



Entlang der Eiszeittäler

Die Mittelschwabenbahn von Günzburg nach Mindelheim

VON BENEDIKT HAUFES

Zwischen dem Iller- und dem Lechtal liegen in Nord-Süd-Richtung mehrere eiszeitlich geprägte Täler, darunter die Täler der Günz und der Mindel. Beide wurden durch die Schmelzwässer der eiszeitlichen Alpengletscher geformt. Dazwischen liegt das Tal der Kammel, entstanden aus Gewässerabflüssen im Umfeld der Gletscher. Durch diese drei sanft modellierten Täler verläuft die Mittelschwabenbahn von Günzburg nach Mindelheim.

Streckenverlauf in Nord-Süd-Richtung

Die eingleisige Mittelschwabenbahn zweigt in Günzburg (21.800 Einwohner) von der Hauptstrecke Ulm – Augsburg in südlicher Richtung ab. Zuerst folgt sie dem Fluss Günz, bis sie später mit einer kräftigen Steigung den Ellzeer Berg in das Tal des Flusses Kammel überquert, dem sie über eine lange Strecke folgt. Später wechselt sie ins Tal der Mindel, bevor sie Mindelheim nach insgesamt 55 Streckenkilometern erreicht. Entlang der Strecke liegen viele kleine Ortschaften wie an einer Perlschnur. Einzig größere Orte sind Ichenhausen (ca. 9.400 Einwohner) und die frühere Kreisstadt Krumbach (Schwaben) mit rund 13.900 Einwohnern, gelegen etwa in der Streckenmitte. Im anschließenden südlichen Streckenabschnitt zweigte einst in Pfaffenhausen (2.700 Einwohner) eine lediglich sechs Kilometer lange Stichbahn nach Kirchheim in Schwaben

(ebenfalls 2.700 Einwohner) ab, welche bereits im Jahr 1966 stillgelegt wurde, aber die einzige jemals von der heutigen Mittelschwabenbahn abzweigende Strecke war. Sie erlangte durch den Triebfahrzeugeinsatz des nur zweiachsigen bayerischen „Glaskastens“, der späteren DB BR 98³, eine gewisse Bekanntheit. Erbaut wurde die Strecke von Günzburg nach Mindelheim relativ spät und in drei Etappen: Im Jahr 1892 wurde der Abschnitt von Günzburg nach Krumbach eröffnet, im Jahr 1909 der südlichste Teil von Mindelheim nach Pfaffenhausen mit der Stichstrecke nach Kirchheim und schließlich im Jahr 1910 das Zwischenstück von Pfaffenhausen nach Krumbach. Gebaut und finanziert wurde die Strecke kostengünstig auf Grundlage des bayerischen Lokalbahngesetzes, das eigentlich nur Stichbahnen vorsah. Anfangs war sogar visionär eine Durchbindung bis Innsbruck angedacht worden. In Mindelheim (16.000 Einwohner) erreicht die Strecke die inzwischen elektrifizierte Hauptbahn von München nach Lindau, auf der die EuroCityExpress von München nach Zürich verkehren, dies allerdings ohne Halt in Mindelheim. Diese bedeutsame Ost-West-Verbindung verläuft quer zu den Eiszeittälern und wurde daher – ähnlich der klassischen Allgäubahn weiter südlich – mit Geländeeinschnitten und einigen Dämmen trassiert. Ihre komplexe Topografie ist auch einer der Gründe, warum diese verspätungsanfällige Hauptstrecke, auf

der sich internationaler Fernverkehr und Regionalverkehr für beide Richtungen nur ein Streckengleis teilen, nur unter hohen Kosten zweigleisig ausgebaut werden könnte.

Minimalistische Infrastruktur

Bleiben wir aber auf der Mittelschwabenbahn, denn hier geht es ruhiger zu. Einige technische Daten illustrieren dies: Die maximale Neigung ist 25 ‰, der minimale Radius beträgt 246 m und die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Kunstbauten gibt es neben kleineren Brücken und einigen Dämmen keine. Von Günzburg nach Breitenbrunn hat die Strecke eine CE-Streckenklasse und von Breitenbrunn nach Mindelheim die C4-Streckenklasse, die allerdings beide eine Radsatzlast von 20,0 t und eine Meterlast von 8,0 t/m zulassen. Nahe dem Ort Breitenbrunn betrieb man von 1963 bis 1994 die Förderung von Erdöl. Dieses wurde zum Bahnhof Breitenbrunn gepumpt, der zwei Ladegleise hatte, und von dort per Kesselwagen mit der Bahn via Mindelheim weiter zur Raffinerie in Neustadt an der Donau transportiert. Zugkreuzungen sind neben dem Bahnhof Krumbach nur im zweigleisigen Bahnhof Pfaffenhausen auf dem Südabschnitt sowie im ebenfalls zweigleisigen Bahnhof Ichenhausen auf dem Nordabschnitt möglich. Dies engt die Fahrplangestaltung, die Anzahl der Züge sowie die Kompensationsmöglichkeit von Verspätungen deutlich ein. Der Bahnhof

628 018/008 war einer von drei grün-weißen 628.0. Am 03.05.99 zeigte der Mai, was er kann; es herrschte „Löwenzahn-maximalblüte“ in Billenhausen. Billenhausen ist ein Stadtteil von Krumbach mit rund 500 Einwohnern. Durch die beiden Brücken (Schiene und Straße) fließt die Kammel. Ein Jahr später endete der planmäßige Einsatz der BR 628.0 auf der Kammeltalbahn.
Foto: Markus Wohlfart



Am 15.04.88 kreuzen in Krumbach der 515 014 nebst 815 801 als N 8970 und 515 030 als N 6857. Sechs Wochen später war es mit dem ETA-Einsatz nicht nur auf dieser Strecke, sondern beim Bw Augsburg überhaupt vorbei. Foto: Wolf-Dietmar Loos

Krumbach hat außerdem ein weiteres für Zugabstellungen genutztes Gleis. Einst waren die Bahnhofsanlagen deutlich umfangreicher, und Krumbach hatte bis 1966 sogar ein eigenes Bahnbetriebswerk. Zurückgebaut wurden auch weitere Bahnhöfe, die heute nur noch Haltepunkte sind: Beispielsweise war Neuburg (Kammel) früher dreigleisig mit zusätzlichem Ladegleis, während Ellzee ein Überholgleis sowie Nassenbeuren und Hausen ein Überhol- und ein Nebengleis hatten. In Loppenhausen fand sich nach Angaben eines Bahnexperten aus der Region gar der einzige Bahnhof südlich der Hauptstrecke Augsburg – Ulm, der mit Lichtsignalen ausgestattet war. Für den Güterverkehr bestehen in Kleinkötz noch ein Ausweichanschluss- sowie in Mindelheim-Kleiner ein einfaches An-

schlussgleis. Letzteres dürfte angesichts der limitierten Kapazität des Bahnhofs Mindelheim durchaus anspruchsvoll zu bedienen sein.

Im Bahnhof Mindelheim gibt es neben drei durchgehenden Bahnsteiggleisen ein weiteres, nördlich des ersten Gleises (Gleis 1) zweiseitig angebundenes Gleis ohne Bahnsteigkante, das aber lediglich der Abstellung dient (Gleis 5). Insgesamt verfügt die Strecke damit auf gesamter Länge nur über eine minimal rudimentäre Bahninfrastruktur ohne jegliche Redundanz, sodass bei zusätzlichen Fahrten etwa von Bauzügen sofort der Regelbetrieb reduziert oder gar eingestellt werden muss.

Trotz einiger enger Radien – wie der prägnant geschwungenen Linienführung am Ellzeer Berg mit einer Steigung von

1:40 – verläuft die Mittelschwabenbahn über weite Strecken nahezu geradlinig durch die Flusstäler. Dabei ergeben sich mit ihrer Linienführung neben der extrem stark mäandernden und weitestgehend naturbelassenen Kammel interessante Luftaufnahmen.

Akku-Triebwagen ab den achtziger Jahren

Ebenso minimal wie die Infrastruktur war und ist die Vielfalt der Zugkategorien: Zu Bundesbahnzeiten fuhren hier ausschließlich Nahverkehrszüge, und auch heute verkehren nur Regionalbahnen, was den Triebfahrzeugeinsatz daher eintönig erscheinen lässt. Doch dies trägt, denn über mehrere Jahrzehnte hinaus betrachtet zeigt sich die überaus breite Vielfalt des Einsatzes von allerlei Nebenstreckentriebfahrzeugen: Die Strecke war nach ihrer vollständigen Umstellung auf Dieselmotoren im Jahr 1965 eines der letzten Refugien von dreiachsigen Umbauwagen, gezogen von Dieselloks (BR 211). Hier verkehrten Schienenbusse (BR 795, BR 798) und später Akkutriebwagen (BR 515), dann wieder gefolgt von Schienenbussen. Später setzte die Deutsche Bundesbahn hier trotz der schwachen Verkehrsnachfrage im Rahmen des Allgäu-Schwaben-Taktes ihre damals modernen ein- und zweiteiligen Neubautriebwagen ein (BR 628.0, zeitweise auch BR 627.1 und im Vertretungsfall BR 628.2), die im Jahr 2001 der zweiteilige Desiro Classic (BR 642) ablöste. Während der Jahre



Nach der Abstellung der Baureihe 211 übernahm die BR 290 den Güterverkehr bis Krumbach, der 1997 eingestellt wurde. Im Stilllegungsjahr bediente 290 334 am 26.05.97 Krumbach und befand sich kurz vor Billenhausen bereits wieder auf der Rückfahrt nach Günzburg.

2004 und 2005 mietete die DB allerdings mangels ausreichend eigener Fahrzeuge nochmals einen Schienenbus (BR 798) von der Staudenbahn an. Den Desiro Classic folgten dann im Jahr 2016 einteilige Regioshuttle (BR 650) in roter Lackierung, welche zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 modernisiert und vom Bw Ulm in das Bw Kempten umbeheimatet wurden. Da die Regioshuttle nur unzureichend verfügbar sind, können inzwischen aber auch wieder Desiro Classic angetroffen werden. Im Güterverkehr – wie vor Öl-, Übergabe- und Zuckerrübenzügen – waren die BR 290, die BR 360 und sogar die BR 218 zu sehen.

Gegenwärtig ist die Bedienung der Mittelschwabenbahn Bestandteil des Verkehrsvertrags „Dieselnetz Ulm“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als SPNV-Aufgabenträgerin mit der DB Regio AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EUV). Der Verkehrsvertrag läuft von Dezember 2020 bis Dezember 2032.

Nur knapp der Stilllegung entgangen

Ein Blick in frühere Kursbücher verdeutlicht stichprobenartig, wie knapp die Mittelschwabenbahn an einer Stilllegung vorbeigeschrammt ist, gab es doch im Sommerfahrplan 1978 auf dem Südabschnitt lediglich drei Zugpaare, während es auf dem Nordabschnitt immerhin sieben waren. Nur in Nordrichtung fuhr einer dieser Züge durchgehend über die Gesamtstrecke mit einer Reisezeit von 1:50 h. Sonntags ruhte der Verkehr ganz. Im Jahr 1979 beabsichtigte die Deutsche Bundesbahn die Stilllegung der Strecke. Noch im Fahrplanjahr 1991/92 war das Angebot mit vier Zugpaaren auf dem Südabschnitt und acht auf dem Nordabschnitt, von denen zwei durchgängig verkehrten, nur minimal besser. Der letzte Zug nach Mindelheim verließ Krumbach beispielsweise schon um 13.18 Uhr; samstags und sonntags herrschte Wochenendruhe. Die nahezu parallel verlaufende Staudenbahn von Gessertshausen nach Markt Wald war da gerade stillgelegt worden, hatte aber unter einer noch schwächeren Nachfrage gelitten. Entlang der Mittelschwabenbahn ergänzten Busverkehre das Angebot beider skizzierter Fahrplanjahre.

Ab dem Jahr 1996 verkehrten die Züge in einem taktartigen Fahrplan. Auffällig besser war das Angebot im Kursbuch 2001/02 mit montags bis freitags zehn Zugpaaren im Süd- und 13 Zugpaaren auf dem Nordabschnitt, von denen sie-



Man hätte sich nicht träumen lassen, dass „eines Tages“ der klassische Schienenbus VT 798 die Augsburger 515er ersetzte. Am 29.12.92 beschleunigte 798 610 aus dem Bedarfshalt Billenhausen. Der 1956 gebaute 798 610 fand bei der Deutschen Eisenbahnromantik in Parchim eine neue Heimat.



ben durchgebunden waren. Samstags und sonntags wurden die Züge annähernd zweistündlich angeboten.

Der heutige Fahrplan: Ein Unikat im deutschen Regionalverkehr?

Als nahezu Unikat auf dem deutschen Regionalstreckennetz wird die RB 78 Mindelheim – Günzburg heute nicht im Takt gefahren: Auch wenn viele Züge zu gleichen Minuten verkehren, fahren sie zwar annähernd stündlich, jedoch nicht im durchgehenden Takt. Gegenwärtig verkehren montags bis freitags zehn RB-Zugpaare durchgehend über die Gesamtstrecke, ergänzt um sechs weitere auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Krumbach und Günzburg. Samstags und sonntags befahren die Züge zweistündlich durchgängig die Ge-

samtstrecke, allerdings ohne Verstärker auf dem nördlichen Abschnitt.

Dieser wird wie schon dargelegt seit jeher dichter befahren, da sich hier das Aufkommen von und nach den Großstädten Augsburg und Ulm sowie der Kreisstadt Günzburg bemerkbar macht. Die Reisezeit für die Gesamtstrecke von Günzburg nach Mindelheim beträgt 1:17 h, was eine Reisegeschwindigkeit von 43 km/h bei 19 Zwischenstationen bedeutet. Einzelne Züge benötigen wegen längerer Wartezeit in Krumbach mit bis zu 1:41 h (entspricht 33 km/h) auch deutlich länger, doch werden die wenigsten Reisenden die Gesamtstrecke befahren.

Im Gegensatz zu vielen Bahnlagen im angrenzenden Allgäu, über die trotz Eingeleisigkeit und fehlender Elektrifi-

Wird hier der Nachwuchs an Lokführern ausgebildet? Oder vielleicht durften die beiden Jungs den Vater in den Ferien mal bei der Arbeit begleiten.

Der aus Günzburg kommende 628 011/001 hatte am 09.08.96 seine Fahrt in Krumbach beendet.

Fotos (3): Markus Wohlfart

Die knapp über 57 Meter hohe Pfarrkirche St. Stephan in Pfaffenhausen zählt zu den höchsten im Landkreis. Die Aufnahme zeigt den 628 011/001 am 06.02.97.

zierung über lange Zeit Fernverkehre, Kurswagen oder zumindest vereinzelt Touristikzüge verkehren oder einst verkehrten – genannt seien die Strecken nach Bad Wörishofen, Füssen, Oberstdorf und sogar Pfronten –, gab es auf der Mittelschwabenbahn derartiges nie. Nicht einmal Eilzüge „verirrten“ sich dorthin, sondern es wurden lediglich einzelne Züge über Mindelheim nach Memmingen oder über Günzburg nach Ulm durchgebunden. Es fehlen neben einer leistungsfähigen Infrastruktur und nachfragestarken Bahnhöfen insbesondere touristische Destinationen sowie Fahrplantrassen auf den beiden Günzburg und Mindelheim tangierenden, von Ost nach West führenden Hauptstrecken.

80 Bahnübergänge auf 55 Kilometern

Angesichts des Nebenbahnsterbens der Nachkriegszeit bis in die neunziger Jahre ist es fast ein Wunder, dass es die Mittelschwabenbahn in die heutige Zeit geschafft hat. Vielleicht hat eine Rolle gespielt, dass sie zwei Kreisstädte verbindet und Krumbach bis 1972 Kreisstadt war. Einen großen Anteil am Streckenerhalt hatte die Beharrlichkeit des inzwischen verstorbenen Krumbacher Altbürgermeisters Georg Winkler, der aus einer Eisenbahnerfamilie stammte und während seiner jahrzehntelangen Amtszeit immer vehement auf den Fortbestand der Strecke gepocht und die Einrichtung des nachfragestarken Haltepunktes

Krumbach Schule durchgesetzt hat. Außerdem haben die Erdöltransporte eine Rolle gespielt. Die parallel verlaufende Staudenbahn von Türkheim nach Gessertshausen, die ebenfalls die Hauptstrecken Ulm – Augsburg und Memmingen – München verbindet, hat hingegen nicht gänzlich „überlebt“. Für beide Linien gibt es jedoch ähnliche Zukunftspläne: Auf der Staudenbahn soll künftig zumindest im Nordabschnitt wieder SPNV angeboten werden, und auch für die Mittelschwabenbahn gibt es ganz konkrete Vorstellungen für Angebotsverbesserungen, unterstützt vom Verein „Regio-S-Bahn Donau-Ilser“.

Im Juli 2024 trafen sich Vertreter der Landkreise Günzburg und Unterallgäu, des Bayerischen Staatsministeriums für Verkehr, der BEG sowie der DB InfraGO AG zu einem Gespräch, denn die Mittelschwabenbahn gehört zum Projektraum des Regio-S-Bahn-Zusammenschlusses. Der Freistaat Bayern möchte einen Stundentakt realisieren, was jedoch erst mit einer Neuausschreibung der Verkehre für den Zeitraum ab Dezember 2032 möglich sei – sofern ausreichende Regionalisierungsmittel des Bundes zur Verfügung stünden. Künftig soll die Mittelschwabenbahn neben ihrer Hauptfunktion im Schülerverkehr deutlicher im öffentlichen Bewusstsein wahrgenommen werden. Zu den heutigen Fahrgastzahlen informiert die BEG auf Autorenanfrage: „An einem durchschnittlichen Werktag, also montags bis freitags in der Schulzeit, des ersten Halbjahres 2024 wurden zwischen Günzburg und Krumbach (nördlicher Teil der Mittelschwabenbahn) bis zu 770 Fahr-



650 322 erklimmt am 30.03.17 den Behlinger Berg zwischen Ellzee und Neuburg an der Kammel. Von 2001 bis 2016 wickelte die Baureihe VT 642 den Verkehr ab; ab 2017 wurde diese durch VT 650 abgelöst. Die Fahrzeuge 650 320–327 von DB Regio wechseln sich bis heute auf der Mittelschwabenbahn ab.

gäste in den Zügen gezählt, im südlichen Teil zwischen Krumbach und Mindelheim bis zu 460 Fahrgäste.“ Reisendenbefragungen hinsichtlich des Fahrtzwecks seien dabei aber nicht Bestandteil der verkehrsvertraglich geregelten Nachfrageermittlungen gewesen.

Ab den 2030er-Jahren sollen die Dieseltriebwagen ferner lokal emissionsfreiem batterieelektrischem Rollmaterial weichen – eine Technik, die es mit dem langjährigen Einsatz der Bundesbahn-Baureihe ETA 515 bereits in ähnlicher Form in der Vergangenheit gab. Als perspektivische Linie RS 81 der Regio S-Bahn Donau-Iller könnten einige Züge auch bis Ulm durchgebunden werden. Außerdem sollen die Züge besser in Günzburg und Mindelheim auf Anschlusszüge abgestimmt werden und schneller fahren. Geschwindigkeitserhöhungen sind jedoch nur möglich, wenn ein Teil der gegenwärtig über 80 Bahnübergänge geschlossen wird, welche teilweise nicht einmal technisch durch Schranken oder Blinklichter gesichert sind, was für entsprechende Geschwindigkeitseinbrüche sorgt. Bis eine Streckenerneuerung realisiert ist, wird jedoch noch viel Wasser die Flüsse Günz, Kammel und Mindel hinunterlaufen, schreibt die BEG doch: „*Änderungen beim Fahrplankonzept der Mittelschwabenbahn sind kurz- und mittelfristig nicht angedacht und mit Blick auf die vorhandene Eisenbahninfrastruktur (durchgehend eingleisig, nur drei Kreuzungsbahnhöfe bei insgesamt 55 km Streckenlänge) auch nicht ohne Weiteres machbar.*“

Kleiner roter Zug in großartiger Szenerie

Auch wenn es heute auf der Mittelschwabenbahn ausgesprochen gemächlich zugeht, lohnt sich eine Fahrt im kleinen roten Zug durch die sattgrüne, entspannte Landschaft: Wiesen, Äcker und Wälder bilden den Grundtenor der Szenerie, und kleine Dörfer mit weit sichtbaren barocken Sakralbauten wechseln entlang der drei Flüsse einander ab.

Es ist eine offene Kulturlandschaft mit weiten Blickachsen durch die Eiszeitäler – eine großartige Szenerie, deren Magie sich mit der Zeit erschließt und die der Seele der Reisenden gut tut: keine hektische S-Bahn-Fahrt, keine Überfüllung im Regionalexpress, kein Temporausbruch im ICE, sondern eine geruhige Reise durch ein bislang wenig gewürdigtes und weitgehend ursprüngliches Naturdenkmal einer den einstigen Gletschern vorgelagerten Landschaft. Das, was im teils dünnen Fahrplanangebot die Alltagsnutzer wenig anzieht,



Insgesamt 497 Regio-Shuttle wurden in den Jahren 1996–2013 auf die Schienen gestellt und finden bis heute vorwiegend bei Privatbahnen Verwendung. Nach dem Ende von ADtranz im Jahr 2001 wurde der Bau von Stadler fortgesetzt. An der Günzüberquerung bei Kleinkötz scheint die Zeit stehen geblieben zu sein. Abgesehen vom Bewuchs und den Triebfahrzeugen hat sich in den letzten 30 Jahren kaum etwas verändert.

Fotos (3): Markus Wohlfart

bietet mit einem alternativen Blick eine großartige Reiseroute.

Vielleicht kann es mittels eines Vergleichs mit der nahen Schweiz dergestalt formulieren: In der Schweiz fahren auch rote Züge, allerdings durch grandiose Hochgebirgsszenarien und auf perfekten Infrastrukturen. Hingegen erlaubt die Fahrt durch die sanften Talverläufe Mittelschwabens einen Blick in die glaziale Vergangenheit voralpiner Landschaften. Die Flüsse Günz und Mindel sind daher auch Namensgeber zweier Eiszeiten, die das Alpenvorland mit ihren Schmelzwässern geprägt haben, nämlich der Günz- und der Mindel-Kaltzeit. Das Gebiet

zwischen Günzburg und Mindelheim lag allerdings immer außerhalb der vergletscherten Gebiete. Auf den Riedeln, den flachen Geländerrücken zwischen den Tälern, liegen heute noch die Schmelzwasserschotter zweier anderer Eiszeiten. Die Mittelschwabenbahn überquert sie zweimal.



Der Autor dankt Wolf-Dietmar Loos und Markus Wohlfart für die Bereitstellung der historischen und aktuellen Fotos. Weiteres Bildmaterial zur Strecke und aus der Region findet sich auf der Website von Markus Wohlfart: www.schottersheriff-maisach.de.



Zugtreffen in Mindelheim am 18.01.25: Während 650 321 als RB78 (57710) zur Abfahrt nach Günzburg bereitstand, war der Flirt ET4.31A der Averio als RE72 (78972) auf der Fahrt von München nach Memmingen unterwegs. Außerdem wartete ein DB 612 als RE71 (57509) auf die Weiterfahrt nach Augsburg.

Foto: Benedikt Haufs