



Sollte die Deutsche Bahn gespalten werden?

Geschichte, Struktur und die Debatte um die Trennung von Netz und Betrieb

Begleittext zur Präsentation

Agora – PPE Network e.V.

Ole Jürgens

14. April 2026

Inhaltsverzeichnis

1. Einordnung und Ziel der Veranstaltung.....	3
2. Warum reden wir über die Deutsche Bahn?	3
3. Die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland	3
4. Daten und Fakten zur Deutschen Bahn.....	4
5. Die drei Stufen der Bahnreform.....	4
5.1 Erste Stufe (1994): Gründung der Deutschen Bahn AG.....	4
5.2 Zweite Stufe (1999): Umwandlung in eine Holding.....	4
5.3 Dritte Stufe: Der geplante – und gescheiterte – Börsengang.....	4
6. Die Unternehmensstruktur heute	5
7. Aktuelle Probleme der Deutschen Bahn	5
7.1 Pünktlichkeit, Schulden und Verluste.....	5
7.2 Stilllegung von Strecken	6
7.3 Geringer Anteil am Gesamtverkehr	6
8. Die Leitfrage: Aufspaltung in Netz und Betrieb	7
8.1 Argumente gegen eine Aufspaltung.....	7
8.2 Argumente für eine Aufspaltung	7
9. Positionen der Gewerkschaften und Parteien	8
9.1 Positionen der zwei größten Gewerkschaften.....	8
9.2 Positionen der Parteien	8
10. Übergang zur Diskussion.....	8
11. Quellen.....	9

1. Einordnung und Ziel der Veranstaltung

Die vorliegende Veranstaltung ist als interaktiver Diskussionsabend konzipiert, der sich mit einem zentralen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Thema der Gegenwart befasst: der Zukunft der Deutschen Bahn und der Frage, ob das Unternehmen in Netz und Betrieb aufgespalten werden sollte. Ziel ist es, den Teilnehmenden zunächst eine fundierte inhaltliche Grundlage zu vermitteln und sie anschließend in die Lage zu versetzen, auf dieser Basis eigenständig Positionen zu entwickeln und kritisch zu diskutieren.

Im Zentrum der gesamten Veranstaltung steht eine übergeordnete Leitfrage, die sowohl den inhaltlichen Input als auch die anschließende Diskussion strukturiert:

„Sollte die Deutsche Bahn in Netz und Betrieb aufgespalten werden?“

Diese Fragestellung verweist auf einen grundlegenden Zielkonflikt, der sich durch die gesamte Bahndebatte zieht: das Spannungsverhältnis zwischen wirtschaftlicher Effizienz und Wettbewerb auf der einen und der Daseinsvorsorge und einem integrierten Konzern auf der anderen Seite. Im Rahmen der Diskussion wird dieser Konflikt schrittweise erarbeitet und aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet.

2. Warum reden wir über die Deutsche Bahn?

Die Bahn befindet sich momentan – wie so oft – in einer Krisensituation. Laut dem ehemaligen Bahnchef Richard Lutz handelt es sich sogar um die größte Krise der letzten 30 Jahre. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr ist mittlerweile auf 62,1 Prozent gesunken. Außerdem besitzt die Bahn Schulden in Höhe von 20,7 Milliarden Euro (Stand 2025).

Zusätzlich macht die Bahn regelmäßig Verluste: 2025 lagen diese bei 2,3 Milliarden Euro. Im gleichen Jahr erhielt die Bahn vom Bund rund 14,7 Milliarden Euro an Investitionszuschüssen. Die Kombination aus schlechter Pünktlichkeit, hoher Verschuldung und anhaltenden Verlusten trotz milliardenschwerer staatlicher Unterstützung macht die Bahn zu einem der drängendsten Themen der verkehrspolitischen Agenda.

3. Die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland

Die erste Bahnstrecke in Deutschland wurde 1835 eröffnet. Bis 1920 bestand die Eisenbahn in Deutschland aus verschiedenen Länderbahnen und Privatbahnen. 1920 wurde erstmals die Deutsche Reichsbahn gegründet.

Im Zweiten Weltkrieg wurden große Teile der Eisenbahn zerstört. Bis 1949 wurde die Eisenbahn von den vier Besatzungsmächten verwaltet. Mit der Gründung der BRD und der DDR wurde die Bahn aufgeteilt – in die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn.

1994 wurde schließlich im Zuge der Bahnreform die Deutsche Bahn AG gegründet, wie wir sie heute kennen.

4. Daten und Fakten zur Deutschen Bahn

Die Bahn transportierte 2025 insgesamt 1,93 Milliarden Reisende. Diese legten 87 Milliarden Personenkilometer zurück – also die Summe der gefahrenen Strecken aller Reisenden zusammengerechnet. Insgesamt gibt es rund 226.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich um etwa 40.000 Zugfahrten täglich kümmern.

Der Konzernumsatz lag 2025 bei 27 Milliarden Euro, das operative Konzernergebnis vor Steuern bei 297 Millionen Euro. Die Bruttoinvestitionen beliefen sich auf 22 Milliarden Euro, ein Großteil davon floss in das Schienennetz.

5. Die drei Stufen der Bahnreform

Die Bahnreform sollte in drei aufeinanderfolgenden Stufen ablaufen. Die dritte Stufe wurde jedoch nie umgesetzt; die Gründe hierfür werden im Folgenden erläutert.

5.1 Erste Stufe (1994): Gründung der Deutschen Bahn AG

Die erste Stufe fand 1994 statt. Dabei fusionierten die Bundesbahn und die Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG, welche als Aktiengesellschaft zwar eine private Rechtsform besitzt, aber zu 100 Prozent dem Staat gehört. Sie wurde gegliedert in Fahrweg, Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr. Der Bund übernahm rund 34 Milliarden D-Mark an Schulden, die die beiden Bahnen zuvor angehäuft hatten.

5.2 Zweite Stufe (1999): Umwandlung in eine Holding

Die zweite Stufe der Reform vollzog sich 1999. Die DB AG wurde zur Holding, das heißt, die verschiedenen Sparten Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg wurden zu eigenen Aktiengesellschaften, und die DB AG als Konzern bestimmt über diese Gesellschaften. Ziel dieser Reform war es, eine stärkere Trennung von Netz und Betrieb voranzutreiben.

5.3 Dritte Stufe: Der geplante – und gescheiterte – Börsengang

Auf die zweite Stufe sollte die dritte Stufe folgen, nämlich der Börsengang. Es war geplant, dass die Deutsche Bahn AG aufgelöst und die verschiedenen Tochtergesellschaften vom Bund verkauft werden. An der Infrastruktur sollte der Bund jedoch eine Minderheitsbeteiligung behalten.

Diese dritte Stufe wurde aber nie umgesetzt. Zum einen gab es politischen Widerstand. Zum anderen stand die Finanzkrise 2007 einem Börsengang im Weg. Seitdem wurde die geplante dritte Stufe nicht mehr angegangen.

6. Die Unternehmensstruktur heute

Heute gehört die Deutsche Bahn AG immer noch zu 100 Prozent dem Bund. Eine richtige Privatisierung gab es also nie, sondern lediglich ein Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form, das dem Staat gehört.

Die Deutsche Bahn besitzt zahlreiche Tochtergesellschaften. Die fünf größten sind:

- DB InfraGo AG – zuständig für das Schienennetz und die Bahnhöfe.
- DB Fernverkehr AG – verantwortlich für Intercity-Express- (ICE) und Intercity-Züge (IC).
- DB Regio AG – zuständig für den Nahverkehr, also Regionalexpress, Regionalbahnen und S-Bahnen.
- DB Cargo AG – zuständig für den Güterverkehr.
- DB Energie AG – versorgt das Schienennetz, die Bahnen und die Gebäude mit Strom und Treibstoff.

Über diese fünf hinaus besitzt die Deutsche Bahn noch viele weitere Tochtergesellschaften; hier sind nur die größten dargestellt.



7. Aktuelle Probleme der Deutschen Bahn

7.1 Pünktlichkeit, Schulden und Verluste

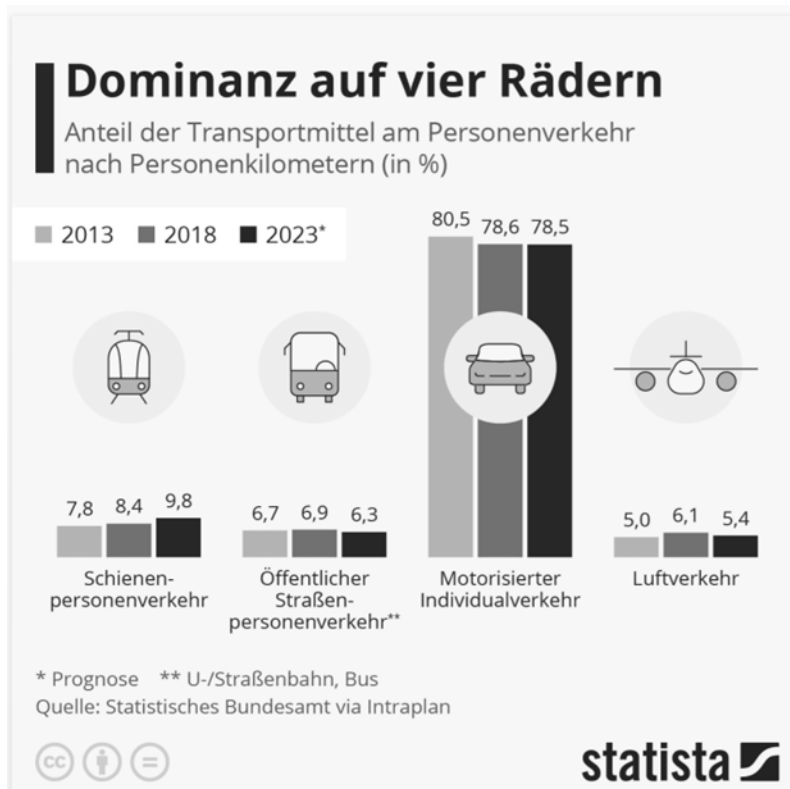
Die Pünktlichkeit im Fernverkehr liegt 2026 bei 62,1 Prozent. 2025 hat die Bahn 2,3 Milliarden Euro Verlust nach Steuern gemacht und einen Schuldenberg von 20,7 Milliarden Euro angehäuft. Bis 2029 soll der Bund über 100 Milliarden Euro in die Bahn investieren.

7.2 Stilllegung von Strecken

Seit der Bahnreform 1994 hat der Bund 5.400 Kilometer Strecke stillgelegt; übrig sind nur noch rund 33.000 Kilometer. Dadurch fehlen viele Ausweichgleise, falls ein Streckenabschnitt ausfällt. Außerdem verschlechterte sich die Anbindung ländlicher Regionen.

7.3 Geringer Anteil am Gesamtverkehr

Ein weiteres großes Problem ist der Anteil des Schienennetzes am Personen- und Güterverkehr. Von 2013 bis 2023 ist der Anteil des Schienenpersonenverkehrs nur um 2 Prozent gestiegen – trotz massiver Investitionen in die Bahn.



Ein ähnliches Problem zeigt sich im Güterverkehr. Dort stieg der Anteil am Gesamtgüterverkehr innerhalb von 24 Jahren um lediglich 4 Prozent. Andere Transportarten wie Lkw werden um ein Vielfaches häufiger genutzt, auch bei längeren Strecken – trotz der deutlich höheren Effizienz eines Güterzuges. Güterzüge sind nämlich das klimaschonendste Verkehrsmittel im Güterverkehr: Ein Güterzug mit 740 Metern Länge ersetzt rund 52 Lkw. Zudem können auf elektrifizierten Strecken elektrische Güterzüge fahren, welche besonders umweltfreundlich sind.

Insgesamt lässt sich zusammenfassen: Die Bahn bietet ein großes Potenzial, um den Pkw- und Lkw-Verkehr zu entlasten, sodass mehr Platz auf den Straßen entsteht und weniger CO₂ ausgestoßen wird. Trotzdem gibt es nur geringe Steigerungen des Bahnanteils am Gesamtverkehr.

8. Die Leitfrage: Aufspaltung in Netz und Betrieb

Die zentrale Frage der Debatte lautet, ob die Bahn in Netz und Betrieb aufgespalten werden sollte – auch „Bahnreform 2.0“ genannt. Es gibt verschiedene Vorschläge, wie eine solche Aufspaltung aussehen würde. Das mit Abstand populärste Modell sieht folgendermaßen aus:

Die DB InfraGo AG und die DB Energie AG werden von der DB AG getrennt und in eine GmbH umgewandelt. Diese GmbH wäre ein Bundesinfrastrukturunternehmen, welches nicht profitorientiert ist und dem Staat gehört. Somit wäre es an Weisungen des Bundes gebunden. Die restlichen Tochtergesellschaften der Bahn könnten veräußert werden und stünden in Konkurrenz zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit wären Netz und Betrieb geschäftlich und rechtlich voneinander getrennt.

8.1 Argumente gegen eine Aufspaltung

Eine Aufspaltung der DB in ihre Tochtergesellschaften könnte dazu führen, dass optimierte Prozesse und der Wissensaustausch unterbrochen würden. Der Betrieb ist nämlich vom Netz abhängig, und ein enger Austausch hilft bei der Koordination.

Des Weiteren kann die Daseinsvorsorge der Bahn in Gefahr geraten. Die Schiene als Grundversorgung ist im Grundgesetz festgelegt. Wenn die Bahnunternehmen nur noch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten handeln, können unrentable Strecken – etwa auf dem Land – gestrichen werden.

8.2 Argumente für eine Aufspaltung

Durch eine Aufspaltung stünden DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo in direkter Konkurrenz zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie würden bei der Planung der Infrastruktur und bei den Trassenpreisen – also dem Preis, der gezahlt wird, um auf den Schienen fahren zu dürfen – nicht mehr bevorzugt. Außerdem gäbe es für den Betrieb einen größeren Druck, wirtschaftlich zu handeln, da man sich nicht mehr auf die Rettung durch den Bund verlassen könnte.

Momentan nutzt die Bahn nämlich eine Art Schlupfloch, um schlechtes Management zu kaschieren. Der Staat investiert Milliarden in die DB-Infrastruktur – an sich sinnvolle Investitionen, da Schieneninfrastruktur in den meisten Fällen staatlich subventioniert ist. Die Bahn kann die Gewinne aus dem Schienennetz jedoch an ein anderes Tochterunternehmen weitergeben, anstatt sie in das Schienennetz selbst zu investieren. Davon profitiert beispielsweise die DB Cargo AG, ein Güterverkehrsunternehmen, das oft Verluste schreibt. Somit wird das staatliche Geld indirekt für ein verlustreiches Verkehrsunternehmen verwendet.

Durch eine Trennung würden diese Geldflüsse gekappt, und die DB-Verkehrsunternehmen wären den gleichen Risiken ausgesetzt wie andere Verkehrsunternehmen, ohne immer wieder aufgefangen zu werden. Das würde auch zu einer besseren Fairness gegenüber Mitbewerbern wie beispielsweise „Flixtrain“ führen.

9. Positionen der Gewerkschaften und Parteien

9.1 Positionen der zwei größten Gewerkschaften

Die GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) mit insgesamt rund 40.000 Mitgliedern setzt sich klar für eine Spaltung ein. Die EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) mit rund 180.000 Mitgliedern positioniert sich klar dagegen.

9.2 Positionen der Parteien

- CDU/CSU: setzt sich für eine klare Trennung und die Verstaatlichung des Netzes ein.
- SPD: ist klar dagegen und einer der Hauptgründe, warum diese Trennung in der Vergangenheit nicht durchgesetzt wurde. Seit 2013 ist sie durchgehend Teil der Regierung und konnte diese Position somit durchsetzen. Sie will mehr Kontrolle und Steuerung durch den Bund.
- FDP: ist klar für die Aufspaltung, um den Wettbewerb zu erhöhen. Die Infrastruktur soll dem Bund gehören.
- Bündnis 90/Die Grünen: sind tendenziell ebenfalls für eine Aufspaltung, sehen eine vollständige Trennung jedoch nur dann als notwendig an, wenn vorherige Maßnahmen nicht die gewünschten Erfolge erzielen.
- Die Linke: will eine günstigere, integrierte „Bürgerbahn“ – also die Bahn, wie sie jetzt ist, aber gemeinnützig betrieben.
- AfD: will den gesamten Bahnkonzern in eine GmbH umwandeln, sodass der Bund die Kontrolle hat. Sie befürwortet eine Trennung.

10. Übergang zur Diskussion

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Grundlagen, Probleme und Reformansätze verdeutlichen, dass es keine einfache oder einheitliche Lösung für die Herausforderungen der Deutschen Bahn gibt. Jede der diskutierten Optionen bringt spezifische Zielkonflikte mit sich: Eine Trennung von Netz und Betrieb kann den Wettbewerb stärken und Fehlanreize beseitigen, aber zugleich die Koordination erschweren und die Daseinsvorsorge gefährden.

„Sollte die Deutsche Bahn in Netz und Betrieb aufgespalten werden?“

Diese Frage verdichtet den zentralen Zielkonflikt der Bahndebatte: das Spannungsverhältnis zwischen wirtschaftlichem Wettbewerb und integriertem Konzern, zwischen privatwirtschaftlicher Effizienz und staatlicher Daseinsvorsorge. Die anschließende Diskussion soll verschiedene Perspektiven zusammenbringen und den Teilnehmenden die Möglichkeit geben, auf Basis der vermittelten Inhalte eigenständige Positionen zu entwickeln und kritisch zu bewerten.

Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, eine „richtige“ Antwort zu finden, sondern die Komplexität der Thematik zu erfassen, die verschiedenen Handlungsoptionen differenziert zu bewerten und die dahinterliegenden normativen Grundentscheidungen sichtbar zu machen.

11. Quellen

1. Deutsche Welle: Verspätungen, Ausfälle, Frust – Deutsche Bahn am Limit. [dw.com](https://www.dw.com)
2. Deutsche Bahn: Pünktlichkeitswerte. [deutschebahn.com](https://www.deutschebahn.com)
3. Deutsche Bahn Investor Relations: Investitionen. ir.deutschebahn.com
4. Wikipedia: Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. de.wikipedia.org
5. Bahnberufe.de: DB AG legt Bilanz für 2025 vor (02.04.2026). bahnberufe.de
6. n-tv: Deutsche Bahn macht trotz mehr Fahrgästen Milliardenverlust. [n-tv.de](https://www.n-tv.de)
7. Wikipedia: Deutsche Bahn. de.wikipedia.org
8. Deutschlandfunk: Erfolgreiche Weichenstellung – Die Privatisierung der Bahn. [deutschlandfunk.de](https://www.deutschlandfunk.de)
9. Das Parlament: Unterschiedliche Ideen für die Zukunft der Bahn. [das-parlament.de](https://www.das-parlament.de)
10. Bahn für Alle: Wie die Parteien die Bahn reparieren wollen. bahn-fuer-alle.de
11. Abgeordnetenwatch: Anfrage zur Position von SPD und CDU/CSU zur Trennung von Netz und Betrieb. [abgeordnetenwatch.de](https://www.abgeordnetenwatch.de)
12. FDP: Die DB-Holding auflösen. [fdp.de](https://www.fdp.de)
13. Süddeutsche Zeitung: Deutsche Bahn hat 16 Prozent ihrer Schienen stillgelegt. [sueddeutsche.de](https://www.sueddeutsche.de)