

# Mogelpackung Bahn-Bilanz

Vorabdruck ♦ Womit die DB AG tatsächlich ihr Geld verdient und wer ihre Gewinne erwirtschaftet. Von Winfried Wolf und Bernhard Knierim

♦ Die offizielle Bilanz der Deutschen Bahn AG für das vergangene Jahr 2010 wurde am 31. März 2011 auf der traditionellen Bilanzpressekonferenz durch den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, vorgestellt. Der folgende Text ist ein Auszug aus dem in dieser Woche erscheinenden Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2010, der unter anderem von dem Bündnis »Bahn für Alle« getragen wird. Der Alternative Geschäftsbericht erscheint als Lunapark 21 Extra 05 im Format A4 mit einem Umfang von 64 Seiten. Das Heft kostet vier Euro und wird dieser Tage an allen größeren Bahnhofskiosken erhältlich sein.

Seit einigen Jahren weisen die Jahresbilanzen der Deutschen Bahn glänzende Zahlen auf. Wir prüften nach, wie diese Zahlen eigentlich zustande kommen und was sie für den täglichen Bahnbetrieb – für die Steuerzahlenden, die Fahrgäste und die Beschäftigten – bedeuten.

Die Bahn-Bilanz 2010 als Ganzes wirkt angesichts eines Gewinns von 1,88 Milliarden Euro im ersten Jahr nach der Krise tatsächlich beeindruckend. Einen ersten Blick hinter die schöne Kulisse bietet Tabelle 1, in der wir die einzelnen Bahn-Geschäftsfelder, deren Anteile am Umsatz und am Gewinn und die Verteilung der inzwischen fast 280 000 Beschäftigten darstellen.

Mit den Zahlen in dieser Tabelle wird deutlich: Der ausgewiesene Gewinn der DB AG im Jahr 2010 basiert im wesentlichen auf zwei Säulen, den Gewinnen im Nahverkehr (DB Regio) und den Gewinnen beim Netz (DB Netze). Nimmt man noch den Bereich der Personenbahnhöfe hinzu, dann hat man alle Sektoren, denen hohe staatliche und EU-Unterstützungen zukommen, als eine Art »Profit-Cluster« zusammen, das zugleich ein »Subventions-Cluster« darstellt.

Die Bilanz des Gewinn- und Subventionsclusters lautet: Die drei Geschäftsfelder inländischer Nahverkehr (DB Regio), Fahrweg und Personenbahnhöfe vereinen »nur« ein Viertel des Konzernumsatzes. Sie konzentrieren gleichzeitig knapp 70 Prozent des gesamten Konzerngewinns auf sich. Es handelt sich zugleich um drei hochsubventionierte Geschäftsfelder, in die im vergangenen Jahr addiert staatliche Unterstützungsgelder in Höhe von knapp 8,8 Milliarden Euro flossen. In diesen drei Geschäftsfeldern stehen 8,8 Milliarden Euro an Zuzahlungen von Dritten einem »Gewinn« von 1,5 Milliarden gegenüber. Ohne die Zahlungen aus Steuergeldern gäbe es also in diesen angeblich »hochprofitablen« Geschäftsbereichen einen Verlust von 7,2 Milliarden Euro.

## Gewinne aus Subventionen

Der weitaus größte Gewinn (729 Millionen Euro) wird von der DB Regio erwirtschaftet. »Erwirtschaftet« ist hier allerdings das falsche Wort, weil diesem »Gewinn« öffentliche Zuschüsse in Form von Regionalisierungsmitteln gegenüberstehen, die sich 2010 auf 4,273 Milliarden Euro beliefen.<sup>1</sup> Das bedeutet, daß der hier ausgewiesene »Gewinn« sich aus staatlichen Geldern speist. Rechnet man die Regionalisierungsmittel ein (und die Gewinne gegen), so ergibt sich ein Verlust von 3,535 Milliarden Euro.

Um Mißverständnisse auszuschließen: Die Regionalisierungsgelder sind wichtige und sinnvolle staatliche Unterstützungsleistungen für den Schienenpersonennahverkehr. Die Kosten des Nahverkehrs mit Pkw, die u. a. von den Kommunen, von den Sozialsystemen oder auch von späteren Generationen getragen werden,



Immer weniger Beschäftigte müssen immer mehr Leistung erbringen: Der Vorstandsvorsitzende der DB-AG, Rüdiger Grube (hier in Stuttgart im November 2010)

Tabelle 1: Umsatz und Gewinne der Deutschen Bahn AG 2010 – gesamt und nach einzelnen Geschäftsfeldern<sup>a)</sup>

| DB-Geschäftsfeld          | Umsatz        |            | Gewinn (Ebit)   |            | Mitarbeiter    |
|---------------------------|---------------|------------|-----------------|------------|----------------|
|                           | in Mio Euro   | Anteil     | in Mio Euro     | Anteil     |                |
| DB Fernverkehr            | 3 602         | 10,5 %     | 117             | 5,2 %      | 15 270         |
| DB Regio                  | 7 482         | 21,7 %     | 729             | 32,8 %     | 29 008         |
| DB Stadtverkehr           | 1 227         | 3,6 %      | 62              | 2,8 %      | 9 009          |
| DB Schenker Rail          | 4 314         | 12,5 %     | 12              | 0,5 %      | 32 618         |
| DB Netze Fahrweg          | 913           | 2,7 %      | 601             | 27,0 %     | 39 849         |
| DB Netze Personenbahnhöfe | 387           | 1,1 %      | 217             | 9,7 %      | 4 636          |
| DB Dienstleistungen       | 128           | 0,4 %      | 129             | 5,8 %      | 25 131         |
| DB Schenker Logistics     | 14 257        | 41,4 %     | 304             | 13,7 %     | 58 671         |
| Beteiligungen             | 1 054         | 3,1 %      | -349            | -          | 25 664         |
| DB Arriva                 | 1 046         | 3,0 %      | 55              | 2,5 %      | 36 454         |
| Konsolidierung            | -             | -          | -11             | -          | -              |
| <b>Gesamt</b>             | <b>34 410</b> | <b>100</b> | <b>1 866</b>    | <b>100</b> | <b>276 310</b> |
|                           |               |            | <b>(2 226)*</b> |            |                |

<sup>a)</sup> 2 226 = einschl. Konsolidierung und Verluste = 100%

a) Basis der Zahlen bzw. berechnet nach: Geschäftsbericht 2010; S. 148

liegen weit höher als diejenigen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), auch umgerechnet auf eine vergleichbare Leistungseinheit.

Hier soll jedoch deutlich gemacht werden: Es gibt keine wirklichen Gewinne im Nahverkehr. Vielmehr gibt es staatliche Unterstützungsleistungen in Höhe von mehr als vier Milliarden Euro, die über die Bundesländer und deren Nahverkehrsgesellschaften als »Bestellerentgelte« an DB Regio fließen. DB Regio erwirtschaftet nun auf Basis dieser Bestellerentgelte, der Einnahmen aus Fahrkartenerlösen abzüglich der Ausgaben u. a. für Personal, rollendes Material und Trassengebühren einen formellen Gewinn. Dieser wird nicht etwa dazu eingesetzt, den – oft miserablen – Service zu verbessern, die – deutlich zu niedrigen – Löhne und Gehälter aufzustocken und besseres rollendes Material einzusetzen usw. Vielmehr werden diese Gewinne an den Mutterkonzern abgeführt.

Die zweite Säule der Gewinne sind die Gewinne im Geschäftsfeld »DB Netze Fahrweg«. Diese betragen 2010 601 Millionen Euro (2009: 558 Millionen Euro). Es handelt sich um Gewinne, die dadurch entstehen, daß die Einnahmen durch Trassenentgelte die Ausgaben in diesem Bereich (vor allem für die Instandhaltung) übersteigen. Dieser Gewinn wird dann, wie im Fall von DB Regio, an die Holding abgeführt.

Nun ist jedoch der Fahrweg diejenige Sparte, die ähnlich hohe staatliche Zuschüsse wie der Nahverkehr erhält. Es handelt sich dabei um Investitionszuschüsse, die 2010 ausweislich des Geschäftsberichts der DB AG bei 4,3 Milliarden Euro lagen. Diese Gelder sollen in die Instandhaltung und in den Neubau von Strecken fließen. Die Transparenz darüber, wie diese Gelder eingesetzt werden, läßt zu wünschen übrig. Gleichzeitig gibt es nachvollziehbare Kritik daran, daß DB Netze Fahrweg hohe, oft erkennbar überhöhte Trassengelder verlangt und der Zustand des Netzes sich von Jahr zu Jahr verschlechtert.

Sicher ist: Es ist grotesk, wenn Bahn-Chef Rüdiger Grube auf der Bilanzpressekonferenz die in diesem Geschäftsfeld erzielten Gewinne stolz präsentierte. Diese wurden überwiegend durch hohe Bundeszuschüsse und überhöhte Trassenentgelte bei fortgesetzter Unterinvestition – einem Fahren auf Verschleiß – »erwirtschaftet«.

Erhebliche Unterstützungsleistungen gibt es auch für die Bahnhofstochter Station und Service, inzwischen als Geschäftsfeld »DB Netz Personenbahnhöfe« bezeichnet. Diese Zuschüsse von Dritten werden meist von Kommunen und Ländern bezahlt. Insgesamt floß in das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe eine Dreiviertel-milliarde Euro (363 Millionen Euro). Die Einnahmen beim Geschäftsfeld Personenbahnhöfe resultieren – neben Einnahmen aus Vermietungen und Pacht – vor allem aus den Entgelten, die der (weitgehend zur DB zählende) Fernverkehr und der Nahverkehr (zu 75 Prozent durch DB Regio, aber bereits zu 25 Prozent durch private Nahverkehrsgesellschaften bedient) an DB Netze Personenbahnhöfe zu zahlen hat. Es gab in jüngerer Zeit viele Klagen, daß diese Entgelte zur Nutzung der Personenbahnhöfe überhöht sind – vor allem vor dem Hintergrund eines unzureichenden Services.

Auch hier mutet es grotesk an, wenn dieses Geschäftsfeld einen »Gewinn« in Höhe von 217 Millionen Euro vermeldet – deutlich weniger als die ausgewiesenen »Investitionszuschüsse« in Höhe von 363 Millionen Euro. Und daß dieser Scheingewinn dann als Realabzug an die Konzernmutter abgeführt wird.

Auch wurden in der DB-Bilanz die für die DB AG positiven Auswirkungen der Bundeszuschüsse für das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) nicht aufgeführt. Darin enthalten sind vor allem Gehaltszahlungen für die 34 785 Beamten, die es am 31. Dezember 2010 noch gab



und die weiter für die DB arbeiten, sowie deren Pensionen. Diese Zuschüsse beliefen sich in den Jahren 1994–2005 auf durchschnittlich über 5,4 Milliarden Euro pro Jahr.<sup>2</sup> 2010 zahlte die DB AG an das BEV für den Einsatz dieser knapp 35 000 Beamten 1,653 Milliarden Euro. Dies ergibt eine durchschnittliche Zahlung von 47 500 Euro im Jahr oder monatlich (bei einem 13. Monatsgehalt) von 3 653 Euro. Und zwar brutto, einschließlich aller Sozialabgaben, einschließlich der Pensionen und einschließlich der Arbeitgeberanteile bei den »Nebenkosten«. Es liegt auf der Hand, daß die DB AG hier deutlich zu wenig für hochqualifizierte Arbeitskräfte bezahlt, daß es hier also ein weiteres Feld der Subventionierung gibt.<sup>3</sup>

### Unrentable Auslandsgeschäfte

Es ist dann einigermaßen verblüffend oder auch wieder erhellend, wenn die eigenwirtschaftlichen Bereiche – die Bereiche ohne staatliche Zuschüsse – keine oder geringe Gewinne ausweisen. Der Schienengüterverkehr (Railion) kam 2010 gerade mal auf 12 Millionen Euro Gewinn.

Der Bereich Logistik – Schenker ohne den Inlandsschienengüterverkehr – erwirtschaftete einen Gewinn von 304 Millionen Euro, was knapp 14 Prozent des gesamten DB-Gewinns entspricht. Dabei konzentriert Schenker (Logistik) – ohne den Schienengüterverkehr – 41,4 Prozent des gesamten Bahnumsatzes auf sich. Das spezifische »Umsatzgewicht« dieses Geschäftsfelds ist somit rund dreimal größer als der entsprechende Geschäftsfeldgewinn als Anteil am Gesamtgewinn.

Auf den Hinweis, die Logistiksparte der DB AG mache doch immerhin auch Gewinn, antwortete Christian Böttger, Professor im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: »Bei dieser Rechnung fehlen die Kapitalkosten für all die Übernahmen. Die Zinsen für die 7,5 Milliarden Euro teuren Zukäufe fressen die Gewinne auf. Fakt ist: Die Logistiktochter Schenker hat noch nie ihre Kapitalkosten verdient. Das gleiche gilt für den Kauf von Arriva. Hier müßte sich der derzeitige Gewinn des Konzerns verdoppeln, damit man auf null käme. Die Deutsche Bahn zahlt jedes Jahr drauf, und am Ende haftet der deutsche Steuerzahler.«<sup>4</sup>

Im Klartext: Das gesamte Logistik- und Auslandsgeschäft der Deutschen Bahn AG hat eine völlig unzureichende Rendite. Faktisch wird es durch die Gewinne im Kernbereich alimentiert. Diese Gewinne wiederum kommen ausschließlich über staatliche Zuschüsse zustande. Ein »normales«, klassisch betriebswirtschaftlich orientiertes Unternehmen müßte einen Bereich wie die weltweite Logistik binnen kurzem wegen mangelnder Rentabilität abstoßen. Doch was macht die Bahn? Sie fährt weiter ihren aggressiven Kurs zum Aufkauf neuer Unternehmen im Ausland. Allein 2010 wurden 2,9 Milliarden Euro ausgegeben, um Europas größten Busbetreiber, die britische Gesellschaft Arriva, aufzukaufen.

Im übrigen will die Deutsche Bahn AG den hier aufgezeigten Kurs verschärfen. Laut einer vertraulichen Mittelfristplanung der Deutschen Bahn sollen die Einnahmen aus Trassenpreisen so gesteigert werden, daß der Gewinn von DB Netze bis 2015 nochmals von derzeit 601 Millionen Euro auf 751 Millionen Euro erhöht wird. Bei einem Umsatz von dann 5,1 Milliarden Euro läge dann in diesem Bereich die Gewinnmarge bei traumhaften 15 Prozent.

Man kann den Planungen der DB AG eine innere Logik nicht abstreiten. Doch es handelt sich aus Sicht der Fahrgäste, der Bahnbeschäftigten und aus volkswirtschaftlicher Sicht um eine fatale und verkehrspolitisch kontraproduktive Logik.<sup>5</sup>

### Auf Kosten der Beschäftigten

Natürlich findet Rüdiger Grube im Vorwort zum neuen Geschäftsbericht ein paar warme Worte für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dort heißt es: »Dem Vorstand und auch mir persönlich lagen im vergangenen Jahr unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ganz besonders am Herzen.«

Warum das so war, und warum »ganz besonders«, erschließt sich nicht ohne weiteres.

**Tabelle 2: Die Cluster von Gewinnen und Subventionen bei der DB AG (Angaben für 2010)**

| Geschäftsfeld         | Umsatz       |               | Gewinn      |               | Staatliche und sonstige Zuwendungen durch Dritte in Mio Euro |
|-----------------------|--------------|---------------|-------------|---------------|--|
|                       | Mio Euro     | Anteil        | Mio Euro    | Anteil        |  |
| DB Regio              | 7 482        | 21,7 %        | 729         | 32,8 %        | 4 273  |
| DB Netz Fahrweg       | 913          | 2,7 %         | 601         | 27,0 %        | 4 321  |
| DB Personenbahnhöfe   | 387          | 1,1 %         | 217         | 9,7 %         | 363  |
| <b>Zwischensumme</b>  | <b>8 782</b> | <b>25,5 %</b> | <b>1547</b> | <b>69,5 %</b> | <b>8 757</b>   |
| DB Schenker Logistics | 14 257       | 41,4 %        | 304         | 13,7 %        | -  |

Richtig ist, daß sich Grube in diesem Jahr in mehreren Schreiben an die »Lieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« wandte, unter anderem, um diesen in triumphalistischem Ton mitzuteilen, daß »nach 15jähriger Planung (...) die Tage des Kopfbahnhofs Stuttgart, dem Nadelöhr auf einer der wichtigsten Ost-West-Achsen Europas von Paris über Stuttgart, München, Bratislava bis nach Budapest gezählt«<sup>6</sup> seien.

Grundsätzlich gilt: Die selbstgesetzten Ziele des Bahn-Vorstands und die Interessen der Beschäftigten widersprechen einander. Die Privatisierungsstrategie der DB AG erfolgt auf dem Rücken und auf Kosten der Beschäftigten. So ist die Feststellung des Bahn-Chefs im zitierten Vorwort des aktuellen Geschäftsberichts »Erneut waren wir einer der größten Ausbilder Deutschlands und sichern damit in Zeiten des demographischen Wandels unseren Nachwuchs« nur eine halbe Wahrheit oder eine halbe Unwahrheit: Die Ausbildungsquote hat sich bei der Deutschen Bahn allein im Zeitraum 2000 bis 2010 halbiert.<sup>7</sup>

Ein wesentliches Charakteristikum der Deutschen Bahn AG ist der radikale Belegschaftsabbau gepaart mit einer erheblich gesteigerten Arbeitsintensität und Wertschöpfung je Beschäftigten.

Die gesamte Beschäftigtenzahl scheint auf den ersten Blick nicht allzu stark zu sinken – von 331 000 1994 auf 251 000 im vergangenen Jahr. Doch diese Zahlenreihe enthält die zusätzlichen Beschäftigten bei den neu gekauften Unternehmen (Schenker, Arriva usw.). Deutlicher ist die Entwicklung in der letzten Zeile, wo sich die Beschäftigtenzahl im reinen Schienenbereich von 320 000 auf 155 521 mehr als halbierte. Hier ist interessant, daß es sich keineswegs »nur« um den Kahlschlag nach Bildung der Aktiengesellschaft handelt, also um den Abbau der Beschäftigtenzahl zwischen 1994 und 2000 (von 320 000 auf 180 000). Selbst im Zeitraum 2000 bis 2010 ging die Beschäftigtenzahl im Schienenbereich nochmals um 25 000 oder um 14 Prozent zurück. Dabei ist immer zu bedenken, daß die von dieser abnehmenden Beschäftigtenzahl erbrachte Leistung deutlich gesteigert wurde. Auch in der Zahlenreihe »Beschäftigte Schiene« wird der Belegschaftsabbau dadurch beschönigt, daß es auch im Schienenbereich Neuerwerbungen gab, die hier mit einfließen.

Parallel mit dem Belegschaftsabbau sank der Personalaufwand bei der Leistung von einem Anteil von 61,1 Prozent 1994 auf 34,1 Prozent 2009. Der Umsatz hat sich absolut rund verdoppelt. Gleichzeitig stieg der Umsatz je Beschäftigten auf das Dreifache. Die »Wertschöpfung je Vollzeitperson« – sie gilt im Bahn-Konzern als wichtige Richtgröße – wurde mehr als verdoppelt.

Ein deutlicheres Bild von der Art und der Tiefe des Belegschaftsabbraus erhält man, wenn die Beschäftigtenzahlen nach den einzelnen Geschäftsfeldern aufgeschlüsselt werden – siehe Tabelle 3.

Die Tabelle dokumentiert, daß vor allem in den Bereichen, die den Schienenverkehr bestimmen und die gewissermaßen zum »produktiven Teil« zu rechnen sind (die für die Transportleistungen im Betrieb bzw. das Betreiben und den Unterhalt der Infrastruktur zuständig sind), radikal abgebaut wurde – im Nah- und Stadtverkehr und im Fernverkehr. Bei der scheinbar moderaten Belegschaftsreduktion im Schienengüterverkehr (von 38 500 auf 32 600) muß bedacht werden, daß es in diesem Segment im abgebildeten Zeitraum eine drastische Steigerung der

Leistung (um mehr als 25 Prozent) gab.

In dem Personalbericht der Deutschen Bahn AG wurde 2003 noch positiv vermerkt, daß der Krankenstand kontinuierlich gesunken sei. Während 1994 der Prozentsatz der kranken Beschäftigten mit Entgeltzahlung als Anteil an allen Beschäftigten noch bei 5,4 Prozent lag, sei dieser Anteil bis 2004 kontinuierlich und schließlich auf 3,8 Prozent gefallen. Inzwischen gibt es diese ausführlichen Personalberichte nicht mehr. Die Daten zum Krankenstand sind jedoch bekannt – und sprechen eine eindeutige Sprache: In den letzten fünf Jahren stieg der Krankenstand deutlich an. Er erreichte Anfang 2011 mit 6,9 Prozent ein Rekordniveau. Erneut sind es die produktiven Sektoren, in denen der Krankenstand besonders hoch ist – und der Arbeitsstreß offensichtlich als besonders groß empfunden wird. Anfang 2011 lag der so definierte Krankenstand bei den Streckenlokfahrern bei 7,4 Prozent, beim Bordservice bei 9,2 Prozent und im Bereich »Rangieren und Wagenuntersuchung« bei 9,2 Prozent.

### Niedrige Löhne, hohe Bezüge

Derart hohe Werte beim Krankenstand deuten auf eine enorme Arbeitsintensität – oft gepaart mit einer niedrigen Identifikation mit der Arbeit – hin. Tatsächlich verfügt die Bahn über interne Erhebungen, wonach die Mehrheit derjenigen, die bei der Bahn arbeiten, ihrem Freundes- und Bekanntenkreis die Dienstleistungen der Bahn »nicht empfehlen« würden.

Die Wertschätzung der Arbeit wird in der bestehenden Gesellschaft in Löhnen und Gehältern und – wie es inzwischen für die Bestbezahlten vornehm heißt – in »Vergütungen« ausgedrückt. Während die Arbeitsleistung der Bahn-Beschäftigten in den letzten 17 Jahren deutlich gestiegen ist, erhöhten sich die realen Löhne und Gehälter nur in bescheidenem Umfang (rund 15 bis 20 Prozent).

Ganz anders sieht es bei den Bezügen für das Spitzenpersonal aus. 1996 erhielten der Vorstand und der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG 7,3 Millionen Mark bzw. 3,7 Millionen Euro an Vergütungen. 2010 erhielt allein der Vorstand der DB AG 11,5 Millionen Euro. Der Aufsichtsrat erhielt weitere 689 000 Euro. Damit haben sich der Vorstand und der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG mehr als eine Verdreifachung ihrer Bezüge genehmigt.

### ◆ Anmerkungen

- 1 Es geht hier um denjenigen Anteil an den Regionalisierungsmitteln, der an DB Regio floß. Insgesamt sind es 7,2 Milliarden Euro Bundesmittel, die den Ländern zur Bestellung von Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehen
- 2 Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107
- 3 Der Geschäftsbericht der DB AG 2010 formuliert dazu: »Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (...) Art. 2, § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB AG dem Bundeseseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Rechnung).« Geschäftsbericht DB AG 2010, S. 178
- 4 In: Euro 03/2011
- 5 Christian Schlesiger, »Goldglänzende Gleise«, in: *Wirtschaftswoche* vom 1. März 2011. Dort heißt es zu Station & Service: »Die gleiche Marge plant der Konzern für die Personenbahnhöfe ein. Der Gewinn soll dort 2015 bei 177 Millionen Euro liegen.«
- 6 Brief von R. Grube und V. Kefer an alle Bahn-Beschäftigten vom 10. Februar 2010
- 7 2010 waren 251 810 Vollzeitpersonen (VZP) und 8 515 Azubis beschäftigt, womit die Zahl der Azubis 3,4 Prozent der VZP entspricht. Da in diesem Jahr Arriva konsolidiert (in den Konzernverbund integriert) wurde, ist die 2009er Zahl realistischer und für die DB AG günstiger. 2009 wurden 239 888 VZP und 8 109 Azubis gezählt, was eine Quote von 3,9 Prozent ergibt. Im Jahr 2000 gab es 222 656 VZP und 14 438 Azubis, was 6,4 Prozent entspricht. Ähnlich übrigens 1994, als es noch 21 282 Azubis gab, die gemessen an der Zahl von 331 101 Beschäftigten 64 Prozent ausmachten

**Tabelle 3: Beschäftigung im DB-Konzern 2000 bis 2010 nach Geschäftsfeldern<sup>b)</sup>**

|  | 2000     | 2005    | 2009    | 2010    |
|--|----------|---------|---------|---------|
| Beschäftigte DB-Konzern (ohne Azubis und VZP*) | 222 656  | 216 389 | 239 382 | 276 310 |
| Fernverkehr                                    | 30 293   | 14 735  | 15 043  | 15 270  |
| Regio  | 52 769   | 26 842  | 28 668  | 29 008  |
| Stadtverkehr                                   | -        | 12 249  | 8 972   | 9 009   |
| Regio + Stadtverkehr                           | (52 769) | 39 091  | 37 640  | 38 017  |
| Schienengüterverkehr**                         | 38 555   | 23 522  | 34 145  | 32 618  |
| Fahrweg (einschl. Energie)                     | 53 554   | 44 621  | 40 354  | 39 849  |
| Personenbahnhöfe                               | 5 015    | 4 791   | 4 601   | 4 636   |
| Dienstleistungen***                            | -        | 26 868  | 24 460  | 25 131  |
| nachrichtlich: Bereich Schiene                 | 180 186  | 153 639 | 156 240 | 155 521 |
| Schenker Logistics                             | -        | 40 1766 | 57 134  | 58 671  |
| Beteiligungen                                  | 39 663   | 22 581  | 26 005  | 25 664  |
| Arriva   | -        | -       | -       | 36 454  |

\* VZP = Vollzeitpersonen \*\* Railion bzw. DB Schenker Railion \*\*\* U.a. Wartung, Instandhaltung  
b) Basiszahlen nach verschiedenen Ausgaben von Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG; letzte Ausgabe: 2010.