



DB Station & Service AG
Geschäftsbericht 2010

Entwicklung im Geschäftsjahr 2010

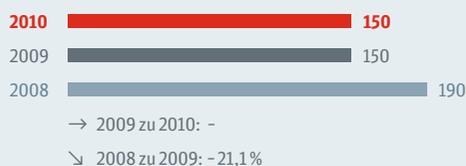
STATIONSHALTE [in Mio.]



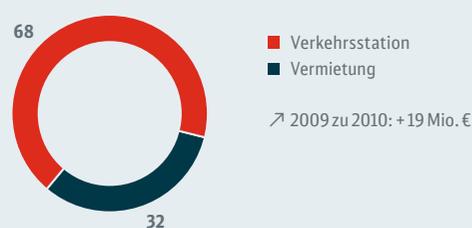
UMSATZERLÖSE [in Mio. €]



ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT [in Mio. €]



UMSATZSTRUKTUR [in %]



Finanzkennzahlen [in Mio. €]

	2010	2009	Veränderung in %
Umsatz	1.033	1.014	+1,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	150	150	-
Bilanzsumme	2.952	2.861	+3,2
Anlagevermögen	2.727	2.724	+0,1
Eigenkapital	1.531	1.434	+6,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	673	642	+4,8
Brutto-Investitionen	489	487	+0,4
Netto-Investitionen ²⁾	95	70	+35,7
Mitarbeiter per 31. 12.	4.625	4.590	+0,8

Leistungskennzahlen

	2010	2009	Veränderung in %
Anzahl der Bahnhöfe	5.397	5.402	-0,1
Stationshalte in Mio.	140,9	140,5	+0,3

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten



⇒ Wir haben rund 1.700 Mitarbeiter im mobilen Bahnsteigservice mit internetfähigen Handys ausgerüstet. So erhält der Mitarbeiter Informationen zur aktuellen Betriebslage online über das Handy und steht den Kunden dabei weiterhin am Bahnsteig zur Verfügung.

INHALT

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	2
LAGEBERICHT	5
JAHRESABSCHLUSS	19
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	41

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2010 war für die DB Station & Service AG mit einem Umsatz von 1,03 Milliarden Euro das bisher erfolgreichste Jahr in der Unternehmensgeschichte. Über 800 Millionen Euro wurden für die Modernisierung und Instandhaltung der Bahnhöfe ausgegeben, vor allem dank der Bereitstellung finanzieller Mittel aus den Konjunkturprogrammen des Bundes. Noch nie wurden unsere Bahnhöfe seit Bestehen unseres Unternehmens innerhalb eines Jahres mit millionenschweren Investitionen dieser Größenordnung modernisiert.

Die Wirtschaft hat sich von den Folgen der Weltwirtschaftskrise erholt und die Konjunktur hat wieder angezogen. Die DB Station & Service AG ging aus dieser wirtschaftlich schwierigen Phase gestärkt hervor.

Gegenüber dem Vorjahr konnten wir den Umsatz um fast zwei Prozent steigern. In den letzten fünf Jahren hatten wir ein durchschnittliches Wachstum von rund drei Prozent pro Jahr. Mit dieser Entwicklung generierte die DB Station & Service AG als einer der größten Bahnhofsbetreiber Europas positive wirtschaftliche Effekte bei einer hohen Akzeptanz am Markt.



DR. ANDRÉ ZEUG

Vorsitzender des Vorstands
der DB Station & Service AG

Bahnhöfe stehen am Anfang der Reisekette, sie sind der Zugang zum System Bahn. Rund drei Milliarden Menschen, das entspricht fast der Hälfte der Weltbevölkerung, gehen jährlich in unseren 5.400 Bahnhöfen ein und aus. Unser Kerngeschäft liegt im Betrieb, im Management und in der Entwicklung von Bahnhofsimmobilien sowie der Vermietung von Gewerbeflächen. Die qualitative Verbesserung der Serviceangebote für die Reisenden sowie der Kundeninformation steht im Mittelpunkt unserer Aktivitäten. Im Rahmen der vom DB-Konzern gestarteten Kunden- und Qualitätsinitiative konnten wir im Geschäftsjahr weitere kundenfreundliche Maßnahmen auf den Weg bringen. Seit Anfang 2010 wurden rund 1.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im mobilen Bahnsteigservice mit internetfähigen Handys ausgestattet. Die Kundeninformation wurde dadurch signifikant verbessert, denn damit stehen Informationen zur aktuellen Betriebslage online für eine genauere Fahrplanauskunft zur Verfügung. Eine weitere Verbesserung für den Kunden ist die

Einführung vereinfachter Ansagen in den Bahnhöfen. Hierzu wurde ein Pilotprojekt Ende des Jahres im Münchener Hauptbahnhof erfolgreich durchgeführt und von den Kunden positiv aufgenommen. Die neuen Durchsagen sind kurz, knapp, prägnant und beschränken sich auf die wichtigsten Informationen. Zudem wird es englische Durchsagen nur noch auf den zehn größten Bahnhöfen geben.

Besonderes Augenmerk lag auf der Verbesserung des Service für mobilitätseingeschränkte Reisende durch personelle Verstärkung. 50 zusätzliche Arbeitsplätze sicherten die Ausweitung des Service an 30 Top-Standorten. Hierdurch konnten mehr Mobilitätshilfen geleistet, die Ablehnungen reduziert und die Servicepräsenz am Bahnsteig erhöht werden. Insgesamt wurden im Jahr 2010 knapp 500.000 Hilfestellungen organisiert.

Längerfristiges Ziel ist es, einen besseren Wetterschutz zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an allen Bahnhöfen zu erreichen. Deshalb wurden im Berichtszeitraum weitere Planungen initiiert. Über 250 Bahnhöfe erhielten im Jahr 2010 erstmalig Wetterschutzhäuser, bis 2014 sollen alle 5.400 Bahnhöfe mit geeignetem Wetterschutz ausgestattet sein. Hierfür sind Investitionen von rund 23 Millionen Euro eingeplant.

Um die Präsenz der Bahn in der Fläche zu verbessern, wurden an kleineren und mittleren Bahnhöfen weitere ServiceStores DB eröffnet. 2010 kamen zu den bestehenden 130 Stores 14 neue Standorte hinzu. Hier finden Bahnkunden, Anwohner und sonstige Interessierte von der Fahrkarte bis hin zum Reisebedarf alles aus einer Hand.

2010 war vor allem ein Jahr der Bahnhofsentwicklung. Zahlreiche Bahnhofsprojekte wurden im gesamten Bundesgebiet begonnen oder abgeschlossen. Zu Beginn des Jahres war Baubeginn für das Großprojekt Stuttgart 21. Mit Investitionen von rund vier Milliarden Euro wird der Stuttgarter Hauptbahnhof zu einem unterirdischen, modernen und innovativen Durchgangsbahnhof umgebaut. Außerdem umfasst das Projektvolumen auch den Neubau von zwei weiteren Bahnhöfen in Stuttgart. In Münster (Westfalen) begann der Umbau der Verkehrstation, wofür rund 37 Millionen Euro veranschlagt sind. Die Sanierung der Hallendächer im Hauptbahnhof

Wiesbaden startete im November. Hierfür stehen insgesamt rund 35 Millionen Euro bereit. In Gießen wurde der Umbau zur barrierefreien Verkehrsstation abgeschlossen, ein Projekt mit einem Gesamtumfang von 20 Millionen Euro. Der Konstanzer Bahnhof erstrahlt seit Oktober in neuem Glanz. Insgesamt wurden rund drei Millionen Euro in die Modernisierung der Station investiert. Im Bahnhof entstand die erste internationale Mobilitätszentrale. Bis 2013 soll auch die Verkehrsstation im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms Baden-Württemberg barrierefrei und kundenfreundlich ausgebaut werden. Der Bahnhof Rosenheim, der für rund 40 Millionen Euro umfangreich umgebaut wurde, ging in Betrieb. Ein ganzes Bündel von Maßnahmen wertet den siebtgrößten Bahnhof Bayerns deutlich auf. Neben dem Empfangsgebäude wurde auch die Verkehrsstation komplett erneuert.

Die Umsetzung der Konjunkturprogramme der Bundesregierung ist in die zweite Halbzeit gegangen. Für Maßnahmen an rund 2.150 Bahnhöfen stellte der Bund insgesamt 325 Millionen Euro zur Verfügung. Hinzu kommen 27 Millionen Euro Eigenmittel der DB Station & Service AG. Vor allem kleinere und mittlere Stationen profitieren davon. An bundesweit rund 1.250 Bahnhöfen wurden die Arbeiten bis Ende 2010 abgeschlossen, das sind 1.900 von insgesamt 3.000 Einzelmaßnahmen. Ein Arbeitspaket aus den Konjunkturprogrammen war die energetische Sanierung von 31 Empfangsgebäuden im gesamten Bundesgebiet. Damit wurden Funktionalität und Architektur der Bahnhöfe für den Reisenden und die Städte deutlich attraktiver. Außerdem konnten der primäre Energiebedarf und die Kohlendioxidabgabe nachhaltig gesenkt werden. Beispielhaft dafür sind die 2010 fertiggestellten Bahnhofsgebäude in Greifswald, Würzburg oder Pirna.

Bestnoten erhielten auch die Bahnhöfe Darmstadt und Baden-Baden. Sie wurden zu den Bahnhöfen des Jahres 2010 gekürt. Die Allianz Pro Schiene hat diesen Preis, der in den Kategorien Großstadtbahnhof und Kleinstadtbahnhof vergeben wird, bereits zum siebten Mal ausgelobt. Darmstadt konnte mit seinem attraktiven Erscheinungsbild punkten. Unter den Kleinstadtbahnhöfen glänzte Baden-Baden, was die Kundenfreundlichkeit betrifft. Der Preis »Bahnhof des Jahres« ist für uns sowohl ein Qualitätssiegel für unsere Bahnhöfe als auch ein Lob an unsere Mitarbeiter im Service, denn er bestätigt, dass sich unsere Kunden in den Bahnhöfen wohlfühlen.

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben wir das Stationspreissystem novelliert mit dem Ziel, ein marktfähiges Konzept zu entwickeln, das auf eine möglichst breite Akzeptanz bei den Kunden trifft. Dabei wurden die Vorteile des bestehenden Systems genutzt und die Kritikpunkte beseitigt. Das neue System ist im Januar 2011 in Kraft getreten.

Im Jahr 2010 konnten Hunderte Bahnhöfe baulich und ausstattungstechnisch verbessert werden. Der Service im Bahnhof wurde weiter optimiert und noch stärker auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse ausgerichtet. Die Erhöhung der Kundenzufriedenheit wird auch in den kommenden Jahren unser erstes Unternehmensziel bleiben.

Ihr



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



→ Im Bahnhof Potsdamer Platz in Berlin wurde ein neuer »DB Service Obelisk« in Betrieb genommen. Dieses neue Servicemodul bündelt wichtige Reisendeninformationen wie Ankunfts- und Abfahrtspläne, eine Informationsvitrine und eine Uhr.

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK	6
WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	6
ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	7
ERTRAGSLAGE	7
FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	8
MITARBEITER	10
NACHHALTIGKEIT	10
STRATEGIE	12
WEITERE INFORMATIONEN	12
RISIKOBERICHT	13
NACHTRAGSBERICHT	15
AUSBLICK	16

Überblick

Die DB Station & Service AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Station & Service AG dem Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr (neu ab dem 1. Januar 2011: DB Arriva), DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt. Im neuen Geschäftsfeld DB Arriva sind ab dem 1. Januar 2011 alle Regionalverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns außerhalb Deutschlands gebündelt. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden zukünftig ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr geht im Geschäftsfeld DB Bahn Regio auf.

Die DB Station & Service AG betreibt bundesweit etwa 5.400 Personenbahnhöfe, davon rund 1.430 mit Empfangsgebäude. Als Europas führender Bahnhofsbetreiber entwickeln und betreiben wir Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten mobilitätsorientierte Dienstleistungen rund um den Bahnhof an. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz sichert die DB Station & Service

AG für über sieben Millionen Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Die rund 141 Millionen Stationshalte pro Jahr, von denen rund 22 Millionen (15,6 %) auf DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entfallen, verteilen sich auf über 50 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 individuellen, breit gefächerten Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station & Service AG insgesamt erfolgreich. Die Zahl der Stationshalte lag mit 140,9 Millionen Halten um 0,3 % über dem Vorjahreswert. Der Umsatz konnte von 1.014 Mio. € um 1,9 % auf 1.033 Mio. € gesteigert werden. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erreichte mit 150 Mio. € das Vorjahresniveau.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt. Die anhaltende konjunkturelle Erholung in Deutschland mit wieder zunehmenden Erwerbstätigenzahlen und steigenden Einkommen wirkte sich im Jahr 2010 positiv auf unsere Geschäftsentwicklung aus.

In Deutschland verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,6 % von den Staaten des Euro-Raums den stärksten Anstieg. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung zulegen konnte, wurde auch die Binnennachfrage gesteigert; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe und insbesondere die stark exportabhängige Chemie-,

Automobil- und Maschinenbauindustrie verzeichneten aufgrund der kräftigen (Auslands-)Nachfrage im Gesamtjahr deutliche Produktionszuwächse. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich im Zuge der wirtschaftlichen Erholung kontinuierlich verbessert. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen ab Mai 2010 über dem Vorjahresniveau, wobei die Kurzarbeit stetig zurückging. Die Beschäftigung nahm im Jahresdurchschnitt um rund 0,5 % zu. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der leicht anstieg. Die Lebenshaltungskosten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund der stark gestiegenen Preise für Mineralölprodukte. Die Kraftstoffpreise erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr spürbar.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Markt-zugangs nutzt eine Vielzahl von EVU unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der DB-konzernexternen EVU weiter zugenommen. 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.

Das Waren- und Dienstleistungsangebot unserer Bahnhöfe steht im Wettbewerb mit anderen Angeboten im Einzelhandel. Da zusätzlich sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze an unseren Bahnhöfen wesentlich von der Ertragssituation der gewerblichen Mieter mitbestimmt werden, ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes für uns von besonderer Bedeutung. Die realen Einzelhandelsumsätze haben in Deutschland im Berichtsjahr um rund 1% zugenommen. Gleichzeitig sind die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen im Berichtsjahr gestiegen.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 19 Mio. € auf 1.033 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 707 Mio. € (im Vorjahr: 696 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 692 Mio. € um 1,6% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 604 Mio. € entfielen dabei 87,3% der Umsätze auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 508 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr sowie 95 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST DEUTLICH

Der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt konnte im Jahr 2010 mit einer annähernd stagnierenden Verkehrsleistung an die vergleichsweise robuste Entwicklung des Jahres 2009 anknüpfen. Während der Nachfrageanstieg im Schienenpersonen- und im innerdeutschen Luftverkehr durch die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen bei Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Realeinkommen begünstigt wurde, setzte der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) seinen Abwärtstrend fort. Der marktdominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte trotz der gestiegenen Kraftstoffpreise und der infolge des Sondereffekts durch die Abwrackprämie zurückgegangenen Kraftfahrzeugverkäufe das Vorjahresniveau halten.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland verzeichnete gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Verkehrsleistung. Das positive Marktumfeld führte bei den Gesellschaften des DB-Konzerns zu einem soliden Nachfragewachstum, das unter anderem durch Einschränkungen im Luftverkehr durch Pilotenstreik und Vulkanaschewolke gestützt wurde. Nach weiteren Streckenübernahmen im Regionalverkehr sind Leistung und Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen nach interner Einschätzung gewachsen. Der Schienenpersonenverkehr insgesamt konnte im Jahr 2010 seinen intermodalen Marktanteil ausbauen.

Die sonstigen Dienstleistungen, die insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich auf insgesamt 15 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €).

Aufgrund des ausgewogenen Branchenmix im Bereich der Vermietung und der konsequenten Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Projekts »Station 11«, auf das wir im Abschnitt »Strategie« näher eingehen, konnten wir den positiven Umsatztrend weiter fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen um 8 Mio. € auf 326 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg um 5,2% auf 61 Mio. € an. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg um 5 Mio. € beziehungsweise 1,9% auf 265 Mio. €. Der Anteil am Gesamtumsatz betrug 31,6%.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung konnte um 2,2% auf 1.051 Mio. € (im Vorjahr: 1.028 Mio. €) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 75 Mio. € auf 227 Mio. €. Der deutliche Anstieg resultiert zum überwiegenden Teil aus den ertragswirksam vereinnahmten Baukostenzuschüssen, die uns unter anderem im Rahmen der beiden Konjunkturpakete des Bundes für aufwandswirksame Modernisierungsmaßnahmen unserer Stationen gewährt wurden.

Der Materialaufwand erhöhte sich um 82 Mio. € auf 550 Mio. € (im Vorjahr: 468 Mio. €). Der Anstieg ist hauptsächlich auf die Umsetzung der Maßnahmen aus den Konjunkturpaketen sowie auf gestiegene Energiekosten und höhere Aufwendungen für den Winterdienst zurückzuführen.

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifeffekten und einer gestiegenen Mitarbeiterzahl um 2,8% auf 221 Mio. € (im Vorjahr: 215 Mio. €).

Die Abschreibungen haben sich leicht erhöht und liegen mit 115 Mio. € (im Vorjahr: 113 Mio. €) um 1,8% über dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 208 Mio. € um 7 Mio. € über dem Vorjahreswert, was überwiegend auf den Abbruch beziehungsweise das Ersetzen alter Anlagen zurückzuführen ist.

Das Zinsergebnis veränderte sich leicht um -1 Mio. € auf -35 Mio. € (im Vorjahr: -34 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) und beinhaltet die 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: 150 Mio. €).

Die Effekte aus der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes in Höhe von 9 Mio. € werden als außerordentliches Ergebnis ausgewiesen.

Das verbleibende Ergebnis in Höhe von 141 Mio. € wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Finanz- und Vermögenlage

FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Station & Service AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. 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 Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns 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 sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stabil«, S&P »AA/stabil«, Fitch »AA/stabil«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. 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

Aufgrund unseres konsequent fortgeführten Modernisierungsprogramms liegen die Brutto-Investitionen mit 489 Mio. € leicht über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 487 Mio. €).

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren die Umsetzung der Konjunkturpakete des Bundes (69 Mio. €), die Bügelgebäude am Hauptbahnhof Berlin (24 Mio. €), die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (19 Mio. €), Stuttgart 21 (18 Mio. €) sowie die brandschutztechnischen Ertüchtigungen unserer Verkehrsstationen (17 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, erhöhten sich auf 95 Mio. € (im Vorjahr: 70 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 489 Mio. € ein Nettokapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 75 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit konnte durch den Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert werden.

BILANZSTRUKTUR

Die Umsetzung des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz; BilMoG) hatte im Berichtsjahr infolge von geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden Auswirkungen auf einige Bilanzpositionen. Dies betrifft die Bewertung von Planvermögen sowie Änderungen im Bereich der Rückstellungen und der Fremdwährungsumrechnung. Erträge aus der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 wurden unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt und wirkten somit eigenkapitalerhöhend. Zudem wurde das Wahlrecht nach dem Einführungsgesetz zum HGB (EGHGB) genutzt und die Vorjahreszahlen dementsprechend nicht angepasst. Nähere Erläuterungen sind im Anhang zu finden.

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2010 um 91 Mio. € beziehungsweise 3,2 % auf 2.952 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2009: 2.861 Mio. €). Der Anstieg der Bilanzsumme ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf die gestiegenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und auf der Passivseite auf das erhöhte Eigenkapital sowie die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen. Das Anlagevermögen erhöhte sich um 0,1 % auf 2.727 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 2.724 Mio. €) aufgrund im Vergleich zum Vorjahr gestiegener Netto-Investitionen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 92,4 % leicht unter Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2009: 95,2 %).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 64,2 % auf 225 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 137 Mio. €), was im Wesentlichen auf die Forderung aus der Erhöhung der Kapitalrücklage durch die DB AG um 111 Mio. € zurückzuführen ist. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich dadurch auf 7,6 % (per 31. Dezember 2009: 4,8 %).

Das Eigenkapital erhöhte sich insgesamt um 97 Mio. € auf 1.531 Mio. €. Im Berichtsjahr hat die DB AG Entnahmen aus der Kapitalrücklage in Höhe von 17 Mio. € vorgenommen und eine Zuführung zur Kapitalrücklage in Höhe von 111 Mio. € zum 31. Dezember 2010 geleistet. 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 einzelner, für den Eisenbahnbetrieb notwendiger Immobilien. Darüber hinaus ergab sich durch die erstmalige Anwendung des BilMoG eine Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 2 Mio. €. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich leicht von 50,1 % auf 51,9 %.

Die Pensionsrückstellungen erhöhten sich durch die Neubewertung gemäß BilMoG um 11 Mio. €. Die sonstigen Rückstellungen reduzierten sich durch die Umgliederung der Rückstellung Risikovorsorge für Planungskosten in das Anlagevermögen um 31 Mio. € auf 83 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen dagegen reduzierten sich am Bilanzstichtag vor allem aufgrund geringerer Verbindlichkeiten gegenüber der Arge City Tunnel Leipzig um 31 Mio. € auf 85 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich um 26 Mio. € auf 881 Mio. €, was im Wesentlichen aus einer erhöhten Verbindlichkeit gegenüber der DB AG resultierte. Der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten um 6 Mio. € resultierte aus höheren Verbindlichkeiten aus Zuschüssen am Bilanzstichtag. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 14 Mio. €, im Wesentlichen durch einen im Geschäftsjahr erhaltenen Zuschuss im Zusammenhang mit Stuttgart 21.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 26,3% (per 31. Dezember 2009: 26,7%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 17,6% (per 31. Dezember 2009: 19,2%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 84,6% (per 31. Dezember 2009: 80,7%).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 110 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 107 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 642 Mio. € auf 673 Mio. €. Diese resultieren aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 22,8% per 31. Dezember 2010 (per 31. Dezember 2009: 22,4%).

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur [in %]	31.12.2010	31.12.2009
AKTIVA		
Anlagevermögen	92,4	95,2
Umlaufvermögen	7,6	4,8
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
BILANZSUMME	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	51,9	50,1
Rückstellungen	3,9	4,8
Verbindlichkeiten	39,9	41,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	22,8	22,4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	4,3	3,9
BILANZSUMME	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.952	2.861

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 4.590 Mitarbeitern am 31. Dezember 2009 auf 4.625 Mitarbeiter am 31. Dezember 2010 gestiegen (+ 0,8%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.636 Mitarbeitern ebenfalls um 0,8% über dem Vorjahreswert (4.599 Mitarbeiter).

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

Nachhaltigkeit

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns, denn gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Das Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft ein. Der DB-Konzern hat Dienstleistungsangebote entwickelt, 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, damit er trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter hat.

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

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



→ Mobilitätseingeschränkte Reisende bekommen bei uns viel Unterstützung rund um das Thema barrierefrei reisen. 1.400 Servicemitarbeiter im Bahnhof sind für die Unterstützung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste speziell geschult.

Strategie

Das im Jahr 2008 aufgesetzte Strategieprogramm »Station 11 – 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe« wurde im Berichtsjahr konsequent fortgeführt. Die Ergebnisse der elf Kernthemen des Programms wurden systematisch in die Linienfunktionen integriert, sodass das Programm im Frühjahr 2011 planmäßig abgeschlossen werden kann.

Nachdem im Berichtsjahr im Rahmen des Portfoliomanagements ein Masterplan für die Entwicklung unserer potenziell-trächtigen Empfangsgebäude erarbeitet wurde, wollen wir im Jahr 2011 das Portfoliomanagement auch auf Verkehrsstationen ausweiten. Die Weiterentwicklung unseres Anlagenmanagements ist ein weiteres wichtiges Vorhaben für das Jahr 2011. Darüber hinaus werden wir die im Rahmen von »Station 11« erarbeiteten Prozessverbesserungen für das Baumanagement implementieren.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten ist die Verbesserung der Reisendeninformation. Diesem Zweck dienen die Beschaffung von speziell ausgerüsteten Smartphones für die Servicekräfte, der Ausbau der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) in den Stationen und die Verbesserung von Ansagen in Bahnhöfen.

Darüber hinaus war das Berichtsjahr erneut von hoher Bauaktivität geprägt. Neben den Projekten aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und den Länderprogrammen wurde durch das Konjunkturprogramm eine deutliche Verbesserung des Gesamteindrucks unserer Bahnhöfe erreicht. Die weitere Modernisierung unserer Bahnhöfe bleibt auch in den kommenden Jahren ein strategisches Kernziel, wobei auch die stufenfreie Erschließung der Bahnhöfe ein wichtiges Ziel ist. Über 80 % der Bahnreisenden nutzen bereits jetzt stufenfreie Bahnhöfe. Durch zielgerichtete Investitionen soll der mobilitäts-gerechte Zugang weiter verbessert werden.

Das Vermietungsgeschäft soll durch zusätzliche ServiceStores und die Aktivitäten in den S-Bahn-Netzen ausgebaut werden. Hierdurch steigern wir sowohl die Erträge aus dem Vermietungsgeschäft als auch das Serviceangebot für die Reisenden.

Die Strategie der DB Station & Service AG ist dem Ziel verpflichtet, der Kundenzufriedenheit bei hoher Effizienz des Bahnhofsbetriebs zu dienen, da Bahnhöfe ein bedeutender Faktor für die Qualität des Reisens sind.

Weitere Informationen

GROSSPROJEKT STUTTGART 21 GESTARTET

Im Februar 2010 starteten die Bauarbeiten für das Projekt Stuttgart 21. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, deren Umsetzung die Halbierung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm ermöglicht, die Anbindung an den Flughafen und die Messe an den nationalen und internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr bringt und mit der vollständigen Erneuerung des Bahnknotens Stuttgart die Kapazitäten für eine umweltgerechte, deutliche Steigerung des Schienenverkehrs im Fern- und Regionalverkehr schafft.

Mit einer abschließenden Bewertung durch den Schlichter endeten am 30. November 2010 die rund sechswöchigen Schlichtungsgespräche zum Projekt Stuttgart 21.

Im Kern bestätigte der Schlichter das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm. Er verband diese Bestätigung allerdings mit Auflagen, die bei der weiteren Planung des Projekts berücksichtigt werden sollen. Neben einer Reihe von Themenbereichen wie dem Erhalt und der Umpflanzung von Bäumen, Gesprächen mit Behindertenverbänden und den Feuerwehren sowie der sozialverträglichen Verwertung der Grundstücke verpflichtet sich der DB-Konzern, einen sogenannten Stresstest für Stuttgart 21 durchzuführen. Im Rahmen einer Simulation soll nachgewiesen werden, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 in

der Hauptverkehrszeit eine um 30 % höhere Leistungsfähigkeit besitzt als der heute bestehende Kopfbahnhof. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung, die durch die Schweizer Firma SMA bestätigt werden soll, kann entschieden werden, ob zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig sind. Hierzu könnten unter anderem der zweigleisige Ausbau der westlichen Zuführung zum Flughafenbahnhof, die sogenannte große Wendlinger Kurve, oder zusätzliche Gleise im Bereich Zuffenhausen gehören. Der Stresstest wird rund sechs Monate dauern.

NEUES STATIONSPREISSYSTEM AB DEM JAHR 2011

Die DB Station & Service AG hat zum 1. Januar 2011 ein neues Stationspreissystem eingeführt. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hatte zuvor in einem Bescheid zum bisherigen System Anforderungen an aus ihrer Sicht rechtskonforme Stationspreise formuliert. Ungeachtet unseres erfolgreichen Vorgehens gegen diesen Bescheid im Eilverfahren wurden diese Forderungen im neuen Preissystem berücksichtigt, sodass die BNetzA der Einführung der Preise nicht widersprochen hat. Bezüglich einzelner Elemente wurden allerdings zusätzliche Erläuterungen verlangt, die im Jahr 2011 zu liefern sind. Das neue Preissystem führt zu Verschiebungen der bundesländerbezogenen Aufwendungen für den

Schienenpersonennahverkehr, was für einige Bundesländer Mehrbelastungen und für andere Entlastungen zur Folge hat. Die DB Station&Service AG verhandelt daher mit den Bundesländern über Möglichkeiten, um diese Be- und Entlastungen auszugleichen.

TARIFVERHANDLUNGEN MIT EVG UND GDL HABEN BEGONNEN

Die Tarifrunde 2010 hat Anfang Juli 2010 begonnen. Dazu wurden die Verhandlungen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) am 12. Juli 2010 und mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am 16. Juli 2010 aufgenommen. Die Tarifrunde 2010 wird inhaltlich von der Entgeltrunde, der Zukunft der Beschäftigungssicherung und dem Abschluss eines Branchentarifvertrags bestimmt. Der DB-Konzern unterstützt das Ziel der Einführung flächendeckender Beschäftigungsstandards.

Die Tarifverhandlungen waren im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen. Im Dezember 2010 erhielten alle Beschäftigten, für deren Gesellschaften in der laufenden Entgeltrunde verhandelt wurde, eine Einmalzahlung in Höhe von 300 € und zusätzlich eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 200 €. Die Zahlungen werden am Ende der Verhandlungen in den Tarifabschluss einbezogen.

Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Station&Service AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Station&Service AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

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

Im Januar 2011 haben der DB-Konzern und die EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt. Details hierzu finden Sie im Nachtragsbericht.

DB-KONZERNWEITE KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE GESTARTET

Der DB-Konzern hat Anfang 2010 eine konzernweite Kunden- und Qualitätsinitiative im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur gestartet. Die Initiative beinhaltet die Entwicklung geschäftsfeldübergreifender Konzepte mit den Zielen, die Verlässlichkeit zu steigern, Komfort und Service entlang der gesamten Reisekette zu verbessern sowie eine ausreichende Kundeninformation und guten Service in Sonder-situationen sicherzustellen.

Das gesamte Portfolio umfasst elf Projekte im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur und an den Bahnhöfen. Es wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog verabschiedet, der sowohl langfristige Maßnahmen enthält, mit deren Umsetzung im Berichtsjahr begonnen wurde, als auch kurzfristig wirkende Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden.

Dafür stellt der DB-Konzern insgesamt 330 Mio. € bis zum Jahr 2015 zusätzlich bereit. Davon fließen etwa 200 Mio. € in Maßnahmen des Regionalverkehrs.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise setzt der DB-Konzern mit dem im Vorjahr begonnenen Projekt reACT ein umfangreiches Maßnahmenprogramm um. Wir sehen hierin Chancen, sowohl die aktuelle Situation als auch unsere langfristige Wettbewerbsposition weiter zu verbessern.

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

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

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

→ Gesamtwirtschaftliche Risiken: Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts-/Transport- und Logistikdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist dabei insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.

→ Marktrisiken: Unsere Verkehrsstationen sind signifikant abhängig von der Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland. Grundsätzlich weisen die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr einen 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 Berücksichtigung qualitativ hochwertiger Mieter und konsequentes Kostenmanagement arbeiten wir permanent daran, die Profitabilität weiter zu steigern. Die Begrenzung des Risikos von Forderungsausfällen wird durch ein aktives Forderungsmanagement gesteuert.

→ 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.

→ Technikrisiken: Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

→ Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben.

→ Infrastrukturfinanzierung: Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist neben der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Ausbau und die Beseitigung von Engpässen erforderlich.

→ 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 zu mildern. Steigenden Preisen auf der Beschaffungsseite begegnen wir einerseits mit einem konsequenten Kostenmanagement und andererseits durch Preisanpassungen. Insbesondere Erhöhungen der Energiepreise haben Auswirkungen auf unsere Aktivitäten. Je nach Marktkonstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen auszusteuern.

→ 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 die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen.

Aus dem anhängigen Widerspruchsverfahren zur Gültigkeit des Stationspreissystems sowie infolge der Nichtzeichnung der Rahmen-Stationsnutzungsverträge und Einzelnutzungsverträge durch einige Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Zahlung unter Vorbehalt ergeben sich gegebenenfalls weiterhin wirtschaftliche Risiken. Der Bundesnetzagentur sind ergänzende, nachvollziehbare Unterlagen zur Preisbildung beziehungsweise zu dem neuen und veränderten Stationspreissystem ab dem Jahr 2011 vorzulegen. Sollten diese aus Sicht der Bundesnetzagentur nicht zu akzeptieren sein, könnte der Sofortvollzug der Außerkraftsetzung des Stationspreissystems wieder angeordnet werden.

→ 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.

Nachtragsbericht

ABSCHLUSS DER TARIFRUNDE MIT DER EVG

Der DB-Konzern hat mit der EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt und sich unter anderem auf eine zweistufige Erhöhung der Einkommen verständigt. Die Entgelte steigen ab 1. März 2011 um 1,8% und ab 1. Januar 2012 um weitere 2,0%. Zusätzlich wird 1,0% pro Jahr vorzugsweise für die individuelle Altersvorsorge gezahlt. Außerdem wurden Verbesserungen bei Schichtzulagen und Urlaubsgeld in Höhe von 1,5% vereinbart. Die im Dezember 2010 geleisteten Einmalzahlungen fließen in den Tarifabschluss mit ein. Auch wurde Einigkeit darüber erzielt, die Vereinbarung zur Beschäftigungssicherung zwischen DB-Konzern und EVG über das Jahr 2011 hinaus fortzusetzen und zeitgemäß auszugestalten. Damit sind betriebsbedingte Kündigungen im DB-Konzern weiterhin ausgeschlossen.

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 quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Infolge dieser Neuausrichtung wurden auch die im Jahr 2005 vereinbarten Änderungen hinsichtlich der Arbeitszeit und des Monatsentgelts teilweise rückgängig gemacht. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten ab 1. März 2011 dauerhaft 39 Wochenstunden und erhalten wieder das volle Tarifentgelt, was faktisch dazu führt, dass ab dem 1. März 2011 die Auszahlung um 2,5% steigt.

In Summe über alle vereinbarten Maßnahmen erhöhen sich die vergleichbaren Personalkosten im Geschäftsjahr 2011 durch den Abschluss des Tarifvertrags um rund 6%. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 29 Monate: vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2012. Mit der Einigung sind die Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der EVG abgeschlossen.

Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen dürfte sich das Wachstum der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft jeweils mit abgeschwächter Dynamik im Jahr 2011 weiter fortsetzen. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine Abflachung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt weiter positive, aber in ihrer Wirkung geringere Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2011 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Das uneinheitliche Bild der Weltwirtschaft dürfte im Jahr 2011 erhalten bleiben. In den Industriestaaten werden die Wachstumsraten eher niedriger ausfallen, da strukturelle Probleme zum Beispiel an den Immobilienmärkten noch nicht überwunden sind. Zugleich wird der Druck zur Konsolidierung der Staatsfinanzen weiter zunehmen. Die Exportnationen dürften eine Abschwächung des Wachstums verzeichnen, da die Impulse aus den Schwellenländern vermutlich nachlassen. Abwärtsrisiken resultieren insbesondere aus den fortbestehenden Unsicherheiten an den Finanzmärkten bezüglich der Bonität einer Reihe von Industrienationen.

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft dürfte sich im Jahr 2011 infolge der abgeschwächten globalen Erholung verlangsamt fortsetzen. Ende 2011 könnte die deutsche Volkswirtschaft den Vorkrisenstand der gesamtwirtschaftlichen Produktion vom ersten Quartal 2008 wieder erreichen. Der Exportzuwachs dürfte sich im Jahr 2011 im Gleichklang mit dem abgeschwächten Absatzmarktwachstum annähernd halbieren. Die Unternehmensinvestitionen dürften weiter steigen. Die öffentlichen Investitionen hingegen werden, belastet durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und eine angespannte Haushaltssituation der Kommunen, kaum noch ausgeweitet werden können und den Anstieg der Anlageinvestitionen trotz der Dynamik im Privatsektor dämpfen. Die privaten Konsumausgaben werden, gestützt von einer steigenden Beschäftigung und einer verbesserten Einkommenssituation, deutlich steigen. Die Arbeitslosigkeit dürfte zurückgehen, allerdings gebremst durch das infolge geänderter Rahmenbedingungen leicht steigende Arbeitskräfteangebot. Der Preisauftrieb dürfte sich leicht verstärken. Die Energiepreise werden deutlich zulegen, zum einen wegen der verzögerten Reaktion der Gaspreise auf höhere Heizölpreise und zum anderen wegen einer kräftigen Strompreisanhebung zu Jahresbeginn.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2011 erstmals seit über zehn Jahren wieder ein moderates Wachstum des Gesamtmarkts zu erwarten. Dieser Einschätzung liegt die Annahme zugrunde, dass sich die positiven Konjunkturreffekte im Jahr 2011 durch einen im Vorjahresvergleich kräftigeren Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Privatkonsums sowie die – wenn auch gebremst – weiter ansteigenden Realeinkommen verstärken. Für den deutschen Schienenpersonenverkehr wird trotz der umfangreichen Bautätigkeit im Schienennetz eine gegenüber dem Jahr 2010 zwar leicht abgeschwächte, aber weiterhin überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung erwartet.

Die Perspektiven für den Bereich Vermietung sind infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie verbesserten Rahmenbedingungen ebenfalls positiv. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften im Jahr 2011 weiter leicht ansteigen.

VORAUSSICHTLICHE GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER DB STATION&SERVICE AG IM GESCHÄFTSJAHR 2011

Auch im laufenden Geschäftsjahr streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt im Geschäftsjahr 2011 unser Fokus insbesondere auf Projekten im Rahmen des Konjunkturprogramms, der Modernisierungsoffensive NRW und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern sowie Stuttgart 21.

UMSATZERWARTUNG

Wir erwarten einen leichten Umsatzzuwachs für das Geschäftsjahr 2011, der insbesondere aus einer leichten Steigerung der Stationserlöse und der erwarteten positiven Leistungsentwicklung bei den externen Eisenbahnverkehrsunternehmen resultiert. Die stark von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden voraussichtlich geringfügig über dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

ERGEBNISERWARTUNG

Wir rechnen mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2011, das voraussichtlich leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2012

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Diese basiert auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu den von uns erwarteten Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten.

Auf Basis der Annahme, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung wie erwartet entwickelt und über das Jahr 2011 hinaus anhält, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2012 mit weiteren leichten Zuwächsen bei Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Station & Service AG oder einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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



→ An rund 1.700 Stationen werden die Reisenden durch dynamische Schriftanzeiger über Unregelmäßigkeiten und kurzfristige Fahrplanänderungen informiert. Die aktuellen Informationen erhalten die Fahrgäste sicht- und hörbar.

JAHRESABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	20
<hr/>	
BILANZ	21
<hr/>	
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	22
<hr/>	
KAPITALFLUSSRECHNUNG	23
<hr/>	
ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS	24
<hr/>	
ANHANG	26
<hr/>	

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 2010 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 18. Februar 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		0	0
Sachanlagen		2.727	2.724
Finanzanlagen		0	0
		2.727	2.724
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte		0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	222	135
Guthaben bei Kreditinstituten		3	2
		225	137
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0	0
		2.952	2.861

PASSIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklage	(5)	1.273	1.178
Gewinnrücklagen	(6)	2	-
		1.531	1.434
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	116	136
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.179	1.179
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	126	112
		2.952	2.861

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]		Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	(12)		1.033	1.014
Bestandsveränderungen			0	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen			18	15
GESAMTLEISTUNG			1.051	1.028
Sonstige betriebliche Erträge	(13)		227	152
Materialaufwand	(14)		-550	-468
Personalaufwand	(15)		-221	-215
Abschreibungen			-115	-113
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)		-208	-201
			184	183
Beteiligungsergebnis	(17)		1	1
Zinsergebnis	(18)		-35	-34
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT			150	150
Außerordentliches Ergebnis	(19)		-9	
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)		-141	-150
JAHRESERGEBNIS			0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Ergebnis vor Gewinnabführung		141	150
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		115	113
Veränderung der Pensionsrückstellungen		11	2
CASHFLOW		267	265
Veränderung der übrigen Rückstellungen		2	-3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		5	-4
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-5	-1
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden) ²⁾		-72	32
MITTELFLUSS AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		197	289
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		8	12
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-491	-487
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		394	417
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		12	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-8	-7
MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT		-85	-65
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-150	-190
Einzahlungen durch Einstellung des Gesellschafters in die Kapitalrücklage		28	0
Auszahlungen durch die Entnahme des Gesellschafters aus der Kapitalrücklage		-17	-28
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-9	-90
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		37	84
MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		-111	-224
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		1	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		2	2
FINANZMITTELBESTAND AM JAHRESENDE	(20)	3	2

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

²⁾ 2 Mio. € wurden aufgrund der Erstanwendung des BilMoG aus den Rückstellungen des Vorjahres ergebnisneutral in die Gewinnrücklagen übertragen.

Entwicklung des Anlagevermögens

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag zum 01.01.2010	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Sonstige Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2010
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE						
Konzessionen, Rechte und ähnliche Vermögensgegenstände	3	0	0	0	0	3
	3	0	0	0	0	3
SACHANLAGEN						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	163	0	0	0	-2	161
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.855	0	49	140	-2	2.042
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	969	0	4	-10	0	963
	2.987	0	53	130	-4	3.166
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung 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						
	194	0	7	4	-12	193
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung						
	398	1	20	1	-17	403
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau						
	302	0	15	-135	57	239
	3.881	1	95	0	24	4.001
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	3.884	1	95	0	24	4.004

¹⁾ Die konzerninternen Übertragungen betreffen im Wesentlichen Übertragungen zwischen der DB Station & Service und der DB Netz AG. (2 Mio. € Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich 1 Mio. € Zuschüsse).

²⁾ Bei den Planungskosten wurde die in Vorjahren gebildete Rückstellung für Planungskosten (32 Mio. €) im Berichtsjahr als Wertberichtigung vom Anlagevermögen abgesetzt.

	Vortrag zum 01.01.2010	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Außerplan- mäßige Ab- schreibungen/ Verrechnung ²⁾	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen	Buchwert	
						Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2009
	3	0	0	0	0	3	0	0
	3	0	0	0	0	3	0	0
	0	0	0	0	0	0	161	163
	636	62	2	0	-3	697	1.345	1.219
	152	14	0	0	0	166	797	817
	788	76	2	0	-3	863	2.303	2.199
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	124	11	0	0	-11	124	69	70
	245	26	0	0	-16	255	148	153
	0	0	32	0	0	32	207	302
	1.157	113	34	0	-30	1.274	2.727	2.724
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.160	113	34	0	-30	1.277	2.727	2.724

Anhang für das Geschäftsjahr 2010

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 Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 3. April 2009 sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden gegenüber dem Vorjahr aufgrund des BilMoG angepasst. Die wesentlichen Änderungen sind bei der Bewertung von Planvermögen eingetreten sowie im Bereich der Rückstellungen. Die Vorjahreszahlen wurden unter Inanspruchnahme des Wahlrechts gemäß Art. 67 Abs. 8 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) nicht an die infolge des BilMoG geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im DB-Konzern nicht ausgeübt.

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 – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

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.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Station&Service AG wird das Planvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen und aus

der Bewertung des Planvermögens. Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs angesetzt. Der Saldo aus den Unterschiedsbeträgen des zum 1. Januar 2010 gegenüber den Anschaffungskosten/Buchwerten neu bewerteten Deckungsvermögens und der Schulden in Höhe von 12 T € wurde vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

Die DB Station & Service AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Der zum Bilanzstichtag angewendete Zinssatz beträgt 5,17%. Zum 1. Januar 2010 wurde ein Zinssatz von 5,27% angewendet. Der sich aufgrund der Bewertungsänderungen ergebende Zuführungsbetrag wurde auf den Zeitpunkt der zum 1. Januar 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung berechnet und in voller Höhe im Geschäftsjahr 2010 als außerordentlicher Aufwand erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2010
Rechnungszinsfuß	5,17
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00
Erwartete Rententwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richt-

tafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 4,00% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,50% (Jubiläum und Sterbegeld) angewendet.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst.

Sofern sich aus der Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Erhöhung einer sonstigen Rückstellung ergeben hat, wurde der entsprechende Aufwand vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst. Sofern die Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Verminderung der Rückstellung zur Folge hatte, die bis spätestens zum 31. Dezember 2024 wieder aufgeholt werden müsste, wurde von dem Wahlrecht des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB kein Gebrauch gemacht und die Rückstellung entsprechend aufgelöst. Der Unterschiedsbetrag wurde unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt. Nach dem 1. Januar 2010 angefallene Zuführungen und Auflösungen von Rückstellungen werden im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, Erträge und Aufwendungen aus der Ab-/Aufzinsung werden gesondert im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, Bankguthaben und Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. 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.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2010	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	32	0	27
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	186	0	103
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	4	0	5
INSGESAMT	222	0	135

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 21 Mio.€ (im Vorjahr: 19 Mio.€).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen und beinhalten darüber hinaus eine Forderung aus einer Erhöhung der Kapitalrücklage gegen die Gesellschafterin DB AG in Höhe von 111 Mio.€.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter auf den Seiten 24 bis 25 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 394 Mio.€ (im Vorjahr: 417 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 3 Mio.€ (im Vorjahr: 2 Mio.€) enthalten.

Die in den Vorjahren passivierte Rückstellung für Risiken bezüglich nicht werthaltiger Planungskosten in Höhe von 32 Mio.€ wurden entsprechend der Vorgehensweise im Konzernabschluss der DB AG als Wertberichtigung aktivisch vom Anlagevermögen abgesetzt.

(4) 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.

(5) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2010 einen Betrag in Höhe von 1.273 Mio. € (im Vorjahr: 1.178 Mio. €) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat.

Im Geschäftsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuzuordnung aufgrund neuer Erkenntnisse 17 Mio. € aus der Kapitalrücklage entnommen. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2010 erfolgte – basierend auf diesen neuen Erkenntnissen – eine Erhöhung der DB AG der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von 111 Mio. €.

(7) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	32	21
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	83	114
INSGESAMT	116	136

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) zugeführt.

Weitere 1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen von anderen Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 1 Mio. €).

(6) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2010 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) aus.

Die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 hatte Auflösungen der Rückstellungen in Höhe von insgesamt 2 Mio. € zur Folge. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Entgeltumwandlungen (Deferred Compensation) in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Verpflichtungen im Personalbereich	21	18
Restrukturierungsmaßnahmen	-	6
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	13	11
Risikovorsorge für Bauprojekte	8	43
Unterlassene Instandhaltung	24	19
Übrige Risiken	17	17
INSGESAMT	83	114

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

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.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen in Höhe von 312 T € wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen in Höhe von 721 T € verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen in Höhe von 29 T € wird mit der korrespondierenden Rückstellung in Höhe von 29 T € verrechnet.

(8) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2010	davon mit Restlaufzeit			31.12.2009
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	110	7	30	73	107
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54	54	-	-	58
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	85	85	-	-	116
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	881	261	386	234	855
davon aus Lieferungen und Leistungen	51	51	-	-	47
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	49	49	-	-	43
davon aus Steuern	2	2	-	-	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
INSGESAM	1.179	456	416	307	1.179
davon zinspflichtig	673	53	386	234	642

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG von 835 Mio. € (im Vorjahr: 814 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 628 Mio. € (im Vorjahr: 634 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 14 Mio. €, 45 Mio. € aus Cashpooling, 5 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen, 2 Mio. € aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 141 Mio. €.

(10) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	18	16
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften betreffen mit 9 Mio. € Prozessbürgschaften, die im Zusammenhang mit zwei Prozessen zu hinterlegen waren, um die von den beiden Schuldnern aus der erstinstanzlichen Verurteilung an die DB Station & Service AG

(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.

Darüber hinaus werden hier für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, ausgewiesen.

zu zahlenden Beträge abzusichern. Der Restbetrag verteilt sich auf weitere Sachverhalte für Prozessbürgschaften und Bauhandwerkersicherungsbürgschaften.

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bestellobligo für Investitionen	424	326
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	339	371
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	32	21
INSGESAMT	763	697

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-Leaseback-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 35 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasing-

aufwendungen in Höhe von 109 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. €]	31.12.2010	31.12.2009
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	57	53
fällig 1 bis 5 Jahre	89	113
fällig über 5 Jahre	193	205
INSGESAMT	339	371

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

[in Mio. €]	2010	2009
Verkehrsstationen	707	696
davon Stationsentgelte	692	681
Vermietung	326	318
INSGESAMT	1.033	1.014

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 12 Mio. € enthalten.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2010	2009
Zuschüsse der öffentlichen Hand für aufwandsrelevante Sachverhalte und Entschädigungen durch Dritte	152	76
Serviceleistungen für DB-Konzerngesellschaften	25	23
Mieten und Pachten	20	21
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	7	10
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6	2
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	15	16
INSGESAMT	227	152
davon periodenfremd	27	24

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus im Berichtsjahr gewährten Baukostenzuschüssen für die Konjunkturpakete.

(14) Materialaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
Aufwendungen für bezogene Waren	90	88
Aufwendungen für bezogene Leistungen	163	150
Aufwendungen für Instandhaltungen	297	230
INSGESAMT	550	468

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

Der Anstieg des Materialaufwands resultiert hauptsächlich aus der Umsetzung der Maßnahmen aus den Konjunkturpaketen I und II sowie gestiegenen Energiekosten und höheren Aufwendungen für den Winterdienst.

(15) Personalaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	140	127
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	41	50
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	2
	183	179
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	29	26
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	9	10
	38	36
davon für Altersversorgung	2	2
INSGESAMT	221	215

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige und Hinterbliebene

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

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2010	2009
Aufwendungen für Umlagen und Managementverträge	3	3
Mieten und Pachten	58	58
Gebühren, Beiträge und Steuern	13	15
Datenverarbeitungsaufwand für Betriebsführung und Hardware inklusive Programmierung und Systemanalyse	16	16
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	12	5
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	2	2
Übrige betriebliche Aufwendungen	104	102
INSGESAMT	208	201
davon periodenfremd	18	8

Der Anstieg des sonstigen betrieblichen Aufwands resultiert im Wesentlichen aus den Verlusten aus Anlagenabgängen. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern in Höhe von 3 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 4 Mio. €).

(17) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
INSGESAMT	1	1

(18) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	6
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-39	-40
davon an verbundene Unternehmen	-33	-36
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-3	-0
INSGESAMT	-35	-34

(19) Außerordentliches Ergebnis

Dem außerordentlichen Ergebnis liegen die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 9 Mio. €, die aus der Erstanwendung des BilMoG resultieren, zugrunde. Die außerordentlichen Aufwendungen betreffen den Unterschiedsbetrag aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen.

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.

(20) 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 DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 45 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 54 Mio. € nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN**(21) Mitteilung nach § 20 AktG**

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

(22) Konzernzugehörigkeit

Die DB Station & Service AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den 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.

(23) Anteilsbesitz

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

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

(24) Beschäftigte

[umgerechnet in VZP]	2010		2009	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.403	3.404	3.322	3.331
Zugewiesene Beamte	1.233	1.221	1.277	1.259
ZWISCHENSUMME	4.636	4.625	4.599	4.590
Auszubildende	257	317	256	313
INSGESAMT	4.893	4.942	4.855	4.903

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 ENeuOG zugewiesen worden («zugewiesene Beamte»). Sie arbeiten für die DB Station&Service AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

**(25) 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)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

→ **Bernd Koch**

Ressort Finanzen und Controlling,

Berlin

- a) DB BahnPark GmbH (Vorsitz)¹⁾

→ **Rolf Reh**

Ressort Bau- und Anlagenmanagement,

Pulheim

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

→ **Andreas Springer**

Ressort Personal/Operations,

Berlin

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

Dem Aufsichtsrat gehörten im Berichtsjahr an:

→ **Dr. Volker Kefer**

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 14. April 2010)

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Erlangen

– seit 1. April 2010 –

- a) DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB International GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Stefan Garber**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Bad Homburg

– bis 31. März 2010 –

- 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 des Aufsichtsrats,

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und

Verkehrsgewerkschaft, Hamburg

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

→ **Detlef Biedermann**

Unterabteilungsleiter VIII B im Bundesministerium der Finanzen, Bonn

– bis 31. März 2010 –

a) Bundesdruckerei GmbH

→ **Dr. Nikolaus Breuel**

Vorsitzender des Vorstands der DB Fernverkehr AG, Berlin

– bis 12. November 2010 –

a) DB Vertrieb GmbH

b) City Night Line CNL AG i.L., Zürich/Schweiz

(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾

DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

→ **Gerhard Dörsam***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG, Mainz

→ **Karl-Heinz Ferstl***

Leiter Betrieb DB Station&Service AG, Neumarkt in der Oberpfalz

→ **Dr. Heiko Geue**

Unterabteilungsleiter VIII B im Bundesministerium der Finanzen, Berlin

– seit 1. April 2010 –

→ **Uwe Henschel***

Mitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Hoppegarten (Mark)

– seit 1. Juli 2010 –

a) Sparda-Bank Berlin eG

b) Signal Iduna Gruppe (Beirat)

→ **Berthold Huber**

Vorsitzender des Vorstands der DB Fernverkehr AG, Weilheim

– seit 9. Dezember 2010 –

a) DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)¹⁾

DB Vertrieb GmbH

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und

HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche

Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Norbert Huber**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG, Leinfelden-Echterdingen

– seit 1. Juli 2010 –

→ **Hans-Jörg Jacobs**

Referatsleiter E 13 im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Bornheim

→ **Heike Moll***

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG, München

a) Deutsche Bahn AG¹⁾

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und

HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche

Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Eckhardt Rehberg**

Mitglied des Deutschen Bundestags, Marlow bei Ribnitz-Damgarten

– seit 1. Juli 2010 –

a) P+S Werften GmbH

b) Nordex AG

→ **Frank Sennhenn**

Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,
Darmstadt

- 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)

* 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 2010
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2010.
Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010 wird auf den
Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

→ **Harald Stumpf**

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
Ober-Mörlen

– bis 1. Juli 2010 –

- 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 bei Berlin

– bis 1. Juli 2010 –

→ **Peter Weinzierl***

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft
Servicebüro München, Kolbermoor

– bis 1. Juli 2010 –

- a) Sparda-Bank Augsburg eG

[in T€]	2010	2009
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	40	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.

(26) 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.

(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Berlin, den 18. Februar 2011

DB Station&Service AG

Der Vorstand



—> Über 250 Bahnhöfe erhielten im Jahr 2010 erstmalig Wetterschutzhäuser, bis 2014 sollen alle 5.400 Bahnhöfe mit geeignetem Wetterschutz ausgestattet sein.

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt drei Sitzungen zusammen. Die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats fand am 1. Juli 2010 statt. In den regulären 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.



DR. VOLKER KEFER

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station & Service AG

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

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 21. April 2010 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2009 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 1. Juli 2010 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und seine Stellvertreterin, die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) und des Präsidialausschusses gewählt.

In seiner Sitzung am 15. Dezember 2010 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2011 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2011, der Mittelfristplanung 2012 bis 2015 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat die Einführung einer Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Station & Service AG sowie Modifikationen des bislang gültigen Katalogs der zustimmungspflichtigen Geschäfte gegenüber dem Aufsichtsrat sowie der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Station & Service AG.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2010 intensiv mit den durch die Konjunkturpakete I und II des Bundes geförderten Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und an den Personenbahnhöfen sowie dem Projekt Stuttgart 21.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2010 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 7. April 2011 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 2010 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 2010 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Dr. Volker Kefer wurde durch Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren am 14. April 2010 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Mitglied des Präsidialausschusses gewählt.

Als Nachfolger für die zum 30. Juni 2010 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 1. Juli 2010 erneut die Herren Dr. Volker Kefer, Dr. Nikolaus Breuel, Dr. Heiko Geue, Frank Sennhenn sowie Hans-Jörg Jacobs in den Aufsichtsrat. Herr Eckhardt Rehberg wurde für den mit Ablauf seiner Amtszeit zum 30. Juni 2010 ausgeschiedenen Herrn Harald Stumpf in den Aufsichtsrat entsandt.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte am 14. Januar 2010. Frau Regina Rusch-Ziemba, Frau Heike Moll sowie die Herren Gerhard Dörsam und Karl-Heinz Ferstl wurden bestätigt. Die Herren René Thiele und Peter Weinzierl schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten die Herren Uwe Henschel und Norbert Huber nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 1. Juli 2010 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Volker Kefer für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Frau Regina Rusch-Ziemba für die Dauer ihrer Amtsperiode zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden und seiner Stellvertreterin wurden Herr Hans-Jörg Jacobs als Anteilseignervertreter und Frau Heike Moll als Arbeitnehmervertreterin in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss) gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

Als Nachfolger für den zum 12. November 2010 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Dr. Nikolaus Breuel wählte die Hauptversammlung am 9. Dezember 2010 Herrn Berthold Huber in den Aufsichtsrat.

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

Herr Rolf Reh wurde für den Zeitraum vom 1. Juli 2011 bis zum 30. Juni 2014 durch Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort Bau- und Anlagenmanagement 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 2010 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2011

Für den Aufsichtsrat



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



→ Neue Beleuchtungsanlagen an Bahnsteigen, Zugängen und in Unterführungen tragen dazu bei, dass sich die Reisenden und Passanten auf den Bahnhöfen sicherer fühlen.

IMPRESSUM

DB Station&Service AG
Europaplatz 1
10557 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

GESTALTUNG

Studio Delhi, Mainz

DTP

apu art&publishing, Frankfurt am Main

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen, Leimen



LEKTORAT

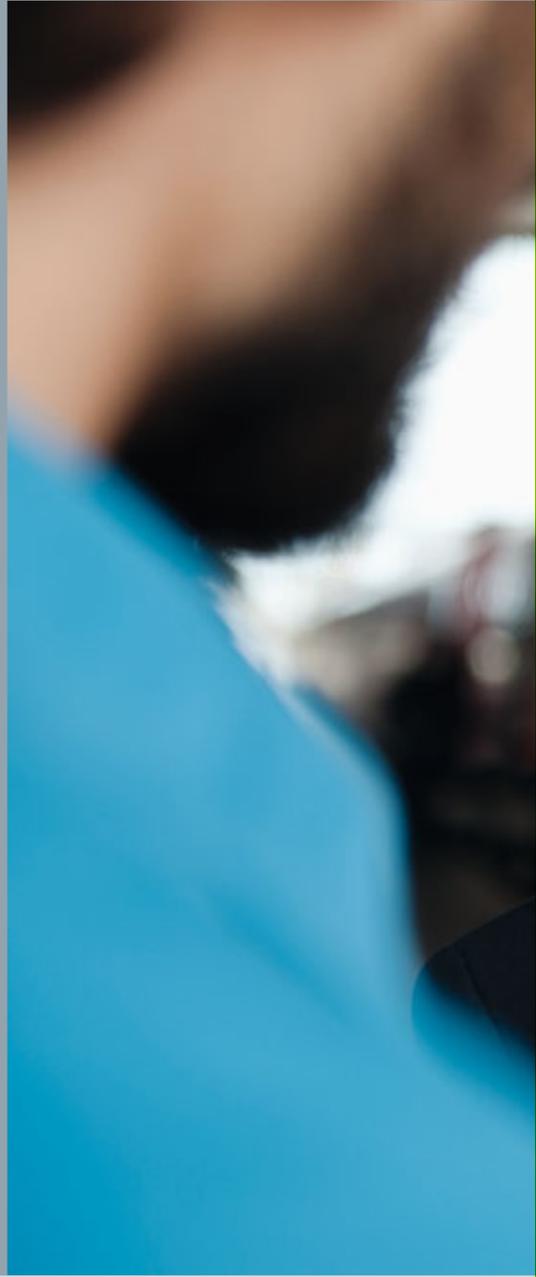
AdvertTEXT, Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

Günther Bauer (S. 11)
Bernd Lammel (S. 18)
Christian Bedeschinski (S. 40)



DB Station & Service AG
Europaplatz 1
10557 Berlin
www.dbnetze.com