

Schriftliche Stellungnahme zur Drucksache 20/3215
(Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren),
Stellungnehmer: Dr.-Ing. Carsten Hein, Vechele

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	1
I. VEREINFACHUNG UND BESCHLEUNIGUNG VON PLANUNGSRECHTLICHEN VERFAHREN DURCH ÄNDERUNG DES AEG	1
II. VERFAHRENSBESCHLEUNIGUNG DURCH DEN ABSCHLUSS VON ZEITPLÄNEN UND NUTZUNG VON DIGITALISIERUNG	2
III. LÄRMSCHUTZ NACH DEM VERURSACHERPRINZIP AUSRICHTEN	2
IV. WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG VEREINFACHEN	2
V. PILOTPROJEKTE UND REGELWERKSÜBERPRÜFUNG	2
VI. STÄRKUNG VON ALLIANZ- UND PARTNERSCHAFTSMODELLEN	3
VII. REGIONALISIERUNG UND VERANTWORTUNGSTEILUNG	3
ADRESSAT DER STELLUNGNAHME	4
ABSENDER DER STELLUNGNAHME	4
ANHANG ZUR STELLUNGNAHME	4

I. Vereinfachung und Beschleunigung von planungsrechtlichen Verfahren durch Änderung des AEG

Stellungnahme:

Die Erweiterung der Planrechtsfreiheit nach § 18 Abs. 1 auf die angeführten Tatbestände wird als grundsätzlich sinnvoll angesehen, um der Eisenbahn den Rücken zu stärken und Planungen zu beschleunigen. Es werden folgende Hinweise gegeben:

- Der Nachweis der Einhaltung von Lärmschutzgrenzen wird bei Ladestraßen als nicht sinnvoll erachtet, da die Immissionen stark von Ladegütern und Verladetechniken abhängen. Hier würde der Schienengüterverkehr im Vergleich zum LKW geschwächt, der solchen Beschränkungen nicht unterliegt. Empfehlung wäre, die Planrechtsfreiheit von Ladestraßen zu beschränken auf diejenigen Fälle, in denen die

Ladestraße an Gewerbe- oder Mischgebiete grenzen und sie ohne Lärmschutzvorgaben zuzulassen.

- Der Umbau von Gleisanlagen innerhalb des bahngewidmeten Planums sollte generell Planrechtsfreiheit genießen, nicht nur für Weichenverbindungen. Solche Umbauten haben so gut wie keine Auswirkungen für Dritte. Gleiche gilt für die Wiederherstellung von abgebauten Gleisanlagen, solange die Bahnwidmung besteht.
- Eines Nachweises der Flächenneutralität bedarf es nicht bei der Installation zusätzlicher Bahnsteigüberdachungen, weil Bahnsteigüberdachungen stets auf versiegelten Bahnsteigflächen gebaut werden.

II. Verfahrensbeschleunigung durch den Abschluss von Zeitplänen und Nutzung von Digitalisierung

Es erfolgt keine Stellungnahme hierzu.

III. Lärmschutz nach dem Verursacherprinzip ausrichten

Stellungnahme:

Die EU hat verbindliche Lärmschutzvorgaben für Neufahrzeuge erlassen mit der „TSI Noise“ (Verordnung (EU) 1304/2014, aktualisiert mit Verordnung (EU) 2019/774 und Verordnung (EU) 2023/1694), die jeweils an der Lärmquelle (Fahrzeug) ansetzen. Weiterer nationaler Regelungen bedarf es insofern nicht. Strengere Vorschriften wären kontraproduktiv für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und technisch kaum umsetzbar.

IV. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vereinfachen

Es erfolgt keine Stellungnahme hierzu.

V. Pilotprojekte und Regelwerksüberprüfung

Stellungnahme:

Die Wirtschaftlichkeitsunterschiede zwischen den Infrastrukturen der DB InfraGO und den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) haben verschiedene Gründe, die nicht nur im Regelwerk der DB InfraGO begründet liegen. Sie werden nachfolgend aufgeführt:

1. Geltungsbereich bürokratischer EU-Vorschriften für DB-InfraGO, die für NE-Infrastrukturen nicht gelten.
2. Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes mit ihren zusätzlichen, bürokratischen und teilweise nicht angemessenen Verwaltungsvorschriften; für NE-Bahnen sind Länderbehörden zuständig, die deutlich weniger bürokratischen Aufwand bei den Unternehmen verursachen.
3. Höhere Geschwindigkeiten (bis 160 km/h auf regulären Strecken und 200 bis 330 km/h auf Hochgeschwindigkeitsstrecken) auf DB-Hauptstrecken; NE-Bahnen operieren im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h, selten bis 120 km/h.

4. In Verbindung mit Punkt 3. weist die DB InfraGO in ihren Planungs-, Instandhaltungs- und Betriebsvorschriften nur selten ausreichende Differenzierung für Strecken mit niedriger Geschwindigkeit auf. Bei den NE gibt es zahlreiche bundesweit einheitliche Vorschriften für das Geschwindigkeitsband bis 120 km/h, die als Anerkannte Regeln der Technik gelten (z.B. Veröffentlichungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, sogenannte VDV-Schriften). Für einen Vergleich zu diesen VDV-Vorschriften lohnt eine Evaluierung des Regelwerks auf Verhältnismäßigkeit gemäß Vorschlag des Landtags kaum, weil diese DB-Regeln im Großkonzern seit Jahrzehnten nicht vereinfacht werden können und Wille und Möglichkeiten für Vereinfachungen begrenzt sind. Zudem wird für einen Vergleich wertvolle Zeit vergeudet, die eine Reform, wie die Regionalisierung der Infrastruktur hinauszögern.
5. Die DB InfraGO erzeugt künstliche Marktverknappung durch Parallelität und Intensivierung von Baustellen, wie beim Konzept der „Generalsanierung“ zu beobachten. Dadurch steigen die Preise für Eisenbahninfrastrukturkomponenten (Gleise, Weichen, Signalanlagen etc., auch Planungsleistungen) beträchtlich gemäß den Prinzipien der Marktwirtschaft: Parallelität erhöht Nachfrage und diese die Kosten.

VI. Stärkung von Allianz- und Partnerschaftsmodellen

Es erfolgt keine Stellungnahme hierzu.

VII. Regionalisierung und Verantwortungsteilung

Stellungnahme:

Der Stellungnehmer begrüßt die Position des Landtags für eine stärkere Regionalisierung der Infrastrukturverantwortung. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs und der öffentlichen Daseinsvorsorge besonders aufgrund des in Schleswig-Holstein vergleichsweise hohen Streckenanteils von Nebenstrecken empfiehlt der Stellungnehmer mutigere und großflächigere Schritte zur Regionalisierung der Infrastrukturverantwortung.

Der Stellungnehmer hat in diesem Sinne als fachkundige Privatperson zusammen mit einem versierten Fachkollegen einen Vorschlag zur „Regionalisierung der regionalen Eisenbahninfrastrukturen der DB AG als 3. Stufe der Bahnreform“ erarbeitet und an folgende politische Gremien Mitte Juli 2025 versandt:

- Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder
- Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
- Alle 16 Landesverkehrsminister
- Alle Verkehrsausschüsse der Länder

Der Vorschlag ist dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt.

Der Vorschlag ist aus der Überzeugung des Stellungnehmers heraus entstanden, dass angesichts der dramatischen und zunehmenden Instandhaltungsrückstände der Infrastruktur der DB InfraGO AG allein schon auf ihrem Hauptstreckennetz, ihres Modernisierungsrückstandes und der fehlenden Fachkräfte ohne politisches Eingreifen damit zu rechnen

wäre, dass Ausbau und Modernisierung des Nebenstreckennetzes für die nächsten etwa 20 bis 25 Jahre unerreichbar wären und der Erhalt dieses vom SPNV befahrenen Nebenstreckennetzes für die Bundesländer zudem sehr teuer werden dürfte bei für die Öffentlichkeit weiter spürbar zurückgehender Qualität.

Demgegenüber haben die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) mit ihren Eisenbahninfrastrukturen bewiesen, dass sie kostengünstiger, mit deutlich höherer Qualität und größerer Modernisierungsgeschwindigkeit ihre Strecken dezentral betreiben und ausbauen können. Auf zahlreiche Beispiele bei der AKN und der neg in Schleswig-Holstein, der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB), der Bentheimer Eisenbahn (BE) und der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) in Niedersachsen und Beispiele in vielen anderen Bundesländern wird verwiesen.

Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem im Anhang zu dieser Stellungnahme beiliegenden Vorschlag.

Vechele, den 11. September 2025

gez. Carsten Hein

Adressat der Stellungnahme

Herrn Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses
des Landtages zu Schleswig-Holstein

Absender der Stellungnahme

Büroanschrift
Dr.-Ing. Carsten Hein
Beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen
Wahler Weg 4
38159 Vechele
e-mail: c.hein@heinrail.de

Anhang zur Stellungnahme

Pdf-Datei: „250714_Regionalisierung_DB-Infrastruktur.pdf“

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

**– Strategie für die laufende Legislaturperiode zur
Steigerung der Qualität, Senkung der Kosten
und Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen –**

Konzepterarbeitung:

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, Vorsitzender Ausschusses für Eisenbahnbetrieb (AEB) des VDV

Derzeitige Situation der Eisenbahninfrastruktur bei Regionalstrecken in Deutschland

- Derzeitiges deutsches Eisenbahnnetz besteht aus etwa 39.000 km Streckenlänge, davon 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 öffentl. nichtelektrifizierte Strecken und eingleisig elektrifizierte Strecken ohne SPfV
- NE-Bahnen in allen Bundesländern vorhanden und im Eigentum von Ländern, Kommunen und/oder Privatunternehmen
- Regionalstrecken der DB InfraGO gehören derzeit zum „übergeordneten Netz“, NE-Infrastrukturen sind nicht dem übergeordneten Netz zugeordnet

Derzeitige Situation der Eisenbahninfrastruktur bei Regionalstrecken in Deutschland

- Bei DB hohe Ausfallraten durch mangelnde Infrastrukturqualität und Personalmangel (Fahrdienstleiter, Instandhaltungspersonal)
- NE-Bahnen haben meist deutlich höhere Betriebsqualität
- Bei DB: sehr lange Planungsvorläufe bei Änderungswünschen, kaum Planbarkeit von Kosten und Zeit bei Ausbauvorhaben
- Demgegenüber sind NE-Infrastrukturen vergleichsweise preiswert, Anpassungen gelingen schneller (z.B. bei Reaktivierungen) durch schlanke und örtlich ansässige Organisationsstrukturen

Derzeitige Situation der Eisenbahninfrastruktur bei Regionalstrecken der DB Infra GO

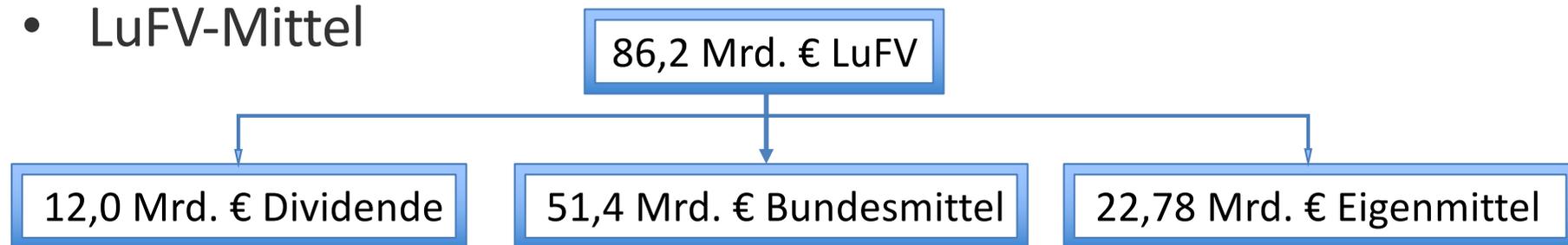
- Unangemessen hohe Kosten (z.B. 30% Planungskosten) durch fehlende Abstufung der Standards für niedrigere Geschw.
- 2020 bis 2029 Mittel für DB aus LuFV III von rd. 86,2 Mrd €
- derzeit trotzdem „kein Land in Sicht“ für Situationsverbesserungen;
- Amtliche Feststellung BNetzA (Bk-Verfahren): DB InfraGO mit Volumen der Baumaßnahmen überfordert
- Besonders schlechter Erhaltungs- und Modernisierungszustand auf Regionalstrecken, hoher Instandhaltungsrückstand: LuFV-Mittel ohne Länderfinanzierung in ihrer Wirksamkeit kaum sichtbar

Beispiel „Haller Willem“ (Bielefeld – Osnabrück)

- Eingleisige 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 Grenze
- Kosten Kreuzungsbf. DB: 31 Mio €, Planungsbeginn wegen mangelnden Kapazitäten 2031, Fertigstellung nicht vor 2038
- Kosten Kreuzungsbf. VLO: 7 Mio €, Planungsbeginn sofort (sofern zuständig), Fertigstellung 2029
- DB hat bestätigt, dass die VLO-Planung DB-inhaltsgleich ist

Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO für Erhaltung und Ausbau

- LuFV-Mittel



- Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität von 500 Mrd € für 12 Jahre, davon 106 Mrd € für Eisenbahninfrastruktur (jährlich 8,8 Mrd €)
- Eisenbahn-Sonderfond rund 270 T€ je Strecken-km
- Der größere Instandhaltungs- und Investitionsstau liegt im Regionalnetz der DB InfraGO

Konzept der Regionalisierung der Infrastruktur

- Bund überträgt rund 10.000 km regionale Strecken und angrenzende Serviceeinrichtungen zzgl. DB-Grundstücke stillgelegter und entwidmeter, nicht verkaufter Flächen (auch von Nebenanlagen) von DB InfraGO auf die 16 Bundesländer (z.B. auf Landes-Gesellschaften mbH) als neue Eigentümer
- Übertragung erfolgt unentgeltlich und steuerfrei per Gesetz mit Grundgesetz-Änderung zum 1.1.2026
- Übertragen werden alle bahngewidmeten Grundstücke und festen Infrastrukturbestandteile (Gleise, Sicherungstechnik, Oberleitungen, Bahnhöfe und Haltpunkte, Ladestraßen, Vertriebsseinrichtungen, Wartungs- und Instandhaltungseinrichtungen, bahnnützliche Immobilien, usw.).

Konzept der Regionalisierung der Infrastruktur

- Mit der Streckenübertragung werden auch den bei der DB InfraGO für die zu übertragende Strecken zuständigen Mitarbeitern Angebote zum Betriebsübergang nach §613a BGB unterbreitet.
- Bei Fahrzeugen wird der für die Wartung- und Instandhaltung der Infrastruktur notwendige Fuhrpark übertragen.
- Länder übertragen Betriebsführung auf landeseigene, kommunale oder private Nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen
- Bund und DB InfraGO sparen sich Ballast von 10.000 km nicht modernisierter regionaler Infrastruktur
- Im Gegenzug für Instandhaltungsrückstand und neue Infrastrukturfinanzierungsaufgabe überlässt der Bund den Ländern anteilige DB-Bundesfinanzierungsmittel (aus LuFV und Sonder-Fond), um Strecken zu sanieren und auszubauen für SPNV und Güterverkehr

Konzept der Regionalisierung der Infrastruktur

- Die Länder erhalten trotz höherem Instandhaltungsrückstand auf Regionalstrecken nur 75% der Mittel des Bundes für DB, bezogen auf den Streckenkilometer im Verhältnis 10.000 zu 33.000 km
- Die LuFV-Mittel (Laufzeit 2020-2029) werden nach diesem Schlüssel ab 2026 jährlich bis 2029 wie folgt aufgeteilt u. bis 2030 verlängert:
 - Bundesmittel: DB 3,58 Mrd., Länder 1,56 Mrd. € (= 5,14) Mrd. €
 - aus Dividendenzahlung DB: DB InfraGO 1,2 Mrd €, Länder 0 €
 - Eigenmittel der DB InfraGO: 2,278 Mrd €, Länder 0 €
- DB erhält somit LuFV-Mittel von jährlich rd. 7,06 Mrd. €, Länder jährlich 1,56 Mrd. €
- Länder erhalten von jährlichen 8,8 Mrd. € Sonderfond-Mittel 75% des Strecken-km-Schlüssels 10.000/33.000:
 - DB InfraGO 6,8 Mrd €, Länder (Regio Infrafonds) 2,0 Mrd €
- Wenn Bundesmittel nicht zur Finanzierung der übertragenen Infrastruktur genutzt werden, kann Bund zurückfordern

Konzept der Regionalisierung der Infrastruktur

- Erfolgsnotwendig ist eine 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.
- NE-Bahnen kommen mit geringerer Finanzierung im sanierten Zustand aus, weil sie geschwindigkeitsangepasste Standards verwenden und nicht den aufwändigen EU- und EBA-Vorschriften unterliegen, deshalb sind nur 75% des DB-Niveaus nötig
- Es gilt:
 - Alle 5 Jahre erfolgt eine Revision der Höhe der LuFV- und Regiofonds-Bundesmittel an die Länder
 - In diesem Rahmen wird überprüft, ob die jährlichen Mittel ausreichen oder abschmelzen können

Konzept der Regionalisierung der Infrastruktur

- Die von den Ländern übernommenen Strecken werden im Zuge des Übertragungsgesetzes auf den Status des „nicht übergeordneten Netzes“ gesetzt.
- Der Bund setzt sich für den Erhalt der o.g. EU-Ausnahmeregel ein.
- Für den Fall des Wegfalls der o.g. EU-Ausnahmeregel verliert dieses Konzept seine Vorzüge und es entstehen deutliche Mehrkosten, die der Bund ab dem Zeitpunkt der Gültigkeit auszugleichen hat auf DB-Niveau (100% pro Strecken-km jährlich analog DB anstatt 75%)
- Die Finanzierung der laufenden Instandhaltung (ohne Ersatzinvest) nach Sanierung erfolgt vollständig über Trasseneinnahmen
- LuFV-Mittel und Regiofonds-Mittel dürfen von den NE-Bahnen verwendet werden für Bestandssanierung, Ersatzinvestitionen, Neubau, Ausbau, Modernisierung, Elektrifizierung und Reaktivierung, nicht jedoch für laufenden Betrieb
- GVFG- und SGFFG-Mittel müssen bestandsgesichert bleiben

Zusammenfassung des Finanzierungskonstrukts

- Bund spart jährlich 25% der 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

Vorteile dieser Bahnreform

- 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 DB-Kernnetz
- Reaktivierungen und Ausbau im SPNV können deutlich beschleunigt und mit vom Bund übertragenden LuFV-Mitteln erfolgen
- Trassenpreise für NE-Strecken werden perspektivisch sinken
- Öffentlichkeit wird innerhalb von 3 Jahren spür- und messbare Verbesserungen erleben

Schnelles Handeln des Bundes ist wichtig: 150 NE-Bahnen können im Regionalnetz schneller handeln als EIU des Bundes

Idee und Konzepterstellung

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 (EVB), Techn. Gründungsgeschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter metronom (2002-2010)
- Ehrenamtliche Gremienarbeit: Vorsitzender AEB des VDV, Mitglied Verwaltungsrat VDV, 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-Hohendorf; bosa19919@gmx.de

- Freiberuflich tätiger Beratender Ingenieur im Verkehrswesen ab 2025 (BBB mbH i.G. ab 7/2025)
- Studium Verkehrsingenieurwesen an der TU-Dresden; Betriebsleiter BOKraft
- IHK-Prüfungen: Unternehmerschein zur Führung von Unternehmen des Straßengüternah- 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 des VDV, Mitglied Verwaltungsrat VDV, Beauftragter für Verkehr und Infrastruktur beim Unternehmerverband Vorpommern e.V.
- Beratungsschwerpunkte: Infrastrukturorganisation und -entwicklung, Verkehrs- und Unternehmensplanung; Organisations- und Strukturveränderungen