

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/2644 –**

Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bahnstrecke München–Buchloe und weiterer Strecken

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Welche Streckenabschnitte der Strecke 5520 (München–Buchloe) sind von der Geschwindigkeitsreduktion betroffen (bitte unter Angabe der Fahrtrichtung und Streckenkilometer auflisten)?
5. Ab wann sind die Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung geplant (bitte genauen Zeitplan mit Angabe der konkreten Baumaßnahme angeben)?
13. Wann ist mit einer Aufhebung der Langsamfahrstellen zu rechnen?

Die Fragen 1, 5 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind folgende Streckenabschnitte durch Langsamfahrstellen (La-Stellen) betroffen:

- Fahrtrichtung München–Buchloe, km 23,200–23,500, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, bereits laufend bis voraussichtlich 31. Oktober 2026 wegen Oberbaumängeln (vsl. ab 30. November 2025: Erhöhung auf 70 km/h nach Abschluss der Hangsanierung)
 - Fahrtrichtung München–Buchloe, km 23,510–25,900, Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, bereits laufend bis voraussichtlich 31. Oktober 2026 wegen Oberbaumängeln
 - Fahrtrichtung Buchloe–München, km 31,800–23,200, Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, bereits laufend bis voraussichtlich 31. Oktober 2026 wegen Oberbaumängeln
 - Fahrtrichtung Buchloe–München, km 51,000–48,300, Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, voraussichtlich im Zeitraum 7. Februar 2026–31. Oktober 2026 wegen Oberbaumängeln.
2. Sind der Deutschen Bahn Maßnahmen der Schweizerischen Bundesbahn bezüglich der Fernverkehrslinie München–Zürich aufgrund der erwartbaren Verspätung bekannt, beispielsweise die Teilung der Linie?

Nach Angaben der DB InfraGO AG werden die zusätzlichen Fahrzeitbedarfe fahrplanerisch so umgesetzt, dass die Züge in der bisherigen Lage zwischen Buchloe und Lindau Grenze (und Gegenrichtung) verbleiben können. Daher ist nicht davon auszugehen, dass der Linienverlauf eingekürzt oder getrennt werden muss.

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)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG sind keine weiteren Strecken von der Geschwindigkeitsreduktion betroffen.

6. Wie wurde der Netzzustand der Strecke München–Buchloe und aller weiterer betroffenen Bahnstrecken in den letzten Jahren bewertet (bitte nach einzelnen Gewerken jeweils für die Jahre 2021 bis 2024 aufschlüsseln)?

Die DB InfraGO AG hat hierzu die nachfolgenden Zustandsnoten als interne Kennzahlen mitgeteilt.

Objektgruppe	2021	2022	2023	2024
Brücken	2.1	2.1	2.1	2.1
Bahnübergänge	4.0	4.6	5.1	4.7
Gleise	3.3	3.6	3.7	3.5
Lärmschutzbauwerke	---	---	---	1.1
Stellwerke	3.9	2.4	3.3	3.4
Oberleitung	1.8	1.9	2.1	2.0

Objektgruppe	2021	2022	2023	2024
Stützwände	1.7	1.0	1.4	1.0
Weichen/Kreuzungen	3.0	3.1	3.1	3.3

7. Welche Anlagenklassen sollen aufgrund der Einrichtung der Langsamfahrstellen geschont werden (vgl. in der Vorbemerkung der Fragesteller genannter Presseartikel)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG resultiert die Einführung der La-Stellen aus Mängeln am Gleisoberbau.

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)?

Die DB InfraGO hat folgende Zustandsnoten Kennzahlen für die betroffenen Anlagenklassen mitgeteilt.

- Abschnitt Puchheim–Fürstenfeldbruck (km 21,6–km 25,9):

Objektgruppe	2021	2022	2023	2024
Brücken	1.6	1.4	1,4	1.4
Gleise	3.6	4.2	4.2	4.4
Weichen/Kreuzungen	3.8	4.1	3.6	4.2

- Abschnitt Kaufering–Geltendorf (km 51–km 48,3):

Objektgruppe	2021	2022	2023	2024
Brücken	2.6	3.8	2.7	2.5

- Abschnitt Grafrath–Fürstenfeldbruck (km 31,8–km 23,2):

Objektgruppe	2021	2022	2023	2024
Brücken	2.0	2.0	1.9	1.9
Gleise	3.8	4.2	3.8	3.6
Weichen/Kreuzungen	2.7	2.6	2.3	3.9

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?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist es wegen der Mängel am Oberbau aus Sicherheitsgründen nicht möglich, die Regelgeschwindigkeit aufrechtzuerhal-

ten. Entsprechende Meldungen durch den Anlagenverantwortlichen erfolgten nach Angaben der DB InfraGO AG 2023. Bei den darauffolgenden Regelin-spektionen seien weitere deutliche Verschlechterungen festgestellt worden, die zu den nunmehr ergriffenen Maßnahmen geführt hätten. Der hohe Erneue-rungsbedarf sowie die begrenzten, am Markt verfügbaren Bauressourcen haben nach Angaben der DB InfraGO AG dazu geführt, dass nicht alle Strecken be-reits im Jahr 2025 erneuert werden konnten.

12. Zum jetzigen Zeitpunkt im Herbst 2025 ist der Jahresfahrplan 2026 be-reits finalisiert und steht vor der Veröffentlichung, warum wurde die Maßnahme erst im Herbst 2025, nachdem der Jahresfahrplan 2026 be-reits finalisiert und veröffentlicht worden ist, angekündigt?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wird der Jahresfahrplan unabhängig vom aktuellen Anlagenzustand erstellt, da Mängel in der Regel kurzfristig behoben werden. Im konkreten Fall sind jedoch weitere Schäden oder deren Voran-schreiten nicht auszuschließen, so dass Fahrzeitpuffer ab Anfang Februar 2026 eingeplant und Anpassungen des Fahrplans mit den betroffenen Verkehrsunter-nehmen und der Bayrischen Eisenbahngesellschaft vereinbart wurden. Zum de-taillierten Fahrplankonzept will die DB InfraGO AG die Öffentlichkeit umfas-send informieren.

14. Wann ist eine Sanierung der betroffenen Streckenabschnitte geplant?

Nach Angaben der DB InfraGO AG erfolgt die Sanierung der betroffenen Stre-ckenabschnitte ab dem Jahr 2026 (Gleiserneuerungen) und wird in den darauf-folgenden Jahren fortgesetzt (2028: Weichenerneuerungen in Geltendorf und 2030: Brückenerneuerungen).

15. Ist der vor wenigen Jahren elektrifizierte Abschnitt Geltendorf–Buchloe von der Geschwindigkeitsreduktion betroffen, und warum wurden anste-hende Instandhaltungsarbeiten nicht im Rahmen dieser Arbeiten ausge-führt?
17. Wurde im Zuge der Elektrifizierungs- und Ausbaumaßnahmen im Ab-schnitt Geltendorf–Buchloe der Oberbau saniert?

Die Fragen 15 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurde der Oberbau im Abschnitt Gelten-dorf–Buchloe nicht erneuert, da dies nicht Bestandteil des Projektumfangs der Ausbaustrecke 48 gewesen sei. Ausnahme seien einzelne Teilbereiche von Brü-cken im Bahnhof Kaufering (Westkopf) gewesen.

16. Welche baulichen Maßnahmen wurden neben der Elektrifizierung auf dem Streckenabschnitt Geltendorf–Buchloe umgesetzt?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurden nachfolgende Maßnahmen umge-setzt:

- 238 km Oberleitung,
- Erneuerung von zwei Verkehrsstationen (Kißlegg und Türkheim),

- Erneuerung von zwei Straßenbrücken und weiterer korrespondierender Brückenmaßnahmen,
- Anhebung von fünf Brücken,
- zehn Gleisabsenkungen,
- 26 km Schallschutzwände,
- Bau von zwei elektronischen Stellwerken,
- Anpassungen bei acht Relaisstellwerken und
- Erneuerungen und Anpassungen bei 27 Bahnübergänge.

18. Führt die Bundesregierung die offensichtlich nicht umfassend erfolgte Instandhaltung auf eine zu geringe Mittelausstattung der Deutschen Bahn zurück?

Nein.

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?

Nein.

20. Welche Auswirkungen auf die Kenngröße des theoretischen Fahrzeitverlusts hat die Einrichtung dieser Maßnahme?

Nach Mitteilung der DB InfraGO AG ergeben sich durch die Zugfolge der einzelnen betroffenen Linien und langsames Nachfahren bzw. Überholungen folgende Fahrzeitverluste.

Linie	Strecke Pasing–Buchloe	Strecke Buchloe–Pasing
RB 68 München–Füssen	9 Min.	20 Min.
RB 74 München–Buchloe	9 Min.	18 Min.
RE 70/RE 76 München–Kempten–Lindau	10 Min.	16 Min.
RB 72 München–Memmingen	10 Min.	18 Min.
RE 96 München–Memmingen–Lindau	7 Min.	15 Min.
ECE L 88 München–Zürich	4 Min.	11 Min.

