



DB Station&Service AG
Geschäftsbericht 2006

Entwicklung im Geschäftsjahr 2006

Stationshalte in Mio.



2005 zu 2006: +1,7%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



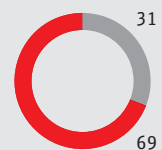
2005 zu 2006: -24,6%

Umsatzerlöse in Mio. €



2005 zu 2006: +4,5%

Umsatzstruktur in %



■ Verkehrsstation

■ Vermietung

2005 zu 2006: +40 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Umsatz	929	889	+4,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	52	69	-24,6
Bilanzsumme	2.975	2.944	+1,1
Anlagevermögen	2.849	2.790	+2,1
Eigenkapital	1.203	1.202	+0,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	1.073	1.084	-1,0
Brutto-Investitionen	808	743	+8,7
Netto-Investitionen ²⁾	192	288	-33,3
Mitarbeiter per 31. 12.	4.550	4.774	-4,7

Leistungskennzahlen	2006	2005	Veränderung prozentual
Anzahl Bahnhöfe	5.407	5.454	-0,9
Stationshalte in Mio.	141,5	139,1	+1,7

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
7	Lagebericht
7	Überblick
7	Wirtschaftliches Umfeld
8	Entwicklung auf den relevanten Märkten
9	Geschäftsverlauf
10	Bilanzstruktur
12	Investitionen
12	Finanzierung
13	Mitarbeiter
13	Weitere Informationen
14	Risikobericht
17	Strategie
18	Ausblick
21	Jahresabschluss
21	Bilanz
22	Gewinn- und Verlustrechnung
23	Kapitalflussrechnung
24	Entwicklung des Anlagevermögens
26	Anhang
39	Bestätigungsvermerk
41	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



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

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr zurück, das für uns auch ein besonders erfolgreiches war. Mehrere Bewährungsproben haben wir mit großer Professionalität gemeistert.

Im Jahr 2006 wurde eines der größten Bauprojekte im Schienenverkehr der letzten Jahrzehnte abgeschlossen: In Berlin ging die Nord-Süd-Verbindung in Betrieb mit dem Berliner Hauptbahnhof, den Fernbahnhöfen Berlin-Südkreuz und Gesundbrunnen sowie den drei Regionalbahnhöfen Potsdamer Platz, Lichterfelde Ost und Jungfernheide. Der Bahnverkehr in Berlin wurde damit grundlegend neu geordnet. Zentraler Knotenpunkt dieses neuen Bahnnetzes ist der Berliner Hauptbahnhof. Rund 50 Millionen Menschen haben ihn im ersten Halbjahr nach seiner Inbetriebnahme besucht.

Seinen ersten großen Test bestand er zur FIFA WM 2006™. Sie war der sportliche Höhepunkt des Jahres 2006. Sie war auch ein Höhepunkt für uns. Millionen WM-Besucher sind mit der Bahn gereist und haben dabei unsere Bahnhöfe besucht, denn diese sind das Tor zum System Bahn.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren gut darauf vorbereitet. Das zahlte sich aus. Bei repräsentativen Umfragen schätzten 88 Prozent der Befragten insbesondere den Service an den Welcome Desks in den Hauptbahnhöfen der Spielorte. Im Vorfeld wurden zahlreiche WM-Bahnhöfe für das Großereignis erneuert. Und es wurden neue Haltepunkte gebaut, so in Köln-Weiden West und Hannover-Linden/Fischerhof.

Fit gemacht für die WM wurden die Haltepunkte Dortmund Westfalenhalle, Frankfurt am Main-Stadion, Stuttgart-Bad Cannstatt, Nürnberg Frankenstadion, Hamburg Eidelstedt und die Bahnhöfe Kaiserslautern Hauptbahnhof und Gelsenkirchen Hauptbahnhof.

Ein weiterer sportlicher Höhepunkt waren die Weltreiterspiele in Aachen. Rechtzeitig dazu haben wir den umgebauten Aachener Hauptbahnhof eröffnet. Große Leistungen vollbrachten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch während des Papstbesuchs in Bayern im September. Im November schließlich wurde zur 800-Jahr-Feier der Stadt Dresden der umgebaute Dresdner Hauptbahnhof in Betrieb genommen, der mit seiner Dachkonstruktion, entworfen von Lord Foster, Architektur des 19. und 21. Jahrhunderts wirkungsvoll verbindet und ein weiteres architektonisches Highlight in der Stadt setzt.

Die Schwerpunkte unserer Geschäftstätigkeit spiegeln sich in den Geschäftseinheiten Betrieb/Bahnhofsentwicklung, Vermietung und Service wider. In diesen Geschäftseinheiten entwickeln wir die Produkte, die unsere Kunden wünschen: sowohl die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unsere Bahnhöfe anfahren, als auch unsere Bahnhofsbesucher und die Gewerbetrieter im Bahnhof.

Bahnhöfe sind ein zentrales Glied der Reisekette. Sie entwickeln sich zusehends zu Orten der Begegnung mit einem eigenen, breit gefächerten Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen. Vom Parken am Bahnhof über den drahtlosen Internetzugang bis zum speziellen Service für die 1. Klasse des DB-Fernverkehrs begleiten wir unsere Kunden entlang der Reisekette.

Wir wollen, dass sich unsere Kunden in den Bahnhöfen wohl fühlen. 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. Bahnhöfe sind ein wichtiger imagebildender Faktor für den internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister Deutsche Bahn, sie sind aber auch die Visitenkarte der Städte und Gemeinden. Oft im Stadtkern gelegen, sind sie Treffpunkt und Zentrum für die Bürger.

Die Entwicklung der Bahnhöfe ist aber nicht allein unsere Sache. Auch Städte, Kommunen und Gemeinden müssen die Verantwortung für ihre Bahnhöfe übernehmen. Deshalb setzten wir im Rahmen der Bahnhofsentwicklungskonzeption auf die Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen. Wir haben im vergangenen Jahr den Statusbericht – unsere Länderbroschüren – überarbeitet, um die Diskussion konkret voranzutreiben. Bei vielen Bahnhöfen stellt der Denkmalschutz eine Herausforderung dar, die man gemeinsam bewältigen muss. Bei allen unseren Projekten steht neben der Kundenzufriedenheit auch die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Dabei gilt für uns der Grundsatz, dass wir nur dort investieren, wo sich die eingesetzten Mittel auch ange-

messen zurückverdienen lassen. In Bahnhofskonferenzen sprechen wir mit den Beteiligten und setzen gemeinsam Prioritäten darüber, welche Modernisierungsmaßnahmen notwendig sind und wie sie finanziert werden sollen. Eine Möglichkeit bietet sich hier mit unserem Projektentwicklungsmodell, wo wir privaten Investoren Flächen im oder am Empfangsgebäude zur Verfügung stellen.

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 für unsere Kunden. 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. 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 und betreiben die Weiterentwicklung unseres Konzepts der 3-S-Zentralen. Zur Verbesserung der Sauberkeit haben wir unser Programm »Rauchfreier Bahnhof« auf über 2.500 Stationen ausgeweitet. Mit der DB BahnPark GmbH haben wir die Mobilitätskette sinnvoll ergänzt, denn das Parken ist ein wichtiger Baustein der Reisekette.

Wir haben das Angebot für den drahtlosen Zugang zum Internet (WLAN) auf Deutschlands großen Bahnhöfen ausgeweitet. Im Mobility Net der DB starteten vier Anbieter ihre Dienstleistungen im ersten nationalen Mehrfachanbietermodell. Dieses Angebot ist an 25 Bahnhöfen verfügbar, im Laufe des kommenden Jahres soll sich diese Zahl verdoppeln.

Wie attraktives Einkaufen im Bahnhof aussieht, zeigt der Berliner Hauptbahnhof sehr eindrucksvoll. Er setzt neue Maßstäbe. 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 verstärken damit unsere Präsenz in der Fläche.

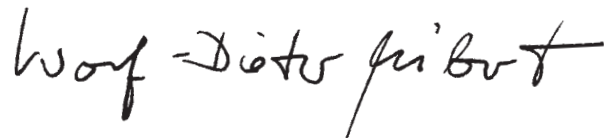
Im Dialog mit der Bundesnetzagentur, der Regulierungsbehörde für die Eisenbahninfrastruktur, konnten im vergangenen Jahr Nutzungsbedingungen und Stationsgebühren überarbeitet werden.

Im Jahr 2006 sind wir wieder ein gutes Stück vorangekommen auf unserem Weg, mehr und mehr Bahnhöfe zu Visitenkarten der Bahn und der Städte zu machen. Der Service rund um das Reisen und das Dienstleistungsangebot sind dabei genauso wich-

tig wie das Erscheinungsbild, die Aufenthaltsqualität, der bauliche Zustand und das Gefühl der Sicherheit sowie die Sauberkeit im Bahnhof. Zugleich haben wir erste Schritte eingeleitet, um unser erfolgreiches Geschäft bei Entwicklung und Betrieb von Verkehrsimmobilien auch außerhalb des Eisenbahnnetzes zu entwickeln.

Im Jahr 2007 werden wir unseren erfolgreichen Weg in allen Bereichen konsequent fortsetzen.

Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Wolf-Dieter Siebert". The signature is written in a cursive, flowing style.

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



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 2.300 Bahnhofsgebäuden verantwortlich.

Bahnhöfe sind Kundenzentren der Bahn und Visitenkarte ihrer jeweiligen Stadt. 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 vier Milliarden 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 hin 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.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG insgesamt erfolgreich. Die Zahl der Stationshalte und der Umsatz stiegen an. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit war aufgrund besonderer Belastungen im Berichtsjahr rückläufig.

Die Tochtergesellschaften DB ServiceStore Systemführungs GmbH, Berlin, und DB ServiceStore Betriebs GmbH, Berlin, sind im Berichtsjahr auf die DB Station&Service AG verschmolzen worden. Soweit wesentlich, werden die Effekte daraus im Folgenden erläutert.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2006 stärker aus als im Vorjahr.

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich im Jahr 2006 erheblich verstärkt. Bei weiter kräftig wachsenden Exporten wurde er zunehmend von der Inlands-

nachfrage bestimmt. Angesichts der anhaltend kraftvollen Expansion der Weltwirtschaft erreichte die Ausfuhr zweistellige Zuwachsraten. Die verbesserten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen und der Anstieg der Kapazitätsauslastung führten zu einem weiter beschleunigten Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten nach einem zehn Jahre währenden Rückgang zum ersten Mal wieder zu. Der private Konsum erholte sich anfangs nur zögerlich, wurde aber in der zweiten Jahreshälfte durch Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 gestärkt. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank auf jahresdurchschnittlich 10,8%.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs zur Infrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt Eisenbahnverkehrsunternehmen die Chancen zum Markteintritt. Im Jahr 2006 nutzten rund 350 Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schieneninfrastruktur. Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen unserer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von unseren Kunden im Schienenpersonenverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind wir dabei durch die hohe intermodale und intramodale Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt.

Daneben ist die Entwicklung des Einzelhandels für die DB Station&Service AG von besonderer Bedeutung. Der Branchenmix und die Waren und Dienstleistungsangebote in den Bahnhöfen stehen im Wettbewerb zu Warenhäusern, Angeboten in Fußgängerzonen und auf Marktplätzen sowie in anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie.

Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Stationshalte um 1,7% auf 141,5 Millionen Halte. Dabei erhöhte sich insbesondere die Nachfrage seitens DB-konzernexterner Kunden weiter.

Entwicklung im Personenverkehrsmarkt

Der deutsche Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) war im Jahr 2006 DB-konzerninternen Berechnungen zufolge weiter leicht rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang beim marktdominierenden motorisierten Individualverkehr, verursacht durch die auch im Jahr 2006 weiter gestiegenen Kraftstoffpreise (+5,6% gegenüber 2005).

In einem ansonsten überwiegend positiven wirtschaftlichen Umfeld mit wachsenden Beschäftigtenzahlen und anziehendem Konsum konnte der Schienenverkehr insgesamt weiter zulegen und seinen Marktanteil leicht erhöhen.

Zu dieser positiven Entwicklung leisteten die im Schienenpersonenverkehr aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns einen großen Beitrag: Sowohl im Fern- und im Regional- als auch im Stadtverkehr konnten die in diesen Märkten aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns Verkehrsleistungszuwächse erzielen. Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen DB-konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung nach DB-konzerninternen Schätzungen deutlich steigern. Dies ist im Wesentlichen auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen.

Entwicklung des Einzelhandels und des Gastgewerbes

Hervorgerufen durch das Vorziehen von Käufen im Vorfeld der Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 setzte sich die Stabilisierungsphase im Einzelhandel mit einem realen Umsatzplus von 1% fort. Das Gastgewerbe konnte von der FIFA WM 2006™ mit vielen Gästen aus dem Ausland profitieren und seinen realen Umsatz nach den Rückgängen der letzten Jahre im Vergleich zum Jahr 2005 leicht steigern (+0,2%).

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 4,5% auf 929 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 642 Mio. € (im Vorjahr: 620 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise wie beispielsweise Gepäckschließfächer oder Parken am Bahnhof.

Die Stationsentgelte lagen mit 624 Mio. € um 4,2% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 574 Mio. € entfielen dabei 92,0% auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 483 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern Regio und Stadtverkehr sowie 91 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds Fernverkehr.

Sonstige Dienstleistungen beinhalten unter anderem Umsätze für Gepäckschließfächer und Parken am Bahnhof. Diese beliefen sich auf insgesamt 18 Mio. €. Die Umsatzerlöse der Vermietung, die Mieten und abgerechnete Nebenkosten beinhalten, lagen mit 287 Mio. € um 6,7% über dem Vorjahreswert. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg um 4,1% auf 51 Mio. €. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte um 16 Mio. € beziehungsweise 7,3% auf 236 Mio. € gesteigert werden. Somit wurde der Fokus auch dieses Jahr auf die Generierung von Vermietungserlösen mit DB-konzernexternen Mietern gelegt, was durch umfassende Maßnahmen unterstützt wurde. So konnten wir uns auch im Berichtsjahr mit bedarfsgerechten Nutzungskonzepten erfolgreich am Markt positionieren. Der Anteil am Gesamtumsatz betrug 30,9%.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung konnte um 3,8% auf 925 Mio. € gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die verbesserten Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 145 Mio. € unter dem Vorjahreswert (160 Mio. €). Der Vorjahreswert beinhaltet unter anderem einen Einmaleffekt in Höhe von rund 9 Mio. € aus dem Verkauf von 49% der Anteile der DB BahnPark GmbH. Aufgrund von Zahlungseingängen auf wertberichtigte Forderungen konnten 18 Mio. € Einzelwertberichtigungen aufgelöst werden (im Vorjahr: 16 Mio. €).

Der Materialaufwand erhöhte sich leicht um 2 Mio. € auf 406 Mio. € (im Vorjahr: 404 Mio. €).

Der Personalaufwand verminderte sich mengen- und tarifbedingt insgesamt um 1,5% auf 203 Mio. €. Dieser Wert beinhaltet eine Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 4 Mio. €.

Aus dem investiv bedingt weiter angestiegenen Sachanlagevermögen resultierten mit 123 Mio. € um 13 Mio. € beziehungsweise 11,8% höhere Abschreibungen. Dies ist zum überwiegenden Teil auf die im Berichtsjahr in Betrieb genommene Nord-Süd-Verbindung in Berlin zurückzuführen.

Das Zinsergebnis veränderte sich auf -51 Mio. € (im Vorjahr: -46 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 236 Mio. € um 24 Mio. € über dem Vorjahreswert. Hierin sind unter anderem Einmaleffekte für die Bildung von Risikovorsorgen für Prozesse und für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften im Zusammenhang mit den Paketbahnhöfen und Aufwendungen für die Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs enthalten.

Ein Beteiligungsergebnis ist im Berichtsjahr nicht auszuweisen, da die DB ServiceStore Systemführungs GmbH und DB ServiceStore Betriebs GmbH im Berichtsjahr auf die DB Station&Service AG verschmolzen wurden.

Die DB Station&Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 69 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2006 um 31 Mio. € beziehungsweise 1,1% auf 2.975 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2005: 2.944 Mio. €). Dies ist maßgeblich auf unsere Investitionsprogramme sowie den hieraus resultierenden Anstieg des Anlagevermögens um 2,1% auf 2.849 Mio. € zurückzuführen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg auf 95,8% an (im Vorjahr: 94,7%). Dem steht eine Verminderung des Umlaufvermögens um 28 Mio. € beziehungsweise 18,1% gegenüber. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen blieb mit 1,0% auf dem Niveau des Vorjahresendes (per 31. Dezember 2005: 1,3 %).

Das Eigenkapital erhöhte sich aufgrund einer nachgelagerten Vermögenszuordnung des Bundes um rund 1 Mio. € auf 1.203 Mio. €, blieb aber darüber hinaus aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags unverändert. Die Eigenkapitalquote verminderte sich aufgrund der höheren Bilanzsumme leicht von 40,8% auf 40,4%. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 32,8 % (per 31. Dezember 2005: 35,6%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 23,5% (per 31. Dezember 2005: 20,4%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 76,5% (per 31. Dezember 2005: 80,6%).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 110 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 113 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die Zinspflichtigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 1.084 Mio. € auf 1.073 Mio. €. Diese resultieren zum ganz überwiegenden Anteil aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 36,1% per 31. Dezember 2006.

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Anlagevermögen	95,8	94,7
Umlaufvermögen	4,2	5,3
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Eigenkapital	40,4	40,8
Rückstellungen	5,5	5,3
Verbindlichkeiten	50,8	50,7
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(36,1)	(36,8)
Passiver RAP	3,3	3,2
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.975	2.944

Investitionen

Unsere Modernisierungsprogramme wurden auch im Berichtsjahr zielstrebig fortgeführt: So konnten die Brutto-Investitionen mit einem Wert von 808 Mio. € (im Vorjahr: 743 Mio. €) weiter 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. Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres beinhalten die Übertragung eines Vermögenswerts der DB Netz AG in Höhe von 169 Mio. €, dem Investitionszuschüsse von 154 Mio. € gegenüberstanden. Insgesamt ergaben sich Netto-Investitionen von 192 Mio. € (im Vorjahr: 288 Mio. €).

Projekte mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der Knoten Berlin mit der Nord-Süd-Verbindung (272 Mio. €) und die Biegelbauten (61 Mio. €), der City-Tunnel Leipzig (67 Mio. €), »Niedersachsen ist am Zug« (30 Mio. €), die Wiederherstellung des Empfangsgebäudes Dresden Hauptbahnhof (19 Mio. €) sowie die »Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen« (11 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl kleinerer Projekte verwirklicht.

Finanzierung

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 sowie die DB Station&Service AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1«, Standard&Poor's »AA«. Das Rating von Moody's hat einen stabilen Ausblick. Ende August hat Standard&Poor's aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen. Die mit diesen Rating-Einstufungen 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 808 Mio. € ein Nettokapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 170 Mio. €.

Die Differenz zwischen Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit verlief im Berichtsjahr positiv, sodass die Inanspruchnahme von Mitteln aus der Konzernfinanzierung verringert werden konnte. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verminderten sich infolgedessen auf 1.073 Mio. € (im Vorjahr: 1.084 Mio. €).

Mitarbeiter

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.

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 4.774 am 31. Dezember 2005 auf 4.550 am 31. Dezember 2006 gesunken (-4,7%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.623 um 6,2% unter dem Vorjahreswert. Hierin sind bereits die von der DB ServiceStore Systemführungs GmbH zur DB Station&Service AG im Dezember 2006 übergeleiteten Mitarbeiter berücksichtigt.

Der Rückgang der Mitarbeiter ergab sich unter anderem aus einem Betriebsübergang an die DB Netz AG und einem betrieblichen Beschäftigungsbündnis in einem unserer Regionalbereiche.

Weitere Informationen

Weitere Optimierung der Infrastruktur durch Fertigstellung einiger Großprojekte

Im Berichtsjahr wurden einige bedeutende Großprojekte vollendet. Den Höhepunkt stellte die offizielle Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs dar. Zu dem Event mit einer spektakulären 20-minütigen »Licht-Sinfonie« kamen rund 600.000 Besucher. Die Eröffnungsfeierlichkeiten haben weltweite Aufmerksamkeit erregt. Den anschließenden Tag der offenen Tür nutzten etwa eine Million Besucher, um sich den neuen Berliner Hauptbahnhof anzusehen. Am 28. Mai erfolgte rechtzeitig vor dem Beginn der FIFA WM 2006™ die reibungslose Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs und der weiteren auf der neuen Nord-Süd-Verbindung gelegenen Bahnhöfe. Seit der Eröffnung konnten mehr als 50 Millionen Reisende und Besucher willkommen heißen werden.

Ein weiteres Highlight war die Wiedereröffnung des Dresdner Hauptbahnhofs am 10. November 2006. Im Rahmen der Eröffnungsfeierlichkeiten konnten sich die Dresdner sowie die regionale Öffentlichkeit selbst ein Bild des Bahnhofs mit der einzigartigen Zeltdachmembran machen.

Weitere Bahnhofseröffnungen und Inbetriebnahmen im Berichtsjahr waren Hamburg Altona, Hameln, Hannover-Linden, Kiel Hbf, Nürnberg Frankenstadion, Rüsselsheim, Stuttgart-Bad Cannstatt, Aachen Hbf, Aschaffenburg Hbf, Berlin-

Bf. Gesundbrunnen, Berlin-Bf. Südkreuz, Berlin-Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bielefeld Hbf, Bochum Hbf, Dortmund Westfalenhalle, Frankfurt/Main Hbf-Hallendach, Frankfurt/Main Stadion, Frankfurt/Main-Zeilsheim, Gelsenkirchen Hbf.

Vermietungsaktivitäten weiter vorangetrieben

Im Vermietungsbereich haben wir im Berichtsjahr unsere Aktivitäten mit Branchenmixoptimierungen, einem erfolgreichen Key-Account-Management und der Akquisition nationaler und internationaler Kunden weiter vorangetrieben. Die Vermietung des Berliner Hauptbahnhofs mit einer Gewerbefläche von 15.000 Quadratmetern mit 80 Geschäften war dabei ein besonderer Erfolg.

Ausbau des Netzes von DB ServiceStores

Mit der Eröffnung von 26 DB ServiceStores wurde das Dienstleistungsangebot für unsere Kunden in der Fläche weiter optimiert. So werden die Kunden auch an kleinen und mittleren Stationen mit Fahrkarten, Zeitungen, Snacks und weiterem Reisebedarf versorgt. Neben dem hohen Maß an Service, Sicherheit und Sauberkeit wird durch den personenbedienten Verkauf eine hohe Kundenzufriedenheit erreicht. Die Marke DB ServiceStore hat eine deutschlandweite Präsenz auch in der Fläche und schafft so eine einheitliche Marktansprache.

Weitere Verbesserungen des Service

Auch im Berichtsjahr haben wir unsere Bemühungen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit fortgeführt. Wichtiges Ziel war dabei die Vereinheitlichung des Auftretts unserer kundenorientierten Serviceleistungen. Dazu wurde eine kategoriespezifische Servicestruktur erarbeitet und umgesetzt.

Der Einsatz modernster Kommunikationsmedien wie Tablet-PCs und Kundeninformationsmonitore trug durch zeitnahe Information am Bahnsteig zu einer noch besseren Zufriedenstellung unserer Kunden und Besucher bei. Auch die weitere Sensibilisierung und Schulung unserer Servicemitarbeiter – als erste Ansprechpartner für den DB-Kunden – führte zu einem positiven Feed-back.

Risikobericht

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

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 2007 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

- **Marktrisiken:** 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. 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 durch konsequentes Kostenmanagement arbeiten wir permanent daran, die Profitabilität weiter positiv zu entwickeln.
- **Betriebsrisiken in Form von Betriebsstörungen:** Diese werden durch systematische und stetige Instandhaltung, die kontinuierliche Mitarbeiterqualifikation, eine sorgfältige Lieferantenauswahl sowie durch stetige Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse und der Verbundprozesse innerhalb des DB-Konzerns minimiert.
- **Projektrisiken** ergeben sich aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für die gesamte Schieneninfrastruktur und damit auch für die Bahnhöfe. Baugrundrisiken, verzögerte Umsetzung einzelner Projektschritte sowie erforderliche Anpassungen (Nachtragsrisiken/Bauablauftrisiken) während der oftmals mehrjährigen Projektlaufzeiten sind die häufigsten Ursachen für mögliche Zeit- oder Kostenüberschreitungen. Wir stimmen uns im Fall übergreifender Projekte eng mit den anderen involvierten Gesellschaften ab. Für komplexe Themen ist dazu ein spezifisches Risikomanagement entwickelt worden, das Risiken zeitnah erkennen lässt. Die von uns angestrebte enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden erweist sich in vielen Projekten als ein wesentlicher Risikominimierungsfaktor. Für alle größeren Bauprojekte werden unter Einbindung der Bauabteilung, des Control-

lings und der Projektverantwortlichen regelmäßig Projektaudits durchgeführt, um eventuell auftretende Schwierigkeiten auch mittels geeigneter Frühwarnindikatoren schon im Vorfeld zu identifizieren und wirkungsvolle Gegenmaßnahmen einzuleiten.

- **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 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 als Teil des Vorstandsressorts Infrastruktur und Dienstleistungen innerhalb des DB-Konzerns zuständig für die Entwicklung, das Betreiben und die Bewirtschaftung von Personenbahnhöfen. Sie ist für den Betrieb von rund 5.400 Bahnhöfen deutschlandweit sowie für die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in rund 2.300 Bahnhofsgebäuden zuständig. Nach einer umfassenden Analyse haben wir uns dazu entschlossen, die Anzahl der Empfangsgebäude auf das betriebsnotwendige Maß zu reduzieren. Als betriebsnotwendig werden die verkehrlich bedeutsamen und eisenbahnbetrieblich erforderlichen Empfangsgebäude angesehen. Wir haben ein Kernportfolio von rund 600 Empfangsgebäuden identifiziert. Nicht betriebsnotwendige Empfangsgebäude werden veräußert, bevorzugt an die jeweiligen Städte und Kommunen, aber auch an private Investoren.

Vom Facility Management über die Vermietung bis zum Kundenservice bietet die DB Station&Service AG alle Leistungen aus einer Hand an und konnte sich hierdurch als führender Betreiber von Verkehrsimmobilien in Deutschland etablieren.

Im Jahr der FIFA WM 2006™ hat sich gezeigt, dass die DB Station&Service AG den Anforderungen nationaler und internationaler Kunden gerecht wird. Auch in Zeiten besonders hoher Kundenfrequenz und eines erhöhten Sicherheitsbedarfs konnten ein reibungsloser Ablauf sowie ein sehr hohes Maß an Sicherheit, Sauberkeit und Service sichergestellt werden.

Durch den kontinuierlichen Ausbau des Serviceangebots für unsere Kunden konnte im Berichtsjahr die Attraktivität der Bahnhöfe und somit die Kundenzufriedenheit weiter gesteigert werden.

Wir werden auch in Zukunft auf eine Verbesserung unserer Marktposition und eine Optimierung der unseren Kunden gebotenen Serviceleistungen setzen. Um auch weiterhin ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit bei unseren bisherigen Kunden zu erreichen sowie neue Kunden von unseren Leistungen zu überzeugen, sind wir stets bemüht, unser Leistungsspektrum an die sich verändernden Kundenbedürfnisse anzupassen und eine hohe Leistungsqualität zu garantieren. Die im Berichtsjahr bereits begonnene weit reichende Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen werden wir weiter vorantreiben.

Unsere Kernkompetenz liegt im Betreiben von hochkomplexer Verkehrsinfrastruktur. Diese wollen wir zudem auch im Bereich des nationalen und internationalen Drittmarktgeschäfts einsetzen, um uns dort neue Wachstumspotenziale zu erschließen.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2007 leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Entwicklung im Jahr 2007 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um 1 bis 1,5% zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausrüstungsinvestitionen. Der private Konsum dürfte lediglich stagnieren, da die Realeinkommen durch die Maßnahmen der Finanzpolitik (Anhebung der Mehrwertsteuer, Senkung von Sparerfreibetrag und Entfernungspauschale, Streichung der Eigenheimzulage) um rund einen Prozentpunkt belastet werden. Auch werden die in das Jahr 2006 vorgezogenen Käufe fehlen. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die schwächer steigende Binnennachfrage wird auch den Importanstieg dämpfen. Die Inflationsrate wird infolge der Mehrwertsteuererhöhung wieder anziehen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland voraussichtlich leicht eintrüben. Verantwortlich dafür ist in erster Linie die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 19%. Die erhöhten Lebenshaltungskosten führen zu real sinkenden Einkommen; der Konsum stagniert nahezu. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich auch im Jahr 2007 stärker steigen als die Lebenshaltungskosten.

Vor diesem Hintergrund rechnen wir bei der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt mit einem leichten Rückgang. Getragen wird diese Entwicklung von den zu erwartenden Rückgängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV). Der innerdeutsche Luftverkehr dürfte dagegen um etwa 2% wachsen. Der Schienenverkehr in Deutschland erhält zwar ebenfalls nur schwache Impulse aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld, aufgrund der Effekte aus dem weiteren Anstieg der Kraftstoffpreise sowie weiterer Angebotsverbesserungen sollte die Verkehrsleistung aber leicht zunehmen.

Die DB-konzernexternen Bahnen in Deutschland werden eine weiter wachsende Bedeutung haben. Entsprechend erwarten wir neben der intermodalen auch eine weiter zunehmende intramodale Wettbewerbsintensität.

Im Jahr 2007 dürften sich die Perspektiven für den Bereich Vermietung trotz nur verhaltener positiver Prognosen für den Einzelhandel und das Gastgewerbe weiterhin leicht verbessern.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2007 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

Auch im laufenden Geschäftsjahr streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie eine weitere Optimierung der unseren Kunden gebotenen Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den weiteren Ausbau unserer Infrastruktur werden die Höhepunkte in diesem Jahr die Wiedereröffnung der Bahnhöfe Lübeck Hauptbahnhof und Eurobahnhof Saarbrücken sein. Darüber hinaus werden wir den W-LAN-Zugang, der bereits auf 25 Bahnhöfen besteht, weiter ausbauen und die Möglichkeit zur Internetnutzung und zum Telefonieren an unseren Bahnhöfen ausweiten.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2006	Erwartung 2007
Umsatzerlöse	929	↗ Anstieg durch Erhöhung des Umsatzes mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	52	↗ Anstieg des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

- **Umsatz:** Durch die erstmals ganzjährige Wirkung der Mitte des Berichtsjahres in Betrieb genommenen Nord-Süd-Verbindung in Berlin erwarten wir für das Geschäftsjahr 2007 einen Umsatzanstieg.
- **Ergebnis:** Durch die positive Umsatzentwicklung und ein konsequentes Kostenmanagement gehen wir von einem insgesamt steigenden Ergebnis im Geschäftsjahr 2007 aus.

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.



Bilanz

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0,1	0,2
Sachanlagen	(2)	2.848,6	2.789,2
Finanzanlagen	(2)	0,0	0,1
		2.848,7	2.789,5
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	31,2	37,8
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	89,2	97,8
Guthaben bei Kreditinstituten		5,7	18,2
		126,1	153,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0,6	0,8
		2.975,4	2.944,1

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256,0	256,0
Kapitalrücklage	(6)	946,8	946,0
		1.202,8	1.202,0
B. Rückstellungen			
	(7)	164,3	156,8
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.511,4	1.492,3
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(9)	96,9	93,0
		2.975,4	2.944,1

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Umsatzerlöse	(12)	929,3	888,5
Bestandsveränderungen		-6,6	1,9
Andere aktivierte Eigenleistungen		2,6	0,3
Gesamtleistung		925,3	890,7
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	145,3	159,5
Materialaufwand	(14)	-406,4	-403,7
Personalaufwand	(15)	-203,1	-206,7
Abschreibungen		-122,7	-110,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-235,7	-211,9
		102,7	117,7
Beteiligungsergebnis	(17)	0,0	-2,1
Zinsergebnis	(18)	-51,2	-46,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		51,5	69,2
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(26)	-51,5	-69,2
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,0	0,0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Ergebnis vor Gewinnabführung		51,5	69,2
Abschreibungen auf Sachanlagen*		122,7	110,2
Veränderung der Pensionsrückstellungen		1,0	1,4
Cashflow		175,2	180,8
Veränderung der übrigen Rückstellungen		6,6	-26,1
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen*		5,3	2,0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		15,8	30,9
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		60,0	5,3
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		262,9	192,9
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen*		8,6	59,0
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen*		-808,4	-742,1
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		616,2	455,0
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		12,8	4,5
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-18,3	-13,6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-189,1	-237,2
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-69,2	-54,7
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-47,0	-21,7
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		29,9	132,3
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-86,3	55,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-12,5	11,6
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		18,2	6,6
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	5,7	18,2

* Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2006	Zugang aus Ver- schmelzung	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Sonstige Zugänge	Zugänge gesamt
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2,6		0,0	0,0	0,0
Geleistete Anzahlungen	0,0		0,0	0,0	0,0
	2,6		0,0	0,0	0,0
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	183,2		0,0	0,1	0,1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.579,2		0,0	133,6	133,6
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	684,6		15,5	33,7	49,2
	2.447,0		15,5	167,4	182,9
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	194,5		0,0	13,2	13,2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	348,3	1,8	1,5	38,4	41,7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	551,0		0,0	-43,1	-43,1
	3.540,9	1,8	17,0	175,9	194,7
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,1		0,0	0,0	0,0
2. Beteiligungen	0,0		0,0	0,0	0,0
	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Anlagevermögen insgesamt	3.543,6	1,8	17,0	175,9	194,7

		Anschaffungs- und Herstellungskosten			Abschreibungen			Buchwert	
Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005
0,0	0,0	2,6	-2,4	-0,1	0,0	0,0	-2,5	0,1	0,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	2,6	-2,4	-0,1	0,0	0,0	-2,5	0,1	0,2
0,1	-3,1	180,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	180,3	183,2
184,3	-8,0	1.889,1	-389,8	-64,4	0,0	2,1	-452,1	1.437,0	1.189,4
302,7	-2,9	1.033,6	-94,3	-13,9	0,0	0,0	-108,2	925,4	590,3
487,1	-14,0	3.103,0	-484,1	-78,3	0,0	2,1	-560,3	2.542,7	1.962,9
0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-4,6	-1,2	201,9	-82,8	-13,0	0,0	0,9	-94,9	107,0	111,7
-8,4	-30,2	351,4	-184,8	-31,3	0,0	27,1	-189,0	162,4	163,5
-474,1	2,6	36,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,4	551,0
0,0	-42,8	3.692,8	-751,7	-122,6	0,0	30,1	-844,2	2.848,6	2.789,2
0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
0,0	-42,9	3.695,4	-754,1	-122,7	0,0	30,1	-846,7	2.848,7	2.789,5

Anhang

für das Geschäftsjahr 2006

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

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und notwendige Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	3
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5-50
Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10-75
Maschinen und maschinelle Anlagen	8-15
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme von Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Noch nicht gegenüber Dritten abgerechnete Leistungen im Zusammenhang mit der Beseitigung der von ihnen verursachten Schäden werden als unfertige Leistungen erfasst.

Für unfertige Erzeugnisse beziehungsweise unfertige Leistungen werden keine Eigenleistungen eingesetzt. Daher sind die Veränderungen im Materialaufwand ausgewiesen. Die Wertberichtigungen der unfertigen Erzeugnisse werden in den Bestandsveränderungen 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.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Leistungsbeziehungen in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs beziehungsweise zum amtlichen Mittelkurs am Bilanzstichtag 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 Deutschen Bahn AG (DB AG).

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Es wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. 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. Zahlungen an Sozialversicherungsträger werden in die Berechnung einbezogen.

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden auch sonstige personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus 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 ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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 Station&Service AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft 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 24 - 25 dargestellt. Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse (616,2 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 3,1 Mio. € enthalten.

(3) Vorräte

in Mio. €	2006	2005
Unfertige Leistungen	31,2	37,8
Insgesamt	31,2	37,8

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 33,0 Mio. € (im Vorjahr: 28,5 Mio. €) gebildet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2006	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19,6	0,3	35,0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	55,1	0,0	61,6
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,1	0,0	0,2
Sonstige Vermögensgegenstände	14,4	0,0	1,0
Insgesamt	89,2	0,3	97,8

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 31,8 Mio. € (im Vorjahr: 54,1 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 0,8 Mio. € und weist per 31. Dezember 2006 einen Betrag in Höhe von 946,8 Mio. € (im Vorjahr: 946,0 Mio. €) aus.

(7) Rückstellungen

in Mio. €	2006	2005
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17,1	16,1
Steuerrückstellungen	0,5	0,4
Sonstige Rückstellungen	146,7	140,3
Insgesamt	164,3	156,8

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,0 Mio. € (im Vorjahr: 1,5 Mio. €) zugeführt. Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 1,2 Mio. € (im Vorjahr: 1,0 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2006	2005
Verpflichtungen im Personalbereich	21,0	19,6
Restrukturierungsmaßnahmen	10,6	10,1
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	30,2	28,8
Risikovorsorge für Bauprojekte	29,8	29,4
Übrige Risiken	55,1	52,4
Insgesamt	146,7	140,3

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen. Aufwendungen für Besitzstandswahrungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für:

- Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus Aktiv- und Passivprozessen,
- unterlassene Instandhaltung.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

(8) Verbindlichkeiten

in Mio. €	2006	davon mit Restlaufzeit			2005
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	110,1	13,9	20,9	75,3	112,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	61,7	61,7	0,0	0,0	55,7
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	53,3	53,3	0,0	0,0	53,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	138,3	138,3	0,0	0,0	99,5
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.133,6	330,9	399,1	403,6	1.148,3
davon aus Lieferungen und Leistungen	(122,7)				(48,1)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,3	0,3	0,0	0,0	0,3
Sonstige Verbindlichkeiten	14,1	12,1	1,9	0,1	22,5
davon aus Steuern	(1,4)	(1,4)			(1,4)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,0)	(0,0)			(2,5)
Insgesamt	1.511,4	610,5	421,9	479,0	1.492,3
davon zinspflichtig	(1.072,6)				(1.083,7)

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 1.010,9 Mio. € (im Vorjahr: 1.028,0 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. €	2006	2005
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	4,7	4,7

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2006	2005
Bestellobligo für Investitionen	220,3	67,8
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	468,3	479,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(17,0)	(16,5)
Insgesamt	688,6	547,5

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Der Aufwand für Immobilienleasing belief sich im Berichtsjahr auf 36,0 Mio. € (im Vorjahr: 30,7 Mio. €).

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

in Mio. €	2006	2005
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	60,2	58,0
fällig 1 bis 5 Jahre	192,3	160,8
fällig über 5 Jahre	215,8	260,9
Insgesamt	468,3	479,7

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

in Mio. €	2006	2005
Verkehrsstationen	641,9	620,0
Vermietung	287,4	268,5
Insgesamt	929,3	888,5

Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich im Inland erzielt.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2006	2005
Konzernverrechnungen	13,6	12,4
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	59,2	71,0
Mieten und Pachten	19,5	20,0
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8,7	9,3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	7,6	11,9
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	18,3	16,2
Übrige sonstige betriebliche Erträge	18,4	18,7
davon übrige periodenfremde Erträge	(8,3)	(2,1)
Insgesamt	145,3	159,5

(14) Materialaufwand

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe für bezogene Waren	76,0	76,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	168,1	170,3
Aufwendungen für Instandhaltungen	162,3	157,4
Insgesamt	406,4	403,7

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

(15) Personalaufwand

in Mio. €	2006	2005
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	124,1	125,8
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	41,9	42,3
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1,7	1,9
	167,7	170,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	26,2	27,3
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	9,2	9,4
	35,4	36,7
davon für Altersversorgung	(3,9)	(4,0)
Insgesamt	203,1	206,7

Die gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen werden gegen die Restrukturierungsrückstellung verrechnet.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2006	2005
Konzernumlage	18,1	18,0
Mieten und Pachten	63,0	56,9
Gebühren, Beiträge und Steuern	19,6	12,4
Datenverarbeitungsaufwand für Betriebsführung und Hardware inklusive Programmierung und Systemanalyse	14,4	15,6
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	14,0	11,4
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	7,0	15,5
Übrige betriebliche Aufwendungen	99,6	82,1
Insgesamt	235,7	211,9

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

(17) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-2,1
Insgesamt	-	-2,1

Im Berichtsjahr wurden die Tochtergesellschaften DB ServiceStore Systemführungsgesellschaft GmbH und DB ServiceStore Betriebs GmbH auf die DB Station&Service AG verschmolzen.

(18) Zinsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4,7	4,4
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,0)	(0,0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-55,9	-50,8
davon an verbundene Unternehmen	(-53,2)	(-49,0)
Insgesamt	-51,2	-46,4

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 ausgewiesen.

(19) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Guthaben bei Kreditinstituten).

Die Verbindlichkeit gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 157,1 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 61,7 Mio. € wurden nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen.

Sonstige Angaben

(20) 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.

(21) 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 elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(22) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(23) Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005
Arbeitnehmer	3.270	3.211	3.515	3.398
Zugewiesene Beamte	1.353	1.339	1.416	1.376
Zwischensumme	4.623	4.550	4.931	4.774
Auszubildende	290	333	314	359
Insgesamt	4.913	4.883	5.245	5.133

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.

(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a) DB Netz AG¹⁾

Jürgen Niemann

Ressort Personal,
Berlin

a) DB Netz AG¹⁾

Rolf Reh

Ressort Betrieb und Entwicklung,
Pulheim

– seit 1. August 2006 –

a) DB Services Technische Dienste
GmbH¹⁾

Harald Stumpf

Ressort Finanzen und Controlling,
Ober-Mörlen

a) DB BahnPark GmbH (Vorsitz)¹⁾

DB ProjektBau GmbH¹⁾

DB Telematik GmbH¹⁾

Dem Aufsichtsrat gehörten im Berichtsjahr an:

Stefan Garber

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg

- a) DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Technische Dienste GmbH¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
 - Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
 - IDUNA Lebensversicherung a.G.
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - Arcor AG & Co. KG (Gesellschafterausschuss)¹⁾
 - Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Lothar Krauß

Stellvertretender 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 Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

Reiner Bieck

Bereichsleiter Personenverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Panketal

– bis 19. September 2006 –

- 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

Arbeitnehmervertreter, Angestellter
der DB Station&Service AG,
Neumarkt

Gottfried Geisel

Bereichsleiter bei der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Wiesbaden

– seit 22. November 2006 –

- a) DB Sicherheit GmbH

Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG,
Glashütten

- a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Vertrieb GmbH¹⁾
- b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/
Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG (Beirat)
Verband Deutscher Verkehrsunter-
nehmen (Verwaltungsrat)

Gerald Hörster

Referatsleiter im Bundesministerium für
Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung,
Wuppertal

- a) DB ProjektBau GmbH
VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzie-
rungsgesellschaft mbH

Heike Moll

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

- a) Deutsche Bahn AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G. (Beirat)

Karl-Heinz Stroh

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
München

- a) DB Services Südost GmbH¹⁾
- 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

- a) DB Bahnbau GmbH¹⁾
DB Energie GmbH¹⁾
DB ProjektBau GmbH¹⁾
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
(Vorsitz)¹⁾

¹⁾ Konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2006 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

in T €	2006	2005
Gesamtbezüge des Vorstands	509	1.506
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	56	55

Die Verträge der Vorstände wurden zum 1. April 2006 beziehungsweise zum 1. Oktober 2006 auf die DB AG übertragen.

(25) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind nicht eingetreten.

(26) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss in Höhe von 51,5 Mio. € wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Berlin, den 2. März 2007

DB Station&Service AG

Der Vorstand

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 2006 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 2. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler)

Wirtschaftsprüfer

(ppa. Fleischer)

Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrats



Stefan Garber

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu insgesamt zwei Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Station&Service AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

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

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. April 2006 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2006 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2007 befasst und die Budgetplanung 2007, die Mittelfristplanung 2007 bis 2011 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2006 im Wesentlichen mit der termingerechten Inbetriebnahme der Nord-Süd-Verbindung einschließlich des Berliner Hauptbahnhofs, der rechtzeitigen Fertigstellung der Baumaßnahmen an den WM-Bahnhöfen, der feierlichen Wiedereröffnung des Dresdner Hauptbahnhofs am 10. November 2006 sowie mit verschiedenen Investorenprojekten, bei denen gemeinsam mit öffentlichen und privaten Investoren Entwicklungsmodelle erarbeitet und umgesetzt werden sollen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2006 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 29. März 2007 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 2006 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 2006 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands

Für den am 19. September 2006 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Reiner Bieck wurde am 22. November 2006 Herr Gottfried Geisel zum Aufsichtsratsmitglied der DB Station&Service AG und Vertreter der Arbeitnehmerseite bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Bieck auch an dieser Stelle seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

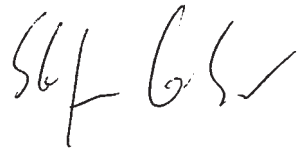
Als Nachfolger für den mit Ablauf des 31. Dezember 2005 aus dem Vorstand der DB Station&Service AG ausgeschiedenen Herrn Bernhard H. Hansen wurde Herr Rolf Reh zum 1. Juli 2006 für das Ressort »Betrieb und Entwicklung (I.SB)« in den Vorstand der DB Station&Service AG bestellt.

Des Weiteren wurde Herr Wolf-Dieter Siebert für den Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorsitzenden des Vorstands der DB Station&Service AG bestellt, und Herr Harald Stumpf wurde für den Zeitraum vom 1. August 2007 bis zum 31. Juli 2012 erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort »Finanzen/Controlling (I.SF)« bestellt.

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 2006 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2007

Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Garber', with a checkmark at the end.

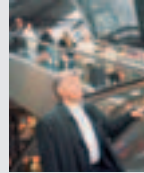
Stefan Garber
Vorsitzender





Titel

In Berlins neuer Mitte – vis-à-vis dem Bundeskanzleramt, nahe dem Reichstag und unweit des Brandenburger Tors – wurde am 26. Mai 2006 mit dem neuen Hauptbahnhof Europas größter und modernster Kreuzungsbahnhof eröffnet.



Seite 6

Reisende und Besucher erwartet auf fünf Ebenen ein vielfältiges Angebot. Infrastruktur, öffentliches Leben, Shopping und Genuss verbinden sich im neuen Berliner Hauptbahnhof zu einem modernen Marktplatz der Mobilität.



Seite 20

Die Mitarbeiter am DB Service Point (hier im Berliner Hauptbahnhof) verstehen sich ebenso wie der mobile Service als freundliche Helfer für Reisende, Touristen und Besucher, die hier Informationen zu allen Fragen rund um ihre Reise sowie Auskünfte über die Stadt erhalten.



Seite 40

Rund 1.100 Züge des Fern-, Regional- und Stadtverkehrs halten täglich am Berliner Hauptbahnhof, für unsere Kunden übersichtlich zusammengefasst in Ankunfts- und Abfahrtsplänen.



Seite 44

Seit seiner Eröffnung haben über 50 Millionen Reisende und Besucher den neuen Berliner Hauptbahnhof in Augenschein genommen. Damit kommen täglich über 300.000 Reisende und Besucher in den Hauptbahnhof.

DB Station&Service AG
Köthener Straße 2
10963 Berlin
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
www.db.de/presse

Redaktion
Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61666
Telefax: 030 297-61959
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: 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
DB AG/Lautenschläger



DB Station&Service AG
Köthener Straße 2
10963 Berlin

www.db.de/station&service