

Kleine Anfrage

des Abg. Raimund Haser CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zuverlässigkeit des Zugverkehrs auf der Allgäubahn und Elektrifizierung der Verbindungsstrecke Kißlegg–Aulendorf

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Anstrengungen und Einzelprojekte und welche damit verbundenen Gesamt- sowie Landeskosten (nach Projekt) wurden in den vergangenen 25 Jahren für die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, den Betrieb sowie die Neubeschaffung von Zügen und anderem Material für die Elektrifizierung auf dem baden-württembergischen Streckenabschnitt der Allgäubahn unternommen und investiert?
2. Wie hat sich die Pünktlichkeits- und Ausfallquote auf diesem Streckenabschnitt in den Jahren 2023 bis 2025 entwickelt (nach Jahren aufgeschlüsselt)?
3. Wie viele Anschlusszüge bzw. wie viel Prozent der Anschlüsse insgesamt wurden an den Knotenpunkten in Kißlegg und Aulendorf in diesen beiden Jahren wegen Unpünktlichkeit nicht erreicht?
4. Welche Hauptursachen für Verspätungen und Zugausfälle wurden seitens des Verkehrsministeriums auf diesem Streckenabschnitt identifiziert?
5. Welche kurzfristigen Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um die Zuverlässigkeit und Stabilität des Zugangebots auf der Allgäubahn zu erhöhen?
6. Welche langfristigen Projekte und Investitionen sind für eine Verbesserung unumgänglich und wie ist der aktuelle Stand dieser Projekte?
7. Wie unterstützt das Land die Projektierung und im weiteren Verlauf die Umsetzung der Elektrifizierung des nicht elektrifizierten Streckenabschnitts zwischen Kißlegg und Aulendorf?

8. Bis wann ist mit einer Umsetzung dieses für den Zugverkehr nördlich des Bodensees unabdingbaren Elektrifizierungsprojekts zu rechnen?

3.2.2026

Haser CDU

Begründung

Die Allgäubahn stellt eine zentrale Schienenverbindung für Pendlerinnen und Pendler, Schülerinnen und Schüler sowie den Wirtschafts- und Tourismusverkehr im württembergischen Allgäu dar. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind für die Attraktivität der Regionalbahnen von elementarer Bedeutung. Mit dieser Kleinen Anfrage sollen die Zuverlässigkeit der Regionalbahnleistung sowie bauliche Optionen für die Zukunft dargestellt werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. März 2026 Nr. VM3-0141.5-36/8/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Anstrengungen und Einzelprojekte und welche damit verbundenen Gesamt- sowie Landeskosten (nach Projekt) wurden in den vergangenen 25 Jahren für die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, den Betrieb sowie die Neubeschaffung von Zügen und anderem Material für die Elektrifizierung auf dem baden-württembergischen Streckenabschnitt der Allgäubahn unternommen und investiert?

Zu 1.:

Die Strecke München–Lindau wurde im Rahmen des Bedarfsplanprojektes München–Lindau–Grenze D/A (ABS 48) des Bundes ausgebaut und durchgehend elektrifiziert.

Neben der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Geltendorf–Memmingen–Lindau umfasste dieses Projekt nach Mitteilung der Deutschen Bahn in Baden-Württemberg insbesondere folgende Ausbaumaßnahmen:

- Ausbau für Neigetechnikzüge (Fernverkehr),
- Geschwindigkeitserhöhungen auch für konventionelle Fahrzeuge,
- Bau von Elektronischen Stellwerken in Tannheim (Württ), Aichstetten und Kißlegg sowie Modernisierung des Stellwerks in Leutkirch,
- Erneuerung von 26 Bahnübergangssicherungsanlagen,
- Blockverdichtungen,
- Errichtung einer Bahnsteigunterführung in Kißlegg.

Der Bund finanzierte die Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur des Bundes im Rahmen des Bedarfsplans. Nach Angaben der Deutschen Bahn betragen die Investitionskosten in Baden-Württemberg etwa 141 Millionen Euro (Bau- und Planungskosten).

Die Gesamtkosten des Bedarfsplanprojekts München–Lindau–Grenze D/A (ABS 48) belaufen sich nach Angaben der Deutschen Bahn auf 510 Millionen Euro (Bau- und Planungskosten).

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

In den Stationen Tannheim (Württ), Marstetten-Aitrach, Aichstetten und Kißlegg wurden im Rahmen des Kapazitätsausbaus für den SPNV die Bahnsteige verlängert. Die Bau- und Planungskosten trägt das Land in voller Höhe von voraussichtlich 5,9 Millionen Euro.

Darüber hinaus hat die DB folgende Investitionen (vollständig oder teilweise in Baden-Württemberg) vorgenommen:

- Gleiserneuerung Leutkirch–Memmingen, km 16,89 bis 20,01,
- Gleiserneuerungen Kißlegg–Leutkirch, km 58,1 bis 60,2 und km 61,7 bis 63,0, und Kißlegg–Wangen, km 0,75 bis 5,26, jeweils einschließlich Tiefenentwässerung,
- Neubau der Bahnübergangssicherungsanlage Kronwinkel bei Tannheim, km 20,98,
- Gleiserneuerung Kißlegg–Wangen, km 6,9 bis 9,11,
- Gleiserneuerung Unterzeil–Aichstetten, km 3,65 bis 9,65,
- Auflassung eines Bahnübergangs zwischen Kißlegg und Leutkirch, km 61,9,
- Gleiserneuerung Aichstetten–Tannheim, km 10,32 bis 16,55 und km 20,0 bis 22,95,
- Neubau der Bahnsteige Gleis 1 und 3 mit Bahnsteigunterführung in Leutkirch,
- Gleiserneuerungen Tannheim–Memmingen, km 23,68 bis 31,08,
- Auflassung von zwei Bahnübergängen Kißlegg–Leutkirch, km 63,1 und km 63,7, sowie Ersatz durch eine Straßenbrücke,
- Gleiserneuerungen Kißlegg–Leutkirch, km 63,49 bis 63,76 und km 65,78 bis 68,26,
- Schienenerneuerung Leutkirch–Unterzeil, km 0,39 bis 3,45,
- Gleiserneuerung Kißlegg–Wangen, km 0,38 bis 0,76,
- Gleiserneuerung Wangen–Hergatz, km 15,36 bis 18,0,
- Erneuerung der Eisenbahnbrücke „Lindauer Straße“ in Wangen, km 14,0,
- Erneuerung der Eisenbahnbrücke „Oberer Argen“, km 14,4,
- Neubau der Bahnsteige und der Bahnsteigunterführung in Wangen (Allgäu).

Angaben zu den Kosten liegen nicht vor.

2. Wie hat sich die Pünktlichkeits- und Ausfallquote auf diesem Streckenabschnitt in den Jahren 2023 bis 2025 entwickelt (nach Jahren aufgeschlüsselt)?

Zu 2.:

Die Ankunftspünktlichkeit (Verspätung bis zu 3 Minuten und 59 Sekunden) hat sich wie folgt entwickelt:

	2023	2024	2025
RB 53 gesamt	80,5 %	82,3 %	80,1 %
Aulendorf	86,0 %	87,9 %	87,8 %
Kißlegg	85,2 %	88,2 %	86,2 %

Die Abfahrtpünktlichkeit (Verspätung bis zu 3 Minuten und 59 Sekunden) hat sich wie folgt entwickelt:

	2023	2024	2025
RB 53 gesamt	85,5 %	87,8 %	86,1 %
Aulendorf	92,6 %	94,8 %	94,2 %
Kißlegg	75,5 %	79,9 %	75,9 %

Im SPNV-Netz Bodensee-Oberschwaben hat sich die Ausfallquote wie folgt entwickelt:

1. Halbjahr 2023	2. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2024	2. Halbjahr 2024	1. Halbjahr 2025	2. Halbjahr 2025
1,22 %	1,16 %	0,88 %	1,32 %	0,80 %	0,83 %

Dabei handelt es sich um die eigenverschuldete Ausfallquote, die alle Ausfallgründe, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vertreten hat, umfasst. Dazu gehören vor allem Ausfälle aufgrund von Fahrzeugen und Personal. Baustellen und andere externe Faktoren sind herausgerechnet worden. Für eine einzelne Strecke kann diese Kennzahl nicht ohne Weiteres berechnet werden.

Für das Jahr 2023 sind die Werte des Netzes Aulendorfer Kreuz notiert worden, weil die Linie RB 53 bis Dezember 2023 noch zu diesem Netz gehörte.

3. *Wie viele Anschlusszüge bzw. wie viel Prozent der Anschlüsse insgesamt wurden an den Knotenpunkten in Kißlegg und Aulendorf in diesen beiden Jahren wegen Unpünktlichkeit nicht erreicht?*

Zu 3.:

Hierzu wird auf die nachstehende Tabelle verwiesen:

	2023	2024	2025
Aulendorf Anschluss verfehlt gesamt	8,73 %	10,09 %	11,05 %
Aulendorf Anschluss von RB 53 zu RE 3 verfehlt	18,96 %	19,63 %	20,05 %
Aulendorf Anschluss von RE 3 zu RB 53 verfehlt	13,04 %	15,84 %	16,49 %
Kißlegg Anschluss verfehlt gesamt	16,41 %	17,81 %	17,03 %
Kißlegg Anschluss von RE 96 zu RB 53 Richtung Aulendorf verfehlt	75 % bis 57 %	75 % bis 57 %	ca. 75 %
Kißlegg Anschluss von RB 53 zu RE 96 verfehlt	1,34 %	3,78 %	3,30 %

4. *Welche Hauptursachen für Verspätungen und Zugausfälle wurden seitens des Verkehrsministeriums auf diesem Streckenabschnitt identifiziert?*

Zu 4.:

Bei der Elektrifizierung wurde unterlassen, die Strecke der Eisenbahnen des Bundes durch den Bund ausreichend leistungsfähig für steigende Zugzahlen auszubauen. Fehlende Überholgleise und lange Blockabschnitte, in denen sich jeweils nur ein Zug befinden darf, behindern den Abbau von Verspätungen, die im regulären Betrieb regelmäßig entstehen. Die Kreuzung der Fernzüge München–Zürich in Memmingen und die Ankunft bzw. Abfahrt der Regionalbahn Memmingen–Lindau wenige Minuten zuvor bzw. danach führen regelmäßig zu Verspätungsübertragungen auf weitere Züge, die angesichts der langen Haltestellenabstände zu einem

weiteren Aufschaukeln von Verspätungen führen. Die Ursache liegt darin, dass der Bund vorgibt, die Eisenbahninfrastruktur und die zugehörigen Betriebsprogramme ohne Reserven für den Abbau von Verspätungen zu planen.

Die Hauptursachen für Verspätungen sind Zugfolgen, also das Warten auf den entgegenkommenden Zug sowie Wendeverspätungen, die Bereitstellung der Züge durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und Störungen an der Infrastruktur. Insbesondere Langsamfahrstellen bzw. die Herabsetzung von Geschwindigkeiten im Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) verursachen längere Fahrzeiten und das Aufbrauchen von Fahrzeitüberschüssen. Insbesondere ist im Bereich Wangen seit vielen Jahren eine Stelle nur mit 40 km/h befahrbar.

Gleichzeitig sorgt die aktuelle Bahnsteigsituation in Kißlegg dafür, dass lange Umsteigewege und Verspätungen durch das Sichern von Anschlüssen entstehen.

Hauptursachen für Ausfälle sind Bauarbeiten, Störungen an den Fahrzeugen, Störungen an der Strecke und fehlende Triebfahrzeugführende.

5. Welche kurzfristigen Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um die Zuverlässigkeit und Stabilität des Zugangebots auf der Allgäubahn zu erhöhen?

Zu 5.:

Die Landesregierung hat die Bahnsteigverlängerungen (siehe Antwort auf Frage 1) veranlasst, sodass den Fahrgästen längere Züge sowie mehr Türen zur Verfügung stehen und sich der Zeitbedarf für den Ein- und Ausstieg sowie das Verspätungsrisiko verringern.

Das Land hat zudem im Bereich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für Nahverkehrsvorhaben (LuFV III Anlage 8.7) Projekte und Budgets für verschiedene Maßnahmen eingestellt und diese mit hohem Druck bei der DB InfraGO vorangetrieben.

- Blocksignal zwischen Wangen und Kißlegg (Inbetriebnahme 2025),
- Blocksignale zwischen Kißlegg und Leutkirch und Aichstetten und Tannheim (Inbetriebnahme 2028 angestrebt),
- Knoten Kißlegg: Bau eines zusätzlichen Taschenbahnsteigs, zusätzlicher Weichenverbindungen und Erhöhung von Geschwindigkeiten (Inbetriebnahme 2031 angestrebt),
- Fahrzeitverbesserung zwischen Aulendorf und Kißlegg zur Sicherstellung der Anschluss-Beziehungen in Aulendorf und Kißlegg (Inbetriebnahme offen).

Die drei letztgenannten Maßnahmen waren als kurz- und mittelfristige Maßnahmen geplant, wurden aber einseitig von der DB InfraGO depriorisiert bzw. in der Zeitplanung angepasst.

Durch die Blocksignale können Züge in kürzeren Abständen einander folgen und somit kürzere Fahrzeiten ermöglichen oder dazu beitragen, Verspätungen abzubauen. Die Maßnahmen im Knoten Kißlegg kommen insbesondere der Qualität und der Anschlussverbindung Aulendorf–München zugute. Die Fahrzeitverbesserung zwischen Aulendorf und Kißlegg soll ebenso den attraktiven Anschluss Aulendorf–München stabilisieren.

6. Welche langfristigen Projekte und Investitionen sind für eine Verbesserung unumgänglich und wie ist der aktuelle Stand dieser Projekte?

Zu 6.:

Im Rahmen der Entwicklung des Deutschlandtaktes als wesentlicher Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wurden drei lokale Maßnahmen in Kißlegg, Tannheim (Württ) und Buxheim (Bayern) in den Bedarfsplan aufgenommen. Mit diesen ergeben sich mehr Überholmöglichkeiten sowie eine Kapazitätssteigerung für den Schienengüterverkehr:

- Kißlegg: Errichtung eines zusätzlichen Überhol- und Kreuzungsgleises für Güterzüge mit einer Nutzlänge von 740 Metern,
- Tannheim (Württ): Verlängerung der Gleise 1 und 2 auf eine Nutzlänge von 740 Metern; Erweiterung einer Eisenbahnüberführung um ein zweites Gleis,
- Buxheim: Errichtung eines Überhol- und Kreuzungsgleises für Güterzüge mit einer Nutzlänge von 740 Metern nördlich des bestehenden Gleises.

Nach Angaben der Deutschen Bahn sei für diese drei Maßnahmen des Bedarfsplans des Bundes im Rahmen des Deutschlandtaktes die Vorplanung abgeschlossen.

Ferner teilte die Deutsche Bahn mit, dass die weiteren Planungen zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung abhängig von der weiteren auskömmlichen kurz-, mittel- und langfristigen Finanzierung im Bundeshaushalt sowie dem neuen Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität und der Aktualisierung und Fortschreibung der Verkehrsprognose 2040 seien. Dies könne bei diesen Projekten zu zeitlichen Auswirkungen führen. Eine Inbetriebnahme wäre nach aktuellem Stand ab dem Jahr 2032 möglich.

7. Wie unterstützt das Land die Projektierung und im weiteren Verlauf die Umsetzung der Elektrifizierung des nicht elektrifizierten Streckenabschnitts zwischen Kißlegg und Aulendorf?

Zu 7.:

Das Land hat 2022 zusammen mit den Landkreisen und dem Regionalverband eine Absichtserklärung zur Umsetzung eines neuen Regionalverkehrssystems in der Region Allgäu-Bodensee-Oberschwaben unterzeichnet und begleitet die Projektierung.

Es hat eine Machbarkeitsstudie u. a. zur Elektrifizierung zur Hälfte finanziert.

Als nächsten Schritt ist über die Finanzierung der Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 4 zu entscheiden. Bei einer Umsetzung strebt das Land grundsätzlich an, die Elektrifizierungskosten zu tragen, soweit sie nicht durch die Förderung des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abgedeckt werden. Über die weitere Vorgehensweise sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch in Bezug auf die Finanzierung ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu entscheiden.

8. Bis wann ist mit einer Umsetzung dieses für den Zugverkehr nördlich des Bodensees unabdingbaren Elektrifizierungsprojekts zu rechnen?

Zu 8.:

Hierzu sind noch keine Angaben möglich.

Hermann

Minister für Verkehr