

MdB

xxx

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Neu-Ulm, 23. September 2025

An die

Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Entscheidung über Bahnneubaustrecke Augsburg-Ulm

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter,

Medienberichten in der Region Augsburg zufolge soll Ihnen in Bälde ein Projektvorschlag für eine Bahnneubaustrecke Augsburg-Ulm zur Genehmigung vorgelegt werden.

Wir sind eine Dachorganisation zahlreicher Bürgerinitiativen entlang der geplanten Strecke und befassen uns seit Jahren mit dem Projekt. Wir legen Wert auf die Feststellung, dass wir einem Ausbau der Bahnverbindung grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Gleichwohl sind wir der Überzeugung, dass beim aktuell vom Projektträger definierten Vorhaben eine erhebliche Fehlallokation von Steuergeldern droht, weil hier wesentliche Planungsgrundlagen nicht evaluiert bzw. aktualisiert sowie gesetzlich vorgeschriebene Entscheidungsgrundlagen (Volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse) fehlerhaft erstellt wurden.

Das Projekt ist Bestandteil des in 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplans 2030. Gegenüber dem seinerzeit der Beschlussfassung zugrundeliegenden Projekt wurden seither jedoch zahlreiche Planungsgrundlagen verändert. War im BVWP noch eine Ausbaustrecke mit überwiegend dreigleisigem Ausbau der Bestandsstrecke, einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h max und einer Fahrzeit von ca. 30 Min. vorgesehen und bewertet, so besteht das aktuelle Projekt ganz überwiegend aus einer neuen Schnellfahrstrecke mit über 30 km Tunnelanteil sowie weiteren 5 km im Einschnitt, was absehbar einen ungleich höheren Aufwand für Bau und Betrieb zur Folge hätte (nicht indizierte Baukosten gemäß Schätzung der DBInfraGO aktuell: 5.5 Mrd. €).

Diese gravierende Projektänderung ist wesentlich verursacht durch einseitig geänderte Planungsvorgaben des Bundesverkehrsministeriums aus dem Zeitraum 2018/2019, die insbesondere eine komplette Neubaustrecke mit insgesamt (Bestand + NBS) durchgehend 4 Gleisen und einer Fahrzeit von nur noch 26 Min. vorsahen. Diese Neubaustrecke, für deren Kapazitätsmehrbedarf gegenüber dem BVWP-Projekt nie ein konkreter Bedarfsnachweis veröffentlicht wurde, sollte zudem komplett güterzugtauglich trassiert werden, was angesichts der Topographie (mehrere zu querende Nord-Süd-Täler) maßgeblich zu dem hohen Tunnelanteil sowie zu aufwändigen Talbrücken führt. Das Ministerium berief sich bei diesen geänderten Vorgaben später regelmäßig auf den Deutschlandtakt, der jedoch zum Zeitpunkt der Vorgabe noch am Anfang der Erarbeitung stand und seinerseits dann seitens der vom gleichen Haus beauftragten Gutachter diese Vorgabe übernommen hat. Eine Untersuchung, ob nicht auch mit etwas längerer Fahrzeit (und versetzten 00/30 bzw. 15/45 Knoten in Augsburg und Ulm) ein funktionierender Deutschlandtakt möglich wäre oder sogar – was inzwischen mehrere Fachleute plausibel aufgezeigt haben – besser funktionieren würde, wurde jedoch nicht durchgeführt. Ebenso wenig wurde die stark aufwandsmehrende Vorgabe der Güterzugtauglichkeit in Frage gestellt, obwohl dann auch die Untersuchungen zum Deutschlandtakt plausibel ein sehr geringes, rückläufiges Güterzugaufkommen speziell in diesem Streckenabschnitt ergeben haben.

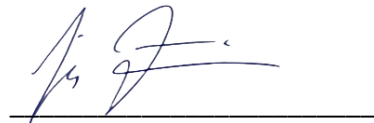
Noch im Jahre 2023 hat das Bundesverkehrsministerium, damals vertreten durch den Parl. Staatssekretär Michael Theurer, bestätigt und zugesagt, dass angesichts der gravierenden Plan- und Kostenänderungen gegenüber dem Projekt im BVWP 2030 vor einer Vorlage des Projekts an den Deutschen Bundestag eine neue, aktualisierte Nutzen-Kosten-Analyse zum Nachweis der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit und zur Erfüllung der formalen Voraussetzungen nach Haushaltsgrundsätzegesetz erforderlich ist. Auf unser Nachfragen hat das Bundesverkehrsministerium jedoch jüngst nun mitgeteilt, dass abweichend dazu keine Einzelbewertung des Projekts vorgenommen wurde, sondern nur eine Bewertung in einem Paket mit insgesamt 7 Projekten – wobei einige daraus keinerlei relevanten verkehrlichen Zusammenhang zum Projekt Augsburg-Ulm aufweisen und sogar Teilstrecken in die Bewertung einbezogen wurden, die bereits realisiert und teilweise seit Jahrzehnten in Betrieb sind. Für dieses Gesamtpaket habe sich ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,1 ergeben (während die Einzelbewertung des ursprünglichen Projekts ABS Augsburg-Ulm im BVWP 2030 noch einen Nutzen-Kosten-Faktor von 2,1 aufwies). Wir halten dies für eine absolut unzulässige Vorgehensweise, weil damit der ursprüngliche und gesetzlich beabsichtigte Zweck einer Nutzen-Kosten-Analyse, nämlich das jeweils zu entscheidende Projekt zu bewerten und es außerdem dem Gesetzgeber, also Ihnen zu ermöglichen, aus den insgesamt anstehenden Projekten anhand des Nutzen-Kosten-Faktors eine Prioritätenreihenfolge zu ermitteln, völlig ad absurdum geführt und verunmöglicht wird. Wir haben daher in diesen Tagen auch den Bundesrechnungshof auf diesen Sachverhalt aufmerksam gemacht.

Unsere Initiative befürwortet einen sinnvollen Bahnausbau zwischen Augsburg und Ulm, fordert aber einen bedarfsgerechten Ausbau – d.h. mit einer belastbaren Bedarfsermittlung – und eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung des Projekts, wie dies auch vorgeschrieben und angesichts der Vielzahl erforderlicher Ausbaumaßnahmen im deutschen Schienennetz und knapper Haushaltsmittel auch zwingend notwendige Grundlage für eine sinnvolle Realisierungsreihenfolge ist.

Wir empfehlen Ihnen daher, eine etwaige Entscheidung zurückzustellen, eine ggf. vom Bundesrechnungshof geplante Überprüfung abzuwarten und vorher insbesondere vom Bundesverkehrsministerium eine aktualisierte Bedarfsermittlung sowie eine projektbezogene Nutzen-Kosten-Bewertung einzufordern.

Für weitergehende Erläuterungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Jürgen Zimmermann (Vorsitzender)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Zimmermann', is written over a horizontal line.

Denis Kast (Stellv. Vorsitzender)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Denis Kast', is written over a horizontal line.

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