

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
– Drucksachen 21/3950, 21/4383 Nr. 1.13 –**

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

#### **A. Problem**

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Augsburg – Ulm ist als Teil des Projektbündels 6 im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) enthalten (Abschnitt Neue Vorhaben, lfd. Nr. 6). Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen einen durchgängigen viergleisigen elektrifizierten Aus- und Neubau zwischen Augsburg und Ulm und ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau.

Die Bundesregierung hat dem Deutschen Bundestag dazu einen Bericht vorgelegt, dessen Gegenstand das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm ist. Der Bericht beschreibt unter anderem eine Vorzugsvariante für das Projekt. Zudem beschreibt der Bericht die im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von den Beteiligten eingebrachten Anregungen bzw. Forderungen und stellt auch die Anregungen dar, die aufgrund der rechtlichen Vorgaben nicht in die Vorzugsvariante aufgenommen wurden.

Die Berücksichtigung verschiedener Anregungen, die im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von den Beteiligten eingebracht wurden, erfordert einen Beschluss des Deutschen Bundestages unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit.

#### **B. Lösung**

Aufforderung an die die Bundesregierung, das Projekt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Etappierung Deutschlandtakt) einzubringen und die Vorzugsvariante der ABS/NBS Augsburg – Ulm zusätzlich und ausschließlich mit in der Entschließung genannten Maßgaben umzusetzen. Diese Maßgaben betreffen die Themen Lärmschutz an der Vor-

zugstrasse (Kernforderung 1), Knoten Ulm und Augsburg (Kernforderung 2), Generalsanierung der Bestandsstrecke (Kernforderung 3), Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke (Kernforderung 4), Verbesserung des Regionalverkehrs auf der Bestandsstrecke und auf der Neubautrasse (Kernforderungen 5 und 6), Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugstrasse (Kernforderung 7), weitere Forderungen (Kernforderung 8) und Trinkwasserschutzgebiet Stadt Burgau. Dabei soll zwingend darauf geachtet werden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet.

**Kenntnisnahme der Unterrichtung und Annahme einer EntschlieÙung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

### **C. Alternativen**

Annahme einer abweichenden EntschlieÙung.

### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/3950 folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Augsburg – Ulm ist als Teil des Projektbündels 6 im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)) enthalten (Abschnitt Neue Vorhaben, lfd. Nr. 6). Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen einen durchgängigen viergleisigen elektrifizierten Aus- und Neubau zwischen Augsburg und Ulm und ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2025 abgeschlossen.

Mit der ABS/NBS Augsburg – Ulm werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

- Entmischung langsamer und schneller Verkehre
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Güterverkehr und Schienenpersonennahverkehr
- Anbindung des Bahnhofs Günzburg an die ABS/NBS Augsburg – Ulm
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zur Erfüllung der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes (26 Minuten ohne Halt in Günzburg)

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben einen Gesamtwertumfang (GWU) in Höhe von 8.152 Mio. Euro auf (nominal; Stand: 2022). Dieser beinhaltet Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 Prozent. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit soll der sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhende Wert der Investitionskosten durch eine Prognose der mutmaßlichen Projektendkosten ersetzt werden. Die GWP für das Vorhaben beträgt 13.288 Mio. Euro. Die Differenz zum GWU ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken sowie zusätzlichen Nominalisierungseffekten, u. a. aufgrund einer im schlimmsten Fall deutlich verzögerten Fertigstellung. Das BMV hat das Projektbündel 6 mit der ABS/NBS Augsburg – Ulm als Teil dieses Projektbündels 2025 unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis, NKV) von 1,1.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der

Gesetzgeber im Einzelfall und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zusätzliche Maßnahmen beschließen oder Forderungen aufnehmen.

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden seit 2019 verschiedene Kommunikationsformate genutzt, um über die aktuellen Planungsschritte sowie den Projektfortschritt zu informieren und Optimierungsmöglichkeiten mit den Beteiligten zu besprechen. Durch den Dialog konnten viele Hinweise der Akteure aus der Region in die Planungen und nicht zuletzt in die Vorzugsvariante einfließen.

Die Bundesregierung berichtet mit Drucksache 21/3950 über die Vorplanung und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm, einschließlich Vorzugsvariante und erster Kostenschätzungen. Demnach konnte eine Reihe regionaler Forderungen erfüllt werden. Viele Anregungen beziehen sich auf die spätere Ausgestaltung von Maßnahmen und sind daher im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Die Berücksichtigung verschiedener Anregungen erfordert einen Beschluss des Deutschen Bundestages unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit.

## II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

Im Rahmen des Dialogforums und des Projektkoordinierungsrats unter Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerinitiativen, der betroffenen Städte, Gemeinden und Landkreise sowie der DB InfraGO konnten für viele der Forderungen konstruktive Lösungen entwickelt werden.

Die Entscheidung für eine überwiegend enge Bündelung mit der Bundesautobahn 8 minimiert zusätzliche Eingriffe in die Landschaft und verhindert weitestgehend neue Lärmbetroffenheiten. Dies ist ein direktes Resultat der regionalen Forderung nach einem flächenschonenden Trassenverlauf.

Mit der Planung eines neuen Regionalhalts in Zusmarshausen kann eine historisch gewachsene Lücke im Schienennetz geschlossen werden. Dies ermöglicht eine moderne, schienenbasierte Erschließung einer bisher unterversorgten Region und schafft die Infrastruktur für eine signifikante Verlagerung des Pendlerverkehrs von der Straße auf die Schiene.

## III. Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Projekts auf:

Das Projekt soll im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Etappierung Deutschlandtakt) eingebracht werden. Die Vorzugsvariante der ABS/NBS Augsburg – Ulm ist zusätzlich und ausschließlich mit den folgenden Maßgaben umzusetzen. Dabei ist zwingend darauf zu achten, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet:

### a. Lärmschutz an der Vorzugstrasse (Kernforderung 1)

Die Forderung nach einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtlärbetrachtung unter Einbeziehung der Bestandsstrecke und der Bundesautobahn 8 ist nachvollziehbar, jedoch unterliegt die gesetzliche Lärmvorsorge den hierfür geltenden immissionsschutzrechtlichen Vorgaben und dem Verursacherprinzip. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sicherzustellen, dass die DB InfraGO AG und die Autobahn GmbH des Bundes eine etwaige Lärmvorsorge entlang der Neubaustrecke und die Lärmsanierung entlang der Bundesautobahn 8 miteinander koordinieren, um im gesetzlich vorgegebenen Rahmen mögliche Synergien durch

eine verkehrsträgerübergreifende Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.

b. Knoten Ulm und Augsburg (Kernforderung 2)

Die Stärkung von Knotenpunkten ist elementar für die dringend benötigte höhere Kapazität im Schienennetz. Das Projekt ABS/NBS Augsburg–Ulm ist allerdings primär auf die Herstellung einer leistungsfähigen Fernverkehrsverbindung zwischen den Fernverkehrsknoten im Rahmen eines integrierten Taktfahrplans (Deutschlandtakt) ausgelegt. Die Forderung kann daher im Rahmen der parlamentarischen Befassung nicht berücksichtigt werden. Eine solche Maßnahme kann gegebenenfalls im Rahmen separater Programme zur Engpassbeseitigung realisiert werden.

c. Generalsanierung der Bestandsstrecke (Kernforderung 3)

Bei der Korridorsanierung und dem Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Augsburg–Ulm handelt es sich um rechtlich und haushalterisch getrennte Maßnahmen mit unterschiedlichen Zielsetzungen: Die Korridorsanierung dient der kurzfristigen Substanzverbesserung des Bestandsnetzes, während das Bedarfsplanvorhaben eine langfristige Kapazitätserweiterung darstellt. Eine formale Verknüpfung beider Maßnahmen würde die Realisierung der Neubaustrecke an die unsichere Finanzierungslage der Bestandsstreckensanierung binden und somit unnötige zeitliche Risiken für das Gesamtprojekt schaffen. Der Forderung kann daher im Rahmen der parlamentarischen Befassung nicht entsprechen werden. Die DB InfraGO AG wird aufgefordert, eine enge operative Abstimmung und Bauphasenplanung zwischen den Beteiligten im Bereich Neu-Ulm–Unterfahlheim sicherzustellen, um Synergien zu nutzen und Doppelarbeiten zu vermeiden. Des Weiteren wird die DB InfraGO AG aufgefordert, möglichst alle vorlaufenden Maßnahmen der Aus-/Neubaustrecke im Sperrzeitraum der Korridorsanierung zu realisieren und durch die Nutzung von ETCS Level 2 ohne punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) sowie kleinere und mittlere Maßnahmen eine verbesserte Pünktlichkeit zu erreichen.

d. Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke (Kernforderung 4)

Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte an der Bestandsstrecke entspricht nicht dem gesetzlichen Auftrag des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Augsburg–Ulm. Das Projekt fokussiert sich auf den Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur für den Fern- und Güterverkehr. Die Planung, Bestellung und Finanzierung von Haltepunkten für den Nahverkehr fallen in die alleinige Zuständigkeit des Landes bzw. des regionalen Aufgabenträgers (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, BEG). Um jedoch künftige Entwicklungen im Regionalverkehr nicht zu blockieren, sollen dort, wo es technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, entsprechende Flächenfreihaltungen berücksichtigt werden. Die DB InfraGO AG wird deshalb aufgefordert, in Abstimmung mit der BEG die Freihaltung möglicher späterer Haltepunkte wie etwa Neu-Ulm Industrie, Burlafingen, Unterfahlheim, Autobahnkirche Adelsried und Legoland/Deffingen zu prüfen.

- e. Verbesserung des Regionalverkehrs auf der Bestandsstrecke und auf der Neubautrasse (Kernforderungen 5 und 6)

Das Projekt leistet einen indirekten Beitrag zu Verbesserung des Regionalverkehrs auf der Bestandsstrecke, indem durch die Neubautrasse Kapazitäten frei werden, die für die angestrebten Taktverdichtungen genutzt werden können.

Die Forderung nach der Einrichtung eines S-Bahn-ähnlichen Taktes sowie der hierfür notwendigen Infrastruktur überschreitet jedoch die Zweckbestimmung des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Augsburg–Ulm und kann im Rahmen der parlamentarischen Befassung nicht berücksichtigt werden. Die Ausplanung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegen in der alleinigen Zuständigkeit des Freistaates Bayern beziehungsweise der jeweiligen Aufgabenträger. Eine Integration dieser regionalen Bedienungskonzepte in das Bundesfernstraßen- und Schienenwegeprojekt würde zu einer sachwidrigen Vermischung von Finanzierungszuständigkeiten führen.

Für den Regionalverkehr auf der Neubautrasse werden – wie folgend unter Punkt f. ausgeführt – wichtige Voraussetzungen geschaffen.

- f. Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugstrasse (Kernforderung 7)

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens ABS/NBS Augsburg – Ulm ist der Forderung der Gemeinde Zusmarshausen und des Kreistags Augsburg-Land nach einen Regionalhalt in Zusmarshausen insofern Rechnung zu tragen, dass im Rahmen der weiteren Vorhabenplanung für einen solchen Halt die Voraussetzungen geschaffen werden. Durch die Bestätigung der vorgeschlagenen Vorzugstrasse im Rahmen der Parlamentarischen Befassung wird durch den Bundestag die Voraussetzung dafür geschaffen, den Überholbahnhof Zusmarshausen im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens so zu gestalten, dass er zu einer Regionalzugstation ausgebaut werden kann. Die Realisierung einer Station für den Personennahverkehr kann zwar im Zuge der Umsetzung der ABS/NBS realisiert werden, ist jedoch nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplanvorhabens und wird daher auch nicht vom Bund finanziert. Die Finanzierung des Regionalhalts ist vom Aufgabenträger für den Nahverkehr sicherzustellen – die aus der Realisierung des Regionalhalts in Zusmarshausen entstehenden Mehrkosten in Höhe von 59 Mio. Euro können grundsätzlich durch die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanziert werden. Die Finanzierung des Betriebs des Nahverkehrs auf der Neubautrasse liegt in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern.

Die im Bericht zusammengefassten weiteren Forderungen der Kommunen und Landkreise zu Änderungen an der Trassierung können im Rahmen der parlamentarischen Befassung nicht berücksichtigt werden.

- g. Weitere Forderungen (Kernforderung 8)

Die DB InfraGO AG wird aufgefordert, betroffene Kommunen frühzeitig einzubinden, baubedingte Belastungen zu minimieren sowie ortsnahe und gut erreichbare Ersatzflächen für betroffene Betriebe zu prüfen und Natur- sowie Gebietsschutz angemessen zu berücksichtigen.

- h. Trinkwasserschutzgebiet Stadt Burgau

Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets Burgau eine kleinräumige Umtrassierung der Streckenführung sicherzustellen. Dies war bereits Gegenstand im abgeschlossenen Raumordnungsverfahren der Regierung von Schwaben. Ziel ist es, die bislang vorgesehene Durchführung des Schutzgebiets zu vermeiden und damit den Belangen des Trinkwasser- und Gewässerschutzes Rechnung zu tragen.

Grundlage hierfür ist die von der DB InfraGO AG in Auftrag gegebene Machbarkeits- bzw. Variantenuntersuchung zur Trassenführung im Bereich Burgau. Als Ergebnis der Untersuchung wird die Trasse im betrachteten Abschnitt gegenüber der Vorschlagsvariante tiefer geführt. Dies hat Auswirkungen auf die Bauwerkshöhe der Brücke im Kammeltal sowie auf die Höhenlage und Längen der Bauwerke und Tunnel im Kronbachtal.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die kleinräumige Umtrassierung in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung vertieft ausgearbeitet und durch die zuständigen Aufgabenträger verbindlich berücksichtigt wird.“

Berlin, den 20. Mai 2026

#### **Der Verkehrsausschuss**

**Tarek Al-Wazir**  
Vorsitzender

**Wolfgang Wiehle**  
Berichtersteller

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

### I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 21/3950** wurde am 27. Februar 2026 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 21/4383 Nr. 1.13).

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Unterrichtung beinhaltet im Wesentlichen die Beschreibung des Projekts der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm, die von der DB InfraGO AG zu dem Projekt vorgeschlagene Vorzugsvariante, eine Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes dazu und die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Augsburg – Ulm ist als Teil des Projektbündels 6 im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) enthalten (Abschnitt Neue Vorhaben, lfd. Nr. 6). Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen einen durchgängigen viergleisigen elektrifizierten Aus- und Neubau zwischen Augsburg und Ulm und ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau.

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von Beteiligten Anregungen bzw. Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Streckenausbaus und zu Begleitmaßnahmen eingebracht. Die Unterrichtung beschreibt unter anderem, welche Forderungen bei der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden und welche nicht.

### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung in seiner 38. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt die Kenntnisnahme der Unterrichtung auf Drucksache 21/3950 sowie die Annahme der Entschließung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(8)3636 (identisch mit der Ausschussdrucksache 21(15)79 im federführenden Verkehrsausschuss) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Den Hintergrund für die Befassung des Deutschen Bundestages mit dem „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm“, Drucksache 21/3950, bildet zum einen der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 zu dem Antrag auf Drucksache 18/7365 (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze). Auf dessen Grundlage wurden auch in den folgenden Wahlperioden Berichte über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu verschiedenen Schienenprojekten als Bundestagsdrucksachen verteilt und überwiesen. Den weiteren Hintergrund bildet die am 1. Januar 2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und verschiedenen Unternehmen der DB, welche in ihrem § 5 die Parlamentarische Befassung regelt. Die Regelung sieht Berichte der Bundesregierung zu neu zu verwirklichenden Vorhaben vor, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI durchgeführt sind. In § 5 Absatz 2 und 3 der BUV sind diesbezüglich Mitwirkungsmöglichkeiten des Deutschen Bundestages geregelt.

Der Verkehrsausschuss hat die Unterrichtung auf Drucksache 21/3950 in seiner 26. Sitzung am 18. März 2026 beraten. In dieser Sitzung stellten Vertreter der DB InfraGO AG dem Verkehrsausschuss das Projekt im Rahmen einer Präsentation vor und beantworteten dann Fragen der Ausschussmitglieder dazu.

Der Abgeordnete Michael Donth (Fraktion der CDU/CSU) und die Abgeordnete Anja Troff-Schaffarzyk (Fraktion der SPD) wiesen gemäß § 49 Satz 1 Abgeordnetengesetz im Rahmen der Berichterstattung für ihre jeweilige Fraktion auf ihre Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG hin.

Betont wurde von den **Vertretern der DB InfraGO AG** in der Präsentation die Bedeutung des Projekts, mit dem sich bedeutsame verkehrliche Ziele realisieren ließen. Es genieße auch breiten Rückhalt in der Region. Aus der Region gebe es dazu aber auch etwa 150 Forderungen bzw. Wünsche. Zur Bedeutung des Projekts über Bayerisch-Schwaben hinaus erläuterte sie, die Bestandsstrecke von Augsburg nach Ulm sei stark ausgelastet. Es sei wichtig, hier zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und höhere Geschwindigkeiten fahren zu können, um die Fahrzeiten zu reduzieren und die Ziele des Deutschlandtakts realisieren zu können. Die neue Strecke solle auch für den Güterverkehr tauglich sein. Die Strecke solle nur für eine Streckengeschwindigkeit von 280 km/h trassiert werden, weil das eine deutlich wirtschaftlichere Lösung ergebe. Sie ging weiter auf den Prozess der Auswahl der Vorzugsvariante und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sowie auf die zu dem Projekt aus der Region erhobenen Forderungen ein.

Die **Fraktion der CDU/CSU** warf die Frage nach Haltung des Freistaats Bayern zu dem Thema eines Regionalhalts in Zusmarshausen auf. Weiter erkundigte sie sich, welche Forderungen bereits in die aktuellen Planungen der DB eingeflossen seien, und ging auf einzelne Forderungen ein.

Die **Fraktion der AfD** äußerte, dass die regionale Verankerung des Projekts gut gelungen sei. Auch die AfD-Fraktion unterstütze das Projekt. Bürger und Wirtschaftsverkehr würden auf jeden Fall von der Umsetzung des Projektes profitieren. Die Strecke sei im internationalen und im europäischen Rahmen eine wichtige Verbindung. Sie stellte dazu Fragen.

Die **Fraktion der SPD** ging auf die Bedeutung der Knoten für das Projekt ein und stellte dazu Fragen. Auch Forderungen aus der Region zum Lärmschutz, das Verhältnis zwischen dem Projekt und der vorgesehenen Generalsanierung sowie die Einhaltung der Maximalneigung für den Güterverkehr sprach sie an und stellte dazu Fragen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, sie habe den Eindruck, dass es sich um gute Planungen handle, mit hoher Transparenz und guter Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie unterstütze das Planungsvorhaben, denn es sei notwendig. Die Vorzugsvariante erschließe sich von selbst.

Die **Fraktion Die Linke** stellte fest, im Bahnverkehr benötige man auch dringend Aus- und Neubau. Dabei müssten die Belange der Anwohnerinnen sowie der Umwelt berücksichtigt, Synergieeffekte genutzt und sinnvolle Anregungen aus der Region integriert werden. Bei dem Projekt sei das vorbildlich umgesetzt worden. Daran knüpfte sie Fragen an.

In seiner 32. Sitzung am 20. Mai 2026 hat der Verkehrsausschuss die Unterrichtung abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)79) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)77) eingebracht:

*„Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgende Entschließung zur Annahme empfehlen:*

*I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:*

*Die geplante Neubaustrecke Augsburg – Ulm im Rahmen des Deutschlandtakts ist ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung des Bahnverkehrs in Deutschland und Europa. Sie behebt eine absehbare Überlastung und ermöglicht einen sprunghaften Anstieg der Taktangebote im Nahverkehr auf der Bestandsstrecke. Sie schließt die Lücke im Netz der Hochgeschwindigkeitsstrecken, das perspektivisch von Köln bzw. Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda – Frankfurt über Mannheim und Stuttgart durchgehend bis Augsburg existieren wird. Zwischen Augsburg und München ist die Bestandsstrecke für passende Fahrzeiten angemessen ausgelegt. Durch die Nutzbarkeit der geplanten Neubaustrecke für den Schienengüterverkehr ist insbesondere in den Nachtstunden eine Entlastung der Bestandsstrecke und der dortigen Anwohnenden zu erwarten. Durch das Engagement der Region ist zudem die Umsetzung eines Regionalhalts in Zusmarshausen möglich. Dadurch wird die Region ebenfalls direkt von der Neubaustrecke profitieren. Die weitgehende Trassierung*

der Bahnstrecke entlang bestehender Infrastruktur ist vorbildhaft. Dadurch sind Auswirkungen auf die Umwelt reduziert worden. Jedoch ist die aktuelle Autobahn bereits eine große Quelle von Lärm für die Region. Die Neubaustrecke selbst wird nach aktuellem Standard geplant und trägt somit zu Lärmentwicklung nicht wesentlich bei.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

1. Die Neubaustrecke Augsburg – Ulm unter Berücksichtigung der in den folgenden Punkten aufgeführten Positionen zu den Kernforderungen sowie weiteren Festlegungen weiter zu planen. Die Neubaustrecke im Rahmen der Etappierung des Deutschlandtakts in die zeitliche Reihenfolge einzuordnen. Damit geht einher, dass das Vorhaben im Rahmen der Etappierung rechtzeitig zu finanzieren ist. Eine rechtzeitige und überjährige Finanzierung reduziert im Endeffekt die Gesamtkosten des Projekts.
2. In Bezug auf die Forderung nach verbessertem Lärmschutz ist insbesondere die Autobahn bezüglich des Lärmschutzes zu sanieren. Dies ist bereits vor Bau der Neubaustrecke möglich und kann daher zeitnah den Lärm in der Region reduzieren. Dadurch ist ein weiterer Lärmschutz bei der Neubaustrecke über das gesetzliche Maß nicht mehr erforderlich.
3. Die Auswirkungen der Neubaustrecke Augsburg - Ulm auf die beiden jeweils folgenden Bahnknoten Ulm sowie Augsburg ist unter Hinzunahme der Verkehrsprognose 2040, den geplanten Maßnahmen des Deutschlandtakts sowie des dort hinterlegten Zielfahrplans auf ausreichende Kapazität zu prüfen. Eventuell notwendige Maßnahmen sind in das Projektbündel 6 aufzunehmen, jedoch nicht im Rahmen dieses Projekts umzusetzen. Es ist sicherzustellen, dass eine möglichst zeitnahe Fertigstellung aller Maßnahmen erfolgt, damit die Effekte der Neubaustrecke vollständig ausgenutzt werden können.
4. Die Finanzierung der Generalsanierung Augsburg - Ulm ist zeitnah sicherzustellen. Der Sperrzeitraum der Generalsanierung ist für vorlaufende Maßnahmen, insbesondere im Bereich der parallelen Streckenführung sowie die Ausfädelungsabschnitten zu nutzen. Des Weiteren ist durch die Nutzung von ETCS Level 2 ohne PZB sowie der Umsetzung aller benötigten kleinen und mittleren Maßnahmen ein erster Schritt zur Verbesserung der Pünktlichkeit zu erreichen.
5. Die Forderungen bezüglich weiterer Bahnhalte in der Region liegen in der Zuständigkeit der jeweiligen Bundesländer. Für den Halt Zusmarshausen übernimmt der Bund alle Kosten, die im Rahmen des regulären Überholbahnhofs notwendig sind. Die ausschließlich für den Nahverkehr notwendigen Maßnahmen werden durch die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert. Somit beteiligt sich der Bund zu mindestens 60% gemäß der aktuellen Fördersätze an der Umsetzung des Regionalhalts. Die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs ist in die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts einzubeziehen. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Förderung durch das GVFG ist damit erfolgt. Die Finanzierung des Betriebs des Nahverkehrs auch auf der Neubaustrecke liegt wie üblich in der Zuständigkeit der Bundesländer.
6. Weitere geforderte Tunnelmaßnahmen sind nicht notwendig. Die Lärmsanierung der Autobahn ist der entscheidende Schlüssel zur Reduzierung des Lärms. Längere Tunnel erhöhen den Energieverbrauch sowie die Baukosten und die Treibhausgasemissionen.
7. Gegenüber dem Bundestag ist unabhängig von der Weiterplanung dieses Projekts ein Bericht vorzulegen, der die neue maximale trassierte Steigung von 8 ‰ als Grundsatzentscheidungen für Neubaustrecken begründet sowie die Auswirkung auf die Trassierung der Projekte darstellt.“

Der Abgeordnete Michael Donth (Fraktion der CDU/CSU) und die Abgeordnete Anja Troff- Schaffarzyk (Fraktion der SPD) wiesen gemäß § 49 Satz 1 Abgeordnetengesetz im Rahmen der Berichterstattung für ihre jeweilige Fraktion auf ihre Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG hin.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, sie begrüße sehr, dass man dieses wichtige Projekt nun parlamentarisch auf den Weg bringe. Die Ausbaustrecke Augsburg-Ulm sei eines der zentralen Schienenprojekte in Süddeutschland und sie bilde einen wichtigen Baustein für den europäischen TEN-Korridor Rhein-Donau, sowie für den Deutschlandtakt. Man wolle damit auch schnellere und langsamere Verkehre besser entmischen sowie zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr und den Regionalverkehr schaffen. Vor allem sei es aber das Ziel, die Reisezeit im Fernverkehr deutlich zu verkürzen. Sie stellte fest, viele Hinweise aus der Region seien aufgenommen worden. Die starke Bündelung mit der A8 reduziere Eingriffe. Sie dankte dem Team der DB InfraGO AG. Es sei hier

wirklich eine exzellente Arbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt. Sie führte aus, einen Regionalhalt in Zusmarshausen würde man ausdrücklich begrüßen.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, sie begrüße das Ergebnis der Planung im Kern. Auch in der Region erkenne man – trotz einiger Kritikpunkte – insgesamt viel Unterstützung für das Projekt. Zu dem Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bemerkte sie, Lärmsanierungen an Autobahnen könnten nicht Teil der Entscheidung über ein Bahnprojekt sein und auch eine Festlegung der maximalen Längsneigung von Neubaustrecken auf 8 Promille müsse einzelfallbezogen und bedarfsgerecht erfolgen. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen zeige im Wesentlichen Wege auf, wie Kernforderungen jedenfalls teilweise erfüllt werden könnten, ohne dass dies zu Lasten des NKV und des Projektbudgets gehe, was sie begrüße. Sie forderte, trotz der Projektbündelung für jedes Einzelprojekt wenigstens das NKV auszuweisen. Sie danke der Bundesregierung, der Vorhabenträgerin und dem EBA, dass das Verfahren vorbildhaft durchgeführt worden sei.

Die **Fraktion der SPD** betonte, die geplante Neubaustrecke sei sowohl regional als auch überregional von großer Bedeutung. Sie bilde zudem ein bedeutendes Element des Transeuropäischen Netzes im wichtigen Rhein-Donau-Korridor und sie werde auch für die Entmischung von langsamen und schnellen Verkehren benötigt. Das Vorhaben schaffe auch notwendige Kapazitäten für Güterverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung habe es ermöglicht, zentrale Punkte aus der Region direkt in die Planung einfließen zu lassen. Die überwiegend enge Bündelung mit der A8 begrüße man, weil dadurch zusätzlichen Eingriffe in Landschaft und Natur verhindert werden könnten. Ein Regionalhalt ermögliche bei einem solchen Neubauprojekt vor Ort direkten Nutzen. Die von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Entschließung wahre die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes, aber stelle gleichzeitig den Schutz von Mensch und Umwelt sicher.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte die Neubaustreckenplanung. Mit der Parallelvariante entlang der Autobahn sei eine gute Lösung entwickelt worden. Eine Möglichkeit für einen Regionalhalt an der Strecke begrüße man. In Bezug auf die Kernforderungen unterstütze man den geforderten Lärmschutz an der Autobahn, jedoch nicht Forderungen nach zusätzlichen Tunneln für die Neubaustrecke. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen gehe nicht weit genug. Eine Lärmsanierung der Autobahn werde dort nicht konkret festgehalten und die Aufforderung, die Generalsanierung entlang der Bestandstrecke auch für Maßnahmen der Neubaustrecke zu nutzen, sei ebenfalls zu unkonkret. Mit ihrem Entschließungsantrag wolle sie auch sicherstellen, dass im Rahmen der Generalsanierung ETCS Level 2 ohne ortsfeste Signale verbaut und auch kleine und mittlere Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und zur Verbesserung der betrieblichen Flexibilität vorgenommen würden.

Die **Fraktion Die Linke** begrüßte das Projekt. Sie kündigte an, dass sie beiden vorgelegten Entschließungsanträgen zustimmen werde. In den Haushaltsberatungen werde man auch die Finanzierung des Projektes sehr unterstützen, damit es realisiert werden könne.

Der Verkehrsausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)77 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)79 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen und empfiehlt dem Deutschen Bundestag, die darin enthaltene Entschließung in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/3950 anzunehmen.

Berlin, den 20. Mai 2026

**Wolfgang Wiehle**  
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.