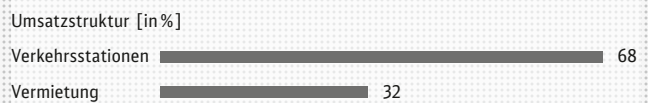
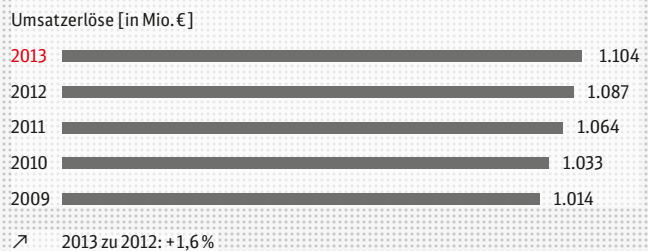
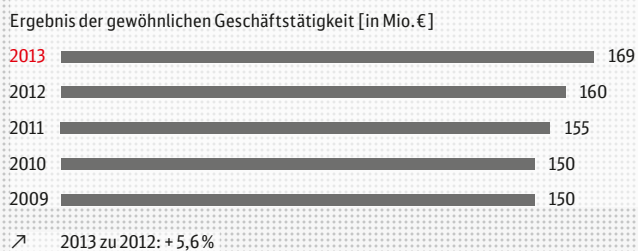
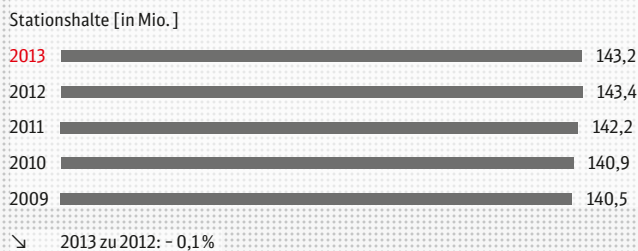




DB Station & Service AG
Geschäftsbericht 2013
DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten

Entwicklungen im Geschäftsjahr 2013



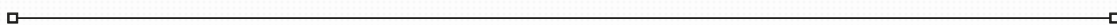
Ausgewählte Kennzahlen	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	1.104	1.087	+17	+1,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	169	160	+9	+5,6
Bilanzsumme per 31.12.	3.300	2.943	+357	+12,1
Anlagevermögen per 31.12.	3.204	2.850	+354	+12,4
Eigenkapital per 31.12.	1.501	1.505	-4	-0,3
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.185	826	+359	+43,5
Brutto-Investitionen	950	550	+400	+72,7
Netto-Investitionen ²⁾	483	175	+308	-
Mitarbeiter per 31.12.	4.822	4.787	+35	+0,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Anzahl der Bahnhöfe	5.373	5.350	+23	+0,4
Stationshalte in Mio.	143,2	143,4	-0,2	-0,1

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.

ERÖFFNUNG CITY-TUNNEL LEIPZIG

Im Dezember 2013 wurde der neue City-Tunnel Leipzig in Betrieb genommen. Neu errichtet und eröffnet wurden auch vier unterirdische sowie fünf oberirdische Stationen. Die vier unterirdischen Stationen sind von architektonischen Besonderheiten geprägt und barrierefrei erreichbar. Alle sechs S-Bahn-Linien des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes halten an allen vier Stationen in einem Fünf-Minuten-Takt. Mit der Inbetriebnahme des insgesamt 960 Millionen Euro teuren Bauwerks endete das größte Bauvorhaben Sachsens.



Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

5 LAGEBERICHT

21 JAHRESABSCHLUSS

37 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2013 war für die DB Station & Service AG erfolgreich. Der Wachstumspfad der Vorjahre konnte fortgesetzt, Umsatz und Gewinn konnten weiter gesteigert werden. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Auch 2013 konnten viele Bahnhöfe modernisiert, kundenfreundlicher gestaltet und technisch verbessert werden. Mit finanzieller Unterstützung von Bund und Ländern flossen im Jahr 2013 mehr als 800 Millionen Euro in Instandhaltung und Modernisierung unserer rund 5.400 Bahnhöfe. Damit lagen die Ausgaben für Investitionen und Instandhaltung weiter auf hohem Niveau.

Neben den Investitionen in Verkehrsstationen und Bahnhofsgebäude gab es 2013 erneut deutliche Verbesserungen im Service und bei der Reisendeninformation. Seit Anfang November sind bundesweit über 5.500 Dynamische Schriftanzeiger an mehr als 3.600 kleinen und mittleren Bahnhöfen im Einsatz. Bereits heute werden über elektronische Anzeigen oder Lautsprecheransagen mehr als 90 Prozent der Fahrgäste und Bahnhofsbesucher erreicht. In den letzten drei Jahren wurden mithilfe von Bund, Ländern, Kommunen und mit nicht unerheblichen Eigenmitteln der DB Station & Service AG vor allem kleine Stationen mit Dynamischen Schriftanzeigern ausgestattet. Unser Ziel: Bis Ende 2015 soll nahezu jeder Bahnhof mit einer elektronischen Fahrgastinformation ausgestattet sein.

Ein weiteres großes Plus im Service für die Reisenden und Besucher an unseren Bahnhöfen ist der kostenlose Zugang ins Internet. Die Kooperation mit der Deutschen Telekom wurde weiter ausgebaut. Zusätzlich zu den großen Knotenbahnhöfen sind nun auch mittelgroße Stationen sowie einige stark genutzte S-Bahnhöfe mit WLAN versorgt. An mehr als 100 Bahnhöfen kann dieser Service für 30 Minuten kostenlos genutzt werden. Damit zeigen wir einmal mehr, wie wichtig uns der Service für den Kunden ist. Der Ausbau der WLAN-HotSpots wird aus diesem Grund kontinuierlich weiter fortgeführt.

Die Schwerpunkte unserer Geschäftstätigkeit liegen unverändert im Management und in 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 ebenso im Blick wie die Belange der Reisenden und Besucher sowie der Mieter im Bahnhof. Wir entwickeln das Leistungsspektrum des Bahnhofs kontinuierlich weiter, damit er 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

Neben den Investitionen in Verkehrsstationen und Bahnhofsgebäude gab es 2013 erneut deutliche Verbesserungen im Service und bei der Reisendeninformation.

Unser Anspruch ist es, alle Leistungen rund um den Bahnhof stets den aktuellen Anforderungen entsprechend zu entwickeln.



DR. ANDRÉ ZEUG

VORSITZENDER DES VORSTANDS DER DB STATION & SERVICE AG

immer mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote am Bahnhof etablieren. Wir werden unseren Beitrag dazu leisten.

Die Entwicklung und Vermarktung der Flächen im Bahnhof war 2013 ebenfalls erfreulich. Wir konnten den positiven Umsatztrend weiter fortsetzen. Trotz konjunkturell nicht ganz einfacher Rahmenbedingungen bieten unsere Vermarktungsflächen eine hohe Attraktivität für die Mieter. Im Umfeld modernisierter Bahnhofsgebäude besteht kontinuierliches Interesse von Mietern, darunter sowohl Top-Filialisten als auch Individualmieter. Unsere stetige Arbeit am Branchenmix sorgt für eine konstant hohe Nachfrage, sodass im Jahresschnitt knapp 97 Prozent unserer Flächen vermietet waren.

Die Haupteinnahmequelle bilden weiterhin die Stationsentgelte für Halte an unseren Bahnhöfen. Auch diese sind 2013 leicht gestiegen. Wegen abweichender Vorstellungen zu Faktoren des Stationspreissystems haben wir auf ausdrücklichen Wunsch der Bundesnetzagentur bereits im August 2012 eine Anpassung des sogenannten Verkehrsleistungsfaktors des Stationspreissystems vereinbart. In einem öffentlich-rechtlichen Vertrag wurden dazu Eckpunkte vereinbart, die für uns, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger mit Wirkung ab 2015 Rechts- und Planungssicherheit schaffen sollen.

Positiv haben sich auch unsere vielen Bahnhofsvorhaben entwickelt. Stellvertretend seien hier zwei Großprojekte genannt. Im November 2013 stellte die DB Station & Service AG zusammen mit der Stadt Frankfurt am Main die geplanten Baumaßnahmen für die Frankfurter Bahnhöfe mit Investitionen von 250 Millionen Euro vor. Schwerpunkt ist der Frankfurter Hauptbahnhof, der mit seinen täglich 350.000 Reisenden und Besuchern der wichtigste Verkehrsknoten der Region ist. Ein anderes bedeutendes Großprojekt ist die Entwicklung des Hauptbahnhofs Münster, eines der größten Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen. Ziel ist es, im Jahr 2014 mit den Bauarbeiten am Empfangsgebäude zu beginnen.

Positiv haben sich auch unsere vielen Bahnhofsvorhaben entwickelt.

Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms des Bundes standen bis Ende 2013 rund 100 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung, mit denen wir Modernisierungen und Verbesserungen an rund 247 Bahnhöfen realisieren konnten. Schwerpunkte waren die Erneuerung von Bahnsteigen, die Verbesserung der Barrierefreiheit und der Neubau von Wetterschutzhäusern. Auch die Beleuchtungs- und Beschallungsanlagen wurden vielerorts erneuert.

Ein wichtiges Element zur Finanzierung von Modernisierungsmaßnahmen unserer Bahnhöfe sind Rahmenvereinbarungen mit den Ländern. Dadurch haben wir in derzeit zehn Bundesländern eine solide Grundlage, um mittel- und langfristig kontinuierliche Investitionen zu sichern. Schwerpunkt der Modernisierungen sind der barrierefreie Ausbau, der Wetterschutz und die Kundeninformation.

Auch im Jahr 2013 war uns die vertrauensvolle Arbeit mit den vielen Bahnhofsmissionen wichtig. Sie sind ein wichtiger Anker für viele Menschen. Mit einer besonderen Aktion konnten wir 2013 zusätzlich zu unserer umfangreichen Unterstützung wirksame Hilfe leisten. Mit der Aktion »einFach spenden« haben wir noch mehr Aufmerksamkeit auf die Arbeit der Bahnhofsmission gelenkt und konnten sie sinnvoll unterstützen. An 13 Bahnhöfen wurde auf ausgewählten Gepäckschließfächern für die Arbeit der Bahnhofsmission geworben. Nutzer dieser Schließfächer konnten wertvolle Hilfe leisten. Der Erlös von rund 100.000 Euro kam direkt den Bahnhofsmissionen zu.

Zum zehnten 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, aber auch Ansporn, weiter an der Qualität unserer Bahnhöfe und den angebotenen Leistungen zu arbeiten. Der Hauptbahnhof Göttingen wurde als bester Großstadtbahnhof ausgezeichnet. In der Gruppe der Bahnhöfe in Städten unter 100.000 Einwohner konnte der Bahnhof Oberursel die Wahl für sich entscheiden. In der dritten Kategorie, dem Sonderpreis für Tourismus, setzte sich der Bahnhof Murnau am Staffelsee durch.

Die DB Station & Service AG hat ihren erfolgreichen Weg auch 2013 fortgesetzt. Mit vielen kleinen und großen Maßnahmen haben wir die Bahnhöfe für unsere Kunden noch attraktiver gestaltet. Diesen Weg setzen wir 2014 konsequent fort. Unser Fokus liegt auf unseren Bahnkunden, denen wir die Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Bahn so leicht und angenehm wie möglich machen möchten. Mobilitätseingeschränkte Menschen stehen dabei besonders im Mittelpunkt unserer Bemühungen. Unseren Geschäftskunden, der Politik und den Aufgabenträgern und Interessenverbänden wollen wir weiter ein verlässlicher und kompetenter Partner sein. Auch 2014 stehen wir für einen professionellen und kundenorientierten Bahnhofsbetrieb und möchten uns für die vertrauensvolle Zusammenarbeit bedanken.

Ihr



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

Lagebericht

- 6 Überblick
- 6 Rahmenbedingungen
- 7 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 10 Mitarbeiter
- 11 Nachhaltigkeit
- 12 Strategie
- 12 Weitere Informationen
- 15 Nachtragsbericht
- 16 Chancen- und Risikobericht
- 18 Prognosebericht

Überblick

Die DB Station&Service AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DBAG) 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 DB Mobility Logistics AG (DBMLAG), 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 DBAG und die DBMLAG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Station&Service AG betreibt bundesweit etwa 5.400 Personenbahnhöfe, davon rund 1.100 mit Empfangsgebäude. Als Europas führender Bahnhofsbetreiber entwickeln und betreiben wir Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten Reisenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mobilitätsorientierte Serviceleistungen rund um den Bahnhof an. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz sichert die

DB Station&Service AG für über sieben Millionen Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Von den 143 Millionen Stationshalten pro Jahr entfallen rund 27 Millionen (18,9%) auf DB-konzernexterne EVU. Ende 2013 zählte die DB Station&Service AG insgesamt 132 EVU zu ihren Kunden, davon 124 DB-konzernexterne EVU.

Die Personenbahnhöfe erfüllen zugleich ihre Rolle als Visitenkarte der jeweiligen Städte und Regionen. Mit ihrem Erscheinungs- und Leistungsbild tragen sie maßgeblich zur Zufriedenheit der Reisenden bei und bestimmen die Attraktivität der Bahn mit. Sie sind zudem auch Orte der Begegnung mit einem individuellen, breit gefächerten Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Dienstleistungen.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg um 9 Mio. € auf 169 Mio. €. Die Umsatzerlöse konnten sowohl im Bereich Verkehrsstationen als auch im Bereich Vermietung gesteigert werden. Die Steigerung des Material- und Personalaufwands sowie der Abschreibungen wurde durch einen Anstieg der Erträge kompensiert.

Rahmenbedingungen

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland.

Die deutsche Wirtschaft hat 2013 ihren Wachstumskurs aus dem Jahr 2012 verlangsamt fortgesetzt. Zu Jahresbeginn stellte sich die Wirtschaftsentwicklung noch schwach dar. Im weiteren Jahresverlauf konnte sie jedoch zulegen. Wie schon im Vorjahr war der private Konsum die Stütze der

Wirtschaft. Der Arbeitsmarkt wies ein Beschäftigungsniveau von historischem Höchststand aus. Zudem wirkten sich fallende Preise von Mineralölprodukten positiv auf die verfügbaren Einkommen aus. Neben dem Privatkonsum trug auch die Staatsnachfrage zum Wachstum bei.

Die deutsche Industrieproduktion hingegen stagnierte. Die zurückhaltende Erholung der Absatzmärkte im Euro-Raum, aber auch eine zu Jahresbeginn 2013 noch verhältnismäßig geringe globale Nachfrage, ließ eine allmähliche Verbesserung der Situation erst im Jahresverlauf zu.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Unsere Schieneninfrastruktur wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von EVU genutzt. Im Jahr 2013 blieb die Zahl der EVU annähernd konstant. Der Rückgang bei den DB-konzerninternen EVU resultierte aus Konsolidierungsmaßnahmen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Anzahl der Stationshalte ging gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Sondersachverhalten wie beispielsweise den Streckensperrungen, die infolge von Hochwasserschäden vorgenommen werden mussten, leicht zurück. Bedingt durch Ausschreibungsverluste des DB-Konzerns im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen jedoch weiter gestiegen.

Für unsere Bahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels von besonderer Bedeutung. Dadurch werden sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragsituation der gewerblichen Mieter bestimmt. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) lagen im Jahr 2013 leicht über dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich im Berichtsjahr positiv.

Prognose-Ist-Vergleich

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr liegt aufgrund von hochwasserbedingten Streckensperrungen leicht unter der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2013.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage



UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 17 Mio. € auf 1.104 Mio. € (im Vorjahr: 1.087 Mio. €) steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 753 Mio. € (im Vorjahr: 744 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 740 Mio. € um 1,4% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 628 Mio. € entfielen dabei 84,9% der Umsätze auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 532 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, 95 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr und 1 Mio. € auf sonstige Gesellschaften des DB-Konzerns. Die sonstigen Dienstleistungen, die insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich auf insgesamt 13 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 351 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg um 2,9% auf 71 Mio. € an. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg um 6 Mio. € beziehungsweise 2,2% auf 280 Mio. €. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz betrug 31,8%.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung konnte um 1,6% auf 1.125 Mio. € (im Vorjahr: 1.107 Mio. €) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 15 Mio. € auf 170 Mio. €, im Wesentlichen resultierte die Steigerung aus der Erhöhung der ertragswirksam vereinnahmten Baukostenzuschüsse und aus der Auflösung von Rückstellungen. Der Materialaufwand erhöhte sich im Wesentlichen durch einen Anstieg der Reinigungs- und Winterdienstleistungen um 9 Mio. € sowie der Energiekosten um 7 Mio. € auf 507 Mio. € (im Vorjahr: 489 Mio. €). Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifsteigerungen und der im Jahresdurchschnitt gestiegenen Mitarbeiterzahl um 2,9 % auf 245 Mio. € (im Vorjahr: 238 Mio. €).

Aufgrund der auch in diesem Geschäftsjahr gestiegenen Netto-Investitionen, die sich durch den Rückerwerb von 19 Empfangsgebäuden aus dem sogenannten Bahnhofleasingpaket und dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm im Geschäftsjahr erhöht haben, erhöhten sich die Abschreibungen um 11 Mio. € auf 129 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 206 Mio. € um 5,9 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 219 Mio. €). Im Wesentlichen ist der Rückgang auf die nicht mehr zu zahlenden Leasingraten für die im Berichtsjahr zurückerworbenen Empfangsgebäude aus dem Bahnhofleasingpaket zurückzuführen.

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

Das Zinsergebnis veränderte sich um –1 Mio. € auf –41 Mio. € (im Vorjahr: –40 Mio. €).

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 169 Mio. € (im Vorjahr: 160 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Prognose-Ist-Vergleich

Die Entwicklung der DB Station & Service AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

FINANZLAGE

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. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Station & Service AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben alle drei Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr 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 der ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station & Service AG eine zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinie in Höhe von 250 Mio. €. Diese wurde mit 123 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Station & Service AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten hat sich im Geschäftsjahr in Richtung langfristiger Fremdmittel durch die Aufnahme eines neuen DB-konzerninternen langfristigen Darlehens verändert.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 276 Mio. € und lag damit um 26 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ursächlich dafür war unter anderem der Ergebnisanstieg. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtszeitraum um 305 Mio. € auf 472 Mio. €. Hierbei wirkten sich vor allem die gestiegenen Auszahlungen für Investitionen, insbesondere für den Rückkauf der 19 Empfangsgebäude aus dem Bahnhofsleasingpaket, aus. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 290 Mio. € auf 195 Mio. €, insbesondere durch die Aufnahme eines weiteren langfristigen Darlehens. Per 31. Dezember 2013 verfügte die DB Station&Service AG mit 3 Mio. € über einen um 1 Mio. € geringeren Bestand an flüssigen Mitteln als im Vorjahr.

INVESTITIONEN

Durch den im Berichtsjahr vorgenommenen Rückerwerb von 19 der insgesamt 20 Empfangsgebäude aus dem sogenannten Bahnhofsleasingpaket stiegen die Brutto-Investitionen mit 950 Mio. € gegenüber dem Vorjahr deutlich (+ 400 Mio. €). Bereinigt um diesen Sondereffekt beliefen sich die Brutto-Investitionen auf 604 Mio. €. Die Steigerung ist unter anderem auf das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm zurückzuführen.

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren der Rückerwerb von 19 Empfangsgebäuden aus dem sogenannten Bahnhofsleasingpaket (346 Mio. €), das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (76 Mio. €), das Projekt Stuttgart 21 (54 Mio. €), der City-Tunnel Leipzig (24 Mio. €) sowie der Ausbau der Gleishallen des Dresdener Hauptbahnhofs (12 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Netto-Investitionen – definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten – erhöhten sich auf 483 Mio. € (im Vorjahr: 175 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen verringerte sich per 31. Dezember 2013 auf 618 Mio. € (im Vorjahr: 628 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 950 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuschüssen und Anlagenabgängen – von 468 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wurde aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sowie durch die Aufnahme eines weiteren DB-konzerninternen Darlehens finanziert.

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2013 um 357 Mio. € beziehungsweise 12,1% auf 3.300 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2012: 2.943 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 um 12,4% auf 3.204 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 2.850 Mio. €) aufgrund im Vergleich zum Vorjahr um 308 Mio. € auf 483 Mio. € gestiegener Netto-Investitionen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 97,1% über dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2012: 96,8%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 4,3% auf 96 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 92 Mio. €), was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ging auf 2,9% (per 31. Dezember 2012: 3,2%) zurück.

Das Eigenkapital verringerte sich durch eine weitere Entnahme aus der Kapitalrücklage von 4 Mio. € infolge von Korrekturen der im Geschäftsjahr 2007 erfolgten Immobilienneuordnung aus dem im Jahr 2007 verkauften Aurelis-Portfolio (Rücknahmen einzelner, für den Eisenbahnbetrieb notwendiger Immobilien) auf 1.501 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 1.505 Mio. €). Die Eigenkapitalquote ging von 51,1% auf 45,5% zurück.

Die Rückstellungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund von erhöhten Risikoversorgen für Rechtsstreitigkeiten von 85 Mio. € auf 97 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich stichtagsbedingt um 17 Mio. € auf 60 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich um 378 Mio. € auf 1.421 Mio. €, was im Wesentlichen aus der Aufnahme eines langfristigen Darlehens bei der DB AG zur Finanzierung der zurückerworbenen Empfangsgebäude aus dem Bahnhofsleasingpaket resultiert. Die sonstigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 15 Mio. €, insbesondere aufgrund im Vergleich zum Vorjahr geringerer Verbindlichkeiten gegenüber dem EBA. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 5 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund von Einzahlungen, die für den Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile in Verkehrsstationen gewährt wurden. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 30,2% (per 31. Dezember 2012: 25,9%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 20,1% (per 31. Dezember 2012: 18,5%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten das Anlagevermögen zu 78,0% (per 31. Dezember 2012: 79,5%). Bei der Kapitalstruktur

ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 35 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 38 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 826 Mio. € auf 1.185 Mio. €. Sie resultieren aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 35,9% per 31. Dezember 2013 (per 31. Dezember 2012: 28,1%).

Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme]	31.12.2013	31.12.2012
AKTIVA		
Anlagevermögen	97,1	96,8
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	2,9	3,2
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	45,5	51,1
Rückstellungen	2,9	2,9
Verbindlichkeiten	47,4	41,5
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	35,9	28,1
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	4,2	4,5
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.300	2.943

Mitarbeiter

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 4.787 per 31. Dezember 2012 auf 4.822 Mitarbeiter per 31. Dezember 2013 gestiegen (+ 0,7%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.858 um 0,4% über dem Vorjahreswert (4.841 Mitarbeiter). Die Erhöhung der Anzahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahresstichtag resultiert aus einem Mitarbeiteraufbau, insbesondere im Bau- und Anlagenmanagement.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen mit den Tarifpartnern wie dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen. Im März 2013 einigten sich der Agv MoVe und die EVG auf folgenden Tarifabschluss:

- Erhöhung der Tarifentgelte in den funktionsgruppenspezifischen Tarifverträgen um jeweils 3% zum 1. Mai 2013 und zum 1. April 2014 (Laufzeit bis 31. Juli 2014, 19 Monate).
- Für die Monate Januar bis April 2013 erfolgt eine Einmalzahlung als soziale Komponente in Höhe von 500 €, für Auszubildende und Dual-Studierende in Höhe von 225 €.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde eine Erhöhung der monatlichen Beiträge zur betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Danach zahlt der DB-Konzern für jeden Arbeitnehmer ab 1. November 2013 (GDL) und ab 1. Juli 2014 (EVG) monatlich 2% des Bruttoentgelts unmittelbar für die betriebliche Altersvorsorge ein.

Zum 1. September 2013 wurden weitere Verbesserungen bei der Berufsausbildung und dem dualen Studium zwischen dem DB-Konzern und der EVG vereinbart. Der Nachwuchskräftevertrag gilt nun auch für die Teilnehmer von ausbildungs- und berufsvorbereitenden Programmen und regelt wesentliche Beschäftigungsbedingungen.

DEMOGRAFIETARIFVERTRAG IN KRAFT GETRETEN

Im Dezember 2012 hatten sich EVG, Agv MoVe und der DB-Konzern auf einen Demografietarifvertrag geeinigt. Gemeinsames Ziel ist es, den Arbeitnehmern im DB-Konzern Perspektiven

und Entwicklungschancen für ihr gesamtes Berufsleben zu ermöglichen. Der Vertrag trat zum 1. April 2013 in Kraft und knüpft auch an die Handlungsfelder der Mitarbeiterbefragung 2012 – insbesondere an den Wunsch nach mehr Einbindung und Beteiligung – an. Vereinbart wurden beispielsweise ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss sowie ein unbefristeter Kündigungsschutz.

Auch die Flexibilisierung der Arbeitszeit wird innerhalb des Demografietarifvertrags beachtet. Ziel ist es, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen individueller zu gestalten, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie zu erreichen. Ein Instrument sind die im DB-Konzern bereits bewährten betrieblichen Arbeitszeitprojekte. Die Mitarbeiter werden aktiv eingebunden und die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Betriebsparteien wird gefördert. Mit der Einführung des Demografietarifvertrags können Mitarbeiter das Langzeitkonto auch für eine berufliche Auszeit (Sabbatical) nutzen. Die bisherigen Freistellungsmöglichkeiten bestehen weiterhin.

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 Logistikkösungen 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 Logistikkösungen anbieten und die Belastungen der Umwelt durch Lärm und Emissionen deutlich reduzieren. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-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.«

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Station&Service AG zur Erreichung der DB-Konzern-Ziele durch die Einführung der Geschäftsfeldstrategie »Bahnhöfe2020« bei.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter 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 seine strategische Zielsetzung mit der Strategie DB2020 definiert. Als Beitrag hierzu wurde bei der DB Station & Service AG die Geschäftsfeldstrategie Bahnhöfe2020 etabliert.

Im Rahmen des Strategieprogramms Next Station werden Projekte zu den einzelnen Kernpunkten umgesetzt und dadurch die Erreichung der strategischen Ziele sichergestellt.

Kunde & Qualität: Elektroautos, E-Bikes und Fernbusse greifen gesellschaftliche Trends auf, benötigen multimodale Anbindung sowie Parkflächen und bestärken folglich die Rolle des Bahnhofs als intermodale Schnittstelle. Im Projekt Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger geprüft.

Profitables Wachstum: Neben der Fortführung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu unseren Verkehrsstationen setzen wir in unseren Empfangsgebäuden weiterhin auf ein Wachstum unseres Vermietungsgeschäfts. Die DB Station &

Service AG hat Ansätze zur Ausweitung eigener Vermarktungsaktivitäten untersucht und Perspektiven zu deren Umsetzung konkretisiert.

Kulturwandel: Um die erfolgreiche Umsetzung von Bahnhöfe2020 sicherzustellen, ist die Einbindung und Akzeptanz unserer Mitarbeiter unabdingbar. Über das eigens hierfür entwickelte »Dialogbild Bahnhöfe 2020« haben wir unsere Geschäftsfeldstrategie mit über zwei Dritteln unserer Mitarbeiter diskutiert. Um einen offenen Dialog jenseits von Hierarchiegrenzen zu ermöglichen, haben wir ein Verbesserungsmanagement eingeführt und eröffnen unseren Mitarbeitern somit noch mehr Gestaltungsspielraum.

Ökologischer Vorreiter: Als einer der europaweit größten Infrastrukturbetreiber sehen wir uns in der Pflicht, eine ökologische Vorreiterrolle einzunehmen. Durch den Einsatz ökologischer Gebäudetechnologien und regenerativer Energien sowie durch kontinuierliche energetische Sanierung unserer Bahnhöfe sichern wir unsere Entwicklung zum Umwelt-Vorreiter.

Weitere Informationen

ENTWICKLUNGEN IM PROJEKT STUTTGART 21

Der Aufsichtsrat der DBAG 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 Stutt-

gart 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. 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.

Die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind seit 1. September 2013 in der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (DB PSU) organisiert. Diese Projektmanagementgesellschaft wird als 100-prozentige Beteiligung der DB AG im Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Der Vorsitzende der Geschäftsführung berichtet direkt an den Vorstand der DB AG. Darüber hinaus wurde ein Beirat aus Experten eingerichtet, der die Geschäftsführung berät. Mit der Gesellschaft und dem Beirat werden die Projektstrukturen verbessert, die Prozessabläufe vereinfacht und das Risiko- und Vertragsmanagement gestärkt. Der mit Wirkung zum 1. Januar 2014 zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sowie der DB AG und der DB PSU geschlossene Projektvertrag regelt die Aufgaben, Rechte und Pflichten der Vertragspartner. Die Verantwortung für die wirtschaftlichen Risiken der EIU aus dem Gesamtprojekt wird von der DB AG übernommen.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS- VEREINBARUNG BIS 2015 VERLÄNGERT

Die derzeitige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) läuft Ende 2013 aus. Als Übergangslösung bis zum Abschluss einer neuen LuFV haben sich Bahn und Bund im Herbst des Berichtsjahres auf eine Verlängerung des bestehenden Vertragswerks geeinigt. Danach stellt der Bund für die Jahre 2013 und 2014 je 250 Mio. € zusätzlich zu den 2,5 Mrd. € für Erhalt und Sanierung des Bestandsnetzes zur Verfügung. Die Mittel kommen unter anderem der Barrierefreiheit von Bahnhöfen zugute. Zur Ausgestaltung und finanziellen Hinterlegung der sich anschließenden Folgevereinbarung ab 2015 laufen derzeit die Gespräche zwischen Bahn und Bund.

ERFOLGREICHER ABSCHLUSS DES INFRA- STRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMMS

Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) wurden im Zeitraum 2012 bis 2013 rund 176 Projekte an 247 Personenbahnhöfen bundesweit umgesetzt. Rund 100 Mio. € wurden hierfür vom Bund bereitgestellt. Gerade die kleineren Stationen konnten von diesem Programm profitieren. So kommen die Reisenden seit Anfang 2014 in den Genuss von mehr Komfort, Informationen und Sicherheit.

Investiert wurde in neue Bahnsteige für besseres Ein- und Aussteigen in die Züge. Für mehr Barrierefreiheit wurden neue Rampen, Fahrtreppen und Aufzüge gebaut. Dank der vielen neuen Wetterhäuschen steigt auch der Wartekomfort spürbar, und die vielen neuen Fahrgastinformationsanlagen sorgen für Serviceinformationen rund um die Uhr. Neue Beleuchtungsanlagen an vielen Bahnhöfen vermitteln zudem ein höheres Sicherheitsempfinden.

CITY-TUNNEL LEIPZIG: DAS HERZSTÜCK DES MITTELDEUTSCHEN S-BAHN-NETZES

Mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig am 15. Dezember 2013 ging eines der größten Bauvorhaben in Mitteldeutschland ans Netz. Für die Menschen in Leipzig und dem Umland bedeutet dies schnellere Reisewege und noch mehr Komfort. Wichtiger Bestandteil der neuen Verbindung sind die vier unterirdischen Stationen Hauptbahnhof, Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz und Bayerischer Bahnhof. Diese erschließen mit modernster Ausstattung und Architektur die Stadt Leipzig für ihre Menschen und Besucher völlig neu. Das ist ein Novum in der städtebaulichen Planung. Die Station Wilhelm-Leuschner-Platz wurde zudem noch vor der Eröffnung mit dem renommierten Architekturpreis der Stadt Leipzig ausgezeichnet.

BAHNHOFSMISSION ALS VERLÄSSLICHER PARTNER

Die Bahnhofsmissionen sind an über 100 Standorten zu Hause und bereichern mit ihrer wertvollen Arbeit das tägliche Bahnlebens. Sie betreuen Bahnkunden beim Ein- und Aussteigen, sind Anlaufstelle für Obdachlose und Einsame und helfen bei persönlichen Sorgen ebenso wie bei einfachen Problemen des Alltags. Die DB Station&Service AG ist seit vielen Jahren ihr verlässlicher Kooperationspartner. Um die Arbeit der Bahnhofsmissionen noch wirkungsvoller zu unterstützen, wurden im Berichtsjahr die Einnahmen von rund 60 gekennzeichneten Schließfächern an die Bahnhofsmissionen gespendet. Auf diesem Weg kamen rund 100 T € zusammen. Diese sollen in die Ausbildung der vielen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer sowie in den Mobilitätsservice fließen.



IMMER INFORMIERT SEIN

Reisende, die auch unterwegs informiert sein wollen, können seit September an 105 deutschen Bahnhöfen eine halbe Stunde lang kostenlos über WLAN ins Internet. Zusätzlich zu den großen Knotenbahnhöfen sind nun auch mittelgroße Stationen sowie einige stark genutzte S-Bahnhöfe mit WLAN versorgt. In den vergangenen Jahren stieg die Nutzung der HotSpots an Bahnhöfen um durchschnittlich 20 Prozent pro Jahr.



Nachtragsbericht

REGELUNG ZUR INFRASTRUKTUR-FINANZIERUNG STEHT NOCH AUS

Der im November 2013 zwischen CDU, CSU und SPD geschlossene Koalitionsvertrag anerkennt, dass die Verkehrswege seit vielen Jahren strukturell unterfinanziert sind und die Planung und Finanzierung grundlegend reformiert und auf eine neue, dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage gestellt werden soll. Zum Verhältnis von Erhalt und Ausbau stellt der Koalitionsvertrag fest, dass nach Jahrzehnten des Netzausbaus nun die Substanzsicherung an erster Stelle stehe und die oberste Priorität daher »Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau« lauten müsse. Die Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur sollen gemäß Koalitionsvertrag in den Jahren 2014 bis 2017 um insgesamt 5 Mrd.€ erhöht werden.

Die Aussagen des Koalitionsvertrags werden vom DB-Konzern und von der DB Station&Service AG ausdrücklich unterstützt. Um die Qualität und Verfügbarkeit der bestehenden Schieneninfrastruktur sicherzustellen, müssen künftig deutlich mehr Mittel für Instandhaltung und Investitionen veranschlagt werden. Aufgrund der reduzierten Ergebnis- und Renditeerwartung der Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns müssen außerdem die Eigenmittelinvestitionen in der Infrastruktur auf ein unternehmerisch verträgliches Maß zurückgeführt werden.

Die haushalterischen Festlegungen, welcher Betrag auf die Schieneninfrastruktur entfallen wird, standen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 2013 noch nicht fest. Der DB-Konzern geht davon aus, dass ein angemessener

Anteil für den Substanzerhalt der bestehenden Schieneninfrastruktur zur Verfügung stehen wird und ab 2017 auf erhöhtem Niveau fortgeschrieben werden kann. Diese erhöhte Haushaltslinie soll aufseiten des DB-Konzerns durch eine im Zeitablauf ab 2015 steigende und vollständig der Bestandsnetzfinanzierung zugutekommende Bahndividende verstärkt werden. Mit diesem Modell wäre auch sichergestellt, dass die Ergebnisse nach Steuern der Infrastrukturunternehmen wieder vollständig in die Infrastruktur zurückfließen. Gegenüber der Verwendung als Eigenmittel hat die Ausschüttung und Rückführung als Baukostenzuschüsse den Vorteil, dass die Kapitalbindung geschont und damit zusätzlicher Druck auf die Infrastrukturpreise vermieden wird.

Aus Sicht der DB Station&Service AG geben die finanziellen Rahmenbedingungen des Koalitionsvertrags Spielraum, die Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zu erhalten und negative Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der DB Station&Service AG zu vermeiden. Wichtigste Voraussetzungen sind, dass ein angemessener Anteil der Gesamtmittel auf die Schieneninfrastruktur entfällt, ab 2017 eine Fortschreibung auf hohem Niveau erfolgt, die Bahndividende vollständig in die Infrastruktur zurückfließen kann und eine haushalterische Flexibilisierung sowohl in der überjährigen Planung und Finanzierung als auch in der Durchlässigkeit zwischen Bestandsnetz und Bedarfsplan gelingt, wenn aufgrund von Projektverzögerungen Bedarfsplanmittel nicht abgerufen werden.

Chancen- und 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

Risiken der DB Station & Service AG liegen vor allem in folgenden Bereichen:

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Unsicherheiten bestehen durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Station & Service AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.

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 2015 festschreibt. Für die Zukunft muss eine angemessene Mindestersatzinvestitionslinie gefunden und in die vertraglichen Vereinbarungen integriert werden. 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.

Regulierungsrisiken

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. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Konkret bedeutet das für die DB Station&Service AG, dass – ungeachtet der Einführung des neuen Stationspreissystems 2011 zum 1. Januar 2011 – angemeldete Ansprüche von EVU, die aus der Anwendung des nicht mehr gültigen Stationspreissystems 2005 resultieren, gegebenenfalls zu bedienen sind.

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

Aufgrund des derzeitigen Status zu den zivilrechtlichen Prozessen wie auch der erfolgten Vorsorge konnte das Risiko gegenüber dem Vorjahr verringert werden.

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 Verkehrsstation deutlich risikobehaftet.

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

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 Energiepreisteigerungen begegnet der DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

Rechtliche und vertragliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadensersatzansprüchen 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.

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**

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Station & Service AG in den Bereichen Regulierung, Projekte und Infrastrukturfinanzierung. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht erhöht.

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

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2014 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland sind vonseiten der globalen Konjunktur im Jahr 2014 kräftigere Impulse als im Vorjahr zu erwarten, wodurch das BIP-Wachstum anziehen sollte. Als zuverlässiger Wachstumsgarant dürfte sich auch im Jahr 2014 der Privatkonsum zeigen. Vom Außenhandel sind verstärkt positive Effekte zu erwarten. Die schrittweise Erholung des Euro-

Raums und steigende BIP-Wachstumsraten im angelsächsischen Raum sollten die Aussichten auf wichtigen Absatzmärkten deutscher Güter verbessern.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von einer kräftigen Steigerung der Nachfrage aus. Ein wesentlicher Wachstumsbeitrag dürfte dabei auf Aufholeffekte zurückzuführen sein, die sich auf hochwasserbedingte Leistungsverluste in der zweiten Jahreshälfte 2013 stützen. Verbesserungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollten sich darüber hinaus positiv auf die Verkehrsleistung auswirken.

Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren und die Inbetriebnahme von neuen Stationen (insbesondere City-Tunnel Leipzig) – von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung dürften sich infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie positiven Rahmenbedingungen wie des stabilen privaten Konsums leicht verbessern. Auch die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften weiterhin moderat steigen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2014 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB STATION & SERVICE AG IM GESCHÄFTSJAHRE 2014

Auch im Geschäftsjahr 2014 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt im Geschäftsjahr 2014 unser

Fokus insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, Modernisierungsoffensive NRW) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

Die Verhandlungen über die zukünftige Finanzierung des Bestandsnetzes werden mit dem Bund auch im Jahr 2014 fortgesetzt. Im Vordergrund steht dabei, den erkannten erhöhten Mittelbedarf in der Weiterentwicklung der LuFV mittelfristig abzusichern.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir von einer Steigerung im Geschäftsjahr 2014 aus.

Wir erwarten für das Geschäftsjahr 2014 einen leichten Umsatzzuwachs, 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.

Wir rechnen mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2014, das voraussichtlich leicht über dem Niveau des Jahres 2013 liegen wird.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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



BARRIEREFREIHEIT AUSGEBAUT

Den begonnenen Kurs zur Steigerung der Kundenzufriedenheit führen wir fort und treiben unter anderem den barrierefreien Ausbau unserer Stationen voran. Im Jahr 2013 haben wir zahlreiche Bahnhöfe modernisiert, barrierefrei umgebaut oder neu errichtet. Von 2010 bis 2013 wurde die Verkehrsstation des Hauptbahnhofs Münster barrierefrei modernisiert. Dabei wurden für insgesamt rund 40 Millionen Euro Bahnsteige und Dächer saniert, acht Fahrtreppen, vier Aufzüge und ein Personentunnel neu gebaut sowie die Informationsqualität verbessert.



Jahresabschluss

- 22 Gewinn- und Verlustrechnung
- 22 Bilanz
- 23 Kapitalflussrechnung
- 24 Entwicklung des Anlagevermögens
- 25 Anhang
- 36 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012
Umsatzerlöse	(12)	1.104	1.087
Andere aktivierte Eigenleistungen		21	20
Gesamtleistung		1.125	1.107
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	170	155
Materialaufwand	(14)	- 507	- 489
Personalaufwand	(15)	- 245	- 238
Abschreibungen		- 129	- 118
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 206	- 219
		208	198
Beteiligungsergebnis	(17)	2	2
Zinsergebnis	(18)	- 41	- 40
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		169	160
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(27)	- 169	- 160
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

AKTIVA

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	3.204	2.850
Finanzanlagen	(2)	0	0
		3.204	2.850
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	93	88
Guthaben bei Kreditinstituten		3	4
		96	92
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0	1
		3.300	2.943

PASSIVA

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklagen	(5)	1.243	1.247
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		1.501	1.505
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	97	85
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.564	1.220
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	138	133
		3.300	2.943

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung		169	160
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		129	118
Veränderungen der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		1	2
Cashflow vor Steuern		299	280
Veränderung der übrigen Rückstellungen		11	3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-1	-6
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-4	-35
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-29	8
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		276	250
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		14	11
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-950	-550
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		467	375
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-3	-3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-472	-167
Auszahlungen für Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-160	-155
Einzahlung durch Einstellung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		0	14
Auszahlung durch Entnahme der Gesellschafterin aus der Kapitalrücklage		-4	-7
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		345	94
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		14	-6
Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		0	-35
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		195	-95
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		-1	-12
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		4	16
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	3	4

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

²⁾ Davon im Vorjahr 34 Mio. € aus Schuldbeitritt DB AG.

Entwicklung des Anlagevermögens

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzern-gesellschaften ¹⁾	Zu-gänge	Umbu-chungen	Ab-gänge	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzern-gesellschaften ¹⁾	Ab-schrei-bungen Ge-schäfts-jahr	Umbu-chungen	Ab-gänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2012
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögenswerte	3	0	0	0	-3	0	3	0	0	0	-3	0	0	0
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	162	0	1	0	-4	159	0	0	0	0	0	0	159	162
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.159	0	352	31	-7	2.535	821	0	73	0	-4	890	1.645	1.338
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.000	0	12	18	0	1.030	194	0	14	0	0	208	822	806
	3.321	0	365	49	-11	3.724	1.015	0	87	0	-4	1.098	2.626	2.306
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen														
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr														
	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														
	218	0	6	11	-16	219	138	0	13	0	-17	134	85	80
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung														
	444	0	17	30	-7	484	284	0	29	0	-7	306	178	160
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau														
	336	0	95	-90	6	347	32	0	0	0	0	32	315	304
	4.319	0	483	0	-28	4.774	1.469	0	129	0	-28	1.570	3.204	2.850
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen														
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Beteiligungen														
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlagevermögen insgesamt	4.322	0	483	0	-31	4.774	1.472	0	129	0	-31	1.570	3.204	2.850

¹⁾ Die Spalte betrifft die 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 sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im DB-Konzern nicht ausgeübt.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Seit dem 1. Januar 2012 wird der Komponentenansatz im Anlagevermögen für bestimmte Anlageklassen angewendet. Investitionen in die Anlageklassen Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige unterirdischer 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.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear 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 Einzelbeziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten 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 Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt, sodass aufgrund der höheren Anschaffungskosten des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet.

Die Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode/PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2013 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2013 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2013
Rechnungszinsfuß	4,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rententwicklung (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 Bundesbahnvermögen (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 3,75% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,25% (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 Zins-effekte 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 Deutschen Bahn AG (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG). 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 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 Anlagen-gitter zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 467 Mio.€ (im Vorjahr: 375 Mio.€) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vor-jahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 3 Mio.€ (im Vorjahr: 2 Mio.€) enthalten.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio.€]	31.12.2013	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25	0	20
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	66	0	67
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	2	0	1
Insgesamt	93	0	88

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Ver-mögensgegenstände belaufen sich auf 25 Mio.€ (im Vorjahr: 25 Mio.€).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resul-tieren 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 voll-ständig von der DB AG gehalten.

(5) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2013 einen Betrag in Höhe von 1.243 Mio.€ (im Vorjahr: 1.247 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 Immobilienneuordnung 4 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) von der DB AG aus der Kapitalrücklage entnommen.

(6) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2013 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

(7) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	4
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	91	80
Insgesamt	97	85

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

Im Rahmen von Personalübergängen wurden wie im Vorjahr DB-konzernintern keine Rückstellungen von anderen Konzerngesellschaften übertragen.

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Station & Service AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Station & Service AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart.

Hierbei handelt es sich um einen laufenden Schuldbetritt. Dem entsprechend wurden im Geschäftsjahr 2013 Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von 1 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 Schuldbetritt hat die Gesellschaft an die DB AG nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen zum jeweiligen

Bilanzstichtag ermittelte Erstattungsleistungen zu entrichten. Demnach erfolgte zum 31. Dezember 2012 eine Übertragung des zum Stichtag verdienten Teils der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Barwerts der Pensionsverpflichtungen. In den Folgejahren werden weitere – jeweils im Wirtschaftsjahr erdiente – Teile der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Dienstzeitaufwands übertragen. Dies erfolgte so auch im Geschäftsjahr 2013. Die durch zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2013 entstehenden Barwerterhöhungen wird ebenfalls die Gesellschaft tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Entgeltumwandlungen (Deferred Compensation) in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Verpflichtungen im Personalbereich	18	18
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	6	7
Risikovorsorge für Bauprojekte	7	8
Unterlassene Instandhaltung	19	19
Übrige Risiken	41	28
Insgesamt	91	80

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

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 (955 T €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (1.764 T €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (604 T €) wird mit den korrespondierenden Rückstellungen (608 T €) verrechnet.

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

[in T €]	31.12.2013
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	955
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	942
Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	19
Saldo	- 6

(8) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2013	davon mit Restlaufzeit			31.12.2012
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	35	3	13	19	38
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	60	60	-	-	77
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.421	469	236	716	1.043
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	47	47	-	-	62
davon aus Steuern	2	2	-	-	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-
Insgesamt	1.564	580	249	735	1.220
davon zinspflichtig	1.185	232	236	716	826

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 43 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 1.378 Mio. € (im Vorjahr: 1.001 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 1.062 Mio. € (im Vorjahr: 717 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 19 Mio. €, 123 Mio. € aus Cashpooling, 5 Mio. € aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 169 Mio. €.

(9) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (83 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

Darüber hinaus wird hier im Wesentlichen die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von zinslosen Darlehen (29 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

(10) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	14	15
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	37	34
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	37	34
Insgesamt	51	49

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 37 Mio. € (im Vorjahr: 34 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

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.

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Bestellobligo für Investitionen	618	628
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	305	310
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	36	32
Insgesamt	923	938

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 14 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) bis zum Jahr 2021, die aus einem Sale-and-Leaseback-Geschäft eines Empfangsgebäudes resultierten. Im Vorjahr betraf diese Position Sale-and-Leaseback-Geschäfte mehrerer Empfangsgebäude, die im Geschäftsjahr zurückgekauft wurden.

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

[in Mio. €]	32.12.2013	31.12.2012
FÄLLIGKEITEN:		
fällig bis 1 Jahr	29	37
fällig 1 bis 5 Jahre	58	51
fällig über 5 Jahre	218	222
Insgesamt	305	310

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(12) Umsatzerlöse

[in Mio. €]	2013	2012
Verkehrsstationen	753	744
davon Stationsentgelte	740	730
Vermietung	351	343
Insgesamt	1.104	1.087

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) enthalten.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2013	2012
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	35	34
davon sonstige Leistungen Dritter	35	34
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	23	24
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	3	1
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	85	79
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	78	70
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	9	8
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9	3
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	1
Sonstige übrige Erträge	6	5
Insgesamt	170	155
davon periodenfremd	22	15

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus den ertragswirksamen Baukostenzuschüssen.

(14) Materialaufwand

[in Mio. €]	2013	2012
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	101	94
davon Aufwendungen für Energie	104	97
davon Strom	74	68
davon Stromsteuer	7	7
davon sonstige Energien	23	22
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	1	1
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 4	- 4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	183	174
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	158	149
davon sonstige bezogene Leistungen	19	20
davon Provisionen	6	5
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	223	221
Insgesamt	507	489

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. €]	2013	2012
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	162	155
für zugewiesene Beamte	39	42
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	2
	203	197
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	33	32
für zugewiesene Beamte	9	9
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	42	41
davon für Altersversorgung	4	3
Insgesamt	245	238

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

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

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2013	2012
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	43	66
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	4	3
Gebühren und Beiträge	13	12
Aufwendungen für Versicherungen	0	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	5	4
Sonstige bezogene Dienstleistungen	78	74
davon bezogene IT-Leistungen	16	16
davon sonstige Kommunikationsdienste	23	22
davon sonstige Serviceleistungen	39	36
Aufwendungen aus Schadensersatz	2	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	8	34
Sonstige betriebliche Steuern	3	3
Übrige Aufwendungen	43	17
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	7	6
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	7	7
davon sonstige übrige Aufwendungen	29	4
Insgesamt	206	219
davon periodenfremd	14	14

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

(17) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012
Erträge aus Beteiligungen	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	2	2
Insgesamt	2	2

(18) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-41	-40
davon an verbundene Unternehmen	-36	-31
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-5	-9
Insgesamt	-41	-40

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 123 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 erhältlich.

(22) Anteilsbesitz

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Arbeitnehmer	Zuzurechnende Anteile ¹⁾ in %	Durchgerechnete Anteile in %
DB BahnPark GmbH, Berlin	4	4	12	51	51

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

(23) Beschäftigte

[in Vollzeitpersonen]	2013		2012	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.740	3.730	3.653	3.640
Zugewiesene Beamte	1.118	1.092	1.188	1.147
Zwischensumme	4.858	4.822	4.841	4.787
Auszubildende	358	435	340	409
Insgesamt	5.216	5.257	5.181	5.196

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 entweder kraft Art. 2 §12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzern-internen 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
- DB BahnPark GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Bernd Koch

Ressort Finanzen/Controlling,
Leiter Finanzen/Controlling Infrastruktur
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

– bis 30. September 2013 –

- b) DB BahnPark GmbH¹⁾ (Vorsitz)

Ute Möbus

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

– seit 1. Januar 2014 –

- a) DB Schenker Rail AG
- DB Schenker Rail Deutschland AG

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)

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2013 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

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 Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 - DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Systemtechnik GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und

Verkehrsgewerkschaft,

Hamburg

- a) Deutsche Bahn AG
 - DB Regio 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

Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,

Frankfurt am Main

- a) AMEROPA-REISEN GmbH
 - DB Dialog GmbH¹⁾

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 Herbolt

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und

Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG,

Langenhagen

- a) Autokraft GmbH
 - DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - S-Bahn Hamburg GmbH
- b) Seehafen Kiel GmbH&Co. KG (Beirat)

Norbert Huber*

Mitglied des Betriebsrats der DB Station&Service AG,

Leinfeld-Echterdingen

Hans-Jörg Jacobs

Referatsleiter LA 13 im Bundesministerium

für Verkehr und digitale Infrastruktur,

Bornheim

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station & Service AG,
München

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

Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Marlow bei Ribnitz-Damgarten

Angelika Stein-Homberg

Referatsleiterin VIII B 1 im Bundesministerium
der Finanzen,
Oberkrämer

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2013 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

[in T €]	2013	2012
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	37	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 Konzern-Abschluss 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 18. Februar 2014

DB Station & Service AG
Der Vorstand



BAHNHÖFE AUSGEZEICHNET

Bahnhöfe entwickeln sich zu Treffpunkten einer mobilen Gesellschaft und gelten zunehmend als Drehscheibe im intermodalen Verkehrssystem. Daher treiben wir die wirtschaftliche Weiterentwicklung unserer Empfangsgebäude gezielt voran. Auch außerhalb des Bahnhofs nutzen wir Entwicklungsmöglichkeiten. Zum Beispiel erhielt der Hauptbahnhof Göttingen 2013 von der Allianz pro Schiene die Auszeichnung als bester Großstadtbahnhof aus Kundensicht, da er mit einem angrenzenden Fahrradparkhaus sowie einer Fahrradwaschanlage unter anderem besonders fahrradfreundlich ist.

□ ————— □

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

- 38 Sitzungen des Aufsichtsrats
- 38 Arbeitsschwerpunkte
- 39 Jahresabschluss
- 40 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt zwei Sitzungen zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. 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 25. April 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2012 befasst. Zudem hat er sich über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über die mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten persönlichen Ziele informieren lassen.

In seiner Sitzung am 28. November 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2014 befasst und die Budgetplanung 2014 der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken unterrichten lassen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2013 unter anderem mit der Strategie DB2020 bei DB Station & Service, dem aktuellen Stand der Verhandlungen zur Folge-Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie mit den Zivilverfahren in Bezug auf die Stationspreisangelegenheiten. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über das Projekt Stuttgart 21 unterrichten lassen.



DR. VOLKER KEFER
VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER DB STATION & SERVICE AG

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2013 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 19. März 2014 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 2013 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 2013 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT UND VORSTAND

In der Besetzung des Aufsichtsrats haben sich keine Veränderungen ergeben.

Herr Rolf Reh wurde in der Sitzung vom 28. November 2013 für den Zeitraum vom 1. Juli 2014 bis zum 30. Juni 2019 erneut zum Vorstandsmitglied der DB Station&Service AG für das Ressort Bau- und Anlagenmanagement bestellt.

Herr Bernd Koch hat sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG mit Ablauf des 30. September 2013 niedergelegt.

Als Nachfolgerin wurde Frau Ute Möbus in der Sitzung vom 28. November 2013 für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2016 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Station&Service AG 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 2013 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2014

Für den Aufsichtsrat



Dr. Volker Kefer

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

IMPRESSUM

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

Die DB Station&Service AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns. Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar: www.db.de/ir, 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 Solutions, Leimen □ **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger, Berlin □ **Bildnachweis:** □ **Umschlag** Andreas Labes □ **Seite 14** Max Lautenschläger □ **Seite 20** Axel Hartmann □ **Seite 35** Max Lautenschläger



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

