachstum erwarten. Angesichts des weiter günstigen internationalen Umfelds wird sich die Expansion der Exporte beschleunigen. Dies sowie die verbesserten Abschreibungsbedingungen werden zu einem deutlichen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen beitragen. Die Bauinvestitionen werden nicht weiter zurückgehen, gestützt unter anderem durch das zusätzliche Investitionsprogramm des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur. Auch der private Konsum wird sich voraussichtlich etwas beleben, in der zweiten Jahreshälfte gestärkt durch das Vorziehen von Käufen aufgrund der angekündigten Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007. In Teilbereichen der Gesamtwirtschaft dürfte es zu positiven Konjunktoreffekten durch die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft 2006™ kommen.

#### **Voraussichtlich leicht positive Impulse im Personenverkehrsmarkt**

Die für das laufende Jahr erwartete Aufhellung der volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen (leichter Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Konsums) lassen für den deutschen Personenverkehrsmarkt im Allgemeinen und für den Schienenpersonenverkehr im Besonderen einen Zuwachs erwarten, der durch die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft 2006™ zusätzlich gestützt wird. Mit einem Verkehrsleistungsanstieg um rund 0,5% bleibt das Wachstum jedoch verhalten; auch bei der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs erwarten wir eine leichte Erholung. Der innerdeutsche Luftverkehr wird wie im Berichtsjahr nur leicht wachsen. Die Nachfrage im ÖSPV wird dagegen, bedingt durch sinkende öffentliche Zuwendungen, allenfalls stagnieren. Der Schienenpersonenverkehr dürfte einen Verkehrsleistungszuwachs leicht oberhalb des Gesamtmarktwachstums erzielen.

#### **Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Im Geschäftsjahr 2006 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.



### Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Station&Service AG

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr unsere Markt- und Produktivitätsziele konsequent weiterverfolgen. 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 werden wir uns auch im laufenden Jahr erfolgreich im Markt positionieren. Im Rahmen unserer wirtschaftlichen Ziele streben wir eine mittelfristige Verbesserung der Ertragskraft an.

Wir erwarten im laufenden Jahr bei den Stationshalten einen insgesamt geringen Anstieg durch eine vermehrte Nachfrage seitens nicht zum DB Konzern gehörender Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Perspektiven der Vermietung werden sich angesichts der positiven Prognosen für Einzelhandel und Gastgewerbe leicht verbessern.

Durch das im Berichtsjahr weiter ausgebaut Serviceangebot wurde eine Basis geschaffen, die insbesondere der Weiterentwicklung und dem Ausbau von Services und Dienstleistungen am Bahnhof dient. Hauptaufgabe ist es hier, neue Produkte einzuführen und am Markt zu etablieren. Das zentrale Ziel unserer Vermietungsaktivitäten bleibt – neben zukünftiger Expansion –, die Flächenproduktivität analog dem örtlichen Kaufkraftindex je Standort anzupassen.

Die Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs-Lehrter Bahnhof wird ein Höhepunkt im neuen Jahr werden, von dem wir uns positive Impulse erwarten.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2005	Erwartung 2006
Umsatzerlöse	889	 Anstieg durch Erhöhung des Umsatzes mit Kunden, die nicht zum DB Konzern gehören
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	69	 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit rückläufig

■ **Umsatz:** Wir erwarten für das laufende Geschäftsjahr eine leichte Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr.

■ **Ergebnis:** Durch das – auch im Geschäftsjahr 2006 – fortgeführte Instandhaltungsprogramm gehen wir von höheren Aufwendungen und einem insgesamt niedrigeren Ergebnis aus als im Berichtsjahr.

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 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.







## Inhalt

- 25 Bilanz
- 26 Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Kapitalflussrechnung
- 28 Entwicklung des Anlagevermögens
- 30 Anhang

## Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0,2	0,3
Sachanlagen	(2)	2.789,2	2.672,7
Finanzanlagen	(2)	0,1	0,1
		<b>2.789,5</b>	<b>2.673,1</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	37,8	37,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	97,8	128,8
Guthaben bei Kreditinstituten		18,2	6,6
		<b>153,8</b>	<b>172,9</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>0,8</b>	<b>1,0</b>
		<b>2.944,1</b>	<b>2.847,0</b>

## Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256,0	256,0
Kapitalrücklage	(6)	946,0	945,5
		<b>1.202,0</b>	<b>1.201,5</b>
<b>B. Rückstellungen</b>			
	(7)	<b>156,8</b>	<b>181,5</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
	(8)	<b>1.492,3</b>	<b>1.375,2</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
	(9)	<b>93,0</b>	<b>88,8</b>
		<b>2.944,1</b>	<b>2.847,0</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2005	2004
Umsatzerlöse	(12)	888,5	869,6
Bestandsveränderungen		1,9	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0,3	0,0
Gesamtleistung		890,7	869,6
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	159,5	291,4
Materialaufwand	(14)	-403,7	-500,1
Personalaufwand	(15)	-206,7	-201,3
Abschreibungen		-110,2	-106,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-211,9	-253,1
		<b>117,7</b>	<b>100,4</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	-2,1	-1,6
Zinsergebnis	(18)	-46,4	-44,1
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>69,2</b>	<b>54,7</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(19)	-69,2	-54,7
<b>Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2005	2004
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		69,2	54,7
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		110,2	106,1
Veränderung der Pensionsrückstellungen		1,4	1,5
Cashflow vor Steuern		180,8	162,3
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-26,1	-7,8
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		2,0	-0,7
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		30,9	68,1
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		5,3	-89,6
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>192,9</b>	<b>132,3</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		59,0	37,9
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-742,1	-619,0
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		455,0	408,4
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		4,5	22,7
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-13,6	-98,2
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-237,2</b>	<b>-248,2</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-54,7	-37,4
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-21,7	181,7
Ein- / Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		132,3	-22,9
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>55,9</b>	<b>121,4</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>11,6</b>	<b>5,5</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		6,6	1,1
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(20)	<b>18,2</b>	<b>6,6</b>

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

## Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag am 01.01.2005	Übertragung an Konzernge- sellschaften	Zugänge	Umbu- chungen
<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
	<b>2,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	188,4	0,0	0,6	0,0
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.498,6	0,0	93,2	9,5
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	669,4	0,0	14,4	3,4
	<b>2.356,4</b>	<b>0,0</b>	<b>108,2</b>	<b>12,9</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0,1	0,0	0,0	0,0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	190,2	0,0	12,0	-5,6
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	320,4	0,0	34,8	1,9
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	456,5	0,0	132,6	-9,2
	<b>3.323,6</b>	<b>0,0</b>	<b>287,6</b>	<b>0,0</b>
<b>Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,1	0,0	0,0	0,0
2. Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>3.326,3</b>	<b>0,0</b>	<b>287,6</b>	<b>0,0</b>

Anschaffungs- und Herstellungskosten		Abschreibungen					Buchwert		
Abgänge	Stand am 31.12.2005	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung an Konzernge- sellschaften	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004
0,0	2,6	-2,3	0,0	-0,1	0,0	0,0	-2,4	0,2	0,3
<b>0,0</b>	<b>2,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-2,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>
-5,8	183,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	183,2	188,4
-22,1	1.579,2	-333,1	0,0	-58,4	0,0	1,7	-389,8	1.189,4	1.165,5
-2,6	684,6	-84,0	0,0	-10,5	0,0	0,2	-94,3	590,3	585,4
<b>-30,5</b>	<b>2.447,0</b>	<b>-417,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-68,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1,9</b>	<b>-484,1</b>	<b>1.962,9</b>	<b>1.939,3</b>
0,0	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	0,0
-2,1	194,5	-70,7	0,0	-12,6	0,0	0,5	-82,8	111,7	119,5
-8,8	348,3	-163,1	0,0	-28,6	0,0	6,9	-184,8	163,5	157,3
-28,9	551,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	551,0	456,5
<b>-70,3</b>	<b>3.540,9</b>	<b>-650,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-110,1</b>	<b>0,0</b>	<b>9,3</b>	<b>-751,7</b>	<b>2.789,2</b>	<b>2.672,7</b>
0,0	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	0,0
<b>0,0</b>	<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>-70,3</b>	<b>3.543,6</b>	<b>-653,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-110,2</b>	<b>0,0</b>	<b>9,3</b>	<b>-754,1</b>	<b>2.789,5</b>	<b>2.673,1</b>

## Anhang

für das Geschäftsjahr 2005

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 <sup>1)</sup> , 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

<sup>1)</sup> EDV-Programme werden seit dem Geschäftsjahr 2000 im Aufwand erfasst.



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. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Seit dem Berichtsjahr werden die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe grundsätzlich nicht mehr als Bilanzwerte geführt, sondern direkt im Aufwand abgebildet. Der Aufwand hierfür belief sich auf 1,1 Mio. €. Ab dem Berichtsjahr werden noch nicht gegenüber Dritten abgerechnete Leistungen im Zusammenhang mit der Beseitigung von durch diese verursachten Schäden als unfertige Leistungen erfasst. Der erfasste Betrag beläuft sich auf 1,9 Mio. €.

Für unfertige Erzeugnisse beziehungsweise 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. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1 % des Nettoforderungswerts gebildet.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden – sofern sie gegenüber derselben Gesellschaft bestehen – miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Es wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Der Unterschiedsbetrag aus der Anwendung der aktualisierten Richttafeln beträgt 0,4 Mio. €. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt.

Für die Berechnung der Rückstellung für Haftpflichtrenten wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Der Rechnungszinssatz wurde von 6 % p. a. auf 4,25 % p. a. reduziert. Es wurden erstmalig Zahlungen an Sozialversicherungsträger in die Berechnung einbezogen.

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden auch sonstige personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels Gutachten der Heubeck AG gebildet; die Rückstellungen für Vorruhestand und Sterbegeld unter Verwendung eines Zinssatzes von 6 % p. a., die Rückstellungen für Jubiläen und Altersteilzeit unter Verwendung eines Zinssatzes von 5,5 % p. a.

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 grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken aus Prozessen und nicht abgeschlossenen Schadensfällen werden im Berichtsjahr erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % erfasst.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Art. 2 § 12 ENeuOG. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB S&S dem Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifikraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 28 – 29 dargestellt.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse (455 Mio. €) 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 2,6 Mio. € enthalten.

### 3 Vorräte

in Mio. €	2005	2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0,0	1,1
Unfertige Leistungen	37,8	36,4
<b>Insgesamt</b>	<b>37,8</b>	<b>37,5</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Fälligkeitsabschläge sind in Höhe von 28,5 Mio. € (im Vorjahr: 31,3 Mio. €) gebildet.

#### 4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2005	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	35,0	0,5	46,3
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	61,6	0,0	74,2
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,2	0,0	0,2
Sonstige Vermögensgegenstände	1,0	0,0	8,1
<b>Insgesamt</b>	<b>97,8</b>	<b>0,5</b>	<b>128,8</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 54,1 Mio. € (im Vorjahr: 57,9 Mio. €).

#### 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 erhöhte sich um 0,5 Mio. € und weist per 31. Dezember 2005 einen Betrag in Höhe von 946,0 Mio. € (im Vorjahr: 945,5 Mio. €) aus.

#### 7 Rückstellungen

in Mio. €	2005	2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16,1	14,7
Steuerrückstellungen	0,4	0,6
Sonstige Rückstellungen	140,3	166,2
<b>Insgesamt</b>	<b>156,8</b>	<b>181,5</b>

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,5 Mio. € (im Vorjahr: 1,5 Mio. €) zugeführt. In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 1,0 Mio. € für Deferred Compensation enthalten (im Vorjahr: 0,7 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2005	2004
Verpflichtungen im Personalbereich	19,6	19,6
Restrukturierungsmaßnahmen	10,1	14,4
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	28,8	33,5
Risikovorsorge für Bauprojekte	29,4	28,3
Übrige Risiken	52,4	70,4
<b>Insgesamt</b>	<b>140,3</b>	<b>166,2</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehreleistungen, 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. €	2005	davon mit Restlaufzeit			2004
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundes-schieneausbaugesetz	112,7	13,5	27,7	71,5	121,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	55,7	55,7	0,0	0,0	34,2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	53,3	53,3	0,0	0,0	53,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	99,5	99,5	0,0	0,0	142,6
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.148,3	298,6	441,2	408,5	1.001,5
davon aus Lieferungen und Leistungen	(48,1)				(50,2)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,3	0,3	0,0	0,0	2,6
Sonstige Verbindlichkeiten	22,5	19,2	3,2	0,1	19,2
davon aus Steuern	(1,4)	(1,4)			(1,4)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(2,5)	(2,5)			(2,4)
<b>Insgesamt</b>	<b>1.492,3</b>	<b>540,1</b>	<b>472,1</b>	<b>480,1</b>	<b>1.375,2</b>
davon zinspflichtig	(1.083,7)				(926,6)

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Kreditverbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 1.028,0 Mio. € (im Vorjahr: 892,4 Mio. €) enthalten.

## 9 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

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

## 10 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2005	2004
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	4,7	5,3
<b>Insgesamt</b>	<b>4,7</b>	<b>5,3</b>

## 11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2005	2004
Bestellobligo für Investitionen	67,8	350,3
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	479,7	528,2
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(16,5)	(30,7)
<b>Insgesamt</b>	<b>547,5</b>	<b>878,5</b>

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Der Aufwand für Immobilienleasing belief sich im Berichtsjahr auf 30,7 Mio. € (Vorjahr: 27,3 Mio. €).

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

in Mio. €	2005	2004
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	58,0	56,0
fällig 1 bis 5 Jahre	160,8	175,1
fällig über 5 Jahre	260,9	297,1
<b>Insgesamt</b>	<b>479,7</b>	<b>528,2</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2005	2004
Verkehrsstation	620,0	599,6
Vermietung	268,5	270,0
<b>Insgesamt</b>	<b>888,5</b>	<b>869,6</b>

Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich im Inland erzielt.

### 13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2005	2004
Konzernverrechnungen	12,4	12,1
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	71,0	153,4
Mieten und Pachten	20,0	20,7
Übrige betriebliche Erträge	16,6	21,6
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	9,3	21,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	11,9	37,0
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	16,2	7,9
Übrige periodenfremde Erträge	2,1	17,7
<b>Insgesamt</b>	<b>159,5</b>	<b>291,4</b>

Die Position Leistungen für Dritte beinhaltet im Vorjahr unter anderem die Erträge aus den Abrechnungen von sechs Bahnhöfen aus dem so genannten Bahnhofspaket. Die Position übrige betriebliche Erträge beinhaltet im Vorjahr im Wesentlichen eine Versicherungserstattung und im Berichtsjahr mit rund 9 Mio. € den Verkauf von 49 % der Anteile an unserer Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH.

### 14 Materialaufwand

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	76,0	67,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	170,3	241,3
Aufwendungen für Instandhaltungen	157,4	191,7
<b>Insgesamt</b>	<b>403,7</b>	<b>500,1</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 des Vorjahres war geprägt von den Kosten der fertig gestellten und abgerechneten Empfangsgebäude des Bahnhofspakets.

## 15 Personalaufwand

in Mio. €	2005	2004
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	125,8	122,0
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	42,3	41,0
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1,9	1,8
	<b>170,0</b>	<b>164,8</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	27,3	26,8
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	9,4	9,7
	<b>36,7</b>	<b>36,5</b>
davon für Altersversorgung	(4,0)	(4,2)
<b>Insgesamt</b>	<b>206,7</b>	<b>201,3</b>

Die gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen werden gegen die Restrukturierungsrückstellung verrechnet.

Seit dem Berichtsjahr sind in dem Betrag für Altersversorgung die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung nicht mehr enthalten; die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst.

## 16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2005	2004
Konzernumlage	18,0	17,8
Mieten und Pachten	56,9	53,0
Gebühren, Beiträge und Steuern	12,4	13,2
Datenverarbeitungsaufwand für Betriebsführung und Hardware inklusive Programmierung und Systemanalyse	15,6	19,0
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11,4	20,3
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	15,5	34,6
Übrige betriebliche Aufwendungen	82,1	95,2
<b>Insgesamt</b>	<b>211,9</b>	<b>253,1</b>

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind »sonstige Steuern« in Höhe von 3,0 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 2,4 Mio. €).



### 17 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-2,1	-1,6
<b>Insgesamt</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,6</b>

Die Verlustübernahmen resultierten mit 1,9 Mio. € (im Vorjahr: 1,5 Mio. €) aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der 100-prozentigen Tochter DB ServiceStore Systemführungsgesellschaft mbH, mit 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,1 Mio. €) aus der Verlustübernahme der ebenfalls 100-prozentigen Beteiligung DB ServiceStore Betriebs GmbH und mit einem geringfügigen Betrag aus der 51-prozentigen Beteiligung an der DB BahnPark GmbH.

### 18 Zinsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4,4	0,7
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,0)	(0,0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-50,8	-44,8
davon an verbundene Unternehmen	(-49,0)	(-43,0)
<b>Insgesamt</b>	<b>-46,4</b>	<b>-44,1</b>

### 19 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss in Höhe von 69,2 Mio. € wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der als Anlage beigefügten 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 Cashpool-Verbindlichkeiten von 152,7 Mio. € beträgt -132,3 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 den 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 Charlottenburg, Berlin, unter der HRB-Nummer 50000 hinterlegt.

### 23 Anteilsbesitz

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

### 24 Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahres- ende 2005	im Jahres- durchschnitt 2004	am Jahres- ende 2004
Arbeitnehmer	3.515	3.398	3.568	3.518
Zugewiesene Beamte	1.416	1.376	1.472	1.451
<b>Zwischensumme</b>	<b>4.931</b>	<b>4.774</b>	<b>5.040</b>	<b>4.969</b>
Auszubildende	314	359	324	389
<b>Insgesamt</b>	<b>5.245</b>	<b>5.133</b>	<b>5.364</b>	<b>5.358</b>

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

Die Gesellschaft fällt unter die tarifvertraglichen Regelungen des im Geschäftsjahr 2005 abgeschlossenen Beschäftigungssicherungstarifvertrags. Bei der Umrechnung von natürlichen Personen in Vollzeitäquivalente wurde die vereinbarte kollektive Absenkung der wöchentlichen Arbeitszeit zum 1. Juli 2005 von 40 auf 39 Stunden berücksichtigt. Dadurch fällt der Rückgang bei den Vollzeitkräften höher aus als der Rückgang der natürlichen Personen.

**25 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

in T€	2005	2004
Gesamtbezüge des Vorstands	1.506	1.744
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	55	52

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 45 – 47 zu entnehmen.

**26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind bisher nicht eingetreten.

Frankfurt am Main, 8. März 2006

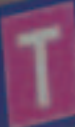
DB Station&Service AG  
Der Vorstand



er (Westf.)

Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof

Check-in



Check-in zwischen  
Zug und Flug.  
Folgen Sie dem **T**

Check-in between  
train and plane.  
Follow the **T**

Raucher-  
bereich →

TGV

# Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 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 Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 9. März 2006

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Fleischer)  
Wirtschaftsprüfer



# Organe der DB Station&Service AG

## Vorstand

---

### **Wolf-Dieter Siebert**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

- a) DB ProjektBau GmbH  
DB Telematik GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

---

### **Rainer Beckmann**

Ressort Marketing und Vertrieb,  
Berlin

– bis 31. Mai 2005 –

---

### **Bernhard H. Hansen**

Ressort Betrieb und Entwicklung,  
Limeshain

- bis 31. Dezember 2005 –
- a) DB Netz AG

---

### **Jürgen Niemann**

Ressort Personal,  
Berlin

- a) DB Netz AG

---

### **Harald Stumpf**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Ober-Mörlen

---

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 2005  
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

## Aufsichtsrat

### Stefan Garber

Vorsitzender des Aufsichtsrats

– seit 11. Mai 2005 –

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Bad Homburg

– seit 29. April 2005 –

a) DB Energie GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

DB Services Technische Dienste GmbH<sup>1)</sup>

DB Systems GmbH<sup>1)</sup>

Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft

IDUNA Lebensversicherung a. G.

b) DB Dienstleistungen GmbH

(Beirat, Vorsitz)<sup>1)</sup>

Arcor AG & Co. KG

(Gesellschafterausschuss)<sup>1)</sup>

Signal Iduna Gruppe (Beirat)

### Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Vorsitzender des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Berlin

– bis 28. April 2005 –

a) DB Netz AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>

Stinnes AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>

DB Neunte Vermögensverwaltungs-

gesellschaft mbH (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>

Raillog GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>

### Lothar Krauß\*

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Stellv. Vorsitzender der TRANSNET

Gewerkschaft GdED,

Rodenbach

a) Deutsche Bahn AG

DB JobService GmbH

DB Services Technische Dienste GmbH

DBV-Winterthur Holding AG

Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn

Versicherung a. G. (Beirat)

### Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Berlin

– bis 28. April 2005 –

a) DB Netz AG<sup>1)</sup>

Railion Deutschland AG<sup>1)</sup>

Schenker AG<sup>1)</sup>

Stinnes AG<sup>1)</sup>

DB JobService GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

DB Neunte Vermögensverwaltungs-

gesellschaft mbH<sup>1)</sup>

DB Services Immobilien GmbH<sup>1)</sup>

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G.

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Partner für Berlin Holding Gesellschaft

für Hauptstadt-Marketing mbH

Sparda-Bank Berlin eG

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)<sup>1)</sup>

DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

IAS Institut für Arbeits- und

Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

### Reiner Bieck\*

Bereichsleiter Personenverkehr der

TRANSNET Gewerkschaft GdED,

Panketal

– seit 1. Juli 2005 –

a) DB Services Nordost GmbH

DB Services Südost GmbH

DB Services Technische Dienste GmbH

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

(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 OE Service der

DB Station&Service AG,

Neumarkt

– seit 21. März 2005 –

### Michael Harting

Stellv. Abteilungsleiter im

Bundesministerium für Verkehr,

Bau- und Wohnungswesen,

Bornheim

– bis 30. Juni 2005 –

a) 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  
– bis 28. April 2005 –  
a) DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup>

---

**Ulrich Homburg**

Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,  
Glashütten  
– seit 1. Juli 2005 –  
a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Vertrieb GmbH  
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
b) DB Regio Sverige AB,  
Stockholm/Schweden (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Verwaltungsrat)

---

**Gerald Hörster**

Referatsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung,  
Wuppertal  
– seit 1. Juli 2005 –  
a) DB ProjektBau GmbH  
VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

---

**Armin Lauer\***

Prokurist der Vermögensverwaltungs GmbH der TRANSNET,  
Rödermark  
– bis 30. Juni 2005 –

---

**Wilhelm Meurer\***

Leiter Kompetenzzentrum Betrieb  
Verkehrszentrum der DB Station&Service 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  
– bis 28. April 2005 –  
a) DB Netz AG<sup>1)</sup>  
Stinnes AG<sup>1)</sup>  
DB Neunte Vermögensverwaltungs-gesellschaft mbH<sup>1)</sup>  
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-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 Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)<sup>1)</sup>

---

**Karl-Heinz Stroh**

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,  
München  
– seit 29. April 2005 –  
a) DB Services Südost GmbH  
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

---

**René Thiele\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,  
Schönefeld

---

**Dr. Matthias Zieschang**

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,  
Berlin  
– seit 29. April 2005 –  
a) DB Energie GmbH  
DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup>  
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)  
Deutsche Umschlaggesellschaft  
Schiene-Straße mbH (DUSS) (Vorsitz)<sup>1)</sup>

---

\* 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 2005 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.



## Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr 2005 zu insgesamt drei Sitzungen zusammen. Die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats fand am 30. Juni 2005 statt. 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 Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.



Stefan Garber  
Vorsitzender des  
Aufsichtsrats  
DB Station&Service AG

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 11. Mai 2005 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juni 2005 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidiums und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich außerdem mit der Weiterentwicklung der Ressortstruktur der DB Station&Service AG auseinander gesetzt.

In seiner Sitzung am 24. November 2005 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2006 befasst und die Budgetplanung 2006, die Mittelfristplanung 2006 bis 2010 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen.

Wesentliche Themen im Rahmen der Lageberichterstattung bildeten im Jahr 2005 die Steigerung von Kundenservice und Qualität durch die Einrichtung von Geschäftseinheiten für die Funktionsbereiche Vermietung, Service und Betrieb, die Einführung eines neuen Stationspreissystems zum 1. April 2005 sowie die Ausgliederung der Parkaktivitäten in die neu gegründete DB BahnPark GmbH.

### **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2005 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers 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 6. April 2006 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2005 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 28. April 2005 wurden die Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats mit Ausnahme der Herren Stefan Busch und Michael Harting neu bestellt. Für die zum 28. April 2005 ausgeschiedenen Herren Hartmut Mehdorn, Dr. Norbert Bense, 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 gewählt.

Herr Stefan Garber wurde in der Aufsichtsratssitzung am 11. Mai 2005 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Mitglied des Präsidiums gewählt.

Als Nachfolger für die zum 30. Juni 2005 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 30. Juni 2005 erneut die Herren Stefan Garber, Stefan Busch, Ulrich Homburg, Karl-Heinz Stroh, Dr. Matthias Zieschang sowie Herrn Gerald Hörster in den Aufsichtsrat. Herr Gerald Hörster wurde für den mit Ablauf seiner Amtszeit zum 30. Juni 2005 ausgeschiedenen Herrn Michael Harting mit Schreiben vom 21. Juni 2005 als Bundesvertreter in den Aufsichtsrat entsandt.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Urwahl am 10. März 2005. Frau Heike Moll sowie die Herren Gerhard Dörsam, Karl-Heinz Ferstl und René Thiele wurden bestätigt. Herr Armin Lauer schied mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte Herr Reiner Bieck nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 30. Juni 2005 wählte der Aufsichtsrat Herrn Stefan Garber als Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Lothar Krauß zu seinem Stellvertreter. Die Herren Garber, Krauß und Hörster sowie Frau Moll wurden in das Präsidium des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

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

Auch im Vorstand der DB Station&Service AG kam es im Jahr 2005 zu personellen Veränderungen. Herr Rainer Beckmann ist mit Ablauf seines Vertrags zum 31. Mai 2005 aus dem Vorstand der DB Station&Service AG ausgeschieden. Das Ressort Vermietung wurde nicht nachbesetzt. Die Aufgaben des Vertriebs und der Vermietung sind im Rahmen der Weiterentwicklung der Ressortstruktur mit Wirkung zum 1. Juli 2005 auf den Vorstandsvorsitzenden übergegangen. Herr Bernhard H. Hansen hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2005 sein Mandat als Mitglied des Vorstands niedergelegt. Ein Nachfolger steht noch nicht fest.

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 2005 geleisteten Einsatz.

Berlin, im April 2006  
Für den Aufsichtsrat



Stefan Garber  
Vorsitzender



**DB Station&Service AG**

Köthener Straße 2  
10963 Berlin

[www.db.de/station&service](http://www.db.de/station&service)

Die DB Station&Service AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns.

**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)

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations  
Telefon: 030 297-61676  
Telefax: 030 297-61961  
E-Mail: [investor.relations@bahn.de](mailto:investor.relations@bahn.de)  
Internet: [www.db.de/ir](http://www.db.de/ir)

**Produktionskoordination/  
Beratung**

Mentor Werbeberatung  
H.-J. Dietz, Kelkheim

**Gestaltung**

Studio Delhi  
Konzept und Design, Mainz

**DTP**

LGS GmbH, Frankfurt am Main

**Lithografie**

Koch Lichtsatz und Scan,  
Wiesbaden

**Druck**

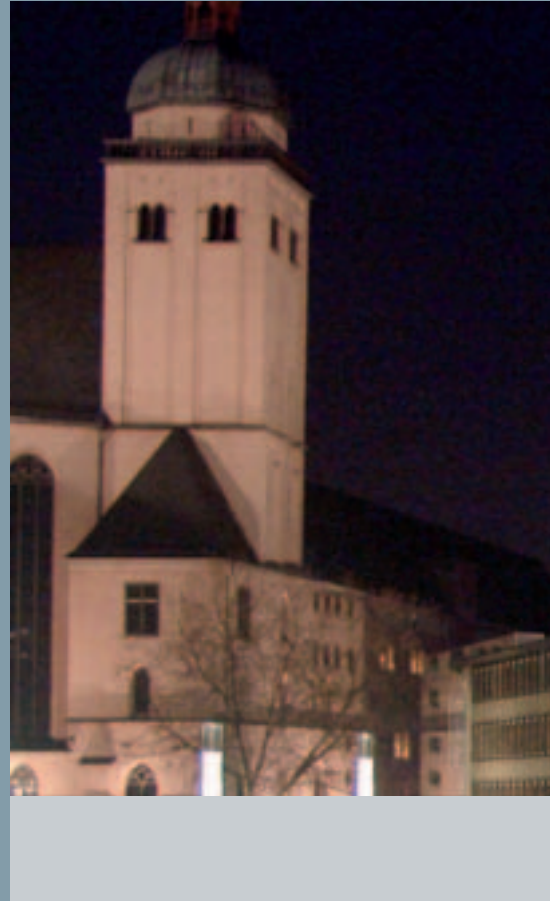
Color-Druck, Leimen

**Fotografie und Beratung**

Max Lautenschläger, Berlin

**Bildnachweis**

Deutsche Bahn  
DB AG/Lautenschläger  
DB AG/Louis (Titel)  
DB AG/Herter (S. 24)  
DB AG/Hartmann (S. 44)



---

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

[www.db.de/station&service](http://www.db.de/station&service)