Regionalisierung der Infrastruktur

Hintergründe – Chancen – mögliches Vorgehen

Dr.-Ing. Christina Jakob
Stand 23. Juni 2026

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

NAH.SH
Der Nahverkehr

Kompetenz Center Mobilität

- Beratung/Vernetzung/Unterstützung von Kommunen
- gesamte öffentliche Moblität

Verkehrsverträge

- Vorbereitung, Vergabe & Controlling für das Land (Aufgabenübertragungsvertrag) und die Kreise und kreisfreien Städte (ÖRV | Einzelbeauftragung)

Förderung & Titelbewirtschaftung

- Budgetplanung
- Haushaltsanmeldungen
- Förderanträge bearbeiten & bescheiden
- Auszahlungen aus Landestiteln
- VN-Prüfungen

Kommunikation

- Kundendialog
- Nahverkehrskommunikation
- Fahrplanauskunft
- Veranstaltungen
- Promotion
- Branding

Planung

- Fahrplanangebot, Infrastruktur, Konzepte & Untersuchungen
- Fördervorhaben
- Barrierefreiheit
- Marktforschung

Tarif & Vertrieb

- landesweiter Tarif
- Kooperationen
- Berechnungen
- Konzepte
- VV-Bausteine
- (digitaler) Vertrieb
- Erlösmanagement

Verwaltung

- Buchhaltung
- Organisation
- Berichte
- internes

Die NAH.SH

Wir handeln im Dialog mit …

- den Gesellschaftern
- der Politik
- Gemeinden und regionalen Planungsorganisationen
- Interessensverbänden
- Fahrgästen
- den über 30 Verkehrsunternehmen im Land (Bus, Bahn, Fähre)
- benachbarten Aufgabenträgern/Verbünden
- interessierten Partnern

- und den EIU als Infrastrukturbetreiber und Vorhabenträger von Förderprojekten

DB konzentriert sich auf die Hauptstrecken; zur Sicherung der Qualität des Nebennetzes ist eine Regionalisierung ein sinnvoller Pfad

- **Projekte im Nebennetz werden bereits heute vernachlässigt** (Beispiele aus Schleswig-Holstein: Schleibrücke Lindaunis; Ausbau Kiel – Lübeck, Neumünster – Bad Oldesloe, …)
- Keine **Transparenz** über die Verwendung der Trassen- und Stationsentgelte die an die DB InfraGo gezahlt werden
- Es ist zu befürchten, dass in **Zukunft auch die Bestandsqualität leidet**; Sperrungen und Langsamfahrstellen werden zunehmen;
- Die Strecken des Nebennetzes sind in SH fast nur für den SPNV relevant; **das Interesse des Bundes wird** bei immer größer werdenden Herausforderungen im Hauptnetz **nicht gleich bleiben können**;
- Der **Übergang der Zuständigkeit an das Land** ist eine **logische Schlussfolgerung**, damit Planung und Qualitätssicherung dort erfolgen können, wo das größte Interesse liegt
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen **AKN und NEG haben in SH gezeigt**, dass sie **Bahnstrecken in sehr gutem Zustand** betreiben und weiter entwickeln können

NAH.SH

Die Strecken des Nebennetzes in SH sind in kritischem Zustand.

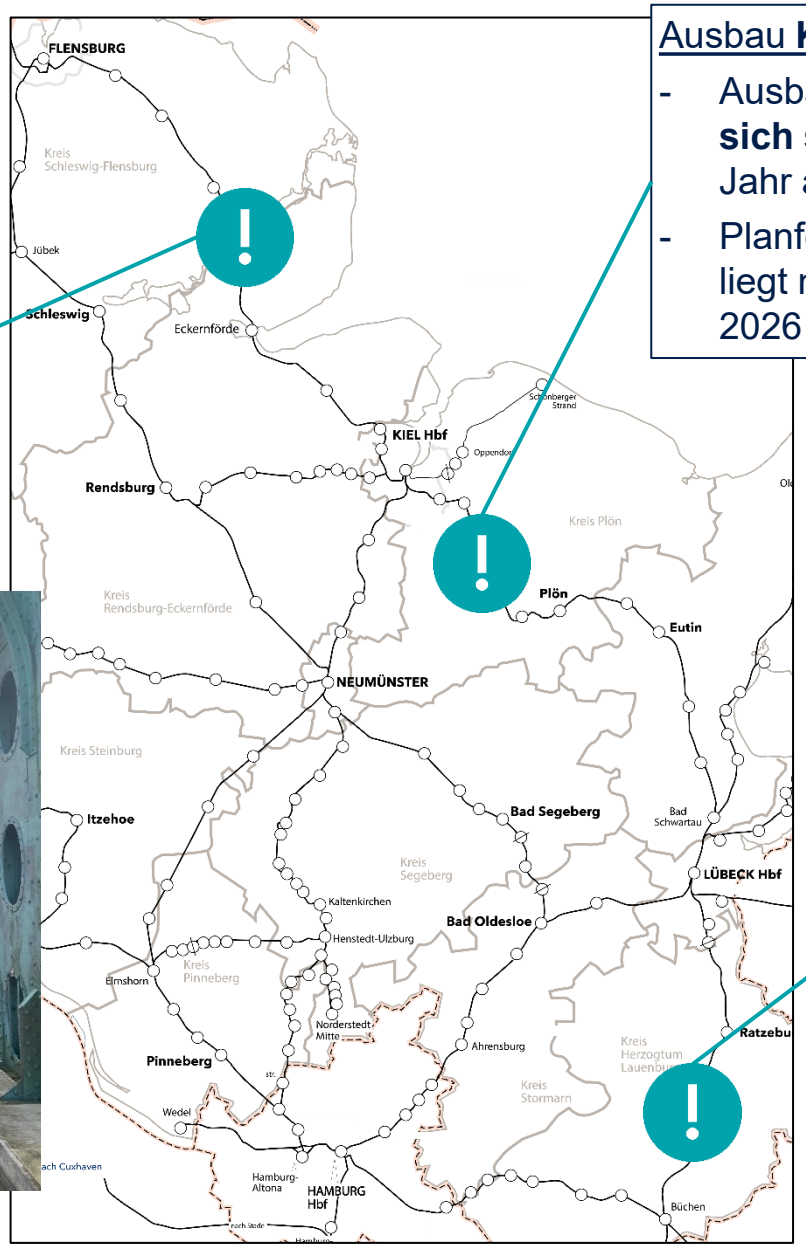
Erneuerung **Lindaunisbrücke**

Plan bei Baubeginn 2020/2021:

- Ersatz der Brücke bis 2023
- Weitgehend durchgängige Befahrbarkeit während des Umbaus

Derzeitiger Stand:

- **Strecke ist unterbrochen**
- Keine Fertigstellung vor 2027
- **Fahrzeitverlängerung: 25-35 min**



Ausbau **Kiel – Lübeck**

- Ausbau Kiel – Preetz (Ausbaustufe 2a) **verzögert sich seit 10 Jahren**, wurde meist für das nächste Jahr angekündigt.
- Planfeststellungsbeschluss für ersten Abschnitt liegt nun endlich vor, für zweiten Abschnitt wird er 2026 erwartet.

Zuverlässigkeit

- Signalstörungen
- Weichenstörungen
- Stellwerksstörungen
- Bahnübergangsstörungen
- Bäume im Gleis

Damm Güster – Mölln instabil

- **Seit ca. 10 Jahren** regelmäßig (bei Trockenheit oder Nässe) **kilometerlange Langsamfahrstellen (70 km/h)**.
- Instandsetzung ist nun im Vorfeld der GSH Hamburg – Lübeck für die Ertüchtigung als Umleitungsstrecke vorgesehen.

NAH.SH

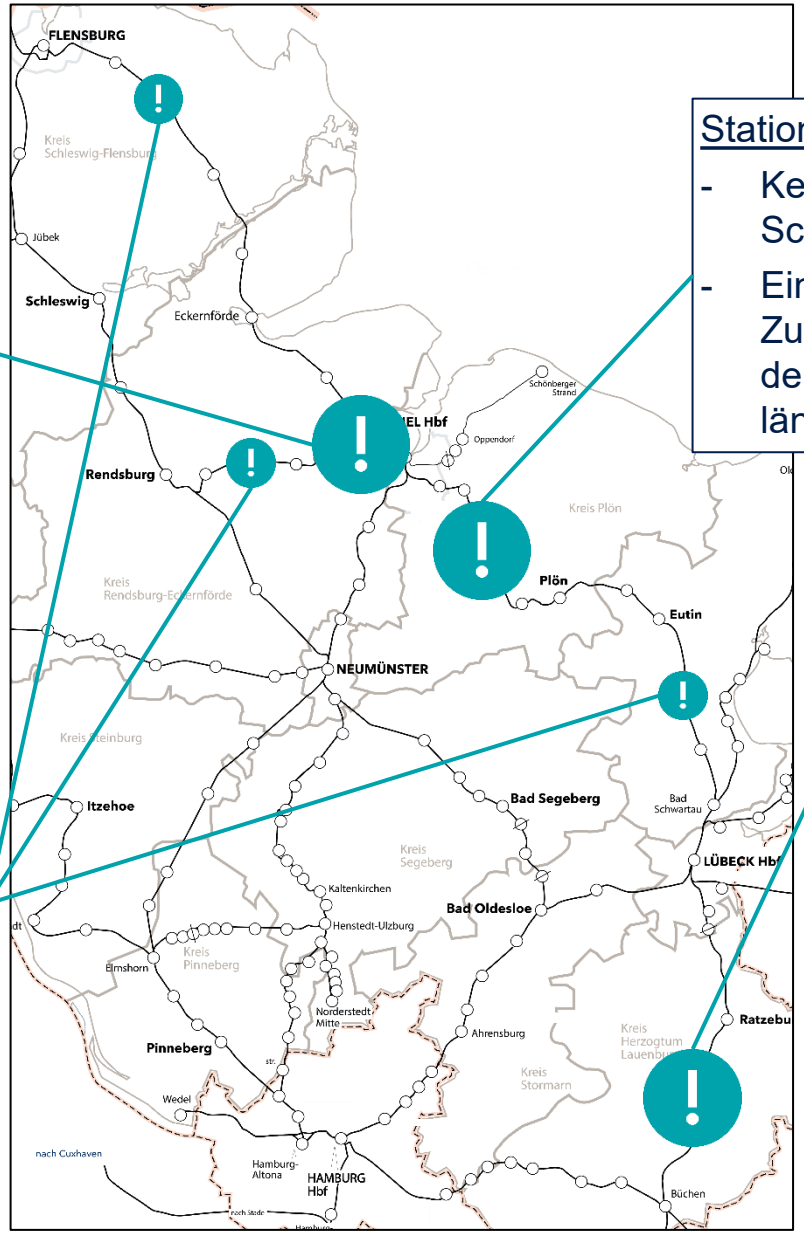
Der Infrastrukturausbau ist nicht optimal für SPNV.

Abschnitt **Kiel Hbf/Kiel-Meimersdorf – Kiel-Hassee**

- Keine Verbindung der beiden parallel verlaufenden eingleisigen Regionalstrecken zwischen Kiel Hbf/Kiel-Meimersdorf und Kiel-Hassee Richtung Flensburg und Rendsburg
- Eine zusätzliche Weiche würde für mehr Flexibilität und Qualität sorgen (8 Züge/Stunde).

Felde, Sörup, Pönitz, …

- Kreuzungsbahnhöfe mit drei statt vier Ausfahrsignalen (beim Ausweichgleis nur Fahrt in einer Richtung möglich)



Station **Gettorf**

- Kein zweiter Bahnsteigzugang möglich ohne Schranken bzw. Anpassen des benachbarten Bü.
- Eine Zuwegung geht zum ZOB. Eine zweite Zuwegung Richtung Innenstadt ist nicht möglich, der Weg in die Innenstadt ist dadurch fast 200 m länger als er müsste.

Kreuzungsbahnhof Mölln

- Kreuzungsbahnhof mit nur einem Außenbahnsteig. Die Strecke wird fast ausschließlich vom SPNV genutzt.
- Da die Strecke als GSH-Umleitung dienen wird, wird eine zusätzliche Weichenverbindung gebaut, um eine SPNV-Kreuzung südlich des Bahnsteigs zu ermöglichen. (Kein zweiter Bahnsteig.)

NAH.SH

Die Regionalisierung von DB-Infrastruktur ist keine neue Strategie; sie wurde insbesondere Ende der 1990er/Anfang der 2000er Jahre erfolgreich umgesetzt.

In den 1990/2000er Jahren gab es eine Vielzahl von DB-Strecken, die durch regionale Gesellschaften übernommen wurden

- Die Übergabe der Infrastruktur von regionalen Schienenverkehrsstrecken durch die DB an andere Bahngesellschaften war ein häufig praktiziertes Modell. Regionale Gesellschaften konnten (und können) Modernisierungsmaßnahmen schneller umsetzen und sind besser vor Ort verankert. Die DB AG hatte oft kein Interesse an den regionalen Projekten

Beispiel AVG: Höhepunkt dieser Regionalisierungen der Infrastruktur war der Übergang von fast 150 km Strecken im Raum Karlsruhe an die **Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG)** für den Aufbau der dortigen S-Bahn. Die Strecken wurden binnen kürzester Zeit elektrifiziert und modernisiert (u. a. die Kraichgaubahn Heilbronn – Karlsruhe und die Murgtalbahn von Rastatt nach Freudenstadt). Nur durch die schnelle Übernahme von DB-Strecken konnte das „Karlsruher Modell“ seine große Ausstrahlungskraft erreichen und überregionale Bedeutung erzielen.

NAH.SH

Es gibt sehr viele Unternehmen, die Betrieb und Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur leisten können

- Beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind **138 öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen** gelistet. Nur eines davon ist die DB InfraGO. Es gibt also viele andere Gesellschaften, die Kompetenzen für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur haben. Sie sind überwiegend in öffentlicher Hand.
- Viele dieser Infrastrukturunternehmen betreiben Hafenbahnen oder kleinere Güterverkehrsstrecken. Es gibt aber auch Unternehmen mit mehr als hundert km Streckennetz. Einige Beispiele:
  - AKN Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH
  - AVG Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
  - EVB Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
  - Hessische Landesbahn GmbH
  - Regionale Eisenbahngesellschaft Kaarst-Mettmann
  - Rurtalbahn GmbH
  - SInON Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH
  - SWEG Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
  - Stadtwerke Ulm Verkehr GmbH

NE-Bahnen in SH bspw.:

- **AKN** (Tochter von SH und HH)
  ca. 135 km, keine LuFV,
  Trassenpreis* 2025: 5,53 €/km
- **NEG** (RDC)
  ca. 30 km, keine LuFV
  Trassenpreis* 2025: 6,50 €/km

*zzgl. Stationsentgelte

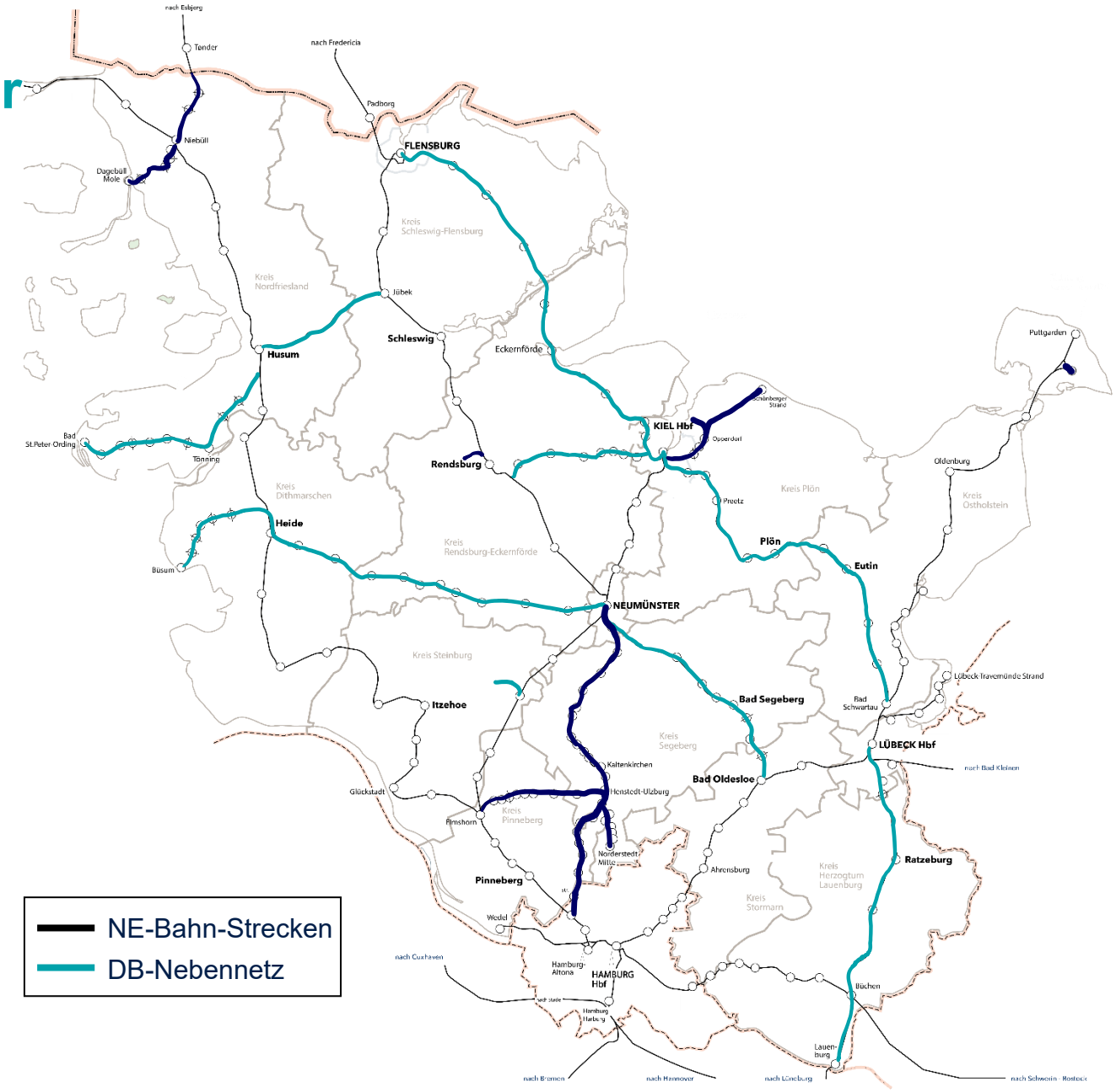
NAH.SH

In SH in Frage kommende Strecken für die Regionalisierung der Infrastruktur

- Kiel – Lübeck
- Kiel – Flensburg
- Husum – St. Peter Ording
- Büsum – Heide – Neumünster
- zu reaktivieren: Wrist – Kellinghusen
- Jübek – Husum

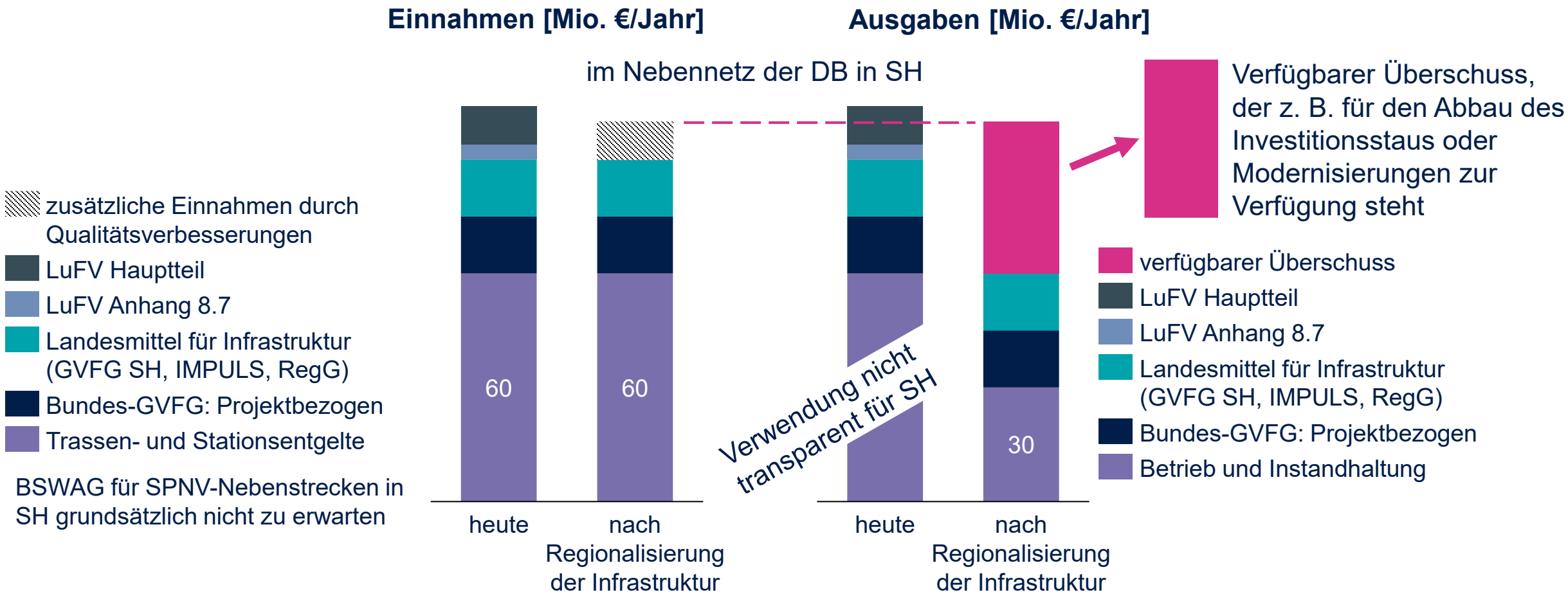
Strecken die eine überregionale Bedeutung haben bzw. bekommen können, die aber dennoch für den Betrieb durch eine NE-Bahn in Frage kommen:

- Lübeck – Büchen – Lauenburg (– Lüneburg)
- Neumünster – Bad Oldesloe



NAH.SH

Die Strecken des Nebennetzes können vom Land wirtschaftlich betrieben, instandgesetzt und modernisiert werden.



NAH.SH

Um- und Neubauten können bei NE-Bahnen teils deutlich günstiger erfolgen. Beispiel: Neue Bahnsteige bei NEG (Deezbüll) und DB (Bad St. Peter Ording):

		Deezbüll	Bad St. Peter Süd
	Bestandteile	Höhe 76 cm, L: 50 m	Höhe 76 cm; L: 75 m
Bahnsteigbau	Bahnsteigkante/Hinterfüllung/Geländer/Zuwegung/Baustellensich.	214.284 €	760.173 €
Beleuchtung	Kabeltiefbau/Beleuchtungsanlage	35.122 €	83.043 €
Bahnsteigausstattung	Wetterschutz, Schilder, Uhr, FIA	84.895 €	146.589 €
Sonstige Kosten	Abbruch alter Anlagen, LST-Maßn.	29.321 €	29.872 €
Planungskosten	Planung, Bauüberw. Projektsteuerung	34.860 €	639.308 €
Gesamtkosten	-	**398.483 €**	**1.658.985 €**

NAH.SH

Schleswig-Holstein hat mit NEG und AKN zwei zuverlässige und gut aufgestellte Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Projektauswahl)

seit 2023: Ausbau der AKN-Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen für die S5

- Elektrifizierung und tlw. zweigleisiger Ausbau der ca. 30 km langen Strecke
- Komplexes anspruchsvolles Vorhaben mit Schaffung der Energieversorgung, Bahnsteigerhöhungen und -verlängerungen, neue Stellwerke
- Nach Inbetriebnahme 2028 Durchbindung der S-Bahn-Hamburg

1993: Modernisierung der Strecke Neumünster – Heide durch die AKN

- Pacht der Bundesbahnstrecke durch die AKN im Jahr 1993 für zehn Jahre;
- Vollständige Modernisierung der 62 km langen Strecke, barrierefreier Ausbau der Stationen, technische Sicherung vieler Bahnübergänge;
- Strecke musste 2003 an die DB AG zurückgegeben werden;

2023: Ausbau des Bahnhofs Dagebüll Mole (NEG)

- Ausstattung des Umsteigbahnhofs zu den Fähren Richtung Föhr und Amrum mit einer Bahnsteighalle
- Neubau des Bahnsteiges
- Neubau eines Warteraums
- Trotz erheblicher Aufwendungen für Sturmflutfestigkeit in überschaubarem Kostenrahmen

NAH.SH

Modelle: Die vollständige Übertragung hat die meisten Vorteile.

Generalunternehmer im Auftrag DB

- Übernahme von Modernisierungsvorhaben im Auftrag der DB InfraGO
- Anschließend Übergang in DB-Eigentum und Betrieb durch DB InfraGO
- Ressourcen lokaler und regionaler NE-Bahnen können genutzt werden

Bewertung

- Mit ähnlichem Modell wurden bereits Erfahrungen gesammelt. Die jeweiligen Bahnen müssen eng mit DB InfraGO zusammenarbeiten, deren Regeln und Richtlinien gelten.
- Im Einzelfall ein mögliches Vorgehen um punktuell Maßnahmen umzusetzen

Ein solches Vorgehen ist nicht geeignet, die Situation im Nebennetz nachhaltig zu verbessern

Pachtmodell

- Übernahme von Eisenbahninfrastruktur im Rahmen von Pachtverhältnissen;
- Es sind langfristige Pachtverhältnisse (ggf. sogar Erbpacht möglich)
- Es können die Richtlinien von NE-Bahnen gelten.

Bewertung

- Ein in den 1990er/2000er Jahren gängiges und tlw. erfolgreiches Modell. Pachtzinsen und ggf. (bei kurzen Pachtdauern, vgl. Neumünster-Heide) Rückgaben an die DB verringen den wirtschaftlichen Vorteil und die Sicherheit für das Land. DB profitiert dann vom Engagement des Landes

Denkbares Modell, aber mit Risiken verbunden

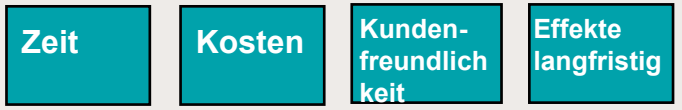
Vollständige Übertragung

- Verkauf/Übertragung; ggf. zu einem symbolischen Wert
- Ggf. könnte eine vorgelagerte Sanierung vor der Übergabe gefordert werden (so etwas gibt es bei der Deklassifizierung von Bundesstraßen)

Bewertung

- Klare Verhältnisse
- Kein Einfluss der DB InfraGO mehr
- Es gelten sicher die Regeln der NE-Bahnen, d.h. angemessenere Standards, dadurch günstigere Baukosten
- Landesverantwortung bietet Chance und Risiko zugleich

Vorzugsvariante aus Sicht NAH.SH, da direkter und dauerhafter Zugriff auf das Nebennetz möglich



Legende: positiv negativ

NAH.SH

Fazit: Eine Übertragung der Infrastruktur in regionale Verantwortung würde viele positive Effekte haben.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

- Wenn die DB sich stärker auf das Hauptnetz konzentriert (und das muss sie), dann sind für die Nebennetze Lösungen erforderlich;
- NE-Bahnen als regionale Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sind kostengünstig, zuverlässig, transparent und näher an lokalen Bedürfnissen; sie haben sich bewährt;
- Kostensenkungspotenziale und Transparenzaspekte spielen bei knapper werdenden finanziellen Spielräumen eine immer größere Rolle;
- Bund, DB, Länder und Aufgabenträger könnten von einer Verschiebung der Verantwortung hin zu dezentraleren Strukturen gleichermaßen profitieren;
- Offene Fragen: Übernahme rechtlich möglich? Fachkräfte? Schnittstellen? …

Regionale Unternehmerschaft kann regionale Eisenbahnstrecken besser betreiben und ausbauen

Noch Fragen?

Dr. Christina Jakob

Referentin Infrastruktur

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

+49 431 66019-40
Christina.jakob@nah.sh

Jochen Schulz

Bereichsleiter Angebot

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

+49 431 66019-29
Jochen.schulz@nah.sh

NAH.SH