

Entschlüsseungen zu drei Schienenverkehrsprojekten angenommen

21.5.2026 - | Deutscher Bundestag

Der Bundestag hat am Donnerstag, 21. Mai 2026, Berichte der Bundesregierung über die Umsetzung von drei Schienenverkehrsprojekten erörtert und dazu Entschlüsseungen verabschiedet. Den Abgeordneten lagen der „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorhaben Neubaustrecke Dresden - Grenze Deutschland/Tschechien“ (21/4400(Dokument, öffnet ein neues Fenster), 21/4865(Dokument, öffnet ein neues Fenster) Nr. 1), der „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Niebüll - Klanxbüll - Westerland“ (21/4948(Dokument, öffnet ein neues Fenster), 21/5428(Dokument, öffnet ein neues Fenster) Nr. 1) sowie der „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg - Ulm“ (21/3950(Dokument, öffnet ein neues Fenster), 21/4383(Dokument, öffnet ein neues Fenster) Nr. 1.13) vor.

Die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses zum erstgenannten Schienenverkehrsprojekt ([21/5997\(Dokument, öffnet ein neues Fenster\)](#)) wurde einstimmig angenommen. Abgelehnt wurde mit den Stimmen aller anderen Fraktionen ein Entschlüsseungsantrag der AfD-Fraktion zum Vorhaben der Neubaustrecke Dresden - Grenze Deutschland/Tschechien ([21/6035\(Dokument, öffnet ein neues Fenster\)](#)). Die Fraktion hatte darin unter anderem bestimmte Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Den Beschlussempfehlungen zu den beiden anderen Projekten ([21/6073\(Dokument, öffnet ein neues Fenster\)](#), [21/6074\(Dokument, öffnet ein neues Fenster\)](#)) stimmten CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke zu, während Bündnis 90/Die Grünen sich enthielten.

Deutsch-tschechisches Schienenprojekt

Das deutsch-tschechische Schienenprojekt ([21/4400\(Dokument, öffnet ein neues Fenster\)](#)) hat der Vorlage zufolge ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,03. Der Gesamtwertumfang - entsprechend dem Preisstand 2022 inklusive Planungskosten, Nominalisierung und Risiken - liege bei 5,62 Milliarden Euro.

Im Zuge der Vorplanung sei das Vorhaben in zwei Planungsabschnitte unterteilt worden, heißt es in der Unterrichtung. Im Planungsabschnitt 1 werde der Zulauf zur Neubaustrecke auf deutscher Seite an die mit dem Vorhaben einhergehenden betrieblichen Anforderungen angepasst. Hierzu würden etwa 46 Kilometer Gleise umgebaut.

Dies beinhalte die Errichtung vier neuer Gleise, die Verschiebung und Verlängerung von Gleisen sowie die Verbreiterung von Gleisabständen. Durch die Errichtung von 740 Meter langen Überholgleisen werde zudem gewährleistet, dass auch lange Güterzüge verkehren können. Die Streckengeschwindigkeit zwischen Dresden-Hauptbahnhof und Heidenau soll den Angaben zufolge von 60 auf 80 km/h erhöht werden. Außerdem umfasst der Planungsabschnitt eine Ausrüstung mit ETCS-Level 2.

Entscheidung angenommen

Zu diesem Schienenverkehrsprojekt nahm der Bundestag auf Empfehlung des Verkehrsausschusses eine Entscheidung an. Darin wird die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, das Projekt eng mit Neu- und Ausbauprojekten auf tschechischer Seite abzustimmen und die Vorzugsvariante der Neubaustrecke mit einer Reihe von Maßgaben zum Brandschutz, zur Gebietsentwicklung, zur Mobilität, zur Öffentlichkeitsarbeit, zu Schall und Erschütterung und zum Straßenausbau umzusetzen.

Gegenüber der DB InfraGO AG soll die Regierung unter anderem darauf hinwirken, dass die baulichen Voraussetzungen für eine Zielgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern für den Personenverkehr offengehalten werden und dass ein fernverkehrstauglicher Bahnsteig in Heidenau geprüft wird. Begrüßt wird, dass durch die weitestgehend im Tunnel verlaufende Streckenführung die dauerhaften Auswirkungen auf Anwohner gering gehalten werden können und die Akzeptanz vor Ort gestärkt werden kann.

30 Kilometer lange Volltunnelvariante geplant

Der Planungsabschnitt 2 beinhaltet den Bau der Neubaustrecke Heidenau – Karbitz/Chabařovice (Tschechien). Die Untersuchungen und Bewertungen der DB InfraGO AG, die dem Variantenentscheid zugrunde liegen, seien dabei zum Ergebnis gekommen, „dass eine 30 km lange Volltunnelvariante die beste und wirtschaftlichste Lösung darstellt“. 18 Kilometer der geplanten Tunnelstrecke sollen dabei auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland verlaufen, zwölf Kilometer auf tschechischem Hoheitsgebiet. Der Schienenpersonenfernverkehr soll die Strecke mit 200 km/h befahren können. Das Tunnelbauwerk soll aus zwei eingleisigen Tunnelröhren bestehen.

Ausbaustrecke in Nordfriesland

Wie es im Bericht zum zweiten Schienenverkehrsprojekt ([21/4948\(Dokument, öffnet ein neues Fenster\)](#)) heißt, ist die Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben Teil des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Der Streckenabschnitt Niebüll – Westerland der Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland) schließt die Insel Sylt an das Festland an und sei aktuell als überlasteter Schienenweg gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz ausgewiesen.

„Durch die schrittweise Kapazitätserweiterung sollen die bestehenden Verkehre perspektivisch in einer optimalen Verkehrsqualität abgewickelt werden können, und weitere Verkehre ermöglicht werden“, heißt es in der Vorlage.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll

Das Bedarfsplanvorhaben umfasse den zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum – Tinum. Der Abschnitt Klanxbüll – Morsum sei bereits zweigleisig ausgebaut, heißt es. Für den kurzen Abschnitt Tinum – Westerland bestehe kein Ausbaufordernis.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) habe für das Vorhaben 2026 eine volkswirtschaftliche Neubewertung unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse vorgenommen. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergebe sich eine positive Wirtschaftlichkeit in Form eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) in Höhe von 1,32. Die Gesamtkosten für das Schienenprojekt liegen den Angaben zufolge bei 426,37 Millionen Euro.

Entschließung angenommen.

Auch hierzu nahm der Bundestag auf Empfehlung des Verkehrsausschusses eine Entschließung an. Darin wird die Bundesregierung aufgefordert sicherzustellen, dass die im Rahmen der Vorplanung vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, um rund 70 Prozent der identifizierten Schutzflle unmittelbar zu lösen. Für die verbleibenden Fälle, in denen ein aktiver Schallschutz bautechnisch oder wirtschaftlich nicht darstellbar ist, soll die Umsetzung von passivem Schallschutz gemäß den gesetzlichen Bestimmungen gewährleistet werden.

Zudem wird die Bundesregierung aufgefordert, im weiteren Planungsverlauf die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Maßnahme weiterhin sicherzustellen, wie vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigt. Da in der aktuellen Finanzplanung mittelfristig keine Haushaltsmittel für eine unmittelbare Umsetzung verfügbar seien, soll die Bundesregierung die Voraussetzungen für eine künftige Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel schaffen.

Schienenprojekt Augsburg - Ulm

Die Ausbau-/Neubaustrecke Augsburg - Ulm ist als Teil des Projektbndels 6 im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans (Anlage zu Paragraph 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) enthalten (Abschnitt Neue Vorhaben, laufende Nr. 6).

Das Projekt beinhaltet der Vorlage zufolge 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 Baukosten werden mit 8,15 Milliarden Euro beziffert.

Zusätzliche Forderungen aus der Region nicht umsetzbar

Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte könnten die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des Bundes nicht zur Umsetzung empfohlen beziehungsweise nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden, heißt es in der Unterrichtung. „Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.“

Käme es zur Realisierung der Kernforderungen, würde dies erhebliche Mehrkosten in Höhe von bis zu 8,25 Milliarden Euro im Vorhaben Augsburg - Ulm zur Folge haben. Die Berücksichtigung der übergesetzlichen Mehrforderungen würde dazu führen, dass die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Vorhabens nicht mehr gegeben sei, weil das Nutzen-Kosten-Verhältnis in dem Falle kleiner als eins sei. Das Gesamtvorhaben wäre dann auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar.

Entschließung geplant

Entschließung angenommen

Schließlich nahm der Bundestag auch zu diesem Schienenverkehrsprojekt auf Empfehlung des Verkehrsausschusses eine Entschließung an. Darin wird die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, das Projekt im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Ettappierung Deutschlandtakt) einzubringen. Die Vorzugsvariante des Aus- und Neubaus der Strecke Augsburg - Ulm soll an eine Reihe von Maßgaben gebunden werden, wobei darauf zu achten sei, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet.

Die Maßgaben beziehen sich auf den Lärmschutz, auf die Stärkung der Knoten Ulm und Augsburg, auf die Generalsanierung der Bestandsstrecke, auf neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke, auf die Verbesserung des Regionalverkehrs auf der Bestandsstrecke und auf der Neubautrasse und auf konkrete regionale Forderungen an der Vorzugstrasse. 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..

Die Bundesregierung wird überdies aufgefordert, im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets Burgau eine kleinräumige Umtrassierung der Streckenführung sicherzustellen. Dies sei bereits Gegenstand im abgeschlossenen Raumordnungsverfahren der Regierung von Schwaben gewesen. Ziel sei es, die bislang vorgesehene Durchführung des Schutzgebiets zu vermeiden und damit den Belangen des Trinkwasser- und Gewässerschutzes Rechnung zu tragen. (hau/21.05.2026)

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw21-de-neubaustrecken-1174752>