

10:20
ICE 1650
B C D
2221H

Leipzig Hbf • Erfurt Hbf • Fulda

Wiesbaden

3

Folgezüge

10:54

11:20

EC 176

IC 2440

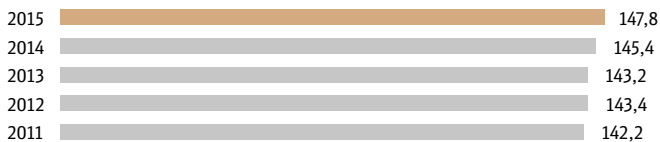
Hamburg-Altona
Köln Hbf

DB Station & Service AG **Geschäftsbericht 2015**

Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg

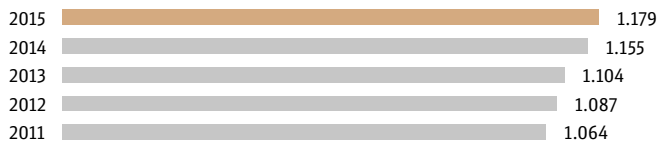
ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2015

Stationshalte [in Mio.]



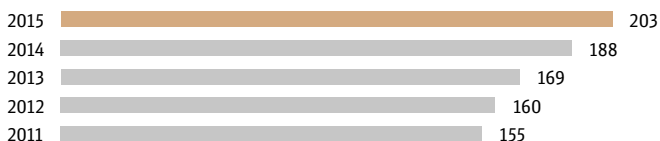
2015 zu 2014: +1,7%

Umsatzerlöse [in Mio. €]



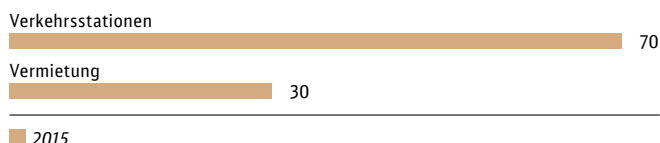
2015 zu 2014: +2,1%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit¹⁾ [in Mio. €]



2015 zu 2014: +8,0%

Umsatzstruktur [in %]



2015

Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	1.179	1.155	+24	+2,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ¹⁾	203	188	+15	+8,0
Bilanzsumme per 31.12.	3.237	3.246	-9	0,3
Anlagevermögen per 31.12.	3.170	3.203	-33	-1,0
Eigenkapital per 31.12.	1.500	1.500	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.049	1.095	-46	-4,2
Brutto-Investitionen	541	557	-16	-2,9
Netto-Investitionen ²⁾	95	124	-29	-23,4
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.969	4.855	+114	+2,3
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Anzahl der Bahnhöfe	5.382	5.383	-1	-
Stationshalte in Mio.	147,8	145,4	+2,4	+1,7

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

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

MULTIZUGANZEIGER FÜR DEN RICHTIGEN DURCHBLICK



In Dresden wurden im Berichtsjahr die ersten mehrzeiligen Gleisanzeiger getestet. Zusätzlich zum nächsten Zug werden Informationen zu den beiden darauffolgenden Zügen angezeigt. So wird die zuverlässige Information der Reisenden trotz Gleiswechseln oder verspäteter Züge gestärkt.

Inhalt

› **Vorwort des
Vorstandsvorsitzenden** **002**

› **Lagebericht** **007**

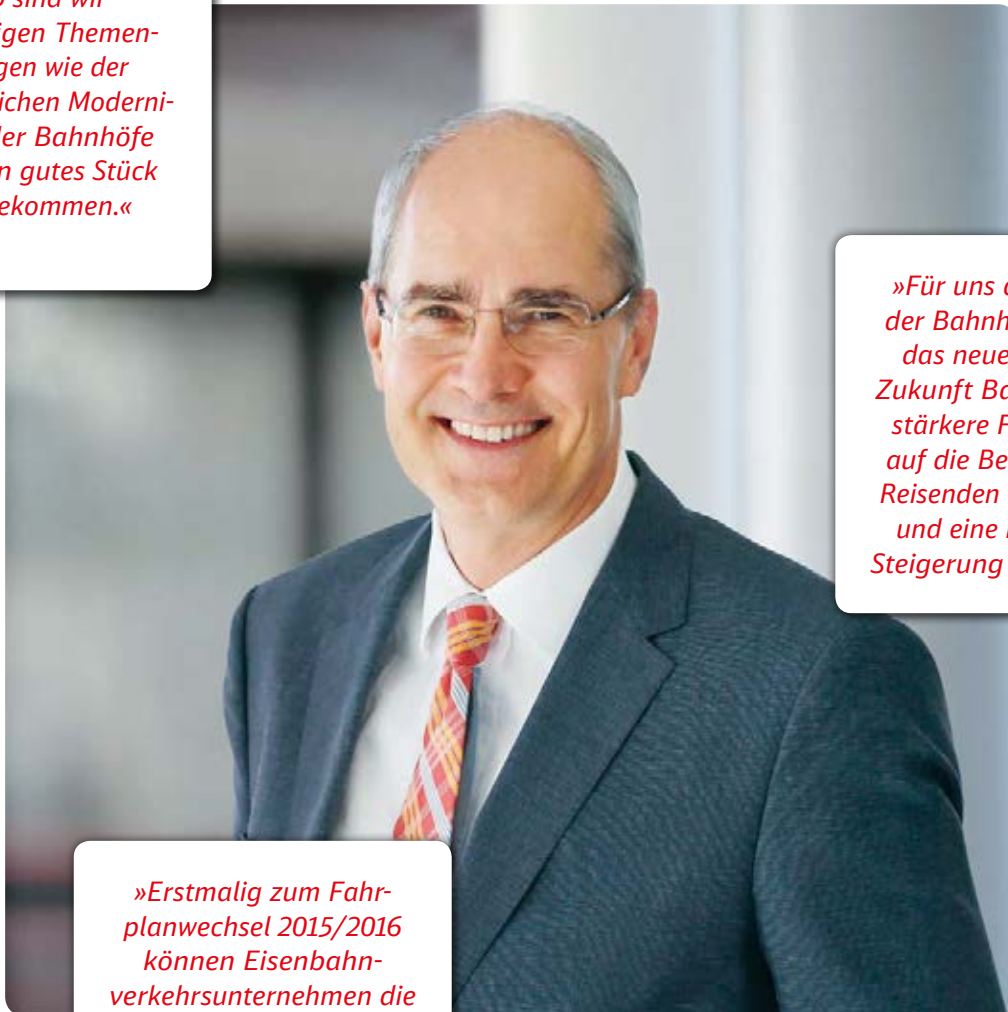
› **Jahresabschluss** **025**

› **Weitere
Informationen** **039**

»2015 sind wir bei wichtigen Themenstellungen wie der kontinuierlichen Modernisierung der Bahnhöfe erneut ein gutes Stück vorangekommen.«

»Für uns als Betreiber der Bahnhöfe bedeutet das neue Programm Zukunft Bahn eine noch stärkere Fokussierung auf die Bedürfnisse der Reisenden und Besucher und eine nachhaltige Steigerung der Qualität.«

»Erstmalig zum Fahrplanwechsel 2015/2016 können Eisenbahnverkehrsunternehmen die Anmeldung von Stationshalten online auf unserem Stationsportal durchführen. Eine echte Innovation für unsere Kunden.«



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

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

jede Reise mit der Deutschen Bahn beginnt und endet an einem Bahnhof. Über 400.000 Mal pro Tag hält ein Zug an einer der rund 5.400 Stationen der DB Station&Service AG. Unsere modernen Mobilitätsdrehscheiben verbinden täglich mit unterschiedlichen Verkehrsträgern über 16 Millionen Menschen komfortabel, einfach und schnell. Damit leisten wir Tag für Tag einen wichtigen Beitrag zur Mobilität unserer Kunden.

Unser Kerngeschäft ist das Erhalten, Entwickeln und Betreiben von Bahnhöfen. 2015 konnten wir unseren steten Wachstumspfad fortsetzen und den Umsatz auf 1.179 Millionen Euro sowie den Gewinn weiter steigern. Die Entwicklung verlief in den Verkehrsstationen positiv, in der Vermietung war sie aufgrund einer Risikovorsorge leicht rückläufig. Weiterhin sind wir bei wichtigen Themenstellungen wie der kontinuierlichen Modernisierung der Bahnhöfe 2015 erneut ein gutes Stück vorangekommen: Rund 800 Millionen Euro flossen in die Instandhaltung und Modernisierung der rund 5.400 Bahnhöfe.

Neben der Geschäftsfeldstrategie Bahnhöfe2020, die weiterhin die Richtschnur für unser Handeln ist, wurde mit Zukunft Bahn 2015 zudem eines der umfassendsten Programme aufgesetzt, die die Deutsche Bahn jemals auf den Weg gebracht hat. Für uns als Betreiber der Bahnhöfe bedeutet dies eine noch stärkere Fokussierung auf die Bedürfnisse der Reisenden und Besucher und eine nachhaltige Steigerung der Qualität. Unser klares Ziel ist es, die Bahnhöfe noch einladender zu gestalten und unsere Kunden mit vorausschauendem Service und attraktiven Dienstleistungen zu begeistern. In vier Stoßrichtungen werden die Kundenorientierung und die Qualität mit kurzfristigen wie auch mittel- und langfristigen Maßnahmen vorangetrieben. Die kurzfristige Verbesserung der Basisleistungen beinhaltet unter anderem eine übersichtlichere Reisendeninformation am Bahnsteig. Bundesweit stellen wir auf 120 Fernbahnhöfen die vorhandenen Zugzielanzeiger auf neue, mehrzeilige Multizuganzeigen um. Reisende sehen dann auf einen Blick Informationen zu den nächsten drei Abfahrten. Abweichungen und Gleisverlegungen werden ebenfalls angezeigt. Weitere Themen sind die Sauberkeit und die Verfügbarkeit der technischen Anlagen. Durch schnellere Reparaturen wird die Ausfallzeit von Aufzügen und Fahrtreppen reduziert. Auch defekte Fahrgastinformationsanlagen, Dynamische Schriftanzeiger und Uhren werden schneller ausgetauscht oder repariert. Für eine lückenlose Überwachung von Anlagen haben wir im Juni 2015 das Programm Ausbau Digitalisierung im Anlagenmanagement (ADAM) ins Leben gerufen. Sämtliche Fahrtreppen und Aufzüge wurden mit intelligenten Kommunikationsbausteinen ausgestattet, die sie mit den Betriebszentralen verbinden. Fällt eine Anlage aus, sendet sie automatisch ihre Störung an die zentrale Überwachungsstelle, die umgehend eine Reparatur in Auftrag geben kann. Die Dauer der Störung kann so verkürzt werden – ein echter Pluspunkt für die Kunden. Ein weiteres Instrument zur Überwachung unserer Anlagen ist die Leitstelle Bahnhöfe. Im Juli 2015

wurde sie an zentraler Stelle im Berliner Hauptbahnhof eröffnet und ermöglicht rund um die Uhr die Überwachung der rund 6.600 Dynamischen Schriftanzeiger an bundesweit 4.300 Bahnhöfen. Damit können auch hier Störungen auf ein Minimum reduziert werden.

Unter dem Namen DB Information 4.0 entwickeln wir für unsere Kunden und Mitarbeiter die DB Information zu einem modernen Empfangsschalter in den Bahnhöfen weiter. Ziel ist es, neben einem modernen, zeitgemäßen Aussehen zukunftssträchtige Kommunikationsmittel für die Reisenden zum Einsatz zu bringen.

Neben dem Ankommen und Abfahren laden viele Bahnhöfe mit attraktiven Erlebnis- und Einkaufswelten zum Verweilen ein. Dabei setzen wir in unseren Bahnhofsimmobilien auf einen attraktiven Branchenmix, den wir kontinuierlich weiterentwickeln und an den Bedürfnissen unserer Reisenden und Besuchern ausrichten. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung gingen leicht um 2 Millionen Euro auf 359 Millionen Euro zurück. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag bei 69 Millionen Euro, der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, verringerte sich aufgrund einer Risikoversorge leicht um 2 Millionen Euro auf 290 Millionen Euro. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz im Jahr 2015 betrug 30,4 Prozent.

Der Start-up-Wettbewerb, den wir im Jahr 2014 sehr erfolgreich gestartet haben, erfuhr im Jahr 2015 seine Fortsetzung. Unter dem Motto Future Shopping zeichnete eine interdisziplinäre Experten-Jury drei Gewinner aus, die ihre Ideen live am Berliner Hauptbahnhof auf einer Eventfläche testen konnten. Der Wettbewerb wird auch im Jahr 2016 fortgesetzt.

Ein neues Konzept der ServiceStores DB nahm zudem im vergangenen Jahr seinen Anfang. Ziel ist es, mit einer neuen Wachstumsstrategie, neuem Markenauftritt und einer umfangreichen Angebotsoptimierung für unsere Kunden von aktuell rund 130 ServiceStores auf über 250 ServiceStores im Jahr 2021 zu wachsen.

Die Stationsentgelte bilden weiterhin die größte Erlössäule. Sie lagen 2015 mit 807 Millionen Euro um 3,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen von 657 Millionen Euro entfielen dabei 81,4 Prozent der Umsätze auf die Gesellschaften des DB-Konzerns, davon 563 Millionen Euro auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Regio und 94 Millionen Euro auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Fernverkehr. Die sonstigen Dienstleistungen, die insbesondere Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalteten, beliefen sich auf insgesamt 13 Millionen Euro (im Vorjahr: 13 Millionen Euro). Erstmals zum Fahrplanwechsel 2015/2016 können Eisenbahnverkehrsunternehmen die Anmeldung von Stationshalten online auf der Internetplattform Stationsportal durchführen. Eine echte Innovation für unsere Geschäftskunden.

Um mehr Menschen einen Zugang zum Schienenverkehr zu ermöglichen, insbesondere in der Fläche, haben wir im Jahr 2015 die bundesweite Stationsoffensive gestartet. Im Vorfeld wurde intensiv und systematisch nach verkehrlich sinnvollen und zugleich wirtschaftlich betreibbaren Stationen im Netz der Deutschen Bahn gesucht. Tausende potenzielle Standorte

wurden untersucht und schließlich die besten 350 identifiziert. Mit dem Freistaat Bayern als erstem Partner haben wir im April 2015 eine Rahmenvereinbarung geschlossen. In Bayern entstehen bis zum Jahr 2022 rund 20 neue, barrierefreie Haltepunkte im Regionalverkehr. Mit weiteren Bundesländern finden Gespräche statt.

Ein Schwerpunkt der DB Station&Service AG liegt seit jeher auf der Entwicklung wichtiger Großprojekte, die auch 2015 erfolgreich fortgesetzt wurde. Im April 2015 hat der Münchner Stadtrat den Bauplänen für den neuen Münchner Hauptbahnhof inklusive des Starnberger Flügelbahnhofs zugestimmt. Seitdem laufen die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen für das Empfangsgebäude sowie die Vorplanung für den Starnberger Flügelbahnhof. Die bayerische Landeshauptstadt erhält damit den modernsten Bahnhof Europas.

Ein weiteres Beispiel ist der Spatenstich für den Grünen Bahnhof in der Lutherstadt Wittenberg – nur etwa ein Jahr nach Inbetriebnahme des ersten Grünen Bahnhofs in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen. Geplant und entwickelt von Architekten im eigenen Haus, kommen auch in der Lutherstadt Wittenberg nachhaltige und zugleich zukunftssträchtige Baustoffe zum Einsatz – ohne Abstriche beim Komfort für unsere Reisenden. Die Inbetriebnahme ist zum Reformationsjubiläum in 2017 geplant.

Stellvertretend für die vielen Bauprojekte, die im Jahr 2015 begonnen oder abgeschlossen wurden, sei zudem der Hauptbahnhof Halle (Saale) genannt. Mit der Modernisierung und der Anbindung des Bahnknotens Halle (Saale) an die Neu- und die Ausbaustrecke des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8.2 und VDE 8.3) rückt der Hauptbahnhof Halle (Saale) näher an andere deutsche Städte wie Nürnberg, Erfurt oder Berlin und wird noch attraktiver für Reisende und Besucher.

Auch 2016 liegen umfangreiche Themenstellungen vor uns, die den Aufenthaltskomfort und die Servicequalität weiter verbessern werden. Denn unsere Mission ist klar: Nur die gesamte Reisekette kann ein positives Qualitätserlebnis Bahn erzeugen, und diese Kette beginnt und endet an einem Bahnhof. Indem wir unseren Fokus stets auf die Reisenden und Besucher richten, sind wir das, was wir als Bahnhofsbetreiber vor allem sein wollen: gute Gastgeber.

Ihr



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



PILOTPROJEKT FÜR INNOVATIVE REISENDENINFORMATIONEN

Am »Zukunftsbahnhof Berlin Südkreuz« werden in verschiedenen Projekten gemeinsam mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft innovative Mobilitäts-, Informations- und Energiekonzepte erprobt. Seit 2015 testen wir hier den ersten digitalen Mobilitätsmonitor, der den Reisenden Informationen in Echtzeit für die Weiterreise anzeigt, sowie die erste digitale Informationsvitrine mit elektronischer Wagenstandsanzeige. Sie informiert Reisende über die aktuelle Wagenreihung sowie relevante Baustellen und Störungen.

Lagebericht

› Angaben zur
Unternehmensführung
und zur Gesellschaft

008

› Rahmenbedingungen

009

› Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage

010

› Mitarbeiter

015

› Nachhaltigkeit

015

› Strategie

016

› Weitere
Informationen

017

› Nachtragsbericht

020

› Chancen-
und Risikobericht

021

› Prognosebericht

024

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Station&Service AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Station&Service AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört gegenwärtig eine Frau an, was einer Quote von 25% entspricht. Das mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) gesetzte Ziel, einen Frauenanteil von 25% zu erreichen, wurde dadurch bereits umgesetzt. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des MitbestG gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig vier Frauen an, was einem Anteil von 33% entspricht. Das mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) gesetzte Ziel, einen Frauenanteil von 30% zu erreichen, ist somit auch im Aufsichtsrat bereits erreicht. Auf den weiteren Führungsebenen soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 15,7% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 20,0% erreicht werden.

Die DB Station&Service AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus neun Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Management-Holding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland (Bund).

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo werden durch das Vorstandsressort Verkehr und Transport geführt. Die internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker sind dem Vorstandsressort Finanzen/Controlling zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Dienstleistungen werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik geführt.

Die DB Station&Service AG betreibt bundesweit etwa 5.400 Personenbahnhöfe, davon rund 900 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 147,8 Millionen Stationshalten pro Jahr entfallen rund 31,4 Millionen (21%) auf DB-konzernexterne EVU. Ende 2015 zählte die DB Station&Service AG insgesamt 113 EVU zu ihren Kunden, davon 106 DB-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 15 Mio. € auf 203 Mio. €. Während die Umsatzerlöse im Bereich Verkehrsstationen gesteigert wurden, sanken sie im Bereich Vermietung leicht. Dem Anstieg der Umsatzerlöse im Berichtsjahr stand eine unterproportionale Steigerung des Material- und Personalaufwands sowie der Abschreibungen gegenüber.

RAHMENBEDINGUNGEN

› **Wirtschaftliches Umfeld** 009

› **Entwicklung auf den relevanten Märkten** 009

› **Prognose-Ist-Vergleich** 009

› **Politisches Umfeld** 009

› **Wirtschaftliches Umfeld**

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten wird durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst.

Im Jahr 2015 wurde das Wirtschaftswachstum in Deutschland wie im Vorjahr vor allem durch die kräftige private Konsumnachfrage getragen. Unterstützend wirkte die Entwicklung der Exporte. Die steigende Nachfrage aus Europa und den USA wurde durch die schwache Entwicklung in China und anderen Schwellenländern teilweise kompensiert. Die Abwertung des Euro verbesserte dabei die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exporte. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen stiegen moderat, jedoch unter dem Niveau des Vorjahres. Auch die verfügbaren Realeinkommen stiegen deutlich. Die Kraftstoffpreise gingen signifikant zurück.

› **Entwicklung auf den relevanten Märkten**

Die Anzahl der Stationshalte stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr leicht an. Hier wirkte ein Nachfragezuwachs im Schienenpersonenverkehr (SPV), der insbesondere auf Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten und die Inbetriebnahme von mehr als 20 neuen Verkehrsstationen zum Fahrplanwechsel 2014/2015 zurückzuführen ist. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil DB-konzernexterner Kunden weiter gestiegen. Die Rückgänge bei DB-konzerninternen Kunden sind unter anderem auf Effekte im Zusammenhang mit den Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sowie Einschränkungen infolge der Sperrung des Nord-Süd-Tunnels in Berlin zurückzuführen.

Für DB Netze Personenbahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungs-

angebote in den Stationen von besonderer Bedeutung. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) sind im Jahr 2015 leicht gestiegen.

› **Prognose-Ist-Vergleich**

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr.

› **Politisches Umfeld**

› **WEITERENTWICKLUNG DES STATIONSPREISSYSTEMS**

Die DB Station&Service AG und die Bundesnetzagentur (BNetzA) einigten sich im Jahr 2012 darauf, ein Preiselement des Stationspreissystems, den Verkehrsleistungsfaktor (VLF) zur Berechnung der Stationsentgelte von Nah- und Fernverkehr, umzustellen. Ursprünglich sollte ab Januar 2015 ein neu ermittelter VLF gelten, der entweder kostenbasiert hergeleitet oder auf Basis von Markttragfähigkeiten bestimmt wird. Dieser Einführungstermin wurde bereits im Laufe des Jahres 2014 auf den 1. Januar 2016 verschoben. In Anbetracht möglicher gesetzlicher Veränderungen infolge der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht einigten sich BNetzA und die DB Station&Service AG auf eine weitere Verschiebung der Einführung des neuen VLF. Demnach wird der neue VLF spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten eines neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) eingeführt. Sollte sich durch das neue Gesetz der Entgeltmaßstab für Bahnhöfe ändern, gilt eine Frist von maximal 30 Monaten.

› REVISION DES REGIONALISIERUNGSGESETZES

Bund und Länder haben sich im Oktober 2015 über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs verständigt und damit eine verlässliche Finanzierungsgrundlage für Länder, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen. Für das Jahr 2016 erhöht der Bund die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder insbesondere den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) finanzieren, auf 8 Mrd. €. In den Jahren 2017 bis 2031 steigt der Zuschuss jährlich um 1,8%. Die Länder weisen dem Bund regelmäßig die konkrete Verwendung der Gelder nach. Wie der Zuschuss zwischen den einzelnen Ländern aufgeteilt wird, soll eine Rechtsverordnung regeln, die der Zustimmung des Bundesrats bedarf. Bestandteil der Einigung ist auch die Erklärung, die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im SPNV, nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen. Das Dritte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes trat zum 1. Januar 2016 in Kraft. Die Auszahlung der Regionalisierungsmittel an die Länder erfolgt zunächst nach dem alten Verteilungsschlüssel und wird nach Vorlage des neuen Verteilungsschlüssels länderscharf gegengerechnet.

› FORTFÜHRUNG GVFG-MITTEL

Ende September 2015 hat der Bund den Ländern zugesagt, die Mittel des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (GVFG-Bundesprogramm, rund 333 Mio. € p. a.) im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortzuführen. Eine Einigung über die Fortführung der Entflechtungsmittel (rund 1,3 Mrd. € p. a.) über 2019 hinaus wurde bisher nicht erzielt.

› BESCHIED ZUM UMFANG DER REISENDENINFORMATION

Im Juli 2015 erließ das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gegen die DB Station&Service AG einen Bescheid, der das Unternehmen zu einer Fahrgastinformation verpflichtet, deren Umfang zwischen den Parteien strittig ist. Die DB Station&Service AG legte gegen den Bescheid mit aufschiebender Wirkung Widerspruch ein. Anfang Oktober 2015 ging der DB Station&Service AG der Widerspruchsbescheid zu, in dem zum Teil auf die Argumente der DB Station&Service AG eingegangen wurde. Allerdings sind auch die dort genannten Anforderungen praktisch zum Teil schwer realisierbar. Zur Wahrung der aufschiebenden Wirkung wurde im November 2015 die Anfechtungsklage eingereicht. Parallel dazu finden mit dem EBA Gespräche mit dem Ziel einer außergerichtlichen Einigung statt.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

› Umsatz- entwicklung 010	› Ergebnis- entwicklung 011	› Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage 011	› Finanzlage 011
› Kapitalfluss- rechnung 012	› Investitionen 012	› Finanzierung des Investitions- programms 012	› Bilanzstruktur 012

› Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 24 Mio. € auf 1.179 Mio. € (im Vorjahr: 1.155 Mio. €) steigern. Die Entwicklung in den Verkehrsstationen verlief positiv, die Umsatzerlöse in der Vermietung waren leicht rückläufig.

Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 820 Mio. € (im Vorjahr: 794 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Serviceangebote rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen durch eine Preis- und Mengensteigerung mit 807 Mio. € (im Vorjahr: 781 Mio. €) um 3,3% über dem Vorjahreswert. Mit einem Umsatzvolumen

von 657 Mio. € entfielen dabei 81,4% der Stationsentgelte auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 563 Mio. € auf Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Regio und 94 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Fernverkehr. 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. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung sanken aufgrund einer Risikovorsorge in Höhe von 3 Mio. €, die als Erlösschmälerung ausgewiesen wurde, um insgesamt 2 Mio. € auf 359 Mio. €. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns war mit 69 Mio. € nahezu unverändert. Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, verringerte sich leicht auf € 290 Mio. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz betrug 30,4%.

› **Ergebnisentwicklung**

Die Gesamtleistung konnte um 2,8% auf 1.211 Mio. € (im Vorjahr: 1.178 Mio. €) gesteigert werden, was überwiegend auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist. Die anderen aktivierten Eigenleistungen erhöhten sich um 9 Mio. € auf 32 Mio. € aufgrund der Verrechnung einer gestiegenen Anzahl an Leistungsstunden von eigenen Mitarbeitern bei Bauprojekten, weil Mitarbeiter der DB ProjektBau GmbH durch die Übernahme eines Teils der Projektmanagementfunktionen der DB ProjektBau GmbH durch die DB Station&Service AG seit 1. Januar 2015 Mitarbeiter der DB Station&Service AG sind.

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 153 Mio. € unverändert auf Vorjahresniveau. Der Materialaufwand stieg im Berichtsjahr auf 520 Mio. € (im Vorjahr: 510 Mio. €) was im Wesentlichen durch gestiegene Aufwendungen in den Bereichen Winterdienst, Sicherheit sowie Instandhaltung verursacht wurde. Dem steht ein deutlicher Rückgang der Stromkosten – vor allem bedingt durch unsere Investitionen in energiesparende Technologien – und der Kosten für Energieträger zur Wärmeerzeugung gegenüber. Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere aufgrund von Tarifsteigerungen und den Effekten aus der Übernahme von 100 Mitarbeitern der ehemaligen DB ProjektBau GmbH um 7,1% auf 272 Mio. € (im Vorjahr: 254 Mio. €).

Die Abschreibungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 2 Mio. € auf 133 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 199 Mio. € um 3,9% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 207 Mio. €), unter anderem aufgrund geringerer Entschädigungen.

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

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 4 Mio. € auf –39 Mio. € (im Vorjahr: –43 Mio. €) durch einen Rückgang der Zinsaufwendungen für Darlehen der DB AG sowie für zurückgezahlte Bundesmittel.

Die DB Station&Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 203 Mio. € (im Vorjahr: 188 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

› **Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage**

Die Entwicklung der DB Station&Service AG im Berichtsjahr übertrifft die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebene Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, im Wesentlichen aufgrund der positiven Entwicklung im Bereich der Stationsentgelte und des Sondereffekts aus Erträgen aus Schadenersatz.

› **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 Mobility Logistics AG (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 bereichsübergrei-

fenden 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) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben beide Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DBAG bestätigt (Moody's: Aa1, S&P: AA). Die Ratings von S&P und Moody's sind damit seit der ersten Erteilung unverändert. S&P hat im Berichtsjahr allerdings den Ausblick für die Rating-Einstufungen von »stabil« auf »negativ« zurückgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DBAG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station&Service AG eine zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinie in Höhe von 250 Mio. €. Diese wurde zum Bilanzstichtag aufgrund eines vorhandenen Guthabens auf dem Cashpool-Konto nicht 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 nicht wesentlich verändert.

› Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 338 Mio. € und lag damit um 27 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 8 Mio. € auf 557 Mio. €. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg trotz einer im Vergleich zum Vorjahr höheren Abführung des Vorjahresgewinns insgesamt um 29 Mio. € auf 215 Mio. €. Per 31. Dezember 2015 verfügte die DB Station&Service AG mit 1 Mio. € über einen um 4 Mio. € niedrigeren Bestand an flüssigen Mitteln als im Vorjahr.

› Investitionen

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren das Projekt Stuttgart 21 (43 Mio. €), die Baustufe 2 der S-Bahn RheinNeckar – Ludwigshafen – Mainz (15 Mio. €), der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Passau (8 Mio. €) sowie der Umbau des Empfangsgebäudes in Münster in Westfalen (7 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres lagen mit 541 Mio. € (im Vorjahr: 557 Mio. €) leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Netto-Investitionen – definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten – verringerten sich auf 95 Mio. € (im Vorjahr: 124 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen per 31. Dezember 2015 beläuft sich auf 596 Mio. € (im Vorjahr: 618 Mio. €).

› Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 541 Mio. € ein Netto-Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 87 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit konnte nur zum Teil aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert werden. Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

› Bilanzstruktur

Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme]	31.12.2015	31.12.2014
AKTIVA		
Anlagevermögen	97,9	98,7
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	2,1	1,3
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	46,3	46,2
Rückstellungen	3,3	3,3
Verbindlichkeiten	46,0	46,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	32,4	33,7
Rechnungsabgrenzungsposten	4,4	4,3
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.237	3.246

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2015 um 9 Mio. € beziehungsweise 0,3% auf 3.237 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2014: 3.246 Mio. €). Der Rückgang der Bilanzsumme ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf den Rückgang des Anlagevermögens zurückzuführen. Dagegen erhöhten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 28 Mio. € auf 50 Mio. €, hauptsächlich aufgrund von Cashpool-Forderungen von 25 Mio. € am Bilanzstichtag. Auf der Passivseite ist insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zu nennen, was im Wesentlichen aus dem Wegfall der Cashpool-Verbindlichkeit gegenüber der DB AG resultiert. Das Anlagevermögen hat sich um 1% auf 3.170 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2014: 3.203 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 97,9% leicht unter dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2014: 98,7%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich stichtagsbedingt um 55,8% auf 67 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 43 Mio. €), was im Wesentlichen aus den gestiegenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultiert und im Wesentlichen auf den positiven Saldo des Cashpool-Kontos zurückzuführen ist. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg auf 2,1% (per 31. Dezember 2014: 1,3%).

Das Eigenkapital ist mit einem Wert von 1.500 Mio. € unverändert zum Vorjahr (per 31. Dezember 2014: 1.500 Mio. €). Die Eigenkapitalquote erhöhte sich von 46,2% auf 46,3%.

Die Rückstellungen blieben mit einem Wert von 106 Mio. € unverändert.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbedingt um 17 Mio. € auf 84 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gingen um 29 Mio. € auf 1.318 Mio. € zurück, insbesondere durch einen Liquiditätsüberschuss in Form einer Cashpool-Forderung am Bilanzstichtag, während im Vorjahr noch eine Cashpool-Verbindlichkeit von 40 Mio. € bestanden hatte. Gegenläufig wirkte sich der Anstieg der Verbindlichkeit aus der Gewinnabführung um 15 Mio. € auf 203 Mio. € aus. Die sonstigen Verbindlichkeiten weisen mit 59 Mio. € einen um 6 Mio. € höheren Saldo durch gestiegene Verbindlichkeiten

aus Aufwandszuschüssen aus. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten blieb mit 141 Mio. € unverändert (per 31. Dezember 2014: 141 Mio. €).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 33,3% (per 31. Dezember 2014: 33,5%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 16,0% (per 31. Dezember 2014: 16,0%). Damit decken Eigenkapital, langfristige Rückstellungen sowie langfristige Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten das Anlagevermögen zu 85,8% (per 31. Dezember 2014: 85,2%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 29 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 32 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten konnten wir um 46 Mio. € auf 1.049 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.095 Mio. €) verringern, was hauptsächlich aus dem Rückgang der Cashpool-Verbindlichkeiten resultiert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten ergeben sich aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme belief sich auf 32,4% per 31. Dezember 2015 (per 31. Dezember 2014: 33,7%).



ERÖFFNUNG DER ERSTEN RIDESHARING-STATION AN EINEM BAHNHOF

Die Anbindung weiterer Verkehrsangebote an den Bahnhof ist eine Kernaufgabe bei der intermodalen Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems. Fernbushaltestellen, Taxihaltepunkte und Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie E-Bikes machen den Bahnhof zum unverzichtbaren Bestandteil der städtischen Infrastruktur. Am »Zukunftsbahnhof Berlin Südkreuz« werden unter anderem solche innovativen Mobilitätskonzepte erprobt. Nachdem hier 2014 unsere erste Fernbusstation eröffnet wurde, kann seit Anfang 2015 die erste Ridesharing-Station an einem Bahnhof genutzt werden, an der sich Reisende für Mitfahrgelegenheiten treffen können.

MITARBEITER

› Überblick über die Tarifentwicklung 015

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 4.855 per 31. Dezember 2014 auf 4.969 Mitarbeiter per 31. Dezember 2015 gestiegen (+ 2,3%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 4.948 um 1,2% über dem Vorjahreswert (4.887 Mitarbeiter). Die Erhöhung der Anzahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahresstichtag ergibt sich insbesondere aus dem Projekt Integration Infrastruktur, durch das ehemalige Mitarbeiter der DB ProjektBau GmbH von der DB Station & Service AG übernommen wurden.

› Überblick über die Tarifentwicklung

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt,

welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe im DB-Konzern Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften. In der Tarifrunde 2014/2015 stand daher neben der Tarifentwicklung auch die grundsätzliche Frage im Fokus, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt.

Ende Mai 2015 hat sich der DB-Konzern mit der EVG auf einen umfassenden Tarifabschluss geeinigt. Der Tarifvertrag sieht unter anderem Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung mit einer Laufzeit bis zum 30. September 2016 vor, die eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 € enthalten. Zudem wurden Verbesserungen bei der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Darüber hinaus haben DB-Konzern und EVG einen Tarifvertrag »Arbeit 4.0« unterzeichnet. Ziel ist es, die rapiden Veränderungen der Arbeitswelt durch die zunehmende Digitalisierung gemeinsam und aktiv zu gestalten.

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 Führungs-

position entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

Die DB Station & Service AG leistet einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der DB-Konzernziele. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit, der gesellschaftlichen Verantwortung und den ökonomischen Rahmenbedingungen abgeleitet. Es ist ein wichtiges Ziel, den Energieverbrauch unserer Bahnhöfe zu reduzieren, um somit Ressourcen zu schonen und den CO₂-Ausstoß zu verringern. In diesem Sinne wurde im Berichtsjahr die Einführung eines Energiemanagementsystems nach DIN EN ISO 50001 beschlossen, um den bereits in der Vergangenheit eingeschlagenen Weg zur Verbesserung

unserer Energieeffizienz konsequent fortzuführen. Das im vergangenen Berichtsjahr in Kerpen-Horrem (Nordrhein-Westfalen) eingeweihte erste klimaneutrale Bahnhofsgebäude wird durch den 2015 begonnenen Bau eines weiteren Grünen Bahnhofs nach modernsten ökologischen Standards in der Lutherstadt Wittenberg ergänzt. Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/ueberblick verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche

Beiträge der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten deutschen Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber für eine nachhaltige Gesellschaft leistet.

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

STRATEGIE

Unsere Strategie Bahnhöfe2020 war auch im Berichtsjahr der Kompass für die Weiterentwicklung unseres Geschäftsfelds. So haben wir als Teil unserer strategischen Initiativen in der Dimension Ökonomie die Entwicklung unserer Bahnhöfe zu vernetzten Mobilitätsdrehscheiben weiter vorangetrieben. Als Teil des Angebots an unsere Kunden ermöglicht ihnen dies, eine möglichst breit gefächerte Verknüpfung zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten zu nutzen. Hierzu zählen neben den Fernbushaltestellen im öffentlichen Personennahverkehr Taxihaltepunkte, Park- und Lademöglichkeiten für Elektroautos und E-Bikes sowie Angebote für Carsharing. Mit deren Integration tragen wir einem sich ändernden Mobilitätsverhalten Rechnung und positionieren Bahnhöfe als Knotenpunkte multimodaler Verkehrsnetze. Um neue Konsummöglichkeiten für unsere Kunden zu entwickeln, haben wir darüber hinaus innovative Vermarktungskonzepte, auch in Zusammenarbeit mit Start-ups, in unseren Bahnhöfen getestet und ausdefiniert.

In der Dimension Soziales sind Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität wesentliche Schwerpunkte. Die Grundlagen hierfür bilden die in der Mitarbeiterbefragung identifizierten Handlungsfelder. Ein Programm mit aufeinander aufbauenden Qualifizierungs- und Dialogformaten stärkt ein zugleich mitarbeiter- wie leistungsorientiertes Führungsverständnis. Wir fördern die Weiterentwicklung

unserer Mitarbeiter über unseren Qualifizierungsfonds und setzen uns für die Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch betriebliche Arbeitszeitprojekte ein.

Als dritte Dimension ist die Ökologie integraler Bestandteil unserer Strategie. Als Betreiber eines komplexen Anlagenportfolios forcieren wir den Einsatz ökologischer Anlagen- und Gebäudetechnologien. So wird unter anderem bei Modernisierungen und Neubauten der Einsatz von innovativen Beleuchtungstechnologien, Erdwärmekopplung, Kraft-Wärme-Kopplung oder Photovoltaik am jeweiligen Standort geprüft.

Bei der zukünftigen Schwerpunktsetzung in der strategischen Entwicklung unseres Geschäftsfelds wird die Qualität aus Sicht des Reisenden eine zentrale Rolle spielen. In einem geschäftsfeldübergreifenden Projekt ist im Berichtsjahr eine Reihe von Handlungsbedarfen identifiziert worden. Die im DB-Konzernprogramm Zukunft Bahn definierten Maßnahmen sind darauf angelegt, kurz- und mittelfristig deutlich wahrnehmbare Qualitätssteigerungen für den Endkunden zu erzielen.

In gemeinsamen Initiativen mit anderen Geschäftsfeldern betrifft dies beispielsweise die Pünktlichkeit der verkehrenden Züge, die Reisendeninformation und das WLAN-Angebot. Daneben treiben wir die Steigerung von Qualität und Kundenorientierung im Bahnhof insbesondere in den folgenden vier Stoßrichtungen weiter voran:

- › Verbesserung der Basisleistungen: Essenziell für die Zufriedenheit der Reisenden sind eine mit hoher Zuverlässigkeit funktionierende Bahnhofsausstattung und ein positives Erscheinungsbild der Bahnhöfe. Die Verfügbarkeit von Aufzügen und Fahrtreppen sowie Zugzielanzeigen und Bahnhofsuhrn wird daher durch eine Reihe von Maßnahmen gezielt gesteigert. Zu einem positiven Erscheinungsbild trägt die systematische Beseitigung von Reinigungsmängeln bei.
- › Qualitätssteigerung großer Umstiegsbahnhöfe: Hier schaffen wir wettergeschützte Wartebereiche, barrierefreie Ein-, Aus- und Umstiege, eine moderne Rezeption und ein attraktives Erscheinungsbild. Mit einem kurzfristigen Investitionsprogramm wird eine deutliche Qualitäts-

steigerung in diesen kundenwirksamen Bereichen realisiert. Damit wird der Zugang zum System Bahn erleichtert und der Aufenthaltskomfort und die Orientierungsmöglichkeiten am Bahnhof werden verbessert.

- › Revitalisierung der S-Bahn-Tunnelbahnhöfe: Für täglich zwei Millionen Ein- und Aussteiger wird das Erscheinungsbild der Tunnelstationen der vier großen S-Bahn-Systeme in Frankfurt am Main, München, Hamburg und Stuttgart durch umfangreiche Revitalisierungsmaßnahmen verbessert. Dank heller Oberflächen, viel Licht, erneuerter Wände, Decken und Böden wird das in die Jahre gekommene Erscheinungsbild der genannten Tunnelstationen bald der Vergangenheit angehören.

WEITERE INFORMATIONEN

› **Zentrale Leitstelle
Personenbahnhöfe
eröffnet** 017

› **Programm zum
Ausbau der Digitali-
sierung im Anlagen-
management gestartet** 017

› **Ausbau von
Bahnhöfen im
Rahmen der
Stationsoffensive** 018

› **Bauprojekte
in München
und Münster** 018

› **Zivilverfahren zu
Infrastruktur-
nutzungsentgelten** 018

› **Bundesverwaltungs-
gericht bestätigt Be-
scheid zur Ausstattung
von Bahnhöfen mit Dyna-
mischen Schriftanzeigern** 019

› **Einführung eines
Shared Service Center
(SSC) Buchhaltung
im DB-Konzern** 019

› **DB-Konzern stellt
umfassendes
Programm zum
Konzernumbau vor** 019

› **Zentrale Leitstelle Personenbahnhöfe eröffnet**

Um das Störungsmanagement in der Reisendeninformation zu verbessern, hat die DB Station&Service AG am 22. Juli 2015 eine zentrale Leitstelle Personenbahnhöfe im Berliner Hauptbahnhof eröffnet, die rund um die Uhr besetzt ist. Neben anderen Aufgaben kümmern sich die Mitarbeiter im Störfall sofort um die Fehlerbehebung und sind zentrale Schnittstelle zwischen Bahnhofsmanagements, internen Dienstleistern und Systemherstellern. Die Mitarbeiter können die bundesweit rund 6.600 Dynamischen Schriftanzeiger von Berlin aus steuern und die Störungsbehebung einleiten.

› **Programm zum Ausbau der Digitalisierung im Anlagen- management gestartet**

Seit Juni 2015 statet die DB Station&Service AG im Rahmen ihres Programms Ausbau Digitalisierung im Anlagenmanagement (ADAM) Rolltreppen und Aufzüge mit intelligenten Kommunikationsbausteinen aus, die sie mit den Betriebszentralen verbinden. Sobald ein Aufzug oder eine Rolltreppe wegen eines Defekts außer Betrieb geht, sendet die Anlage automatisch die Störungsmeldung an die zentrale Überwachungsstelle. Die Reparatur kann dort umgehend in die Wege geleitet werden, sodass die Zeitspanne zwischen Störung und Reparatur verkürzt und die Verfügbarkeit von Aufzügen und Fahrtreppen deutlich gesteigert wird.

› **Ausbau von Bahnhöfen im Rahmen der Stationsoffensive**

Um mehr Menschen einen kurzen Weg zum Bahnhof zu ermöglichen, hat die DB Station&Service AG mit dem Programm Stationsoffensive Tausende potenzielle Standorte für neue Haltepunkte im Netz des DB-Konzerns untersucht und deutschlandweit 350 verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Stationen identifiziert. Bayern konnte als erster Partner gewonnen werden. Am 2. März 2015 wurde in München die bundesweit erste Rahmenvereinbarung unterzeichnet: Die DB Station&Service AG und der Freistaat Bayern bauen gemeinsam 20 neue Haltepunkte für den Regionalverkehr. Die Investitionskosten in Höhe von mehr als 40 Mio. € tragen beide Partner je zur Hälfte. Mit nahezu allen anderen Bundesländern wurden Verhandlungen aufgenommen. Wir tragen damit beispielsweise sich ändernden Siedlungsstrukturen Rechnung und ermöglichen hierdurch zusätzlich zwei Millionen Menschen Zugang zum Schienenpersonenverkehr.

› **Bauprojekte in München und Münster**

Die DB Station&Service AG plant in München einen Neubau der Bahnhofsgebäude von Hauptbahnhof und dem sogenannten Sarnberger Flügelbahnhof. Die Stadt möchte die Bahnhofsvorplätze des Hauptbahnhofs neu gestalten, DB-Konzern und Freistaat wollen im Rahmen der zweiten Stammstrecke einen neuen S-Bahnhof unter dem Hauptbahnhof bauen. Am 29. April 2015 hat der Münchner Stadtrat in seiner Vollversammlung den Bauplänen für das neue Empfangsgebäude am Münchner Hauptbahnhof inklusive Sarnberger Flügelbahnhof zugestimmt. Der Entwurf, der in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München und dem Architekturbüro Auer Weber entstanden ist, sieht unter anderem eine vollverglaste Eingangshalle des Empfangsgebäudes, sieben oberirdische Geschosse unter anderem für Einzelhandel und Gastronomie sowie ein siebengeschossiges Basisgebäude mit einem aufragenden, als Erkennungsmerkmal dienenden Hochpunkt am Sarn-

berger Flügelbahnhof vor. Der Beginn der Bauarbeiten hängt von den Genehmigungsverfahren und der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ab. Am 5. Oktober 2015 wurde das Info-Center des DB-Konzerns in der Gleishalle des Münchner Hauptbahnhofs eröffnet. Hier können sich Interessenten durch Informationstafeln, Visualisierungen, Filme, ein Architekturmodell und einer Slideshow über die drei Bauprojekte rund um den Hauptbahnhof München informieren. Ein Bürgerinformationstool lädt zur Meinungsbildung ein.

Am 30. April 2015 haben Vertreter der Stadt Münster und der DB Station&Service AG den Grundstein für das neue Empfangsgebäude am Hauptbahnhof Münster gelegt. Die Planung und Entwicklung wurde von unserer hauseigenen Abteilung Konzeption und Planung innerhalb des Vorstandsressorts Bau- und Anlagenmanagement durchgeführt. Bis Mitte 2017 entsteht an alter Stelle ein modernes Empfangsgebäude für die Reisenden und Besucher und damit ein zentraler Teil der neuen Mobilitätsdrehscheibe für die Stadt Münster und ihre Region.

› **Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten**

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte (Trassenentgelte, Stationsentgelte) zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hat und diese regulierungsrechtlich wirksam sind. In diesem Zusammenhang sind derzeit vor den Zivilgerichten Rechtsstreitigkeiten zwischen DB Netz AG und DB Station&Service AG auf der einen Seite und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern auf der anderen Seite anhängig. Gegenstand der Verfahren ist die Überprüfung der Billigkeit der Nutzungsentgelte. Zum Teil werden zudem kartellrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Der überwiegende Teil dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die als Regionalfaktoren oder nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden. Erstmals wurde nun im September 2015 ein laufendes Zivilverfahren durch das Gericht ausgesetzt und die Vorlage zum Europäischen Gerichtshof (EuGH) beschlossen. Zusätzlich wurde Verfassungsbeschwerden der DB Station&Service AG und der DB Netz AG stattge-

geben, mit denen diese sich gegen die Nichtzulassung von Revisionen gegen Urteile verschiedener Oberlandesgerichte durch den BGH im Jahr 2012 wendeten. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) sah in diesen Beschlüssen das Recht der beiden Gesellschaften auf rechtliches Gehör verletzt und verwies die Sache an den BGH zurück. Diese Entscheidung des BVerfG und die Vorlage an den EuGH sind ein wichtiger Schritt zur Klärung der Frage, ob die Zivilgerichte, wie bisher in den meisten Verfahren unterstellt, die Vorschrift des § 315 BGB parallel zu den Regelungen des Eisenbahnrechts anwenden dürfen.

› **Bundesverwaltungsgericht bestätigt Bescheid zur Ausstattung von Bahnhöfen mit Dynamischen Schriftanzeigern**

Unter Berufung auf die EU-Fahrgastreurechtsverordnung (VO 1371/2007) hatte das EBA die DB Station&Service AG im Jahr 2010 per Bescheid verpflichtet, sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) auszurüsten. Mit seinem Urteil vom September 2015 bestätigt das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die Rechtmäßigkeit der EBA-Auflagen in letzter Instanz. Die im Bescheid von 2010 vorgegebene Umrüstungsfrist läuft ab der Verkündung des letztinstanzlichen Urteils. Die Frist beträgt bei Bahnhöfen mit mehr als 300 Reisenden pro Tag 18 Monate und bei Bahnhöfen mit weniger als 100 Reisenden pro Tag 48 Monate.

› **Einführung eines Shared Service Center (SSC) Buchhaltung im DB-Konzern**

Anfang April 2014 wurde der DB-konzernweite Aufbau einer zentralen SSC-Organisation beschlossen, in der die heute dezentral in den Geschäftsfeldern, Servicecentern oder DB-Konzernunternehmen erbrachten Buchhaltungsaufgaben in weiten Teilen zentral gebündelt werden. Das SSC Buchhaltung wird demnach als Servicefunktion Leistungen nach einheitlichen Prinzipien erbringen. Die DB-konzerninterne Zusammenarbeit mit dem SSC erfolgt nach definierten Stan-

dards und auf Basis von Geschäftsbesorgungsverträgen. Mithilfe der SSC-Organisation soll im gesamten DB-Konzern die Einführung innovativer Technologien und Prozesse zentral gesteuert und somit die Qualität und Effizienz der Rechnungswesenfunktionen weiter erhöht werden. Die DB Station&Service AG hat ihre Finanzbuchhaltung bereits seit 2009 gemeinsam mit der DB Netz AG in einem Buchhaltungszentrum gebündelt, das unter der Führung der DB Netz AG als Servicefunktion geführt wurde. Im Berichtsjahr wurden drei Mitarbeiter der noch bei der DB Station&Service AG verbliebenen Finanzbuchhaltungsfunktion mit Wirkung zum 1. Februar 2015 in eine dezentrale SSC-Struktur im Wege eines (Teil-)Betriebsübergangs auf die DB ML AG überführt und dem Konzernrechnungswesen unterstellt. Dezentrale SSC-Struktur bedeutet, dass die Mitarbeiter weiterhin an ihren bisherigen Standorten verbleiben.

Innerhalb des SSC erfolgt die Neuausrichtung der dezentralen SSC-Organisation in die prozessorientierte SSC-Zielorganisation.

› **DB-Konzern stellt umfassendes Programm zum Konzernumbau vor**

Um der nicht zufriedenstellenden wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns der letzten Jahre vor allem im Schienengeschäft in Deutschland (Eisenbahn in Deutschland) zu begegnen, hat der DB-Konzern Ende Juli 2015 ein Programm für den weitreichenden Umbau des DB-Konzerns vorgestellt.

Im DB-Konzern haben insbesondere der Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland erheblich an Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität eingebüßt. Gleichzeitig besteht in diesen Geschäften in den nächsten Jahren ein umfangreicher Investitionsbedarf unter anderem für die Flottenmodernisierung. Um die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns zu sichern, ist daher eine gute Finanzkraft unabdingbar. Im Zusammenhang mit dem DB-Konzernumbau soll die doppelstöckige Holding-Struktur mit DB AG und DB ML AG zur Vermeidung von Redundanzen, zur Reduzierung von Abstimmungsaufwendungen sowie zur Beschleunigung von Entscheidungen aufgelöst werden. Zudem wurde der DB-Konzernvorstand von acht auf sechs Ressorts verkleinert. Ein Bestandteil der Reorganisation ist eine neue Geschäftsverteilung im DB-Konzernvorstand zur Bündelung

der Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland im neuen Ressort Verkehr und Transport. Darüber hinaus werden die Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im DB-Konzern neu strukturiert. Die DB-Konzernleitung soll auf die Ausübung von DB-Konzernleitungsfunktionen und Richtlinienkompetenz beschränkt werden.

Mit dem Konzernumbau will der DB-Konzern schlanker, schneller, effizienter sowie kundenorientierter und damit wettbewerbsfähiger werden. Neben wettbewerbsfähigeren Kostenstrukturen auch in der DB-Konzernleitung geht es vor allem um die Erreichung einer höheren Qualität, eine stärkere Ausrichtung auf den Kunden und seine Bedürfnisse sowie um mehr Wirtschaftlichkeit, insbesondere in den Geschäften der Eisenbahn in Deutschland. Teil des Konzernumbaus ist auch das auf mehrere Jahre angelegte Programm Zukunft Bahn. Von August bis Dezember 2015 arbeiteten fünf Projektteams mit unterschiedlichen Themen an der Neuaufstellung des DB-Konzerns, darunter das zentrale Programm Zukunft Bahn mit einem Team von Spezialisten aus allen Geschäftsfeldern. Nach der Aufsichtsratssitzung Mitte Dezember 2015 hat die Umsetzungsphase begonnen: Im ersten Schritt werden im Jahr 2016 an vielen Stellen

schnelle operative Verbesserungen umgesetzt, um für die Kunden »Ärgernisse« zu beseitigen. Im Zeithorizont II bis 2020, »Qualität, die überzeugt«, wird der Großteil der entwickelten Maßnahmen umgesetzt. Im Zeithorizont III, »Leistung, die begeistert«, werden langfristig wirksame Maßnahmen ergriffen.

Im Zuge des vorgestellten DB-Konzernumbaus wurde zudem eine weitere Vereinfachung der Markenarchitektur beschlossen. Zur Stärkung des Marktauftritts treten zukünftig der DB-Konzern, der nationale und grenzüberschreitende Personenverkehr, die Infrastrukturgeschäftsfelder sowie der Schienengüterverkehr einheitlich unter der Bildmarke DB auf. Mit der Vereinfachung der Markenarchitektur erfolgt die markenseitige Umsetzung des Verschlinkungsprozesses, der mit dem DB-Konzernumbau eingeleitet wurde. Die Markenauftritte der internationalen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva bleiben in der bisherigen Form bestehen.

Entsprechend der im Berichtsjahr neu eingeführte Führungsstruktur sowie der geänderten Markenarchitektur haben sich auch die Bezeichnungen der Geschäftsfelder des DB-Konzerns verändert.

NACHTRAGSBERICHT

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die DB Station&Service AG eingetreten.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

› **Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen** 021

› **Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung** 021

› **Umfassendes Risikomanagementsystem** 023

› **Bewertung der derzeitigen Risikoposition** 023

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 bewegt sich das Risiko weiterhin auf Vorjahresniveau. Gleichzeitig ist das Risiko durch geeignete bilanzielle Vorsorgemaßnahmen berücksichtigt.

Des Weiteren besteht im Zuge des derzeitigen Gesetzgebungsverfahrens zur Weiterentwicklung der Eisenbahnregulierung (ERegG) weiterhin die Möglichkeit, dass durch die BNetzA in der Zukunft das Instrument der Anreizregulierung forciert 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. Im Berichtsjahr erging unter anderem ein EBA-Bescheid zur Reisendeninformation. Die Bewertung des Risikostatus hierzu steht aus.

› BETRIEBSRISIKEN

Unsere Tätigkeit als Infrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit ent-

stehen 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 unter-sagt 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 Vereinbarung wurde Anfang 2015 gezeichnet und ist seit dem 1. Januar 2015 mit einer Laufzeit von fünf Jahren wirksam. 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 Vereinba-

rungen 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 Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

› **Bewertung der derzeitigen Risikoposition**

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Station&Service AG in Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung sowie in den Bereichen Instandhaltung und Reinigung. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition von DB Station&Service AG geringfügig erhöht. Die DB Station&Service AG beurteilt die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken als möglich 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** 024

› **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte** 024

› **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen** 024

› **Voraussichtliche Entwicklung der DB Station&Service AG im Geschäftsjahr 2016** 024

› Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2016 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland wird im Jahr 2016 eine leichte Beschleunigung des Wirtschaftswachstums erwartet. Getrieben wird dies durch die gute Beschäftigungssituation und steigende Einkommen. Auch der Zustrom von Migranten entfaltet kurzfristig positive Impulse auf den privaten und staatlichen Konsum. Zudem dürfte die fortschreitende Erholung des Euro-Raums positive Effekte auf die innereuropäischen Exporte haben.

› Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im deutschen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir im Jahr 2016 einen leichten Zuwachs der Verkehrsleistung, unter anderem infolge des Wachstums der Bevölkerung in Ballungsräumen, das zu einer Zunahme der Nachfrage im Nahverkehr führen dürfte.

In Bezug auf die Stationshalte ist – bedingt durch eine anhaltend hohe Bautätigkeit – von einer stabilen Entwicklung auszugehen. Der Anteil der Stationshalte von DB-konzernexternen Kunden wird weiter zunehmen.

Auch für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für das Jahr 2016 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich im Jahr 2016 voraussichtlich stabil entwickeln.

› Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass insbesondere die Gesetzesinitiative zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (ERegG) zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben kann. Im Hinblick auf die derzei-

tigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass eine etwaige Umsetzung keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des Geschäftsjahres 2016 nehmen wird.

› Voraussichtliche Entwicklung der DB Station & Service AG im Geschäftsjahr 2016

Auch im Geschäftsjahr 2016 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt im Geschäftsjahr 2016 unser Fokus insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, München EG und zweite Stammstrecke) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

Darüber hinaus bildet das DB-konzernweit aufgesetzte Programm Zukunft Bahn einen deutlichen Schwerpunkt in der kurz- und mittelfristigen Entwicklung der DB Station&Service AG. Mit dem Programm soll die Qualität in allen Geschäftsbereichen und im Systemverbund Schiene für Bahnkunden deutlich wahrnehmbar verbessert werden.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir im Geschäftsjahr 2016 von einer Entwicklung auf Vorjahresniveau aus.

Wir erwarten für das Geschäftsjahr 2016 einen leichten Umsatzanstieg, insbesondere aus einem Anstieg der Stationserlöse. Die auch von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden voraussichtlich geringfügig über dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

Wir rechnen mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2016, das voraussichtlich deutlich unter dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird, im Wesentlichen geprägt durch den zusätzlichen Aufwand für die Qualitätsmaßnahmen im Rahmen des Programms Zukunft Bahn.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Station&Service AG 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, 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.

Jahres- abschluss

› Gewinn- und
Verlustrechnung 026

› Bilanz 026

› Kapitalflussrechnung 027

› Entwicklung des
Anlagevermögens 028

› Anhang 029

› Anteilsbesitzliste 035

› Bestätigungsvermerk des
Abschlussprüfers 038

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Umsatzerlöse	(12)	1.179	1.155
Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	32	23
Gesamtleistung		1.211	1.178
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	153	153
Materialaufwand	(15)	- 520	- 510
Personalaufwand	(16)	- 272	- 254
Abschreibungen		- 133	- 131
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 199	- 207
		240	229
Beteiligungsergebnis	(18)	2	2
Zinsergebnis	(19)	- 39	- 43
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		203	188
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	- 203	- 188
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

› Aktiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	3.170	3.203
Finanzanlagen	(2)	0	0
		3.170	3.203
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	66	38
Guthaben bei Kreditinstituten		1	5
		67	43
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0	0
		3.237	3.246

› Passiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklagen	(5)	1.242	1.242
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		1.500	1.500
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	106	106
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.490	1.499
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	141	141
		3.237	3.246

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/Verlustausgleich		203	188
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		133	131
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		1	-1
Cashflow		337	318
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-1	6
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-9	49
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-29	-54
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	3
Zinsaufwendungen/Zinserträge		39	43
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		338	365
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		8	6
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-541	-557
Auszahlungen für den Erwerb des Deckungsvermögens		-1	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		-25	0
Erhaltene Zinsen		0	0
Erhaltene Dividenden		2	2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-557	-549
Auszahlungen für Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-188	-169
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-3	-3
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		503	502
Rückzahlung von Zuschüssen		-13	-14
Auszahlungen durch die Entnahme der Gesellschafterin aus der Kapitalrücklage		0	-1
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-40	-83
Gezahlte Zinsen		-35	-37
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-9	-9
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		215	186
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		-4	2
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		5	3
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(19)	1	5

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2015	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften ¹⁾	Zu- gänge	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2015	Vortrag per 01.01. 2015	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften	Ab- schrei- bungen	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2014
[in Mio. €]														
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
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
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	157	0	9	0	-3	163	0	0	0	0	0	0	163	157
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.623	0	42	70	-4	2.731	965	0	77	1	-3	1.040	1.691	1.658
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.043	0	7	27	-1	1.076	223	0	15	0	-1	237	839	820
	3.823	0	58	97	-8	3.970	1.188	0	92	1	-4	1.277	2.693	2.635
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	226	0	4	7	-3	234	143	0	11	0	-3	151	83	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	492	0	10	14	-5	511	310	0	30	-1	-4	335	176	182
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	335	0	23	-118	-22	218	32	0	0	0	-32	0	218	303
	4.876	0	95	0	-38	4.933	1.673	0	133	0	-43	1.763	3.170	3.203
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlagevermögen insgesamt	4.876	0	95	0	-38	4.933	1.673	0	133	0	-43	1.763	3.170	3.203

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.

Im Berichtsjahr erfolgte die grundlegende Neuausrichtung der Projektmanagementfunktionen (PM-Funktionen) für Infrastrukturprojekte im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern). Grundlage dieser Maßnahme bildet der Abspaltungs- und Übertragungsvertrag vom 10. Juni 2015 zwischen der DB ProjektBau GmbH als übertragendem Rechtsträger und den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG sowie DB Station&Service AG als jeweils übernehmende Rechtsträger. Die Übertragung des von der DB ProjektBau GmbH abzusplittenden Vermögens (Gegenstände des den PM-Funktionen zugeordneten Aktiv- und Passivvermögens) erfolgte dabei jeweils als Gesamtheit im Wege der Abspaltung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG) mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015 (Abspaltungstichtag).

Die Übertragung betrifft bei der DB Station&Service AG gemäß Abspaltungsbilanz zum 1. Januar 2015 vorwiegend unfertige Leistungen (1,1 Mio. €) sowie Rückstellungen (0,6 Mio. €) und Verbindlichkeiten (0,4 Mio. €). Da der Wert der übertragenen Aktiva den Wert der Passiva überstieg, hat die DB Station&Service AG den Differenzbetrag von 0,2 Mio. € in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt.

› (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

Seit dem 1. Januar 2012 wird der Komponentenansatz im Anlagevermögen für bestimmte Anlagenklassen angewendet. Investitionen in die Anlagenklassen Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige, unterirdische Haltepunkte und Empfangsgebäude werden mit Projektbeginn ab dem 1. Januar 2012 in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die unterschiedlichen Komponenten werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Den Empfangsgebäuden wurden darüber hinaus Mindestgrößen zugeordnet, die für die Anwendung des Komponentenansatzes erfüllt sein müssen.

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 pauschalisierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2015 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

Die DB Station&Service AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapi-

talanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche 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 2015 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt.

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

Die wesentlichen per 31. Dezember 2015 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2015
Rechnungszinsfuß	3,89
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,60
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,40

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundesbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 2,50% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 3,25% (Jubiläum, Sterbegeld, mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die Aufwand beziehungsweise Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten sowie 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 Entstehungszeitpunktes 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 Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Station & Service AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstat-

teten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

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 auf der Seite 28 dargestellt.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 446 Mio. € (im Vorjahr: 433 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten.

➤ (3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

[in Mio. €]	31.12.2015	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	0	13
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	50	0	22
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	2	0	3
Insgesamt	66	0	38

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 23 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 24 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Cashpooling in Höhe von 25 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 0 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 25 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 22 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 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 DB AG gehalten.

› (5) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von 1.242 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.242 Mio. €) aus.

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

Im Berichtsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilien-neuzuordnung 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) von der DB AG aus der Kapitalrücklage entnommen.

› (6) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

› (7) RÜCKSTELLUNGEN

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	5
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	100	100
Insgesamt	106	106

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Station&Service AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter 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 (0,5 Mio. €, im Vorjahr: 1,4 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: 5 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Verpflichtungen im Personalbereich	17	20
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	6	6
Risikovorsorge für Bauprojekte	9	7
Unterlassene Instandhaltung	21	20
Übrige Risiken	47	47
Insgesamt	100	100

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, Jubiläumszuwendungen, Urlaubsansprüche, Arbeitsmehreleistungen 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 1.878 T € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 1.622 T €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (1.878 T €) verrechnet.

➤ (8) VERBINDLICHKEITEN

[in Mio. €]	31.12. 2015	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2014
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	29	3	13	13	32
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	–	–	–	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	84	84	–	–	67
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.318	279	231	808	1.347
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	–	–	0
Sonstige Verbindlichkeiten	59	59	–	–	53
davon aus Steuern	2	2	–	–	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	–	–	–	–	–
Insgesamt	1.490	425	244	821	1.499
davon zinspflichtig	1.049	9	236	804	1.095

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 44 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 42 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 1.274 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.305 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 1.049 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.055 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 18 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 18 Mio. €), 0 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 40 Mio. €) aus Cashpooling, 4 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 4 Mio. €) aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 203 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 188 Mio. €).

➤ (9) PASSIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (98 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 (21 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

➤ (10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	55	40
Insgesamt	55	40

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 48 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 40 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. €]	31.12.2015	31.12.2014
Bestellobligo für Investitionen	596	618
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	293	297
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	28	25
Insgesamt	889	915

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

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-Leaseback-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 21 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 24 Mio. €) bis zum Jahr 2021, die aus Sale-and-Leaseback-Geschäften eines Empfangsgebäudes resultieren.

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

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	29	28
fällig 1 bis 5 Jahre	54	51
fällig über 5 Jahre	210	218
Insgesamt	293	297

➤ Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

➤ (12) UMSATZERLÖSE

[in Mio. €]	2015	2014
Verkehrsstationen	820	794
davon Stationsentgelte	807	781
Vermietung	359	361
Insgesamt	1.179	1.155

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 12 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) enthalten.

› (13) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Der unter diesem Posten ausgewiesene Betrag beinhaltet aktivierungspflichtige Leistungen in Höhe von 32 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €). Die Erhöhung ist insbesondere auf höhere aktivierte Eigenleistungen im Zusammenhang mit der Übernahme der Projektmanagementfunktionen der DB ProjektBau GmbH per 1. Januar 2015 zurückzuführen und resultiert daraus, dass insbesondere Aufgaben von der Planung, Bauvorbereitung sowie Baudurchführung und -überwachung von Bauprojekten von der DB Station&Service AG durchgeführt werden.

› (14) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

[in Mio. €]	2015	2014
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	38	34
davon sonstige Leistungen Dritte	38	34
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	25	22
Erträge aus Schadenersatz und Kostenersatzungen	16	5
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	59	81
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	55	73
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	6	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2	1
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	0
Sonstige übrige Erträge	6	6
Insgesamt	153	153
davon periodenfremd	15	11

Der Anstieg der Erträge aus Schadenersatz resultiert aus einer Ausgleichszahlung der DB Netz AG, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Grundstücksflächen in Hamburg-Altona steht.

› (15) MATERIALAUFWAND

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	88	95
davon Aufwendungen für Energie	90	97
davon Strom	67	70
davon Stromsteuer	6	6
davon sonstige Energien	17	21
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	2	2
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	183	174
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	151	148
davon sonstige bezogene Leistungen	25	20
davon Provisionen	7	6
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	249	241
Insgesamt	520	510

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. €]	2015	2014
LÖHNE UND GEHÄLTER		
davon für Arbeitnehmer	186	171
davon für zugewiesene Beamte	37	38
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
	224	210
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
davon für Arbeitnehmer	39	35
davon für zugewiesene Beamte	9	9
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	-	-
davon für Altersversorgung	6	5
	48	44
Insgesamt	272	254

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

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

› (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	34	34
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	3	4
Gebühren und Beiträge	12	13
Aufwendungen für Versicherungen	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	2
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	6	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	91	87
davon bezogene IT-Leistungen	15	15
davon sonstige Kommunikationsdienste	30	30
davon sonstige Serviceleistungen	46	42
Aufwendungen aus Schadenersatz	1	5
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	7	7
Sonstige betriebliche Steuern	3	3
Übrige Aufwendungen	36	44
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	4	6
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	8	7
davon sonstige übrige Aufwendungen	24	31
Insgesamt	199	207
davon periodenfremd	10	13

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

› (18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

[in Mio. €]	2015	2014
Erträge aus Beteiligungen	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	2	2
Insgesamt	2	2

› (19) ZINSERGEBNIS

[in Mio. €]	2015	2014
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-39	-43
davon an verbundene Unternehmen	-34	-36
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-7
Insgesamt	-39	-43

› 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 21) 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.

Die Kapitalflussrechnung des Jahres 2014, die im Vorjahr noch gemäß dem damals gültigen Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) aufgestellt wurde, ist freiwillig an die Empfehlungen des DRS 21 angepasst worden.

› (20) FINANZMITTELFONDS

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

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

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

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

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.bundesanzeiger.de erhältlich.

› (23) ANTEILSBESITZ

Gesellschaft	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. € 2015	Arbeitnehmer	Zuzurechnende Anteile ¹⁾ in %	Durchgerechnete Anteile ¹⁾ in %
DB BahnPark GmbH, Berlin	4	4	13	51	51

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

› (24) BESCHÄFTIGTE

[in Vollzeitpersonen]	2015		2014	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.966	4.006	3.843	3.856
Zugewiesene Beamte	982	963	1.044	999
	4.948	4.969	4.887	4.855
Auszubildende	392	478	373	452
Insgesamt	5.340	5.447	5.260	5.307

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

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

› (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 und stellvertretender
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG,
Mitglied des Vorstands und stellvertretender
Vorstandsvorsitzender der DB Mobility Logistics AG,
Erlangen

Regina Rusch-Ziemba¹⁾

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

Birgit Bohle (bis 15. April 2015)

Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,
Frankfurt am Main

Gerhard Dörsam¹⁾

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
Neusäß

Karl-Heinz Ferstl¹⁾

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

Dirk Fischer (seit 18. Juni 2015)

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hamburg

Dr. Christine Hasche-Preuße (seit 18. Juni 2015)

Regierungsdirektorin im Bundesministerium der Finanzen,
Sankt Augustin

Uwe Henschel¹⁾

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Hoppegarten (Mark)

Manuela Herbort

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

Norbert Huber¹⁾

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

Hans-Jörg Jacobs

Referatsleiter LA 13 im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Berlin

Heike Moll¹⁾

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Bartelshagen

Angelika Stein-Homberg (bis 18. Juni 2015)

Mitglied im hauptamtlichen Vorstand der Versorgungs-
anstalt des Bundes und der Länder (VBL),
Oberkrämer

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

[in T €]	2015	2014
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	38	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 haben sich nicht ergeben.

› **(28) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Berlin, den 15. Februar 2016

DB Station&Service AG
Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 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 15. Februar 2016
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

› Bericht des Aufsichtsrats

040

› Mandate der Mitglieder des
Vorstands und des Aufsichtsrats

042

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

› Sitzungen des Aufsichtsrats 040

› Arbeitsschwerpunkte 040

› Jahresabschluss 040

› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 041

› Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

› Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 10. März 2015 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über die mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten persönlichen Ziele unterrichten lassen.

In seiner konstituierenden Sitzung am 18. Juni 2015 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und seine Stellvertreterin, die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) und des Präsidialausschusses gewählt. Zudem hat der Aufsichtsrat die Mittelfristplanung 2015 bis 2019 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Station&Service AG zur Kenntnis genommen und sich intensiv mit der Strategie Bahnhöfe 2020 befasst.

In seiner Sitzung am 11. Dezember 2015 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2016 beschäftigt und die Budgetplanung 2016, die Mittelfristplanung 2016 bis 2020 sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat die Zielgrößen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat sowie Vorstand der DB Station&Service AG bis zum 30. Juni 2017 festgelegt.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2015 unter anderem mit dem Integrationsprojekt Infrastruktur, der Entwicklung im Bereich der Vermarktung und mit der Sicherheit auf Bahnhöfen. Weiterhin wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Bauprojekte informiert. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm – Wendlingen schriftlich berichtet.

› Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2015 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 2016 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.



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

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2015 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 2015 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat erfolgte am 15. Januar 2015. Frau Regina Rusch-Ziemba, Frau Heike Moll sowie die Herren Gerhard Dörsam, Karl-Heinz Ferstl, Uwe Henschel und Norbert Huber wurden bestätigt.

Als Nachfolger für die zum 18. Juni 2015 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 18. Juni 2015 erneut die Herren Dr. Volker Kefer, Hans-Jörg Jacobs, Eckhardt Rehberg sowie Manuela Herbort zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und Vertretern der Anteilseignerseite. Zudem wurden Herr Dirk Fischer für Frau Birgit Bohle, die ihr Mandat mit Ablauf des 15. April 2015 niedergelegt hat, und Frau Dr. Christine Hasche-Preuße für die mit Ablauf ihrer Amtszeit zum 18. Juni 2015 ausgeschiedenen Frau Angelika Stein-Homberg als Vertreter der Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat gewählt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 18. Juni 2015 wählte der Aufsichtsrat erneut Herrn Dr. Volker Kefer für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Frau Regina Rusch-Ziemba für die Dauer ihrer Amtsperiode zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Frau Heike Moll als Arbeitnehmervertreterin

und Herr Hans-Jörg Jacobs als Anteilseignervertreter wurden erneut in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss) gewählt. Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Station & Service AG gehören der Aufsichtsratsvorsitzende und seine Stellvertreterin dem Vermittlungsausschuss ebenfalls an. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

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

In der Besetzung des Vorstands gab es keine Veränderungen.

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 2015 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2016
Für den Aufsichtsrat

Dr. Volker Kefer
Aufsichtsratsvorsitzender der
DB Station & Service AG

MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

› Vorstand

042

› Aufsichtsrat

042

› Vorstand

Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

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

Ute Möbus

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

- a)** › DB Schenker Rail AG
 - › DB Schenker Rail Deutschland AG
 - › DB Services GmbH

Rolf Reh

Ressort Bau- und Anlagenmanagement,
Pulheim

- a)** › DB Kommunikationstechnik GmbH
 - › DB ProjektBau GmbH
 - › DB Services GmbH

Andreas Springer

Ressort Personal, Operations,
Berlin

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

› Aufsichtsrat

Dr. Volker Kefer

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

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

Regina Rusch-Ziemba¹⁾

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 (bis 15. April 2015)

Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,
Frankfurt am Main

- a)** › DB Dialog GmbH
- b)** › AMEROPA-Reisen GmbH
 - › Europäische Reiseversicherung AG (Beirat)

Gerhard Dörsam¹⁾

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
Neusäß

Karl-Heinz Ferstl¹⁾

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

Dirk Fischer (seit 18. Juni 2015)

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hamburg

- a)** › DB Netz AG
- b)** › DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

Dr. Christine Hasche-Preuße (seit 18. Juni 2015)

Regierungsdirektorin im Bundesministerium
der Finanzen,
Sankt Augustin

Uwe Henschel¹⁾

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
 - › DB Gastronomie GmbH
 - › DB Regio AG
- b)** › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - › Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (Beirat)

Norbert Huber¹⁾

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

Hans-Jörg Jacobs

Referatsleiter LA 13 im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Berlin

Heike Moll¹⁾

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

- a)** › Deutsche Bahn 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 (bis 18. Juni 2015)

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

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2015 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2015. Bei einem Eintritt nach dem
31. Dezember 2015 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.



MODERNISIERUNG VON BAHNHOFSBETRIEBSZENTRALEN FORTGESETZT

Ein wichtiger Baustein im sicheren und kundenorientierten Betrieb unserer Personenbahnhöfe ist die Modernisierung der Bahnhofsbetriebszentralen (3-S-Zentralen). Sie sind die zentralen Koordinierungsstellen für Sicherheit, Sauberkeit und Service an unseren Bahnhöfen.

Durch die Umrüstung auf digitale Technik wird eine flexible und skalierbare Flächenpräsenz ermöglicht. Die Modernisierung der Leitstände führt zu einer erhöhten Ausfallsicherheit durch die Vernetzung des Gesamtsystems und einheitliche Technikstandards. Ende 2015 wurde in Rostock eine vollständig neue 3-S-Zentrale in Betrieb genommen.

› Impressum

DB STATION & SERVICE AG

Europaplatz 1
10557 Berlin
www.dbnetze.com

BEITRAG ZUR RESSOURCENSCHONUNG



Dieser Bericht wurde auf dem Recycling-Papier EnviroTop gedruckt, das mit dem Umweltzeichen Blauer Engel ausgezeichnet ist. Das für EnviroTop eingesetzte Altpapier wird nach modernsten De-Inking-Verfahren aufbereitet. EnviroTop wird ohne zusätzliche Bleiche, ohne optische Aufheller und ohne Strichauftrag produziert.

IMPRESSUM

- › Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- › Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Wiesbaden
- › Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- › Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- › Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- › Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- › Bildnachweis: Umschlag: Max Lautenschläger ›
Seite 1: Axel Hartmann › Seite 2: Philipp von Recklinghausen/Andreas Varnhorn › Seite 6, 7, 14, 25: Max Lautenschläger › Seite 39: Christian Bedeschinski
› Seite 41: Max Lautenschläger/Andreas Varnhorn
› Seite 44: Max Lautenschläger

DB Station & Service AG
Europaplatz 1
10557 Berlin

www.dbnetze.com

