

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ekin Deligöz, Matthias Gastel, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13011 –**

Entwicklung des Schienenverkehrs im Regierungsbezirk Schwaben

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur im Regierungsbezirk Schwaben kommt dem Ausbau der Strecken Ulm–Augsburg und Augsburg–Donauwörth ebenso eine nach Ansicht der Fragesteller wichtige Rolle zu wie den beabsichtigten Streckenelektrifizierungen. Elementar für die Region ist insbesondere der Ausbau bzw. Neubau der Strecke Augsburg–Ulm; hier kommt es wegen fehlender Kapazität bereits ab 2022 im Schienenpersonennahverkehr zu Angebotseinschränkungen im Streckenabschnitt Augsburg–Gessertshausen.

Zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte im Regierungsbezirk Schwaben sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. Weiterhin wird das Serviceangebot an den Bahnhöfen aus Sicht der Fragesteller als zunehmend eingeschränkt wahrgenommen. Aus Sicht der Fragesteller sind für ein attraktives Bahnangebot hier Verbesserungen notwendig.

1. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Fernverkehrsverbindungen am Hauptbahnhof Augsburg nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte Ursache der Verspätung angeben)?

Im Zeitraum von April 2016 bis August 2019 betrug die Pünktlichkeit nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) durchschnittlich 79,9 Prozent. Darüber hinausgehende Daten liegen nicht vor.

Zu den Hauptgründen der Verspätungen zählten nach Angabe der DB AG Gleisbelegungen durch andere Züge, Haltezeitüberschreitungen beim Fahrgastwechsel, technische Störungen an Fahrzeugen sowie Fremdeinwirkungen, wie Einsätze der Sicherheitsbehörden oder Witterung.

2. Wie haben sich in den vergangenen fünf Jahren die Zahlen der Zugausfälle am Hauptbahnhof in Augsburg und Bahnhof Neu-Ulm entwickelt (bitte nach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Ursache des Zugausfalls aufschlüsseln)?

Im Zeitraum von Januar 2018 bis August 2019 sind in Augsburg Hbf und Neu-Ulm nach Angaben der DB Netz AG 1,6 Prozent Fernverkehrszüge (FV-Züge) und 0,6 Prozent Schienenpersonennahverkehrszüge (SPNV-Züge) ohne Ersatz ausgefallen. Darüber hinausgehende Daten liegen nicht vor.

Die Ausfälle sind auf externe Ereignisse wie Stürme, Schnee, Personenunfälle o. Ä. sowie technische und betriebliche Gründe als Ursachen zurückzuführen.

3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen im Fernverkehr am Hauptbahnhof in Augsburg in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Die Anzahl der Fahrgäste, die in Augsburg Hbf in Fernverkehrszügen ein- bzw. aussteigen, hat sich nach Angaben der DB AG von 2013 bis 2018 um etwa 13 Prozent erhöht.

4. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Nahverkehrsverbindungen im Regierungsbezirk Schwaben nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Name des Eisenbahnverkehrsunternehmens und Ursache der Verspätung aufschlüsseln)?

Die Datengrundlage zur Beantwortung von Fragestellungen zu Verspätungen und Pünktlichkeit im Zugverkehr basiert auf dem Dispositionssystem der DB Netz AG, in dem Regionalbereiche und Produktionsdurchführungen als räumliche Organisation hinterlegt sind. Es ist nicht möglich, Abfragen über geographische Zuschnitte in dieser Datengrundlage auszuwerten. Für räumliche Gebiete wie Regierungsbezirke liegen daher keine Verspätungsdaten vor.

5. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren die Zahlen der Zugausfälle im Regierungsbezirk Schwaben entwickelt (bitte nach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Ursache des Zugausfalls aufschlüsseln)?

Im Zeitraum von Januar 2018 bis August 2019 sind nach Angaben der DB AG im Regierungsbezirk Schwaben 1,7 Prozent Fernverkehrszüge und 1,4 Prozent SPNV-Züge ohne Ersatz ausgefallen. Darüber hinausgehende Daten liegen nicht vor.

Ursachen sind zurückzuführen auf externe Ereignisse wie Stürme, Schnee, Personenunfälle o. Ä. sowie auf technische und betriebliche Gründe.

6. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen im Nahverkehr in den vergangenen fünf Jahren bei den Bahnhöfen in Augsburg, Neu-Ulm, Donauwörth, Krumbach, Illertissen, Günzburg, Kempten, Memmingen, Kaufbeuren, Buchloe und Mindelheim entwickelt?

Die Fahrgastzahlen bei DB Regio haben sich wie folgt entwickelt:

Bahnhof	Jährliche Steigerungsrate der Reisenden im SPNV 2014 bis 2018
Neu Ulm	+8,9 %
Buchloe	+1,2 %
Krumbach (Schwab)	+1,1 %
Günzburg	+1,1 %
Kaufbeuren	+0,3 %
Augsburg	–0,3 %
Illertissen	–1,5 %
Kempten	–2,0 %
Mindelheim	–2,4 %
Donauwörth	–2,8 %
Memmingen	–3,0 %

Quelle: DB AG.

Die Fahrgastzahlen von nicht DB-eigenen Unternehmen liegen nicht vor.

Barrierefreiheit/Unterstützungsangebote/Service

7. Welche Bahnhöfe im Regierungsbezirk Schwaben sind barrierefrei ausgebaut, bei welchen Bahnhöfen existieren abgeschlossene Planungen für Barrierefreiheit und bei welchen Bahnhöfen gibt es keine Barrierefreiheit (bitte einzeln aufschlüsseln)?
- Welche zeitliche Vorgabe verfolgt die DB AG für den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe in Augsburg-Oberhausen, Neusäß, Westheim, Donauwörth, Friedberg, Aichach, Schwabmünchen, Immenstadt, Bad Wörishofen, Kaufbeuren und Bobingen?
 - Für welche Bahnhöfe hat die Bayerische Staatsregierung Planung und Bau der Barrierefreiheit kofinanziert (bitte Anteil DB AG und Anteil der weiteren Beteiligten aufschlüsseln) und wann, und inwiefern wurde der Ausbau der Barrierefreiheit zwischenzeitlich begonnen oder abgeschlossen?
 - Wie oft sind nach Kenntnis der Bundesregierung an barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen die Aufzüge ausgefallen (bitte für die vergangenen fünf Jahre aufschlüsseln)?

Die barrierefrei ausgebauten Bahnhöfe des Regierungsbezirks Schwaben (31) sowie die Bahnhöfe ohne Barrierefreiheit (114) sind in der beigefügten Anlage aufgeschlüsselt. Von diesen 114 werden für 22 Bahnhöfe derzeit Planungen zur Barrierefreiheit durchgeführt. Diese befinden sich teilweise in der Vorplanung (Leistungsphase 1–2 gemäß HOAI) und teilweise in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3–4 gemäß HOAI). Der Augsburger Hauptbahnhof wird derzeit barrierefrei ausgebaut. Für den Bahnhof Sulzberg sind die Planungen abgeschlossen und es liegt Baurecht vor.

Der Bahnhof Donauwörth wird voraussichtlich bis 2022 barrierefrei ausgebaut. Für die Bahnhöfe Augsburg-Oberhausen, Neusäß, Westheim, Friedberg, Aichach, Immenstadt, Bad Wörishofen, Kaufbeuren und Bobingen gibt es noch

keine zeitliche Perspektive. Der Bahnhof Schwabmünchen ist bereits barrierefrei erschlossen.

Von den insgesamt 31 bereits barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen in Schwaben hat sich der Freistaat Bayern in den letzten rund 15 Jahren an folgenden Bahnhöfen finanziell beteiligt: Augsburg Messe, Blindheim, Buchloe, Finninger Straße, Füssen, Graben, Heimenkirch, Mering St. Afra, Neu Ulm, Rammingen, Schwenningen und Türkheim.

Bei den 24 in Planung bzw. Bau befindlichen Maßnahmen beteiligt sich der Freistaat Bayern finanziell an folgenden Bahnhöfen: Augsburg Hbf, Donauwörth, Gersthofen, Hergatz, Kempten (Allgäu) Hbf, Möttingen, Pfronten Steinach und Senden.

Die finanzielle Beteiligung erfolgte in unterschiedlichen Größenordnungen. Teilweise erfolgte eine Kofinanzierung nur bei der Planung, teilweise an der Planung und am Bau bzw. an den Folgekosten zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit. Im Ergebnis lässt sich die Beteiligung im Durchschnitt auf rund 25 bis 30 Prozent beziffern.

Im Regierungsbezirk Schwaben verfügen zwölf Bahnhöfe über einen oder mehrere Aufzüge – insgesamt sind es 25 Aufzüge. Die Verfügbarkeit der Aufzüge bewegt sich konstant zwischen 92 Prozent und 99 Prozent, gemessen in der Kernzeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Diese Auswertung umfasst den Zeitraum April 2016 bis September 2019. Darüber hinausgehende Daten liegen nicht vor.

8. Für wie viele Ein- und Ausstiege gab es an den Bahnhöfen in Augsburg, Neu-Ulm, Donauwörth, Krumbach, Illertissen, Bad Wörishofen, Kaufbeuren, Memmingen, Mindelheim, Immenstadt und Günzburg Unterstützungsanfragen beim Mobilitätsservice von Personen mit eingeschränkter Mobilität?

Wie lange im Voraus müssen diese angemeldet sein, und in wie vielen Fällen konnte eine Unterstützung in den vergangenen fünf Jahren nicht gewährt werden?

Nach Angaben der DB AG wird an den Verkehrsstationen Augsburg Hbf, Donauwörth, Kaufbeuren, Memmingen, Immenstadt der Mobilitätsservice durchgeführt. Den Mobilitätsservice an den Stationen Augsburg Hbf und Kaufbeuren führt die DB Station&Service AG durch. Für Donauwörth und Immenstadt gibt es Verträge mit externen Dienstleistern (Donauwörth: Johanniter-Unfall-Hilfe; Immenstadt: Das Bayerische Rote Kreuz). An den Bahnhöfen Neu-Ulm (barrierefrei), Krumbach, Illertissen (barrierefrei), Bad Wörishofen, Mindelheim (barrierefrei) und Günzburg (barrierefrei) wird kein Mobilitätsservice angeboten. Für das Jahr 2018 sowie für das erste Halbjahr 2019 liegen folgende Zahlen vor:

Bahnhof	Anfragen 2018 (gesamt) & 2019 (1. HJ)	Unterstützung konnte nicht zum zunächst gewünschten Zeitpunkt oder zur zunächst gewünschten Station realisiert werden.
Augsburg Hbf	11.393	4,4 %
Donauwörth	1.339	8,7 %
Immenstadt	279	27,6 %
Kaufbeuren	611	16,2 %

Hilfeleistungen sollten grundsätzlich mindestens 24 Stunden vor Fahrtantritt angemeldet werden. Spontanleistungen oder Soforthilfeleistungen können – bei

Verfügbarkeit des Personals – ebenfalls durchgeführt werden. Sollte es bei besonders starkem Reiseverkehr zu Engpässen im persönlichen Mobilitätsservice kommen, sucht die Mobilitätsservice-Zentrale gemeinsam mit Reisenden nach alternativen Reismöglichkeiten, zum Beispiel andere Uhrzeiten oder nahegelegenen Bahnhöfe.

9. An welchen Bahnhöfen im Regierungsbezirk Schwaben bestehen Unterstützungsangebote wie Gepäckbänder oder Schließfächer?

An welchen Bahnhöfen ist geplant, Gepäckbänder und Schließfächer zu errichten?

Es wird auf die Anlage verwiesen. Es ist derzeit von der DB AG nicht geplant, Förderbänder bzw. Schließfächer an weiteren Bahnhöfen im Regierungsbezirk Schwaben zu errichten.

10. Welche Bahnhofsgebäude im Regierungsbezirk Schwaben sind im Eigentum der Deutschen Bahn?

Welche Bahnhofsgebäude wurden in den vergangenen fünf Jahren veräußert, und welche Bahnhofsgebäude sind in privater Hand?

- a) An welchen Bahnhöfen im Regierungsbezirk Schwaben ist ein Fahrkartenschalter („personenbedienter Verkauf“) verfügbar, an welchen Bahnhöfen gibt es öffentlich zugängliche Toiletten, im Winter einen beheizten Wartebereich und an welchen Bahnhöfen befindet sich ein Kiosk, bzw. ein Geschäft für Reisebedarf?

Die Eigentumsverhältnisse der 82 Empfangsgebäude an Bahnhöfen im Regierungsbezirk Schwaben sowie die Ausstattung der Verkehrsstationen sind der Anlage zu entnehmen. Seit 2014 wurden die Empfangsgebäude Günzach, Inningen, Pfronten-Ried, Schwabmünchen und Sonthofen von der DB AG verkauft.

Streckenelektrifizierungen

11. Welche Eisenbahnstrecken der DB AG im Regierungsbezirk Schwaben hat der Freistaat Bayern nach dem „Streckenbenennungsappell“ (www.bayern.de/sonderfoerderprogramm-fuer-elektrifizierung-von-bahnstrecken/) dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für ein Elektrifizierungsprogramm des Bundes übermittelt, welche fallen in die geplante Kategorie „Elektrische Güterbahnen“ und welche in die Kategorie „Regionalstrecken“?

Durch das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ mit dem Haushaltstitel „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ soll die Beseitigung von nichtelektrifizierten Lücken und die Schaffung von Ausweichstrecken für den Güterverkehr erreicht werden. Ziel ist ein robustes und elektrisches Schienennetz für den Güterverkehr. Länder, Verbände und die DB Netz AG haben hierzu Vorschläge übermittelt. Der Freistaat Bayern hat die Strecken Memmingen–Neu-Ulm (Illertalbahn) und Buchloe–Augsburg im Regierungsbezirk Schwaben gemeldet. Diese Vorschläge werden von einem externen Gutachter derzeit beurteilt. Nach bisheriger Planung soll Ende 2019 die Auswahl abgeschlossen sein.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3, 23 und 24 auf Bundestagsdrucksache 19/9399 verwiesen.

12. Bei welchen Strecken im Regierungsbezirk Schwaben hat bereits die Vorplanung (ggf. auf Kosten des Freistaats Bayern) begonnen?

Aktuell befinden sich nach Kenntnisstand der Bundesregierung keine Vorplanungen zu Streckenelektrifizierungen in Bearbeitung.

13. Sind nach jetzigem Stand bei den gemeldeten Strecken für ein Elektrifizierungsprogramm des Bundes Linienverbesserungen bzw. Neutrassierungen vorgesehen, und wenn ja, in welchen Abschnitten?

Das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ dient allein der Elektrifizierung bereits bestehender Strecken. Dazu sollen alle Investitionen zuwendungsfähig werden, die der Realisierung der Oberleitungs- und Stromversorgungsanlagen dienen.

14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Bahnstrecken Augsburg–Buchloe, Ulm–Kempten–Immenstadt–Hergatz und Senden–Weißenhorn ein, und welche Kosten entfallen auf den Lärmschutz?

Derzeit gibt es zu den genannten Strecken keine Kostenschätzungen der Bundesregierung bezüglich einer möglichen Elektrifizierung.

15. Ist im Zuge weiterer Streckenelektrifizierungen der barrierefreie Ausbau weiterer Haltepunkte/Bahnhöfe im Regierungsbezirk Schwaben geplant?

Der Bundesregierung sind keine Planungen für weitere Streckenelektrifizierungen im Regierungsbezirk Schwaben bekannt. Bei Planungen zu Streckenelektrifizierungen werden Stationsausbauten geplant, wenn durch die Maßnahmen wesentliche Änderungen an der Station erforderlich sind.

16. Welche Streckenbelegung mit Personen- und Güterzügen ergibt sich auf den vom Freistaat Bayern für das Elektrifizierungsprogramm angemeldeten Strecken im Regierungsbezirk Schwaben aktuell?

Der Freistaat Bayern hat im Regierungsbezirk Schwaben im Rahmen des Sonderförderprogramms Elektrifizierung von Bahnstrecken die Strecken Augsburg–Buchloe und Neu-Ulm–Memmingen angemeldet.

Für die Strecke Augsburg–Buchloe waren es in der Zählwoche KW 15/2018 in den Abschnitten

- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| – Augsburg–Bobingen | 174 SPV-Züge und 19 SGV-Züge, |
| – Bobingen–Schwabmünchen | 97 SPV-Züge und 11 SGV-Züge, |
| – Schwabmünchen–Buchloe | 91 SPV-Züge und 9 SGV-Züge. |

Auf der Strecke Neu Ulm–Memmingen waren es in der Zählwoche KW 15/2018 in den Abschnitten

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| – Neu Ulm–Senden | 114 SPV-Züge und 7 SGV-Züge, |
| – Senden–Vöhringen | 76 SPV-Züge und 7 SGV-Züge, |
| – Vöhringen–Illertissen | 76 SPV-Züge und 3 SGV-Züge, |
| – Illertissen–Memmingen | 70 SPV-Züge und 3 SGV-Züge. |

17. Inwiefern bestehen für Eisenbahnstrecken des Bundes im Regierungsbezirk Schwaben Überlegungen zur Reaktivierung?

Wenn ja, für welche Strecken bestehen derartige Absichten und wie ist der Stand der Planungen?

Der Bundesregierung sind keine Überlegungen des Aufgabenträgers zur Wiederaufnahme von Verkehren im SPNV auf stillgelegten Strecken im Regierungsbezirk Schwaben bekannt.

18. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen im Regierungsbezirk Schwaben sind Überholgleise mit einer güterzugtauglichen Nutzlänge von 740 Metern vorhanden oder werden neu geplant (bitte Lage der Betriebsstelle im Netz und Planungsstand angeben)?

Der Sammelplanfall des 740-m-Netzes enthält drei Maßnahmen im Regierungsbezirk Schwaben:

- Die Maßnahme Mering auf der Strecke 5503 zwischen München und Augsburg mit derzeitigem Planungsstand Leistungsphase 1/2 und vsl. Inbetriebnahme in 2025.
- Die Maßnahme Otting–Weilheim auf der Strecke 5310. Derzeitiger Planungsstand Leistungsphase 1/2 und vsl. Inbetriebnahme in 2025.
- Die Maßnahme Neu-Ulm auf der Strecke 5302. Derzeitiger Planungsstand Leistungsphase 1/2, vsl. Inbetriebnahme in 2028.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1609 verwiesen.

19. Welcher Planungsstand ist bei der ABS/NBS Ulm–Augsburg derzeit erreicht, welcher Zeitplan besteht für die Leistungsphasen 1 und 2, und bis wann soll die Leistungsphase 2 abgeschlossen werden?

Das Projekt befindet sich derzeit in Leistungsphase 1, der Grundlagenermittlung. Diese soll im zweiten Halbjahr 2020 abgeschlossen werden. Die Leistungsphase 2 – Vorplanung – soll planmäßig im ersten Halbjahr 2025 seitens der Vorhabenträgerin abgeschlossen werden.

20. Welche Zielfahrzeit ist nach dem aktuellen Stand des Deutschlandtakts zwischen Ulm und Augsburg vorgesehen bzw. zu erreichen, um optimale Anschlussbeziehungen in den Knoten Augsburg und Ulm zu erzielen?

Die Fahrzeit des Fernverkehrs (ohne Zwischenhalt) zwischen Ulm und Augsburg ist zurzeit Gegenstand des laufenden Prozesses der Erstellung des Fahrplanentwurfs für den Deutschland-Takt.

21. Welche Varianten werden für die Neubauabschnitte der ABS/NBS Ulm–Augsburg derzeit untersucht?

Das Vorhaben „ABS/NBS Ulm–Augsburg“ ist als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Der Dialogprozess begann mit der Projektaufaktveranstaltung am 28. Februar 2019. Art und Anzahl zu vergleichender Varianten wurden noch nicht identifiziert.

22. Wann plant die Bundesregierung den Planungsbeginn bei der ABS Augsburg–Donauwörth, und welcher weitere Zeitplan bis zum Baubeginn wird angestrebt?

Für den Planungsbeginn Augsburg–Donauwörth kann derzeit kein konkreter Zeitpunkt genannt werden.

Anlage

Bahnhof	barrierefrei	Planung	Förderband/ Schließfach	EG-Eigentümer	EG-Verkauf seit 2014	Reisebedarf	personenbedienter Fahrkartenverkauf	WC	Wartebereich, beheizt
Alchach	nein	nein		Gemeinde		ja			ja
Alktschhausen	nein	nein							
Altensied (Iller)	nein	nein		Gemeinde					
Althegnenberg	ja								
Altsied (Altgau)	nein	nein							
Augsburg Hauptbahnhof	ja								
Augsburg Hbf	nein	im Bau	Förderband + Schließfach	DB		ja	ja	ja	ja
Augsburg Hochzoll	ja			Privat					
Augsburg Messe	ja								
Augsburg Morellstraße	nein	nein							
Augsburg Oberhausen	nein	nein		DB		ja			
Bad Grönenbach	nein	in Planung		DB					
Bad Wörishofen	nein	nein		Privat		ja	Videoreisezentrum	ja	ja
Bäumenheim	nein	nein							
Bellenberg	nein	nein		Gemeinde					
Bessenhofen	nein	nein		Gemeinde					
Billenhausen	nein	nein							
Bleichach (Altgau)	nein	nein							
Blindheim	ja								
Bobingen	nein	nein		DB					
Bodelsberg	nein	nein							
Breitenbrunn (Schwaben)	nein	nein							
Buchloe	ja			DB		ja	ja	ja	ja
Burgau (Schwaben)	nein	nein		Privat					
Dasing	nein	nein		Privat					
Diedorf (Schwaben)	nein	nein		Gemeinde					ja

Dietmamsried	nein	nein	nein	Privat					
Dillingen (Donau)	nein	in Planung	DB					ja	
Dinkelscherben	nein	nein	Gemeinde						
Donauwörth	nein	in Planung	DB		ja		ja	ja	ja
Durach	nein	nein	DB						
Ebenhofen	nein	nein							
Ebermergen	nein	nein							
Elzlee	nein	nein							
Enzweiler	nein	nein	DB						
Finningerstraße	ja								
Fischen	ja		Gemeinde		ja			ja	ja
Freihalden	nein	in Planung							
Freiberg (bei Augsburg)	nein	nein	Privat						
Füssen	ja		Schließlächer	Privat	ja		ja	ja	ja
Gablingen	nein	nein	DB						
Ganderkingen	nein	nein							
Gerkenhofen	nein	nein							
Gersthofen	nein	in Planung							
Gessertshausen	ja		DB						
Graben	ja								
Gundelfingen (Bayern)	nein	nein	DB						
Günzach	nein	nein	Privat	ja					
Günzburg	ja		DB		ja		ja	ja	ja
Harburg (Schwaben)	nein	in Planung	DB						
Haspelmoor	nein	nein	Privat						
Hauptelshofen	nein	nein							

[illegible]

Laugen	nein	nein		DB					
Leipheim	nein	nein							
Lengenwang	nein	nein							
Leitersbach	nein	nein							
Lindau Hbf	nein	nein	Schließflächer	DB		ja	ja	ja	ja
Lindau-Aeschach	nein	in Planung							
Loppenthausen	nein	nein							
Maria Rain	nein	nein							
Marktoberdorf	nein	in Planung		Privat		ja			ja
Marktoberdorf Schule	nein	nein							
Martinszell (Allgäu)	nein	nein		Privat					
Mettingen	nein	nein		DB					
Memmingen	ja		Schließflächer	DB		ja	ja	ja	ja
Merching	nein	nein							
Mering	ja			DB		ja	ja		ja
Mering-St. Afra	ja								
Mertingen Bahnhof	nein	nein		DB					
Mindelaltheim	nein	nein							
Mindeltheim	ja			DB					ja
Mödingen	nein	in Planung		DB					
Nassenbeuren	nein	nein							
Nersingen	nein	nein		DB					ja
Nesselwang	nein	nein		DB					
Neu Ulm	ja			DB		ja	ja	ja	ja
Neuburg (Kammel)	nein	nein							
Neusäß	nein	nein		DB					

Anlage

[illegible]

