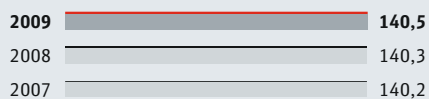




DB Station&Service AG **Geschäftsbericht 2009**

Entwicklung im Geschäftsjahr 2009

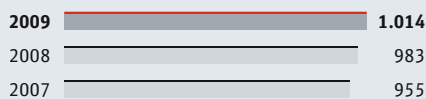
STATIONSHALTE IN MIO.



↗ 2008 zu 2009: **+0,1%**

↗ 2007 zu 2008: **+0,1%**

UMSATZERLÖSE IN MIO. €



↗ 2008 zu 2009: **+3,2%**

↗ 2007 zu 2008: **+2,9%**

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT IN MIO. €



↘ 2008 zu 2009: **-21,1%**

↗ 2007 zu 2008: **+111%**

UMSATZSTRUKTUR IN %



Finanzkennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	1.014	983	+3,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	150	190	-21,1
Bilanzsumme	2.861	2.850	+0,4
Anlagevermögen	2.724	2.742	-0,7
Eigenkapital	1.434	1.434	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	642	720	-10,8
Brutto-Investitionen	487	453	+7,5
Netto-Investitionen ²⁾	70	33	+112,1
Mitarbeiter per 31. 12.	4.590	4.499	+2,0

Leistungskennzahlen	2009	2008	Veränderung in %
Anzahl der Bahnhöfe	5.402	5.413	-0,2
Stationshalte in Mio.	140,5	140,3	+0,1

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

INHALT

002	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
004	LAGEBERICHT
	005 ÜBERBLICK
	006 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
	006 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
	007 ERTRAGSLAGE
	008 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
	012 MITARBEITER
	012 NACHHALTIGKEIT
	013 STRATEGIE
	013 WEITERE INFORMATIONEN
	016 RISIKOBERICHT
	019 NACHTRAGSBERICHT
	019 AUSBLICK
022	JAHRESABSCHLUSS
	023 BILANZ
	024 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
	025 KAPITALFLUSSRECHNUNG
	026 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
	028 ANHANG
	042 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
045	BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. ANDRÉ ZEUG

Vorsitzender des Vorstands
der DB Station&Service AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr zurück, das für die DB Station&Service AG trotz der Weltwirtschaftskrise ein erfolgreiches war. Auch in schwierigen Zeiten haben wir es dank großer Professionalität und konsequenten Engagements verstanden, unser Know-how als erfolgreicher Betreiber von Verkehrsimmobilien gewinnbringend einzusetzen.

Als führender Bahnhofsbetreiber Europas liegen die Schwerpunkte unserer Geschäftstätigkeit im Betrieb, Management und in der Entwicklung von Bahnhofsimmobilien sowie der Vermietung von Gewerbeflächen. Weitere Eckpfeiler unserer Tätigkeit sind die Serviceangebote für die Reisenden und die stetige Verbesserung der Kundeninformation. In diesen Geschäftsbereichen entwickeln und bieten wir maßgeschneiderte Produkte für unsere Kunden, die Reisenden und Bahnhofsbesucher, die Gewerbetrieter im Bahnhof sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unsere Bahnhöfe anfahren. Bahnhöfe sind der Zugang zum System Bahn. Rund drei Milliarden Menschen im Jahr gehen in unseren rund 5.400 Bahnhöfen ein und aus. Ein Großteil der Bundesbürger verbindet den Begriff Bahnhof zuerst mit der Bahn, was verdeutlicht, welch hohen Stellenwert der Bahnhof einnimmt. Was einst nur ein Ort war, von dem Züge an- und abfahren, hat sich über die Jahre zu einem attraktiven und serviceorientierten Dienstleistungszentrum mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie entwickelt. Die hohe Aufenthaltsqualität hat die Bahnhöfe zu kommunikativen Mittelpunkten der Städte werden lassen, die neben den Reisenden auch viele Besucher anlockt.

Auch 2009 wurden unsere Bahnhöfe mit millionenschweren Investitionen von Bund und Ländern sowie aus Eigenmitteln weiter verbessert und modernisiert. Im Berichtsjahr haben wir für die Erhaltung und Modernisierung der Stationen rund 720 Millionen Euro aufgewendet. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistete das Konjunkturprogramm des Bundes. Innerhalb von drei Jahren werden für 300 Millionen Euro rund 3.000 Einzelmaßnahmen an 2.050 Bahnhöfen umgesetzt. Seit dem Start im Juli 2009 konnte an über 320 Bahnhöfen bundesweit mit dem Bau begonnen werden, über 1.700 befinden sich in der Planungsphase und an rund 140 Bahnhöfen wurden Maßnahmen bereits abgeschlossen.

Ein wichtiger Baustein für die fortlaufende Modernisierung der Bahnhöfe war die stetige Weiterführung der Länderprogramme. In Baden-Württemberg wurde die Modernisierung von 66 Bahnhöfen mit einem Volumen von 108 Millionen Euro besiegelt und in Sachsen-Anhalt konnte die Finanzierung von 48 Bahnhöfen mit 40 Millionen Euro gesichert werden. Gemeinschaftsfinanzierungen mit Ländern und Kommunen halfen auch, beispielsweise Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen, Bayern oder Niedersachsen zu modernisieren. In Dortmund und Duisburg haben wir mit der Sanierung der Empfangs-

gebäude der Hauptbahnhöfe begonnen und die Sanierung der Verkehrsstation des Hauptbahnhofs Münster angestoßen. Rechtzeitig zum Kulturhauptstadtjahr 2010 haben wir die Modernisierung des Essener Hauptbahnhofs, ein 57-Millionen-Euro-Projekt, in der Rekordzeit von nur 16 Monaten abgeschlossen. Für das Infrastrukturgroßprojekt Stuttgart 21, das auch den Bau eines neuen Tiefbahnhofs umfasst, wurde die Finanzierungssicherheit erzielt. In Aschaffenburg fand die Grundsteinlegung für den neuen Hauptbahnhof statt. Dieses Investorenprojekt umfasst auch ein Parkhaus mit 400 Stellplätzen, das zukünftig von DB BahnPark betrieben wird. In Landshut haben wir den ersten Solarbahnhof des Freistaates Bayern in Betrieb genommen. Ein weiteres Schwerpunktthema war, wie auch schon im Vorjahr, die Verbesserung der stufenfreien Erschließung der Bahnhöfe. Über 80 Prozent der Bahnreisenden steigen an stufenfreien Bahnhöfen ein oder aus. Rund 67 Prozent unserer rund 5.400 Bahnhöfe wurden in den vergangenen Jahren mobilitätsgerecht gestaltet. Von diesen Bahnhöfen sind bisher 3.250 Bahnsteige mit einem Blindenleitsystem ausgestattet, das ist rund ein Drittel. Unseren Service für mobilitätseingeschränkte Reisende haben wir auf 65 zusätzliche Stationen ausgeweitet. Insgesamt haben Bahnmitarbeiter im Jahr 2009 fast eine halbe Million Hilfeleistungen organisiert. Diese Zahl unterstreicht eindrucksvoll die Wichtigkeit dieses Themas.

Siegerbahnhöfe bei der Wahl zum »Bahnhof des Jahres 2009« durch die Allianz pro Schiene wurden der Erfurter Hauptbahnhof und der Hundertwasserbahnhof Uelzen. 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.

Ganz entscheidend für die Fortführung des Unternehmenserfolgs war die Stabilität und Kontinuität der Leistung des Geschäftsfelds Personenbahnhöfe über das gesamte Jahr 2009 hinweg. Nicht zuletzt deshalb haben wir unser Strategieprogramm »Station 11« weiter konsequent umsetzen können. Wir haben gute Fortschritte in der Instandhaltungs- und Investitionsplanung gemacht und unsere operative Exzellenz gesteigert, denn im kommenden Jahr werden die meisten Konzepte umgesetzt, um die Bahnhöfe noch attraktiver zu gestalten. Unser Fokus richtet sich außerdem auf die weitere Optimierung der Bauprozesse und die individuelle Entwicklung jedes einzelnen Bahnhofs.

Die Krise des Jahres 2009 hat viele renommierte Unternehmen in eine wirtschaftliche Schieflage gebracht. Trotz dieser schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen konnten wir unser Ziel erreichen, das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität an unseren Bahnhöfen weiter zu verbessern. Diesen erfolgreichen Weg wollen wir auch im Jahr 2010 konsequent fortsetzen.

Ihr



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

LAGEBERICHT

005	.....	ÜBERBLICK
006	.....	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
006	.....	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
007	.....	ERTRAGSLAGE
008	.....	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
012	.....	MITARBEITER
012	.....	NACHHALTIGKEIT
013	.....	STRATEGIE
013	.....	WEITERE INFORMATIONEN
016	.....	RISIKOBERICHT
019	.....	NACHTRAGSBERICHT
019	.....	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. Nach der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG im DB-Konzern die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Station&Service AG betreibt bundesweit etwa 5.400 Personenbahnhöfe, davon rund 1.600 mit Empfangsgebäude. Als Europas führender Bahnhofsbetreiber entwickelt und betreibt das Unternehmen Bahnhöfe als Kerngeschäft und bietet mobilitätsorientierte Dienstleistungen von hoher Qualität rund um den Bahnhof. Mit seiner flächendeckenden Präsenz sichert das Unternehmen für über sieben Millionen Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Die rund 141 Millionen Stationshalte pro Jahr, von denen rund 20 Millionen (14,2%) auf Unternehmen entfallen, die nicht zum DB-Konzern gehören, verteilen sich auf über 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und machen die Personenbahnhöfe zu einem unverzichtbaren Bestandteil der Mobilitätskette.

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.

Dabei ist die stufenfreie Erschließung der Bahnhöfe ein wichtiges Thema. Über 80% der Bahnreisenden nutzen bereits jetzt stufenfreie Bahnhöfe. Durch zielgerichtete Investitionen soll der mobilitäts-gerechte Zugang weiter verbessert werden.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG insgesamt erfolgreich. Der Umsatz konnte von 983 Mio. € um 3,2% auf 1.014 Mio. € gesteigert werden, die Zahl der Stationshalte lag mit 140,5 Mio. Halten um 0,1% über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verringerte sich von 190 Mio. € auf 150 Mio. €, da das Vorjahr von positiven Sondereffekten geprägt war.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Infolge der Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte das makroökonomische Umfeld im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung spürbar.

In Deutschland ging das Bruttoinlandsprodukt (BIP) infolge der starken Exportausrichtung mit 5,0% stärker zurück als im Euro-Raum-Durchschnitt. Außenhandel und Investitionen in Ausrüstungen sowie sonstige Anlagen blieben deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die öffentlichen Bauinvestitionen hingegen gingen nur moderat zurück, da die Investitionsprogramme des Staates mehr und mehr umgesetzt wurden. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe verzeichnete aufgrund der kräftigen Einbrüche in den ersten sechs Monaten im Gesamtjahr zweistellige Produktionsrückgänge. Das leichte Plus beim privaten Konsum ist maßgeblich auf vermehrte Kraftfahrzeugkäufe privater Haushalte infolge der Abwrackprämie zurückzuführen. Weitere Maßnahmen des Konjunkturpakets (Steuerentlastungen, Kinderbonus, Rentenanhebung) wirkten ebenfalls positiv. Der Arbeitsmarkt wurde durch die starke Inanspruchnahme der Kurzarbeiterregelung stabilisiert. Dadurch ging die Beschäftigung im Jahresdurchschnitt vergleichsweise gering um 0,5% zurück. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gesunkene Preise für Mineralölprodukte, nur geringfügig über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine Vielzahl von EVU die Schieneninfrastruktur in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere die Zahl der konzernexternen EVU im Jahr 2009 weiter angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

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, Shopping-Centern und anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Jahr 2009 insgesamt leicht zurückgegangen.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEICHT UNTER VORJAHRESNIVEAU

Nach den Rückgängen der vorangegangenen Jahre blieb der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt im Jahr 2009 knapp unter dem Vorjahresniveau. Mit den nur unerwartet leicht rückläufigen Erwerbstätigenzahlen und stagnierenden Realeinkommen wiesen wichtige Umfeldfaktoren für den Personenverkehr eine vergleichsweise robuste Entwicklung auf. Gestützt wurde die Gesamtmarktentwicklung durch die stagnierende Verkehrsleistung des dominierenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), der von den hohen Kraftfahrzeugverkäufen infolge der Abwrackprämie und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen profitierte. Während alle anderen Verkehrsträger hinter dem Leistungsniveau des Vorjahres zurückblieben, konnte der MIV seinen Marktanteil leicht ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland gab gegenüber dem Vorjahr leicht nach. Mit Blick auf die Aktivitäten des DB-Konzerns machten sich dabei neben den überwiegend negativen Konjunkturerffekten vor allem Einschränkungen auf der Angebotsseite bemerkbar. Infolge technischer Probleme bei einigen ICE-Baureihen und bei der S-Bahn Berlin wurde die Entwicklung der Verkehrsleistung belastet und ging zurück. Die DB-konzernexternen Bahnen konnten hingegen nach DB-konzerninterner Einschätzung erneut stark wachsen und damit ihren intramodalen Marktanteil weiter ausbauen. Dies ist hauptsächlich auf die Übernahme weiterer Leistungen im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war allerdings nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten Jahren im Jahr 2009 leicht rückläufig.

ERTRAGSLAGE

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 31 Mio. € auf 1.014 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 696 Mio. € (im Vorjahr: 676 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 681 Mio. € um 3,0% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 600 Mio. € entfielen dabei 88,1% der Umsätze auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 505 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr sowie 95 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr.

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

Auch im Bereich der Vermietung konnten wir den positiven Umsatztrend unter anderem aufgrund eines ausgewogenen Branchenmix fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung – die Mieten und abgerechnete Nebenkosten beinhalten – stiegen um 11 Mio. € auf 318 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns ging um 4,9% auf 58 Mio. € zurück. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg um 14 Mio. € beziehungsweise 5,6% auf 260 Mio. €. Der Anteil am Gesamtumsatz betrug 31,4%.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung konnte um 7,0% auf 1.028 Mio. € (im Vorjahr: 961 Mio. €) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse und die geringere negative Bestandsveränderung zurückzuführen ist. Der Rückgang der negativen Bestandsveränderungen resultiert aus der Endabrechnung des Projekts Fernbahnhof Frankfurt/Main im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 152 Mio. € (im Vorjahr: 270 Mio. €). Die Veränderung ergibt sich im Wesentlichen aus den im Vorjahr vorhandenen positiven Sondereffekten.

Der Materialaufwand verringerte sich um 31 Mio. € auf 468 Mio. € (im Vorjahr: 499 Mio. €), was überwiegend aus dem im Berichtsjahr erfolgten Ausweis der Telekommunikationsleistungen (23 Mio. €) im sonstigen Aufwand resultierte.

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifeffekten und Personalaufstockungen für die Bereiche Service und Bau- und Anlagenmanagement insgesamt um 5,4% auf 215 Mio. € (im Vorjahr: 204 Mio. €). Er beinhaltet eine Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die Abschreibungen haben sich verringert und liegen mit 113 Mio. € (im Vorjahr: 119 Mio. €) um 5,0% unter dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 201 Mio. € um 13 Mio. € über dem Vorjahreswert, was sich im Wesentlichen aus dem im Berichtsjahr geänderten Ausweis der Telekommunikationsleistungen (23 Mio. €) ergibt.

Das Zinsergebnis veränderte sich um -2 Mio. € auf -34 Mio. € (im Vorjahr: -32 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 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 150 Mio. € (im Vorjahr: 190 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 Moody's, Standard & Poor's (S&P) und seit dem Jahr 2009 auch von Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben Moody's und S&P im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews ihre hervorragenden Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable« und S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Fitch hat im Berichtsjahr mit einem langfristigen Emittentenausfall-Rating (Long-term Issuer Default Rating) von »AA« und einem kurzfristigen Emittentenausfall-Rating (Short-term Issuer Default Rating) von »F1+« ebenfalls sehr gute Bonitätsbeurteilungen der DB AG veröffentlicht. Der Ausblick der Rating-Einstufungen der DB AG aller drei Agenturen ist »stabil«. 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 487 Mio. € (im Vorjahr: 453 Mio. €) über dem Vorjahreswert. Wir haben damit unser Modernisierungsprogramm konsequent fortgeführt.

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der City-Tunnel Leipzig (70 Mio. €), die Konjunkturpakete des Bundes (51 Mio. €), Essen Hauptbahnhof (22 Mio. €), die Bügelgebäude am Hauptbahnhof Berlin (19 Mio. €) sowie die Rahmenvereinbarung Hessen (16 Mio. €) und die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (15 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, erhöhten sich auf 70 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 487 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 65 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 2009 um 11 Mio. € beziehungsweise 0,4% auf 2.861 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2008: 2.850 Mio. €). Der Anstieg auf der Aktivseite resultiert aus gestiegenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und auf der Passivseite aus gestiegenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, insbesondere aus dem Projekt City-Tunnel Leipzig, und sonstigen Verbindlichkeiten.

Das Anlagevermögen reduzierte sich um 0,7% auf 2.724 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 2.742 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 95,2% leicht unter Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2008: 96,2%). Der Rückgang des Anlagevermögens ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Nettoinvestitionen mit 70 Mio. € unter dem Wert der Abschreibungen in Höhe von 113 Mio. € liegen.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 26,9% auf 137 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 108 Mio. €), was im Wesentlichen auf die Forderung aus der Erhöhung der Kapitalrücklage durch die DB AG um 28 Mio. € zurückzuführen ist. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich dadurch auf 4,8% (per 31. Dezember 2008: 3,8%).

Das Eigenkapital beläuft sich unverändert auf 1.434 Mio. €. Im Berichtsjahr hat die DB AG Entnahmen aus der Kapitalrücklage in Höhe von 28 Mio. € vorgenommen und dies durch eine Zuführung zur Kapitalrücklage in Höhe von 28 Mio. € zum 31. Dezember 2009 wieder ausgeglichen. Die Entnahmen resultierten aus Korrekturen der im Geschäftsjahr 2007 erfolgten Immobilienneuordnung aus dem im Jahr 2007 verkauften Aurelis-Portfolio und beinhalten die im DB-Konzern erfolgten Rücknahmen dieser Immobilien. Die Eigenkapitalquote verringerte sich leicht durch den Anstieg der Bilanzsumme von 50,3 auf 50,1%.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen reduzierten sich um 31 Mio. € auf 855 Mio. € aufgrund geringerer Darlehen gegenüber der DB AG und einer geringeren Verbindlichkeit aus Gewinnabführung. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 26,7% (per 31. Dezember 2008: 20,2%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 19,2% (per 31. Dezember 2008: 25,5%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 80,7% (per 31. Dezember 2008: 73,3%).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 107 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 114 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 720 Mio. € auf 642 Mio. €. Sie resultieren aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 22,4% per 31. Dezember 2009 (per 31. Dezember 2008: 25,3%).

Bilanzstruktur IN % DER BILANZSUMME	31.12. 2009	31.12. 2008
AKTIVA		
Anlagevermögen	95,2	96,2
Umlaufvermögen	4,8	3,8
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	50,1	50,3
Rückstellungen	4,8	4,8
Verbindlichkeiten	41,2	40,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(22,4)	(25,3)
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	3,9	4,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.861	2.850



MITARBEITER

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet.

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 4.499 Mitarbeitern am 31. Dezember 2008 auf 4.590 Mitarbeiter am 31. Dezember 2009 gestiegen (+2,0%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.598 Mitarbeitern um 1,7% über dem Vorjahreswert (4.521 Mitarbeiter).

Der Zugang der Mitarbeiter resultiert aus dem Ausbau des Service für mobilitätseingeschränkte Reisende und des Bau- und Anlagenmanagements für die Abwicklung der von der Bundesregierung aufgelegten Konjunkturprogramme.

NACHHALTIGKEIT

Durch Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Klimaschutzziele des DB-Konzerns schließen daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Der DB-Konzern entwickelt Dienstleistungsangebote, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen dafür, dass wir trotz demografischen Wandels hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen Themen der Nachhaltigkeit. Ausführliche Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht, der im Jahr 2009 zuletzt erschienen ist und alle zwei Jahre neu herauskommt. Er stellt umfassend dar, welche Beiträge der DB-Konzern zu einer nachhaltigen Gesellschaft als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

STRATEGIE

Um nachhaltig erfolgreich zu sein, müssen die Bahnhöfe auch weiterhin wirtschaftlich entwickelt und betrieben werden. Auch das Angebot an mobilitätsorientierten Dienstleistungen von konstant hoher Qualität wird stetig an den Kundenbedürfnisse ausgerichtet.

Das im Jahr 2008 implementierte Strategieprogramm »Station 11 – 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe« wurde im Berichtsjahr konsequent fortgeführt. Die elf Kernthemen des Programms werden innerhalb von drei Jahren systematisch umgesetzt.

Inzwischen wurden zahlreiche Grundlagen hierzu erarbeitet und erste wesentliche Ergebnisse in das operative Tagesgeschäft integriert. Schwerpunkte bilden unter anderem die Instandhaltungs- und Finanzierungsstrategie, das Portfoliomanagement, die Weiterentwicklung der operativen Exzellenz, die Optimierung des Baubereichs und die Implementierung des Change-Prozesses in die Mitarbeiterführung. Die Optimierung einzelner Themen reicht für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg nicht aus. Deshalb ist auch weiterhin die Vernetzung aller Teilaspekte zu einer ganzheitlichen Strategie erforderlich. Nur so können Optimierungspotenziale voll ausgeschöpft werden. Wichtig ist, dass jeder seinen Beitrag leistet, den Wertschöpfungsprozess des Geschäftsfelds insgesamt zu verbessern. Die weiteren Auswirkungen der allgemeinen Wirtschaftskrise kann nur ein starkes, effizientes und strategisch richtig aufgestelltes Unternehmen bewältigen.

Alle Ansprüche des Unternehmens sind einem Ziel verpflichtet: Kundenzufriedenheit bei hoher Effizienz des Bahnhofsbetriebs. Denn unverändert gilt, dass Bahnhöfe ganz entscheidend die Qualität des Reisens beeinflussen.

WEITERE INFORMATIONEN

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG FÜR DAS BESTANDSNETZ IN KRAFT GETRETEN

Im Januar 2009 ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) in Kraft getreten. Danach verpflichtet sich der Bund, den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften im Zeitraum 2009 – 2013 2,5 Mrd. € pro Jahr für Ersatzinvestitionen in das Netz, die Bahnhöfe und die Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Mit der verbindlichen Mittelzusage gewinnen wir eine deutlich verbesserte Planungssicherheit. Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung können dadurch langfristig geplant werden. Das reduziert nicht nur unseren administrativen Aufwand, sondern ermöglicht auch Effizienzsteigerungen bei gleichem Mitteleinsatz.

Im Gegenzug geben wir 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 beziehungsweise zu prüfen.

Zusätzlich zu den vom Bund bereitgestellten Mitteln haben sich die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten 1,25 Mrd. € beziehungsweise 1 Mrd. € DB-Mitteln für die Instandhaltung sollen damit jährlich insgesamt rund 4,25 Mrd. € beziehungsweise 4 Mrd. € in die bestehende Schieneninfrastruktur fließen.

MEILENSTEINE DER BAHNHOFSENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr wurden in der Bahnhofsentwicklung wichtige Großprojekte angestoßen und auch fertiggestellt. Im Juni startete die Sanierung der Empfangsgebäude der Hauptbahnhöfe Dortmund und Duisburg. In Duisburg werden rund 10 Mio. € in die Sanierung des Empfangsgebäudes investiert. Das aus den 50er-Jahren stammende Gebäude des Dortmunder Hauptbahnhofs wird für rund 23 Mio. € modernisiert. Für das Infrastrukturgroßprojekt Stuttgart 21 mit dem neuen Tiefbahnhof konnte eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Beim Investorenprojekt Aschaffenburg Hauptbahnhof fand die Grundsteinlegung statt. Teil des Projekts ist auch ein Parkhaus mit 400 Stellplätzen, das durch die DB BahnPark betrieben wird. In Landshut konnte der erste Solarbahnhof Bayerns in Betrieb gehen. Mit dem Bau weiterer Solaranlagen in Bayern wurde in Straubing, Mering und Plattling begonnen. Zum Kulturhauptstadtjahr 2010 wurde die Modernisierung des Essener Hauptbahnhofs abgeschlossen. Das 57-Mio.-€-Projekt wurde innerhalb von nur 16 Monaten verwirklicht. Im Dezember wurde die Sanierung der Verkehrsstation des Hauptbahnhofs Münster begonnen.

BAHNHOFSMODERNISIERUNGSPROGRAMME

Durch die im Berichtsjahr vorgenommenen Investitionen und Instandhaltungen flossen rund 720 Mio. € in die Modernisierung der Bahnhöfe. Schwerpunkte waren die Sanierung von kleinen und mittleren Bahnhöfen in der Fläche sowie der barrierefreie Ausbau. Länderprogramme sicherten die Modernisierung der Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen, Bayern oder Niedersachsen. In Baden-Württemberg wurde die Modernisierung von 66 Bahnhöfen für rund 117 Mio. € besiegelt und in Sachsen-Anhalt konnte die Finanzierung von 48 Bahnhöfen mit über 50 Mio. € gesichert werden.

ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR IN DEN JAHREN 2009 – 2010

Im Rahmen der vom Bund beschlossenen Konjunkturpakete I und II steht für die Schiene insgesamt ein Investitionsvolumen von rund 1,3 Mrd. € für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung. Davon sind rund 300 Mio. € für Investitionen in mehr als 2.000 kleinere und mittlere Bahnhöfe vorgesehen. Diese Mittel stehen für die Sanierung von Empfangsgebäuden einschließlich energetischer Ertüchtigung, die Verbesserung der Informationsqualität, die Ertüchtigung von kleinen Stationen sowie die Verbesserung des Zugangs, Wetterschutzes und der Sicherheit bei kleinen und mittleren Personenbahnhöfen. Seit dem Start in Rheine im Juli konnte bereits an über 320 Bahnhöfen bundesweit mit der Umsetzung der Baumaßnahmen begonnen werden. Über 1.700 sind in der Planungsphase und an rund 140 Bahnhöfen sind die Arbeiten bereits abgeschlossen.

BARRIEREFREIE ERSCHLIESSUNG DER BAHNHÖFE

Im Berichtsjahr wurden sowohl im Rahmen von Modernisierungsprogrammen als auch in Einzelprojekten Maßnahmen zur Herstellung der Stufenfreiheit an den Bahnhöfen durchgeführt. Im Januar wurde der Bau- und Finanzierungsvertrag zum stufenfreien Ausbau von vier Bahnhöfen zwischen Bamberg und Forchheim beschlossen. Der Spatenstich zum barrierefreien Ausbau des Ingolstädter Hauptbahnhofs fand im Februar statt. Rund 67% unserer 5.400 Bahnhöfe wurden in den vergangenen Jahren mobilitätsgerecht gestaltet. Von diesen Bahnhöfen sind bisher 3.250 Bahnsteige mit Blindenleitsystem ausgestattet. Seit Juni 2009 wird an 65 weiteren Standorten der Service für mobilitätseingeschränkte Reisende angeboten. Damit können Reisende an 309 Bahnhöfen Hilfe beim Ein-, Aus- oder Umsteigen anfordern.

INFRASTRUKTURPROJEKT STUTTGART 21 WIRD UMGESETZT

Am 2. April 2009 wurden die Finanzierungsvereinbarungen für das Projekt Stuttgart 21 unterzeichnet. Mit Stuttgart 21 wird der Schienenverkehr in Stuttgart komplett neu geordnet. Insgesamt knapp 60 km neue Bahnstrecken sowie drei neue Bahnhöfe gewährleisten, dass der gesamte Bahnknoten leistungsfähiger wird. Das prominenteste Projekt des Vorhabens ist dabei die Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs von einem Kopfbahnhof in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Mit vier Bahnsteigen und acht durchgehenden Gleisen entsteht ein zukunftsfähiger Bahnhof mit ausreichender Kapazität und Reserven für zukünftige Mehrverkehre. Die meisten Nahverkehrszüge beginnen oder enden künftig nicht mehr in Stuttgart, sondern werden zu sogenannten Durchmesserlinien verknüpft, deren Schnittpunkt der Stuttgarter Hauptbahnhof ist. So entstehen viele umsteigefreie Verbindungen.

AUSGEZEICHNETE BAHNHÖFE

Die Allianz pro Schiene kürte die »Bahnhöfe des Jahres 2009« aus Kundensicht. Siegerbahnhöfe wurden der Erfurter Hauptbahnhof, er gewann in der Kategorie »Städte >100.000 Einwohner«, und der Hundertwasserbahnhof in Uelzen, der in der Kategorie »Städte <100.000 Einwohner« überzeugte. Der Bahnhof Berlin-Südkreuz wurde als Musterbeispiel für Barrierefreiheit mit dem Signet »Berlin barrierefrei« ausgezeichnet.

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 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.

STATIONSPREISLISTE VON DER BUNDESNETZAGENTUR FÜR UNGÜLTIG ERKLÄRT

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat der DB Station&Service AG mit Bescheid vom 10. Dezember 2009 untersagt, die bestehende Stationspreisliste über den 1. Mai 2010 hinaus weiter anzuwenden. Zur Begründung beruft sie sich auf das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot und einen Verstoß gegen § 14 Abs. 5 AEG, insbesondere weil die Entgelte für Stationshalte in Bahnhöfen gleicher Kategorie in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich hoch ausfallen. Den Vorwurf, dass die Entgelte missbräuchlich überhöht seien, erhebt die Behörde nicht. Die DB Station&Service AG hat gegen die Entscheidung der Behörde Widerspruch eingelegt und Eilrechtsschutz beim Verwaltungsgericht Köln beantragt.

Sollte das Eilverfahren nicht erfolgreich sein, wären die aktuellen Entgelte zum 1. Mai 2010 ungültig. Falls bis Ende April 2010 keine Einigung mit der BNetzA über die neue Stationspreisliste erzielt wird, drohen neben dem Zwangsgeld in Höhe von 200.000 € insbesondere auch erhebliche zivilrechtliche Konsequenzen. Angesichts des Bescheids der BNetzA verstärken sich die Forderungen einzelner Zugangsberechtigter auf Rückzahlung angeblich zu viel gezahlter Entgelte für die Vergangenheit. Auch die Weigerung, Verträge auf Grundlage der aktuellen Entgeltlisten und Nutzungsbedingungen abzuschließen, setzt sich fort. Es sind zusätzliche Zivilprozesse zu erwarten, die Erlösausfälle für die DB Station&Service AG zur Folge haben könnten.

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

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich auch spürbar auf den DB-Konzern ausgewirkt. Der DB-Konzern hat daher mit der Einführung des DB-konzernweiten Programms reACT auf die Folgen der aktuellen Krise reagiert. Mit den 13 Projekten des Programms reACT sollen die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den DB-Konzern abgemildert und zugleich die eigene Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Maßnahmen langfristig gestärkt werden. Kurzfristig stehen dabei Maßnahmen für mehr Produktivität und Kostensenkungen im Vordergrund. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten darin, uns als führender Anbieter auch in schwierigen Zeiten im Wettbewerb behaupten und Marktkonsolidierungen aktiv gestalten zu können.

Unsere strategische Ausrichtung mit unseren führenden Marktpositionen und die eingeleiteten Maßnahmen zur Abmilderung der Folgen der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise eröffnen uns zudem Chancen, mittelfristig von einer konjunkturellen Belebung zu profitieren.

Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2010 nur in geringem Umfang zu erwarten.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

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

- *Marktrisiken:* Unsere Verkehrsstationen sind signifikant abhängig von der Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland. Grundsätzlich weisen die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr einen eher stabilen Verlauf auf. Hingegen unterliegt unser Vermietungsgeschäft vor allem konjunkturellen Einflüssen. Diese beeinflussen über das Endkundenverhalten und die Konsumnachfrage mittelbar unsere Vermietungserlöse. Der im Einzelhandel zunehmende Wettbewerb wird maßgeblich über Standortvorteile sowie Warengruppen und Sortimente, aber auch über Preisniveaus geführt. Durch eine Steigerung der Bahnhofsattraktivität, eine differenzierte Vertriebsstrategie unter besonderer Berücksichtigung qualitativ hochwertiger Mieter und 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 gegen unsere externen Mieter als auch gegen externe EVU. Eine Quantifizierung von Umfang und Volumen des Risikos ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht möglich.

Das mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum geltenden Berliner Ladenöffnungsgesetz bestehende Risiko aus Sonntagsschließungen von Läden in den Berliner Bahnhöfen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht quantifizierbar.

- *Betriebsrisiken:* Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse.
- *Projektrisiken:* 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/Bauablauftrisiken) während der oftmals mehrjährigen Projektlaufzeiten sind die häufigsten Ursachen für mögliche Zeit- oder Kostenüberschreitungen. Wir stimmen uns im Fall übergreifender Projekte eng mit den anderen involvierten Gesellschaften ab. Für komplexe Themen ist dazu ein spezifisches Risikomanagement entwickelt worden, das Risiken zeitnah erkennen lässt. Unsere 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 gesteuert und begrenzt.

- *Beschaffungsrisiken:* Durch die DB-konzernweite Bündelung des Einkaufs versucht der DB-Konzern übergreifend Beschaffungsrisiken so gut wie möglich zu mildern. Steigenden Preisen auf der Beschaffungsseite begegnen wir, indem die höheren Kosten möglichst an Kunden weitergegeben werden. Insbesondere Erhöhungen der Energiepreise haben Auswirkungen auf unsere Aktivitäten. Je nach Marktconstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko übergreifend durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.
- *Regulatorische Risiken:* Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich.

Gegenstand der Regulierung sind unter anderem auch die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken aus der von der BNetzA mit Bescheid vom 10. Dezember 2009 für ungültig erklärten Stationspreisliste.
- *Allgemeine Umfeldrisiken:* Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Dafür führen wir einen offenen Dialog zu allen relevanten Themen, um unsere Rahmenbedingungen positiv beeinflussen oder bestehende Nachteile abbauen zu können.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen 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 für effiziente Gegensteuerungsmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare 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, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

NACHTRAGSBERICHT

Im Oktober 2009 haben die Erben des 1956 verstorbenen Architekten Paul Bonatz im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 dem Umbau/Teilabriss des Bonatzgebäudes am Hauptbahnhof in Stuttgart widersprochen und im Februar 2010 Klage gegen uns eingereicht. Eine Bewertung dieser Klage war bis zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichtes der DB Station&Service AG noch nicht möglich.

AUSBLICK

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010 wieder etwas besser darstellen. Die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine Fortsetzung der konjunkturellen Expansion auf niedrigem Niveau. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2010 insgesamt wieder leichte positive Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2010 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Die Erfahrungen aus früheren wirtschaftlichen Schwächephasen zeigen, dass Rezessionen, die mit Banken- und Immobilienkrisen einhergingen, zumeist nur langsam überwunden wurden. Insgesamt dürfte die konjunkturelle Dynamik daher eher mäßig ausfallen. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Stabilität und Intensität des erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs, sodass auch ein deutlich langsames Wachstum beziehungsweise ein Rückfall in die Rezession möglich sein könnte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen einen leichten Anstieg des BIP erwarten. Infolge der Belebung des Welthandels dürften die Impulse aus dem Ausland für die deutsche Wirtschaft stärker ausfallen und den Außenhandel beleben. Die Investitionen dürften in den nächsten Jahren durch die wachsende Nachfrage insbesondere aus dem Ausland wieder ausgeweitet werden. Im Zuge der Krise ist die Eigenkapitalbasis der Banken deutlich geschrumpft und wird sich wohl aufgrund noch zu erwartender Unternehmensinsolvenzen weiter verringern. Dies wird die Kreditvergabe der Banken an die Unternehmen beeinträchtigen. Von einer ausgesprochenen Kreditklemme wird gegenwärtig nicht ausgegangen; sie ist aber nicht auszuschließen. Das Wachstumstempo der Investitionen wird moderat ausfallen. Besonders ein schwächerer Staatskonsum und ein infolge höherer Beschäftigungsrückgänge und einer schwächeren Einkommensentwicklung nur wenig wachsender privater Konsum beeinflussen die Inlandsnachfrage negativ. Zudem kehren sich die günstigen Einflüsse der Energiepreisentwicklung auf Konsum und Unternehmensgewinne in den Industrieländern infolge steigender Rohölpreise im Jahr 2010 voraussichtlich um.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die für das Jahr 2010 erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland lassen bei einer sich verschlechternden Arbeitsmarktsituation und sinkenden Realeinkommen für den Personenverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen. Wir gehen daher von einer insgesamt rückläufigen Nachfrage im Gesamtmarkt aus. Der Schienenverkehr dürfte jedoch unter anderem wegen der zu erwartenden positiven Basiseffekte wieder etwas zulegen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für 2010 nach dem starken Leistungsrückgang im Vorjahr von einem kräftigen Wachstum auszugehen. Auch wenn die Auswirkungen der Krise noch weiterhin zu spüren sein werden und von einer eher moderaten Erholung der Wirtschaft auszugehen ist, werden die Konjunkturreffekte wieder positiv ausfallen und für eine entsprechende Transportnachfrage sorgen. Hiervon werden alle Verkehrsträger profitieren können. Aufgrund der schwachen Vorjahresentwicklung wird auch ein positiver Basiseffekt das Wachstum stützen. Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr, der im Jahr 2009 den stärksten Rückgang verzeichnen musste.

Im Jahr 2010 dürften sich die Perspektiven auch für den Einzelhandel und das Gastgewerbe infolge der negativen Umfeldprognosen verschlechtern.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2010 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

VORAUSSICHTLICHE GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER DB STATION&SERVICE AG

Auch im laufenden Geschäftsjahr streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen der unseren Kunden gebotenen Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur werden wir im Geschäftsjahr 2010 unseren Schwerpunkt bei den Projektaktivitäten insbesondere auf die folgenden Projekte legen: Projekte im Rahmen des Konjunkturprogramms I und II, die Modernisierungsoffensive in NRW, die Sanierungen der Stationen Dortmund und Duisburg und die Bügelbauten am Hauptbahnhof Berlin.

Umsatzerwartung

Wir erwarten einen leichten Umsatzzanstieg für das Geschäftsjahr 2010, der insbesondere aus der zunächst durch die BNetzA genehmigten durchschnittlich 2-prozentigen Dynamisierung der Stationserlöse und der Leistungsentwicklung bei den externen EVU resultiert. Die stark von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden voraussichtlich auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

Ergebniserwartung

Die positiven Effekte aus erhöhten Stationsentgelten und Vorteilen bei den Beschaffungspreisen werden voraussichtlich durch die gegenläufigen Effekte aus Aufwandssteigerungen kompensiert, sodass wir von einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2010 ausgehen, das in etwa auf dem Niveau 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 oder einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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



JAHRESABSCHLUSS

023	.....	BILANZ
024	.....	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
025	.....	KAPITALFLUSSRECHNUNG
026	.....	ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
028	.....	ANHANG
042	.....	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

BILANZ

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		0	0
Sachanlagen		2.724	2.742
Finanzanlagen		0	0
		2.724	2.742
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	0	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	135	105
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2	2
		137	108
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0	0
		2.861	2.850

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(5)	256	256
Kapitalrücklage	(6)	1.178	1.178
		1.434	1.434
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	136	136
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.179	1.167
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	112	113
		2.861	2.850

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(12)	1.014	983
Bestandsveränderungen		-1	-31
Andere aktivierte Eigenleistungen		15	9
Gesamtleistung		1.028	961
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	152	270
Materialaufwand	(14)	-468	-499
Personalaufwand	(15)	-215	-204
Abschreibungen		-113	-119
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-201	-188
		183	221
Beteiligungsergebnis	(17)	1	1
Zinsergebnis	(18)	-34	-32
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		150	190
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(26)	-150	-190
Jahresergebnis		0	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung		150	190
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		113	118
Veränderung der Pensionsrückstellungen		2	1
Cashflow		265	309
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-3	-22
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-4	-17
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-1	-13
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		32	-74
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		289	183
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		12	44
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-487	-453
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		417	420
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		0	11
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-7	-7
Mittelab-/zufluss aus Investitionstätigkeit		-65	15
Auszahlungen für Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-190	-90
Einzahlungen durch Einstellung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		0	286
Auszahlungen durch die Entnahme des Gesellschafters aus der Kapitalrücklage		-28	-55
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-90	-91
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		84	-249
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit		-224	-199
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	-1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		2	3
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	2	2

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

IN MIO. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag am 01.01.2009	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2009
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE						
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögens- gegenstände	3	0	0	0	0	3
SACHANLAGEN						
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke und grundstücks- gleiche Rechte	162	0	3	0	-2	163
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.851	0	22	-16	-2	1.855
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	988	0	1	-20	0	969
	3.001	0	26	-36	-4	2.987
2. Gleisanlagen, Streckenausrü- stung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	199	0	1	-4	-2	194
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	404	0	14	-15	-5	398
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	189	0	29	55	29	302
	3.793	0	70	0	18	3.881
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	3.796	0	70	0	18	3.884

	Vortrag am 01.01.2009	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert	
						Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008	
	3	0	0	0	0	3	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	163	162	162
	576	0	61	0	-1	636	1.219	1.275	1.275
	138	0	14	0	0	152	817	850	850
	714	0	75	0	-1	788	2.199	2.287	2.287
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	114	0	12	0	-2	124	70	85	85
	223	0	26	0	-4	245	153	181	181
	0	0	0	0	0	0	302	189	189
	1.051	0	113	0	-7	1.157	2.724	2.742	2.742
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.054	0	113	0	-7	1.160	2.724	2.742	2.742

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

VORBEMERKUNGEN

Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzes vom 3. April 2009 (BilMoG) 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.

Bei den Gesellschaften des DB-Konzerns wurde von der Möglichkeit der freiwilligen vorzeitigen Anwendung der erstmals ab dem 1. Januar 2010 beziehungsweise auf Abschlüsse für das nach dem 31. Dezember 2009 beginnende Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendenden Vorschriften in der Fassung des BilMoG kein Gebrauch gemacht.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
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. 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 insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken 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.

Bankguthaben sind zum Nominalwert bewertet.

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 zu den 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% p. a. (im Vorjahr: 5,75% 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. 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 sowie Kassenbestände, Bankguthaben und -verbindlichkeiten in Fremdwährung werden mit dem Euro-Referenzkurs beziehungsweise dem Devisenkurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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 Anlagengitter auf den Seiten 26 - 27 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 417 Mio. € (im Vorjahr: 420 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten.

(3) Vorräte

IN MIO. €	2009	2008
Unfertige Leistungen	0	1
Insgesamt	0	1

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

IN MIO. €	2009	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27	(0)	28
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	103	(0)	66
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	(0)	0
Sonstige Vermögensgegenstände	5	(0)	11
Insgesamt	135	(0)	105

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen und beinhalten darüber hinaus eine Forderung aus einer Zuzahlung in die Kapitalrücklage durch die DB AG in Höhe von 28 Mio. €.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 19 Mio. € (im Vorjahr: 23 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: 1.178 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuordnung aufgrund neuer Erkenntnisse 28 Mio. € aus der Kapitalrücklage entnommen. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2009 erfolgte eine Zuzahlung der DB AG in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von 28 Mio. €.

(7) Rückstellungen

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	19
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	114	116
Insgesamt	136	136

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2009	2008
Verpflichtungen im Personalbereich	18	18
Restrukturierungsmaßnahmen	6	6
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	11	11
Risikovorsorge für Bauprojekte	43	46
Unterlassene Instandhaltung	19	20
Übrige Risiken	17	15
Insgesamt	114	116

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

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Die im Berichtsjahr vorgenommene Inanspruchnahme beträgt 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €), die Zuführung beläuft sich auf 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

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. €	2009	davon mit Restlaufzeit			2008
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz	107	7	27	73	114
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	58	58	0	0	52
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	116	116	0	0	76
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	855	230	386	239	886
davon aus Lieferungen und Leistungen	(47)	(47)	(0)	(0)	(39)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	43	43	0	0	39
davon aus Steuern	(2)	(2)	(0)	(0)	(2)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt	1.179	454	413	312	1.167
davon zinspflichtig	(642)	(0)	(0)	(0)	(720)

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 814 Mio. € (im Vorjahr: 847 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 634 Mio. €, mit diesen in Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 14 Mio. €, 8 Mio. € aus Cashpooling, 6 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen, 2 Mio. € aus Umsatzsteuer sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 150 Mio. €.

(9) Passiver 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. €	2009	2008
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	16	5
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

IN MIO. €	2009	2008
Bestellobligo für Investitionen	326	160
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	371	412
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(21)	(25)
Insgesamt	697	572

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: 35 Mio. €).

Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 144 Mio. € bis zum Jahr 2013 beziehungsweise 2021, die aus den Sale-and-Leaseback-Geschäften von Empfangsgebäuden resultieren.

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

IN MIO. €	2009	2008
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	53	53
fällig 1 bis 5 Jahre	113	148
fällig über 5 Jahre	205	211
Insgesamt	371	412

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG*(12) Umsatzerlöse*

IN MIO. €	2009	2008
Verkehrsstationen	696	676
Vermietung	318	307
Insgesamt	1.014	983

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

IN MIO. €	2009	2008
Serviceleistungen für DB-Konzerngesellschaften	23	21
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	76	129
Mieten und Pachten	21	23
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	10	26
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2	33
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und		
Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	10
Übrige sonstige betriebliche Erträge	16	28
Insgesamt	152	270
davon periodenfremd	(24)	(149)

Die Verringerung der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus den im Vorjahr enthaltenen Sondereffekten.

(14) Materialaufwand

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	88	86
Aufwendungen für bezogene Leistungen	150	169
Aufwendungen für Instandhaltungen	230	244
Insgesamt	468	499

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

Die Aufwendungen für Telekommunikationsleistungen in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) werden ab dem Berichtsjahr innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen und nicht mehr im Materialaufwand erfasst.

(15) Personalaufwand

IN MIO. €	2009	2008
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	127	120
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	50	47
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	2
Gesamt	179	169
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
für Arbeitnehmer	26	25
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	10	10
Gesamt	36	35
davon für Altersversorgung	(2)	(2)
Insgesamt	215	204

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: 2 Mio. €). In den Löhnen und Gehältern sind 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Steuern enthalten.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

IN MIO. €	2009	2008
Konzern- und Managementumlage	3	3
Mieten und Pachten	58	57
Gebühren, Beiträge und Steuern	15	18
Datenverarbeitungsaufwand für Betriebsführung und Hardware inklusive Programmierung und Systemanalyse	16	16
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	5	9
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	2	13
Übrige betriebliche Aufwendungen	102	72
Insgesamt	201	188
davon periodenfremd	(8)	(11)

Der Anstieg des sonstigen betrieblichen Aufwands ist im Wesentlichen dadurch bedingt, dass der Aufwand für die Telekommunikationsleistungen, die auch die Datenübertragungsleistungen beinhalten, ab dem Berichtsjahr nicht mehr als Materialaufwand, sondern als übrige betriebliche Aufwendungen ausgewiesen wird. Die Summe dieser Position beläuft sich auf 23 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €). In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern in Höhe von 4 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 6 Mio. €).

(17) Beteiligungsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
Insgesamt	1	1

(18) Zinsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	10
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 40	- 42
davon an verbundene Unternehmen	(36)	(- 40)
Insgesamt	- 34	- 32

ERLÄUTERUNG ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(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 Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG aus dem Cashpooling in Höhe von 8 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 58 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 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 der Befreiungsregelung des § 291 HGB wird kein Teilkonzernabschluss erstellt.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(22) Anteilsbesitz

Gesellschaft	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Arbeitnehmer	Zuzurechnende Anteile ¹⁾ in %	Durchgerech- nete Anteile in %
DB BahnPark GmbH, Berlin	3	3	11	51	51

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

(23) Beschäftigte

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	3.331	3.197	3.321	3.199
Zugewiesene Beamte	1.259	1.302	1.277	1.322
Zwischensumme	4.590	4.499	4.598	4.521
Auszubildende	313	307	256	252
Insgesamt	4.903	4.806	4.854	4.773

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

(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr 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)¹⁾



Jürgen Niemann

Ressort Personal,
Berlin

– bis 30. September 2009 –

- a) DB Netz AG



Rolf Reh

Ressort Betrieb und Entwicklung,
Pulheim

- a) DB Kommunikationstechnik GmbH
DB ProjektBau GmbH
DB Services Nordost GmbH



Andreas Springer

Ressort Personal/Operations,
Berlin

– seit 1. November 2009 –

- b) Bahn-Betriebskrankenkasse (Verwaltungsrat)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

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



Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der
TRANSNET Gewerkschaft,
Hamburg

- a) Deutsche Bahn AG
DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Pensionsfonds-AG
- b) DGB-Rechtsschutz GmbH



Detlef Biedermann

Ministerialdirigent im Bundesministerium der Finanzen,
Bonn

– seit 13. Oktober 2009 –

- a) Bundesdruckerei GmbH



Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands der DB Fernverkehr AG,
Berlin

- a) DB Vertrieb GmbH
- b) City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB AutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾



Stefan Busch

Ministerialrat im Bundesministerium der Finanzen,
Bonn

– bis 30. Juni 2009 –



Gerhard Dörsam*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station&Service AG,
Mainz



Karl-Heinz Ferstl*

Angestellter der DB Station&Service AG,
Neumarkt



Ulrich Homburg

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Glashütten

– bis 12. Oktober 2009 –

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG



Gerald Hörster

Präsident des Eisenbahn-Bundesamts,
Bonn

– bis 12. Oktober 2009 –

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)
VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-
gesellschaft mbH



Hans-Jörg Jacobs

Referatsleiter E13 im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim
– seit 13. Oktober 2009 –



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.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)



Lars Scheidler*

Bereichsleiter der TRANSNET Gewerkschaft,
Berlin
– bis 31. Januar 2009 –



Frank Sennhenn

Vorsitzender der Vorstands der DB Regio AG,
Darmstadt
– seit 13. Oktober 2009 –

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB Vertrieb GmbH
- b) DB Regio UK Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien (Board of Directors)
M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
WSMR Holdings Ltd., Wrexham,
Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
London/Großbritannien (Board of Directors)



Harald Stumpf

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
Ober-Mörlen

- a) DB Bahnbau GmbH¹⁾
DB Energie GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH¹⁾
DB ProjektBau GmbH
DB Services Immobilien GmbH
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH
(DUSS)¹⁾



René Thiele*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station&Service AG,
Schönefeld



Peter Weinzierl*

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft
Servicebüro München,
Kolbermoor
– seit 3. Februar 2009 –

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)



* 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 2009 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2009 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

IN T €	2009	2008
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	37	37

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) Honorare des Abschlussprüfers

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(26) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(27) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Berlin, den 26. Februar 2010

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, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 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 26. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Absfahrt / Departure / Départ

Zielbahnhof	Zeit	DB
21		
11		
3		
7		
8		
16		
21		
18		
6		
4		
20		
5		



ERNSTING IMMOBILIEN www.ernsting-immobilien.de

Abfahrt Departure / Départ		Ziel Destination	Gleis Platform
Zeit Time/Tempo	Über via		
18:14	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld	Bielefeld	4
18:17	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Münster	5
18:21	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Schöbel	2
18:28	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Münster	5
18:34	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Erden	3
18:38	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Braunschweig	4
18:48	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Bad Bentheim	2
18:52	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Münster	4
18:58	Wrestel - Coesfeld - Bielefeld - Greven	Krefeld	5

↑ 2-3, 4-5

↑  WC

← 

Fahrkarten
Tickets - Tickets - Tickets

Fahrkarten
Tickets - Tickets - Tickets

InfoZentrum



Bericht des Aufsichtsrats



DR. VOLKER KEFER

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu drei 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 1. April 2009 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 zur Kenntnis genommen.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 28. Mai 2009 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2009 und die Mittelfristplanung 2010 – 2013 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 17. Dezember 2009 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2010 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2010, der Mittelfristplanung 2011 – 2014 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2009 mit den durch die Konjunkturpakete I und II des Bundes geförderten Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur an den Personenbahnhöfen, der Modernisierung von Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen sowie dem Stationspreisprüfungsverfahren durch die Bundesnetzagentur.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2009 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 21. April 2010 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 2009 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 2009 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Als Nachfolger für den zum 12. Oktober 2009 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Ulrich Homburg wählte die Hauptversammlung am 13. Oktober 2009 Herrn Frank Sennhenn in den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Homburg seinen Dank für seine geleistete Arbeit aus.

Als Nachfolger für den zum 12. Oktober 2009 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Gerald Hörster wählte die Hauptversammlung am 13. Oktober 2009 Herrn Hans-Jörg Jacobs in den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Hörster seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Als Nachfolger für den am 30. Juni 2009 verstorbenen Herrn Stefan Busch wählte die Hauptversammlung am 13. Oktober 2009 Herrn Detlev Biedermann in den Aufsichtsrat.

Herr Detlev Biedermann legte sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied zum 31. März 2010 nieder. Für ihn wählte die Hauptversammlung am 30. März 2010 Herrn Dr. Heiko Geue in den Aufsichtsrat.

Herr Stefan Garber legte sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied und Aufsichtsratsvorsitzender zum 31. März 2010 nieder. Für ihn wählte die Hauptversammlung am 30. März 2010 Herrn Dr. Volker Kefer in den Aufsichtsrat.

Auch im Vorstand der DB Station&Service AG kam es im Jahr 2009 zu einer personellen Veränderung. Für den zum 30. September 2009 aus dem Vorstand der DB Station&Service AG ausgeschiedenen Herrn Jürgen Niemann wurde Herr Andreas Springer zum 1. November 2009 für das Ressort Personal in den Vorstand der DB Station&Service AG bestellt.

Herr Bernd Koch wurde für den Zeitraum vom 1. April 2010 bis zum 31. März 2015 erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling 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 2009 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main im April 2010

Für den Aufsichtsrat



Dr. Volker Kefer
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG



CONRAD

DB

DB

CONRAD

CONRAD

CONRAD

DBP

Bildübersicht



TITEL

Nachdem die Erneuerung des Hallendachs am Darmstädter Hauptbahnhof abgeschlossen wurde, erstrahlt der Bahnhof in neuem Glanz.



SEITE 11

Der Hundertwasserbahnhof Uelzen wurde 2009 von der Allianz pro Schiene in der Kategorie Kleinstadtbahnhöfe mit dem Titel »Bahnhof des Jahres« ausgezeichnet.



SEITE 21

Der umfassend sanierte Essener Hauptbahnhof gehört mit rund 150.000 Reisenden täglich zu Deutschlands größten Bahnhöfen.



SEITE 43

Die Modernisierung des aus den 50er-Jahren stammenden Empfangsgebäudes des Dortmunder Hauptbahnhofs begann im Juni 2009.



SEITE 44

Im Zuge der bundesweiten Bahnmodernisierungen wurde auch der Bahnhof Rheine saniert. Der Bahnhof verzeichnet rund 10.000 Besucher und Reisende pro Tag.



SEITE 48

Der Bahnhof Mainz feierte 2009 sein 125-jähriges Jubiläum. Rund 55.000 Reisende und Besucher kommen täglich in den Mainzer Hauptbahnhof.

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: 030.297-64031, TELEFAX: 030.297-64036

E-MAIL: IR@DEUTSCHEBAHN.COM

INTERNET: WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM

GESTALTUNG STUDIO DELHI, MAINZ

DTP APU ART&PUBLISHING FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

FOTOGRAFIE UND BERATUNG MAX LAUTENSCHLÄGER, BERLIN

BILDNACHWEIS DB AG/LAUTENSCHLÄGER



DB Station&Service AG
Köthener Straße 2
10963 Berlin

www.dbnetze.com