



Unsere Zukunft:  
**Nachhaltig erfolgreich**  
DB Station & Service AG  
**Geschäftsbericht 2012**

# Entwicklungen im Geschäftsjahr 2012

## Stationshalte – in Mio.

2012	143,4
2011	142,2
2010	140,9
2009	140,5
2008	140,3

● 2012 zu 2011: + 0,8 %

## Umsatzerlöse – in Mio. €

2012	1.087
2011	1.064
2010	1.033
2009	1.014
2008	983

● 2012 zu 2011: + 2,2 %

## Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit – in Mio. €

2012	160
2011	155
2010	150
2009	150
2008	190

● 2012 zu 2011: + 3,2 %

## Umsatzstruktur – in %

Verkehrsstationen	68
Vermietung	32

## Ausgewählte Kennzahlen

### FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €

	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Umsatz	1.087	1.064	+ 23	+ 2,2 %
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>1)</sup>	160	155	+ 315	+ 3,2 %
Bilanzsumme per 31.12.	2.943	2.901	+ 42	+ 1,4 %
Anlagevermögen per 31.12.	2.850	2.775	+ 75	+ 2,7 %
Eigenkapital per 31.12.	1.505	1.512	- 7	- 0,5 %
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	826	738	+ 88	+ 11,9 %
Brutto-Investitionen	550	576	- 26	- 4,5 %
Netto-Investitionen <sup>2)</sup>	175	146	+ 29	+ 19,9 %
Mitarbeiter per 31.12.	4.787	4.806	- 19	- 0,4 %

### LEISTUNGSKENNZAHLEN

Anzahl der Bahnhöfe	5.350	5.391	- 41	- 0,8 %
Stationshalte in Mio.	143,4	142,2	+ 1,2	+ 0,8 %

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

<sup>2)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.



Der Aschaffener Hauptbahnhof wurde 2012 von der Allianz pro Schiene als Bahnhof des Jahres ausgezeichnet. Der Bahnhof wurde Anfang 2011 eröffnet und ist ein sehr gutes Beispiel für eine gemeinschaftliche Bahnhofsentwicklung von privatem Investor, Bund, Land, Stadt und DB-Konzern.

# Inhalt

**2 VORWORT DES  
VORSTANDSVORSITZENDEN**

**7 LAGEBERICHT**

**19 JAHRESABSCHLUSS**

**33 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

## Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,



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

im Geschäftsjahr 2012 konnte die DB Station & Service AG an den Erfolg der Geschäftstätigkeit in den Vorjahren anknüpfen und den Umsatz und den Gewinn deutlich steigern. Gegenüber dem Jahr 2011 konnten wir den Umsatz auf 1,1 Milliarden Euro und den Gewinn auf 160 Millionen Euro erhöhen. Durch kontinuierliche Investitionen haben wir im Berichtsjahr viele Bahnhöfe modernisiert, kundenfreundlicher gestaltet und technisch verbessert. Mit finanzieller Unterstützung von Bund und Ländern flossen im Jahr 2012 mehr als 800 Millionen Euro in Instandhaltung und Modernisierung unserer rund 5.400 Bahnhöfe.

Damit lagen die Ausgaben für Investitionen und Instandhaltung im Berichtsjahr nur knapp unter dem Rekordniveau des Vorjahres, das dank der im Vorjahr abgeschlossenen Konjunkturprogramme des Bundes das investitionsstärkste Jahr in der Geschichte der DB Station & Service AG war. Neben den Investitionen in Verkehrsstationen und Bahnhofsgebäude gab es im Berichtsjahr auch deutliche Verbesserungen im Service. Unsere 3.000 Servicemitarbeiter erhielten modernere Smartphones, um in jeder Situation stets aktuelle und zuverlässige Informationen schnell an unsere Kunden weitergeben zu können. Herzstück des Bahnhofsbetriebs ist weiterhin die 3-S-Zentrale, die für Sicherheit, Sauberkeit und Service steht. Die technische Ausstattung der weiterentwickelten 3-S-Zentrale in Leipzig geht schrittweise in Betrieb. Die neue Technik hilft, Betriebsabläufe noch besser zu koordinieren. Weitere neue 3-S-Zentralen folgen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember enthalten die Fahrplanaushänge aller 5.400 Bahnhöfe einen sogenannten QR-Code. Durch Abscannen dieses Codes mit einem Smartphone erhält man online direkten Zugriff auf den Ist-Fahrplan der jeweiligen Station.

Unverändert liegen die Schwerpunkte unserer Geschäftstätigkeit auf dem Management und der Entwicklung von Bahnhofsimmobilien, dem Betrieb der Bahnhöfe und der Vermietung von Gewerbeflächen. Unser Anspruch ist es, alle Leistungen rund um den Bahnhof stets den aktuellen Anforderungen entsprechend zu entwickeln. Dabei haben wir die Interessen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die an unseren Bahnhöfen halten, ebenso im Blick wie die Belange der Reisenden, Besucher und Mieter im Bahnhof. Wir entwickeln das Leistungsspektrum des Bahnhofs

**»Wir haben unseren Service deutlich verbessert – unsere Servicemitarbeiter können dank moderner Smartphones den Kunden schnell und zuverlässig Informationen zur Reise geben.«**

kontinuierlich weiter, damit dieser seiner Rolle als zentrale Mobilitätsdrehscheibe ebenso gerecht wird wie der Funktion als Portal zum Verkehrssystem Bahn. Neben einem vielfältigen Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen gehören heute

schon Carsharing-Parkplätze, Mietfahrrad-Stationen und E-Mobility-Angebote zum festen Bild vieler Stationen. Wir sind sicher, dass sich dieser Trend fortsetzt und sich immer mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote am Bahnhof etablieren. Wir werden unseren Beitrag dazu leisten.

Die Vermarktung der Flächen im Bahnhof war im Berichtsjahr besonders erfolgreich. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen um 8 Millionen Euro auf 343 Millionen Euro. Trotz konjunkturell nicht ganz einfacher Rahmenbedingungen bieten die Vermarktungsflächen in den Bahnhöfen eine hohe Attraktivität für die Mieter. Im Umfeld modernisierter Bahnhofsgebäude besteht ein kontinuierliches Interesse von Mietern, darunter nahezu alle bekannten Top-Filialisten sowie teilweise exklusive Individualmieter. Unsere stetige Arbeit am Branchenmix sorgt für eine konstant hohe Nachfrage, sodass im Jahresdurchschnitt gut 96 Prozent unserer Flächen vermietet waren. Auch nach der Insolvenz der Drogeriekette Schlecker und ihrer Tochtergesellschaften konnten wir unsere Leistungsfähigkeit bei der Vermietung von Geschäftsflächen im Bahnhof unter Beweis stellen. Nach nur knapp zwei Monaten waren die rund 30 Ladengeschäfte, die die Schlecker-Gruppe in unseren Bahnhöfen betrieben hatte, wieder vermietet, zumeist erneut an Drogeriemärkte.

Die Haupteinnahmequelle bilden weiterhin die Stationsentgelte, die alle Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Halt an unseren Bahnhöfen zahlen. Der Umsatz stieg in diesem Segment um 2,1 Prozent auf 730 Millionen Euro an. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, erhöhte sich um 6 Millionen auf 105 Millionen Euro. Nach einer juristischen Auseinandersetzung um Faktoren dieses Systems haben wir im September 2012 mit der Regulierungsbehörde eine Weiterentwicklung des bestehenden Preissystems vereinbart. In einem öffentlich-rechtlichen Vertrag wurden dazu Eckpunkte vereinbart, die für uns, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger Rechts- und Planungssicherheit schaffen.

Positiv haben sich unsere Bahnprojekte entwickelt. An bundesweit fast 2.000 Bahnhöfen wurde im Berichtsjahr modernisiert und gebaut. Neben den Bauarbeiten an vielen kleinen Stationen steht aber auch die Entwicklung der großen Stationen im Fokus. Planmäßig kommen die Bauarbeiten für die Modernisierung von Bahnsteigen und Zugängen in Münster voran und werden im Jahr 2013 abgeschlossen werden.

**»Die Vermarktung unserer Bahnflächen war besonders erfolgreich. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen, und im Jahresdurchschnitt waren gut 96 Prozent unserer Flächen vermietet.«**

Seit April rollt der S-Bahn-Betrieb an einem der am stärksten frequentierten Bahnhöfe Berlins, dem Ostkreuz, durch die neue Bahnhofshalle. Unter laufendem Bahnbetrieb im Minutentakt ist hier in den zurückliegenden zwei Jahren eine weite Halle aus Glas und Stahl entstanden. Sie überdacht einen groß-

zügigen Bahnsteig, der zugleich Verteilerebene ist, und ersetzt so den rund 100 Jahre alten offenen Bahnsteig. Obwohl ringsherum noch gebaut wird, ist die neue Halle schon jetzt das Herzstück der neuen Station Ostkreuz, die künftig wichtiger Verknüpfungspunkt von Regional- und S-Bahnverkehr auf zwei Ebenen sein und von täglich mehr als 100.000 Menschen passiert werden wird.

Im Oktober haben wir die Planung für den Neubau der Gleishalle des Duisburger Hauptbahnhofs vorgestellt. Mit einem innovativen Architektenentwurf aus unserem Haus setzen wir einen städtebaulichen Akzent und geben dem zentralen Verkehrsknoten ein völlig neues Erscheinungsbild. Ebenfalls fortgeschritten sind die Entwürfe für den Umbau des Münchner Hauptbahnhofs.

Bewegung ist im Berichtsjahr in das Projekt Grüner Bahnhof gekommen. Der Baubeginn für den ersten Grünen Bahnhof in Kerpen-Horrem im November 2012 war der Startschuss für die Umsetzung eines Programms, mit dem wir künftig vor allem Neubauten, aber auch bestehende Bahnhofsgebäude umweltfreundlich und nachhaltig betreiben wollen. In Kerpen-Horrem entsteht bis Ende des Jahres 2013 das erste Empfangsgebäude, dessen Betrieb CO<sub>2</sub>-frei und damit klimaneutral sein wird. Mit Photovoltaik und Geothermie sowie dem Einsatz von viel Glas und nachhaltigen Baumaterialien entsteht ein Bahnhofsgebäude mit zukunftsweisender Gebäudetechnik.

Auch nach dem Auslaufen des Konjunkturprogramms des Bundes gehen die Modernisierungen der Bahnhöfe auf hohem Niveau weiter. Mit dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm des Bundes stehen uns bis Ende des Jahres 2013 weitere 100 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung, mit denen wir Modernisierungen und Verbesserungen an rund 260 Bahnhöfen realisieren werden. Inzwischen verfügen mehr als 2.900 Bahnhöfe über insgesamt rund 4.500 dynamische Schriftanzeiger. Diese hatten wir im Jahr 2009 im Rahmen der Konjunkturprogramme erstmals montiert. Seitdem sorgen sie für zeitgemäße und zuverlässige Fahrgastinformation auf kleineren Bahnhöfen.

Entscheidendes Element zur Finanzierung der Modernisierung unserer Bahnhöfe sind Rahmenvereinbarungen mit den Ländern. Im Dezember 2012 haben wir mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern vereinbart, in den kommenden fünf Jahren insgesamt 36 Millionen Euro in die Bahnhöfe in Mecklenburg-Vorpommern zu investieren. Damit haben wir

**»Bundesweit haben wir fast 2.000 Bahnhöfe modernisiert und ausgebaut. Besonders hervorzuheben ist der klimaneutrale Bahnhof Kerpen-Horrem.«**

in derzeit elf Bundesländern eine solide Grundlage, um mittel- und langfristig kontinuierliche Investitionen in die Bahnhöfe zu sichern. Mit zwei weiteren Bundesländern sind die vereinbarten Bahnhofsmodernisierungen abgearbeitet. Schwerpunkt der Modernisierungsaufgaben sind der barrierefreie Ausbau, der Wetterschutz und die Verbesserung der Kundeninformation.

Nachdem in Nürnberg und Essen seit dem Jahr 2011 die ersten Kinderlounges in Betrieb sind, haben wir im Berichtsjahr gemeinsam mit den Bahnhofsmissionen die Kinderlounge in Köln eröffnet. Weitere folgen in Düsseldorf und Frankfurt am Main. Die speziell gestalteten Wartebereiche für Kinder sind in den Räumen der Bahnhofsmission angesiedelt und bieten Spielmöglichkeiten für Kinder aller Altersgruppen. Ohne das Engagement der Bahnhofsmissionen wären solche Projekte nicht möglich. Wir freuen uns daher, dass es die ehrenamtlichen Helfer an bundesweit 101 Standorten gibt.

Wir unterstützen die Bahnhofsmission, wo wir können, und werden ihr weiterhin die Räumlichkeiten in den Bahnhöfen kostenfrei zur Verfügung stellen. Mit der Ende des Jahres 2012 gestarteten Aktion »EinFach spenden« wollen wir noch mehr Aufmerksamkeit für die Arbeit der Bahnhofsmission erreichen. An bundesweit 13 Bahnhöfen werben rund 60

ausgewählte Gepäckschließfächer für die Arbeit der Bahnhofsmission. Wer sein Gepäck dort einschließt, hilft, Gutes zu tun, denn der Erlös dieser Fächer fließt direkt den Bahnhofsmissionen zu.

Zum neunten Mal hat die »Allianz pro Schiene« Bahnhöfe aus Kundensicht bewertet und den Titel »Bahnhof des Jahres« vergeben. Damit haben drei weitere Bahnhöfe ein unabhängiges Qualitätssiegel bekommen. Das ist für uns eine Auszeichnung, auf die wir stolz sind, aber auch ein Ansporn, weiter an der Qualität unserer Bahnhöfe und den angebotenen Leistungen zu arbeiten. Gewinner waren im Berichtsjahr der Hauptbahnhof Bremen in der Kategorie der Großstadtbahnhöfe und Aschaffenburg in der Gruppe der Bahnhöfe von Städten unter 100.000 Einwohnern. Erstmals hat die Allianz pro Schiene einen Sonderpreis für den Tourismusbahnhof des Jahres vergeben. Dieser Preis ging an den Bahnhof Bad Schandau im sächsischen Elbtal.

Die DB Station & Service AG hat ihren erfolgreichen Weg im Berichtsjahr fortgesetzt. Wir haben die Bahnhöfe attraktiver gestaltet. Die Kunden schätzen unsere modernen Stationen und die neuen Services. Diesen Weg wollen wir im Jahr 2013 weitergehen. Dabei stehen die Bahnkunden im Mittelpunkt. Ihnen wollen wir die Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Bahn so leicht und angenehm wie möglich machen – auch und besonders mobilitätseingeschränkten Menschen. Unseren Geschäftskunden, der Politik und den Aufgabenträgern und Interessenverbänden wollen wir weiter ein verlässlicher und kompetenter Partner sein.

Wir danken für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und stehen auch im Jahr 2013 für professionellen und kundenorientierten Bahnhofsbetrieb.

Ihr



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



# Lagebericht

<b>8 ÜBERBLICK</b>	<b>12 NACHHALTIGKEIT</b>
<b>8 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD</b>	<b>13 STRATEGIE</b>
<b>9 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN</b>	<b>13 WEITERE INFORMATIONEN</b>
<b>9 ERTRAGSLAGE</b>	<b>14 RISIKOBERICHT</b>
<b>10 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE</b>	<b>17 NACHTRAGSBERICHT</b>
<b>12 MITARBEITER</b>	<b>17 AUSBLICK</b>

## 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 1.250 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 flächen-

deckenden Präsenz sichert die DB Station & Service AG für über sieben Millionen Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Von den 143 Millionen Stationshalten pro Jahr entfallen rund 27 Millionen (18,9%) auf DB-konzernexterne EVU. Ende 2012 zählte die DB Station & Service AG insgesamt 133 EVU zu ihren Kunden, davon 125 DB-konzernexterne EVU.

Die Personenbahnhöfe erfüllen zugleich ihre Rolle als Visitenkarte der jeweiligen Städte und Regionen. Mit ihrem Erscheinungsbild und Leistungsangebot 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 143,4 Millionen Halten um 0,8% über dem Vorjahreswert. Der Umsatz konnte von 1.064 Mio. € um 2,2% auf 1.087 Mio. € gesteigert werden. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg im Vergleich zum Vorjahr um 5 Mio. € auf 160 Mio. €.

## Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Auch wenn Deutschland im Jahr 2012 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum aufgewiesen hat, wirkte sich die Euro-Krise dennoch negativ auf die Dynamik aus. Im Jahresverlauf schwächte sich das Wachstum sichtlich ab. Im Hinblick auf die Wachstumsraten der beiden Vorjahre ist nicht zu verkennen, dass sich die Wirtschaftsleistung deutlich eingetrübt hat. Maßgeblich unterstützt wurde das BIP-Wachstum Deutschlands durch den Außenhandel. Der negative Einfluss infolge der verminderten Importnachfrage aus dem Euro-Raum wurde durch erhöhte Exporte in Länder außerhalb der EU kompensiert. Zudem sinkt die Bedeutung der durch die Krisen belasteten EU-Länder für die deutsche Außenhandelsbilanz weiter.

Der private Konsum legte im Berichtsjahr moderat zu und trug damit einen nicht unerheblichen Teil zu einem Wiedererstarren des Binnenmarkts bei. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich 2012 weitestgehend stabil. Die Dynamik im verarbeitenden Gewerbe verlangsamte sich 2012 deutlich. Die Auftragseingänge blieben seit Ende 2011, die Produktion ab April 2012 unter Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen Wirtschaftssektoren im Berichtsjahr sehr unterschiedlich. Während es in der stark auf den Export ausgerichteten Automobil- und Maschinenbauindustrie noch moderate Zuwächse gab, verzeichneten die anderen Bereiche rückläufige Entwicklungen. Das Niveau der Stahlproduktion sank – abgesehen vom Krisenjahr 2009 – auf den schwächsten Wert seit über zehn Jahren.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine große Anzahl von EVU die Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland. Die Zahl der DB-konzernexternen EVU ist im Berichtsjahr auf 367 angestiegen (im Vorjahr: 357). Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Auch im Berichtsjahr stieg die Anzahl der Stationshalte im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt verzeichneten dabei die DB-konzernexternen Bahnen – wie bereits in den Vorjahren – deutliche Zuwächse. Die Stationshalte der konzerninternen Bahnen wiesen währenddessen aufgrund von Ausschreibungsverlusten einen leichten Rückgang auf.

Von besonderer Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg im Bereich der Vermietung ist die Entwicklung des Einzelhandels- und des Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen im Vergleich zu den Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels. Dadurch werden sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielbaren Umsätze von der Ertragssituation der gewerblichen Mieter bestimmt. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) lagen im Jahr 2012 annähernd auf dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in unseren Bahnhöfen entwickelten sich im Berichtsjahr positiv.

## Ertragslage

### UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 23 Mio. € auf 1.087 Mio. € steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 744 Mio. € (im Vorjahr: 729 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 730 Mio. € um 2,1% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 625 Mio. € entfielen dabei 85,6% der Umsätze auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 531 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und 94 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr. Die sonstigen Dienstleistungen, die insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich auf insgesamt 14 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €).

Wie in den Vorjahren konzentrierten sich unsere Aktivitäten im Bereich der Vermietung auf die Optimierung des Branchenmix und die Umsetzung der strategischen Vermietungsziele. Hierdurch konnten wir den positiven Umsatztrend weiter fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen um 8 Mio. € auf 343 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg um 1,5% auf 69 Mio. € an. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg um 7 Mio. € beziehungsweise 2,6% auf 274 Mio. €. Der Anteil am Gesamtumsatz betrug 31,6%.

### ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung konnte um 2,2% auf 1.107 Mio. € (im Vorjahr: 1.083 Mio. €) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um 54 Mio. € auf 155 Mio. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus geringeren ertragswirksam vereinnahmten Baukostenzuschüssen aufgrund der im Vorjahr ausgelaufenen Konjunkturpakete. Hierzu korrespondierend verringerte sich der Materialaufwand, im Wesentlichen durch einen Rückgang der Instandhaltungsleistungen, um 62 Mio. € auf 489 Mio. € (im Vorjahr: 551 Mio. €). Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifsteigerungen und der im Jahresdurchschnitt gestiegenen Mitarbeiterzahl um 4,8% auf 238 Mio. € (im Vorjahr: 227 Mio. €).

Aufgrund der gestiegenen Netto-Investitionen haben sich die Abschreibungen um 4 Mio. € auf 118 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 219 Mio. € um 5,8% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 207 Mio. €). Dies resultiert aus den gestiegenen Aufwendungen im Bereich der Anlagenabgänge (Abbruch und Rückbau von Altanlagen). Diese Altanlagen wurden im Rahmen unserer umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen durch neue Anlagen ersetzt.

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich auf 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) und beinhaltet die Gewinnausschüttung unserer Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH.

Das Zinsergebnis veränderte sich um –1 Mio. € auf –40 Mio. € (im Vorjahr: –39 Mio. €).

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 160 Mio. € (im Vorjahr: 155 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Die Entwicklung der DB Station & Service AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht des Geschäftsjahres 2011 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

## 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 Konzern-Lagebericht 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. 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«, S&P »AA«, Fitch »AA«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter [www.db.de/rating](http://www.db.de/rating) verfügbar.

Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Station & Service AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

### INVESTITIONEN

Auch nach Auslaufen der Konjunkturpakete des Bundes im Jahr 2011 konnten die Brutto-Investitionen mit 550 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (576 Mio. €) weiter auf hohem Niveau gehalten werden.

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der City-Tunnel Leipzig (41 Mio. €), das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (41 Mio. €), das Projekt Stuttgart 21 (35 Mio. €), der Umbau Berlin Ostkreuz (10 Mio. €) sowie der Ausbau der Gleishallen des Dresdener Hauptbahnhofs (7 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Netto-Investitionen – definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten – erhöhten sich auf 175 Mio. € (im Vorjahr: 146 Mio. €).

### FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 550 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 164 Mio. €.

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

## BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2012 um 42 Mio. € beziehungsweise 1,4% auf 2.943 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2011: 2.901 Mio. €). Die Erhöhung der Bilanzsumme ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf das angestiegene Anlagevermögen zurückzuführen. Auf der Passivseite ist insbesondere der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im langfristigen Bereich zu nennen. Das Anlagevermögen erhöhte sich aufgrund im Vergleich zum Vorjahr um 29 Mio. € auf 175 Mio. € gestiegener Netto-Investitionen um 2,7% auf 2.850 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 2.775 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 96,8% über dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2011: 95,7%).

Das Umlaufvermögen verminderte sich um 27,0% auf 92 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 126 Mio. €), was im Wesentlichen aus einem Rückgang der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund einer Forderung aus der Erhöhung der Kapitalrücklage durch die DB AG im Vorjahr sowie aus einem Rückgang der flüssigen Mittel resultiert. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich durch geringere Forderungen gegen DB-konzernexterne EVU um 4 Mio. € auf 20 Mio. €. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ging dadurch auf 3,1% (per 31. Dezember 2011: 4,3%) zurück.

Das Eigenkapital verringerte sich infolge von Korrekturen der im Geschäftsjahr 2007 erfolgten Immobilienneuzuordnung aus dem im Jahr 2007 verkauften Aurelis-Portfolio (Rücknahmen einzelner, für den Eisenbahnbetrieb notwendiger Immobilien). Die Eigenkapitalquote verringerte sich von 52,1% auf 51,1%.

Die Pensionsrückstellungen verminderten sich durch die Übertragung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 34 Mio. € auf die DB AG um 32 Mio. € auf 4 Mio. €.

Im Berichtsjahr hat es im DB-Konzern eine Änderung gegeben, die Auswirkungen auf die Bilanzierung hatte. Die DB AG beziehungsweise die DB ML AG haben mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 mit einem Teil ihrer 100-prozentigen Tochterunternehmen (unter anderem der DB Station&Service AG) einen entgeltlichen Schuldbeitritt mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis hinsichtlich der von diesen Tochterunternehmen an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen, denen kein zweckgebundenes und insolvenzgesichertes Treuhandvermögen (Deckungsvermögen) gegenübersteht, vereinbart. Da infolgedessen eine spätere Inanspruchnahme der DB Station&Service AG aus den Pensionsverpflichtungen nahezu ausgeschlossen ist, werden die betroffenen Pensionsrückstellungen nicht mehr bei der DB Station&Service AG, sondern bei der DB AG als Verbindlichkeitsrückstellung bilanziert.

Die sonstigen Rückstellungen stiegen insgesamt um 3 Mio. € auf 80 Mio. € an, insbesondere aufgrund höherer Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Stationspreissystem und Mängelbeseitigungen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 11 Mio. € auf 77 Mio. €, im Wesentlichen durch Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Konjunkturpaket im Vorjahr. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich um 103 Mio. € auf 1.043 Mio. €, was im Wesentlichen aus der Aufnahme eines neuen langfristigen konzerninternen Darlehens im Geschäftsjahr resultiert. Die sonstigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 2 Mio. €, insbesondere aufgrund im Vergleich zum Vorjahr geringerer Verbindlichkeiten gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Der passive Rechnungsabgrenzungsposten verminderte sich um 9 Mio. €, im Wesentlichen aus der ratierlichen Auflösung des passiven Rechnungsabgrenzungspostens aus der vorzeitigen Rückzahlung zinsloser Darlehen. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 25,9% (per 31. Dezember 2011: 15,7%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 18,5% (per 31. Dezember 2011: 27,3%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 79,5% (per 31. Dezember 2011: 75,7%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 38 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 42 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 738 Mio. € auf 826 Mio. €. Dies resultiert aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 28,1% per 31. Dezember 2012 (per 31. Dezember 2011: 25,4%).

Bilanzstruktur – in %	31.12.2012	31.12.2011
Anlagevermögen	96,8	95,7
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	3,2	4,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Eigenkapital	51,1	52,1
Rückstellungen	2,9	3,9
Verbindlichkeiten	41,5	39,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	28,1	25,4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	4,5	4,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>2.943</b>	<b>2.901</b>

## 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.

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 4.806 Mitarbeitern am 31. Dezember 2011 auf 4.786 Mitarbeiter am 31. Dezember 2012 gesunken (-0,4%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mit-

arbeiter mit 4.841 Mitarbeitern um 0,9% über dem Vorjahreswert (4.797 Mitarbeiter). Die Reduzierung der Anzahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahresstichtag resultiert im Wesentlichen aus temporären Vakanzen im Zuge der Nachbesetzung infolge höherer Mitarbeiterfluktuation, die durch Personalausleihe teilweise kompensiert wurde.

## Nachhaltigkeit

Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Als profitabler Marktführer will der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentlich für die Erreichung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfad.

Als Top-Arbeitgeber gewinnt und bindet der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten.

Als Umwelt-Vorreiter will der DB-Konzern ressourcenschonende Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten und die Belastungen der Umwelt durch Lärm und Emissionen deutlich reduzieren. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns.

In Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen entsteht für rund 3,4 Mio. € der erste klimaneutrale Bahnhof Deutschlands. Baustart für das Empfangsgebäude war im November 2012. Moderne Gebäudetechnik inklusive Geothermie ermöglicht es, den Bahnhof künftig emissionsfrei zu betreiben. Das Bauprogramm Grüner Bahnhof Horrem wird im Rahmen des EU-Projekts SusStation (Sustainable Stations) mit rund 900.000 € EU-Mitteln gefördert. »SusStation«, also »nachhaltige Bahnhöfe«, ist eine europaweite Initiative von fünf Infrastrukturorganisationen aus verschiedenen Ländern, die den Bau von nachhaltigen Bahnhöfen unterstützt. Ein zweiter Grüner Bahnhof ist in der Lutherstadt Wittenberg geplant.

Durch die Mitwirkung an der Nationalen Plattform Elektromobilität, einem Beratungsgremium der deutschen Bundesregierung, beteiligt sich die DB Station & Service AG aktiv an der Entwicklung einer zukunftsfähigen nationalen Verkehrsinfrastruktur. Dabei werden technologische Innovationen und moderne Elemente der Mobilitätskette für die Nutzung innerhalb des Stationsbetriebs erprobt, um die Rolle des Bahnhofs als intelligente, multimodale Verkehrsdrehscheibe zu demonstrieren. Das Pilotprojekt am Standort Berlin-Südkreuz läuft von 2012 bis 2015 und findet in Kooperation mit dem Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel statt.

Im Berichtsjahr wurde das Thema Nachhaltigkeit organisatorisch im gesamten DB-Konzern verankert. Zum einen kennzeichnet dies einen wichtigen Schritt im Zuge der Umsetzung unserer Strategie DB2020, zum anderen ist es ein zentrales Element der DB-konzernweiten Steuerung des Nachhaltigkeitsmanagements. Der in diesem Jahr erstmalig benannte Chief Sustainability Officer (CSO) verantwortet die Nachhaltigkeitsthematik gesamthaft für den DB-Konzern. Die Position wird von Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB ML AG, wahrgenommen.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeld-Zielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission, Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Kriterium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter [www.db.de/nachhaltigkeit](http://www.db.de/nachhaltigkeit) verfügbar. 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 Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

## Strategie

Der DB-Konzern hat im Berichtsjahr mit der Strategie DB2020 seine künftige Ausrichtung definiert. Ziel ist, bis 2020 profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und ökologischer Vorreiter zu werden. Das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe hat als Beitrag zu DB2020 im Berichtsjahr die Geschäftsfeldstrategie Bahnhöfe2020 formuliert und richtet hieran die zukünftige Geschäftsfeldentwicklung aus.

Wesentliches Vehikel für die Geschäftsfeldentwicklung ist die Programmplattform Next Station, über die die wichtigsten strategischen Projekte des Geschäftsfelds gesteuert werden.

Vier Next-Station-Projekte wurden bereits im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Aus dem Strategieprozess Bahnhöfe2020 sind neue Strategieprojekte hervorgegangen, die 2013 in das Projektportfolio von Next Station eingegliedert werden.

Ein weiterer Schwerpunkt im Berichtsjahr lag auf der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur. In zahlreichen Workshops mit den Mitarbeitern der DB Station&Service AG wurden Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen erarbeitet und überwiegend bereits im Berichtsjahr umgesetzt. Zusätzlich zu den geschäftsfeldinternen Initiativen wurde im Berichtsjahr eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt.

## Weitere Informationen

### **MODERNISIERUNG DER BAHNHÖFE WEITER VORANGETRIEBEN**

Auch im Berichtsjahr haben wir die Modernisierung unserer Standorte weiter vorangetrieben. Rund 100 kleinere Bahnhöfe wurden barrierefrei aus- oder neu gebaut. Viele davon sind Haltepunkte auf S-Bahn-Strecken, deren gesamtes Netz modernisiert und erweitert wird, darunter die S-Bahn Nürnberg, die S-Bahn Rhein-Main und die S-Bahn RheinNeckar. Die Unstrutbahn in Sachsen-Anhalt wurde im Frühjahr 2012 nach kompletter Modernisierung eingeweiht, die S60 in Baden-Württemberg ging im Dezember 2012 mit vier neuen Haltepunkten in Betrieb. Das Anlagenmanagement setzte neue Schwerpunkte im Energiemanagement, zum Beispiel durch LED-Beleuchtungsprojekte an Bahnhöfen.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund sowie die bestehenden Rahmenvereinbarungen mit 13 Ländern bilden die Grundpfeiler der Finanzierung. Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) bewilligte der Bund Anfang 2012 Mittel in Höhe von 100 Mio. € für den vorgezogenen Ausbau der Barrierefreiheit, die Ausstattung an Flächenbahnhöfen sowie die Verbesserung des Erscheinungsbildes ausgewählter Stationen. Der Zeitrahmen für das IBP beträgt zwei Jahre. Als erste Maßnahme aus dem IBP wurde am 5. November 2012 der Bahnhof Bad Reichenhall nach Umbau wieder in Betrieb genommen.

Die LuFV endet mit Ablauf des 31. Dezember 2013. Die Verhandlungen mit dem Bund bezüglich einer Folgevereinbarung laufen derzeit. Es wird über eine Verlängerung von einem oder zwei Jahren verhandelt. Nach aktueller Einschätzung werden zum Erhalt von Qualität und Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur deutlich höhere LuFV-Beiträge des Bundes erforderlich sein als die LuFV-Beiträge des Bundes, die in der aktuell bestehenden LuFV festgeschrieben sind.

## STUTT GART 21: MEILENSTEINE UND BAUFORTSCHRITT

Im Berichtsjahr wurden weitere Meilensteine im Projekt Stuttgart 21 erreicht. Anfang des Jahres wurde der Südflügel am Stuttgarter Hauptbahnhof zurückgebaut. Im Juli wurde der Filderdialog abgeschlossen. Die Belange der Bürger werden ernst genommen und Verbesserungen der Planungen zur Anbindung an den Flughafen auf den Fildern werden geprüft. Mit der Bestätigung der 5. Planänderung im November kann auch die Fertigstellung des Grundwassersystems weiter voranschreiten. Das Grundwassermanagement ist die entscheidende Grundlage für die Hauptbaumaßnahmen im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Das hochkomplexe technische System garantiert ein Höchstmaß an Sicherheit für das Grund- und Mineralwasser im Raum Stuttgart. Auch die Vergaben der Bauleistungen kamen voran. Im Juli wurden Aufträge in Höhe von 110 Mio. € für Ingenieurbauwerke in Ober- und Untertürkheim vergeben.

Der Vorstand der DB AG hat dem Aufsichtsrat der DB AG am 12. Dezember 2012 eine überarbeitete Kostenprognose mit prognostizierten Mehrkosten vorgelegt. Eine Entscheidung zum

weiteren Vorgehen wurde am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG getroffen. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Nachtragsbericht.

Sofern sich prognostizierte Mehrkosten materialisieren, ist damit zu rechnen, dass zusätzliche Eigenmittel erforderlich sind.

## BAHNHOFSMISSION ALS VERLÄSSLICHER PARTNER

Wichtiger Anlaufpunkt für in Not geratene Menschen, egal ob sie Bahnkunden oder Bahnhofsbesucher sind, sind die Bahnhofsmissionen. Die DB Station & Service AG ist seit vielen Jahren ihr verlässlicher Kooperationspartner. Als Zeichen einer Verstärkung der bisher guten Zusammenarbeit wurde im Berichtsjahr beschlossen, im Jahr 2013 die Einnahmen von rund 60 gekennzeichneten Schließfächern an die Bahnhofsmissionen zu spenden, um so die ehrenamtliche Arbeit der Bahnhofsmission bei Renovierungsarbeiten oder der Anschaffung neuer Einrichtungen oder technischer Geräte zu unterstützen.

## Risikobericht

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

### CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

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

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.

### WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

#### *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.



### **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-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 fest schreibt. 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 (SPS) 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.

Aufgrund einer Vielzahl laufender zivilrechtlicher Verfahren zur Anwendung des Stationspreissystems 2005 ist das zu berücksichtigende Risiko im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen.

Des Weiteren ist im Zuge des derzeitigen Gesetzgebungsverfahrens zur Weiterentwicklung der Eisenbahnregulierung (ERegG) davon auszugehen, dass durch die BNetzA in der Zukunft das Instrument der Anreizregulierung zur Anwendung gelangt. In der Folge wäre die Fähigkeit der DB Station & Service AG zur Ertragsgenerierung, Kostendeckung und Investitionstätigkeit für die Verkehrsstationen deutlich risikobehaftet.

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.

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 quartalsweise 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.

## Nachtragsbericht

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Sitzung den Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 bestätigt. Es wurde beschlossen, dem Vorschlag des Vorstands der DB AG zuzustimmen, den Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 um 2 Mrd. € von 4,526 Mrd. € auf 6,526 Mrd. € zu erhöhen. In diesen 2 Mrd. € sind bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten.

## Ausblick

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere der weitere Verlauf der Staatsschuldenkrise und die möglicherweise daraus resultierenden Folgen sind nicht vollends absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum 2013 abschwächen wird.

### KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2013 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der weiterhin verhaltenen Konjunkturperspektiven im Euro-Raum und der bestehenden Ansteckungsrisiken mit relativ hohen Unsicherheiten behaftet.

Auch in Deutschland werden sich die Auswirkungen der Krise im Euro-Raum, die sich bereits im Jahr 2012 manifestiert haben, zunächst fortsetzen. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich weiter leicht verschlechtern und die Erwerbstätigenzahlen dementsprechend voraussichtlich nicht zunehmen. Eine marginal positive Entwicklung wird für die realen Einkommen erwartet. Auch der Privatkonsum wird sein Wachstum auf geringem Niveau fortsetzen. Er wird aber nicht die Rolle eines treibenden Faktors für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung einnehmen können.

Mit der Entscheidung des Aufsichtsrats zur Erhöhung des Finanzierungsrahmens hat der Aufsichtsrat den Vorschlag des Vorstands gebilligt, eine Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten einzufordern und dies notfalls auch gerichtlich durchzusetzen.

### VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Der Schienenpersonenverkehr wird das starke Nachfrageplus aus dem Jahr 2012 infolge der sich verschlechternden Rahmenbedingungen nicht wiederholen können. Es wird erwartet, dass das Vorjahresniveau nur moderat übertroffen wird.

Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren – von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung haben sich infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie abschwächenden Rahmenbedingungen eingetrübt. Auch die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften sich weiterhin nur verhalten entwickeln. Nach dem leichten Anstieg der Stationshalte im Berichtsjahr gehen wir für 2013 von einer stabilen Entwicklung aus.

### 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 spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Im Hinblick auf die derzeitigen zeitlichen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass im Geschäftsjahr 2013 nicht mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

## **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB STATION & SERVICE AG IM GESCHÄFTSJAHR 2013**

Auch im Geschäftsjahr 2013 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt im Geschäftsjahr 2013 unser Fokus insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, Modernisierungsoffensive NRW, zweite Stammstrecke S-Bahn München) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

Die Verhandlungen über die zukünftige Finanzierung des Bestandsnetzes werden mit dem Bund auch im Jahr 2013 fortgesetzt. Im Vordergrund steht dabei, den erkannten erhöhten Mittelbedarf mit der Weiterentwicklung der LuFV mittelfristig abzusichern.

### ***Umsatzerwartung***

Wir erwarten auch für das Geschäftsjahr 2013 einen leichten Umsatzzanstieg, der insbesondere aus einem Anstieg 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 2013, das voraussichtlich auf dem Niveau des Jahres 2012 liegen wird. Diese Erwartung steht jedoch unter dem Vorbehalt der eventuellen Folgen aus der Vielzahl laufender Gerichtsverfahren und Forderungen in Verbindung mit der Billigkeit von Stationsentgelten.

### **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 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

**20 GEWINN- UND  
VERLUSTRECHNUNG**

**20 BILANZ**

**21 KAPITALFLUSSRECHNUNG**

**22 ENTWICKLUNG DES  
ANLAGEVERMÖGENS**

**23 ANHANG**

**32 BESTÄTIGUNGSVERMERK  
DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(12)	1.087	1.064
Andere aktivierte Eigenleistungen		20	19
<b>Gesamtleistung</b>		<b>1.107</b>	<b>1.083</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	155	209
Materialaufwand	(14)	- 489	- 551
Personalaufwand	(15)	- 238	- 227
Abschreibungen		- 118	- 114
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 219	- 207
		<b>198</b>	<b>193</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	2	1
Zinsergebnis	(18)	- 40	- 39
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>160</b>	<b>155</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(27)	- 160	- 155
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Bilanz

### AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	2.850	2.775
Finanzanlagen	(2)	0	0
		<b>2.850</b>	<b>2.775</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	88	110
Guthaben bei Kreditinstituten		4	16
		<b>92</b>	<b>126</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		<b>1</b>	<b>0</b>
		<b>2.943</b>	<b>2.901</b>

### PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklage	(5)	1.247	1.254
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		<b>1.505</b>	<b>1.512</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(7)	85	114
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(8)	1.220	1.133
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(9)	133	142
		<b>2.943</b>	<b>2.901</b>

## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung		160	155
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		118	114
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		2	4
Cashflow		280	273
Veränderung der übrigen Rückstellungen		3	- 6
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 6	1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 35	- 12
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		8	- 49
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>250</b>	<b>207</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		11	9
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 550	- 576
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		375	430
Auszahlungen für die Sondertilgung Zinsloser Darlehen des Bundes		-	- 44
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 3	- 7
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 167</b>	<b>- 188</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an die Gesellschafterin		- 155	- 145
Einzahlung durch Einstellung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		14	111
Auszahlung durch Entnahme der Gesellschafterin aus der Kapitalrücklage		- 7	- 33
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		- 6	70
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		94	- 9
Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) <sup>2)</sup>		- 35	-
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 95</b>	<b>- 6</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 12	13
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		16	3
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(19)</b>	<b>4</b>	<b>16</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

<sup>2)</sup> Davon 34 Mio. € aus Schuldbeitritt DB AG.

## Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT				
	Vortrag zum 01.01. 2012	Übertragung von/an Kon- zern- gesell- schaften <sup>1)</sup>		Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand am 31.12. 2012	Vortrag zum 01.01. 2012	Übertragung von/an Kon- zern- gesell- schaften <sup>1)</sup>		Ab- schrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2011
		Zu- gänge						Zu- gänge							
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>															
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	3	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	0	0
<b>SACHANLAGEN</b>															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	158	0	6	0	-2	162	0	0	0	0	0	0	0	162	158
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.075	0	39	47	-2	2.159	756	0	66	0	0	-1	821	1.338	1.319
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	986	0	3	11	0	1.000	180	0	14	0	0	0	194	806	806
	<b>3.219</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>58</b>	<b>-4</b>	<b>3.321</b>	<b>936</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>1.015</b>	<b>2.306</b>	<b>2.283</b>
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															
	201	0	6	17	-6	218	132	0	12	0	0	-6	138	80	69
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung															
	411	0	17	21	-5	444	264	0	26	0	0	-6	284	160	147
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau															
	308	0	104	-96	20	336	32	0	0	0	0	0	32	304	276
	<b>4.139</b>	<b>0</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4.319</b>	<b>1.364</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13</b>	<b>1.469</b>	<b>2.850</b>	<b>2.775</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>															
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
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>4.142</b>	<b>0</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4.322</b>	<b>1.367</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13</b>	<b>1.472</b>	<b>2.850</b>	<b>2.775</b>

<sup>1)</sup> Die Spalte betrifft Übertragungen im Zusammenhang mit Ausgliederungen und/oder Verschmelzungen.



## 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 wurden gegenüber dem Vorjahr durch die Anwendung des Komponentenansatzes im Anlagevermögen geändert. Investitionen in die Anlagenklassen Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige unterirdische Haltepunkte und Empfangsgebäude werden mit Projektbeginn ab dem 1. Januar 2012 in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die unterschiedlichen Komponenten werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Den Empfangsgebäuden wurden darüber hinaus Mindestgrößen zugeordnet, die für die Anwendung des Komponentenansatzes erfüllt sein müssen. Die Aktivierungen, die unter den Vorgaben des Komponentenansatzes durchgeführt wurden, beliefen sich im Berichtsjahr auf 1 Mio. €.

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 Deutsche Bahn Konzern (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 wirtschaftli-

chen 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 pro rata temporis.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten und deren Änderungen	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 (sogenannte 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.

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 sind zum Nennwert angesetzt.

Die Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2012 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß	5,07
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 sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) 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, Sterbegeld, mittelbare Altersversorgung) 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. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft 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 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 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 Bundeseisenbahnvermögen (BEV) erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter auf der Seite 22 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 375 Mio. € (im Vorjahr: 430 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten.

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2012	davon Restlauf- zeit mehr als 1 Jahr	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	0	24
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	67	0	82
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	1	0	4
<b>Insgesamt</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>110</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 25 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

### (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 Deutschen Bahn AG (DB AG) gehalten.

### (5) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2012 einen Betrag in Höhe von 1.247 Mio. € (im Vorjahr: 1.254 Mio. €) aus.

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

Im Geschäftsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuzuordnung 7 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) von der DB AG aus der Kapitalrücklage entnommen.

### (6) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2012 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.

### (7) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4	36
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	80	77
<b>Insgesamt</b>	<b>85</b>	<b>114</b>

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Station&Service AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Station&Service AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Dementsprechend wurden zum Bilanzstichtag Pensionsrückstellungen, für die kein Planvermögen besteht, in Höhe von 34 Mio. € auf die DB AG übertragen. Die DB Station&Service AG und die DB AG haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbeitritt hat die Gesellschaft an die DB AG ein Entgelt in Höhe des zum 31. Dezember 2012 ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen gezahlt. Durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2012 entstehende Barwerterhöhungen wird ebenfalls die Gesellschaft tragen.

Im Rahmen von Personalübergängen wurden konzernintern keine Rückstellungen von anderen Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: – 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. €	31.12.2012	31.12.2011
Verpflichtungen im Personalbereich	18	18
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	7	9
Risikovorsorge für Bauprojekte	8	6
Unterlassene Instandhaltung	19	24
Übrige Risiken	28	20
<b>Insgesamt</b>	<b>80</b>	<b>77</b>

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 sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (718 T€) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (1.422 T€) verrechnet. Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (325 T€) wird mit der korrespondierenden Rückstellungen (325 T€) verrechnet.

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

### (8) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2012	DAVON MIT RESTLAUFZEIT			31.12.2011
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	38	3	13	22	42
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	77	77	-	-	88
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.043	335	336	372	940
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	62	62	-	-	63
davon aus Steuern	2	2	-	-	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>1.220</b>	<b>477</b>	<b>349</b>	<b>394</b>	<b>1.133</b>
davon zinspflichtig	826	318	136	372	738

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 42 Mio. € enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG betragen 1.001 Mio. € (im Vorjahr: 910 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 717 Mio. € (im Vorjahr: 628 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 12 Mio. €, 109 Mio. € aus Cashpooling, 3 Mio. € aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 160 Mio. €.

### (9) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (58 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

Darüber hinaus werden hier im Wesentlichen die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von zinslosen Darlehen (33 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

### (10) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	15	15
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	34	0
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	34	0
<b>Insgesamt</b>	<b>49</b>	<b>15</b>

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

Durch den im Berichtsjahr vorgenommenen Schuldbeitritt haftet die DB Station & Service AG gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 34 Mio. € bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten.

Eine Inanspruchnahme aus diesen Verpflichtungen kann aus heutiger Sicht ausgeschlossen werden.

**(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Bestellobligo für Investitionen	628	360
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	310	345
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	32	38
<b>Insgesamt</b>	<b>938</b>	<b>705</b>

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 37 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 38 Mio. € (im Vorjahr: 74 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. €	31.12.2012	31.12.2011
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	37	60
fällig 1 bis 5 Jahre	51	64
fällig über 5 Jahre	222	221
<b>Insgesamt</b>	<b>310</b>	<b>345</b>

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

in Mio. €	2012	2011
Verkehrsstationen	744	729
davon Stationsentgelte	730	715
Vermietung	343	335
<b>Insgesamt</b>	<b>1.087</b>	<b>1.064</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) enthalten.

**(13) Sonstige betriebliche Erträge**

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	34	36
davon sonstige Leistungen Dritter	34	36
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	24	23
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	1	3
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	79	123
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	70	123
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	8	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3	6
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	0
Sonstige übrige Erträge	5	11
<b>Insgesamt</b>	<b>155</b>	<b>209</b>
davon periodenfremd	15	18

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus den im Vorjahr ausgelaufenen Konjunkturpaketen.

**(14) Materialaufwand**

in Mio. €	2012	2011
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	94	91
Aufwendungen für Energie	97	93
davon Strom	68	64
davon Stromsteuer	7	7
davon sonstige Energien	22	22
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	1	2
Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	174	170
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungskosten und Winterdienst	149	140
Sonstige bezogene Leistungen	20	25
Provisionen	5	5
Aufwendungen für Instandhaltungen	221	290
<b>Insgesamt</b>	<b>489</b>	<b>551</b>

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. €	2012	2011
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
für Arbeitnehmer	155	145
für zugewiesene Beamte	42	42
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	2
<b>Gesamt</b>	<b>197</b>	<b>187</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG<sup>1)</sup></b>		
für Arbeitnehmer	32	31
für zugewiesene Beamte	9	9
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>41</b>	<b>40</b>
davon für Altersversorgung	3	4
<b>Insgesamt</b>	<b>238</b>	<b>227</b>

<sup>1)</sup> 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. €	2012	2011
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	66	64
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	3	3
Gebühren und Beiträge	12	12
Aufwendungen für Versicherungen	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	4	4
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	74	74
davon bezogene IT-Leistungen	16	14
davon sonstige Kommunikationsdienste	22	23
davon sonstige Serviceleistungen	36	37
Aufwendungen aus Schadenersatz	1	0
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	34	24
Sonstige betriebliche Steuern	3	3
Übrige Aufwendungen	16	16
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	6	7
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	7	6
davon sonstige übrige Aufwendungen	3	3
<b>Insgesamt</b>	<b>219</b>	<b>207</b>
davon periodenfremd	14	12

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) sonstige Steuern.

**(17) Beteiligungsergebnis**

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus Beteiligungen	2	1
davon aus verbundenen Unternehmen	2	1
<b>Insgesamt</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

**(18) Zinsergebnis**

in Mio. €	2012	2011
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	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	-40	-39
davon an verbundene Unternehmen	-31	-34
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-9	-1
<b>Insgesamt</b>	<b>-40</b>	<b>-39</b>

**ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

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

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

**(19) Finanzmittelbestand**

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 109 Mio. € nicht einbezogen.

## SONSTIGE ANGABEN

### (20) Mitteilung nach §20 AktG

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

### (21) Konzernzugehörigkeit

Die DB Station&Service AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzern-Abschluss 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 Teilkonzern-Abschluss erstellt.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de) erhältlich.

### (22) Anteilsbesitz

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

<sup>1)</sup> Der DB Station&Service AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile.

### (23) Beschäftigte

Umgerechnet in Vollzeitpersonen	2012		2011	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.653	3.640	3.560	3.580
Zugewiesene Beamte	1.188	1.147	1.237	1.226
<b>Zwischensumme</b>	<b>4.841</b>	<b>4.787</b>	<b>4.797</b>	<b>4.806</b>
Auszubildende	340	409	282	383
<b>Insgesamt</b>	<b>5.181</b>	<b>5.196</b>	<b>5.079</b>	<b>5.189</b>

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.

Beamte der DB Station&Service AG sind dieser entweder kraft Art. 2 §12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Station&Service AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Station&Service AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

### (24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

#### DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM BERICHTSJAHR AN:

##### Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

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

##### Bernd Koch

Ressort Finanzen/Controlling,  
Berlin

- b) > DB BahnPark GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)

##### Rolf Reh

Ressort Bau- und Anlagenmanagement,  
Pulheim

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

##### Andreas Springer

Ressort Personal, Operations,  
Berlin

- a) > DB Services GmbH
- 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 GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - > DB International GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - > DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - > DB Systemtechnik GmbH<sup>1)</sup>
- b) > DB Dienstleistungen GmbH<sup>1)</sup> (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 GmbH<sup>1)</sup>

**Gerhard Dörsam\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Station & Service AG,  
Mainz

**Karl-Heinz Ferstl\***

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

**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,  
Langenhagen

– seit 1. Februar 2012 –

- a) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**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

– bis 15. August 2012 –



**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 GmbH<sup>1)</sup>
  - > DB Vertrieb GmbH
  - > S-Bahn Berlin GmbH<sup>1)</sup>
  - > S-Bahn Hamburg GmbH<sup>1)</sup>
- b) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
  - > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)

**Angelika Stein-Homberg**

Referatsleiterin VIII B 1 im Bundesministerium der Finanzen,  
Oberkrämer

– seit 17. September 2012 –

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

<sup>1)</sup> 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 31.12.2012 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2012. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2012 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

in T€	2012	2011
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	38	38

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

**(25) Honorare des Abschlussprüfers**

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

**(26) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

**(27) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

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

Berlin, den 11. März 2013

DB Station & Service AG  
Der Vorstand

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Station & Service Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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 11. März 2013

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus Jäcker  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg  
Wirtschaftsprüfer

# Bericht des Aufsichtsrats

**34 SITZUNGEN DES  
AUF SICHTSRATS**

**34 ARBEITSSCHWERPUNKTE**

**35 JAHRESABSCHLUSS**

**35 VERÄNDERUNGEN IN  
DER BESETZUNG  
VON AUFSICHTSRAT  
UND VORSTAND**

## Bericht des Aufsichtsrats



**DR. VOLKER KEFER**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Station & Service AG

### 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.

### ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 26. April 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2011 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über die mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten persönlichen Ziele informieren lassen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Station&Service AG zugestimmt und die Änderung des Katalogs zustimmungspflichtiger Geschäfte des Vorstands der DB Station&Service AG gegenüber der DB AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 29. November 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2013 befasst und die Budgetplanung 2013 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen und die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 unter Vorbehalt 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. Zudem hat der Aufsichtsrat einer Ergänzung und Aktualisierung des Geschäftsverteilungsplans sowie der Änderung der Vertretungsregelungen zugestimmt.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2012 unter anderem mit dem Programm Next Station, der Strategie DB2020 bei DB Station&Service, dem aktuellen Stand der Verhandlungen zur Folge-LuFV sowie den Auswirkungen des aktuellen Gesetzentwurfs zum Eisenbahnregulierungs-gesetz. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm sowie über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21, S-Bahn München, 2. Stammstrecke und Empfangsgebäude München Hauptbahnhof unterrichten lassen.

## JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2012 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 25. April 2013 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 2012 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 2012 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

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.

Als Nachfolgerin für die zum 15. August 2012 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedene Frau Dr. Gisela Otto wählte die Hauptversammlung am 17. September 2012 Frau Angelika Stein-Homberg in den Aufsichtsrat.

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

Herr Dr. André Zeug wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2017 erneut zum Vorstandsmitglied und Vorstandsvorsitzenden 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 2012 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2013

Für den Aufsichtsrat



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



### ***Umgebauter Bahnhof Bad Reichenhall in Betrieb genommen***

Rund sechs Monate nach dem Spatenstich wurde Anfang November 2012 der umgebaute Bahnhof Bad Reichenhall wieder in Betrieb genommen. In diese Maßnahme wurden im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms rund 2 Millionen Euro investiert. Die Finanzierung erfolgte über Mittel des Bundes sowie aus Eigenmitteln der Bahn.

Zwei Außenbahnsteige mit einer Länge von je 210 Metern wurden neu gebaut. Die Zuwegung zu den Bahnsteigen wurde barrierefrei erschlossen.

Zudem erhielten die Bahnsteige auf ganzer Länge ein taktiles Blindenleitsystem und wurden mit neuen, 60 Meter langen Bahnsteigdächern überdacht. Als Windschutz innerhalb der Bahnsteigdachbereiche wurden pro Bahnsteig drei verglaste Windfänge angebracht, in die auch Vitrinen und Sitzgelegenheiten für die Reisenden integriert sind. Neue Dynamische Schriftanzeiger (DSA) informieren die Reisende über Unregelmäßigkeiten im Bahnverkehr.



## Impressum

**DB Station & Service AG** > Europaplatz 1 > 10557 Berlin > [www.dbnetze.com](http://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.db.de/ir](http://www.db.de/ir), [www.db.de/presse](http://www.db.de/presse)

**Redaktion** DB Mobility Logistics AG, Investor Relations > **Gestaltung und DTP** Studio  
Delhi, Mainz > **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf > **Lithografie** Koch Lichtsatz und  
Scan, Wiesbaden > **Druck** ColorDruck Leimen, Leimen > **Fotografie und Beratung**  
Max Lautenschläger, Berlin



**DB Station & Service AG**  
Europaplatz 1  
10557 Berlin  
[www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)