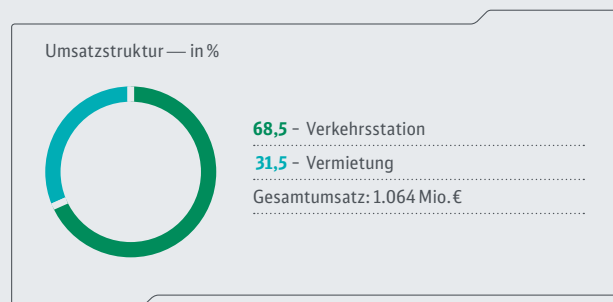
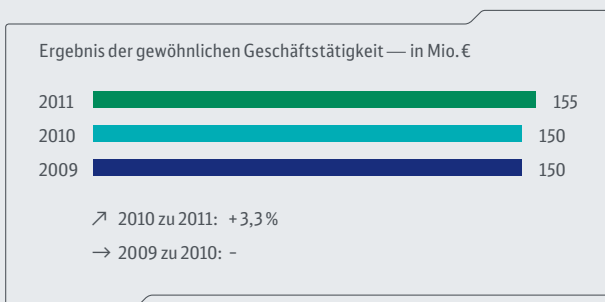
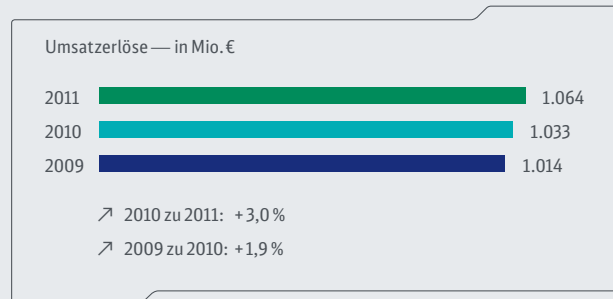
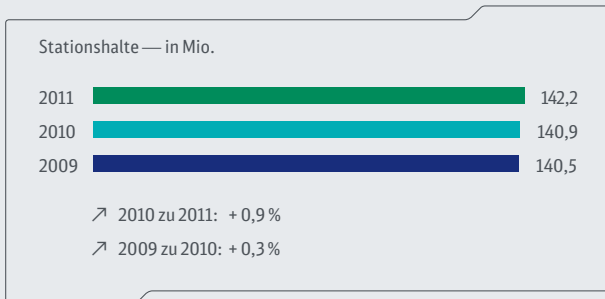




DB Station & Service AG
Geschäftsbericht 2011

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2011



Finanzkennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränderung in %
Umsatz	1.064	1.033	+ 3,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	155	150	+ 3,3
Bilanzsumme	2.901	2.952	- 1,7
Anlagevermögen	2.775	2.727	+ 1,8
Eigenkapital	1.512	1.531	- 1,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	738	673	+ 9,7
Brutto-Investitionen	576	489	+ 17,8
Netto-Investitionen ²⁾	146	95	+ 53,7
Mitarbeiter per 31.12.	4.806	4.625	+ 3,9

Leistungskennzahlen	2011	2010	Veränderung in %
Anzahl der Bahnhöfe	5.391	5.397	- 0,1
Stationshalte	142,2	140,9	+ 0,9

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.



Die DB Information ist zentrale Anlaufstelle und Treffpunkt an bundesweit 82 Bahnhöfen. Hier erhalten Reisende und Bahnhofsbesucher Informationen zu allen Fragen rund ums Bahnreisen und zu Fahrplänen des Fern- und Nahverkehrs.

INHALT

- 02 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
- 07 LAGEBERICHT
- 21 JAHRESABSCHLUSS
- 37 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,



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

im Geschäftsjahr 2011 konnte die DB Station & Service AG ihren Umsatz und Gewinn deutlich steigern. Gegenüber dem Vorjahr konnten wir den Umsatz auf rund 1,1 Milliarden Euro und den Gewinn auf 155 Millionen Euro erhöhen. Aber auch die Substanz der Bahnhöfe konnte im abgelaufenen Jahr erneut wieder deutlich verbessert werden. In die Instandhaltung und Modernisierung der bundesweit rund 5.400 Bahnhöfe flossen 867 Millionen Euro. Damit lagen die Ausgaben für Investitionen und Instandhaltung im zurückliegenden Geschäftsjahr auf Rekordniveau. Entscheidenden Anteil am Wachstum hatten dabei die Mittel aus dem Konjunkturprogramm des Bundes mit 325 Millionen Euro und weitere 27 Millionen Euro Eigenmittel für die Jahre 2009 bis 2011. So wurde an 2.100 kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen innerhalb der vergangenen drei Jahre kräftig in die Ausstattung und das Erscheinungsbild investiert. Das brachte im Ergebnis Verbesserungen für nahezu die Hälfte der Bahnhöfe bundesweit. Das Konjunkturprogramm des Bundes wurde Ende 2011 überaus erfolgreich abgeschlossen. Gleichzeitig ist es aber auch gelungen, signifikante Verbesserungen im Service zu erreichen und damit weiter an der Erhöhung

der Kundenzufriedenheit zu arbeiten. Zahlreiche Maßnahmen an den Bahnhöfen haben sofortige Effekte gebracht und sind bei den Kunden spürbar positiv angekommen.

Die Schwerpunkte unserer Geschäftstätigkeit liegen in den Geschäftseinheiten Betrieb, dem Management und der Entwicklung der Bahnhofsimmobilien sowie den Serviceangeboten für die Reisenden und der Vermietung von Gewerbeflächen. In diesen Geschäftseinheiten bieten wir Leistungen an und entwickeln Produkte, die den Wünschen unserer Kunden entsprechen. Sowohl die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unsere Bahnhöfe anfahren, als auch die Bahnhofsbesucher und die gewerblichen Mieter im Bahnhof profitieren von den Verbesserungen rund um den Bahnhof. Bahnhöfe sind ein zentraler Bestandteil des Bahnsystems und zudem der Zugang zur Bahn. Mit einem breit gefächerten Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen sind sie vielerorts mehr als nur Orte, an denen Züge ankommen und abfahren. Vom Parken am Bahnhof bis zum drahtlosen Internetzugang bieten wir unseren Kunden bedarfsgerechte Leistungen, damit sie sich an unseren Bahnhöfen wohlfühlen. Dabei richten wir unser Augenmerk besonders auf die für Kunden

besonders wichtigen Kriterien für einen qualitativ hochwertigen Betrieb der Stationen wie Service, Sicherheit, Sauberkeit, Erscheinungsbild sowie Verkaufs- und Dienstleistungsangebote. Neben der Verbesserung des Angebots für Reisende konnten wir auch wirtschaftlich das Vermarktungsergebnis unserer Bahnhöfe steigern. Aufgrund vielfältiger Aktivitäten bei der Optimierung des Branchenmix im Bereich der Vermietung und der konsequenten Umsetzung der strategischen Vermietungsziele konnten wir den positiven Umsatztrend im Jahr 2011 weiter fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen um 9 Millionen Euro auf 335 Millionen Euro. Dabei stieg der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns um 11,5 Prozent auf 68 Millionen Euro an. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, erhöhte sich um 2 Millionen Euro auf 267 Millionen Euro.

Der positive Trend bei den Modernisierungen der großen Bahnhöfe der Kategorien 1 bis 3 konnte auch im Jahr 2011 fortgesetzt werden. Zahlreiche Projekte wurden erfolgreich abgeschlossen, neue Bahnhofsentwicklungsprojekte geplant und finanziell gesichert. Zu den Highlights zählten das neue, moderne Empfangsgebäude des Aschaffener Hauptbahnhofs, das die Deutsche Bahn zusammen mit dem Unternehmer Ferdinand Fäth für rund 44 Millionen Euro gebaut hat. In Dortmund wurde das modernisierte Empfangsgebäude in Betrieb genommen. Ein weiteres Großprojekt in Nordrhein-Westfalen ist der geplante Umbau des Hauptbahnhofs Münster. Zusammen mit der Stadt Münster haben wir die Pläne zur Modernisierung vorgestellt. In den nächsten Jahren soll für rund 32 Millionen Euro ein nahezu komplett neues Empfangsgebäude entstehen. Die Verkehrsstation in Münster wird derzeit vollständig erneuert. Eine weitere Großbaustelle entsteht in Stuttgart Innenstadt. Nach dem Volksentscheid im November vergangenen Jahres können die Bauarbeiten für den hochmodernen und innovativen Stuttgarter Hauptbahnhof fortgesetzt werden. Der neue Bahnhof vereint zukünftig eine moderne unterirdische Verkehrsstation mit dem historischen Bonatzbau. Bewegung kommt auch in das geplante Großprojekt für ein neues Empfangsgebäude im Münchener Hauptbahnhof. Die Pläne sehen vor, das Empfangsgebäude zu modernisieren, um es zu einem attraktiven und modernen Entree der bayerischen Landeshauptstadt umzugestalten. Aber auch für kleinere Bahnhöfe entwickeln wir zukunftsorientierte Konzepte: In Kerpen-Horrem (Nordrhein-Westfalen) und der Lutherstadt Wittenberg (Sachsen-Anhalt) sollen die ersten »Grünen Bahnhöfe« Deutschlands entstehen. Der Slogan »Grüner Bahnhof« steht für Bahnhofsgebäude, die modernsten ökologischen Standards entsprechen und viele Innovationen bieten. Das Projekt ist ein weiterer Schritt auf unserem Weg, die CO₂-Bilanz der Deutschen

Bahn zu verbessern. Durch die Nutzung von Techniken wie Photovoltaik, Solarkollektoren, Regenwasserversickerung und Erdwärmeanlagen wird diese neue Art von Empfangsgebäuden künftig klimaneutral betrieben, was gut für Umwelt und Natur ist. Durch derartige Konzepte unterstreicht auch DB Station & Service AG den Anspruch der DB AG, die Nachhaltigkeit des Verkehrsträgers Eisenbahn weiter auszubauen.

Auch nach dem Auslaufen des Konjunkturprogramms des Bundes werden die Modernisierungen der Bahnhöfe auf hohem Niveau weitergehen. So sollen im Rahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative bundesweit nahezu alle Bahnhöfe bis Anfang 2014 einen Wetterschutz bekommen. Im Jahr 2011 wurden bereits weitere 500 Wetterschutzhäuser aufgestellt. Auch die Informationen für die Reisenden auf den Bahnsteigen werden wir deutlich ausbauen. Bislang sind im Rahmen des Konjunkturprogramms bereits rund 1.700 Bahnhöfe mit dynamischen Schriftanzeigern ausgestattet worden. Diese Geräte informieren die Reisenden aktuell über Abweichungen vom Regelfahrplan. Bis zum Jahr 2015 kommen weitere 2.500 Bahnhöfe dazu. Rund 26 Millionen Euro fließen in das Projekt, die finanziellen Mittel kommen dabei vom Bund, von den Ländern und der Deutschen Bahn.

Ein wichtiges Fundament für die finanzielle Grundlage der Modernisierung unserer Bahnhöfe sind die mit den Bundesländern geschlossenen Rahmenvereinbarungen. Mittlerweile gibt es mit zwölf Bundesländern Rahmenvereinbarungen zur finanziellen Förderung von Bahnhöfen, die sich schwerpunktmäßig auf die Modernisierung von Nahverkehrsstationen konzentrieren. Im Fokus steht dabei der stufenfreie Ausbau der Verkehrsstationen. Die aktuellen Beispiele sind die im Jahr 2011 unterzeichneten Vereinbarungen mit den Ländern Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Hessen und Mecklenburg-Vorpommern. Rahmenvereinbarungen mit den Ländern schaffen Planungs- und Finanzierungssicherheit für beide Partner.

2011 wurde das Reisen mit der Bahn für die Jüngsten attraktiver. Anfang März eröffnete die erste Kinderlounges im Nürnberger Hauptbahnhof. Einen Monat später folgte die zweite im Hauptbahnhof Essen. Die Wartebereiche für Kinder sind in den Räumen der Bahnhofsmision untergebracht.

Als Anerkennung für besonders attraktive Bahnhöfe aus Kundensicht vergab die »Allianz pro Schiene« zum achten Mal den Titel »Bahnhof des Jahres«. Diese Würdigung ist ein Qualitätssiegel für unsere Bahnhöfe, auf das wir sehr stolz sind. Der Leipziger Hauptbahnhof wurde als bester Großstadtbahnhof ausgezeichnet, im Wettbewerb um den kundenfreundlichsten Kleinstadtbahnhof machte der Bahnhof Halberstadt das Rennen.

Im Jahr 2011 sind wir auf dem Weg, die Bahnhöfe attraktiver zu machen, erneut ein großes Stück vorangekommen. Der Service rund um das Reisen und das Dienstleistungsangebot ist dabei genauso wichtig wie das Erscheinungsbild, die Aufenthaltsqualität, der bauliche Zustand und das Gefühl der Sicherheit und Sauberkeit im und am Bahnhof. 2012 werden wir unseren erfolgreichen Weg in allen Bereichen konsequent fortsetzen. Unsere ambitionierten wirtschaftlichen Ziele stehen daher im Einklang mit der stetigen Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch verbesserten Service sowie kompetente und freundliche Betreuung unserer Reisenden auf den Bahnhöfen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'Z' followed by a smaller, more fluid signature element.

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



DER BAHNHOF ALTENBURG WURDE DENKMALGERECHT SANIERT UND MODERNISIERT

Der Bahnhof Altenburg sowie dessen Bahnsteiganlagen wurden mit Mitteln aus dem Konjunkturprogramm des Bundes saniert und erneuert, um das Erscheinungsbild des Bahnhofs zu verbessern. So wurden zum Beispiel der Bahnsteigbelag erneuert und die Bahnsteigkanten saniert. Zusätzlich wurden am Bahnsteig Elemente des Wegeleitsystems angebracht, sodass er nun eine bessere Orientierung für Reisende bietet.

Durch den Neubau von Aufzügen sind nun auch barrierefreie Zugänge zum Bahnsteig entstanden. Die neue Bahnsteigbeleuchtung erhöht das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und Reisenden.

Bereits vor dem Konjunkturprogramm wurde das Empfangsgebäude unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes komplett saniert.

LAGEBERICHT

08	ÜBERBLICK
08	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
09	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
09	ERTRAGSLAGE
10	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
13	MITARBEITER
13	NACHHALTIGKEIT
14	STRATEGIE
14	WEITERE INFORMATIONEN
16	RISIKOBERICHT
18	NACHTRAGSBERICHT
19	AUSBLICK

ÜBERBLICK

Die DB Station & Service AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt und werden dort geführt. Die übrigen drei Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die DB AG direkt. In der Konzernstruktur des DB-Konzerns haben die DB AG und die DB ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Station & Service AG betreibt bundesweit etwa 5.400 Personenbahnhöfe, davon rund 1.300 mit Empfangsgebäude. Als Europas führender Bahnhofsbetreiber entwickeln und betreiben wir Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten Reisenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mobilitätsorientierte Serviceleistungen 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. Von den 142 Millionen Stationshalten pro Jahr entfallen rund 25 Millionen (17,6%) auf DB-konzernexterne EVU. Ende 2011 zählte die DB Station & Service AG insgesamt 135 EVU zu ihren Kunden, davon 127 konzernexterne EVU.

Die Personenbahnhöfe erfüllen zugleich ihre Rolle als Visitenkarte der jeweiligen Städte und Regionen. Mit ihrem Erscheinungs- und Leistungsbild tragen sie maßgeblich zur Zufriedenheit der Reisenden bei und bestimmen die Attraktivität der Bahn 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 142,2 Millionen Halten um 0,9% über dem Vorjahreswert. Der Umsatz konnte von 1.033 Mio. € um 3,0% auf 1.064 Mio. € gesteigert werden. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg im Vergleich zum Vorjahr um 5 Mio. € auf 155 Mio. €.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt. Die konjunkturelle Erholung in Deutschland hat sich nach dem schwungvollen Jahresauftakt im Laufe des Berichtsjahres spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr 2011 verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,0% jedoch einen deutlichen – im Vergleich zu anderen Staaten des Euro-Raums überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg bei nachlassender Dynamik der Auftragseingänge im Gesamtjahr 2011 um 9% an.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung anhaltend positiv. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen über dem Vorjahresniveau. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um fast 1,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der in gleicher Größenordnung anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,3% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um gut 11% an, wobei sich die Preise für Dieselkraftstoff mit einem Plus von etwa 15,6% überdurchschnittlich erhöhten.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine große Anzahl von EVU unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland. Die Zahl der DB-konzernexternen EVU ist im Berichtsjahr auf 357 angestiegen (im Vorjahr: 340). Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Zahl der Stationshalte ist gegenüber dem Vorjahr ebenfalls weiter angestiegen. Insgesamt wiesen dabei, wie in den Vorjahren, die DB-konzernexternen Bahnen deutliche Zuwächse aus, während die Stationshalte der DB-konzerninternen Bahnen aufgrund von Ausschreibungsverlusten leicht zurückgingen.

Aufgrund der Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels ist für unsere Bahnhöfe zusätzlich die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes von besonderer Bedeutung, da sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragssituation der gewerblichen Mieter abhängen. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Berichtsjahr insgesamt leicht gestiegen. Auch bei den Vermietungserlösen in den Bahnhöfen war im Berichtsjahr eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

ERTRAGSLAGE

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 31 Mio. € auf 1.064 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 729 Mio. € (im Vorjahr: 707 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 715 Mio. € um 3,3% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 616 Mio. € entfielen dabei 86,2% der Umsätze auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 523 Mio. € auf Gesellschaften in dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio, 92 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr sowie 1 Mio. € auf die Userdomer Bäderbahn.

Die sonstigen Dienstleistungen, die insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich auf insgesamt 14 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €).

Wie in den Vorjahren konzentrierten sich unsere Aktivitäten im Bereich der Vermietung auf die Optimierung des Branchenmix und die konsequente Umsetzung der strategischen Vermietungsziele. Hierdurch konnten wir den positiven Umsatztrend weiter fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung

Schienerpersonenverkehr in Deutschland wächst deutlich

Die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Berichtsjahr um etwa 1,3% gestiegen. Trotz eines positiven konjunkturellen Umfelds konnten nicht alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung ausweiten.

Nach dem starken Vorjahresanstieg um 2,2% hat sich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland zwar abgeschwächt, im Berichtsjahr konnte aber noch ein leichter Nachfragezuwachs von knapp 1% verzeichnet werden. Hierbei stand den positiven Konjunkturimpulsen eine Reihe von Belastungen gegenüber. Dazu gehörten der Wegfall von positiven Einmaleffekten aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Pilotenstreik und Vulkanaschewolken), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste, das Aussetzen der Wehrpflicht und die Ankündigung und Durchführung von Streiks.

stiegen um 9 Mio. € auf 335 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg um 11,5% auf 68 Mio. € an. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg um 2 Mio. € beziehungsweise 0,8% auf 267 Mio. €. Der Anteil am Gesamtumsatz betrug 31,5%.

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung konnte um 3,0% auf 1.083 Mio. € (im Vorjahr: 1.051 Mio. €) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um 18 Mio. € auf 209 Mio. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus geringeren ertragswirksam vereinnahmten Baukostenzuschüssen, insbesondere durch das Auslaufen des Konjunkturpakets I zum 31. Dezember 2010, und konnte durch den Anstieg der Mittel des Konjunkturpakets II nicht kompensiert werden. Der Materialaufwand erhöhte sich trotz eines Rückgangs der Instandhaltungsaufwendungen um 1 Mio. € auf 551 Mio. € (im Vorjahr: 550 Mio. €), was im Wesentlichen auf gestiegene Kosten für Winter- und Sicherheitsdienste sowie höhere Energiekosten zurückzuführen ist. Der Personalaufwand

erhöhte sich aufgrund von Tarifeffekten, der Änderung der Referenzarbeitszeit bei vollem Lohnausgleich und der gestiegenen Mitarbeiterzahl um 2,7% auf 227 Mio. € (im Vorjahr: 221 Mio. €).

Die Abschreibungen haben sich leicht verringert und liegen mit 114 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €) leicht unter dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 207 Mio. € leicht unter Vorjahresniveau (im Vorjahr: 208 Mio. €).

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

Das Zinsergebnis veränderte sich um –4 Mio. € auf –39 Mio. € (im Vorjahr: –35 Mio. €).

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 155 Mio. € (im Vorjahr: 150 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

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 laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG 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.

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Langfrustratings der DB AG angekündigt. Der Ausblick des Ratings der DB AG wurde als Konsequenz wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte aus der Unterstützung des Ratings der DB AG durch das Rating des Bundes, die aus der Sicht von S&P durch die mögliche Herabstufung des Bundes schwächer wird. S&P hat am 17. Januar 2012 die Überprüfung beendet und den CreditWatch beim Rating des Bundes und der DB AG aufgelöst. Das Langfrustrating der DB AG bleibt damit unverändert »AA« bei stabilem Ausblick. Das Kurzfrist-rating der DB AG von S&P bleibt unverändert in der höchsten Kategorie (»A-1+«).

Investitionen

Aufgrund unseres konsequent fortgeführten Modernisierungsprogramms liegen die Brutto-Investitionen mit 576 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 489 Mio. €).

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren die Umsetzung der Konjunkturpakete des Bundes (76 Mio. €), der City-Tunnel Leipzig (39 Mio. €), Stuttgart 21 (16 Mio. €), Wiesbaden Hauptbahnhof (16 Mio. €), der Umbau Berlin Ostkreuz (15 Mio. €) sowie die Flughafenanbindung Berlin-Schönefeld BER (9 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, erhöhten sich auf 146 Mio. € (im Vorjahr: 95 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 576 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 137 Mio. €.

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

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2011 um 51 Mio. € beziehungsweise 1,7% auf 2.901 Mio. € vermindert (per 31. Dezember 2010: 2.952 Mio. €). Der Rückgang der Bilanzsumme ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf die geringeren Forderungen gegen verbundene Unternehmen zurückzuführen. Auf der Passivseite sind die vorzeitige Tilgung Zinsloser Darlehen des Bundes und der Abbau der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zu nennen. Das Anlagevermögen erhöhte sich um 1,8% auf 2.775 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 2.727 Mio. €) aufgrund im Vergleich zum Vorjahr gestiegener Netto-Investitionen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 95,7% über dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2010: 92,4%).

Das Umlaufvermögen verminderte sich um 44,0% auf 126 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 225 Mio. €), da die Forderungen gegen verbundene Unternehmen eine geringere Forderung aus der Erhöhung der Kapitalrücklage durch die DB AG (-97 Mio. €) beinhaltet. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ging dadurch auf 4,3% (per 31. Dezember 2010: 7,6%) zurück.

Das Eigenkapital verringerte sich insgesamt um 19 Mio. € auf 1.512 Mio. €. Im Berichtsjahr hat die DB AG Entnahmen aus der Kapitalrücklage in Höhe von 33 Mio. € vorgenommen und eine Zuführung zur Kapitalrücklage in Höhe von 14 Mio. € zum 31. Dezember 2011 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. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich von 51,9% auf 52,1%.

Die Pensionsrückstellungen stiegen um 4 Mio. € auf 36 Mio. €. Die sonstigen Rückstellungen reduzierten sich dagegen um 6 Mio. € auf 77 Mio. €, insbesondere aufgrund geringerer Rückstellungen für ausstehende Rechnungen und Mängelbeseitigung. Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Kredit-

instituten resultiert aus der Ablösung des Orderscheckverfahrens durch ein Zahlungsausgleichsverfahren durch Überweisung. Die Darlehen des Bundes reduzierten sich um 68 Mio. € durch die planmäßige und teilweise vorzeitige Tilgung. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich am Bilanzstichtag um 3 Mio. € auf 88 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich um 59 Mio. € auf 940 Mio. €, was im Wesentlichen aus einer erhöhten Cashpool-Verbindlichkeit gegenüber der DB AG, mit der die Refinanzierung der vorzeitigen Ablösung von Zinslosen Darlehen des Bundes erfolgte, sowie aus einer höheren Verbindlichkeit aus Gewinnabführung resultiert. Der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten um 14 Mio. € resultiert aus höheren Verbindlichkeiten aus Zuschüssen am Bilanzstichtag. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 16 Mio. € – dies resultierte im Wesentlichen aus dem Zinsvorteil, der sich aus der vorzeitigen Rückzahlung Zinsloser Darlehen gegenüber dem Bund ergeben hat. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 15,7% (per 31. Dezember 2010: 26,3%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 27,3% (per 31. Dezember 2010: 17,6%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 75,7% (per 31. Dezember 2010: 78,8%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 42 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 110 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 673 Mio. € auf 738 Mio. €. Diese resultieren aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 25,4% per 31. Dezember 2011 (per 31. Dezember 2010: 22,8%).

Bilanzstruktur — in % der Bilanzsumme	31.12.2011	31.12.2010
AKTIVA		
Anlagevermögen	95,7	92,4
Umlaufvermögen	4,3	7,6
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	52,1	51,9
Rückstellungen	3,9	3,9
Verbindlichkeiten	39,1	39,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	25,4	22,8
Rechnungsabgrenzungsposten	4,9	4,3
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	2.901	2.952



ENERGETISCHE SANIERUNG DES HAUPTBAHNHOFS DRESDEN ABGESCHLOSSEN

Nach rund 20-monatiger Bauzeit wurde im Juni 2011 die energetische Sanierung des Dresdner Hauptbahnhofs im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes abgeschlossen. Sie umfasst die Wärmedämmung der Geschossdecken der Nord- und der Südhalle sowie neue Fenster- und Türelemente.

Die Gesamtkosten für die Baumaßnahmen beliefen sich auf rund 6,4 Mio. €, davon sind 5,3 Mio. € Bundesmittel aus

dem Konjunkturprogramm und rund 1,1 Mio. € Eigenmittel. Die Sanierungsarbeiten starteten bereits im Oktober 2009. Auch der im Stil des Neobarocks errichtete Königspavillon wurde originalgetreu wiederhergestellt und bekam zudem eine 12 m breite Kuppel.

Täglich nutzen rund 60.000 Reisende und Besucher den Dresdner Hauptbahnhof.

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 Vollzeitpersonen umgerechnet.

Im Berichtsjahr resultierte ein statistischer Effekt aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde auf 39 Wochenstunden gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führt dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt ergibt sich per 31. Dezember 2011 ein Personalanstieg von 66 Mitarbeitern (+1,4%).

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 4.625 Mitarbeitern am 31. Dezember 2010 auf 4.806 Mitarbeiter am 31. Dezember 2011 gestiegen (+3,9%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.797 Mitarbeitern ebenfalls um 3,5% über dem Vorjahreswert (4.636 Mitarbeiter). Der Zugang der Mitarbeiter resultiert aus dem Ausbau des Service für mobilitätseingeschränkte Reisende sowie des rein statistischen Effekts durch die Veränderung der Referenzarbeitszeit gemäß Tarifabschluss 2011. Hiernach entspricht die 39-Stunden-Woche seit 1. März 2011 einem VZP-Wert von 1,0, während der Vorjahreswert bei 0,975 lag.

NACHHALTIGKEIT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung der Ansprüche des DB-Konzerns, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein. 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 finden Sie auch im Internetauftritt des DB-Konzerns unter www.db.de/umwelt. Dort wird umfassend dargestellt, 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 zudem im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

STRATEGIE

Das Strategieprogramm »Station11 – 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe« haben wir Anfang 2011 erfolgreich abgeschlossen und damit die strategische Ausrichtung des Geschäftsfelds bestimmt und wesentliche Prozesse und Strukturen optimiert. Aus dieser gestärkten Position heraus widmen wir uns mit dem im April 2011 gestarteten Programm »Next Station« künftigen Herausforderungen des Geschäfts. Grundsätzlich verfolgt das Programm folgende Ziele:

- ::: Nutzung von Chancen und Abwehr von Risiken im Markt, im Wettbewerb und im politischen Umfeld,
- ::: professionelle Ausrichtung der Leistungen und Produkte an Reisendenbedürfnissen,
- ::: Stärkung der Gestalterrolle bei wesentlichen Entwicklungstrends und
- ::: Verstetigung der guten wirtschaftlichen Entwicklung, um weiterhin einen positiven Beitrag zum Konzernergebnis beisteuern zu können.

Im Mittelpunkt des Strategieprogramms stehen im Geschäftsjahr 2012 die Top-Projekte »Kundenorientiertes Bahnportfolio« und »Reisendeninformation« – mit dem Ziel, die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern.

Im Berichtsjahr wurde für die 3-S-Zentralen (»Service, Sicherheit, Sauberkeit«) ein neues Konzept sowohl zu deren inhaltlicher Ausrichtung als auch ihrer Dimensionierung entwickelt. Ab dem Jahr 2012 planen wir insgesamt 26 Standorte in Deutschland auf das neue System umzustellen. Aufgrund der hohen strategischen Bedeutung als Leitstände der Bahnstationsmanagements gehört das Programm »Erneuerung der 3-S-Zentralen« zu den wesentlichen Meilensteinen in den kommenden Jahren.

Wie in den Jahren zuvor zeichnete sich auch das Berichtsjahr durch seine hohe Bauaktivität aus. Durch das Konjunkturprogramm II wurden beispielsweise die Kundeninformation und der Wetterschutz wesentlich verbessert. Für 2012 und die folgenden Jahre stehen vor allem die Weiterentwicklung der Gebäudeautomation wie auch der integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie im Fokus. Des Weiteren bleibt die Verbesserung des Erscheinungsbildes unserer Bahnhöfe in den kommenden Jahren ein strategisches Kernziel. Dabei sind sowohl die Ländervereinbarungen als auch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ein wesentlicher Baustein der Finanzierung. Hierzu wurden im Berichtsjahr vier weitere Rahmenvereinbarungen mit Ländern abgeschlossen. Im Zuge des Auslaufens der LuFV im Jahr 2013 stellen Verhandlungen über eine Nachfolgevereinbarung mit dem Bund einen wesentlichen Schwerpunkt im Jahr 2012 dar.

Als Erweiterung der Portfoliostrategie für unsere Empfangsgebäude und Vermarktungsbereiche wurde im Berichtsjahr die Bewertungslogik für unsere rund 5.400 Verkehrsstationen neu entwickelt und angewandt. Für das Jahr 2012 entwickeln wir eine ganzheitliche Strategie für den Bahnhof – also für die Verkehrsstation und die Empfangsgebäude –, die das Ziel hat, die optimale Mittelverwendung bei maximaler Kundenzufriedenheit zu erreichen.

WEITERE INFORMATIONEN

Abschluss der Tarifrunden mit EVG und GDL

Die Tarifrunde mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) konnte am 25. Januar 2011 abgeschlossen werden. Nach Einmalzahlungen von 500 € im Dezember 2010 wurden die Entgelte zum 1. März 2011 um 1,8% angehoben und zum 1. Januar 2012 um weitere 2% erhöht. Bei der Altersvorsorge und bei Strukturfragen wurden weitere Verbesserungen vereinbart. Die Vereinbarung mit der EVG hat eine Laufzeit von 29 Monaten.

In der Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde am 15. April 2011 ein Abschluss mit einer Laufzeit von 23 Monaten erzielt. Danach wurden im Dezember

2010 Einmalzahlungen von insgesamt 500 € gezahlt und die Entgelte ab 1. Januar 2011 um 2% angehoben. Zudem wurden die Konditionen für die betriebliche Altersvorsorge verbessert und einzelne Zulagen erhöht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. Die Tarifparteien haben sich darauf geeinigt, dies in einem Zukunft-Tarifvertrag festzuschreiben, der darüber hinaus eine stärkere Berücksichtigung der demografischen Entwicklung in der Personalpolitik festzuschreiben soll.

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt

Im Vorjahr wurde DB-konzernweit eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um gerade in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können. Im Hinblick auf den Winter 2011/2012 sowie Folgewinter wurden auf Basis umfassender Ursachenanalysen die Maßnahmen aus dem Vorjahr weiterentwickelt und weitere gezielte Vorbereitungsmaßnahmen getroffen. Diese gehen von der betrieblichen Qualitätssteigerung (zum Beispiel Fahrzeug- und Fahrwegverfügbarkeit) bis hin zur Verbesserung von Kundeninformation und Kundenservice.

Deutschland bei Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa führend

Deutschland liegt gemäß dem im April 2011 veröffentlichten Liberalisierungsindex Bahn 2011 (LIB-Index) bei der Öffnung seines Schienenverkehrsmarkts im europaweiten Vergleich in der Spitzengruppe. Angeführt wird diese Gruppe von Schweden, gefolgt von Großbritannien und Deutschland.

Der LIB-Index stellt den Stand der relativen Marktöffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa dar und bewertet die gesetzlichen und faktischen Marktzugangsbarrieren aus Sicht eines EVU, das in den Markt eintreten möchte. Der Studie zufolge hat sich der Zugang zu den Schienenverkehrsmärkten in Europa in den vergangenen vier Jahren seit der Erstellung des letzten LIB-Index 2007 weiter verbessert, auch weil alle in der Studie betrachteten Länder die rechtlichen Grundlagen für den Zugang ausgebaut haben.

Stuttgart 21 im Zeichen von Stresstest und Volksabstimmung

Ein zentraler Punkt aus der Schlichtung zu Stuttgart 21 im Herbst 2010 war die Durchführung eines Stresstests durch die DB AG. Diese aufwendigen Untersuchungen und Simulationen wurden im ersten Halbjahr 2011 durchgeführt und die Ergebnisse am 26. Juli im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung unter der Moderation von Dr. Heiner Geißler nach dem Vorbild

der Schlichtungsgespräche vorgestellt und diskutiert. In dem mehr als 200-seitigen Schlussbericht der Schweizer Firma SMA geben die Gutachter grünes Licht für den geplanten Bahnhof Stuttgart 21. Weitere Infrastrukturmaßnahmen – neben der ohnehin vorgesehenen Ausrüstung der neuen Strecken mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik sowie der zweigleisigen westlichen Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke – sind nach Ansicht der Gutachter nicht notwendig.

Im Berichtsjahr gingen die Arbeiten an Stuttgart 21 mit Unterbrechungen weiter. Der Schwerpunkt lag dabei im Aufbau der zentralen Grundwasseraufbereitungsanlage. So wurden eine Halle mit einer Grundfläche von rund 1.000 qm und zusätzliche Wasserbehälter aufgestellt, die das Herzstück des Grundwassermanagementsystems bilden. Damit können alle relevanten Daten und etwaige Veränderungen erfasst und laufend überwacht werden. Dazu wird ein Rohrleitungssystem mit einer Länge von rund 17 km errichtet. Seit Juli 2009 wurden bei rund 90 Messstellen in Stuttgart Kontrollwerte als Warn- beziehungsweise Einstellwerte ermittelt. Kommt es während der Bauzeit zu einer Veränderung dieser Werte, können mithilfe des Grundwassermanagements umgehend und gezielt Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

Am 27. November 2011 waren die Bürger in Baden-Württemberg aufgerufen, im Rahmen einer Volksabstimmung über die Frage zu entscheiden, ob das Land Baden-Württemberg den Finanzierungsvertrag für das Bahnprojekt Stuttgart 21 kündigen soll. 58,8% der Bürger haben mit »Nein« gestimmt und sich damit gegen den Ausstieg des Landes aus dem Bahnprojekt und für den Weiterbau des Bahnprojekts ausgesprochen.

Finanzierungskreislauf Schiene für den Ausbau des Schienennetzes

Im März 2011 hat der Bund beschlossen, in den Jahren 2012 bis 2015 rund 1 Mrd. € zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken bereitzustellen. Ein Teil der Mittel stammt aus der jährlichen Dividende, die die DB AG ab dem Jahr 2011 gemäß Plänen der Bundesregierung an den Bund ausschütten soll. Weitere Mittel kommen aus der im Berichtsjahr erfolgten vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes.

Die zusätzlichen Mittel sollen unter anderem für den Ausbau von Teilabschnitten der Strecken Hanau – Nantenbach und Karlsruhe – Basel sowie des Regionalbahnhofs Halle (Saale) Nord eingesetzt werden.

Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen für weitere Modernisierungsmaßnahmen

Um den Finanzierungsbedarf unseres ambitionierten Modernisierungsprogramms zu sichern, konnten wir im Berichtsjahr weitere Rahmenvereinbarungen abschließen. Die mit dem Land Hessen abgeschlossene Vereinbarung beinhaltet ein Volumen von 225 Mio. €, umfasst die Modernisierung von 93 Stationen und hat eine Laufzeit bis 2019. Auch in Rheinland-Pfalz werden

56 Stationen mit einem Volumen von 113 Mio. € bis 2019 modernisiert. In Mecklenburg-Vorpommern werden wir mithilfe der geschlossenen Rahmenvereinbarung 59 Stationen mit einem Volumen von 28 Mio. € bis 2014 modernisieren. Die mit Sachsen-Anhalt bestehende Rahmenvereinbarung konnte durch den im Berichtsjahr abgeschlossenen Nachtrag so erweitert werden, dass die Modernisierung von 44 Stationen in der Zeit von 2014 bis 2018 mit einem Volumen von 50 Mio. € gesichert ist.

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 zusätzlichen Kundenzuspruch.

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.

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die Gewinn- und Verlustrechnung der DB Station & Service AG zählen:

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Nachfrage nach unseren Leistungen 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. Unsicherheiten bestehen zudem durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.

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 Infrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

TECHNIKRISIKEN

Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

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 im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Auch können Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

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 das Bestandsnetz hat der DB-Kon-

zern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken 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.

RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien. Es besteht für die DB Station&Service AG zudem das Risiko, dass Ansprüche von EVU aus bereits eingeleiteten oder drohenden Zivilgerichtsprozessen, die im Zusammenhang mit der Anwendung des Stationspreissystems 2005 stehen, zu bedienen sind. Hier wird durch Aufrechterhaltung beziehungsweise Durchsetzung der Rechtsposition von DB Station&Service AG versucht, in den Zivilprozessen entsprechend entgegenzusteuern.

REGULATORISCHE UND POLITISCHE RISIKEN

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben.

Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von uns als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Konkret bedeutet das für die DB Station&Service AG, dass – ungeachtet der Einführung des neuen Stationspreissystems 2011 zum 1. Januar 2011 – angemeldete Ansprüche von EVU, die aus der Anwendung des nicht mehr gültigen Stationspreissystems 2005 resultieren, gegebenenfalls zu bedienen sind.

Auf Grundlage einer BGH-Entscheidung vom 18. Oktober 2011 zur Anwendbarkeit des §315 BGB auf Infrastrukturnutzungsentgelte ist die Billigkeit der Entgelte im Einzelfall nachzuweisen.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

IT-RISIKEN

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

COMPLIANCE-RISIKEN

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

NACHTRAGSBERICHT

Bund investiert 100 Mio. € zusätzlich in die Infrastruktur

Im Rahmen des kürzlich beschlossenen Infrastrukturbeschleunigungsprogramms plant der Bund, innerhalb der nächsten zwei Jahre weitere 100 Mio. € in die Modernisierung von mehr als 130 vorwiegend kleineren und mittleren Bahnhöfen zu investieren.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Station&Service AG und ihre Tochtergesellschaft umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Station&Service AG berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

Die Maßnahmen reichen von der Herstellung der Stufenfreiheit über die Modernisierung von Bahnsteigen sowie deren technische Ausstattung bis zur Verbesserung des Wetterschutzes. Im Wesentlichen wurden Bahnhöfe ausgewählt, die bereits in der Bedarfsplanung sind. Dadurch kann die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigt werden.

AUSBLICK

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen rechnen wir mit einem hohen Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gehen wir insgesamt von einer spürbaren Abschwächung des Wirtschaftswachstums aus, was in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen dürfte.

Konjunkturelle Aussichten

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird voraussichtlich auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren und das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnervländern sollten die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt damit voraussichtlich nicht mehr zum Wachstum des BIP bei. Die inländische Verwendung dürfte damit die Konjunktur tragen. Dabei wird der Staatsverbrauch infolge der Konsolidierungsmaßnahmen nur noch gering ausgeweitet. Die privaten Konsumausgaben dürften infolge der anhaltend hohen Verunsicherung bei den Konsumenten ebenfalls geringer zulegen als im Berichtsjahr. Im Jahr 2012 wird die deutsche Wirtschaft vor allem von den erwarteten niedrigen Zinsen im Euro-Raum profitieren. Durch niedrige Finanzierungskosten gestützt, dürften die Investitionen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht zulegen und gut die Hälfte zum Wirtschaftswachstum beitragen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt bleibt voraussichtlich weiterhin stabil. Wir gehen jedoch davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten gesamtwirtschaftlichen Perspektive und der Konsolidierungsbemühungen vieler Mitgliedsstaaten eine Entwicklung, die sich annähernd auf dem Vorjahresniveau bewegt. Hierbei werden aber auch weiterhin deutliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sein. Für den deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir eine schwächere Entwicklung als im Berichtsjahr.

Bei den Stationshalten ist von einer stabilen Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung sind infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie zwar abgeschwächten, aber anhaltend guten Rahmenbedingungen ebenfalls positiv. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften weiter leicht ansteigen

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz in Deutschland eine spürbare Auswirkung auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Aufgrund der derzeitigen zeitlichen Planungen gehen wir jedoch aus, dass frühestens Ende 2012 mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Station & Service AG im Geschäftsjahr 2012

Auch im Geschäftsjahr 2012 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt im Geschäftsjahr 2012 unser Fokus insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, City-Tunnel Leipzig, Modernisierungsoffensive NRW, zweite Stammstrecke S-Bahn München) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

UMSATZERWARTUNG

Wir erwarten einen leichten Umsatzanstieg für das Geschäftsjahr 2012, der insbesondere aus einer leichten Steigerung der Stationserlöse und der erwarteten positiven Leistungsentwicklung bei den externen EVU 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 2012, das voraussichtlich auf dem Niveau des Jahres 2011 liegen wird.

Erwartungen bezüglich der Entwicklung im Geschäftsjahr 2013

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 die wirtschaftliche Entwicklung wie in unseren Annahmen unterstellt darstellt, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2013 mit weiteren 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.

JAHRESABSCHLUSS

- 22 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
- 23 BILANZ
- 24 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
- 25 KAPITALFLUSSRECHNUNG
- 26 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
- 27 ANHANG

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 2011 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 5. März 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler	Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

BILANZ

Aktiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		0	0
Sachanlagen		2.775	2.727
Finanzanlagen		0	0
		2.775	2.727
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	110	222
Guthaben bei Kreditinstituten		16	3
		126	225
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		0	0
		2.901	2.952

Passiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklage	(5)	1.254	1.273
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		1.512	1.531
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	114	116
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.133	1.179
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	142	126
		2.901	2.952

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(12)	1.064	1.033
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		19	18
Gesamtleistung		1.083	1.051
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	209	227
Materialaufwand	(14)	- 551	- 550
Personalaufwand	(15)	- 227	- 221
Abschreibungen		- 114	- 115
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 207	- 208
		193	184
Beteiligungsergebnis	(17)	1	1
Zinsergebnis	(18)	- 39	- 35
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		155	150
Außerordentliches Ergebnis	(19)	0	- 9
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	- 155	- 141
Jahresergebnis		0	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung		155	141
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		114	115
Veränderung der Pensionsrückstellungen		4	11
Cashflow		273	267
Veränderung der übrigen Rückstellungen ²⁾		-6	2
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	5
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-12	-5
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden) ²⁾		-49	-72
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		207	197
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		9	8
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-576	-491
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		430	394
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		0	12
Auszahlungen für die Sondertilgung Zinsloser Darlehen		-44	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-7	-8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-188	-85
Auszahlungen für Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-145	-150
Einzahlungen durch Einstellung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		111	28
Auszahlungen durch die Entnahme der Gesellschafterin aus der Kapitalrücklage		-33	-17
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-9	-9
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		70	37
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-6	-111
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		13	1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		3	2
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	16	3

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

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

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN						BUCHWERT			
	Vortrag zum 01.01. 2011	Übertragung von/an Konzerngesellschaften ¹⁾	sonstige Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2011	Vortrag zum 01.01. 2011	Übertragung von/an Konzerngesellschaften ¹⁾	Ab-schrei-bungen Ge-schäfts-jahr	außer-plan-mäßige Ab-schrei-bungen/Verrechnung	Umbuchungen	Ab-gänge	Stand am 31.12. 2011	Stand am 31.12. 2011	Stand am 31.12. 2010
— in Mio. €															
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE															
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	0	0
SACHANLAGEN															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	161	0	0	0	-3	158	0	0	0	0	0	0	0	158	161
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.042	-1	28	12	-6	2.075	697	0	63	0	0	-4	756	1.319	1.345
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	963	7	7	9	0	986	166	0	14	0	0	0	180	806	797
	3.166	6	35	21	-9	3.219	863	0	77	0	0	-4	936	2.283	2.303
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	193	0	10	1	-3	201	124	0	11	0	0	-3	132	69	69
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	403	0	17	9	-18	411	255	0	26	0	0	-17	264	147	148
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	239	0	77	-31	23	308	32	0	0	0	0	0	32	276	207
	4.001	6	139	0	-7	4.139	1.274	0	114	0	0	-24	1.364	2.775	2.727
FINANZANLAGEN															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlagevermögen gesamt	4.004	6	139	0	-7	4.142	1.277	0	114	0	0	-24	1.367	2.775	2.727

¹⁾ Die konzerninternen Übertragungen betreffen im Wesentlichen die Übertragung von Anlagen des Bahnhofs Potsdamer Platz von der DB Netz AG an die DB Station & Service AG (34 Mio. € Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich 27 Mio. € Zuschüsse).

ANHANG

Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung 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 (GuV) zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert. Zum Zweck einer größeren Informationstiefe und in Anlehnung an die Berichterstattung im Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden die Angaben zu den GuV-Posten Sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen neu gegliedert. Soweit die Vergleichbarkeit der Untergliederungen mit dem Vorjahr nicht gegeben ist, wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Darüber hinaus werden die Beträge der Werbeumlage (4 Mio. €) nicht mehr als Vermietungserlöse, sondern unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Die ratielle Auflösung des passiven Rechnungsabgrenzungspostens bezüglich der Abzinsungsbeträge aus der vorzeitigen Ablösung der zinslosen Darlehen des Bundes werden seit dem Berichtsjahr nicht mehr im Zinsergebnis (4 Mio. €), sondern unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

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 auf den niedrigeren beizulegenden Wert, 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 § 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.

Aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum beizulegenden Zeitwert wurden im Berichtszeitraum Erträge in Höhe von 21 T € realisiert. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre 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 abführungsgespernten Erträge entstanden.

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

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbewertungsmethode (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. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2011 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

— in %	31.12.2011
Rechnungszinsfuß	5,13
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (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 Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze

der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 4,0 % (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.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft mit der DB AG werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung 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 Deutsche Bahn Konzern (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.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf der Seite 26 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 430 Mio. € (im Vorjahr: 394 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) enthalten.

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

— in Mio. €	31.12.2011	davon Restlauf- zeit mehr als 1 Jahr	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	0	32
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	82	0	186
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	4	0	4
Insgesamt	110	0	222

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 24 Mio. € (im Vorjahr: 21 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 14 Mio. €.

(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 2011 einen Betrag in Höhe von 1.254 Mio. € (im Vorjahr: 1.273 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 DBAG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat, sowie die in den Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen.

Im Geschäftsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuzuordnung aufgrund neuer Erkenntnisse 33 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) aus der Kapitalrücklage entnommen. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 erfolgte – basierend auf diesen neuen Erkenntnissen – eine Erhöhung der DB AG der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB durch die DB AG in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 111 Mio. €).

(6) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2011 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen in Höhe von 2 Mio. €. Dieser Betrag wurde im Vorjahr gemäß Art. 67 Abs. 1. S 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

(7) RÜCKSTELLUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	36	32
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	77	83
Insgesamt	114	116

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

Im Rahmen von Personalübergängen wurden konzernintern keine Rückstellungen von anderen Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 1 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verpflichtungen im Personalbereich	18	21
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	9	13
Risikovorsorge für Bauprojekte	6	8
Unterlassene Instandhaltung	24	24
Übrige Risiken	20	17
Insgesamt	77	83

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, Jubiläumszuwendungen, 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 (494 T €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtung (1.135 T €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (157 T €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (157 T €) verrechnet.

Gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB ist kein abführungsgesperrter Betrag entstanden.

— in T €	31.12.2011
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	494
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	473
Saldo	21
- hierfür gebildete passive latente Steuern	-
= frei verfügbare Rücklagen	1.256.270
= abführungsgesperrter Betrag	0

(8) VERBINDLICHKEITEN

— in Mio. €	31.12.2011	DAVON MIT RESTLAUFZEIT			31.12.2010
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	42	3	13	26	110
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	54
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	-	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	88	88	-	-	85
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	940	576	136	228	881
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	63	63	-	-	49
davon aus Steuern	2	2	-	-	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	1.133	730	149	254	1.179
davon zinspflichtig	738	374	136	228	673

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten handelte es sich im Vorjahr um unterwegs befindliche Orderschecks. Das Orderscheckverfahren wurde mit Wirkung zum 30. Juni 2011 eingestellt.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 30 Mio. € enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG betragen 910 Mio. € (im Vorjahr: 835 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 623 Mio. € (im Vorjahr: 628 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 14 Mio. €, 115 Mio. € aus Cashpooling, 1 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen, 2 Mio. € aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 155 Mio. €.

(9) PASSIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (63 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde

liegenden Verträge aufgelöst werden. Darüber hinaus wird hier im Wesentlichen die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen (37 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	15	18
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften betreffen mit 10 Mio. € Prozessbürgschaften, die im Zusammenhang mit zwei Prozessen zu hinterlegen waren, um die von den beiden Schuldern aus der erstinstanzlichen Verurteilung an die DB Station & Service AG zu zahlenden Beträge abzusichern. Der Restbetrag verteilt sich auf weitere Sachverhalte für Prozessbürgschaften und Bauhandwerkersicherungsbürgschaften.

(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellobligo für Investitionen	360	424
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	345	339
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	38	32
Insgesamt	705	763

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 36 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 74 Mio. € (im Vorjahr: 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. €	31.12.2011	31.12.2010
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	60	57
fällig 1 bis 5 Jahre	64	89
fällig über 5 Jahre	221	193
Insgesamt	345	339

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

— in Mio. €	2011	2010
Verkehrsstationen	729	707
davon Stationsentgelte	715	692
Vermietung	335	326
Insgesamt	1.064	1.033

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 13 Mio. € enthalten.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

— in Mio. €	2011	2010
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	36	31
davon sonstige Leistungen Dritte	36	31
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	23	20
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	3	2
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	123	148
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	123	148
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	7	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6	6
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	2
Sonstige übrige Erträge	11	11
Insgesamt	209	227
davon periodenfremd	18	27

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus den im Vorjahr gewährten Baukostenzuschüssen für das Konjunkturpaket I.

(14) MATERIALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen für Betriebsstoffe und bezogene Waren	91	90
davon Aufwendungen für Energie	93	91
davon Strom	64	63
davon Stromsteuer	7	7
davon sonstige Energien	22	21
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	2	2
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	170	163
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungskosten und Winterdienst	140	136
davon sonstige bezogene Leistungen	25	22
davon Provisionen	5	5
Aufwendungen für Instandhaltungen	290	297
Insgesamt	551	550

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

(15) PERSONALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	145	140
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	40	41
direkt ausbezahlte Nebenbezüge	2	2
Gesamt	187	183
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	31	29
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	9	9
Gesamt	40	38
davon für Altersversorgung	4	2
Insgesamt	227	221

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung, zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

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

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	64	58
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	3	2
Gebühren und Beiträge	12	13
Aufwendungen für Versicherungen	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	2
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	4	3
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	74	75
davon bezogene IT-Leistungen	14	14
davon sonstige Kommunikationsdienste	23	23
davon sonstige Serviceleistungen	37	38
Aufwendungen aus Schadenersatz	0	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	24	32
Sonstige betriebliche Steuern	3	3
Übrige Aufwendungen	16	15
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	7	5
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	6	6
davon sonstige übrige Aufwendungen	3	4
Insgesamt	207	208
davon periodenfremd	12	18

(17) BETEILIGUNGSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Insgesamt	1	1

(18) ZINSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	4
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-39	-39
davon an verbundene Unternehmen	-34	-33
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-3
Insgesamt	-39	-35

(19) AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Die im Vorjahr ausgewiesenen außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 9 Mio. € resultierten aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen, die sich aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 ergeben haben.

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 115 Mio. € nicht einbezogen.

Sonstige Angaben**(21) MITTEILUNG NACH § 20 AKTIENGESETZ**

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 dazu nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird.

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB wird kein Teilkonzernabschluss erstellt.

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

(23) ANTEILSBESITZ

Gesellschaft	Eigenkapital ¹⁾ in T €	Ergebnis ¹⁾ in T €	Arbeitnehmer in VZP	Zuzurechnende Anteile ²⁾ in %	Durchgerechnete Anteile in %
DB Bahn Park GmbH, Berlin	3.102	3.077	11	51,00	51,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Der DB Station & Service AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile.

(24) BESCHÄFTIGTE

— in VZP	2011		2010	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.560	3.580	3.403	3.404
Zugewiesene Beamte	1.237	1.226	1.233	1.221
Zwischensumme	4.797	4.806	4.636	4.625
Auszubildende	282	383	257	317
Insgesamt	5.079	5.189	4.893	4.942

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

Im Berichtsjahr ergibt sich aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit ein statistischer Effekt. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde, auf 39 Wochenstunden, gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führt dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt wird per 31. Dezember 2011 ein Personalanstieg von 66 Mitarbeitern (+1,4%) ausgewiesen.

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 GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2011 an:

+++ Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a) DB Netz AG

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)

+++ Bernd Koch

Ressort Finanzen und Controlling,
Berlin

b) DB BahnPark GmbH¹⁾ (Vorsitz)

+++ Rolf Reh

Ressort Bau- und Anlagenmanagement,
Pulheim

a) DB Kommunikationstechnik GmbH
DB ProjektBau GmbH
DB Services GmbH

+++ Andreas Springer

Ressort Personal/Operations,
Berlin

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

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

+++ Dr. Volker Kefer

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Erlangen

a) DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB Systemtechnik GmbH¹⁾

b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Betriebliche Sozialeinrichtung der

Deutschen Bahn (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 JobService GmbH

DB ProjektBau GmbH

DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

(Vorsitz)

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

DEVK Pensionsfonds-AG

+++ Birgit Bohle

Mitglied der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,
Frankfurt am Main

- seit 1. Februar 2012 -

a) AMEROPA-REISEN GmbH

DB Dialog Telefonservice GmbH¹⁾

DB Regio NRW GmbH

+++ Gerhard Dörsam*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der

DB Station & Service AG,

Mainz

+++ Karl-Heinz Ferstl*

Leiter Operations, Regionalbereich Süd der

DB Station & Service AG,

Neumarkt in der Oberpfalz

+++ Dr. Heiko Geue

Staatssekretär im Ministerium der Finanzen

des Landes Sachsen-Anhalt,

Berlin

- bis 29. Juni 2011 -

b) Investitions- und Marketinggesellschaft

Sachsen-Anhalt mbH

Mitteldeutsche Medienförderung GmbH (MDM)

+++ Uwe Henschel*

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und

Verkehrsgewerkschaft,

Hoppegarten (Mark)

a) Sparda-Bank Berlin eG

b) Signal Iduna Gruppe (Beirat)

+++ Manuela Herbort

Vorsitzende der Regionalleitung Region Nord

der DB Regio AG,

Hannover

- seit 1. Februar 2012 -

::: Berthold Huber

Vorsitzender des Vorstands der DB Fernverkehr AG,
Weilheim

- bis 31. Januar 2012 -

- a) DB Vertrieb GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Lebensversicherungsverein a. G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

::: Norbert Huber*

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

::: Hans-Jörg Jacobs

Referatsleiter LA 13 im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

::: Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der
DB Station & Service AG,
München

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

::: Dr. Gisela Otto

Unterabteilungsleiterin VIII A im
Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- seit 30. Juni 2011 -

::: Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Marlow bei Ribnitz-Damgarten

- a) P + S Werften GmbH
- b) Nordex AG

::: Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,
Darmstadt

- bis 31. Januar 2012 -

- a) DB Energie GmbH
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2011 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

— in T €	2011	2010
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	38	40

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

Berichtspflichtige 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 5. März 2012

DB Station & Service AG

Der Vorstand



STUFENFREIHEIT ERLEICHTERT DEN ZUGANG ZU DEN BAHNSTEIGEN

Im Rahmen des 2011 abgeschlossenen Konjunkturprogramms wurde bundesweit an insgesamt an 77 Stationen durch den Neubau von 100 Aufzügen die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige geschaffen.

Auch der Austausch und die Sanierung von bestehenden, älteren Fahrstühlen sowie der Einbau von Rampen waren Bestandteile des Maßnahmenpakets.

Die neuen Aufzugsanlagen verfügen über modernste Antriebstechnik, sodass der Energieverbrauch sinkt. Die Verbesserung des Zugangs wirkt sich somit auch positiv auf die Energiebilanz der sanierten Bahnhöfe aus.

Generell gilt: Die neuen Anlagen sind deutlich zuverlässiger und erhöhen dadurch den Nutzen für die Reisenden.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Darüber hinaus standen 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.



DR. VOLKER KEFER
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station & Service AG

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 7. April 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über die mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten persönlichen Ziele informieren lassen.

In seiner Sitzung am 30. November 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2012 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2012, der Mittelfristplanung 2012 bis 2016 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken unterrichten lassen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2011 intensiv mit den durch die Konjunkturpakete I und II des Bundes geförderten Maßnahmen an den Personbahnhöfen sowie den Projekten »Stuttgart 21« und »S-Bahn München, 2. Stammstrecke«. Zudem hat sich der Aufsichtsrat mit den Winterdienstvorbereitungen, dem aktuellen Verhandlungsstand mit der Bundesnetzagentur im Hinblick auf das Stationspreissystem 2011 sowie der strategischen Nachwuchsplanung befasst.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2011 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (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 26. April 2012 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 2011 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 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Als Nachfolgerin für den zum 29. Juni 2011 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Dr. Heiko Geue wählte die Hauptversammlung am 29. Juni 2011 Frau Dr. Gisela Otto in den Aufsichtsrat.

Als Nachfolger für die zum 31. Januar 2012 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herren Berthold Huber und Frank Sennhenn wählte die Hauptversammlung am 31. Januar 2012 Frau Birgit Bohle und Frau Manuela Herbort in den Aufsichtsrat.

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

Herr Andreas Springer wurde für den Zeitraum vom 1. November 2012 bis zum 31. Oktober 2017 erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort »Personal/Operations (I.SH)« 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 2011 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2012

Für den Aufsichtsrat



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



DB BAHNPARK – ZUVERLÄSSIGER PARTNER FÜR DIE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Unsere Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH bewirtschaftet und entwickelt bahnhofsnahe Parkeinrichtungen und optimiert die Parksituation an Bahnhöfen, damit Kunden, Besucher und Reisende stressfrei und bequem parken können.

Derzeit ist DB BahnPark an rund 140 Bahnhöfen mit einem eigenen Parkangebot präsent. In knapp 290 Parkhäusern, Tief-

garagen und Parkplätzen werden den Kunden über 26.000 Stellplätze angeboten. Seit Ende Januar 2011 bewirtschaftet DB BahnPark das neue Parkhaus Aschaffenburg Hauptbahnhof. Im Zuge der umfassenden Umgestaltung des Hauptbahnhofs Aschaffenburg wurde das Parkhaus als integraler Bestandteil zur Bedienung der verschiedenen Parkbedarfe errichtet.

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 AdverTEXT, Düsseldorf | FOTOGRAFIE UND BERATUNG Max Lautenschläger, Berlin



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)



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