

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

02. Juni 2026

Tagungszentrum der Bundespressekonferenz

Berlin

Sarah Stark

**Hauptgeschäftsführerin des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.**

Es gilt das gesprochene Wort!

Die Zahlen zeichnen ein klares Bild: Wenn mehr Mittel bereitstehen, liefert die Bahnindustrie.

Aber wir stehen eben klar noch am Anfang eines sehr umfassenden Modernisierungsprojekts. Die Bahnindustrie hat gerade erst begonnen, ein über Jahrzehnte unterfinanziertes Netz wieder aufzurichten. Und der aktuelle Zustandsbericht der Deutschen Bahn zeigt: Die Aufgabe, die vor uns liegt, bleibt gewaltig. Gerade bei Stellwerken ist die Zustandsnote weiterhin schlecht.

Deshalb brauchen wir jetzt alle einen langen Atem für das, was wir uns gemeinsam vorgenommen haben.

Denn klar ist auch: Alles, was wir bislang aus dem Stand geschafft haben, ist gut. Für eine kontinuierlich weiter aufwachsende Zahl an Erneuerungen müssen weitere Kapazitäten aufgebaut und Prozesse verschlankt werden - sonst gelingt der notwendige Modernisierungsschub nicht.

Und an beidem sind wir dran.

Für den notwendigen Hub braucht es eine belastbarere Planungssicherheit, als sie mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz aktuell gegeben ist.

Die derzeitigen Planungen zum Haushalt 2027 fordern das Bundesministerium für Verkehr auf, 1,5 Milliarden Euro einzusparen. In einem Ressort zu sparen, in dem mehr umgesetzt werden soll, passt nicht zusammen.

Werden die Budgets über das nächste Jahrzehnt in gleichem Maß abgesenkt und rechnen wir die Inflation hinzu, sinken die Mittel künftig drastisch.

Dabei war die explizite Bedingung für das Sondervermögen, zusätzliche Investitionen zu ermöglichen.

Wir brauchen die Gewissheit, dass diese zusätzlichen Mittel auch kommen.

Statt einer Senkung, brauchen wir die Flexibilität, Mittel, die eventuell in einem Jahr nicht verbaut werden konnten, mit in das Jahr nächste zu nehmen. Das nennt man dann Überjährigkeit. Und diese Überjährigkeit brauchen wir für Schienenprojekte dringend!

Stellen Sie sich vor, Sie bauen ein Haus.

- Sie haben die Finanzierung grundsätzlich zugesagt bekommen. Aber am Ende jedes Jahres sagt die Bank plötzlich: „Alles Geld, das Sie bis Dezember nicht ausgegeben haben, verfällt. Ob Sie im Januar weitermachen können, entscheiden wir dann im neuen Jahr.“
- Kein Bauunternehmen würde unter solchen Bedingungen zusagen.
- Kein Handwerksbetrieb würde dafür zusätzliche Fachkräfte einstellen.

Genau dieses Problem haben wir heute aber bei zentralen Teilen der Schienenfinanzierung.

Es ginge auch anders: analog zum Sondervermögen Verteidigung kann Überjährigkeit auch im Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz gesetzlich verankert werden.

Das wäre die Basis für Planungssicherheit und seriöse Projektplanung.

Gleiches gilt für die Regionalisierungsmittel und Trassenpreise – auch hier ist das Zauberwort Verlässlichkeit. Denn wenn klar ist, wie viele Verkehre finanziert werden können, ist auch klar, wie viele Züge gebraucht werden und entsprechend frühzeitig beschafft werden müssen.

Damit die zusätzlichen Mittel dann auch Wirkung entfalten können, braucht es on top ein einheitliches, transparentes und verlässliches Finanzierungssystem – etwa einen Eisenbahninfrastrukturfonds, wie er im Koalitionsvertrag angekündigt ist.

Kurz: Die Bahnindustrie steht bereit. Aber ein substanzieller Aufwuchs braucht mehr Verlässlichkeit — und das über einzelne Haushaltsjahre und Legislaturperioden hinaus. Entscheidend ist nicht nur, wie viel Geld in einem Jahr bereitsteht, sondern dass es verlässlich über die gesamte Laufzeit eines Projekts genutzt werden kann.

Die Chance auf einen echten Modernisierungsschub auf der Schiene entscheidet sich nicht allein im Haushalt. Sie entscheidet sich in der praktischen Umsetzbarkeit.