

An die
Mitglieder des Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Neu-Ulm, den 16.02.2026

Unterrichtung durch die Bundesregierung:

**Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm**

Drucksache 21/3950 vom 29.01.2026

Verteiler: Mitglieder des Verkehrs- und Haushaltsausschusses

Anlage: Fachliche Bewertung des Berichts

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

das Bundesverkehrsministerium hat Ihnen einen Bericht zum Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm zugeleitet. Demnächst sollen Sie über das weitere Vorgehen entscheiden.

Wir sind die Dachorganisation zahlreicher Bürgerinitiativen entlang des geplanten Bahnausbaus und vertreten etwa 2500 Mitglieder. Wir verstehen uns als Initiative für einen sinnvollen Bahnausbau, wie er ursprünglich im Bundesverkehrswegeplan 2030 auch vorgesehen war, sind allerdings entschieden gegen das Ihnen nun vorgeschlagene 8-13 Mrd. € teure Neubauprojekt. Es fußt auf falschen Annahmen und Vorgaben, ist mit über 30 Kilometer Tunnelstrecke und diversen Talbrücken extrem aufwändig und umweltschädlich. Es würde, angesichts langer Bauzeit infolge der vielen Kunstbauwerke, auch erst sehr spät einen auch dann nur sehr bescheidenen Nutzen erzeugen und dann den Bahnbetrieb durch hohe laufende Kosten verteuern. Die Auslastung der Neubaustrecke wäre, wie die Prognosen zum Deutschlandtakt zeigen, auch im Vergleich zur Bestandsstrecke, sehr gering. Das spricht sehr für eine andere Konzeption eines Ausbaus, so wie es im BVWP 2030 auch vorgesehen war.

Leider enthält der Bericht an Sie auch diverse unrichtige Angaben. Einzelheiten können Sie beigefügter Expertise entnehmen. Auf Seite 8 finden Sie eine Zusammenfassung.

Die Strecke Augsburg-Ulm ist ausweislich der Kriterien des Eisenbahnbundesamtes nicht überlastet und wird es auch nach der Verkehrsprognose 2040 des Verkehrsministeriums nicht werden. Zahlreiche andere Projekte haben somit ohnehin eine höhere Dringlichkeit.

Besonders hinweisen möchten wir Sie auf das Thema „Nutzen-Kosten-Analyse“, wie sie das Haushaltsgrundsätzegesetz für jedes einzelne Projekt erfordert. Eine solche liegt nicht vor. Vielmehr hat das Bundesverkehrsministerium das Projekt lediglich in einem Projektbündel bewerten lassen, das 6 weitere Projekte (teils ohne verkehrlichen Zusammenhang, teils auch mit bereits realisierten Abschnitten) beinhaltet. In dieser Bewertung wurden offenbar andere geplante Maßnahmen (mit ungleich höherer verkehrlicher Bedeutung) wie eine NBS Würzburg-Nürnberg nicht berücksichtigt, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen für Augsburg-Ulm künstlich zu erhöhen. Dabei ergeben sich dann z.B. Güterzugzahlen, die im Bereich Augsburg Hbf. überhaupt nicht abwickelbar wären. Die problematischen Anschlussknoten Augsburg und Ulm wurden aber, wie im Bericht angegeben, im Rahmen des Projekts nicht betrachtet, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht zu belasten. Es versteht sich aber eigentlich von selbst, dass ein solches Projekt auch funktionierende Knoten an Streckenanfang und -ende voraussetzt.

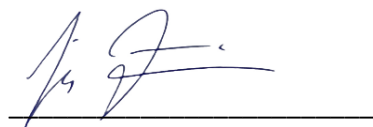
Dieses Vorgehen entspricht unseres Erachtens weder den gesetzlichen Vorgaben noch ermöglicht es Ihnen eine sachgerechte Beurteilung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Projekts sowie eine angesichts knapper Mittel so dringende Prioritätensetzung anhand des Nutzen-Kosten-Faktors.

Auch dazu finden Sie in der Anlage noch weitere Informationen.

Wir empfehlen Ihnen daher, vor weiteren Entscheidungen folgende Aufträge zu erteilen bzw. anzufordern:

- Vorlage einer Untervariante des DT mit 30-40 Minuten Fahrzeit Augsburg-Ulm
- Detaillierte und abschnittsweise Kapazitätsbedarfsprüfung
- Hierauf aufbauend Prüfung von Alternativen, einschließlich der im BVWP 2030 enthaltenen Variante
- Hierauf aufbauend Einbeziehung der Knoten Augsburg und Ulm, inklusive der erwarteten SPNV-Bedarfe, und ggf. deren Ausbaunotwendigkeiten
- Hierauf aufbauend aktualisierte Auswahl einer Vorzugsvariante
- Durchführung einer *projektbezogenen* Nutzen-Kosten-Analyse
- Durchführung einer Sensitivitätsanalyse hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses unter Einbeziehung des Projekts „NBS Würzburg-Nürnberg“
- Nach Abschluss Wiedervorlage an den Deutschen Bundestag.

Mit freundlichen Grüßen
Jürgen Zimmermann (Vorsitzender)



Denis Kast (Stellv. Vorsitzender)



Die Vorstandschaft der Bürgerinitiative:

Jürgen Zimmermann, 1. Vorsitzender
Denis Kast, 2. Vorsitzender
Sonja Brand, Schatzmeisterin
Ralph Rösch, Stellv. Schatzmeister
Peter Feik, Schriftführer
Boris Koch, stellv. Schriftführer

Beisitzer:

Ludwig Botzenhardt, Andreas Engelmann,
Alexander Gnannt, Hermann Gruber,
Hermann Vogg, Patrick van Zwieten