

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Victoria Broßart, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir,
Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bahnstrecke München–Buchloe und weiterer Strecken

Laut öffentlicher Berichterstattung richtet die DB InfraGO in 2026 auf der Bahnstrecke München–Buchloe (Strecke 5520) mehr als 25 Kilometer als Langsamfahrstellen mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 160 km/h auf 70 km/h ein (vgl. Presseartikel Allgäuer Zeitung vom 13. Oktober 2025: „Katastrophe für die Fahrgäste“: Im Allgäu droht Bahn-Chaos; www.allgaeuer-zeitung.de/allgaeu/bahn-schock-im-allgaeu-muenchen-buchloe-zuege-langsam-fahrplan-probleme-baustelle-112409475). Auch weitere Strecken im Allgäu und bei der S-Bahn München sind betroffen. Begründet wird die Maßnahme mit der Schonung der Infrastruktur. Aus Sicht der Fragestellenden drängt sich der Eindruck jahrelang vernachlässigter Instandhaltung mit einem daraus resultierenden schlechten Zustand der betroffenen Infrastruktur auf. Die Auswirkungen auf die Fahrpläne bei flächendeckenden Langsamfahrstellen werden beträchtlich sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Streckenabschnitte der Strecke 5520 (München–Buchloe) sind von der Geschwindigkeitsreduktion betroffen (bitte unter Angabe der Fahrtrichtung und Streckenkilometer auflisten)?
2. Sind der Deutschen Bahn Maßnahmen der Schweizerischen Bundesbahn bezüglich der Fernverkehrslinie München–Zürich aufgrund der erwartbaren Verspätung bekannt, beispielsweise die Teilung der Linie?
3. Welche weiteren Bahnstrecken sind von der angekündigten Geschwindigkeitsreduktion betroffen?
4. Welche konkreten Streckenabschnitte der weiteren betroffenen Bahnstrecken sind von der Geschwindigkeitsreduktion betroffen (bitte unter Angabe der Streckenkilometer und bei zweigleisigen Strecken unter Angabe der Fahrtrichtung auflisten)?
5. Ab wann sind die Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung geplant (bitte genauen Zeitplan mit Angabe der konkreten Baumaßnahme angeben)?
6. Wie wurde der Netzzustand der Strecke München–Buchloe und aller weiteren betroffenen Bahnstrecken in den letzten Jahren bewertet (bitte nach einzelnen Gewerken jeweils für die Jahre 2021 bis 2024 aufschlüsseln)?

7. Welche Anlagenklassen sollen aufgrund der Einrichtung der Langsamfahrstellen geschont werden (vgl. in der Vorbemerkung der Fragesteller genannter Presseartikel)?
8. Mit welcher Zustandsnote wurden die jetzt zu schonenden Anlagenklassen in den letzten Jahren in den betroffenen Abschnitten bewertet (bitte jeweils für die Jahre 2021 bis 2024 angeben)?
9. Ergibt sich für die Maßnahmen eine zwingende Notwendigkeit, und welche Konsequenzen befürchtet die Deutsche Bahn bei einer Nichtumsetzung der Langsamfahrstellen?
10. Seit wann ist der Bundesregierung, den dazugehörigen Behörden sowie der Deutschen Bahn der schlechte Zustand und der daraus resultierende Sanierungsbedarf auf der Strecke München–Buchloe bekannt?
11. Warum wurden notwendige Sanierungen so lange aufgeschoben, sodass die jetzt anstehende Geschwindigkeitsreduzierung als einzige Option verbleibt?
12. Zum jetzigen Zeitpunkt im Herbst 2025 ist der Jahresfahrplan 2026 bereits finalisiert und steht vor der Veröffentlichung, warum wurde die Maßnahme erst im Herbst 2025, nachdem der Jahresfahrplan 2026 bereits finalisiert und veröffentlicht worden ist, angekündigt?
13. Wann ist mit einer Aufhebung der Langsamfahrstellen zu rechnen?
14. Wann ist eine Sanierung der betroffenen Streckenabschnitte geplant?
15. Ist der vor wenigen Jahren elektrifizierte Abschnitt Geltendorf–Buchloe von der Geschwindigkeitsreduktion betroffen, und warum wurden anstehende Instandhaltungsarbeiten nicht im Rahmen dieser Arbeiten ausgeführt?
16. Welche baulichen Maßnahmen wurden neben der Elektrifizierung auf dem Streckenabschnitt Geltendorf–Buchloe umgesetzt?
17. Wurde im Zuge der Elektrifizierungs- und Ausbaumaßnahmen im Abschnitt Geltendorf–Buchloe der Oberbau saniert?
18. Führt die Bundesregierung die offensichtlich nicht umfassend erfolgte Instandhaltung auf eine zu geringe Mittelausstattung der Deutschen Bahn zurück?
19. Führt die Bundesregierung die nicht umfassend erfolgte Instandhaltung auf den Fehlanreiz zurück, dass der Bund hauptsächlich nur Ersatzinvestitionen finanziert und die Deutsche Bahn damit einen Anreiz zum Aussetzen von Instandhaltungsmaßnahmen hat?
20. Welche Auswirkungen auf die Kenngröße des theoretischen Fahrzeitverlusts hat die Einrichtung dieser Maßnahme?

Berlin, den 5. November 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion