Haushaltskürzungen belasten Schienengüterverkehr und Infrastruktur

Artikel vom **18. November 2026**
Service und Dienstleistungen

Allianz pro Schiene kritisiert die Haushaltsbeschlüsse für 2027: Trotz einzelner Korrekturen sinken die Mittel für den Schienengüterverkehr um 12 Prozent. Besonders Einzelwagenverkehr, Gleisanschlüsse und Planungssicherheit bleiben unter Druck.



(Bild: KI generiert)

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat die im Kabinettsentwurf vorgesehenen Kürzungen für den Schienengüterverkehr nur teilweise zurückgenommen. Gegenüber dem Bundeshaushalt 2026 werden die Programme weiterhin um 12 Prozent gekürzt. Nach Einschätzung von Allianz pro Schiene verschärft das vor allem die angespannte Lage im Einzelwagenverkehr. Auch die Förderung von Gleisanschlüssen wird weiter reduziert. Beim Kombinierten Verkehr aus Straße und Schiene fällt die Bilanz etwas weniger angespannt aus als zunächst befürchtet: Die Förderung bleibt mit 90,3 Millionen

Euro auf dem Niveau des laufenden Jahres. Insgesamt sieht der Verband im Bundeshaushalt 2027 jedoch kein klares Signal für eine konsequente Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. **Kürzungen treffen zentrale Hebel der Verkehrsverlagerung** Besonders kritisch bewertet die Branche die Einschnitte bei Angeboten, die für viele Unternehmen den Zugang zur Schiene ermöglichen. Der Einzelwagenverkehr bündelt kleinere Sendungsmengen und kann damit Güter auf die Schiene bringen, die nicht in Ganzzügen transportiert werden. Werden solche Strukturen geschwächt, sinken die Chancen für eine breitere Nutzung des Schienengüterverkehrs. Auch Gleisanschlüsse spielen für die Verlagerung eine wichtige Rolle, weil sie Betriebe direkt mit dem Schienennetz verbinden. Sinkende Fördermittel können Investitionen erschweren und die Planung für Unternehmen unsicherer machen. Die Kritik richtet sich daher nicht nur gegen die Höhe einzelner Kürzungen, sondern auch gegen die fehlende Verlässlichkeit bei der Finanzierung. **Mehr Zusagen für Aus- und Neubau ab 2030** Für den Aus- und Neubau des Schienennetzes enthält der Haushalt zumindest für die Jahre ab 2030 ein positives Signal. Der Bund erhöht seine Verpflichtungsermächtigungen bis 2046 um 4,34 Milliarden Euro. Damit werden verbindliche Zusagen für künftige Haushaltsjahre geschaffen. Damit die zusätzlichen Mittel wirken können, müssen sie nach Ansicht der Kritiker zügig entsperrt werden. Nur dann lassen sich Planungsstaus bei Schienenprojekten abbauen und Projekte für den Ausbau der Infrastruktur voranbringen. Die langfristigen Zusagen ändern allerdings nichts daran, dass die jährlichen Haushaltsberatungen für die Branche weiterhin mit erheblicher Unsicherheit verbunden sind. **Forderung nach überjährigem Fonds** Die aktuellen Haushaltsverhandlungen zeigen aus Sicht des Verbands erneut, dass die Finanzierung der Schieneninfrastruktur nicht jedes Jahr neu zur Disposition stehen sollte. Gefordert wird ein überjähriger Fonds mit langfristiger Perspektive. Ein solcher Eisenbahninfrastrukturfonds soll Planungssicherheit schaffen und die Finanzierung gesetzlich absichern. Ein entsprechender Vorschlag liegt aus der SPD-Bundestagsfraktion vor. Zudem wurde der Fonds vom Verkehrsministerium für das nächste Jahr angekündigt. Entscheidend ist aus Sicht der Branche, dass er finanziell hinterlegt und gesetzlich verankert wird. Nur mit verlässlichen Mitteln lassen sich Infrastruktur, Kapazitäten und Verkehrsverlagerung langfristig planen – auch mit Blick auf die CO?-Emissionen des Straßenverkehrs.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag