



Pressemitteilung, 02.09.2026

Schiene am Limit: Breites Bündnis warnt vor Kürzungen im Bundeshaushalt 2027

Eine resiliente Schieneninfrastruktur ist der Schlüssel für pünktliche Pendler, sichere Lieferketten und Planungssicherheit. Doch der neue Haushaltsentwurf kürzt ausgerechnet die Mittel für Sanierung und Ausbau des Schienennetzes um 1,3 Milliarden Euro. Verspätungen, Ausfälle und Engpässe in den Lieferketten der Industrie drohen sich damit weiter zu verschärfen. Ein breites Bündnis aus Unternehmen, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft fordert die Bundesregierung in einem gemeinsamen Forderungspapier auf, diesen Zukunftsstau zu beenden und mit der richtigen Politik verlässliche Investitionen in unsere Infrastruktur und Zukunft zu garantieren.

Schon heute ist die Schieneninfrastruktur vielerorts am Limit. Mehr als 90 Schienenprojekte stehen vor dem Aus, allein in diesem Jahr sind rund 30 Vorhaben trotz des Sondervermögens nicht ausfinanziert. Trifft es diese Projekte, trifft es zuerst die Branchen, die auf verlässliche Transporte angewiesen sind: Logistik, die Grundstoffindustrie, Stahl und Chemie.

Dazu sagt **Kerstin Maria Rippel, Hauptgeschäftsführerin der Wirtschaftsvereinigung Stahl**: „Wer Investitionen in die Schiene kürzt, verteuert die Produktion und schwächt den ohnehin angeschlagenen Industriestandort weiter. Unsere Stahlunternehmen, unsere Lieferanten und unsere Abnehmerbranchen brauchen ein Netz, auf das sie sich verlassen können. Deshalb muss der Bund die chronische Unterfinanzierung der Bahn endlich beenden.“

Die Folgen der Unterfinanzierung treffen nicht nur die verladende Industrie, sondern auch die Bahnindustrie, die Schienenfahrzeuge und Infrastruktur baut, und die Arbeitsplätze, die daran hängen.

Jürgen Kerner, Zweiter Vorsitzender der IG Metall: „Die Bundesregierung muss jetzt die Investitionslücke schließen und für eine langfristige, verlässliche Finanzierung sorgen. Nur so erhalten Unternehmen der Bahnindustrie die nötige Planungssicherheit, um zu investieren und Arbeitsplätze zu schaffen. Zugleich muss gelten: Wo öffentliche Mittel in den Ausbau der Bahninfrastruktur fließen, müssen sie auch Wertschöpfung, industrielle Beschäftigung und gute Arbeit in Deutschland stärken. Dafür braucht es endlich klare Vorgaben durch die Bundesregierung.“

Verschärft wird die Lage durch steigende Trassenpreise. Nachdem der Europäische Gerichtshof die Trassenpreisbremse für unzulässig erklärt hat, entstehen jährlich rund 400 Millionen Euro

Mehrkosten, ausgerechnet für den klimafreundlichen Schienenpersonennahverkehr. Das Bündnis fordert deshalb eine Reform der Trassenpreise mit dauerhaft niedrigeren Entgelten. Auch im Güterverkehr müssen die hohen Entgelte sinken. Zusätzlich braucht es hier eine verlässliche Förderung des Einzelwagenverkehrs von jährlich 350 Millionen Euro.

Wolfgang Große Entrup, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI), sagt: „Die Bahn ist für die chemische Industrie unverzichtbar und darf nicht zum Flaschenhals für unsere Transporte werden. Mehr Güter auf die Schiene zu bringen, ist ein klares Ziel unserer Branche. Dafür muss mehr Transportkapazität zur Verfügung gestellt werden. Deshalb wäre es fatal, jetzt bei den Investitionen zu kürzen. Schieneninfrastruktur ist keine Schönwetterausgabe. Sie braucht eine verlässliche Finanzierung – unabhängig davon, wie die Kassenlage gerade aussieht.“

Über die einzelnen Branchen hinaus geht es um die Belastbarkeit des gesamten Verkehrssystems.

„Ausgerechnet der Schieneninfrastruktur fehlen Milliarden im Bundeshaushalt für ein verlässliches Netz, während wir die Schiene dringender brauchen denn je. Das Niedrigwasser am Rhein führt gerade vor, dass Verlässlichkeit auch Resilienz heißt, denn ein Netz ohne freie Kapazität kann im Ernstfall keine zusätzlichen Transporte aufnehmen. Deshalb braucht es einen branchen-übergreifenden Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium über eine verlässliche Schiene, Wasserstraße und Straße, die auch im Krisenfall trägt“, so **Viviane Raddatz, Geschäftsführerin Netzwerk und Gesellschaft der Klima-Allianz Deutschland**.

Hintergrund:

Unterzeichnet haben ArcelorMittal, der Deutsche Gewerkschaftsbund, DIE PAPIERINDUSTRIE, die IGBCE, die IG Metall, K+S, die Klima-Allianz Deutschland, der Verband der Chemischen Industrie, die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter und die Wirtschaftsvereinigung Stahl. Die beteiligten Unternehmen und die von den Verbänden vertretenen Branchen beschäftigen in Deutschland rund 600.000 Menschen. Über die beteiligten Wirtschaftsverbände stehen rund 2.400 weitere Unternehmen hinter dem Forderungspapier, über den Deutschen Gewerkschaftsbund und seine Mitgliedsgewerkschaften rund 5,4 Millionen Mitglieder. Gemeinsam stehen die Unterzeichnenden für Branchen, deren Produktion und Versorgung unmittelbar von einem leistungsfähigen Schienennetz abhängen.