



Bundesministerium für Verkehr, 11030 Berlin

An die Mitglieder
der Fraktionen von CDU/CSU und SPD
im Deutschen Bundestag

Patrick Schnieder, MdB
Bundesminister

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-0

poststelle@bmv.bund.de

www.bmv.de

Betreff: Ausblick auf die Vorhaben des BMV im ersten Halbjahr 2026

Datum: Berlin, 20.01.2026
Seite 1 von 6

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

zu Beginn des Jahres 2026 möchte ich Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung bei den in dieser Legislatur bereits auf den Weg gebrachten Vorhaben in der Federführung des BMV danken. Ihren im Rahmen unserer Zusammenarbeit vielfach adressierten Wunsch nach einem Ausblick auf ausgewählte bevorstehende Vorhaben des BMV greife ich hiermit auf. An geeigneter Stelle verbinde ich dies mit einem Rückblick auf das bereits Erreichte.

Unser Anspruch ist es, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger so attraktiv wie möglich zu gestalten, denn sie ist Grundvoraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Auch Unternehmen sind auf verlässliche Mobilitätsangebote und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen.

Vor diesem Hintergrund setzen wir alles daran mit nachhaltigen Investitionen und einer umfassenden Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung unsere Verkehrsinfrastruktur wieder auf Vordermann zu bringen. Dies betrifft alle Verkehrsträger – Schiene, Straße und Wasserstraße.

Deshalb investieren wir in dieser Legislatur in Rekordumfang in unsere Verkehrswege. Im Jahr 2026 werden wir erstmalig vier Hochleistungskorridore bei der Schiene sanieren. Bei den Straßenbrücken streben wir mit 360.000 Quadratmeter modernisierter Brückenfläche in 2026 eine deutliche Steigerung zum Vorjahr an. Im Dezember konnten wir nach einer nur





Seite 2 von 6

zweijährigen Bauzeit den Ersatzneubau für die Rahmedetalbrücke eröffnen. Im November konnten wir zudem den ersten Bauabschnitt der Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals für den Verkehr freigeben.

Überlastete Schienenwege, stautrchtige Engpässe auf unseren Bundesfernstraßen sowie sehr stark befahrene Wasserstraßen wie der Nord-Ostsee-Kanal erfordern außerdem zusätzliche Kapazitäten. Die Koalition hat sich deshalb darauf verständigt, dass alle baureifen Projekte auch gebaut werden. Diesem Auftrag sind wir mit jüngst vorgenommener Baufreigabe von insgesamt sieben Autobahn- und 16 Bundesstraßen-Projekten bereits in einem ersten Schritt nachgekommen. Mit den Beschlüssen des Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) und des Investitionsrahmenplans (IRP) haben wir die Grundlagen für den weiteren Ausbau unserer Verkehrsinfrastrukturen gelegt.

Dieses ambitionierte Programm, Fachkräftemangel und Baupreisinflation zeigen uns, dass wir schnell und effizient planen, genehmigen und bauen müssen – ohne Abstriche bei Sicherheit oder Umweltstandards. Denn jede Verzögerung bei Bauprojekten kostet den Steuerzahler bares Geld, jedes zusätzliche Gutachten dringend benötigte Personalkapazitäten und jede Stunde im Stau oder in verspäteten Zügen unsere Volkswirtschaft Wettbewerbsfähigkeit.

Mit dem Kabinettsbeschluss zum Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes vom 17. Dezember 2025 haben wir den Grundstein für eine erhebliche Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren gelegt. Kern des Gesetzes ist die strukturelle Einstufung zentraler Verkehrs- und sicherheitsrelevanter Infrastrukturvorhaben als Vorhaben von überragendem öffentlichem Interesse. Alle Schienenprojekte sowie zentrale Straßenvorhaben für Ausbau- und Engpassbeseitigung sowie erstmalig auch Vorhaben der Wasserstraße erfahren hierdurch eine ihrer sicherheits- und volkswirtschaftlichen Bedeutung angemessene Gewichtung in den Abwägungsprozessen. Durch die Digitalisierung und Straffung der Planungs- und Genehmigungsverfahren schaffen wir eine erhebliche Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren.

Das parlamentarische Verfahren zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz möchten wir bis zur Sommerpause abschließen, damit die Beschleunigungseffekte schnellstmöglich wirken und nicht zuletzt den Investitionsschub im Interesse der Bauwirtschaft wie auch der Logistikbranche verstärken. Auf weitere kurzfristig vorzulegende Beschleunigungsmaßnahmen im Umwelt- und Verbandsklagerecht haben wir uns ebenfalls in der Bundesregierung





Seite 3 von 6

verständlich, auch im Rahmen der föderalen Modernisierungsagenda. Intensiv einbringen werden wir uns auch in die geplante europäische Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung.

Im Bereich der Schiene haben wir mit der am 22. September 2025 vorgelegten Bahnagenda einen umfassenden Maßnahmenkatalog zur Stärkung der Eisenbahn vorgelegt. Seitdem ist mit der Bestellung der neuen Vorstandsvorsitzenden Evelyn Palla, Verschlinkungen und Neubesetzungen der Vorstände der DB AG sowie der DB InfraGO AG sowie mit einer Verringerung der Anzahl der Führungskräfte im Konzernbereich bereits viel passiert. Wir erhöhen damit die Schlagkraft und Effizienz der Leitung der Deutschen Bahn.

Mit der Abschaffung des Konzernvorstandsbereichs Infrastruktur, der Abschaffung der Funktion des Konzernbeauftragten für gemeinwohlorientierte Infrastruktur und Neubesetzungen im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG haben wir Voraussetzungen für eine stärkere Entflechtung und Stärkung der Infrastruktursparte geschaffen. Im Kontext der angestrebten verstärkten Entflechtung prüfen wir derzeit auch den Fortbestand des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages (BEAV) zwischen DB AG und DB InfraGO AG.

Die im Dezember 2025 erfolgte Unterzeichnung des dritten Nachtrags zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III setzt die Rekordinvestitionen im Bereich der Schiene um. Unter Hochdruck bereiten wir das neue Finanzierungsregime der Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) vor, das zum 1. Januar 2027 Wirkung erzeugen soll. In diesem Kontext denken wir selbstverständlich die Auswirkungen der Finanzierungsarchitektur auf die Trassenpreise mit. Mit der bereits erfolgten Absenkung des Eigenkapitalzinssatzes für die DB InfraGO AG sowie trassenpreiswirksamen Maßnahmen im Kontext des dritten Nachtrags zur LuFV III haben wir den Anstieg der Trassenpreise für 2026 im Bereich des Güterverkehrs gebremst, im Fernverkehr konnte die InfraGO AG die Trassenpreise sogar leicht senken. Parallel arbeiten wir an einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems.

Mit dem bereits im Sommer 2025 vorgestellten Gesamtgefüge verknüpfen wir die Schnittstellen aus einem langfristigen Zielfeld 2035 (Soll-Netzzustand), dem mittelfristig wirkenden Infraplan (Portfoliosicht für Aus-/Neubau sowie Bestand für Zeitraum von fünf Jahren) sowie den Finanzierungsvereinbarungen zu einem Infrastruktur-Gesamtkonzept, welches gesetzlich verankert werden soll. Den Infraplan 2026 werden wir bis Mitte des Jahres



Seite 4 von 6

abstimmen und finalisieren. Auch der Sektorbeirat soll 2026 gesetzlich verankert werden.

Kurzfristig wirkende Maßnahmen adressieren wir mit der bereits gestarteten „Taskforce zuverlässige Bahn“, durch die eine Einbindung des Sektors zur Erarbeitung tragfähiger Lösungen für mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erfolgt. Ebenfalls kurzfristig Wirkung erzeugen sollen drei Sofortprogramme, zu deren Umsetzung die DB AG mit der Bahnagenda aufgefordert wurde. Um auch das Reiseerlebnis für Kundinnen und Kunden zu verbessern, ergänzen diese Programme die parallelen (infra-) strukturellen Maßnahmen. Das Programm „Mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen“ werden wir schnellstmöglich vorstellen. In Kürze folgen auch die Programme „Mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs“ sowie „Bessere Kundenkommunikation“.

Das Deutschlandticket haben wir mit entsprechender Änderung des Regionalisierungsgesetzes bis zum Jahr 2030 fortgeschrieben. Bund und Länder beteiligen sich mit je 1,5 Milliarden Euro jährlich.

Digitalisierung und Entbürokratisierung sind auch für das BMV von essenzieller Bedeutung. Das BMV plant dazu ein eigenes Bürokratie-Rückbaugesetz noch vor der Sommerpause vorzulegen. Auf EU-Ebene haben wir bereits im Oktober 2025 konkrete Vorschläge aller Verkehrsträger zum Bürokratierückbau und zur Vereinfachung an DG Move übermittelt. Im Anschluss daran kündigte DG Move an, dass nunmehr der gesamte EU-Transport Acquis im Hinblick auf Potenziale zum Bürokratierückbau überprüft werden soll. Dazu hat DG MOVE ein Konsortium beauftragt, das wir mit der in dieser Legislaturperiode eingerichteten Projektgruppe Bürokratierückbau des BMV proaktiv unterstützen.

Im Bereich des Straßenverkehrs haben wir in einem ersten Schritt bereits im November 2025 den digitalen Fahrzeugschein vorgestellt. Die entsprechende i-Kfz-App konnte sich über mehrere Tage auf Platz 1 der deutschen App-Charts behaupten und hat inzwischen weit über eine Million Nutzer. In einem nächsten Schritt werden wir bis voraussichtlich Ende 2026 einen digitalen Führerschein in die i-Kfz-App integrieren. Parallel treiben wir die Vorarbeiten für eine beim Kraftfahrt-Bundesamt zentralisierte, digitale Fahrzeugzulassung voran.

Entlastungswirkung soll auch unsere Novelle für einen kostengünstigeren Führerschein erzeugen. Unsere am 16. Oktober 2025 den Ländern, den Verbänden und der Öffentlichkeit vorgestellten Vorschläge erörtern wir derzeit





Seite 5 von 6

mit den Ländern. Wir werden diese im März 2026 auf der Verkehrsministerkonferenz (VMK) abstimmen und sodann umgehend in die parlamentarische Befassung geben. Wirkung sollen sie ab dem Jahr 2027 entfalten.

Die gesetzgeberische Umsetzung der Digitalisierungsmaßnahmen im Straßenverkehr erfolgt im Rahmen des Entwurfs zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Hierbei soll den Kommunen auch der Einsatz digitaler Mittel bei der Parkraumkontrolle ermöglicht werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit soll zudem der Handel mit Punkten für Verkehrsverstöße ausdrücklich verboten und mit einem Bußgeld geahndet werden. Das Gesetzgebungsverfahren möchten wir im Frühjahr 2026 abschließen.

Um den Verkehr im Sinne einer modernen Mobilität zu digitalisieren und den Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen zu befördern, wollen wir den Entwurf zum Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz zügig beschließen. Hierbei setzen wir EU-Vorgaben so bürokratiearm wie möglich um. Die Verkehrsträger vernetzen wir hierbei intelligent – über die Bereitstellung und Nutzung von Verkehrs- und Reisedaten über den Nationalen Zugangspunkt, die Mobilithek.

Im Bereich des Luftverkehrs setzen wir die Mitte November 2025 im Koalitionsausschuss beschlossenen Maßnahmen konsequent um – allen voran die Senkung der Luftverkehrsteuer ab dem 1. Juli 2026. Wir werden alles daran setzen, die Standortkosten in Deutschland weiter zu reduzieren, um Wettbewerbsfähigkeit und internationale Konnektivität zu verbessern.

Elektromobilität ist eine zentrale Zukunftstechnologie. Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 haben wir Ende 2025 den Grundstein für einen flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur gelegt.

Wir setzen auf das gesamte Spektrum klimafreundlicher Antriebstechnologien. Mit dem Beitritt zur eSAF Early Movers Coalition auf EU-Ebene Ende 2025 und der langfristigen finanziellen Absicherung der Technologieplattform für strombasierte Kraftstoffe in Leuna haben wir hierfür wichtige Weichen gestellt. Anfang 2026 werden wir diesen Kurs unter anderem mit einem Förderaufruf für Wasserstofftankinfrastruktur und entsprechende Nutzfahrzeuge konsequent fortsetzen.

Im Rahmen der Verhandlungen zum Automotive Package der EU-Kommission werden wir uns daher dafür einsetzen, dass die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen der Mitgliedstaaten bei den Flottenzielwerten und der





Seite 6 von 6

Dekarbonisierung von gewerblichen Flotten angemessen berücksichtigt werden.

Die Stärkung unseres Wirtschaftsstandorts durch die Sanierung unserer Verkehrsinfrastruktur, durch Digitalisierung und Entbürokratisierung duldet keinen Aufschub mehr. Wir haben uns deshalb viel vorgenommen. Für Ihre Unterstützung bei der Umsetzung der genannten Maßnahmen danke ich Ihnen vorab.

Mit freundlichen Grüßen

Patrick Schnieder

