

**DB** Horrem

DB Station & Service AG  
**Geschäftsbericht 2014**

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

# ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2014

## STATIONSHALTE [ IN MIO. ]



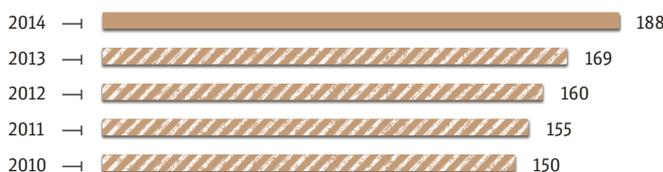
2014 zu 2013: +1,5 %

## UMSATZERLÖSE [ IN MIO. € ]



2014 zu 2013: +4,6 %

## ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT <sup>1)</sup> [ IN MIO. € ]



2014 zu 2013: +11,2 %

## UMSATZSTRUKTUR [ IN % ]



## AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

### FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

Umsatz	1.155
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>1)</sup>	188
Bilanzsumme per 31.12.	3.246
Anlagevermögen per 31.12.	3.203
Eigenkapital per 31.12.	1.500
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.095
Brutto-Investitionen	557
Netto-Investitionen <sup>2)</sup>	124
Mitarbeiter per 31.12.	4.855

### LEISTUNGSKENNZAHLEN

Anzahl der Bahnhöfe	5.383
Stationshalte in Mio.	145,4

	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	1.155	1.104	+51	+4,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>1)</sup>	188	169	+19	+11,2
Bilanzsumme per 31.12.	3.246	3.300	-54	-1,6
Anlagevermögen per 31.12.	3.203	3.204	-1	-
Eigenkapital per 31.12.	1.500	1.501	-1	-0,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.095	1.185	-90	-7,6
Brutto-Investitionen	557	950	-393	-41,4
Netto-Investitionen <sup>2)</sup>	124	483	-359	-74,3
Mitarbeiter per 31.12.	4.855	4.822	+33	+0,7
Anzahl der Bahnhöfe	5.383	5.373	+10	+0,2
Stationshalte in Mio.	145,4	143,2	+2,2	+1,5

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

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



Im Juni 2014 wurde in Horrem der erste CO<sub>2</sub>-neutrale Bahnhof Europas eingeweiht. Der Grüne Bahnhof verbindet Kundenkomfort mit Nachhaltigkeit und dient als Praxistest für innovative Technologien. Eine Photovoltaikanlage mit einer Fläche von 340 m<sup>2</sup> liefert CO<sub>2</sub>-freien Strom mit einer Leistung von 31.000 kWh/a. Eine Geothermieanlage beheizt und kühlt das Bahnhofsgebäude mithilfe einer Wärmepumpe. Auf dem begrünten Dach wird Regenwasser aufgefangen.

# INHALT

- 
- 2 VORWORT DES  
VORSTANDSVORSITZENDEN**
  - 7 LAGEBERICHT**
  - 21 JAHRESABSCHLUSS**
  - 35 WEITERE INFORMATIONEN**

## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

täglich nutzen Millionen Menschen die Bahnhöfe zum Abreisen, Ankommen, Einkaufen und Treffen. Damit zählt die DB Station & Service AG zu den größten Bahnhöfbetreibern Europas. Dank konsequenter Ausrichtung auf die Stärken unserer Strategie Bahnhöfe2020 konnten der Umsatz sowie der Gewinn im Berichtsjahr gesteigert werden. In den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief die Entwicklung jeweils gleichermaßen positiv. Zentrale Bedeutung hat weiterhin die kontinuierliche Modernisierung der Bahnhöfe. Dies geschieht nach einem klaren Fahrplan und berücksichtigt im Besonderen kleine und mittlere Stationen.

*Zentrale Bedeutung hat weiterhin die kontinuierliche Modernisierung der Bahnhöfe.*

Eine immer wichtigere Rolle bei der Modernisierung spielt der Einsatz von nachhaltigen Rohstoffen und Technologien, beispielsweise in der Energieerzeugung. Im Jahr 2014 wurden erneut über 100 Bahnhöfe kundenfreundlicher gestaltet und mit modernster Technik versehen. Der barrierefreie Ausbau unserer Stationen steht dabei klar im Fokus. Bereits jetzt sind 75 Prozent der Bahnhöfe stufenfrei erreichbar. Mit der finanziellen Unterstützung von Bund und Ländern

*Mit der finanziellen Unterstützung von Bund und Ländern flossen auch im Jahr 2014 mehr als 800 Millionen Euro in die Instandhaltung und Modernisierung der rund 5.400 Bahnhöfe.*

flossen auch im Jahr 2014 mehr als 800 Millionen Euro in die Instandhaltung und Modernisierung der rund 5.400 Bahnhöfe. Damit lagen im Berichtsjahr sowohl Investitionen als auch Instandhaltungsaufwendungen weiterhin auf hohem Niveau. Als Beispiel für die partnerschaftliche Zusammenarbeit auf Landesebene sei die Rahmenvereinbarung mit Niedersachsen erwähnt. Mit dem Programm »Niedersachsen ist am Zug! III« ist es im Dezember 2014 gelungen, die über Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit weiterzuführen. Gemeinsam mit der niedersächsischen Landesregierung investiert die DB Sta-

tion & Service AG rund 147 Millionen Euro, um die Modernisierung und barrierefreie Erreichbarkeit niedersächsischer Bahnhöfe weiter voranzutreiben. Dabei werden auch kleinere Stationen im Fokus stehen. Die Investitionssumme übernehmen das Land und die DB Station & Service AG jeweils zur Hälfte. Das Programm zur Verbesserung der Bahnhofsinfrastruktur knüpft an die erfolgreichen Programme »Niedersachsen ist am Zug! I« und »Niedersachsen ist am Zug! II« an.

Neben der Modernisierung der Bahnhöfe steht auch die stetige Verbesserung der Reisendeninformation im Mittelpunkt unserer Anstrengungen. So wurde der Ausbau von Stationen mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) vorangetrieben. Rund 6.200 Anzeiger informieren seit Dezember 2014 an bundesweit mehr als 3.900 kleinen und mittleren Bahnhöfen in Echtzeit die Reisenden und Besucher über Abweichungen im Zugverkehr. Zusammen mit den Fahrgastinformationsanlagen an den großen Bahnhöfen werden dadurch mittlerweile über 90 Prozent der Fahrgäste mit dynamischer Reisendeninformation erreicht. Der Ausbau ist fast abgeschlossen, bis Ende 2015 verfügt nahezu jeder Bahnhof über eine digitale Reisendeninformation.

*Neben der Modernisierung der Bahnhöfe steht auch die stetige Verbesserung der Reisendeninformation im Mittelpunkt unserer Anstrengungen.*



DR. ANDRÉ ZEUG,  
VORSITZENDER DES  
VORSTANDS DER  
DB STATION & SERVICE AG

Wie stark die Mobilität im Wandel ist, sehen wir an unserem Zukunftsbahnhof Berlin Südkreuz. Als Betreiber hochkomplexer Verkehrsinfrastruktur beteiligen wir uns an der Weiterentwicklung zukunftssträchtiger Mobilitätsangebote und folgen damit dem Wunsch unserer Kunden nach einer stärkeren Vernetzung der Verkehre. In Berlin Südkreuz betreiben wir seit Januar 2014 Deutschlands erste Fernbusstation an einem Bahnhof. Im Laufe des Jahres sind bundesweit vier neue Standorte hinzugekommen. Für 2015 stehen weitere Fernbusstationen vor der Realisierung. Bahnhöfe bieten in der Regel einen natürlichen Standortvorteil. Zentral in der Stadt gelegen, vereinen sie vielerorts als moderne Mobilitätsdrehscheiben die unterschiedlichen Verkehre wie Fern- und Nahverkehre der Bahn, den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Individualverkehr, beispielsweise mit privatem Auto oder Fahrrad, sinnvoll und zeitsparend für den Kunden.

Bahnhöfe sind vielerorts die Tore zu Städten und Gemeinden. Dieser Bedeutung werden wir Tag für Tag gerecht. Ein Hauptaugenmerk liegt deshalb auf der Entwicklung und dem Management von Bahnhofsimmobilien. Viele Empfangsgebäude sind zu attraktiven Erlebnisorten geworden, an denen eine Reise nicht nur beginnt oder endet. Häufig laden sie auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten zum Verweilen und Bummeln ein. Zur Freude unserer vielen Reisenden und Besucher warten die Bahnhöfe mit einem attraktiven Branchenmix und vielfältigen Angeboten auf. Beides optimieren wir kontinuierlich. Dadurch konnten wir den positiven Umsatztrend im

*Bahnhöfe sind vielerorts die Tore zu Städten und Gemeinden. Dieser Bedeutung werden wir Tag für Tag gerecht. Ein Hauptaugenmerk liegt deshalb auf der Entwicklung und dem Management von Bahnhofsimmobilien.*

Bereich Vermietung weiter fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen um 10 Millionen Euro auf 361 Millionen Euro. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns ging um 2,8 Prozent auf 69 Millionen Euro zurück. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg hingegen um 12 Millionen Euro beziehungsweise 4,2 Prozent auf 292 Millionen Euro. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz betrug 31,3 Prozent.

Die größte Erlösquelle bilden nach wie vor die Stationsentgelte. Diese lagen im Jahr 2014 mit 781 Millionen Euro um 5,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 628 Millionen Euro entfielen dabei knapp 85 Prozent der Umsätze auf Kunden aus dem DB-Konzern – davon 556 Millionen Euro aus dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio und 98 Millionen Euro aus dem Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr und 1 Million Euro auf sonstige Gesell-

schaften des DB-Konzerns. Die sonstigen Dienstleistungen, die insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich unverändert auf insgesamt 13 Millionen Euro.

*Auch im Jahr 2014 hat die DB Station & Service AG wichtige Großprojekte weiter vorangetrieben oder abgeschlossen.*

Auch im Jahr 2014 hat die DB Station & Service AG wichtige Großprojekte weiter vorangetrieben oder abgeschlossen. Besonders stolz sind wir auf unseren Grünen Bahnhof in Kerpen-Horrem, der im Sommer 2014 feierlich in Betrieb genommen wurde: der erste Bahnhof

in Europa, der CO<sub>2</sub>-neutral betrieben wird. Er verbindet Kundenkomfort mit Nachhaltigkeit und dient als Praxistest für innovative Technologien. Auf dem Dach liefert eine Photovoltaikanlage mit einer Fläche von 340 Quadratmetern CO<sub>2</sub>-freien Strom. Eine Geothermieanlage beheizt und kühlt das Bahnhofsgebäude mithilfe einer Wärmepumpe. Der Bahnhof selbst besteht hauptsächlich aus dem nachwachsenden Rohstoff Holz, ergänzt um Stahlelemente. Die Beleuchtung wird durch effiziente LED-Lampen und einen hohen Tageslichtanteil sichergestellt. Dieser Bahnhof ist ein echtes Modell für die Zukunft. Eine Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte ist ebenfalls in Planung. In der Lutherstadt Wittenberg in Sachsen-Anhalt wird bis Ende 2016 der zweite Grüne Bahnhof entstehen.

Für die vielen Bauprojekte, die wir 2014 abgeschlossen oder begonnen haben, seien an dieser Stelle zwei weitere Beispiele genannt. Im Dezember 2014 begann der Abriss des Bahnhofsgebäudes in Münster. Bis Ende 2016 entsteht an diesem Standort ein komplett neues Empfangsgebäude. Der Bahnhof Münster ist mit täglich rund 63.000 Reisenden und Besuchern einer der größten Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen. Das neue, einladende Empfangsgebäude bildet den zentralen Teil einer modernen Mobilitätsdrehscheibe im Fern- und Nahverkehr für Stadt und Region.

Das andere Beispiel ist der Dresdner Hauptbahnhof. Im Mai 2014 feierte er seine offizielle Einweihung als Einkaufsbahnhof. Mit 43 Geschäften bietet der Dresdner Hauptbahnhof in seinen Nord- und Südhallen nicht nur den täglich 63.000 Reisenden und Besuchern eine Rundum-Versorgung, sondern auch den Dresdnern abwechslungsreiche Dienstleistungen und Gastronomie an 365 Tagen im Jahr. Neben den Geschäften wurden auch die Servicebereiche wie WC-Anlagen, Wartebereiche und Verkehrswege in der Verkehrsstation erneuert.

Attraktive Bahnhöfe und die Verbesserung der Serviceangebote schätzen auch die vielen Reisenden und Besucher. Die Preisverleihung »Bahnhöfe des Jahres« der Allianz pro Schiene machte dies auch 2014 deutlich. Zum Großstadtbahnhof des Jahres wurde Dresden gewählt, zum attraktivsten Kleinstadtbahnhof der hessische Bahnhof Hünfeld. Er erstrahlte im März 2014 nach barrierefreier Modernisierung in neuem Glanz.

Für das laufende Jahr stehen wichtige Meilensteine auf unserer Agenda. Richtschnur bleibt dabei das Strategieprogramm Bahnhöfe2020. Die Handlungsfelder sind klar: Wir wollen unsere Bahnhöfe zu multimodalen Plattformen im Verkehrssystem ausbauen. Erste Erfahrungen sammeln wir bereits an unserem Zukunftsbahnhof in Berlin Südkreuz. Auch in der Vermietung wollen wir kontinuierlich wachsen und die Reisenden und Besucher mit attraktiven Serviceangeboten an den Bahnhöfen begeistern. Gleichzeitig wollen wir auch das Kostenwachstum in den Stationen begrenzen, um im Hinblick auf Politik, Wirtschaft und Aufgabenträger nachhaltige Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Und schließlich wollen wir die Systematisierung und den Einsatz von ökologischen Referenzprojekten wie dem Grünen Bahnhof weiter vorantreiben und beim Bau und Betrieb von grünen Stationen eine führende Rolle einnehmen.

Über all dem steht jedoch das Bemühen, unseren Reisenden und Besuchern tagtäglich einen komfortablen Aufenthalt an unseren Bahnhöfen zu gewährleisten. Wir stehen für modernen Bahnhofsbetrieb und schaffen Erlebnisorte für die mobile Gesellschaft von heute und morgen.

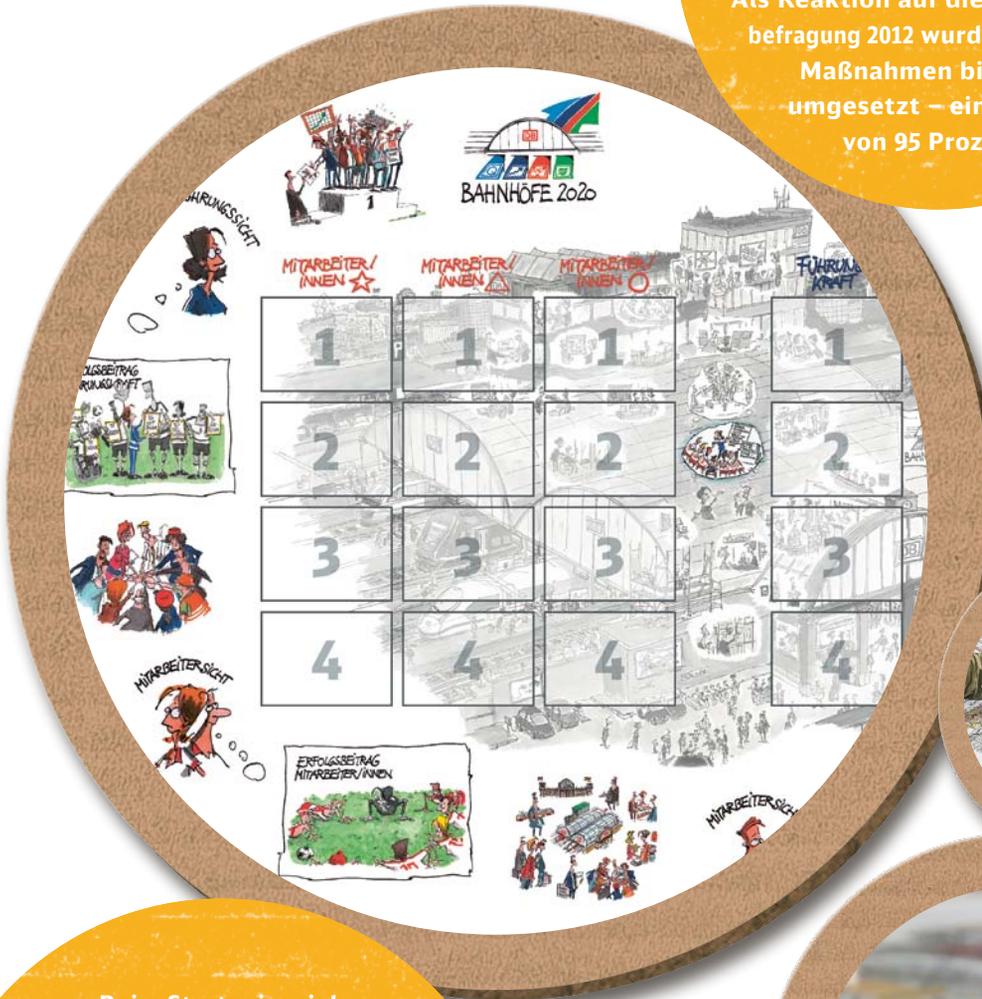
*Für das laufende Jahr stehen wichtige Meilensteine auf unserer Agenda. Richtschnur bleibt dabei das Strategieprogramm Bahnhöfe2020.*

Ihr



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

Wesentliche Schwerpunkte sind für uns Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität. Grundlage hierfür sind die im Rahmen der Mitarbeiterbefragung identifizierten Handlungsfelder. Als Reaktion auf die Mitarbeiterbefragung 2012 wurden rund 800 Maßnahmen bis heute umgesetzt – eine Quote von 95 Prozent.



Beim Strategiespiel »Erfolgsteam DB Station & Service« gewinnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wertvolle Einsichten für die tägliche Zusammenarbeit. Schon 2013 hatte DB Station & Service die Unternehmensstrategie »Bahnhöfe2020« mit einem Spiel kommuniziert und damit bundesweit 3.800 Mitarbeiter erreicht. Mit dem neuen Strategiespiel wird der damals begonnene Dialog fortgesetzt.



# LAGEBERICHT

- 8 ÜBERBLICK**
- 8 RAHMENBEDINGUNGEN**
- 10 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE**
- 13 MITARBEITER**
- 14 NACHHALTIGKEIT**
- 14 STRATEGIE**
- 15 WEITERE INFORMATIONEN**
- 16 NACHTRAGSBERICHT**
- 16 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT**
- 19 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 (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt und werden dort geführt. Die übrigen drei Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die DB AG direkt. In der Konzernstruktur des DB-Konzerns haben die DB AG und die DB ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Station & Service AG betreibt bundesweit etwa 5.400 Personenbahnhöfe, davon rund 1.000 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 acht Millionen Reisende

pro Tag den Zugang zum System Bahn. Von den 145 Millionen Stationshalten pro Jahr entfallen rund 28 Millionen (19,3%) auf DB-konzernexterne EVU. Ende 2014 zählte die DB Station & Service AG insgesamt 119 EVU zu ihren Kunden, davon 112 konzernexterne EVU.

Unsere Personenbahnhöfe sind Drehscheiben für Menschen und Mobilität, Eingang zur Stadt und Portal zur Bahn. Bahn, Bus, Auto oder Fahrrad werden hier verknüpft. Menschen kaufen hier ein oder genießen das gastronomische Angebot. Bahnhöfe avancieren zu Treffpunkten einer modernen Mobilitätsgesellschaft. Mit kreativen Ideen und Leidenschaft entwickelt die DB Station & Service AG die Bahnhöfe weiter, für Menschen unterwegs.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station & Service AG erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg um 19 Mio. € auf 188 Mio. €. Sowohl die Umsatzerlöse im Bereich Verkehrsstationen als auch im Bereich Vermietung konnten im Berichtsjahr gesteigert werden. Dem Anstieg der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr steht eine Steigerung des Material- und Personalaufwands, der Abschreibungen sowie der sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

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

Die deutsche Wirtschaft entwickelte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Euro-Raum erneut besser. Nach einem infolge des milden Winters starken ersten Quartal trübte sich die Entwicklung im Jahresverlauf jedoch deutlich ein. Stütze der Entwicklung war abermals die Binnennachfrage. Neben dem privaten Konsum nahmen auch die Investitionen kräftig zu. Durch die gestiegene Investorenunsicherheit blieb die Entwicklung aber hinter den Erwartungen zurück. Lediglich die Bauinvestitionen entwickelten sich zum Jahresstart stärker als prognostiziert. Die Exporte nahmen stärker zu als die gesamte Wirtschaftsleistung. Gehemmt wurde diese Entwicklung durch die Schwäche wichtiger Absatzmärkte.

Die Importe nahmen in ähnlicher Größenordnung wie die Exporte zu, sodass sich der Beitrag des Außenhandels zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) geringfügig erhöhte.

### ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die Schieneninfrastruktur des DBAG-Konzerns in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von Kunden genutzt. Im Jahr 2014 ist die Zahl der Infrastrukturkunden weiter leicht angestiegen. Dabei hat sich die Verkehrsleistung der DB-konzernexternen Kunden weiter erhöht. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Anzahl der Stationshalte stieg gegenüber dem Vorjahr an. Bedingt durch Ausschreibungsverluste des DB-Konzerns im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Für unsere Bahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen 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 2014 leicht über dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich positiv.

## POLITISCHES UMFELD

### Verhandlungen über LuFV II abgeschlossen

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen über eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und dem DB-Konzern abgeschlossen. Sie regelt den Erhalt und die Finanzierung des Bestandsnetzes der Bundes-schienenwege. Die Erfolgsgeschichte LuFV als Maßstab für die Infrastrukturfinanzierung setzt sich damit fort.

Die LuFV II gilt für den Zeitraum 2015 bis 2019. Ziel ist die Sicherstellung des Substanzerhalts und die positive Entwicklung der Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Inhalte sind die Erhöhung der Investitionen des Bundes und ein höherer DB-Instandhaltungsbeitrag. Weiterhin werden zusätzliche Qualitätskennzahlen für Brücken eingeführt.

Die Finanzierung der Ersatzinvestitionen beruht zukünftig auf zwei Säulen: den Bundesmitteln und einer Mitfinanzierung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Dafür werden die Nachsteuerergebnisse der EIU

als Dividende der DBAG an den Bund ausgeschüttet und in gleicher Höhe als Baukostenzuschuss (BKZ) wieder zurückgeführt. Damit wird ein geschlossener Finanzierungskreislauf erreicht.

Für die Erhaltung der Schienenwege sind in der LuFV II durchschnittlich 4 Mrd. € pro Jahr vorgesehen. Davon werden rund 0,6 Mrd. € über die Dividende der DB AG, durch DB-Eigenmittel sowie durch bestandsnetzrelevante Anteile bei Ausbauprojekten des Bedarfsplans abgedeckt. Zudem haben sich die EIU verpflichtet, ihre Instandhaltungsaufwendungen deutlich, auf mindestens 1,5 Mrd. € pro Jahr beziehungsweise mindestens 8,0 Mrd. € über die gesamte Vertragslaufzeit, zu erhöhen.

### Weiterentwicklung des Stationspreissystems

DB Station&Service und die Bundesnetzagentur (BNetzA) einigten sich 2012 darauf, ein Preiselement des Stationspreissystems umzustellen. Demnach wurde der Zuglängenfaktor durch einen Verkehrsleistungsfaktor (VLF), der Nah- und Fernverkehr abgrenzt, ersetzt. Die Höhe des VLF orientiert sich an den bisherigen Belastungen für Nah- und Fernverkehr. Ab 1. Januar 2015 sollte ein neu ermittelter VLF gelten, der entweder kostenbasiert hergeleitet oder auf Basis von Markttragfähigkeiten bestimmt wird. In Anbetracht möglicher Veränderungen infolge der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU haben sich DB Station&Service und BNetzA darauf geeinigt, die Einführung eines neuen VLF aufzuschieben und die Gültigkeitsdauer des aktuellen VLF bis zum 31. Dezember 2015 zu verlängern.

## PROGNOSE-IST-VERGLEICH

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht der abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2014.

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

### UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 51 Mio. € auf 1.155 Mio. € (im Vorjahr: 1.104 Mio. €) steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen und in der Vermietung verlief jeweils positiv. Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 794 Mio. € (im Vorjahr: 753 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 781 Mio. € (im Vorjahr: 740 Mio. €) um 5,5% über dem Vorjahreswert, sowohl durch eine Preis- und Mengensteigerung als auch durch eine im Vergleich zum Vorjahr geringere Rückstellungsbildung. Mit einem Umsatzvolumen von 647 Mio. € entfielen dabei 82,8% der Stationsentgelte auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 548 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, 98 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: 13 Mio. €).

Wie in den Vorjahren konzentrierten sich unsere Aktivitäten im Bereich der Vermietung auf die Optimierung des Branchenmixes und die Umsetzung der strategischen Vermietungsziele. Hierdurch konnten wir den positiven Umsatztrend weiter fortsetzen. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung stiegen um 10 Mio. € auf 361 Mio. €, unter anderem durch Neuvermietungen an zwei Hauptbahnhöfen. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns ging um 2,8% auf 69 Mio. € zurück. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, stieg hingegen um 12 Mio. € beziehungsweise 4,3% auf 292 Mio. €. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz betrug 31,3%.

### ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung konnte um 4,7% auf 1.178 Mio. € (im Vorjahr: 1.125 Mio. €) gesteigert werden, was überwiegend auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um 17 Mio. € auf 153 Mio. €, im Wesentlichen durch den Rückgang der Auflösung von Rückstellungen, der Buchgewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen sowie der

ertragswirksam vereinnahmten Baukostenzuschüsse. Der Materialaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr auf 510 Mio. € (im Vorjahr: 507 Mio. €) durch gestiegene Instandhaltungsaufwendungen, denen ein – hauptsächlich durch den milden Winter bedingter – spürbarer Rückgang der Energiekosten und der Kosten für Winterdienstleistungen gegenübersteht. Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifsteigerungen und der im Jahresdurchschnitt gestiegenen Mitarbeiterzahl um 3,7% auf 254 Mio. € (im Vorjahr: 245 Mio. €).

Aufgrund der hohen Nettoinvestitionen im Vorjahr haben sich die Abschreibungen um 2 Mio. € auf 131 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 207 Mio. € um 0,5% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 206 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich unverändert auf 2 Mio. € und beinhaltet die Gewinnausschüttung unserer Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 2 Mio. € auf –43 Mio. € (im Vorjahr: –41 Mio. €) durch höhere Zinsaufwendungen insbesondere für sonstige Zinsen an Dritte.

Die DB Station & Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 188 Mio. € (im Vorjahr: 169 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DBAG abgeführt.

### ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB Station & Service AG im Berichtsjahr übertrifft die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebene Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Wesentlichen aufgrund der positiven Entwicklung im Bereich der Stationsentgelte und der Vermietung.

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

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station&Service AG eine zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinie in Höhe von 250 Mio. €. Diese wurde zum Bilanzstichtag mit 40 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 Berichtsjahr in Richtung langfristiger Fremdmittel durch die Aufnahme eines neuen konzerninternen langfristigen Darlehens verändert.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 383 Mio. € und lag damit um 107 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ursächlich dafür waren insbesondere der Ergebnisanstieg sowie der Rückgang der Forderungen. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtszeitraum um 351 Mio. € auf 121 Mio. €

durch den Rückkauf der Paketbahnhöfe im Vorjahr. Insbesondere durch die Abführung des Vorjahresgewinns sowie durch den Rückgang der Cashpool-Verbindlichkeit aufgrund höherer Liquidität im Berichtsjahr ist ein Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 260 Mio. € (im Vorjahr: Mittelzufluss 195 Mio. €) entstanden. Im Vorjahr ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit durch die Aufnahme eines konzerninternen Darlehens in Höhe von 350 Mio. €. Per 31. Dezember 2014 verfügte die DB Station&Service AG mit 5 Mio. € über einen um 2 Mio. € höheren Bestand an flüssigen Mitteln als im Vorjahr.

## INVESTITIONEN

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren das Projekt Stuttgart 21 (39 Mio. €), die Baustufe 2 der S-Bahn RheinNeckar Ludwigs-hafen–Mainz (18 Mio. €), die Stadtbahn Heilbronn (14 Mio. €) sowie der Neubau des Empfangsgebäudes Berlin Gesundbrunnen (11 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Brutto-Investitionen des Geschäftsjahres betrugen 557 Mio. € (im Vorjahr: 950 Mio. €). Der Rückgang resultiert aus dem Rückerwerb von 19 Empfangsgebäuden aus dem sogenannten Bahnhofsleasingpaket im Vorjahr.

Die Netto-Investitionen – definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten – verringerten sich auf 124 Mio. € (im Vorjahr: 483 Mio. €), insbesondere durch den Rückkauf der Paketbahnhöfe im Vorjahr.

Das Bestellobligo für Investitionen per 31. Dezember 2014 beläuft sich unverändert auf 618 Mio. €.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 557 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 118 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit konnte aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert werden.

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

## BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2014 um 54 Mio. € beziehungsweise 1,6% auf 3.246 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2013: 3.300 Mio. €). Der Rückgang der Bilanzsumme ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf den Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen zurückzuführen, hauptsächlich dadurch bedingt, dass wir ab dem Geschäftsjahr 2014 monatliche Abschlagszahlungen im Bereich der Stationsentgelte eingeführt haben. Auf der Passivseite ist insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zu nennen, was im Wesentlichen aus dem geringeren Saldo der Cashpool-Verbindlichkeit gegenüber der DB AG resultiert. Das Anlagevermögen liegt mit 3.203 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.204 Mio. €) nahezu auf Vorjahresniveau, da die im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Netto-Investitionen des Geschäftsjahres in etwa den Abschreibungen entsprechen. Die Netto-Investitionen des Vorjahres enthalten den Rückkauf von Paketbahnhöfen aus dem Bahnhofsleasingpaket. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 98,7% über dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2013: 97,1%).

Das Umlaufvermögen verminderte sich um 55,2% auf 43 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 96 Mio. €), was im Wesentlichen aus dem Abbau der Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultiert. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ging auf 1,3% (per 31. Dezember 2013: 2,9%) zurück.

Das Eigenkapital verringerte sich durch eine weitere Entnahme aus der Kapitalrücklage von 1 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 1.500 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 1.501 Mio. €). Die Eigenkapitalquote erhöhte sich von 45,5% auf 46,2%.

Die Rückstellungen stiegen im Wesentlichen aufgrund von höherer Risikovorsorge für Kompensationszahlungen, Instandhaltung sowie Rechtsstreitigkeiten von 97 Mio. € auf 106 Mio. € am Bilanzstichtag.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbedingt um 7 Mio. € auf 67 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gingen um 74 Mio. € auf 1.347 Mio. € zurück, insbesondere durch eine geringere Cashpool-Verbindlichkeit aufgrund höherer Liquidität bei gleichzeitigem Anstieg der Verbindlichkeit aus Gewinnabführung. Die sonstigen Verbindlichkeiten weisen mit 53 Mio. € einen um 6 Mio. € höheren Saldo durch höhere Verbindlichkeiten aus Aufwandszuschüssen aus. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten stieg um 3 Mio. € auf 141 Mio. € an, 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 33,5% (per 31. Dezember 2013: 30,2%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 16,0% (per 31. Dezember 2013: 20,1%). Damit decken Eigenkapital, langfristige Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten das Anlagevermögen zu 85,2% (per 31. Dezember 2013: 82,3%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 32 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 35 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten konnten wir um 90 Mio. € auf 1.095 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 1.185 Mio. €) verringern, was hauptsächlich durch den niedrigeren Verbindlichkeitssaldo des Cashpool-Kontos bedingt ist. Sie resultieren aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug 33,7% per 31. Dezember 2014 (per 31. Dezember 2013: 35,9%).

BILANZSTRUKTUR [IN % DER BILANZSUMME]	31.12.2014	31.12.2013
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	98,7	97,1
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	1,3	2,9
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	46,2	45,5
Rückstellungen	3,3	2,9
Verbindlichkeiten	46,2	47,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	33,7	35,9
Rechnungsabgrenzungsposten	4,3	4,2
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>3.246</b>	<b>3.300</b>

## 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 4.822 am 31. Dezember 2013 auf 4.855 Mitarbeiter am 31. Dezember 2014 gestiegen (+0,7%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.887 um 0,6% über dem Vorjahreswert (4.858 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 hat sich der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) darauf geeinigt, den Geltungsbereich der Beschäftigungssicherung zu erweitern sowie die »Besondere Teilzeit im Alter« zu verbessern. Zudem wurde die Öffnungsklausel für betriebliche Arbeitszeitgestaltung verlängert. Das gibt auch künftig die Möglichkeit, von tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen abzuweichen, um auf die individuellen Bedürfnisse der Arbeitnehmer besser eingehen zu können.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat der DB-Konzern im April 2014 einen »Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« abgeschlossen. Er regelt den Beschäftigungsschutz für Arbeitnehmer, die aus gesundheitlichen Gründen die Tätigkeit eines Lokomotivführers dauerhaft nicht mehr ausüben können. Lokomotivführer, die dauerhaft fahrdienstuntauglich werden, können zwischen der berufslebenslangen DB-Beschäftigungssicherung und einem Ausscheiden mit besonderer Abfindung wählen. Lokführer, die infolge traumatischer Ereignisse ihren Beruf dauerhaft nicht mehr ausüben können, erhalten einen arbeitslebenslangen Entgeltschutz in Höhe von 100% des ehemaligen Tabellenentgelts. Zudem wurde der Vorrang für ortsnahe Vermittlung auf einen Arbeitsplatz für Lokomotivführer, deren Fahrdienstuntauglichkeit zum Beispiel auf Traumatisierung oder Arbeitsunfall beruht, ausgebaut.

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der EVG sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften EVG und GDL. In der Tarifrunde 2014 steht daher nicht ausschließlich die Tarifentwicklung im Fokus, sondern auch die grundsätzliche Frage, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt. Dabei müssen Tarifkollisionen vermieden werden, bei denen unterschiedliche Regeln wie zur Arbeitszeitgestaltung für die gleiche Berufsgruppe entstehen. Trotz einer uneingeschränkten Verhandlungsbereitschaft seitens des DB-Konzerns führte die GDL Warnstreiks und eine Urabstimmung durch, der weitere mehrtägige Streikmaßnahmen der GDL folgten. Seit Dezember 2014 verhandelt der DB-Konzern wieder mit beiden Gewerkschaften. Ziele des DB-Konzerns sind stabile Verhältnisse, eine geordnete Tarifpolitik und eine Sozialpartnerschaft mit GDL und EVG, um Tarifkonkurrenz zu vermeiden. Die Verhandlungen laufen im Jahr 2015 weiter.

### MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

#### Mitarbeiterbefragung 2014

Im Herbst 2014 wurde die zweite DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Rund 190.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Das sind 60,1 Prozent und damit DB-konzernweit nahezu gleich viele Mitarbeiter wie bei der ersten Befragung 2012. Insgesamt hat sich die Grundstimmung gegenüber 2012 verbessert.

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ist die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern insgesamt von 3,6 (2012) auf 3,7 gestiegen. Das Ergebnis für die DB Station&Service AG stieg ebenfalls von 3,6 im Jahr 2012 auf 3,7 im Jahr 2014.

## 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.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzernzielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, 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-Konzernziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. So besteht ein Ziel darin, den Energieverbrauch unserer Bahnhöfe zu reduzieren und damit Ressourcen zu schonen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern. Das in die Praxis umgesetzte Beispiel hierfür ist das im Juni 2014 in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen eingeweihte erste klimaneutrale Bahnhofsgebäude Europas. Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter [www.db.de/nachhaltigkeit](http://www.db.de/nachhaltigkeit) verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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

## STRATEGIE

Wir stehen an der Schwelle zu einem neuen Mobilitätszeitalter. Smartphones und das mobile Internet befördern neue und innovative Mobilitätsangebote, die den motorisierten Individualverkehr als Mobilitätsleitbild ablösen. Aus dieser Evolution des Mobilitätsmarktes ergeben sich auch geänderte Anforderungen an die Bahnhöfe – mit unserer Strategie »Bahnhöfe2020« setzen wir Eckpfeiler für die Rolle der Bahnhöfe im Mobilitätssystem der Zukunft.

Der Weg zu einer mobilen Gesellschaft verändert die Mobilitätsbedürfnisse unserer Kunden; zunehmend stärkere intermodale Vernetzung wird für sie zur Selbstverständlichkeit. Wir greifen diese Entwicklung auf mit der Errichtung von Fernbushaltestellen, der Runderneuerung unserer Reisendeninformation, der Optimierung des Facility-Managements und der Neuausrichtung des Service und gehen in puncto Zufriedenheit und Qualität auf die Erwartungen unserer Kunden ein.

Unsere kundenorientierten Aktivitäten flankieren wir mit einer konsequenten Wachstumsstrategie: striktes Kostenmanagement in der Verkehrsstation bei gleichzeitiger Erschließung weiterer Einnahmequellen in der Vermarktung. Potenziale zur Erweiterung unserer Wertschöpfung, etwa durch Immobilienprojekte im direkten Bahnhofsumfeld, haben wir umfassend untersucht und durch den Start-up-Wettbewerb »Next Station« mit externen Impulsen angereichert. Haltemöglichkeiten für Fernbusse und Taxis am Bahnhof bauen wir sukzessive aus und erschließen auf diese Weise zusätzliche Erlösströme für das Geschäftsfeld.

Eine erfolgreiche Umsetzung unserer Strategie fußt auf engagierten und begeisterten Mitarbeitern. Zahlreiche unserer Aktivitäten fördern die Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. So implementieren wir derzeit ein neues Führungsmodell bis auf die Ebene betrieblicher Führungskräfte, fördern die Weiterentwicklung unserer

Mitarbeiter durch einen Qualifizierungsfonds und verbessern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch betriebliche Arbeitszeitprojekte.

Neben der sozialen Dimension rücken auch ökologische Belange immer stärker in den gesellschaftlichen Fokus. Mit der Eröffnung des ersten CO<sub>2</sub>-freien Bahnhofs in Kerpen-Horrem konnten wir im Bereich ökologischer Innovationen bereits ein Zeichen setzen. Für die Zukunft halten wir mit

der Weiterentwicklung der Gebäudeautomation und der Erprobung eines Micro-Smart-Grids am Bahnhof Berlin Südkreuz noch weitere Maßnahmen für unsere ökologische Vorreiterrolle in petto.

Unsere strategischen Leitlinien bewegen sich im Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie und sichern dem Geschäftsfeld somit den Weg in eine erfolgreiche Zukunft.

## WEITERE INFORMATIONEN

### PROJEKT STUTTGART-ULM

Im Berichtsjahr wurde das Projekt in vielen Bereichen erfolgreich vorangetrieben. Bis Mitte 2014 wurden für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm 50% und im Bereich Stuttgart 21 rund 60% des Bauvolumens vergeben und alle Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Das Projekt liegt weiterhin sowohl im Zeit- als auch im Kostenrahmen. Die Hauptbauarbeiten werden überall immer deutlicher sichtbar. In der Stuttgarter Innenstadt baut die Projektgesellschaft zwischenzeitlich sowohl am neuen Hauptbahnhof als auch an dessen vier Tunnelzuführungen. Auf der Neubaustrecke sind bereits über 10 km Tunnelvortrieb geschafft.

### ERSTER START-UP-WETTBEWERB DER DB STATION&SERVICE AG KÜRT INNOVATIVE PRODUKTIDEEN

Spontane Mitfahrgelegenheiten in ländlichen Regionen, ein mobiles gastronomisches Angebot und eine Besucherstromanalyse zur besseren Gestaltung von Bahnhöfen – das waren die ausgezeichneten Vorschläge des ersten Start-up-

Wettbewerbs der DB Station&Service AG. Die DB hatte junge Start-ups aufgerufen, sich für das Pitch-Event »Next Station« zu bewerben. Gesucht waren innovative Produkte und Dienstleistungen am Bahnhof oder im Bahnhofsumfeld, die das bestehende Angebot am Bahnhof sinnvoll ergänzen.

### DYNAMISCHE SCHRIFTANZEIGER INFORMIEREN DIE KUNDEN AN MITTLEREN UND KLEINEN STATIONEN

Seit Dezember 2014 informieren bundesweit über 6.200 Dynamische Schriftanzeiger (DSA) an mehr als 3.900 kleinen und mittleren Bahnhöfen in Echtzeit per LED-Laufschrift und gleichzeitiger Lautsprecherdurchsage über Abweichungen im Zugverkehr. Damit werden mehr als 90% der Fahrgäste erreicht. Ziel ist, dass bis Ende 2015 nahezu jeder Bahnhof mit dieser Technik ausgestattet ist.

## NACHTRAGSBERICHT

### VORABZAHLUNG AUF TARIFABSCHLUSS

Seit Sommer 2014 laufen die Tarifverhandlungen mit EVG und GDL für einen Großteil der Beschäftigten des DB-Konzerns. Bisher konnte keine abschließende Einigung erzielt werden. Daher zahlt der DB-Konzern den Arbeitnehmern, die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, im Februar 2015 einen Vorschuss. Die Vorschusszahlung wird mit bestehenden oder noch entstehenden Tarifregelungen im Rahmen der Tarifrunde 2014/2015 verrechnet. Die Verhandlungen des DB-Konzerns mit EVG und GDL werden fortgesetzt.

### LUFV II UNTERZEICHNET

Die im Jahr 2014 abschließend verhandelte LUFV II wurde am 12. Januar 2015 von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG Dr. Rüdiger Grube unterzeichnet.

## 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.

#### 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.

### 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 erhöhte sich das Risiko gegenüber dem Vorjahr. Gleichzeitig wurde das erhöhte Risiko durch geeignete bilanzielle Vorsorgemaßnahmen berücksichtigt.

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

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

### 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.

### Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche 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 2019 festschreibt. Die Verhandlungen mit dem Bund für eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wurden im Herbst 2014 erfolgreich abgeschlossen. Die Vereinbarung wurde Anfang 2015 gezeichnet und beginnt bereits ab dem 1. Januar 2015 mit einer Laufzeit von fünf Jahren. 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 und der Länder unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

### Beschaffungsrisiken

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

### Rechtliche und vertragliche Risiken

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

### 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 Berichtsturusses 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 Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung sowie in den Bereichen Dienstleistungen für Kommunikation und Instandhaltung. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition von DB Station&Service insgesamt verringert. Die DB Station&Service beurteilt die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken als wahrscheinlich bis sehr wahrscheinlich.

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 2015 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Gestützt durch eine weiterhin steigende Binnennachfrage, sollte Deutschland auch im Jahr 2015 stärker wachsen als der Euro-Raum. Diese Entwicklung sollte vor allem durch den privaten Konsum und steigende Investitionen infolge steigender Realeinkommen getrieben werden. Gründe hierfür werden höhere Löhne, ein nur moderat steigendes Preisniveau und ein anhaltend hohes Beschäftigungsniveau sein. Stimuliert durch die allmähliche Erholung wichtiger, vor allem europäischer Absatzmärkte und eine Abwertung des Euro, ist ein auch kräftiger Anstieg der Exporte zu erwarten.

### VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von leichten Leistungszuwächsen aus. Diese dürften vor allem durch eine robuste Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr getragen werden. Der Schienenpersonenfernverkehr wird sich dagegen in einem intensiver werdenden Wettbewerb vor allem zum Buslinienfernverkehr und zum motorisierten Individualverkehr behaupten müssen.

Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren – 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

Der Abschluss der LuFV II wird ab dem Jahr 2015 Einfluss auf den Schienenverkehr haben. Für den Erhalt des Bestandsnetzes werden ab 2015 jährlich steigende Mittel für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung zur Verfügung stehen. Die Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur wird sich hierdurch kontinuierlich verbessern. Die deutlich erhöhte Bauaktivität wird sich allerdings temporär auch auf die Leistungsqualität auswirken.

### VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB STATION & SERVICE AG IM GESCHÄFTSJAHR 2015

Auch im Geschäftsjahr 2015 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt im Geschäftsjahr 2015 unser Fokus insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, Modernisierungsoffensive NRW) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir von einer leichten Steigerung im Geschäftsjahr 2015 aus.

#### Umsatzerwartung

Wir erwarten für das Geschäftsjahr 2015 einen leichten Umsatzanstieg, der insbesondere aus einem Anstieg der Stationserlöse und der erwarteten positiven Leistungsentwicklung bei den externen EVU resultiert. Die auch von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden voraussichtlich geringfügig über dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

#### Ergebniserwartung

Wir rechnen mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2015, das voraussichtlich leicht über dem Niveau des Jahres 2014 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.



Am Bahnhof Berlin Südkreuz haben wir im Januar 2014 unsere erste Fernbushaltestelle im direkten Bahnhofsumfeld errichtet und bieten hier einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Fernbusunternehmen an. Die Station bietet eine hervorragende Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern des öffentlichen Personenverkehrs. Weitere Fernbusstationen wurden an den Bahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe, Bamberg, Garmisch-Partenkirchen und Berlin Ostbahnhof in Betrieb genommen. Weitere Standorte sind in Planung.

# JAHRESABSCHLUSS

**22 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

**22 BILANZ**

**23 KAPITALFLUSSRECHNUNG**

**24 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS**

**25 ANHANG**

**34 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES  
ABSCHLUSSPRÜFERS**

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Umsatzerlöse	(12)	1.155	1.104
Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	23	21
Gesamtleistung		1.178	1.125
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	153	170
Materialaufwand	(15)	- 510	- 507
Personalaufwand	(16)	- 254	- 245
Abschreibungen		- 131	- 129
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 207	- 206
		<b>229</b>	<b>208</b>
Beteiligungsergebnis	(18)	2	2
Zinsergebnis	(19)	- 43	- 41
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>188</b>	<b>169</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	- 188	- 169
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### AKTIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	3.203	3.204
Finanzanlagen	(2)	0	0
		<b>3.203</b>	<b>3.204</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	38	93
Guthaben bei Kreditinstituten		5	3
		<b>43</b>	<b>96</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
		<b>3.246</b>	<b>3.300</b>

### PASSIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklagen	(5)	1.242	1.243
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		<b>1.500</b>	<b>1.501</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(7)	106	97
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(8)	1.499	1.564
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(9)	141	138
		<b>3.246</b>	<b>3.300</b>

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung		188	169
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		131	129
Veränderung der Pensionsrückstellungen		0	1
Cashflow		319	299
Veränderung der übrigen Rückstellungen		9	11
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		3	-1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		41	-4
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		11	-29
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>383</b>	<b>276</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		6	14
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-557	-950
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		433	467
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-3	-3
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-121</b>	<b>-472</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-169	-160
Auszahlung durch Entnahme der Gesellschafter aus der Kapitalrücklage		-1	-4
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-7	345
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		-83	14
Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		0	0
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-260</b>	<b>195</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands</b>		<b>2</b>	<b>-1</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		3	4
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(19)</b>	<b>5</b>	<b>3</b>

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

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag zum 01.01. 2014	Übertragung von/an Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Übertragung von/an Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2013
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>														
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SACHANLAGEN</b>														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	159	0	0	0	-2	157	0	0	0	0	0	0	157	159
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.535	0	35	58	-5	2.623	890	0	75	3	-3	965	1.658	1.645
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.030	0	4	9	0	1.043	208	0	15	0	0	223	820	822
	<b>3.724</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>-7</b>	<b>3.823</b>	<b>1.098</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>3</b>	<b>-3</b>	<b>1.188</b>	<b>2.635</b>	<b>2.626</b>
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 Nummer 2 oder 3 gehören	219	0	3	7	-3	226	134	0	12	0	-3	143	83	85
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	484	0	11	20	-23	492	306	0	29	-3	-22	310	182	178
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	347	0	71	-94	11	335	32	0	0	0	0	32	303	315
	<b>4.774</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>0</b>	<b>-22</b>	<b>4.876</b>	<b>1.570</b>	<b>0</b>	<b>131</b>	<b>0</b>	<b>-28</b>	<b>1.673</b>	<b>3.203</b>	<b>3.204</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>														
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
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>4.774</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>0</b>	<b>-22</b>	<b>4.876</b>	<b>1.570</b>	<b>0</b>	<b>131</b>	<b>0</b>	<b>-28</b>	<b>1.673</b>	<b>3.203</b>	<b>3.204</b>

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

## ANHANG

Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind mit Ausnahme der Bewertungsänderungen für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten Contractual Trust Arrangements (CTA) 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 Deutsche Bahn Konzern (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 Anlageklasse angewendet. Investitionen in die Anlageklasse Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige, unterirdische Haltepunkte und Empfangsgebäude werden mit Projektbeginn ab dem 1. Januar 2012 in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die unterschiedlichen Komponenten werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Den Empfangsgebäuden wurden darüber hinaus Mindestgrößen zugeordnet, die für die Anwendung des Komponentenansatzes erfüllt sein müssen.

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 Einzel- beziehungsweise 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 Erlöschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet.

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) 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.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2014 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens nur teilweise kompensiert. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre entstanden.

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

Die Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September

2014 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in Contractual Trust Arrangements werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bis zum Vorjahr wurden die garantierten Ansprüche dieser Verpflichtungen (Mindestverpflichtungsumfang) mit der sogenannten degressiven m/n-tel-Methode bewertet. Die Bilanzierungsänderung erfolgte im Rahmen einer Umgestaltung bei der Finanzierung der Zurechnungszeit. Durch diese Umstellung verminderte sich der Betrag der Pensionsrückstellungen zum Umstellungszeitpunkt am 1. Januar 2014 um 0,8 Mio. €.

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2014 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[IN %]	31.12.2014
Rechnungszinsfuß	4,55
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundes-eisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamten-versorgungszusagen) werden nach versicherungsmathe-matischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Markt-zinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 3,25% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 3,75% (Jubiläum, Sterbegeld, mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzie-rungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbe-stimmte 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 Kosten-steigerungen 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 Organ-schaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, -Bankguthaben und -Bankverbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunkts umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DBAG).

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 Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagen-gitter auf Seite 24 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 433 Mio.€ (im Vorjahr: 467 Mio.€) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vor-jahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwer-tige Anlagegegenstände in Höhe von 2 Mio.€ (im Vorjahr: 3 Mio.€) enthalten.

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[IN MIO. €]	2014	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	0	25
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	22	0	66
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	2
<b>Insgesamt</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>93</b>

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

### (4) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Station&Service AG beträgt 256 Mio.€. Das Grundkapital ist eingeteilt in 51.200.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DBAG gehalten.

### (5) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2014 einen Betrag in Höhe von 1.242 Mio.€ (im Vorjahr: 1.243 Mio.€) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzu-setzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Aus-gründung von der DBAG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat, sowie die in den Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen.

Im Berichtsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuzuordnung 1 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) von der DB AG aus der Kapitalrücklage entnommen.

### (6) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2014 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

### (7) Rückstellungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	5
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	100	91
<b>Insgesamt</b>	<b>106</b>	<b>97</b>

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Station & Service AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich von der DB Station & Service AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug hat die DB Station & Service AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Station & Service AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (1,4 Mio. €, im Vorjahr: 1,2 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Die Pensionsrückstellungen werden folglich bei der DB AG bilanziert. Die DB Station & Service AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	2014	2013
Verpflichtungen im Personalbereich	20	18
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	6	6
Risikovorsorge für Bauprojekte	7	7
Unterlassene Instandhaltung	20	19
Übrige Risiken	47	41
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>91</b>

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 und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 1.408 T€ (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 892 T€) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (1.407 T€) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (1.043 T€ beizulegender Zeitwert) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (1.043 T€) verrechnet.

Gemäß §268 Abs. 3 HGB ist ein abführungsgesperrter Betrag entstanden, der jedoch aufgrund der vorhandenen Rücklagen nicht zu einer Abführungssperre führt.

[IN T €]	31.12.2014
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	1.408
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	892
Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	453
<b>Saldo</b>	<b>63</b>

### (8) Verbindlichkeiten

[IN MIO. €]	2014	davon mit Restlaufzeit			2013
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	32	3	13	16	35
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	-	-	-	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	67	67	-	-	60
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.347	301	234	812	1.421
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	53	53	-	-	47
davon aus Steuern	2	2	-	-	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>1.499</b>	<b>424</b>	<b>247</b>	<b>828</b>	<b>1.564</b>
davon zinspflichtig	1.095	49	234	812	1.185

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 42 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 1.305 Mio. € (im Vorjahr: 1.378 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen in Höhe von 1.055 Mio. € (im Vorjahr: 1.062 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 18 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €), 40 Mio. € (im Vorjahr: 123 Mio. €) aus Cashpooling, 4 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 188 Mio. € (im Vorjahr: 169 Mio. €).

### (9) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (93 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 (25 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

### (10) Haftungsverhältnisse

[IN MIO. €]	2014	2013
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	40	37
<b>Insgesamt</b>	<b>40</b>	<b>37</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 40 Mio. € (im Vorjahr: 37 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.

### (11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Bestellobligo für Investitionen	618	618
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	297	305
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	25	36
<b>Insgesamt</b>	<b>915</b>	<b>923</b>

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

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-Lease-back-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) bis zum Jahr 2021, die aus Sale-and-Lease-back-Geschäften eines Empfangsgebäudes resultieren.

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

[IN MIO. €]	2014	2013
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	28	29
fällig 1 bis 5 Jahre	51	58
fällig über 5 Jahre	218	218
<b>Insgesamt</b>	<b>297</b>	<b>305</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (12) Umsatzerlöse

[IN MIO. €]	2014	2013
Verkehrsstationen	794	753
davon Stationsentgelte	781	740
Vermietung	361	351
<b>Insgesamt</b>	<b>1.155</b>	<b>1.104</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 17 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) enthalten.

### (13) Andere aktivierte Eigenleistungen

Der unter diesem Posten ausgewiesene Betrag beinhaltet aktivierungspflichtige Leistungen in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €)

### (14) Sonstige betriebliche Erträge

[IN MIO. €]	2014	2013
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	34	35
davon sonstige Leistungen Dritte	34	35
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	22	23
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	5	3
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	81	85
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	73	78
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	4	9
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1	9
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Sonstige übrige Erträge	6	6
<b>Insgesamt</b>	<b>153</b>	<b>170</b>
davon periodenfremd	11	22

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert hauptsächlich aus den geringeren ertragswirksamen Baukostenzuschüssen und den geringeren Auflösungen von Rückstellungen.

### (15) Materialaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	95	101
davon Aufwendungen für Energie	97	104
davon Strom	70	74
davon Stromsteuer	6	7
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	21	23
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	174	183
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	148	158
davon sonstige bezogene Leistungen	20	19
davon Provisionen	6	6
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	241	223
<b>Insgesamt</b>	<b>510</b>	<b>507</b>

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

### (16) Personalaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
davon für Arbeitnehmer	171	162
davon für zugewiesene Beamte	38	39
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	2
	<b>210</b>	<b>203</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG<sup>1)</sup></b>		
davon für Arbeitnehmer	35	33
davon für zugewiesene Beamte	9	9
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
	<b>44</b>	<b>42</b>
davon für Altersversorgung	5	4
<b>Insgesamt</b>	<b>254</b>	<b>245</b>

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige und Hinterbliebene.

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

### (17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	34	43
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	4	4
Gebühren und Beiträge	13	13
Aufwendungen für Versicherungen	1	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	2	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	5	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	87	78
davon bezogene IT-Leistungen	15	16
davon sonstige Kommunikationsdienste	30	23
davon sonstige Serviceleistungen	42	39
Aufwendungen aus Schadenersatz	5	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	7	8
Sonstige betriebliche Steuern	3	3
Übrige Aufwendungen	44	43
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	6	7
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	7	7
davon sonstige übrige Aufwendungen	31	29
<b>Insgesamt</b>	<b>207</b>	<b>206</b>
davon periodenfremd	13	14

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

### (18) Beteiligungsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Erträge aus Beteiligungen	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	2	2
<b>Insgesamt</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

### (19) Zinsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-43	-41
davon an verbundene Unternehmen	-36	-36
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-5
<b>Insgesamt</b>	<b>-43</b>	<b>-41</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich 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.

### (20) 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 40 Mio. € nicht einbezogen.

## SONSTIGE ANGABEN

### (21) Mitteilung nach §20 AktG

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

### (22) Konzernzugehörigkeit

Die DB Station&Service AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzern-Abschluss der DB AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach §315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird.

Entsprechend der Befreiungsregelung des §291 HGB wird kein Teilkonzern-Abschluss erstellt.

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

### (23) Anteilsbesitz

GESELLSCHAFT	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. € 2014	Arbeitnehmer	Zuzurechnende Anteile <sup>1)</sup> in %	Durchgerechnete Anteile in %
DB BahnPark GmbH, Berlin	4	4	12	51	51

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

### (24) Beschäftigte

[IN VOLLZEITPERSONEN]	2014		2013	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.843	3.856	3.740	3.730
Zugewiesene Beamte	1.044	999	1.118	1.092
	<b>4.887</b>	<b>4.855</b>	<b>4.858</b>	<b>4.822</b>
Auszubildende	373	452	358	435
<b>Insgesamt</b>	<b>5.260</b>	<b>5.307</b>	<b>5.216</b>	<b>5.257</b>

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

Beamte der DB Station&Service AG sind 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.

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

#### DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM BERICHTSJAHR AN:

##### **Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

##### **Ute Möbus**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Berlin

##### **Rolf Reh**

Ressort Bau- und Anlagenmanagement,  
Pulheim

##### **Andreas Springer**

Ressort Personal, Operations,  
Berlin

#### ALS AUFSICHTSRAT WAREN BESTELLT:

##### **Dr. Volker Kefer**

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

**Regina Rusch-Ziemba**

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,  
stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Hamburg

**Birgit Bohle**

Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,  
Frankfurt am Main

**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)

**Manuela Herbort**

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und  
Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG,  
Langenhagen

**Norbert Huber**

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

**Eckhardt Rehberg**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Bartelshagen

**Angelika Stein-Homberg**

Mitglied im hauptamtlichen Vorstand der  
Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL),  
Oberkrämer

[IN T €]	2014	2013
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	37	37

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.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

**(26) 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.

**(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

**(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

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

Berlin, den 16. Februar 2015

DB Station & Service AG  
Der Vorstand

Anfang 2014 haben wir mit dem Programm Zukunftsbahnhof Berlin Südkreuz einen Erprobungsraum für Innovationen rund um Bahnhöfe geschaffen, um gemeinsam mit Partnern innovative Mobilitäts-, Informations- und Energiekonzepte zu erproben. Unter anderem wird Strom aus erneuerbaren Energien produziert und in die Versorgung eingespeist.



Ende April 2014 wurde die in Deutschland erste Windkraftanlage auf einem Bahnhofsdach installiert. Ende September erhielt der Bahnhof durch DB Netze Energie zusätzlich eine bewegliche Solaranlage mit Speicherbatterien (Solar Mover). Die Anlagen liefern erneuerbare Energie, mit der zukünftig an der Bahnhofsstation Elektroautos und -fahräder aufgeladen werden können. Die Leistung der Windkraftanlage beträgt 2 kW. Die Leistung des Solar Movers erreicht 7 kW. Das Vorhaben wird vom BMVI unterstützt.

## 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 2014 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 16. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg  
Wirtschaftsprüfer

# WEITERE INFORMATIONEN

**36 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

**39 MANDATE DER MITGLIEDER DES  
VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

### SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt drei Sitzungen zusammen. Drei Aufsichtsratsmitglieder haben 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 drei 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 19. März 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2013 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über die mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten persönlichen Ziele informieren lassen.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 25. September 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit der Mittelfristplanung 2015 bis 2018 befasst.

Zudem hat sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 26. November 2014 mit der Planung für das Geschäftsjahr 2015 beschäftigt und die Budgetplanung 2015 sowie die in der Bilanz- und Finanzplanung für das Jahr 2015 hinterlegten Investitionen der DB Station & Service AG zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen, dass die Mittelfristplanung 2016 bis 2019 erst dann vorgelegt werde, wenn die Strategie und mittelfristige Entwicklung im Fernverkehr in den Aufsichtsratssitzungen der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG behandelt wurden und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die mittelfristige Planung und Finanzierung des DB-Konzerns mit hinreichender Sicherheit benannt werden können. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken unterrichten lassen.



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

Ferner hat sich der Aufsichtsrat im Jahr 2014 im Rahmen einer Informationsveranstaltung über das aktuelle Verhandlungsergebnis zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II informieren lassen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2014 unter anderem mit der Strategie »Bahnhöfe2020«, der Entwicklung im Bereich der Vermarktung, der strategischen Personalplanung sowie mit Stationspreisangelegenheiten. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand zu den Projekten »Stuttgart 21« und »NBS Wendlingen – Ulm« schriftlich berichtet.

## **JAHRESABSCHLUSS**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station & Service AG zum 31. Dezember 2014 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 10. März 2015 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 2014 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 2014 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT UND VORSTAND**

In der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands haben sich keine Veränderungen ergeben.

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 2014 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2015

Für den Aufsichtsrat



Dr. Volker Kefer  
Aufsichtsratsvorsitzender der  
DB Station & Service AG

## MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

### VORSTAND

#### Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

- a) → DB Netz AG
- b) → DB BahnPark GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
(Beirat)

#### 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)

### AUFSICHTSRAT

#### Dr. Volker Kefer

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

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

#### Regina Rusch-Ziemba\*

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,  
stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Hamburg

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

#### Birgit Bohle

Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,  
Frankfurt am Main

- a) → DB Dialog GmbH<sup>1)</sup>
- b) → AMEROPA-REISEN GmbH

**Gerhard Dörsam\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats  
der DB Station&Service AG,  
Mainz

**Karl-Heinz Ferstl\***

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

**Uwe Henschel\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Hoppegarten (Mark)  
a) → Sparda-Bank Berlin eG  
b) → Signal Iduna Gruppe (Beirat)

**Manuela Herbort**

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg  
und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn  
Langenhagen  
a) → Autokraft GmbH  
→ S-Bahn Hamburg GmbH  
b) → DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)  
→ 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,  
Bartelshagen

**Angelika Stein-Homberg**

Mitglied im hauptamtlichen Vorstand der  
Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL),  
Oberkrämer

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

<sup>1)</sup> Konzerninternes Mandat.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen  
Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2014 beziehungsweise  
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2014. Bei einem Eintritt nach dem  
31.12.2014 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

# IMPRESSUM

## DB STATION & SERVICE AG

Europaplatz 1, 10557 Berlin, [www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)

Die DB Station & Service AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns. Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar: [www.db.de/ir](http://www.db.de/ir), [www.db.de/presse](http://www.db.de/presse)



### Impressum

- Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch. Prepress Print Media, Wiesbaden
- Druck: ColorDruck Solutions, Leimen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis (jeweils von oben nach unten): Titel Umschlag: Max Lautenschläger → Seite 3: Philipp von Recklinghausen → Seite 6: DB AG, DB AG, DB AG → Seite 20: Max Lautenschläger → Seite 33: Christian Bedeschinski → Seite 37: Max Lautenschläger

**DB Station & Service AG**  
Europaplatz 1  
10557 Berlin

[www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)

