



Bundeshaushalt 2026: Auskömmliche Förderung des Schienengüterverkehrs sichert Arbeitsplätze und Industriestandorte

Die Industrie in Deutschland befindet sich in einer ersthafte Krise, die zahlreiche Arbeitsplätze bedroht. Ursächlich sind neben hohen Energiekosten auch stark steigende Transportpreise auf der Schiene, die die Wettbewerbsfähigkeit weiter verschlechtern.

Vor diesem Hintergrund sind wir sehr besorgt über die Weichenstellungen im Bundeshaushalt 2026. **Sollten die Fördermittel für den Schienengüterverkehr nicht substantiell erhöht werden, wären zahlreiche verladeintensive Standorte und tausende Arbeitsplätze in Gefahr.**

Wir fordern die Abgeordneten auf, dies im Haushalt 2026 zu verhindern:

- Die **Trassenpreisförderung** muss im Güterverkehr auf mindestens 350 Millionen Euro steigen – und im Fernverkehr mindestens auf die geplanten 200 Millionen.
- Die **Anlagenpreisförderung** darf nicht enden, sondern muss mit mindestens 50 Millionen Euro fortgeführt werden.
- Für den Fortbestand des Einzelwagenverkehrs muss die entsprechende **Betriebskostenförderung** auf 350 Millionen Euro aufgestockt werden.

Durch eine angemessene Mittelausstattung im Bundeshaushalt können die Abgeordneten des Deutschen Bundestags einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Industrie und bei der Bahn leisten.

Darüber hinaus sollte der Bund das Schienennetz wieder über Baukostenzuschüsse finanzieren, die keine Kapitalrendite erzeugen. Zudem sollten Fördermaßnahmen künftig stärker an eine nachweisbare heimische Wertschöpfung gekoppelt werden, um die industrielle Basis in Deutschland zu stärken und die Wirkung öffentlicher Mittel zu maximieren.

Wenn der Bund darüber hinaus eine langfristig planbare Infrastrukturfinanzierung auf die Beine stellt, wird die Bahn auch wieder ihre Rolle als verlässliches Verkehrsmittel einnehmen können. Daher darf der im Koalitionsvertrag angekündigte Eisenbahninfrastrukturfonds nicht auf die lange Bank geschoben werden. Entscheidend ist dabei eine langfristige, rollierende Finanzierung über mindestens fünf Jahre. So lassen sich stabile Kapazitäten bei Bahnunternehmen, Bauindustrie und Planungsbehörden aufbauen.

Zum Hintergrund:

- Anstelle der bisher üblichen Baukostenzuschüsse hat der Haushaltsgesetzgeber 2024 und 2025 das Eigenkapital der Deutschen Bahn mit Milliardensummen aufgestockt.
- Aufgrund der hohen Renditeerwartung des Bundes an dieses Eigenkapital, sind die Kosten für die Schienennetz-Nutzung rasant gestiegen – allein 2025 um 16 Prozent im Schienengüterverkehr und 18 Prozent im Fernverkehr.
- Die ab 2026 geplante Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes durch das Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs wird hier keine Abhilfe schaffen, sondern nur eine zukünftig noch höhere Trassenpreissteigerung verhindern. Einen Großteil der Belastungen müssen die Bahnen an ihre Kund:innen weitergeben – darunter viele energieintensive Industriebetriebe.
- Ohne ausreichende Kompensation steht insbesondere der Einzelwagenverkehr von DB Cargo vor dem Aus und damit tausende Arbeitsplätze und die Anbindung der Industrie an die Schiene.