

Regionalisierung der regionalen Eisenbahninfrastrukturen der DB AG als 3. Stufe der Bahnreform

**Konzept zur Entwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur
zur Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenzen
vom 29./30. Oktober 2025 und 25./26. März 2026**

Konzepterarbeitung:

Dipl.-Ing. Jörgen Boße, Beauftragter für Verkehr und Infrastruktur beim Unternehmerverband
Vorpommern, Vorsitzender des Nichttechnischen Ausschusses für Eisenbahninfrastruktur
(NTEI) des VDV

Dr.-Ing. Carsten Hein, Beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen, Eisenbahnbetriebsleiter,
bis 3/26 Vorsitzender Ausschusses für Eisenbahnbetrieb (AEB) des VDV

Bestandsanalyse der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Besonders schlechter Erhaltungs- und Modernisierungszustand auf Regionalstrecken und hoher Instandhaltungsrückstand

(LuFV-Mittel ohne Länderfinanzierung in ihrer Wirksamkeit kaum sichtbar)

Ein von der DB AG bei der Rechtsanwaltskanzlei Gleiss Lutz im Rahmen der Aufarbeitung des Zugunglücks von Garmisch-Partenkirchen beauftragtes Gutachten stellt fest:

“Insbesondere die Regionalnetze der DB Netz AG waren seit Jahrzehnten unterfinanziert, die Infrastruktur überaltert und marode – so auch an der Unfallstelle.“

Die Situation der Infrastruktur im Netz der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat einen alarmierenden Zustand erreicht.

Bestandsanalyse der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Amtliche Feststellung BNetzA (Verfahren BK10-24-0173_Z):

DB InfraGO mit Volumen der Baumaßnahmen überfordert

Beschluss (Auszug)

„Das zieht aus Sicht der BK den Schluss nach sich, dass die DB InfraGO ein Volumen an Baumaßnahmen durchführt, das sie in tatsächlicher Hinsicht nicht beherrscht und nicht bewältigt.“

Bestandsanalyse der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Süddeutsche Zeitung

Süddeutsche Zeitung (Hauptausgabe) | 19.01.2026

Misstände bei der Bahn hören nicht auf

In der Beschwerde eines Strecken-Verantwortlichen ist von Druck auf die Beschäftigten und Risiken für die Sicherheit die Rede. Die Deutsche Bahn will einen „kulturellen Wandel“ im Unternehmen sei nicht

SÜDKURIER

Südkurier Konstanz (Hauptausgabe) | 11.02.2026

Teile der Schwarzwaldbahn machen Sorgen

Bahn schätzt Zustand als mittelmäßig ein Schlechte Noten für Stellwerke und Übergänge

Münchner Merkur

Münchner Merkur Stadtausgabe (Hauptausgabe) | 22.01.2026

„Eisenbahn wie in der Steinzeit“

Zwei Zugbetreiber verurteilen die von DB InfraGo verhängten Streckensperrungen

Bestandsanalyse der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

- Schnelle Verbesserung bei der DB InfraGO AG ist aufgrund fehlender Ingenieurskapazitäten bei Planung, Bau, Abnahme, Prüfung etc. nicht zu erwarten.
- DB InfraGO AG gibt selbst an, dass sie bis 2036 mit der Sanierung der Hochleistungskorridore weitgehend ausgelastet ist. Zudem müssen diese Korridore durch die nicht zeitgleiche Umrüstung der Leit- und Sicherungstechnik müssen ein zweites Mal vollständig überarbeitet werden.
- Es ist daher davon auszugehen, dass vor 2040 bei der DB InfraGO AG keine nennenswerten Aktivitäten in den Regionalnetzen stattfinden können.
- Dadurch weitere Verschlechterung der Situation in Regionalnetzen mit der Folge des weiteren Qualitätsverlustes und der Gefahr einer weiteren Reduzierung des Nebennetzes.
- Seit der Bahnreform ist das Streckennetz nach Angabe der DB InfraGO AG bereits um rund 17% reduziert worden.

Derzeitige Situation der Eisenbahninfrastruktur bei Regionalstrecken in Deutschland

- Derzeitiges deutsches Eisenbahnnetz besteht aus etwa 39.000 km Streckenlänge, davon rund 33.000 DB, 6.000 NE-Bahnen
- Vom DB-Netz liegen etwa 10.000 km ($\approx 1/3$) außerhalb des Kernnetzes und zählen zu den Regionalstrecken
- Betroffen davon sind überwiegend öffentliche nichtelektrifizierte Strecken und eingleisig elektrifizierte Strecken, jeweils ohne SPfV
- NE-Bahnen in allen Bundesländern vorhanden und im Eigentum von Ländern, Kommunen und/oder Privatunternehmen
- Regionalstrecken der DB InfraGO gehören zum „übergeordneten Netz“
- NE-Infrastrukturen sind nicht dem übergeordneten Netz zugeordnet

Derzeitige Situation der Eisenbahninfrastruktur bei Regionalstrecken in Deutschland

- Bei DB-Regionalstrecken hohe Ausfallraten durch mangelnde Infrastrukturqualität und fehlendes Personal
- NE-Bahnen haben in der Regel meist deutlich höhere Betriebsqualität
- Bei DB: sehr lange Planungsvorläufe bei Änderungswünschen, kaum Planbarkeit von Kosten und Zeit bei Ausbauvorhaben
- Bei DB-Regionalstrecken hohe Kosten (z.B. 30% Planungskosten) durch fehlende Abstufung der Standards für niedrigere Geschwindigkeiten
- NE-Infrastrukturen vergleichsweise preiswert, Anpassungen gelingen schneller (z.B. bei Reaktivierungen) durch schlanke und örtlich ansässige Organisationsstrukturen

Derzeitige Situation der Eisenbahninfrastruktur bei Regionalstrecken in Deutschland

bundeseigene Regionalnetze

- ➔ übergeordnetes Netz
- ➔ hohe Standards und Kosten
- ➔ Anwendung EU-Regelwerk, EBO, EBA- und DB-Vorschriften
- ➔ 4 Betreiber

zuständige Aufsichtsbehörden

- ➔ Eisenbahnbundesamt

nichtbundeseigene Regionalnetze

- ➔ **nicht** übergeordnetes Netz
- ➔ einfachere und kostengünstigere Standards möglich
- ➔ kein EU-Regelwerk, nur EBO und Anerkannte Regeln der Technik
- ➔ 145 Betreiber

- ➔ Landeseisenbahnaufsicht

Beispiel „Haller Willem“ (Bielefeld – Osnabrück)

- Einleisige Strecke, nicht elektrifiziert, Stundentakt SPNV
- Südhälfte wird von DB, Nordhälfte von der NE-Bahn „Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück“ (VLO) betrieben
- Wunsch der Aufgabenträger nach ½-Stundentakt erfordert Kreuzungsbahnhof auf DB-Abschnitt, ca. 5 km südlich der Infrastrukturgrenze
- Kosten Kreuzungsbf. DB: 31 Mio €, Planungsbeginn wegen mangelnden Kapazitäten 2031, Fertigstellung nicht vor 2039
- Kosten Kreuzungsbf. VLO: 7 Mio €, Planungsbeginn sofort (sofern zuständig), Fertigstellung vsl. 2029 möglich
- DB hat bestätigt, dass die VLO-Planung DB-inhaltsgleich ist

Verkehrsministerkonferenz am 29./30. Oktober 2025

Beschluss

TOP 5.4 – Stärkung der Eisenbahninfrastruktur durch gezielte Regionalisierung

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die zuverlässige, leistungsfähige und wirtschaftliche Bereitstellung von Schieneninfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) insbesondere in der Fläche ist. In vielen Regionen bestehen strukturelle Herausforderungen beim Erhalt und der Weiterentwicklung von Strecken vor allem der Eisenbahnen des Bundes (EdB) außerhalb des hochbelasteten Kernnetzes. Erste Erfahrungen in verschiedenen Ländern zeigen, dass alternative Organisations- und Eigentumsformen – wie langfristige Pacht oder Übertragung an regionale Infrastrukturbetreiber – Potential zur Effizienzsteigerung, Projektbeschleunigung und Stärkung des Kerngeschäfts der DB InfraGO AG bieten. Zugleich sind Einsparpotentiale für den Bund möglich.

Verkehrsministerkonferenz am 29./30. Oktober 2025

Beschluss

TOP 5.4 – Stärkung der Eisenbahninfrastruktur durch gezielte Regionalisierung

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig folgenden Beschluss:

2. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, das Thema der optionalen Regionalisierung der Infrastruktur mit Priorität als ein strategisches Element in die Zukunftsstrategie für die Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG aufzunehmen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in enger Abstimmung mit den interessierten Ländern die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen für eine optionale Regionalisierung ausgewählter bisheriger Eisenbahninfrastrukturen der DB InfraGO AG zu schaffen.

Verkehrsministerkonferenz am 25./26. März 2026

Beschluss

TOP 5.11 - Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland - Punkt 5

Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das Thema Regionalisierung der Schieneninfrastruktur im Kontext der aktuellen Herausforderungen weiter an Bedeutung gewonnen hat. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet vom Bund eine vertiefte Prüfung und bittet den Bund,

- a) gemeinsam mit den Ländern konkrete Kriterien für die Eignung von Strecken zur Regionalisierung zu entwickeln,
- b) belastbare Aussagen zu rechtlichen Umsetzungsoptionen, insbesondere zu Pacht- und Übertragungsmodellen, sowie zu deren finanziellen Auswirkungen zu erarbeiten,
- c) darzustellen, wie eine Regionalisierung mit bestehenden Steuerungsinstrumenten verzahnt werden kann,
- d) Der Verkehrsministerkonferenz bis spätestens zur Herbstsitzung 2026 einen strukturierten Vorschlag für das weitere Vorgehen vorzulegen.

Konzeptvorschlag zur Regionalisierung der Infrastruktur

- Bund überträgt rund 10.000 km regionale Strecken zzgl. DB-Grundstücke stillgelegter und entwidmeter, nicht verkaufter Flächen (auch von Nebenanlagen) unentgeltlich und steuerfrei von DB InfraGO auf die 16 Bundesländer (z.B. auf Landes-Gesellschaften mbH) als neue Eigentümer
- Übertragung erfolgt unentgeltlich und steuerfrei per Gesetz 01.01.2027 auf Basis
 - GG §87e Abs. 1 Satz 2** „Durch Bundesgesetz können Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung den Ländern als eigene Angelegenheit übertragen werden.“
 - GG §87e Abs. 5.** „Dies gilt auch für Gesetze, die die Auflösung, Verschmelzung, Aufspaltung von Eisenbahnunternehmen, die Übertragung von Schienenwegen an Dritte oder die Stilllegung von Schienenwegen regeln oder Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr haben.“

Konzeptvorschlag zur Regionalisierung der Infrastruktur

Die Länder erhalten jeweils nur **75% der Bundesmittel**

- aus LuFV für turnusmäßige Ersatzinvestitionen auf von der DB übernommenen Regionalstrecken, bezogen auf den Streckenkilometer im Verhältnis 10.000 zu 33.000 km. Nach 5 Jahren besteht die Option einer jährlichen Abschmelzung von 5% bis auf 50% (nach Revision).
- aus Sonderfond für Instandhaltungsrückstand und Ausbaustau von 8,8 Mrd. € anteilig im Schlüssel $10/33 = 2,0$ Mrd. € jährlich

Es entsteht für Bund und Länder eine **Win-Win-Situation**. Der Bund spart Finanzmittel und für die Länder führt es zu keiner zusätzlich Belastung

Konzeptvorschlag zur Regionalisierung der Infrastruktur

- Übertragen werden alle bahngewidmeten Grundstücke und festen Infrastrukturbestandteile (Gleise, Sicherungstechnik, Oberleitungen, Bahnhöfe und Haltpunkte, Ladestraßen, Vertriebsseinrichtungen, Wartungs- und Instandhaltungseinrichtungen, bahnnützliche Immobilien, usw.).
- Bei Fahrzeugen wird der für die Wartung- und Instandhaltung der Infrastruktur notwendige Fuhrpark übertragen.
- Mit der Streckenübertragung werden auch den bei der DB InfraGO für die zu übertragende Strecken zuständigen Mitarbeitern Angebote zum Betriebsübergang nach §613a BGB unterbreitet.
- Länder übertragen Betriebsführung auf landeseigene, kommunale oder private Nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen
- Bund und Länder passen Aufgaben und Ressourcen der zuständigen Behörden für Planung, Genehmigung und Aufsicht an die neue Situation im Eisenbahnsektor an

Konzeptvorschlag zur Regionalisierung der Infrastruktur

Erfolgsnotwendig ist die Beibehaltung der Ausnahme in den EU-Vorschriften und im AEG, dass

„Infrastrukturen [...] ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz“

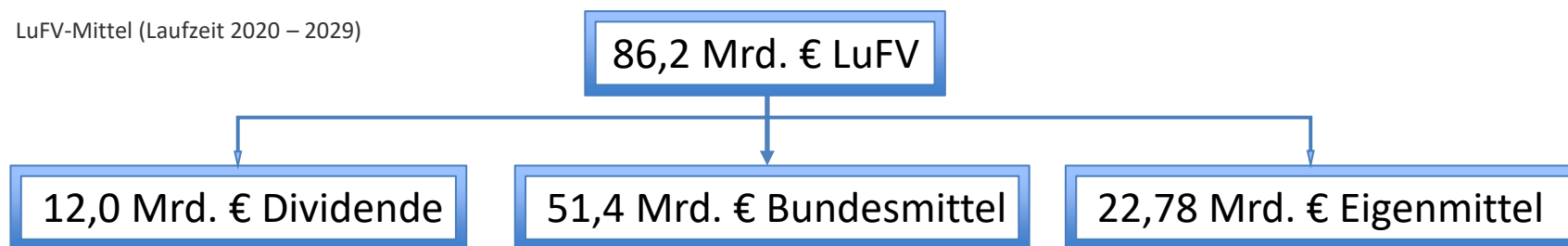
von den EU-Vorschriften und der EBA-Zuständigkeit ausgenommen bleiben.

Deshalb können nur Strecken mit regionaler Bedeutung (lokal begrenzter Einsatz auf Infrastruktur) übertragen werden.

Finanzierung der regionalisierten Infrastruktur

LuFV-Mittel für Instandhaltung (Ersatzinvestitionen)

LuFV-Mittel (Laufzeit 2020 – 2029)



Die LuFV-Mittel (Laufzeit 2020-2029) werden nach folgendem Schlüssel ab 2027 jährlich bis 2029 aufgeteilt u. bis 2032 verlängert:

Dividende	Bundesmittel	Eigenmittel
100% Bahn (1,2 Mrd.€)	5,14 Mrd.€ gesamt davon Bahn 3,58 Mrd. € <u>1,56 Mrd. € Länder</u>	100% Bahn (2,278 Mrd.€)

- DB behält somit LuFV-Mittel von jährlich rd. 7,06 Mrd. €,
- Länder erhalten jährlich 1,56 Mrd. €

Finanzierung der regionalisierten Infrastruktur Sonder-Fond für Instandhaltungsrückstand und Ausbau

500 Mrd. € „Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität“
für 12 Jahre, davon 106 Mrd. € für Eisenbahninfrastruktur (jährlich 8,8 Mrd. €)

- Der größere Instandhaltungs- und Investitionsstau liegt im Regionalnetz der DB InfraGO
- Eisenbahn-Sonderfond entspricht rund 270 T€ je Strecken-km
- Länder erhalten von jährlichen 8,8 Mrd. € Sonderfond-Mittel 75% des Strecken-km-Schlüssels 10.000/33.000:
 - DB InfraGO 6,8 Mrd €, **Länder (Sonder-Fond) 2,0 Mrd €**

Finanzierung der regionalisierten Infrastruktur

- Werden Bundesmittel nicht zur Finanzierung der regionalen Eisenbahn-infrastruktur genutzt, kann der Bund die nicht zweckentsprechend eingesetzten Mittel zurückfordern
- Soll übertragene Eisenbahninfrastruktur umgenutzt/entwidmet werden, hat der Bund ein Veto-Recht und die Höhe der Bundesmittel kürzt sich im Verhältnis der jeweiligen Streckenlänge zur Gesamtnetzlänge, die übertragen wurde
- Alle 5 Jahre erfolgt eine Revision der Höhe der LuFV- und Sonderfonds-Bundesmittel an die Länder

Zusammenfassung des Finanzierungskonstrukts

- Bund spart Anfangs jährlich 25%, schlussendlich jährlich 50% LuFV-Mittel pro Strecken-km übertragener Strecke
- Bund gewinnt Finanzierungsspielräume für restliches DB-Netz
- Für Länder ist die Übernahme kostenneutral, weil
 - Sanierungs- und Ausbaukosten sich aus den vom Bund übertragenen LuFV- und Sonderfonds-Mitteln vollständig finanzieren
 - sich die Infrastruktur-Betriebskosten von Anfang an vollständig aus Trasseneinnahmen speisen
 - Grundstücks- und Wertübertragungen vom Bund auf gesetzlicher Basis kostenneutral erfolgen

Vorschlag zur Umsetzung der Regionalisierung

Schritt 1 – Reorganisation innerhalb der DB AG

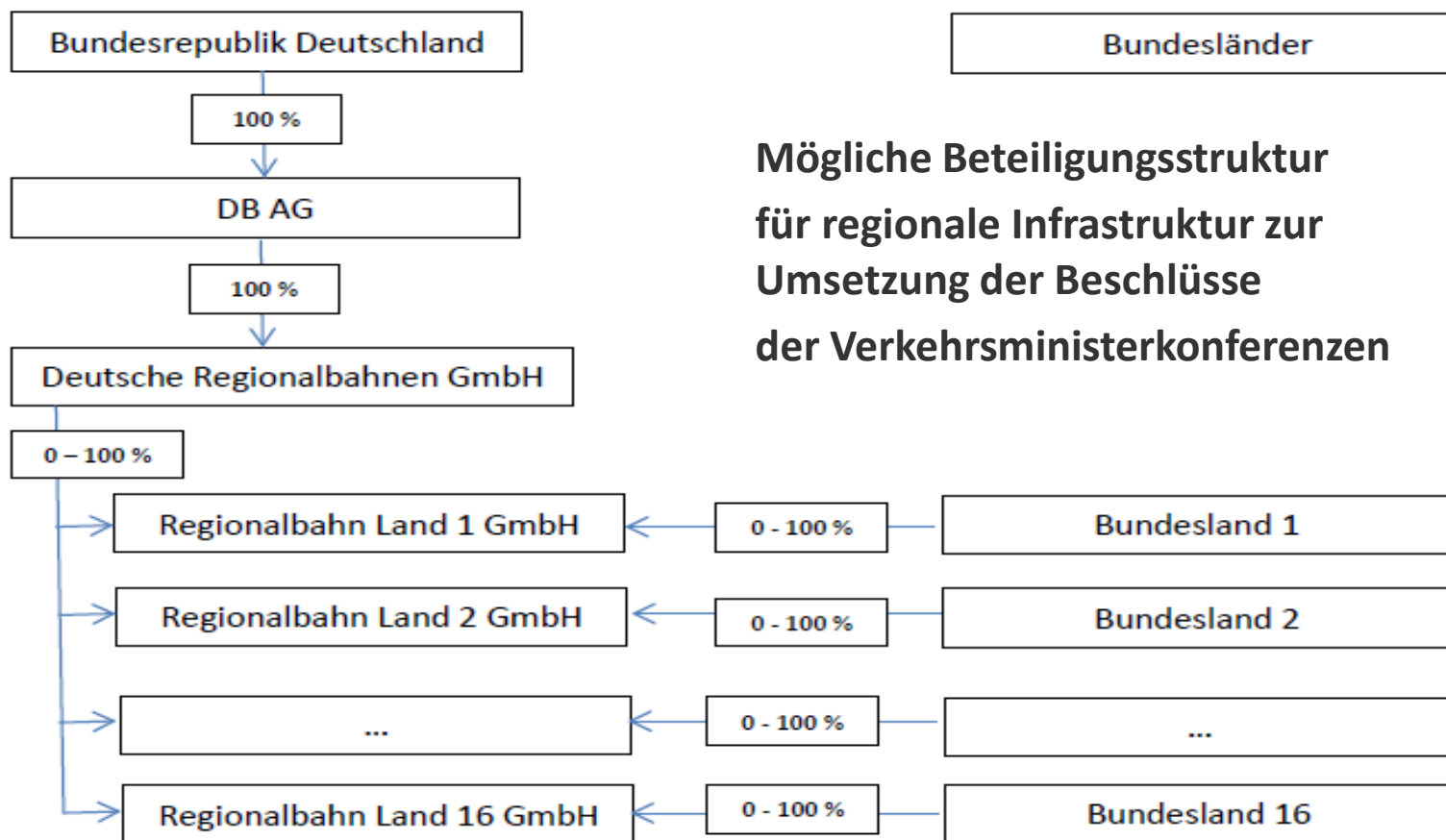
Die DB AG gründet eine Holdinggesellschaft mit 16 Landesgesellschaften. Die Holdinggesellschaft hat keinerlei administrative und operative Aufgaben. Sie dient einzig der gesellschaftsrechtlichen und finanziellen Steuerung und Überwachung der Landesgesellschaften.

Schritt 2 – Beteiligung der Bundesländer an „ihren“ Landesgesellschaften

Je Bundesland definieren die Bundesländer gemeinsam mit dem Bund und der DB AG die in die Landesgesellschaften zu übertragenden regionalen Netze und die zeitliche Staffelung der Betriebsübernahme durch die Landesgesellschaften. Landesgesellschaften sind frei, einzelne Strecken an bestehende Landes- und/oder kommunale Eisenbahnen zu übertragen.

Die von Landesgesellschaften übernommenen Strecken werden auf Basis §2b Abs. 1 i.V.m. 2c Abs. 3 AEG dem nicht übergeordneten Netz zugeordnet.

Vorschlag zur Umsetzung der Regionalisierung



Vorschlag zur Umsetzung der Regionalisierung

Schritt 3 – Betriebsaufnahme der Regionalgesellschaften

Die für den Betrieb der regionalen Netze notwendigen Personale werden auf die GmbH's oder bestehende Landes-/Kommunaleisenbahnen übertragen. Ggf. sind je nach Ausprägung der Landesgesellschaften Verträge mit anderen DB-internen Dienstleistern und/oder mit Dritten notwendig. Die Betriebsaufnahme kann Strecke für Strecke erfolgen (siehe Schritt 2).

Schritt 4 – Planung und Ausbau der Landesgesellschaften

Die Landesgesellschaften planen und organisieren die Maßnahmen zum Ausbau, der Sanierung und Modernisierung ihrer Netze selbstständig.

Nach einer noch festzulegenden Übergangsfrist sollten die Landesgesellschaften vollständig von den jeweiligen Bundesländern übernommen werden können, um sie mit etwaig bereits vorhandenen Landeseisenbahnen verschmelzen oder in Teilen kommunalen Eisenbahngesellschaften überantworten zu können. Die Holdinggesellschaft kann in Folge aufgelöst werden.

Vorschlag zur Umsetzung der Regionalisierung

Finanzierung der Landesgesellschaften

Zur Finanzierung der Sanierung und der Ersatzinvestitionen wird zwischen dem Bund und der Beteiligungsgesellschaft eine Finanzierungsvereinbarung (LuFV-Regional) abgeschlossen. Danach stellt der Bund für den von ihm eingebrachten Infrastrukturanteil einen Betrag zur Verfügung, der sich an der übergebenen Streckenlänge orientiert.

Jede Landesgesellschaft stellt zudem eigene Preiskataloge für ihre Infrastrukturen (Stationen, Serviceeinrichtungen, Trassen usw.) auf, aus denen sich der laufende Betrieb finanziert. Dadurch werden unterschiedliche Trassen- und Stationspreise in den regionalen Netzen ermöglicht, die sich an dem jeweiligen Ausbauzustand orientieren.

Fazit zur Regionalisierung der Eisenbahninfrastruktur

- Regionales Netz kann schnell und kostengünstig entwickelt werden, schnell sichtbare Verbesserungen für Öffentlichkeit
- DB InfraGO kann sich mit ihren knappen Fachkapazitäten auf das Hauptstreckennetz konzentrieren
- Es entsteht eine **Win-Win-Situation für Bund und Länder**: kostenneutral für Länder, Bund spart Finanzierungsmittel
- Bund gewinnt Finanzierungsspielräume für restliches DB-Netz
- Reaktivierungen und Ausbau im SPNV können deutlich beschleunigt und mit vom Bund übertragenden LuFV-Mitteln erfolgen
- Trassenpreise für NE-Strecken werden perspektivisch sinken

Fazit zur Regionalisierung der Eisenbahninfrastruktur

Öffentlichkeit wird innerhalb von 3 Jahren spür- und messbare Verbesserungen erleben

Schnelles Handeln ist wichtig !!!

**150 NE-Bahnen
schneller
als 3 EIU des Bundes**

können im Regionalnetz
handeln

Wir helfen gerne weiter

Dr.-Ing. **Carsten Hein**, Vechelde, c.hein@heinrail.de

- Freiberuflich tätiger Beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen seit 2011 (heinrail consult)
- Studium Bauingenieurwesen, Promotion zum Thema Eisenbahnbetrieb und -infrastruktur
- 36 Jahre Berufserfahrung als Eisenbahn-Ingenieur
- Stationen: Deutsche Bundesbahn, Eisenbahninstitut Uni Hannover, Betriebsleiter Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS), Siemens Verkehrstechnik, Eisenbahnbetriebsleiter der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW), Techn. Gründungsgeschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter metronom (2002-2010)
- Ehrenamtliche Gremienarbeit: Vorsitzender AEB und Mitglied Verwaltungsrat VDV bis 3/2026, Mitglied Prüfungskommission beim EBA für EBL-Prüfungen
- Beratungsschwerpunkte: Eisenbahnbetriebsleiter für EIU und EVU, Beratung bei SPNV-Reaktivierungen, Beratung SPNV-Aufgabenträger bei Fragen Betrieb, Infrastruktur, Werkstätten, Ausschreibungen, diverse Gutachten

Dipl.-Ing. **Jörgen Boße**, Wolgast, bbb-gmbh@bosse-online.com

- Freiberuflich tätiger Beratender Ingenieur im Verkehrswesen ab 2025 (BBB GmbH)
- Studium Verkehrsingenieurwesen an der TU-Dresden; Betriebsleiter BOKraft
- IHK-Prüfungen: Unternehmenschein zur Führung von Unternehmen des Straßengüter- und fernverkehrs, Busverkehre, Taxi und Mietwagenverkehre
- 32 Jahre Erfahrung als Verkehrsingenieur in leitender Funktion
- Stationen: Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bahn, Usedomer Bäderbahn GmbH
- Ehrenamtliche Gremienarbeit: Vorsitzender NTEI und Mitglied Verwaltungsrat VDV, Beauftragter für Verkehr und Infrastruktur beim Unternehmerverband Vorpommern e.V.
- Beratungsschwerpunkte: Infrastrukturorganisation und -entwicklung, Verkehrs- und Unternehmensplanung; Organisations- und Strukturveränderungen