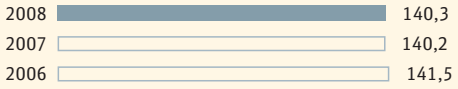
DB Mobility Networks Logistics

# DB Station&Service AG
# **Geschäftsbericht 2008**

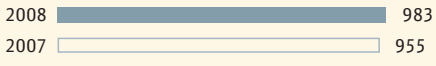
# ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2008

Stationshalte IN MIO.



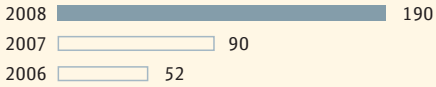

2007 zu 2008: + 0,1 %
2006 zu 2007: – 0,9 %

Umsatzerlöse IN MIO. €



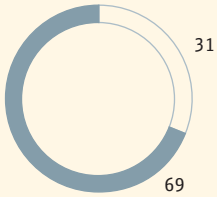

2007 zu 2008: +2,9 %
2006 zu 2007: +2,8 %

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit IN MIO. €




2007 zu 2008: +111 %
2006 zu 2007: +73,1 %

Umsatzstruktur IN %




Verkehrsstation
Vermietung

2007 zu 2008: +28 Mio. €

| Wesentliche Kennzahlen IN MIO. € | 2008 | 2007 | Veränderung in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | 983 | 955 | + 2,9 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit[1)] | 190 | 90 | + 111 |
| Bilanzsumme | 2.850 | 3.227 | – 11,7 |
| Anlagevermögen | 2.742 | 2.814 | – 2,6 |
| Eigenkapital | 1.434 | 1.489 | – 3,7 |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten | 720 | 980 | – 26,5 |
| Brutto-Investitionen | 453 | 347 | + 30,5 |
| Netto-Investitionen[2)] | 33 | 60 | – 45,0 |
| Mitarbeiter per 31. 12. | 4.499 | 4.528 | – 0,6 |

| Leistungskennzahlen | 2008 | 2007 | Veränderung in % |
|---|---|---|---|
| Anzahl der Bahnhöfe | 5.413 | 5.395 | + 0,3 |
| Stationshalte in Mio. | 140,3 | 140,2 | + 0,1 |

[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**

**6 LAGEBERICHT**

7 Überblick

8 Wirtschaftliches Umfeld

8 Entwicklung auf den relevanten Märkten

9 Ertragslage

11 Finanz- und Vermögenslage

13 Mitarbeiter

13 Nachhaltigkeit

14 Strategie

15 Weitere Informationen

17 Risikobericht

20 Nachtragsbericht

21 Ausblick

**24 JAHRESABSCHLUSS**

25 Bilanz

26 Gewinn- und Verlustrechnung

27 Kapitalflussrechnung

28 Entwicklung des Anlagevermögens

30 Anhang

43 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

**45 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

**DR. ANDRÉ ZEUG**
Vorsitzender des Vorstands
der DB Station & Service AG

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*die DB Station & Service AG kann auf ein sehr erfolgreiches Jahr 2008 zurückblicken. Wir sind den Weg des vergangenen Jahres zielgerichtet weitergegangen, konnten unser Betriebsergebnis steigern und die Attraktivität der Bahnhöfe deutlich erhöhen. Im vergangenen Jahr wurden 500 Stationen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 450 Millionen Euro modernisiert.*

*Unsere Geschäftsstrategie ist darauf ausgerichtet, die Kundenzufriedenheit an unseren Bahnhöfen spürbar zu steigern. Denn die Bahnhöfe sind der Zugang zum System Bahn, sie stehen am Anfang jeder Reise. Darum sind Service, Sicherheit und Sauberkeit entscheidende Kriterien für den qualitativ hochwertigen Betrieb der Stationen. Die Bahnhöfe sind unverzichtbarer Teil der Mobilitätskette und sichern den Zugang zum System Bahn und die Präsenz in der Fläche. Die DB Station & Service AG ist mit rund 5.400 Stationen, davon haben rund 1.600 ein Empfangsgebäude, Europas führender Bahnhofsbetreiber. Wir entwickeln und betreiben Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten mobilitätsorientierte Dienstleistungen von hoher Qualität rund um den Bahnhof. Ein weiterer Schwerpunkt unseres Geschäftfelds liegt bei der Vermietung von Gewerbeflächen. Wir entwickeln die Vermietungskonzepte für 1.100.000 qm Einzelhandelsflächen innovativ weiter, um den Ansprüchen einer modernen Mobilitätsgesellschaft an einen attraktiven Bahnhof gerecht zu werden.*

*Im Bereich der Bahnhofsentwicklung konnten wir im Berichtsjahr wichtige Bahnhofsprojekte fertig stellen: Ende des vergangenen Jahres wurde das Infrastrukturprojekt »Bahnknoten Erfurt« nach siebenjähriger Bauzeit abgeschlossen. Herzstück des Megaprojekts mit einem finanziellen Gesamtumfang von 260 Millionen Euro ist der neue, moderne Bahnhof für 35.000 Reisende pro Tag. Die lang ersehnte S-Bahn-Anbindung des Hamburger Flughafens ging im Dezember in Betrieb. Hildesheim wurde an das Hannoversche S-Bahn-Netz angeschlossen. Der Start zum Umbau des Essener Hauptbahnhofs war der Durchbruch für die umfassende Modernisierung der großen Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen. Für bereits lange geplante Bahnhofsprojekte wie dem Umbau der Empfangsgebäude der Bahnhöfe Dortmund und Duisburg konnten wir mit Bund und Land die Finanzierungsvereinbarung schließen. Der erste Spatenstich für den Hauptbahnhof Aschaffenburg, ein 20-Millionen-Euro-Vorhaben, ist ein Beispiel für gelungenes Projektmanagement mit Investoren. Aber auch bei den kleinen und mittleren Stationen haben wir mit Modernisierungsprogrammen wie »Niedersachsen ist am Zug II« oder der Modernisierungsoffensive II in NRW mit finanzieller Unterstützung der Länder und des Bundes die Sanierung von insgesamt 150 Stationen auf den Weg gebracht. Im laufenden Jahr wollen wir unseren Erfolgskurs fortsetzen und vor allem an den kleinen Stationen in der Fläche die Aufenthaltsqualität für unsere Kunden nachhaltig erhöhen und die Reisendeninformation spürbar verbessern.*

*Ein wichtiges Thema des Jahres war die barrierefreie Erschließung der Bahnhöfe. Rund 66 Prozent unserer Bahnhöfe – das sind mehr als 3.500 Stationen – wurden bereits mobilitätsgerecht gestaltet. Hier wollen wir weiter investieren. Neben den großen Bahnhöfen soll aber auch an den kleinen und mittleren Stationen der mobilitätsgerechte Zugang verbessert werden. Im Programm zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurde festgelegt, bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen ab 1.000 Fahrgästen pro Tag den barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Im Geschäftsjahr konnten wir auch den Ausbau der Bahnhöfe Rosenheim und Ingolstadt vertraglich vereinbaren. Über 35 Millionen Euro werden in die barrierefreie Umgestaltung beider Stationen investiert. Dass wir auf dem richtigen Weg sind, zeigte uns die Auszeichnung des Berliner Senats für den Berliner Hauptbahnhof mit dem Signet »Berlin barrierefrei« als Musterbeispiel für Barrierefreiheit.*

*Viele unserer Bauvorhaben sind von architektonischen und technischen Innovationen geprägt. So wurde das Hallendach des Dresdener Hauptbahnhofs, ein Entwurf von Lord Norman Foster, mit dem Brunel Award 2008, einem bedeutenden Preis für Eisenbahnarchitektur und -design, ausgezeichnet. Anerkennung erfuhren auch der Karlsruher und der Schweriner Hauptbahnhof. Sie wurden durch die Allianz pro Schiene zu den »Bahnhöfen des Jahres 2008« gekürt. Der Preis »Bahnhof des Jahres« ist ein Qualitätssiegel für unsere Bahnhöfe und ein großes Lob an unsere Mitarbeiter im Service, denn er bestätigt uns, dass sich unsere Kunden in den Bahnhöfen wohlfühlen.*

*Auch 2009 werden wir unseren Erfolgskurs fortsetzen und die Modernisierung unserer Bahnhöfe weiterhin konsequent vorantreiben, um sie aufzuwerten und zu vorzeigbaren Visitenkarten der Städte und Gemeinden zu machen.*

*Wir werden das im vergangenen Jahr gestartete Strategie- und Zukunftsprogramm »Station 11« zur systematischen Weiterentwicklung der Bahnhöfe konsequent umsetzen. Mit einer professionellen Planung der Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr weiter zu optimierten Ergebnissen kommen. Das wirtschaftliche, vorausschauende, systematische und verlässliche Managen der Bahnhöfe schafft langfristig eine zukunftsfähige Infrastruktur.*

*Denn im Mittelpunkt aller Bemühungen stehen die Kunden. Um ihr Wohl sorgen sich mehr als 3.000 Mitarbeiter der DB Station&Service AG rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr.*

*Ihr*

*Dr. André Zeug*
*Vorsitzender des Vorstands*
*der DB Station & Service AG*

P

# LAGEBERICHT


7 Überblick
8 Wirtschaftliches Umfeld
8 Entwicklung auf den relevanten Märkten
9 Ertragslage
11 Finanz- und Vermögenslage
13 Mitarbeiter
13 Nachhaltigkeit
14 Strategie
15 Weitere Informationen
17 Risikobericht
20 Nachtragsbericht
21 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 Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe zugeordnet. Sie ist für den Betrieb von rund 5.400 aktiven Bahnhöfen in der Verkehrsinfrastruktur sowie für die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in rund 1.600 dazugehörigen und von uns betriebenen Bahnhofsgebäuden verantwortlich.

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der DB AG ist die Möglichkeit geschaffen worden, private Investoren am Unternehmen zu beteiligen. Unter dem Dach der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) sind die Aktivitäten in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail (Schienengüterverkehr), DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen des DB-Konzerns zusammengefasst worden. Die verabschiedeten Eckpunkte sehen vor, dass bis zu 24,9 % der Anteile an der DB ML AG an den Kapitalmarkt gebracht werden können und demzufolge mindestens 75,1 % der Anteile an der DB ML AG von der DB AG gehalten werden. Diese hält auch weiterhin 100 % der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

Das vorgesehene Privatisierungsmodell erhält den integrierten DB-Konzern und damit auch den einheitlichen DB-Konzernarbeitsmarkt.

Bahnhöfe sind Kundenzentren der Bahn und Visitenkarte ihrer jeweiligen Stadt. Mit ihrem Erscheinungs- und Leistungsbild tragen sie maßgeblich zur Zufriedenheit der Reisenden bei und bestimmen die Attraktivität des Schienenverkehrs mit. Sie sind zudem auch Orte der Begegnung mit einem eigenen, breit gefächerten Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen. So sind unsere Bahnhöfe zugleich auch Marktplatz. Über drei 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 im Jahr 1994 werden die Bahnhöfe kontinuierlich durch Modernisierungsmaßnahmen auf die Belange der Reisenden und Bahnhofsbesucher hin umgestaltet. Im Vordergrund stehen einerseits die umfassende Servicekompetenz, eine hohe Sicherheit, eine gute Kundeninformation und die funktionale Wegeleitung sowie andererseits eine erhöhte Ertragskraft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hoher Frequenz. Modernisierungsmaßnahmen an Empfangsgebäuden wurden zum Teil auch über Leasingkonzeptionen – das sogenannte Bahnhofspaket – realisiert. Das Bahnhofspaket umfasst 20 Bahnhöfe.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station & Service AG insgesamt erfolgreich. Der Umsatz konnte von 955 Mio. € um 2,9 % auf 983 Mio. € gesteigert werden. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit konnte gegenüber dem Vorjahr unter anderem aufgrund von Sondersachverhalten von 90 Mio. € auf 190 Mio. € deutlich gesteigert werden.

## Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2008 merklich schwächer aus als im Jahr 2007.

Wenngleich in Deutschland das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2008 höher ausfiel als im Euroland-Durchschnitt, war auch hier eine Verlangsamung des Zuwachses um über einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft schwächten sich zwar sowohl die Zuwachsrate des Exports als auch der Investitionen ab, der Beschäftigungsaufbau setzte sich im Verlauf des Jahres 2008 aber noch fort. Insbesondere die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten legte deutlich zu. Der private Konsum stagnierte hingegen. Wachstumsbremsend wirkten sich dabei – getrieben vor allem von einer kräftigen Verteuerung von Energie und Lebensmitteln bis in den Herbst hinein – die seit 14 Jahren höchste Teuerungsrate der Verbraucherpreise und eine nochmalige Zunahme der Sparquote aus.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2008 waren 340 EVU auf dem Netz aktiv (darunter 312 EVU, die nicht zum DB-Konzern gehören).

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, die unsere Kunden in ihren Märkten erbringen, sind wir dabei indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

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, Marktplätzen und anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Berichtsjahr insgesamt leicht zurückgegangen.

### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WEITERHIN AUF WACHSTUMSKURS

Der Nachfragerückgang im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) hat sich im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Schwäche des motorisierten Individualverkehrs leicht verstärkt. Dieser Rückgang war vor allem bedingt durch die lange Zeit auf hohem Niveau steigenden Kraftstoffpreise, die im Spätsommer ihren Höhepunkt erreichten. Trotz der deutlichen Abschwächung in den Folgemonaten blieb der Preisanstieg im Gesamtjahr mit knapp 7 % kräftig.

Der Schienenverkehr insgesamt konnte die Verkehrsleistung des Vorjahres deutlich übertreffen und so seinen Marktanteil spürbar ausbauen. Positiven Einfluss hatten die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, die lange Phase hoher Kraftstoffpreise sowie die Basiseffekte aus der Tarifauseinandersetzung im Vorjahr. Dämpfend wirkten die gesunkenen Realeinkommen. Neben einem erfreulichen Plus der Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten nach DB-konzerninterner Einschätzung die DB-konzernexternen Bahnen eine weitere deutliche Steigerung der Verkehrsleistung. Diese ist hauptsächlich auf weitere Übernahmen von bestellten Verkehren im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Anteil der DB-konzernexternen Bahnen an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr ist somit im Jahr 2008 weiter leicht angestiegen.

Die Stationshalte lagen mit 140,2 Mio. Halten in etwa auf Vorjahresniveau.

## Ertragslage

### UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 28 Mio. € auf 983 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 676 Mio. € (im Vorjahr: 653 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 661 Mio. € um 3,3 % über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 595 Mio. € entfielen dabei 90,0 % der Umsätze auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 499 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr sowie 96 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr.

Sonstige Dienstleistungen beinhalten insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer. Diese beliefen sich auf insgesamt 15 Mio. €.

Obwohl wir im Berichtsjahr mehr als 500 Empfangsgebäude verkauft haben, konnten wir den positiven Umsatztrend im Bereich der Vermietung fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung – die Mieten und abgerechnete Nebenkosten beinhalten – stiegen um 5 Mio. € auf 307 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg um 13,0 % auf 61 Mio. €. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, ging aufgrund der verringerten Anzahl der Empfangsgebäude um 2 Mio. € beziehungsweise 0,8 % auf 246 Mio. € zurück. Der Anteil am Gesamtumsatz betrug 31,2 %.

## ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung konnte um 0,3 % auf 961 Mio. € (im Vorjahr: 958 Mio. €) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 270 Mio. € (im Vorjahr: 150 Mio. €). Die Steigerung ergibt sich im Wesentlichen aus Sondereffekten. Diese resultieren aus der Abrechnung fertig gestellter Bauwerke des Flughafenbahnhofs Frankfurt/Main, in diesem Zusammenhang aufgelöste Wertberichtigungen, dem Verkauf von rund 500 Empfangsgebäuden an ein Investorenkonsortium und aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand erhöhte sich insbesondere aufgrund unserer ausgeweiteten Brandschutzmaßnahmen für unsere Immobilien um 66 Mio. € auf 499 Mio. € (im Vorjahr: 433 Mio. €).

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifeffekten insgesamt um 3,0 % auf 204 Mio. €. Der Personalaufwand beinhaltet eine Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Abschreibungen haben sich leicht verringert und liegen mit 119 Mio. € (im Vorjahr 122 Mio. €) um 2,5 % unter dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 188 Mio. € um 27 Mio. € unter dem Vorjahreswert, was im Wesentlichen auf die Verringerung der Konzernumlage, die im Zusammenhang mit der Neuordnung des DB-Konzerns neu strukturiert wurde, und auf unser konsequentes Kostenmanagement zurückzuführen ist.

Das Zinsergebnis konnte um 18 Mio. € auf –32 Mio. € (im Vorjahr: –50 Mio. €) verbessert werden. Die Verbesserung resultiert zum einen aus geringeren Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit unserem Cashpooling und für die langfristigen Darlehen. Zum anderen erhöhten sich die Zinserträge, insbesondere für Cashpooling.

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und beinhaltet eine Gewinnausschüttung unserer Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH.

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 190 Mio. € (im Vorjahr: 90 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

## Finanz- und Vermögenslage

### FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Station & Service AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die anderen DB-Konzerngesellschaften sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern 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.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S & P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S & P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. S & P hatte die Ratings der DB AG im April 2008 auf »CreditWatch with negative implications« gesetzt. Nach einer erneuten Überprüfung hat S & P den negativen CreditWatch im Dezember 2008 aufgelöst und den Ausblick wieder auf »stable« gesetzt. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Station & Service AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

### INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen liegen mit 453 Mio. € (im Vorjahr: 347 Mio. €) deutlich über dem Vorjahreswert und zeigen, dass wir neben den unten genannten Investitionsschwerpunkten unser Modernisierungsprogramm konsequent fortgeführt haben.

Projekte mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der Neubau des Bahnhofs Berlin Brandenburg International (72 Mio. €), der City-Tunnel Leipzig (37 Mio. €), die Bügelgebäude am Hauptbahnhof Berlin (16 Mio. €), der Knoten Erfurt (13 Mio. €) sowie die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (8 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, verringerten sich auf 33 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €).

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 453 Mio. € ein Nettokapitalüberschuss – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 15 Mio. €.

Der Saldo aus Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit war im Berichtsjahr positiv, sodass die Inanspruchnahme von Mitteln aus der Konzernfinanzierung verringert werden konnte.

## BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2008 um 377 Mio. € beziehungsweise 11,7 % auf 2.850 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2007: 3.227 Mio. €), was maßgeblich auf den Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen zurückzuführen ist. Dies betrifft die Forderungen gegen die DB AG, die im Berichtsjahr ausgeglichen wurden und im Wesentlichen aus der Erhöhung der Kapitalrücklage im Vorjahr resultierten.

Das Anlagevermögen reduzierte sich um 2,6 % auf 2.742 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 2.814 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich auf 96,2 % (per 31. Dezember 2007: 87,2 %).

Das Umlaufvermögen verringerte sich im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Zahlung der im Vorjahr beschlossenen Erhöhung der Kapitalrücklage um 305 Mio. € auf 108 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 413 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank dadurch auf 3,8 % (per 31. Dezember 2007: 12,8 %).

Das Eigenkapital verminderte sich von 1.489 Mio. € per 31. Dezember 2007 auf 1.434 Mio. € per 31. Dezember 2008. Dies war bedingt durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage aufgrund von Korrekturen der im Vorjahr erfolgten Immobilienneuzuordnung und beinhaltet die im DB-Konzern erfolgte Rückübernahme von Immobilien aus dem im Vorjahr verkauften Aurelis-Portfolio. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich durch den Rückgang der Bilanzsumme von 46,1 % auf 50,3 %.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 20,2 % (per 31. Dezember 2007: 27,6 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 25,5 % (per 31. Dezember 2007: 23,2 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 73,3 % (per 31. Dezember 2007: 84,6 %).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 114 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 110 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 980 Mio. € auf 720 Mio. €. Sie resultieren aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 25,3 % per 31. Dezember 2008.

| Bilanzstruktur IN % | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| **Aktiva** | | |
| Anlagevermögen | 96,2 | 87,2 |
| Umlaufvermögen | 3,8 | 12,8 |
| Aktiver RAP | 0,0 | 0,0 |
| **Bilanzsumme** | **100,0** | **100,0** |
| | | |
| **Passiva** | | |
| Eigenkapital | 50,3 | 46,1 |
| Rückstellungen | 4,8 | 4,9 |
| Verbindlichkeiten | 40,9 | 45,9 |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten | (25,3) | (30,4) |
| Passiver RAP | 4,0 | 3,1 |
| **Bilanzsumme** | **100,0** | **100,0** |
| | | |
| Bilanzsumme in Mio. € | 2.850 | 3.227 |

## Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter ist leicht von 4.528 Mitarbeitern am 31. Dezember 2007 auf 4.499 Mitarbeiter am 31. Dezember 2008 gesunken (– 0,6 %). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.521 Mitarbeitern um 0,8 % unter dem Vorjahreswert (4.559 Mitarbeiter).

Der Rückgang der Mitarbeiter resultiert aus der Abbestellung des Programms AIRail sowie natürlicher Fluktuation.

## Nachhaltigkeit

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

Mit dem DB-konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns im DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- und Personal- und Sozialberichte werden

damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter http://www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht.

Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht abgesehen, da hierzu ausführlich im Konzernlagebericht des DB-Konzerns Stellung genommen wird.

## Strategie

Als Teil des DB-Konzerns ist die DB Station & Service AG innerhalb Europas der führende Betreiber von Verkehrsimmobilien. Dies beinhaltet nicht nur das Betreiben, sondern auch die Entwicklung und Bewirtschaftung unserer rund 5.400 Personenbahnhöfe sowie die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen der rund 1.600 dazugehörigen Bahnhofsgebäude. Als Visitenkarte der Bahn und Treffpunkt von etwa drei Milliarden Menschen im Jahr sind die Bahnhöfe ein wichtiger Bestandteil des Systems Bahn.

Angefangen bei der professionellen Vermietung von Gewerbeflächen in Empfangsgebäuden über die Serviceangebote für Reisende, Bahnhofsbesucher und Verkehrsunternehmen bis hin zum Betrieb, Management und zur Entwicklung von Bahnhofsimmobilien bietet die DB Station & Service AG die gesamte Leistungspalette aus einer Hand an.

Gemeinsam mit Bund, Ländern, Gemeinden und Aufgabenträgern arbeiten wir daran, größere Bahnhöfe zu modernen Verkehrsstationen und Dienstleistungszentren auszubauen und kleinere Stationen funktional zu sanieren. Durch die kontinuierliche Anpassung unseres Leistungsspektrums an die veränderten Kundenbedürfnisse konnten wir auch im Berichtsjahr die Attraktivität der Bahnhöfe erhöhen und damit die Kundenzufriedenheit weiter verbessern.

Um auch weiterhin erfolgreich zu sein, müssen wir unsere Bahnhöfe weiterentwickeln und mobilitätsorientierte Dienstleistungen von konstant hoher Qualität rund um den Bahnhof anbieten. Unsere Kunden erwarten sichere und saubere Bahnhöfe, Bürgermeister wollen vor allem attraktive Immobilien inmitten ihrer Städte und die Medien reflektieren beides kritisch.

Um diesen Ansprüchen auch künftig gerecht werden zu können, haben wir im Berichtsjahr das Strategieprogramm »STATION 11, 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe« gestartet. Mit diesem Programm erarbeiten wir für das Unternehmen eine gesamthafte Strategie, wobei wir uns an dem Leitsatz »Evolution statt Revolution« orientieren. Das Programm ist so ausgerichtet, dass die Ergebnisse auch schrittweise erfolgreich umgesetzt werden können. Gleichzeitig soll es durch die Einbeziehung aller Unternehmensteile den Zusammenhalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach innen und außen fördern und damit weitere Potenziale für das Unternehmen erschließen.

## Weitere Informationen

### MEILENSTEINE DER BAHNHOFSENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr wurden im Bereich der Bahnhofsentwicklung Meilensteine erreicht. Der erste Spatenstich für das Investorenprojekt Aschaffenburg Hauptbahnhof erfolgte. Für den Ulmer Bahnhof wurde zwischen Bahn und Stadt eine Grundsatzvereinbarung zur Entwicklung des Bahnhofs und des Umfelds abgeschlossen. Der Umbau des Essener Hauptbahnhofs startete im Herbst 2008, um rechtzeitig zur »Europäischen Kulturhauptstadt Metropole Ruhr« im Jahr 2010 fertig zu sein. Die Modernisierung des Erfurter Hauptbahnhofs wurde erfolgreich abgeschlossen. Ein neuer S-Bahnhof schließt den Hamburger Flughafen an das S-Bahn-Netz an.

### BAHNHOFSMODERNISIERUNGSPROGRAMME

Zur Verbesserung der Situation an den Nahverkehrsstationen haben das Land NRW und die DB Station & Service AG im Jahr 2000 eine breit angelegte Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen vereinbart. Die Modernisierungsoffensive wird in zwei Stufen umgesetzt. In der ersten Realisierungsstufe werden bis zum Jahr 2010 insgesamt 87 Bahnhöfe modernisiert. Die zweite Realisierungsstufe (MOF 2), die im Juni 2008 vereinbart wurde, umfasst Maßnahmen an 108 weiteren Bahnhöfen. Der Schwerpunkt liegt im Bereich des barrierefreien Ausbaus. Dazu zählen Bahnsteigaufhöhungen, der Einbau von Personenaufzügen und der Bau von Rampenanlagen. Das Programm hat ein geschätztes Investitions- und Bauvolumen von rund 450 Mio. €.

In Niedersachsen haben Land und Bahn 40 Bahnhöfe festgelegt, die im Rahmen des Programms »Niedersachsen ist am Zug II« mit maximal 100 Mio. € umfangreich modernisiert werden sollen. Das Bahnhofsprogramm umfasst zum Beispiel die Erhöhung der Bahnsteige, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Über Rampen oder Aufzüge sollen Bahnsteige zukünftig barrierefrei erreichbar sein. Eine moderne Bahnsteigausstattung mit neuen Wind- und Wetterschutzeinrichtungen sowie Sitzplätze und eine bessere Beleuchtung ergänzen das Paket. Mit diesen Maßnahmen wollen das Land Niedersachsen und die Bahn für mehr Komfort, Sicherheit und Service an den 40 Stationen sorgen. Damit geht das im Juli 2004 begonnene Bahnhofsmodernisierungsprogramm »Niedersachsen ist am Zug!« in die zweite Runde. Von 2004 bis Ende 2007 wurden bereits 32 Bahnhöfe für rund 85 Mio. € umfassend modernisiert.

### AUSGEZEICHNETE BAHNHÖFE

Die Allianz pro Schiene kürte die »Bahnhöfe des Jahres 2008«. Der Karlsruher Hauptbahnhof gewann in der Kategorie »Städte >100.000 Einwohner« und der Schweriner Hauptbahnhof überzeugte in der Kategorie »Städte <100.000 Einwohner«. Das Hallendach des Dresdener Hauptbahnhofs, ein Entwurf von Lord Norman Foster, erhielt den Brunel Award 2008, einen bedeutenden Preis für Eisenbahnarchitektur und -design.

Der Berliner Hauptbahnhof erhielt eine Anerkennung der Jury. Eine weitere Auszeichnung für den Berliner Hauptbahnhof war im Berichtsjahr das Signet »Berlin barrierefrei« als Musterbeispiel für Barrierefreiheit.

### BARRIEREFREIE ERSCHLIESSUNG DER BAHNHÖFE

Von den rund 5.400 Stationen, die von uns betrieben werden, sind rund 66 % mobilitätsgerecht gestaltet, was auch die Ausstattung für sehbehinderte Menschen mit einschließt. Aber auch an den kleinen und mittleren Stationen soll der mobilitätsgerechte Zugang verbessert werden. Im Programm zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurde festgelegt, bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen ab 1.000 Fahrgästen pro Tag den barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Im Berichtsjahr wurden bundesweit zahlreiche Bahnhöfe barrierefrei erschlossen.

### OPTIMIERUNG DES IMMOBILIENPORTFOLIOS

Für die Durchführung des Schienenverkehrs ist eine große Anzahl der rund 1.600 Empfangsgebäude, die sich noch in unserem Eigentum befinden, nicht notwendig. Viele dieser Immobilien stammen aus der Gründerzeit der Bahn und sind wegen ihrer Größe, ihrer Lage und ihres Zuschnitts für uns nicht wirtschaftlich zu betreiben. Darum entwickelt die DB Station & Service AG seit einigen Jahren gemeinsam mit Partnern in den Ländern und Kommunen sowie mit privaten Interessenten Konzepte für den Verkauf und die anschließende Nutzung der Empfangsgebäude.

### ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR IN DEN JAHREN 2009 UND 2010

Die Bundesregierung hat am 5. November 2008 ein Maßnahmenpaket zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung beschlossen. Sie schafft damit eine Perspektive für die rasche Überwindung der Konjunkturschwäche.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Rahmen dieses Maßnahmenpakets ein »Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr« aufgelegt. Darin werden dringliche Verkehrsinvestitionen beschleunigt umgesetzt. Es umfasst konkrete Verkehrsprojekte und Maßnahmen für Schiene, Straße und Wasserwege mit einem Volumen von jeweils 1 Mrd. € in den Jahren 2009 und 2010. Die Investitionsschwerpunkte bei den Bundesschienenwegen sind dabei die Verstärkung laufender und der Beginn neuer Projekte, der Start eines Personenbahnhofsprogramms und die Verstärkung der Mittel für die Lärmsanierung. Dafür werden insgesamt 620 Mio. € bereitgestellt.

### TARIFABSCHLUSS UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2007 mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden im März 2008

abgeschlossen. Zwei sogenannte Grundlagentarifverträge bilden die Basis für das neue Tarifvertragswerk und für ein widerspruchsfreies Tarifgefüge. Sie bestehen aus einem Basistarifvertrag und sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionsspezifischer Tarifvertrag ist der mit der GDL ausgehandelte eigenständige Lokführertarifvertrag (LfTV), in dem die Beschäftigungsbedingungen für die Lokführer geregelt sind. Der LfTV hat eine Laufzeit vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Januar 2009. Auf Basis der individuellen Eingruppierung nach Berufserfahrung ergaben sich individuelle Lohnsteigerungen zwischen 7 % und 15 %. Dabei wurden unter anderem die Entgelttabellen in zwei Schritten im März und September 2008 erhöht.

Die anderen fünf funktionsspezifischen Tarifverträge wurden mit der TG geschlossen. Mit der TG wurde auch eine neue Entgeltstruktur vereinbart. Diese gilt seit dem 1. März 2008 und sieht 13 Entgeltgruppen und sechs Erfahrungsstufen vor. Basis für die erstmalige Eingruppierung der Mitarbeiter ist ihre Betriebszugehörigkeit. Das Volumen der neuen Entgeltstruktur beträgt durchschnittlich rund 9,6 %. Ab Februar 2009 wird sich zudem die wöchentliche Arbeitszeit der Zugbegleiter, Kundenbetreuer im Nahverkehr und Mitarbeiter im Bordservice um eine Stunde reduzieren.

Die mit der TG vereinbarte neue Entgeltstruktur bezieht sich auf alle nicht vom LfTV erfassten Mitarbeitergruppen.

## 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 operativen Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten mittelfristig zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können.

## 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 konsequentes Kostenmanagement arbeiten wir permanent daran, die Profitabilität weiter positiv zu entwickeln. Wenngleich bislang keine über das übliche Maß hinausgehenden Forderungsausfälle zu einer nennenswerten Einzelwertberichtigung geführt haben, bleibt die Möglichkeit offen, dass mit der derzeit diskutierten und prognostizierten Verschlechterung der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland die Gefahr steigender Forderungsausfälle besteht. Hiervon betroffen sind sowohl Forderungen gegenüber unseren externen Mietern als auch gegenüber externen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Um den hier genannten möglichen Forderungsausfällen entgegenzuwirken, wurde ein gezieltes Forderungsmanagement aufgesetzt. Eine Quantifizierung von Umfang und Volumen des Risikos ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht möglich.

/// BETRIEBSRISIKEN IN FORM VON BETRIEBSSTÖRUNGEN: Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer und stetiger Instandhaltung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, einer sorgfältigen Lieferantenauswahl sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse und der Verbundprozesse innerhalb des DB-Konzerns.

/// PROJEKTRISIKEN ergeben sich aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für die gesamte Schieneninfrastruktur und damit auch für die Bahnhöfe. Baugrundrisiken, Verzögerungen in der Umsetzung einzelner Projektschritte oder notwendige Anpassungen (Nachtragsrisiken/Bauablaufrisiken) 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 unsererseits enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden erweist sich bei unseren Projekten als ein wesentlicher Risikominimierungsfaktor. 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.

/// 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 Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken zentral gesteuert und begrenzt.

/// ALLGEMEINE UMFELDRISIKEN: Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist innerhalb unseres Unternehmens in alle betrieblichen Prozesse und Bereiche implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

## 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 kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. 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 erkennbar.

# Nachtragsbericht

## LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG FÜR DAS BESTANDSNETZ IN KRAFT GETRETEN

Im Dezember 2008 wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Danach verpflichtet sich der Bund, dem DB-Konzern in den kommenden fünf Jahren 2,5 Mrd. € pro Jahr für Investitionen in das Bestandsnetz, die Bahnhöfe und Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Mit der verbindlichen Mittelzusage gewinnen wir eine deutlich verbesserte Planungssicherheit. Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung können dadurch langfristiger geplant werden. Das reduziert nicht nur unseren administrativen Aufwand, sondern ermöglicht auch Effizienzsteigerungen bei gleichem Mitteleinsatz.

Im Gegenzug gibt der DB-Konzern dem Bund konkrete Qualitätsversprechen für Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung. Grundlage dafür ist der jährliche Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht. Der Bund hat somit jederzeit die Möglichkeit, neben der Verwendung der öffentlichen Gelder auch die erzielten Effekte bis hin zum Gesamtzustand des Netzes nachzuvollziehen.

Zusätzlich zu den vom Bund bereitgestellten Mitteln hat sich der DB-Konzern im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln in das Bestandsnetz zu investieren. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten 1,25 Mrd. € beziehungsweise 1 Mrd. € DB-Konzern-Mitteln für die Instandhaltung sollen damit jährlich insgesamt rund 4,25 Mrd. € beziehungsweise 4 Mrd. € in die bestehende Schieneninfrastruktur fließen.

Die LuFV ist am 14. Januar 2009 unterschrieben worden und zum 1. Januar 2009 in Kraft getreten.

## TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN

Mitte Januar 2009 haben die Gespräche mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Auftakt der Tarifrunde 2009 im DB-Konzern begonnen. Ende Januar konnte mit allen drei Gewerkschaften eine Einigung erzielt werden. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem feste Wochenendruhen, längere Ruhezeiten und eine bessere Planbarkeit der Schichten vereinbart worden. Zudem erhalten unsere Beschäftigten eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5 % ab dem 1. Februar 2009 und um 2,0 % ab dem 1. Januar 2010 sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 500 € im Dezember 2009. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 18 Monate.

## INVESTITIONSMITTEL FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR AUFGESTOCKT

Mit dem Investitionsverstärkungsprogramm Verkehr im Rahmen des Konjunkturprogramms II stellt der Bund zusätzlich insgesamt 2 Mrd. € für Bauprojekte im Bereich

Straße, Schiene und Wasserstraße für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung. Damit werden die bereits Ende 2008 mit dem Innovations- und Investitionsprogramm Verkehr gesetzten Impulse verstärkt. Von den 2 Mrd. € sollen 700 Mio. € für Investitionen in die Schiene und 100 Mio. € für Investitionen in den Kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Investitionsschwerpunkte im Bereich Schiene sind Infrastrukturmaßnahmen, die beschleunigte Sanierung von Personenbahnhöfen, die Verstärkung des Lärmschutzes an Bahntrassen, Pilotvorhaben für innovative Technik (unter anderem Abgasreinigungssysteme für Diesellokomotiven und die Entwicklung »intelligenter« Güterwagen) und die beschleunigte Einführung von Sicherungstechnik.

Im Rahmen der Konjunkturpakete I und II steht damit für die Schiene insgesamt ein Investitionsvolumen von rund 1,3 Mrd. € für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung.

## Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der internationalen Finanzkrise in Deutschland im Jahr 2009 erheblich verschlechtern. Auch die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine merkliche Abkühlung der wirtschaftlichen Entwicklung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2009 Belastungen aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum. Wie sich die Finanzkrise aber konkret auswirken und welche Verwerfungen sie noch auslösen wird ist derzeit nicht prognostizierbar. Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen insbesondere bezüglich der Dauer und Tiefe der Krise an den Finanzmärkten und ihrer Folgen für die Wirtschaft.

### KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2009 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Folgen der Finanzkrise für die Wirtschaft. Sollten diese gravierender ausfallen als gegenwärtig angenommen, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen erwarten, dass das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Der Außenhandelsbeitrag wird sich im Vergleich zur Entwicklung im Jahr 2008 weiter verschlechtern, da der Export sein Vorjahresniveau voraussichtlich erheblich unterschreiten wird. Aufgrund der schwachen Auslandsnachfrage und der schwierigen Finanzierungsbedingungen werden die Anlageinvestitionen merklich sinken. Ein sich bereits Ende des Jahres 2008 abzeichnender Beschäftigungsabbau wird im Jahr 2009 spürbar werden und die Verunsicherung der Verbraucher verstärken sowie den privaten Verbrauch belasten. Aufgrund insbesondere der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 spürbar niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland für das Jahr 2009 lassen für den Personen- und den Güterverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen.

Vor diesem Hintergrund gehen wir für das Jahr 2009 von einem schrumpfenden Personenverkehrsmarkt in Deutschland und einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsleistung bei allen Verkehrsträgern aus.

Im Jahr 2009 dürften sich die Perspektiven für den Bereich Vermietung infolge der negativen Umfeldprognosen auch für den Einzelhandel und das Gastgewerbe verschlechtern.

## VORAUSSICHTLICHE GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER DB STATION&SERVICE AG

Auch im laufenden Geschäftsjahr streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen der unseren Kunden gebotenen Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur werden wir im Geschäftsjahr 2009 unseren Schwerpunkt bei den Projektaktivitäten insbesondere auf die folgenden Projekte legen: den Umbau des Hauptbahnhofs Essen, die Modernisierungsoffensive in NRW, die Bügelbauten am Hauptbahnhof Berlin und den Knoten Berlin (Nord-Süd-Verbindung).

### UMSATZERWARTUNG

Wir erwarten einen leichten Umsatzanstieg für das Geschäftsjahr 2009, der insbesondere aus höheren Stationspreiserlösen resultiert. Bei den Vermietungsumsätzen erwarten wir durch die im Berichtsjahr erfolgten Verkäufe von Empfangsgebäuden sowie aufgrund von Umbaumaßnahmen an Empfangsgebäuden für 2009 einen leichten Rückgang.

### ERGEBNISERWARTUNG

Aufgrund der positiven Einmaleffekte im Geschäftsjahr 2008 unter anderem Abrechnung fertig gestellter Bauwerke des Fernbahnhofs Frankfurt/Main, Verkauf von rund 500 Empfangsgebäuden, Versicherungserstattungen und der weiteren Forcierung von Brandschutzmaßnahmen gehen wir von einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2009 aus, das voraussichtlich unter dem des Berichtsjahres liegen wird.

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 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 DB Station & Service AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

WAY
blumen
Wiener Backstube
ServicePoint
Coca-Cola

# JAHRESABSCHLUSS


25 Bilanz

26 Gewinn- und Verlustrechnung

27 Kapitalflussrechnung

28 Entwicklung des Anlagevermögens

30 Anhang

43 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

# Bilanz

## AKTIVA

| Zum 31. Dezember IN MIO. € | Anhang | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|
| **A. Anlagevermögen** | (2) | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | | 0 | 0 |
| Sachanlagen | | 2.742 | 2.814 |
| Finanzanlagen | | 0 | 0 |
| | | **2.742** | **2.814** |
| **B. Umlaufvermögen** | | | |
| Vorräte | (3) | 1 | 32 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (4) | 105 | 378 |
| Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | | 2 | 3 |
| | | **108** | **413** |
| **C. Rechnungsabgrenzungsposten** | | **0** | **0** |
| | | **2.850** | **3.227** |

## PASSIVA

| Zum 31. Dezember IN MIO. € | Anhang | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|
| **A. Eigenkapital** | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (5) | 256 | 256 |
| Kapitalrücklage | (6) | 1.178 | 1.233 |
| | | **1.434** | **1.489** |
| **B. Rückstellungen** | (7) | **136** | **158** |
| **C. Verbindlichkeiten** | (8) | **1.167** | **1.481** |
| **D. Rechnungsabgrenzungsposten** | (9) | **113** | **99** |
| | | **2.850** | **3.227** |

# Gewinn- und Verlustrechnung

| Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. € | Anhang | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | (12) | 983 | 955 |
| Bestandsveränderungen | | - 31 | 1 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | | 9 | 2 |
| **Gesamtleistung** | | **961** | **958** |
| | | | |
| Sonstige betriebliche Erträge | (13) | 270 | 150 |
| Materialaufwand | (14) | - 499 | - 433 |
| Personalaufwand | (15) | - 204 | - 198 |
| Abschreibungen | | - 119 | - 122 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (16) | - 188 | - 215 |
| | | **221** | **140** |
| | | | |
| Beteiligungsergebnis | (17) | 1 | 0 |
| Zinsergebnis | (18) | - 32 | - 50 |
| **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** | | **190** | **90** |
| | | | |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | (26) | - 190 | - 90 |
| **Jahresergebnis** | | **0** | **0** |

# Kapitalflussrechnung

| Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. € | Anhang | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung | | 190 | 90 |
| Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen[1] | | 119 | 122 |
| Veränderung der Pensionsrückstellungen | | 1 | 1 |
| Cashflow | | 310 | 213 |
| Veränderung der übrigen Rückstellungen | | - 22 | - 7 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen[1] | | - 18 | - 2 |
| Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel) | | - 13 | - 4 |
| Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden) | | - 74 | - 72 |
| **Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit** | | **183** | **128** |
| | | | |
| Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen[1] | | 44 | 14 |
| Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen[1] | | - 453 | - 347 |
| Einzahlungen aus Investitionszuwendungen | | 420 | 287 |
| Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes | | 11 | 16 |
| Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes | | - 7 | - 17 |
| **Mittelfluss aus Investitionstätigkeit** | | **15** | **- 47** |
| | | | |
| Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter | | - 90 | - 51 |
| Einzahlungen durch Einstellung des Gesellschafters in die Kapitalrücklage | | 286 | 0 |
| Entnahme des Gesellschafters aus der Kapitalrücklage | | - 55 | 0 |
| Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung | | - 91 | - 78 |
| Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung | | - 249 | 45 |
| **Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit** | | **- 199** | **- 84** |
| | | | |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands | | - 1 | - 3 |
| Finanzmittelbestand am Jahresanfang | | 3 | 6 |
| **Finanzmittelbestand am Jahresende** | (19) | **2** | **3** |

[1] Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

# Entwicklung des Anlagevermögens

| IN MIO. € | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vortrag am 01.01.2008 | Übertragung von/an Konzern-gesellschaften | Zugänge | Um-buchungen | Abgänge | Stand am 31.12.2008 | |
| **Immaterielle Vermögensgegenstände** | | | | | | | |
| Konzessionen, ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| **Sachanlagen** | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte | 176 | 0 | 0 | 0 | -14 | 162 | |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 1.863 | 0 | 3 | -7 | -8 | 1.851 | |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 981 | 0 | 9 | -1 | -1 | 988 | |
| | **3.020** | **0** | **12** | **-8** | **-23** | **3.001** | |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 211 | 0 | 3 | -14 | -1 | 199 | |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 383 | 0 | 28 | 9 | -16 | 404 | |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 152 | 0 | -10 | 13 | 34 | 189 | |
| | **3.766** | **0** | **33** | **0** | **-6** | **3.793** | |
| **Finanzanlagen** | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 2. Beteiligungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **Anlagevermögen insgesamt** | **3.769** | **0** | **33** | **0** | **-6** | **3.796** | |

| | Abschreibungen | | | | | | Buchwert | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vortrag am 01.01.2008 | Übertragung von/an Konzern-gesellschaften | Abschreibungen Geschäftsjahr | Umbuchungen | Abgänge | Stand am 31.12.2008 | Stand am 31.12.2008 | Stand am 31.12.2007 |
| | | | | | | | | |
| | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | -3 | 0 | 0 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 162 | 176 |
| | 516 | 0 | 63 | 0 | -3 | 576 | 1.275 | 1.347 |
| | 122 | 0 | 15 | 1 | 0 | 138 | 850 | 859 |
| | **638** | **0** | **78** | **1** | **-3** | **714** | **2.287** | **2.382** |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 104 | 0 | 12 | -1 | -1 | 114 | 85 | 107 |
| | 210 | 0 | 29 | 0 | -16 | 223 | 181 | 173 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 189 | 152 |
| | **952** | **0** | **119** | **0** | **-20** | **1.051** | **2.742** | **2.814** |
| | | | | | | | | |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| | | | | | | | | |
| | **955** | **0** | **119** | **0** | **-20** | **1.054** | **2.742** | **2.814** |

# Anhang

## FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

### VORBEMERKUNGEN

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, mit Ausnahme geringwertiger Software, 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 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 Nutzungsdauer der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

| | Jahre |
|---|---|
| Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 5–50 |
| Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs | 75 |
| Maschinen und maschinelle Anlagen | 8–15 |
| Fernmeldeanlagen | 5–20 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 2–20 |

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken (insbesondere konkurs- oder bonitätsbedingt) wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1 % des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss sind 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.

Analog der Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6 % p. a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5 % p. a. für Altersteilzeit- und Jubiläumsrückstellungen. Die Bewertung der Rückstellungen für Haftpflichtrenten basiert auf einem Zinssatz von 5,75 % p. a. (im Vorjahr: 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 für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Kurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden bei Bestehen einer Aufrechnungslage i. S. d. § 387 BGB miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

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 dem auf den Seiten 28–29 dargestellten Anlagengitter zu entnehmen. Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse (420 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 Mio. € enthalten.

### (3) VORRÄTE

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Unfertige Leistungen | 1 | 32 |

Der Rückgang der Vorräte resultiert aus den im Berichtsjahr abgerechneten Leistungen.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

| IN MIO. € | 2008 | davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | 2007 |
|---|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 28 | (0) | 28 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 66 | (0) | 341 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | (0) | 0 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 11 | (0) | 9 |
| **Insgesamt** | **105** | **(0)** | **378** |

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

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 23 Mio. € (im Vorjahr: 30 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 DB AG gehalten.

## (6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende 1.178 Mio. € (im Vorjahr: 1.233 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuzuordnung aufgrund neuer Erkenntnisse 55 Mio. € aus der Kapitalrücklage entnommen.

## (7) RÜCKSTELLUNGEN

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 19 | 18 |
| Steuerrückstellungen | 1 | 1 |
| Sonstige Rückstellungen | 116 | 139 |
| **Insgesamt** | **136** | **158** |

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Verpflichtungen im Personalbereich | 18 | 21 |
| Restrukturierungsmaßnahmen | 6 | 8 |
| Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen | 11 | 14 |
| Risikovorsorge für Bauprojekte | 46 | 39 |
| Unterlassene Instandhaltung | 20 | 15 |
| Übrige Risiken | 15 | 42 |
| **Insgesamt** | **116** | **139** |

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

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurden diese mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) in Anspruch genommen. Aufgrund der tarifvertraglich bedingten Entgeltsteigerung, die teilweise auf die Zulagen angerechnet wird, wurde die Rückstellung im Berichtsjahr auf 6 Mio. € verringert.

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.

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

## (8) VERBINDLICHKEITEN

| IN MIO. € | 2008 | davon mit Restlaufzeit | | | 2007 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | über 5 Jahre | |
| Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz | 114 | 6 | 26 | 82 | 110 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 52 | 52 | 0 | 0 | 50 |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 53 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 76 | 76 | 0 | 0 | 100 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 886 | 456 | 286 | 144 | 1.131 |
| davon aus Lieferungen und Leistungen | (39) | (39) | | | (43) |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 39 | 39 | 0 | 0 | 37 |
| davon aus Steuern | (2) | (2) | | | (1) |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | (0) | (0) | | | (0) |
| **Insgesamt** | **1.167** | **629** | **312** | **226** | **1.481** |
| davon zinspflichtig | (720) | | | | (980) |

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 847 Mio. € ausgewiesen. Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 720 Mio. €, mit diesen in Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 16 Mio. € sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 190 Mio. €. Diese wurden mit Forderungen gegenüber der DB AG aus Cashpooling in Höhe von 76 Mio. € und Umsatzsteuer in Höhe von 3 Mio. € verrechnet.

### (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. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Bürgschaften | 5 | 5 |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen | (0) | (0) |

### (11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Bestellobligo für Investitionen | 160 | 176 |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 412 | 437 |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen | (25) | (19) |
| **Insgesamt** | **572** | **613** |

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Der Aufwand für Immobilienleasing belief sich im Berichtsjahr auf 35 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €).

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

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Fälligkeiten: | | |
| fällig bis 1 Jahr | 53 | 61 |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 148 | 158 |
| fällig über 5 Jahre | 211 | 218 |
| **Insgesamt** | **412** | **437** |

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (12) UMSATZERLÖSE

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Verkehrsstationen | 676 | 653 |
| Vermietung | 307 | 302 |
| **Insgesamt** | **983** | **955** |

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

## (13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Serviceleistungen für DB-Konzerngesellschaften | 21 | 18 |
| Leistungen für Dritte und Materialverkäufe | 129 | 47 |
| Mieten und Pachten | 23 | 20 |
| Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens | 26 | 11 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 33 | 14 |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 10 | 12 |
| Übrige sonstige betriebliche Erträge | 28 | 28 |
| **Insgesamt** | **270** | **150** |
| davon periodenfremd | (149) | (51) |

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus der Abrechnung von fertig gestellten Projekten des Fernbahnhofs Frankfurt am Main, der Auflösung von Rückstellungen aufgrund von gewonnenen Gerichtsprozessen, den Erträgen aus dem Abgang von rund 500 Bahnhöfen an ein Investorenkonsortium und Versicherungserstattungen.

## (14) MATERIALAUFWAND

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 86 | 83 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 169 | 169 |
| Aufwendungen für Instandhaltungen | 244 | 181 |
| **Insgesamt** | **499** | **433** |

Der Anstieg der Aufwendungen für Instandhaltungen resultiert im Wesentlichen aus der Ertüchtigung der Immobilien im Bereich des Brandschutzes. 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. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| **Löhne und Gehälter** | | |
| für Arbeitnehmer | 120 | 116 |
| für zugewiesene Beamte | | |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 47 | 46 |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge | 2 | 2 |
| **Gesamt** | **169** | **164** |
| | | |
| **Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung[1)]** | | |
| für Arbeitnehmer | 25 | 24 |
| für zugewiesene Beamte | | |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 10 | 10 |
| **Gesamt** | **35** | **34** |
| davon für Altersversorgung | (2) | (2) |
| **Insgesamt** | **204** | **198** |

[1)] Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

Die gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen werden gegen die Restrukturierungsrückstellung verrechnet. Der Personalaufwand beinhaltet eine Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €). In den Löhnen und Gehältern sind 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Steuern enthalten.

## (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Konzern- und Managementumlage | 3 | 18 |
| Mieten und Pachten | 57 | 58 |
| Gebühren, Beiträge und Steuern | 18 | 15 |
| Datenverarbeitungsaufwand für Betriebsführung und Hardware inklusive Programmierung und Systemanalyse | 16 | 16 |
| Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens | 9 | 9 |
| Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen | 13 | 9 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | 72 | 90 |
| **Insgesamt** | **188** | **215** |
| davon periodenfremd | (11) | (11) |

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind »sonstige Steuern« in Höhe von 6 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 4 Mio. €). Die Verringerung der Konzern- und Managementumlage ergibt sich aus einer Neuordnung der Konzernumlage.

### (17) BETEILIGUNGSERGEBNIS

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Erträge aus Beteiligungen | 1 | 0 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | (1) | (0) |
| **Insgesamt** | **1** | **0** |

### (18) ZINSERGEBNIS

| IN MIO. € | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 10 | 5 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | (2) | (0) |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | – 42 | – 55 |
| davon an verbundene Unternehmen | (– 40) | (– 54) |
| **Insgesamt** | **– 32** | **– 50** |

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow ausgewiesen.

### (19) FINANZMITTELBESTAND

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 76 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 52 Mio. € nicht 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 ein Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird.
Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

## (22) ANTEILSBESITZ

| Gesellschaft | Eigenkapital in T € | Ergebnis in T € | Arbeitnehmer | Zuzurechnende Anteile[1] in % | Durchgerechnete Anteile in % |
|---|---|---|---|---|---|
| DB BahnPark GmbH Berlin | 1.551 | 1.526 | 10 | 51 | 51 |

[1] Der DB Station & Service AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile

## (23) BESCHÄFTIGTE

| Umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte | 2008 | | 2007 | |
|---|---|---|---|---|
| | im Jahresdurchschnitt | am Jahresende | im Jahresdurchschnitt | am Jahresende |
| Arbeitnehmer | 3.199 | 3.197 | 3.218 | 3.193 |
| Zugewiesene Beamte | 1.322 | 1.302 | 1.341 | 1.335 |
| **Zwischensumme** | **4.521** | **4.499** | **4.559** | **4.528** |
| Auszubildende | 252 | 307 | 266 | 316 |
| **Insgesamt** | **4.773** | **4.806** | **4.825** | **4.844** |

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

## (24) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2008 an:

**Dr. André Zeug**
Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a) DB Netz AG
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Bernd Koch**
Ressort Finanzen und Controlling,
Berlin

b) DB BahnPark GmbH (Vorsitz)

**Jürgen Niemann**
Ressort Personal,
Berlin

a) DB Netz AG

**Rolf Reh**
Ressort Betrieb und Entwicklung,
Pulheim

a) DB Kommunikationstechnik GmbH[1)]
DB ProjektBau GmbH
DB Services Nordost GmbH

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)]
IDUNA Lebensversicherung a. G.
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
b) Signal Iduna Gruppe (Beirat)

**Regina Rusch-Ziemba***
Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats
– seit 6. November 2008 –,
Stellv. Vorsitzende der TRANSNET Gewerkschaft,
Hamburg
– seit 5. September 2008 –

a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DGB-Rechtsschutz GmbH

**Lothar Krauß***
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Stellv. Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft,
Rodenbach
– bis 1. August 2008 –

a) Deutsche Bahn AG
DB JobService GmbH
DB Sicherheit GmbH
DBV-Winterthur Holding AG
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
(Vorsitz)
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
(Beirat, Vorsitz)

**Dr. Nikolaus Breuel**
Vorsitzender des Vorstands der DB Fernverkehr AG,
Berlin
– seit 31. März 2008 –

a) DB Vertrieb GmbH
b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)[1)]
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)[1)]

**Stefan Busch**
Referatsleiter im Bundesministerium der Finanzen,
Bonn

**Gerhard Dörsam***
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station & Service AG,
Mainz

**Karl-Heinz Ferstl***
Angestellter der DB Station & Service AG,
Neumarkt

**Gottfried Geisel***
Bereichsleiter bei der TRANSNET Gewerkschaft,
Wiesbaden
– bis 9. September 2008 –

a) DB Services Südwest GmbH

**Ulrich Homburg**
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,
Glashütten

a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)[1)]
DB Vertrieb GmbH
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden (Verwaltungsrat)[1)]
DB Regio UK Ltd., London/Großbritannien (Board of Directors)
M40 Trains Ltd., London/Großbritannien (Board of Directors)
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
London Overground Rail Operations Ltd., London/Großbritannien (Board of Directors)
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Verwaltungsrat)

**Gerald Hörster**
Referatsleiter im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Wuppertal

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

**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)

**Karl-Heinz Stroh**
Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
München
– bis 29. Februar 2008 –

a) DB Services Südost GmbH
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Harald Stumpf**
Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
Ober-Mörlen

a) DB Bahnbau GmbH[1)]
DB Energie GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH[1)]
b) DB Dienstleistungen GmbH
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)[1)]

**René Thiele***
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station & Service AG,
Schönefeld

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer
[1)] Konzerninternes Mandat
a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2008 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2008. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2008 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

| IN T€ | 2008 | 2007 |
|---|---|---|
| Gesamtbezüge des Vorstands | – | – |
| Gesamtbezüge des Aufsichtsrats | 37 | 47 |

Die Bezüge der Vorstandsmitglieder werden im Rahmen von Managementverträgen der DB Station & Service AG durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

## (25) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

## (26) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Berlin, den 5. März 2009

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 2008 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 6. März 2009

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Aschaffenburg Hbf
Aschaffenburg Hbf

**STEFAN GARBER**
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

**Sitzungen des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Station & Service AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich ausführlich 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 vertiefter Aussprache 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 2. April 2008 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2007 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 2. Dezember 2008 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2009 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2009, der Mittelfristplanung 2010 – 2013 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2008 mit dem Anlagenmanagement, der Modernisierung von Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen sowie dem Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund (LuFV).

**Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2008 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Aktiengesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 1. April 2009 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 2008 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 2008 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

**Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Als Nachfolger für den zum 29. Februar 2008 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Karl-Heinz Stroh wählte die Hauptversammlung am 28. März 2008 Herrn Dr. Nikolaus Breuel in den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Stroh seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Als Nachfolgerin für den zum 1. August 2008 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Lothar Krauß wurde zum 5. September 2008 Frau Regina Rusch-Ziemba in den Aufsichtsrat bestellt. Seit dem 6. November 2008 ist sie als stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende bestätigt. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Krauß seinen Dank für seine geleistete Arbeit aus.

Als Nachfolger für den zum 9. September 2008 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Gottfried Geisel wurde zum 20. Oktober 2008 Herr Lars Scheidler in den Aufsichtsrat bestellt. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Geisel ebenfalls seinen Dank für die geleistete Arbeit aus.

Herr Lars Scheidler legte sein Amt als Aufsichtsratsmitglied zum 31. Januar 2009 nieder. Als Nachfolger wurde Herr Peter Weinzierl zum 3. Februar 2009 in den Aufsichtsrat 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 2008 geleisteten Einsatz.

Berlin, im April 2009

Für den Aufsichtsrat

Stefan Garber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station & Service AG

REGIO

# BILDÜBERSICHT

**TITEL**

Die S-Bahn-Anbindung des Hamburger Flughafens ging Anfang Dezember letzten Jahres in Betrieb. Ein Highlight der neuen Linie S1 ist die 260 m lange Bahnhofshalle, die rund 14 m unter der Erde liegt.

**SEITE 5**

Der Schweriner Hauptbahnhof wurde von der Allianz pro Schiene mit dem Titel »Bahnhof des Jahres 2008« in der Kategorie »Städte mit unter 100.000 Einwohnern« ausgezeichnet, weil er durch seinen positiven Gesamteindruck überzeugte.

**SEITE 23**

Der Karlsruher Hauptbahnhof wurde von der Allianz pro Schiene zum »Bahnhof des Jahres 2008« gewählt, weil er vor allem durch die vorbildliche Kundeninformation überzeugte.

**SEITE 44**

In einem Bürgerentscheid hatten sich die Aschaffenburger Bürger für einen Neubau des Empfangsgebäudes entschieden. Im Oktober 2008 erfolgte der erste Spatenstich für die Neugestaltung.

**SEITE 48**

Im Dezember 2008 wurde der Bahnknoten Erfurt nach siebenjähriger Bauzeit feierlich eröffnet. Blickfang des neuen Bahnhofs ist das imposante, 154 m lange, 90 m breite und 20 m hohe Hallendach über den Bahnsteiganlagen.

# IMPRESSUM

**DB STATION & SERVICE AG**
Köthener Straße 2
10963 Berlin
www.dbnetze.com

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

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:
www.deutschebahn.com/ir
www.deutschebahn.com/presse

**REDAKTION**
Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61983
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet:
www.deutschebahn.com/ir

**BERATUNG UND PRODUKTIONS-KOORDINATION**
Mentor Werbeberatung,
Kelkheim

**GESTALTUNG**
Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

**DTP**
apu art&publishing frankfurt,
Frankfurt am Main

**LITHOGRAFIE**
Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

**DRUCK**
ColorDruck Leimen,
Leimen

**LEKTORAT**
AdverTEXT,
Düsseldorf

**FOTOGRAFIE UND BERATUNG**
Max Lautenschläger,
Berlin

**BILDNACHWEIS**
Max Lautenschläger

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

www.deutschebahn.com/station&service
www.dbnetze.com