

VDV-Ausschuss für Eisenbahninfrastruktur

Die Schieneninfrastruktur braucht eine starke Stimme

Interview mit **Jörg Sandvoss**, Ausschussvorsitzender, und **Harald Kreft**, stellv. Ausschussvorsitzender, Allgemeiner Ausschuss Eisenbahninfrastruktur (AAEI) im VDV

Foto: DB AG/Michael Neufhaus



Der Zustand der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist in den vergangenen Jahren zunehmend in den Fokus des öffentlichen Interesses gerückt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) trägt diesem Umstand nun Rechnung und hat den Allgemeinen Ausschuss Eisenbahninfrastruktur (AAEI) ins Leben gerufen. Mit Jörg Sandvoß, dem ehemaligen DB-Beauftragten für gemeinwohlorientierte Infrastruktur, und Harald Kreft, Infrastruktur-Chef bei der Hamburg Port Authority, hat der Verband zwei ausgewiesene Experten sowohl für die bundeseigene als auch die nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastruktur als Vorsitzende gewinnen können. Ziel des AAEI ist es, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) eine stärkere, sichtbare und fachlich fundierte Stimme zu geben. Deine Bahn hat mit den beiden Ausschuss-Vorsitzenden gesprochen.

Deine Bahn: Der VDV hat Anfang Februar den AAEI gegründet. Warum gerade zum jetzigen Zeitpunkt?

Jörg Sandvoß: Viele Qualitätsprobleme im Eisenbahnsystem haben ihre Ursache heute nicht im Betrieb, sondern in Zustand, Organisation und Finanzierung der Infrastruktur. Wir sprechen über ein Netz von rund 39.000 Kilometern, von dem nur rund 60 Prozent elektrifiziert sind.

Dieses Netz ist an vielen Stellen an Belastungsgrenzen gekommen. Deshalb braucht es jetzt eine starke und fachlich fundierte Stimme der Infrastrukturunternehmen.

Harald Kreft: Gleichzeitig sind die Infrastrukturfragen deutlich breiter geworden. Es geht um Finanzierung, Regulatorik, Ausbau und Modernisierung für bundeseigene wie nichtbundeseigene (NE) Infrastruktur. Dafür braucht es ein Gremium, das bündelt, koordiniert und gemeinsame Positionen entwickelt.

Arbeitsweise: Gemeinsam und strategisch

Welche Arbeitsweise ist im Ausschuss vorgesehen?

Kreft: Der Ausschuss ist als koordinatives und strategisches Gremium angelegt. Er bündelt die Themen der Infrastruktur-Fachausschüsse und führt die Arbeit zwischen bundeseigenen und NE-Infrastrukturen zusammen.

Im VDV geht es dabei um die Perspektive von rund 150 Infrastrukturbetreibern. Der Ausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich.

Sandvoß: Wichtig ist die gemeinsame Arbeit, vor allem aber die Wirksamkeit. Der AAEI soll ein Forum für den regelmäßigen Austausch sein und zugleich übergreifende Positionen entwickeln und sie an die entscheidenden Stellen vermitteln.

*Generalsanierung
Hamburg-Berlin:
Bauarbeiten an einem
neuen Bahnsteig in
Wittenberge*



Foto: DB AG/Oliver Lang

Ziele: Sichtbar und fundiert

Welche Ziele verfolgt der Ausschuss?

Sandvoß und Kref: Unser Ziel ist es, den Infrastrukturunternehmen eine stärkere, sichtbare und fachlich fundierte Stimme zu geben. Der Ausschuss soll Fragestellungen systematisch analysieren, gemeinsame Lösungsansätze ableiten und die Perspektiven der bundeseigenen wie der NE-Infrastruktur zusammenführen. Entscheidend ist dabei die Gesamtsystematik: Nur wenn beide Seiten gemeinsam gedacht werden, lassen sich realistische Zielbilder für eine leistungsfähige Eisenbahn entwickeln.

Gewichtung: Infrastruktur stärker denken

Warum ist es notwendig, infrastrukturellen Fragestellungen mehr Gewicht zu geben?

Sandvoß: Weil Leistungsfähigkeit, Qualität, Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der Eisenbahn unmittelbar von der Infrastruktur abhängen. Eine funktionierende Eisenbahn braucht zunächst ein robustes Netz. Für Verlässlichkeit und Zukunftsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs in Deutschland müssen wir aber den Fokus auch auf fahrbare Kapazitäten setzen.

Kref: Das gilt auch, weil viele Verkehre nicht an einer Netzgrenze enden. Gerade im Güterverkehr entstehen gemeinsame Herausforderungen zwischen bundeseigenen und NE-Infrastrukturen. Deshalb muss Infrastruktur als zusammenhängendes System betrachtet werden.

Interessen: Unter einem Dach

Das AAEl soll auch ein Forum für den Austausch der EIU sein. Wie können die Interessen der unterschiedlichen EIU beziehungsweise der bundeseigenen und der nichtbundeseigenen Unternehmen unter einen Hut gebracht werden?

Kref: Indem wir das System Schieneninfrastruktur als Ganzes betrachten. Bei Finanzierung, Regulierung, Ausbau, Modernisierung oder ETCS gibt es viele gemeinsame Themen.

Sandvoß: Natürlich gibt es unterschiedliche Blickwinkel. Aber gerade in Regulatorik und Gesetzgebung müssen wir zentrale Themen gemeinsam und übergreifend angehen.

Schwerpunkte: Drei Themen zuerst

Der Ausschuss soll sich mit den zentralen Fragestellungen rund um das Thema Infrastruktur beschäftigen. Welche Themen will der Ausschuss besonders in den Vordergrund rücken?



Jörg Sandvoß,
Ausschussvorsitzender

Sandvoß: Zu den ersten Arbeitsschwerpunkten zählen Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, die Weiterentwicklung des Trassenpreissystems sowie die Korridorsanierungen.

Kref: Hinzu kommen Finanzierung, regulatorische Rahmenbedingungen, Ausbau, Modernisierung und der Abbau bürokratischer Hürden.

Sanierung: Besser organisieren

Derzeit werden die baulichen Maßnahmen der DB im Rahmen der Korridorsanierungen viel diskutiert. Welche Maßnahmen sind aus Sicht des AAEl darüber hinaus notwendig?

Sandvoß: Korridorsanierungen sind fachlich richtig und notwendig. Aber sie treffen auf ein Netz mit 25 dauerhaft überlasteten Schienenwegen. Gleichzeitig steigt die Bautätigkeit von rund 21.000 Baustellen 2024 über etwa 26.000 im vergangenen Jahr auf voraussichtlich 28.000 in diesem Jahr. Deshalb brauchen wir eine echte Lernkurve, bei der Bau und Betrieb zusammen gedacht und Verbesserungen jenseits eines 1:1-Ersatzes garantiert werden.

Kref: Hinzu kommen begleitende Maßnahmen wie die Sicherung von Umleiterstrecken, die Prüfung alternativer Sperrkonzepte und der Ausgleich bau- und betriebsbedingter Mehrkosten. Rund 15 Prozent der Züge haben keine Umleitungsmöglichkeit, in einzelnen Korridoren bis zu 35 Prozent. Entscheidend ist, dass Korridore nach der Sanierung tatsächlich leistungsfähiger sind. Zuletzt bedarf es einer strukturierten Abstimmung zwischen bundeseigener Infrastruktur und den angrenzenden Infrastrukturen.



Harald Kreft,
stv. Ausschuss-
vorsitzender

Foto: VDV

Trassenpreise: Fair und planbar

Die DB hat eine Reform des Trassenpreissystems noch im laufenden Jahr in Aussicht gestellt. Welche Punkte sollten dabei aus Ihrer Sicht berücksichtigt werden?

Bahnsteig am Bahnhof
Groß-Gerau Dornberg



Foto: DB AG/Axel Härtmann

Sandvoß und Kreft: Aus Sicht des VDV braucht es nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs jetzt langfristig tragfähige Lösungen statt kurzfristiger Korrekturen. Bund und Länder müssen gemeinsam mit der Branche handeln, Finanzierung sichern und Planungssicherheit schaffen. Erforderlich ist ein markttragfähiges Preissystem für SPNV, SPFV und SGV, das auch die Anforderungen der Infrastruktur im Hinblick auf Finanzierungsbedarfe und Finanzierungssicherheit der NE-Infrastruktur mitdenkt.

Verfahren: Schneller und einfacher

Die Bundesregierung hat den Entwurf für das Infrastruktur-Zukunftsgesetz am 17. Dezember 2025 beschlossen; das Gesetz befindet sich inzwischen im Gesetzgebungsverfahren. Sehen Sie beim Gesetzentwurf noch Verbesserungspotenzial, um Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen zu können?

Sandvoß und Kreft: Die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung gehört zu den zentralen Themen, die wir gemeinsam und übergreifend angehen müssen. Es geht darum, Verfahren nicht nur formal zu beschleunigen, sondern Hürden im Gesamtsystem abzubauen. Genau deshalb zählt das Thema zu den ersten Arbeitsschwerpunkten des Ausschusses.

Hierzu hat der Ausschuss klare Beschlüsse gefasst, die eine stärkere Einbeziehung der NE-Infrastrukturen in das „überragende öffentliche Interesse“ fordern. Zudem hat sich der Ausschuss mit der Wirkung



Im Hauptbahnhof Frankfurt am Main

von den geplanten Änderungen im Eisenbahnkreuzungsgesetz befasst und setzt sich für eine Schärfung der geplanten Regelungen bzgl. des Geltungsbereiches ein.

Finanzierung: Endlich verstetigen

Im Vergleich zu anderen Ländern der EU fällt auf, dass der Verkehrsträger Schiene in Deutschland keine mittel- bis langfristige Finanzierungssicherheit hat. Welche Maßnahmen müssten aus Ihrer Sicht beschlossen und umgesetzt werden, um das zu ändern?

Sandvoß: Finanzierungsfragen und langfristige Planbarkeit gehören ausdrücklich zu den Themen, die der Ausschuss in den Fokus nehmen wird. Infrastruktur braucht stabile Rahmenbedingungen und eine Finanzierung, die nicht nur kurzfristig wirkt.

Kreft: Gerade bei den NE-Infrastrukturen müssen Finanzierungsmodelle und Förderkulissen weiterentwickelt werden. Zugleich zeigen viele Unternehmen dort, dass sie Baumaßnahmen sehr kosteneffizient umsetzen.

Weitere Themen: Fokus bleibt breit

Gibt es weitere Themen, mit denen der AAEI sich schwerpunktmäßig beschäftigen wird?

Kreft: Ja. Neben Finanzierung, Regulatorik, Ausbau und Modernisierung werden auch Fragen des engpassorientierten Ausbaus, des Erhalts der Netze sowie moderne Zugsicherungssysteme wie ETCS eine Rolle spielen.

Sandvoß: Entscheidend ist, dass wir Infrastrukturfragen nicht mehr isoliert betrachten, sondern systematisch und übergreifend. Und wir wollen und werden Wirksamkeit in den Vordergrund stellen – vor und hinter den Kulissen.

Wenn Sie es sich wünschen könnten: Wo sehen Sie die Eisenbahninfrastruktur in 10 Jahren?

Sandvoß und Kreft: Unser Zielbild ist eine Infrastruktur, die wieder die Grundlage für Qualität, Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit der Eisenbahn bildet und bundeseigene wie nichtbundeseigene Netze als funktionierendes Ganzes zusammenführt. Wenn es gelingt, Infrastruktur systematisch weiterzuentwickeln und ihre Bedarfe in politischen Entscheidungen konsequent zu berücksichtigen, entsteht ein leistungsfähiges Gesamtsystem für Personen- und Güterverkehr. ■

Die Fragen stellte Thorsten Breustedt, stellv. Chefredakteur Deine Bahn.

Lesen Sie auch

**Nahverkehrsbranche rückt
Zuverlässigkeit in den Fokus**

Deine Bahn 4/2026

**2026 muss die Bundesregierung
die Wende schaffen**

Deine Bahn 2/2026