

Unternehmen, Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften und Umweltverbände warnen vor massiven Folgen der Unterfinanzierung der Schiene. Berlin (02. September 2026). Trotz leichter Steigerungen bei den Ansätzen für Aus- und Neubau-Investitionen in das bundeseigene Schienennetz ist mit der Vorstellung des Haushalts-Entwurfs der Bundesregierung klar, dass auch in 2027 deutlich zu wenig Mittel zur Verfügung stehen, um dem Ausbau- und Sanierungsbedarf des Schienennetzes langfristig zu begegnen. Zudem sinken im Jahresvergleich der Gesamtansatz für die Sanierung des Schienennetzes um 1,3 Milliarden Euro, von 16,3 Milliarden 2026 auf 15 Milliarden in 2027, sowie die Mittel für wichtige Förderungen. Eine Initiative aus ArcelorMittal, Bundesverband nachhaltiges Wirtschaften, Deutscher Gewerkschaftsbund, Die Papierindustrie, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, K+S, Klima-Allianz Deutschland, Verband Chemischer Industrie, Industriegewerkschaft Metall, Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie, Verkehrsbetriebe Peine Salzgitter GmbH, Wirtschaftsvereinigung Stahl warnt: Ohne eine verlässliche Finanzierung der Schiene geraten wichtige Vorhaben wie die Korridorsanierung des Netzes, die Anbindung der Industrie und Verkehrsangebote im Regionalverkehr in Gefahr. Die Initiative fordert vom Bund: Finanzierungslücke schließen: Die Unterfinanzierung der Sanierung des Schienennetzes bis 2030 muss beginnend mit dem Haushalt 2027 abgewendet werden. Zukünftig werden zudem mindestens 4 Milliarden Euro pro Jahr für den Aus- und Neubau benötigt. Schieneninvestitionen mit Fonds absichern: Für die Infrastrukturinvestitionen braucht es notwendige Planungssicherheit, dafür ist auch eine überjährige Finanzierungszusage erforderlich. Trassenpreise reformieren und Förderung fortsetzen: Trassenpreise müssen weiter gefördert und anschließend dauerhaft abgesenkt werden. Der Einzelwagenverkehr muss als Rückgrat industrieller Logistik- und Wertschöpfungsketten dauerhaft gesichert werden. Dafür ist neben wettbewerbspolitischen Rahmenbedingungen auch eine verlässliche Finanzierung des Einzelwagenverkehrs von mindestens 350 Millionen Euro jährlich erforderlich. Insgesamt stehen durch die oben angesprochene Lücke mehr als 90 Schienenprojekte vor dem Aus, kurzfristig in diesem Jahr sind etwa 30 Projekte nicht ausfinanziert trotz Sondervermögens. Zählt man alle Bedarfe des Schienennetzes zusammen, wird deutlich, dass für einen wirklichen Abbau des Investitions- und Instandhaltungsstaus inklusive der Digitalisierung der Schiene jährlich ca. 4 Milliarden Euro fehlen. Hinzukommen erhebliche Kürzungen für Investitionen in nichtbundeseigene Infrastruktur und für den Betrieb des Standortfaktors Schienengüterverkehr. Schon heute arbeitet die Schieneninfrastruktur vielerorts am Limit. Überlastete Strecken, tausende Baustellen und ein hoher Sanierungsbedarf führen zu Verspätungen, Kapazitätsengpässen und sinkender Zuverlässigkeit im Personen und Güterverkehr. Werden notwendige Investitionen im Haushalt 2027 weiter verschoben, drohen erhebliche Auswirkungen auf Lieferketten, Produktionsabläufe und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Dauerbaustellen und marode Schienen belasten täglich nicht nur Pendler, sondern auch die deutsche Industrie – vor allem Stahl-, Chemie- und Grundstoffindustrie – sowie die Logistikbranche. Für Unternehmen, die auf die Schiene und Klimaschutz setzen, verschärft sich die Lage zusätzlich durch Kürzungen bei Förderungen für den Einzelwagenverkehr und die Trassenpreise. Solange die Bundesregierung keine wirksame Trassenpreisreform umsetzt, verteuern steigende Trassenpreise klimafreundliche und industriepolitisch wichtige Transporte auf der Schiene und schwächen die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs. Diese Belastungen der Unternehmen führen zu Umsatzeinbußen, wodurch Investitionen unterbleiben und somit das Steueraufkommen des Staates sinkt. Die höheren Trassenpreise kommen die Unternehmen und den Staat doppelt teuer zu stehen. Gleichzeitig geraten zahlreiche Regionalverkehrsangebote deutschlandweit

unter Kürzungsnot. Der Europäische Gerichtshof hatte die Trassenpreisbremse für unzulässig erklärt, wodurch Mehrkosten von ca. 400 Millionen Euro jährlich entstehen. Die Unterzeichnenden appellieren an Bundesregierung und Bundestag, die notwendigen Mittel bereitzustellen. Wer heute bei der Schiene spart, gefährdet morgen wirtschaftliche Stärke, sichere Arbeitsplätze, gleichwertige Lebensverhältnisse und wirksamen Klimaschutz. Eine moderne und leistungsfähige Schiene ist keine freiwillige Ausgabe – sie ist eine Investition in die Zukunft Deutschlands.