

König Beratung Verkehr

An

Bürgerinitiative Schwabentrasse (BISCHT)

Stellungnahme zu „Unterrichtung durch die Bundesregierung: Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm“ BT Drucksache 21/3950 vom 29.01.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

wunschgemäß wurde die vorgelegte Unterrichtung unter verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Aspekten geprüft. Nicht geprüft wurden die Ausführungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung, zum Lärmschutz und zu Umweltbelangen.

Dabei wurde festgestellt:

Die Unterrichtung, bestehend aus einem Bericht des Ministeriums samt Empfehlung zum Umgang mit regionalen Forderungen sowie zwei Anlagen, nämlich einer Darstellung der DB InfraGO als Projektträgerin sowie einem Prüfbericht des Eisenbahnbundesamtes (EBA), enthält diverse unrichtige bzw. unbegründete Angaben sowie Indizien für Verfahrensmängel. Insbesondere sind dies:

(1) Bedarfsnachweis für das Projekt:

Der Bericht des Ministeriums beruft sich hinsichtlich der wesentlichen Anforderungen auf „entsprechende Vorgaben des BVWP 2030“. Dies ist insoweit unzutreffend als die Vorgaben des BVWP 2030 ein deutlich anderes Projekt mit anderen Vorgaben – z.B. bezüglich Reisezeit, Vmax, abschnittsweise dreigleisigem Ausbau der Bestandsstrecke – beinhaltet hatten.

Es wird im Bericht des Ministeriums bzw. der Projektträgerin demgegenüber folgende verkehrliche Aufgabenstellung genannt (Ziff. 2.1 des Berichts):

Entmischung langsamer und schneller Verkehre, Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Güterverkehr und den Schienenpersonennahverkehr, Anbindung des Bahnhofs

Günzburg an die ABS/NBS Augsburg-Ulm, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zur Erfüllung der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes (26 Min. ohne Halt in Günzburg).

Eine Begründung für diese, vom BVWP-Projekt erheblich abweichende Aufgabenstellung erfolgt (erneut) nicht.

Die Aufgabenstellung ist aus nachfolgenden Gründen nicht nachvollziehbar bzw. nicht mehr aktuell:

- Die Strecke Augsburg-Ulm ist nach den einschlägigen Kriterien des Eisenbahnundesamtes (EBA) keine überlastete Strecke und daher auch nicht als solche im einschlägigen Verzeichnis ausgewiesen.

Die Verkehrsprognose 2040 (Basisprognose) des BMV ergibt auch im Bezugsfall, d.h. ohne Realisierung der Maßnahme, keine künftig zu erwartende Überlastung der Strecke.

Die im Berichtsteil der DB INfraGO (Seite 6) aufgestellte Behauptung einer Überlastung ist daher sowohl im Bestand als auch hinsichtlich der Verkehrsprognose 2040 falsch.

Es fehlt somit an der Begründung für die Notwendigkeit der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten.

Die im Berichtsteil der DB InfraGO genannten Zugzahlen stimmen hinsichtlich des Güterverkehrs nicht mit der Zugzahlenprognose des Deutschlandtaktes (DT) - **49** statt 75 – überein (Endbericht DT 3. Entwurf, Seite 37). Im Übrigen ist die Gesamtzahl der Züge pro Tag kein ausreichender Indikator für die Streckenauslastung. Hierfür kommt es vielmehr auf die Spitzenbelastungen an. Dazu gibt es aber keine Angaben.

- Das genannte Ziel einer Entmischung durch Mehrgleisigkeit macht bei tatsächlichem Kapazitätsmehrbedarf grundsätzlich dann Sinn, wenn dabei eine halbwegs gleichmäßige Auslastung der Gleispaare erreicht werden kann. Das wäre mit dem vorgelegten Projekt jedoch gerade nicht der Fall: Ausweislich der Prognosezahlen des DT wie auch der Basisprognose 2040 des BMV würde die Konzeption zu einer sehr ungleichen Auslastung führen: Im Teilabschnitt Ulm-Neuoffingen bzw. Ulm-Burgau würden bis zu 80 Prozent der Züge weiterhin auf der Bestandsstrecke verkehren; die aufwändige Neubaustrecke würde etwa im Teilabschnitt Ulm-Burgau hingegen tagsüber nur von 2-3 Zügen pro Stunde und Richtung genutzt, nachts laut Prognose DT von gerade mal 16 Güterzügen gesamt (entspricht ca. 1 Zug pro Stunde und Richtung).

Für den Güterverkehr gilt zudem, dass nach expliziter Darstellung im Endbericht zum DT auf der Strecke Augsburg-Ulm auch bei bundesweit zunehmendem Güterverkehrsaufkommen nur mit einer geringen, eher sogar abnehmenden Nutzung zu

rechnen ist, weil auch die westlich anschließende Neubaustrecke Ulm-Wendlingen kaum güterzugtauglich, die Ersatzroute (Filstalbahn) hingegen wegen der Steigung besonders zeit- und kostenintensiv ist. Güterverkehrsunternehmen werden daher überwiegend alternative Routen wählen.

Auch für die postulierte durchgängige Viergleisigkeit wird keine Begründung geliefert. Die Prognosezahlen des DT zeigen eine abschnittsweise stark unterschiedliche Streckenauslastung auf. Das würde eigentlich die Prüfung eines abschnittsweise unterschiedlichen Ausbaubedarfs statt durchgängiger Viergleisigkeit nahelegen. Hierzu fanden und finden sich aber keinerlei Untersuchungsergebnisse. Auch der Verweis auf die realisierte Viergleisigkeit der Vor- und Nachlaufstrecken Olching-Augsburg bzw. Ulm-Wendlingen (-Stuttgart) geht im Übrigen fehl, da diese ungleich höhere Auslastungen haben werden (lt. DT-Fahrplan Züge je Stunde/Richtung: z.B. Olching-Augsburg bis zu 20,5, Augsburg-Gessertshausen 10,5, Dinkelscherben-Neuoffingen 7,5, Ulm-Wendlingen 13,5).

- Entgegen der genannten Zielsetzung wird der Bahnhof Günzburg in der vorgelegten Planung gerade nicht direkt an die ABS/NBS angebunden, sondern bleibt unverändert durch die Bestandsstrecke erschlossen. Die angestrebte Fahrzeit mit Halt in Günzburg von 40 Min. wird gegenwärtig mit 43 Min. bereits annähernd erreicht und wäre somit ggf. bereits mit geringen Streckenverbesserungen erzielbar.
- Es ist unzutreffend, wie im Bericht mehrfach behauptet wird, dass eine Verkürzung der Fahrzeit auf 26 Min. für die Realisierung eines Deutschlandtaktes (DT) zwingend ist. Beispielsweise wird im Schreiben des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur an den Vorsitzenden der AG Verkehr der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ulrich Lange MdB, vom 21.11.2016 (Abb. 111 Nr. 125, S. 173 in den Anlagen zum Berichtsteil der DBInfraGO) explizit eine „für einen Taktfahrplan („Deutschland-Takt“) erforderliche Reisezeit von 30 Min.“ genannt. Bei der Fahrzeit von nur 26 Min. handelt es sich vielmehr um eine Vorgabe des Bundesverkehrsministers aus 2018/2019 sowohl an das Projekt als auch an das bereits laufende Gutachten zum Zielfahrplan Deutschlandtakt. Es hat sich später dann im Ergebnis des Zielfahrplans aber gezeigt, dass diese Fahrzeit, ausgehend vom bestimmenden Knoten Mannheim, gerade nicht zu integralen Taktknoten in Augsburg und Ulm führt. Eine etwa längere Fahrzeit, wie auch 2016 dem ursprünglichen BVWP-Projekt und dem ersten Fahrplanentwurf des DT zugrunde gelegt, bis hin zur Bestandsfahrzeit von ca. 40 Min. würde zu einer Variante des DT mit tendenziell besseren Anschlüssen in München, Augsburg und Ulm sowie der Möglichkeit zur Schaffung Integraler Taktknoten (00/30 bzw. 15/45) in Augsburg und Ulm führen. Es ist falsch, wie im Bericht behauptet wird, dass die DT-Systematik eine Kantenfahrzeit von unter 30 Min. zwingend vorgibt; auch zwischen anderen Knoten (z.B. Bamberg-Erfurt, Erfurt-Leipzig, Frankfurt/M Hbf. Köln Hbf.)

ergeben sich im finalen Fahrplanentwurf des DT Kantenzeiten über 30 Min. Mit etwas längerer Fahrzeit wiederum wären jedoch andere, kostengünstigere (Bau und Betrieb/Unterhalt) und wahrscheinlich schneller realisierbare Varianten für den Ausbau Augsburg-Ulm mit einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis möglich. Eine Zielgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h als Projektbedingung wäre unnötig.

Im Projektbericht wird als weitere fahrzeitbezogene Begründung genannt, man wolle eine Fahrzeit auf der Relation München-Köln von unter 4 Stunden erreichen. Ein Blick in den aktuell finalen Fahrplan des DT ergibt eine Fahrzeit München-Stuttgart-Köln Hbf. von 217 Min (FV 27). Ohne das Projekt läge die Fahrzeit bei maximal 231 Minuten, das zitierte (nicht näher begründete) Ziel würde also auch ohne das Projekt und bei 40 Min. Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm erreicht! Hiervon abgesehen weist der Endbericht zum DT ausdrücklich darauf hin, dass (auch bei 26 Min. Fahrzeit) nach Realisierung der aus Kapazitätsgründen dringlichen NBS Würzburg-Nürnberg die Relation München-Köln über Würzburg schneller sein wird, weshalb auch das Zugangebot im DT-Konzept bereits entsprechend angepasst und im Abschnitt Frankfurt-Stuttgart-München um eine FV-Linie reduziert wurde. Auch diese Begründung ist also unzutreffend!

Schließlich wird zum Bedarf auch immer wieder, auch in dieser Unterrichtung, darauf hingewiesen, dass die Strecke Bestandteil der sog. „Magistrale Paris-Bratislava“ sei. Das ist zutreffend. Alle Langfristplanungen der beteiligten Länder bzw. Bahnen sehen allerdings keinen einzigen durchgehenden Zug auf dieser Achse vor, offenbar wird dafür bisher kein Bedarf gesehen. Geplant ist eine tagsüber zweistündig verkehrende Linie Paris-München (FV 22a) sowie eine künftig stündliche Linie München-Wien mit Durchbindungsoption einzelner Züge nach Budapest. Die zwischen Karlsruhe und München im Wechsel zur Linie FV 22a bestehende FV-Linie 41, die hier eigentlich gemeinsam mit FV22a einen Stundentakt auf dieser Relation herstellen sollte, wird laut BMV-Verkehrsprognose 2040 die bundesweit am schlechtesten ausgelastete Fernverkehrslinie sein und ist im Entwurf zur Fortschreibung des DT sogar zur Streichung vorgeschlagen. Eine nur 8 mal am Tag verkehrende internationale FV-Linie taugt aber sicher nicht zur Rechtfertigung eines Projekts der hier geplanten Größenordnung. Die künftigen Fahrzeiten (unter Nutzung aller bestehenden bzw. vor der Umsetzung stehenden Aus- und Neubauprojekte werden zwischen Paris und Budapest ca. 10:15 – 12:00 h, zwischen Paris und Wien ca. 9:15 – 10:30 h betragen. Hieraus lässt sich unschwer folgern, dass in diesen Relationen für fahrzeitsensible Kunden weiterhin das Flugzeug dominieren wird während für alle übrigen die Attraktivität des Schienenangebots sicher nicht davon abhängen wird, ob die Gesamtfahrzeit nun um 8-14 Minuten differiert. Das Argument der Magistrale taugt also nicht zur Rechtfertigung des zur Rede stehenden Projekts.

(2) Fehlende Alternativprüfung:

Im Berichtsteil der DB InfraGO wird behauptet (Seite 5), ein Ausbau der Bestandsstrecke sei wegen „umweltfachlichen Genehmigungsbelangen“ nicht möglich. Die Klärung, was umweltfachlich möglich und genehmigungsfähig ist, setzt aber das Vorhandensein einer oder mehrerer Vorschlagsvarianten voraus. Tatsache ist, dass eine sorgfältige Prüfung von Varianten – wozu natürlich auch Kombinationen von Aus- und Neubauabschnitten, wie eigentlich im Projekt des BVWP 2030 vorgesehen, gehören würden – überhaupt nicht stattgefunden hat. Es wurde auch nicht untersucht, welche Fahrzeitverkürzungen durch partielle Maßnahmen wie Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen durch Be-gradigungsabschnitte, schnellere Weichen, schnellere Einfahrten in Überholgleise, Veränderung des Gleismittenabstands etc. erzielbar wären. Ebenso wenig wurde nach unserer Kenntnis das Leistungssteigerungspotential digitaler Zugsteuerungstechniken auf der Bestandsstrecke geprüft (obwohl gerade dieses Potential seitens des BMV immer wieder betont wird). Grund ist die bereits 2018/2019 erfolgte Vorgabe „26 Min.“ an das Projekt, was dazu führte, dass automatisch alle Möglichkeiten des Ausbaus mit einer etwas längeren Fahrzeit ausgeschlossen bzw. nicht mehr geprüft wurden.

(3) Nutzen-Kosten-Verhältnis

Es wird sowohl im Bericht des Ministeriums (Ziff. 2.3.6) als auch im Prüfbericht des EBA (Ziff. 5, Seite 316) angegeben, dass das hier vorliegende Projekt im BVWP 2030 (aus 2016) mit einem NKV vom **2,7** ausgewiesen wurde.

Das ist unzutreffend.

Richtig ist, dass im BVWP 2030 ein Projekt einer NBS Ulm-Augsburg (Projekt Nr. 2-041-V03) mit Vmax 200 km/h mit einem NKV von 2,7 bewertet, jedoch wegen der zu hohen Investitionskosten von rund 2 Mrd. Euro (!) „verworfen“ wurde. Es wurde also nicht Bestandteil des BVWP. Stattdessen hat in den BVWP das Projekt 2-041-V02 mit einer Kombination aus ABS und NBS und einem NKV von **2,1** Eingang gefunden.

Auch ein Verweis auf diesen Nutzen-Kosten-Wert des 2016 tatsächlich beschlossenen Projekts im BVWP 2030 wäre jedoch falsch, weil der Bewertung im BVWP 2030 eine wesentlich andere Projektkonzeption zugrunde gelegt war, nämlich über weite Teile ein Ausbau der Bestandsstrecke; insbesondere war im Abschnitt Dinkelscherben-Augsburg dessen Ausbau auf 3 Gleise mit Vmax 200 km/h, nicht jedoch eine komplette Neubausstrecke über den Großteil der Distanz mit über 30 km Tunnelstrecke, wie jetzt vorgelegt, vorgesehen und bewertet. Der Bewertung im BVWP 2030 lagen entsprechend auch nur Baukosten von **1,9 Mrd.** Euro zugrunde – statt nunmehr **8 – 13 Mrd.** Euro!

Schon im Jahre 2023 wurde daher auch seitens des Bundesverkehrsministeriums bestätigt, dass für das nun geplante Projekt eine *neue, aktualisierte* Nutzen-Kosten-Analyse erforderlich sein wird (PStS Theurer am 03.07.2023). Eine solche wurde aber bis heute nicht vorgelegt und ist auch im Bericht nicht erwähnt.

Das Bundesverkehrsministerium hat lediglich eine aktualisierte Bewertung eines Projektbündels mit insgesamt **7** Projekten, darunter auch das Projekt Augsburg-Ulm, vorgelegt (Nachbewertungsergebnisse der Tabelle-B-Projekte des Investitionsrahmenplans (IRP) 2025-2029 für die Bundersschienenwege; 12.12.25). Für dieses Projektbündel wird im Bericht ein (knapper) Nutzen-Kosten-Faktor von **1,1** angegeben.

Es ist selbstverständlich, dass eine solche Bündelbewertung noch nichts über das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Einzelmaßnahmen, hier des Projekts Augsburg-Ulm aussagt, wie dies auch nach Haushaltsgrundsatzgesetz erforderlich ist. Ein Projektbündel kann auch unwirtschaftliche Projekte beinhalten, deren negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis durch positive Bewertung anderer Projekte überkompensiert werden. Trotzdem wäre die Realisierung unwirtschaftlicher Maßnahmen haushaltsrechtlich natürlich ausgeschlossen – worauf der Bericht des Ministeriums unter Ziff. 4 auch explizit hinweist (hier allerdings, um die Ablehnung von Mehraufwand durch regionale Forderungen zu begründen). Deshalb ist eine Einzelbewertung unverzichtbar.

Das Projektbündel enthält im Übrigen auch Projekte ohne jeglichen verkehrlichen Zusammenhang mit dem Projekt Augsburg-Ulm sowie auch bereits realisierte Abschnitte (München-Augsburg, Ulm-Stuttgart). Einzelne Prognosewerte für Augsburg-Ulm in der zitierten Bewertung des Projektbündels widersprechen im Übrigen erheblich den Werten in der Prognose des DT und auch der BMV-Basisprognose 2040 – vermutlich, weil andere Projekte, die in einem verkehrlichen Konkurrenzverhältnis zum Projekt Augsburg-Ulm stehen wie z.B. die NBS Würzburg-Nürnberg oder der Güterzugostkorridor, dabei ausgeklammert wurden, um die Zahlen für Augsburg-Ulm künstlich zu erhöhen.

Im weiteren Verlauf des Berichts, in der Tabelle „Tabellarische Darstellung Vorzugsvariante und Forderungen“ auf Seite 10 des Berichtsteils der DB InfraGO wird für die Vorzugsvariante ein NKV von 1,1 – mit der Fußnote „bewertet nach BVWP-Methodik“ – angegeben. **Diese Angabe ist falsch:** Das NKV von 1,1 bezieht sich, wie dargestellt, auf das für die Bewertung herangezogene Projektbündel und nicht auf das vorgelegte Projekt, und eine Bewertung nach BVWP-Methodik beinhaltet selbstverständlich, wie im BVWP 2030 auch so durchgeführt, eine Einzelbewertung der Projekte.

Es bedarf also weiterhin zwingend der Erstellung und Vorlage einer projektbezogenen Nutzen-Kosten-Analyse gemäß auch den Vorgaben des Haushaltsgrundsatzgesetzes.

Auch angesichts des geringen verkehrlichen Mehrwerts des Projekt Augsburg-Ulm (keine überlastete Strecke, ungleiche Streckenauslastung von Bestands- und Neubaustrecke, geringer induzierter Mehrverkehr, keine integralen Taktknoten in

Augsburg und Ulm bei Zielfahrzeit) einerseits, der infolge des hohen Anteils an Tunnelstrecken und weiteren Kunstbauwerken exorbitant gestiegenen Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb andererseits ist unseres Erachtens davon auszugehen, dass die aktualisierte Nutzen-Kosten-Bewertung mit größter Wahrscheinlichkeit zu einem negativen Ergebnis führen, das Projekt in der vorgelegten Form daher nicht realisierungswürdig sein wird.

Generell gilt hierzu: Nutzen-Kosten-Analysen sollen im Interesse des Steuerzahlers aufzeigen, ob ein Projekt gesamtwirtschaftlich (Nutzen-Kosten-Faktor größer 1) sinnvoll ist oder nicht. Der Vergleich positiver Werte verschiedener Projekte ermöglicht es dem Entscheidungsträger ferner, Prioritäten zu bilden; ein nur niedrig positiver Nutzen-Kosten-Wert würde also aufzeigen, dass bei knapper Verfügbarkeit von Investitionsmittel andere Projekte mit höherem Nutzen-Kosten-Verhältnis vorzuziehen wären. Wenn einzelne Verkehrsprojekte einander bedingen oder zumindest fördern, ist eine zusätzliche Gesamtbewertung sinnvoll. Wenn einzelne Verkehrsprojekte in wechselseitiger Abhängigkeit (Konkurrenz) zu einander stehen, ist hingegen eine ergänzende Sensitivitätsanalyse = Einzelbewertung jeweils mit und ohne das Konkurrenzprojekt notwendig; hieraus ergibt sich dann, ob das Einzelprojekt jeweils trotz Realisierung des Konkurrenzprojekts oder nur bei Verzicht auf dieses sinnvoll und welches ggf. vorzuziehen ist. Diese Situation ist auf Grund der im Endbericht zum DT detailliert beschriebenen Abhängigkeit geradezu exemplarisch bei den Projekten „ABS/NBS Augsburg-Ulm“ und „NBS Würzburg-Nürnberg“ gegeben. Deshalb ist eine solche Sensitivitätsbetrachtung als Entscheidungskriterium für den Gesetzgeber hier essentiell notwendig.

(4) Keine Berücksichtigung der Knoten

Forderungen aus der Region, auch die Kapazitäten der an das Projekt anschließenden Knotenbahnhöfe Augsburg und Ulm zu berücksichtigen, werden unter 3.1.5.2 des Berichtsteil der DB InfraGO sowie in den Empfehlungen des EBA (Ziff. 6.2) eine Absage erteilt. Begründet wird dies insbesondere mit negativen Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts!

Nun ist für jedermann nachvollziehbar, dass die Nutzensentfaltung einer neuen Strecke natürlich auch entscheidend von den unmittelbar an ihrem Beginn und Ende liegenden Knoten und deren Leistungsfähigkeiten abhängt. Diese auszuklammern, kann eigentlich nur als fahrlässig bezeichnet werden.

Dies gilt im vorliegenden Fall umso mehr, als längst bekannt ist, dass die Knoten Augsburg und Ulm bereits erhebliche Kapazitätsprobleme haben. Insbesondere im Falle Augsburg sind diese keineswegs, wie im Bericht mehrfach behauptet wird, allein durch die Zunahme des SPNV bedingt. Vielmehr spielt hier auch die geplante Zunahme des Güterverkehrs auf der Achse Donauwörth-Augsburg-München (als Teil des Scan-Med-

Korridors) eine wesentliche Rolle. Da dieser Güterverkehr zudem schon jetzt aus Kapazitätsgründen teilweise die Fernverkehrsgleise zwischen Augsburg und Olching und deshalb zwangsläufig auch Bahnsteiggleise im Augsburger Hbf. nutzen muss, besteht eine ganz wesentliche Abhängigkeit zwischen dem geplanten Güterverkehr und der Nutzbarkeit einer ABS/NBS Augsburg-Ulm im Fernverkehrskorridor München-Stuttgart. Gleiches gilt für Ulm Hbf, da hier wegen der infolge des Projekts notwendigen Änderung der Gleisnutzung (FV: Gleise 1 und 2, SPNV: Gleise 3 und 4) erhebliche betriebliche und kostenwirksame Folgemaßnahmen absehbar sind. **Eine Gesamtbetrachtung unter Einschluss der beiden Anschlussknoten ist daher zwingend.** Wenn dem hier vorgeschlagenen Projekt einerseits ein Nutzen durch Mehrverkehr zugerechnet wird, müssen andererseits etwaige Kosten, um in den Anschlussknoten diesen Mehrverkehr abwickeln zu können, natürlich auch dem Projekt zugerechnet und mit diesem bewertet werden. Die Argumentation, man betrachte die Knoten nicht, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts nicht zu verschlechtern, ist daher völlig unakzeptabel und in keiner Weise methodisch sachgerecht.

Im Übrigen ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass im Endbericht zum Deutschlandtakt besonders auf das prognostizierte überdurchschnittlich stark wachsende Pendleraufkommen zwischen Augsburg und München hingewiesen wird (Endbericht Deutschlandtakt S. 152). Der Fahrgastzuwachs im SPNV ist hier laut DT-Prognose ungefähr doppelt so hoch wie im Fernverkehr bei der NBS Augsburg-Ulm! Es ist natürlich absehbar, dass dies in Form zusätzlichen Zugleistungsbedarfs auch den Augsburger Hbf. betreffen wird. In Kenntnis dieser Fakten müsste eigentlich eine umfassende Gesamtbetrachtung des Knotens selbstverständlich sein, bevor isoliert Entscheidungen zum Ausbau eines einzigen Knotenzulaufs getroffen werden.

Zusammenfassung:

Die fragliche Strecke ist weder derzeit noch in der Verkehrsprognose 2040 überlastet. Die Unterrichtung liefert keinerlei belastbaren Bedarfsnachweis für das Projekt (was nicht nur für eine politische Entscheidung, sondern auch für ein widerspruchsfestes Planfeststellungsverfahren zwingend wäre). Eine *projektbezogene* Nutzen-Kosten-Analyse, wie auch vom Haushaltsgrundsätzegesetz gefordert, liegt nicht vor. Diverse Angaben, u.a. zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, sind unrichtig. Eine konkrete Prüfung von Alternativen, insbesondere des Ausbaus der Bestandsstrecke oder einer Kombination aus Ausbau- und kürzeren Neubauabschnitten wurde infolge einer unbegründeten Fahrzeitzvorgabe nicht durchgeführt. Die zwingend notwendige integrative Betrachtung der Strecke und der problematischen Anschlussknoten Augsburg und Ulm im betrieblichen Zusammenhang ist nicht erfolgt, angabegemäss, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts nicht zu belasten. Das ist in keiner Weise sachgerecht.

Dem Deutschen Bundestag sollte daher empfohlen werden, folgende Aufträge zu erteilen:

- 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.

Schmiechen, 10.02.2026

Herbert König, Dipl.oec.