

BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG

Nr. 81-2 vom 8. September 2026

Rede des Bundesministers für Verkehr, Steffen Bilger,

zum Haushaltsgesetz 2027
vor dem Deutschen Bundestag
am 8. September 2026 in Berlin:

Frau Präsidentin!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

In den ersten Wochen meiner Amtszeit war ich viel unterwegs in unserem Land. Dabei habe ich viele Menschen getroffen, die unserer Infrastruktur, unserer Mobilität ein Gesicht geben. Besonders eindrücklich in Erinnerung geblieben ist mir das Gespräch mit einem Zugbegleiter. Er hat mir berichtet, wie häufig er beleidigt wird, wie oft er bereits körperlich angegriffen wurde. Und er hat mir auch gesagt, was er von uns, von der Politik erwartet, nämlich dass wir ihn und seine Kolleginnen und Kollegen unterstützen – so wie es nun beispielsweise mit dem Einsatz von Bodycams für Zugbegleiter möglich ist.

Ich habe Menschen getroffen, die jeden Tag für unsere Infrastruktur und für unsere Mobilität arbeiten: bei der Bahn, als Bauarbeiter oder Ingenieur/-in, als Binnenschiffer oder als Lkw-Fahrer. Und ja, ich habe mir auch einiges anhören müssen über Staus und Baustellen auf den Straßen oder Verspätungen und Ausfälle bei der Bahn.

Aber ich habe auch etwas anderes gesehen, nämlich: Deutschland kann Infrastruktur, und zwar eine Infrastruktur, die funktioniert, wirkt und bezahlbar ist, die Wachstum und Lebensqualität schafft, sei es an der Rader Hochbrücke in Schleswig-Holstein, beim Donauausbau in Bayern oder beim Spatenstich für ein Güterterminal für kombinierten Verkehr in Ludwigshafen.

Die meisten Menschen erwarten beim Thema Mobilität keine Revolution. Sie wollen konkrete Verbesserungen in ihrem Alltag spüren. Sie wollen eine Mobilität, die funktioniert – ohne Verzögerungen, ohne Ausreden –, und eine Infrastruktur, auf die Verlass ist. Darum kümmern wir uns, indem wir investieren, vereinfachen, verbessern und modernisieren.

Um es konkret zu machen: Wir investieren. Um die Verkehrswege auf Vordermann zu bringen, nimmt diese Bundesregierung so viel Geld in die Hand wie nie zuvor. Bis 2030 stehen insgesamt rund 170 Milliarden Euro für Verkehrsinvestitionen bereit, unter anderem aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität. Das ist sehr viel Geld.

Aber der Investitionsbedarf ist und bleibt extrem hoch, auch nach dem Sondervermögen. Deshalb ist es sehr gut, dass wir uns zwischen Bundesfinanz- und Bundesverkehrsministerium auf einen Gesetzentwurf zur Kreditfähigkeit der Autobahngesellschaft geeinigt haben. Die Ressortabstimmung wird zeitnah eingeleitet werden. Das Gesetz soll noch im Herbst ins Kabinett gehen.

Das ist ein Paradigmenwechsel in der Modernisierung und Finanzierung des Straßenbaus. Das sind gute Aussichten für viele wichtige Autobahnprojekte und für den Ausbau der Bundesstraßen, die von den frei werdenden Mitteln profitieren.

Unser Ziel ist, dass wir die Finanzierung der Autobahngesellschaft künftig überjährig, flexibel und verlässlich gestalten und dafür auch privates Kapital nutzen. Die Autobahn GmbH erhält so ein verlässliches und planbares Budget, um Erhalt, Planung, Betriebsdienste sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen zu finanzieren.

Mit privatem Eigen- und Fremdkapital können wir auch Projekte in öffentlich-privater Partnerschaft schneller und breiter einsetzen.

Damit setzen wir einen Auftrag aus dem Koalitionsvertrag um. Und ich danke an dieser Stelle dem Bundesfinanzministerium, auch Minister Lars Klingbeil persönlich, für die sehr gute, kollegiale und lösungsorientierte Zusammenarbeit.

Doch nicht nur für die Straße gibt es gute Entwicklungen. Ab dem Haushalt 2027 wird das Sondervermögen auch für die Bundeswasserstraßen genutzt. Das heißt, auch Schleusen und Wasserwege können endlich saniert werden, damit Schiffe zuverlässiger fahren und Engpässe verschwinden.

Wie wichtig das ist, zeigen die vergangenen Wochen mit dem extremen Niedrigwasser an unseren Wasserstraßen. Als ich Anfang August an der Donau war, war mir sofort klar: Wir müssen handeln, und zwar schnell.

Wir haben kurzfristig zu einem Spitzengespräch mit den betroffenen Verbänden und Unternehmen eingeladen, und in enger Abstimmung mit den Ländern haben wir effektive Maßnahmen beschlossen. Heute können wir feststellen: Diese Maßnahmen haben gewirkt. Wir konnten Versorgungsengpässe vermeiden und diese schwierige Phase des Niedrigwassers – Stand heute – mit diesen Maßnahmen überwinden.

Ich bin wirklich dankbar für die gute Zusammenarbeit mit den Ländern und für deren entschlossenes Handeln. Da geht es um kurzfristige Maßnahmen; aber es geht auch um mittel- und langfristige Lösungen. Wir müssen auch mittel- und langfristig resilienter werden. Und dazu gehört für mich die Förderung des Umbaus von Schiffen, sodass sie besser mit Niedrigwasser umgehen können.

Eine klare Forderung aus der Branche war, dass wir dieses Programm nicht kürzen, sondern beibehalten. Dafür bitte ich Sie um Ihre Unterstützung im parlamentarischen Verfahren.

Und es geht auch um den Ausbau unserer Wasserstraßen, den wir in Deutschland in einem guten ökologischen Ausgleich vollziehen. Ich fühle mich den Klimazielen im Verkehr verpflichtet. Aber dann muss man mir auch die Möglichkeit geben, Klimaschutz im Verkehr zu verwirklichen. Und dazu gehört eben auch die Stärkung der umweltfreundlichen Wasserstraße.

Wir stärken im Einzelplan 12 außerdem erheblich den Neu- und Ausbau der Schiene: 2027 um 300 Millionen Euro, bis 2030 insgesamt um 1,8 Milliarden Euro. Damit starten

wir weitere baureife Projekte und bringen laufende Vorhaben voran. Investitionsschwerpunkt bleibt aber angesichts des Nachholbedarfs der Erhalt der Schiene.

Doch wir investieren nicht nur, wir vereinfachen auch. Mit dem neuen Infrastruktur-Zukunftsgesetz werden wir den Zustand unserer Verkehrsträger deutlich verbessern, denn damit vereinfachen, straffen, beschleunigen und digitalisieren wir Planungen und Genehmigungen. Zuständigkeiten sind nun klarer definiert und Verfahren schlanker. Projekte können dadurch viele Jahre früher fertig werden als bisher.

Das ist schon eine grundlegende Verbesserung, dass wir jetzt so viel Geld für die Infrastruktur zur Verfügung haben und dass wir die erforderlichen Planungsbeschleunigungsgesetze umsetzen konnten – also beste Voraussetzungen, um dieses Geld jetzt auch tatsächlich in die Umsetzung zu bringen.

Wir investieren, vereinfachen, und wir verbessern, etwa das ganze System Schiene: Schritt für Schritt muss es stabiler, moderner, attraktiver und verlässlicher werden. Deshalb stecken wir Rekordmittel in die Bahn.

Im Gegenzug erwarten wir aber auch etwas. Wir erwarten klare Verbesserungen für die Kunden, mehr Pünktlichkeit, bessere Abläufe, weniger Störungen. Und für mich ist klar: Das muss sich auch in den Boni der Bahnmanager widerspiegeln. Wer die Ziele erreicht, wird belohnt. Wer sie verfehlt, nicht. Das ist meine klare Erwartung und sicherlich auch die der Bahnkunden und Steuerzahler.

Wir erarbeiten in meinem Haus gerade eine Eigentümerstrategie für die Bahn und treffen bald mit der Infrastruktursparte, der DB InfraGO AG, eine Leistungsvereinbarung. Bei den Korridorsanierungen gilt: Wenn wir eine Strecke monatelang sperren – mit vielen Zumutungen für die Pendler und auch für den Güterverkehr –, dann muss sie danach spürbar besser funktionieren. Also, die Umsetzung dieser Korridorsanierungen muss erheblich besser werden. Genau daran arbeiten wir jetzt gemeinsam mit der Bahn.

Und schließlich modernisieren wir. Damit meine ich zum einen die Digitalisierung der Schiene, für die wir als Bundesverkehrsministerium bis 2030 zehn Milliarden Euro zur Verfügung stellen, zum anderen Brücken, Straßen und Wasserwege, die beim Sanieren gleich auf den neuesten Stand gebracht werden.

Damit meine ich aber noch viel mehr, dass Mobilitätsinnovationen wieder vermehrt aus Deutschland kommen. Deutschland hat hier so viel zu bieten – mit Forschungseinrichtungen, mittelständischen und großen Unternehmen, lokalen Netzwerken, Initiativen auf Bundesebene, mit vielen klugen Menschen, die Tag für Tag für die Mobilität der Zukunft arbeiten. Die müssen wir fördern, um unseren Wirtschaftsstandort zu stärken und Innovationen zu ermöglichen. Deshalb unterstützen wir alternative Antriebe, bringen das autonome Fahren voran, sichern Technologieoffenheit und vernetzen unsere Verkehrsträger intelligent.

Zum Modernisieren gehört für mich auch, dass wir unser Verkehrssystem besser schützen, und zwar auch vor Gefahren, die es so früher noch nicht gab. Beim Thema Drohnen zum Beispiel handeln wir und rüsten Flughäfen beschleunigt mit moderner Technik zur Drohnenerkennung aus. In den An- und Abflugbereichen der Flughäfen wird dafür kurzfristig ein System der Deutschen Flugsicherung zum Einsatz kommen. Damit verbessern wir die Drohnendetektion deutlich und gewährleisten so, dass der Luftverkehr sicher ist und auch bleibt. Wir werden die Flughäfen schnellstmöglich mit den neuen Systemen ausstatten, denn Sicherheit duldet keinen Aufschub.

Seit 2009 bin ich in der Verkehrspolitik zu Hause – erst als Mitglied des Verkehrsausschusses, dann bis 2021 als Parlamentarischer Staatssekretär. Und wenn ich es mit der Zeit damals vergleiche, sehe ich heute einige positive Entwicklungen. Viele Debatten in der Verkehrspolitik werden nicht mehr so ideologisch geführt, sondern viel pragmatischer: nicht mehr Straße gegen Schiene oder Auto gegen Fahrrad, sondern miteinander. Und ich sehe einen breiten Konsens, dass wir mehr in unsere Infrastruktur investieren müssen. Diese Chance müssen wir nutzen.

Wir investieren genau da, wo es jetzt zählt: in die Lebensrealität der Menschen vor Ort – für den Alltag heute und für unsere Zukunft. Mit dem vorliegenden Haushalt schaffen wir dafür die finanzielle Basis.

* * * * *