

=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

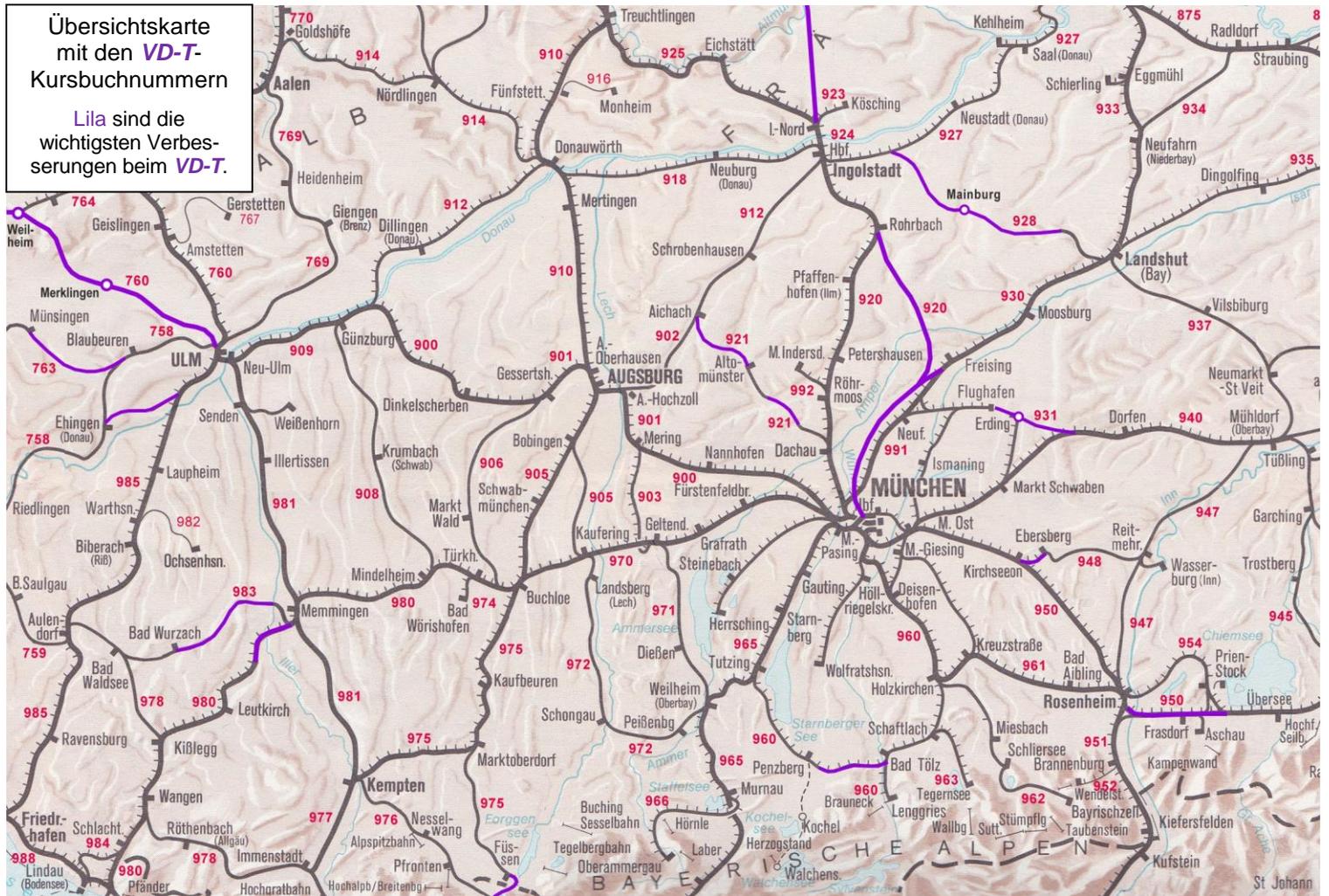
**= Strecken 950 bis 999 =
Oberbayern + Südschwaben**

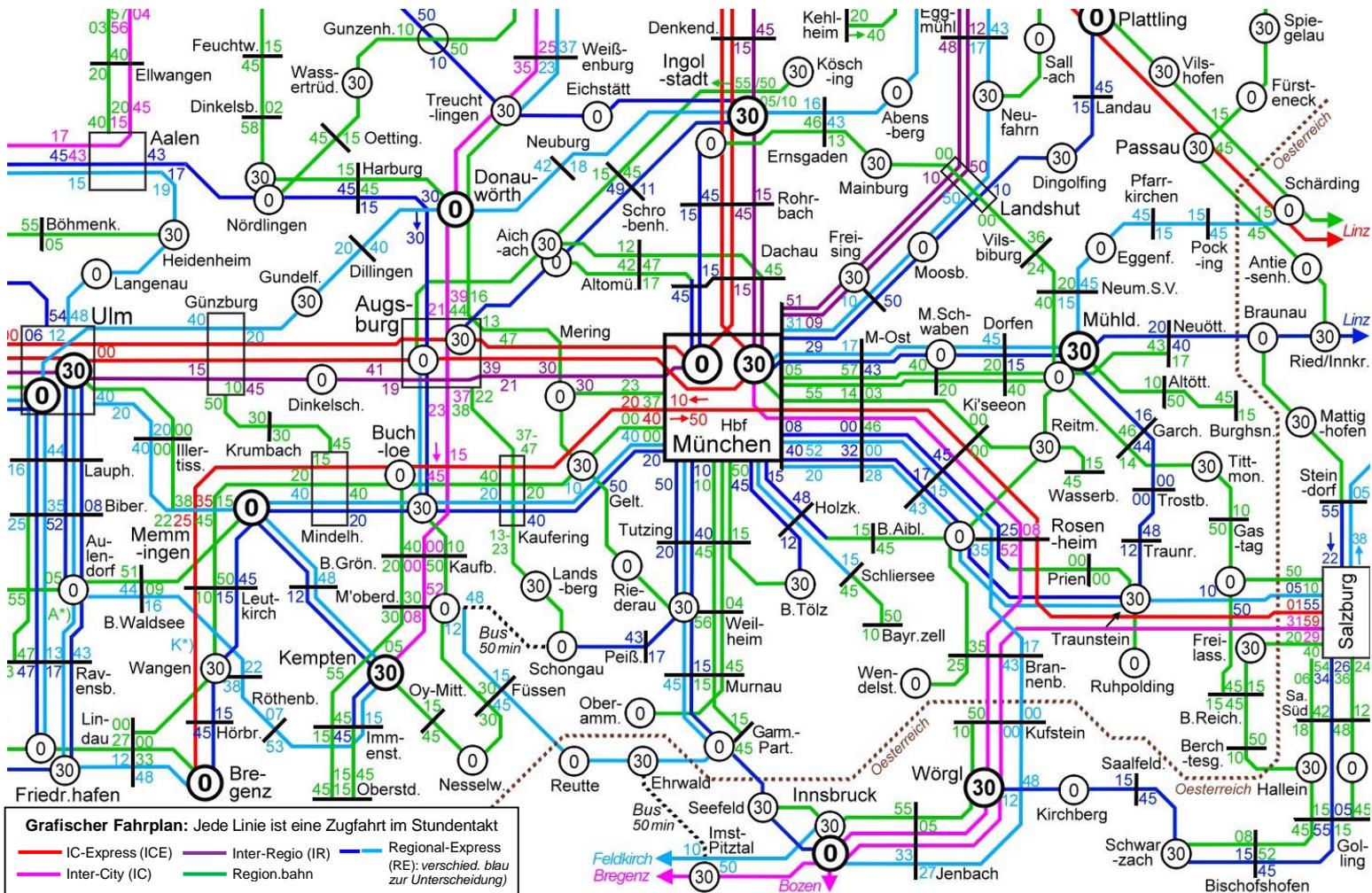


Ein Integraler Taktfahrplan
von Jörg Schäfer

Übersichtskarte mit den **VD-T-Kursbuchnummern**

Lila sind die wichtigsten Verbesserungen beim **VD-T**.





(A) Aulendorf: Kein Anschluss von RB aus Mengen (an Min.58) und Bad Waldsee (an Min.59) zum RE nach Biberach - Ulm (ab Min.56); (K) Kißlegg: Anschluss von der RB aus Memmingen (an Min.17) zum RE nach Aulendorf (ab Min.31).

950 München - Rosenheim - Traunstein - Salzburg (- Wien)

1851 schlossen Bayern und Österreich einen Staatsvertrag: Bayern versprach, bis 1858 Gleise von München über Rosenheim nach Kufstein und Salzburg zu legen. Und Österreich garantierte den Bau von Salzburg bis Bruck an der Mur (an der Hauptbahn Wien - Triest) und von Kufstein nach Innsbruck.

Wegen der einfacheren Topographie wählten die Eisenbahningenieure für die *Bayerische Maximiliansbahn* zwischen München und Rosenheim den Umweg über Holzkirchen und das *Mangfalltal*. Nachdem Österreich 1854 mitteilte, dass seine Strecken nicht in der vereinbarten Frist fertig würden, brach Bayern den Streckenabbau ab. Nur die schon weit fortgeschrittenen 36,5 km von München bis Holzkirchen wurden am 24.6.1854 eröffnet.

Erst 1856 kam ein neuer Vertrag zustande, der die Frist für Österreich um 5 Jahre verlängerte. Danach gingen auch die Bauarbeiten in Bayern weiter: 1856 wurde das Gleis bis Rosenheim eröffnet, 1858 bis Kufstein und am 1.8.1860 bis Salzburg. Am 12.8.1860 folgte die feierliche Eröffnung der Gesamtstrecke unter Anwesenheit von Kaiser Franz Joseph und König Maximilian II.

Schon wenige Jahre später kam die *Mangfalltalbahn* an ihre Kapazitätsgrenzen. Ihr zweigleisiger Ausbau wäre wegen der kurven- und steigungsreichen Trassierung sehr aufwändig gewesen. Daher entschied man sich für den Bau einer neuen Bahnstrecke über Grafing nach Rosenheim, die 9 km kürzer war und mit geringeren Steigungen auskam. Sie wurde 1871 eröffnet und verkürzte deutlich die Fahrzeit der Schnell- und Güterzüge.

Die 1880er Jahre brachten einen großen Aufschwung im Güter- und Personenverkehr. Deshalb beschloss Bayern 1891 den zweigleisigen Ausbau von München zu den Landesgrenzen bei Freilassing und Kufstein. Das schloss die Erweiterung der Bahnhöfe München Ost, Zorneding, Grafing Bahnhof, Ostermünchen und Rosenheim ein. Schon 1892 war das zweite Gleis von München bis Zorneding befahrbar, 1893 bis Aßling, 1894 bis Prien und 1895 bis Freilassing. Der Salzburger Hauptbahnhof wurde wegen der schwierigen Verhältnisse in der Stadt erst 1898 erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit lag zumeist bei 90 km/h.

Das Aufkommen nahm weiter zu, und 1900 fuhren zwischen München und Rosenheim schon 38 Züge pro Tag und Richtung. Nach Beginn des Ersten Weltkrieges am 1.8.1914 wurde das Angebot durch Militärzüge stark eingeschränkt: 1915 gab es nur noch 4 Schnell- und Eilzüge und 4 Personenzüge. Immer mehr Schnellzüge wurden wegen Mangel an Personal, Wagen, Lokomotiven und Kohle gestrichen und ihre Reisezeit durch die langsameren Militärzüge verlängert. 1917 war das Angebot auf zwei Schnellzugpaare geschrumpft.

1925 begannen die Arbeiten für die Elektrifizierung, und 1928 hing der Fahrdraht durchgehend von München bis Salzburg. Der Strom wurde teilweise aus dem Walchenseekraftwerk bezogen. Zu dieser Zeit fuhren täglich 20 Schnellzüge, 12 Eil- und Personenzüge und 22 Güterzüge. Von München bis Grafing kamen 28 Nahpersonenzüge hinzu.

Auch im Zweiten Weltkrieg wurden die zivilen Züge wieder zugunsten zahlreicher Truppen- und Materialzügen eingeschränkt. 1941 gab es noch 11 Schnellzüge, davon waren 3 Schnellzüge für Fronturlauber (SFR). 1944 ging das Angebot auf 7 Fernverkehrszüge zurück, davon immer noch 3 SFR. Kurz vor Kriegsende wurden Salzburg, Freilassing, Traunstein und Rosenheim Ziel zahlreicher Bombenangriffe. Ein geordneter Bahnbetrieb war danach nicht mehr möglich.

Nach dem Krieg machte die US-Armee die Strecke schnellstmöglich (aber teilweise nur eingleisig) wieder befahrbar. Schon am 18.5.1945 fuhren die ersten Züge auf der wichtigen Militärverbindung. Bis 1949 waren allerdings höchstens 85 km/h erlaubt.

Anfang der 1950er Jahre nahm das Verkehrsaufkommen rapide zu, entsprechend wuchs die Zahl der Reise- und Güterzüge. In den 1960er Jahren modernisierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die Stellwerkssysteme. Den Abschluss bildete 1969 das Spurplanstellwerk in Traunstein sowie die Selbstblocksysteme zwischen Übersee, Traunstein und Teisendorf. Die Stellwerke in Bergen und Lauter wurden danach geschlossen.

Zur Olympiade 1972 wurde zwischen München und Grafing die S-Bahn-Linie 4 eröffnet. Zunächst benutzte sie ab Trudering das vorhandene Gleispaar. Der viergleisige Ausbau folgte 1988 bis Zorneding und 1998 bis Grafing. Dort dient die (heute als S6 bezeichnete Linie) nach Ebersberg ab.

1991 vertaktete die *DB* das Angebot auch außerhalb des S-Bahn-Bereichs. Zwischen München und Salzburg fuhren tagsüber stündlich Regionalbahnen, hinzu kamen jeweils zweistündlich Fernverkehrszüge nach Salzburg und Innsbruck. Seit Ende 2013 betreibt die *Bayerische Oberlandbahn* das „E-Netz Rosenheim“ unter dem Markennamen *Meridian* mit Neufahrzeugen des Typs *Stadler Flirt 3*. Der stündliche *Meridian-Express* hält nicht zwischen München Ost und Rosenheim. Die Stationen dazwischen bedient der voraus fahrende „normale“ *Meridian* nach Kufstein.

2008 wurden zwischen München und Rosenheim werktags bis zu 150 Güterzüge gezählt. Etwa 100 fuhren über Kufstein nach Innsbruck (und meistens über den Brennerpass nach Italien) weiter und etwa 50 über Salzburg Richtung Türkei, Griechenland, Ljubljana und Triest.

Seit 2009 fahren zweistündlich *Railjets* der *Österreichischen Bundesbahn* (ÖBB) die 153 km von München nach Salzburg ohne Unterwegshalt in 1½ Stunden. Abwechselnd dazu werden *Eurocities* eingesetzt, die mit 5 Zwischenstopps 10 Minuten länger unterwegs sind.

Dieses Fernverkehrsangebot ist für die wichtige europäische Achse nur mäßig attraktiv und würde beim **VD-T** verdoppelt: Es gäbe stündliche *Railjets*, die non-stop 70 Minuten und stündliche REs, die mit 9 Halten 95 Minuten brauchen.

Zug	ICE	RB		RE	IC	ICE	RB		RE	IC
km München Hbf	7.49	7.38		8.20	8.32	8.49	8.38		9.20	9.32
9,7 München Ost		7.46		8.28			8.46		9.28	
32,5 Kirchseeon		00/06		8.43			00/06		9.43	
37,6 Grafing West	[08]	8.11				[08]	9.11			
45,0 Aßling (Oberbay)		8.17					9.17			
51,6 Ostermünchen		8.22					9.22			
59,0 Großkarolinenfeld		8.27					9.27			
62,0 Rosenh.-Egarten		8.30					9.30			
64,9 Rosenheim	[21]	8.33		8.59	9.06	[21]	9.33		9.59	10.06
> Stephanskirchen		8.37		9.01	9.07		9.37		10.01	10.07
< Edling /Simssee		8.42		>	>		9.42		>	>
< Edling /Simssee		8.46		<	<i>Wörgl</i>		9.46		<	<i>Wörgl</i>
> Bad Endorf		8.51		>	9.31		9.51		>	10.31
> Rimsting		8.55	<i>IC ab</i>	>			9.55	<i>IC ab</i>	>	
< Prien (Chiemsee)		59/00	<i>Wörgl</i>	<			59/00	<i>Wörgl</i>	<	
73,7 Rohrdorf (Obb)		>	8.33	9.07			>	9.33	10.07	
83,2 Frasdorf		<		9.13			<		10.13	
90,7 Bernau (Chiems)		9.05	[01]	9.18			10.05	[01]	10.18	
98,8 Übersee		9.11					10.11			
107,1 Bergen (Obb)		9.17					10.17			
113,8 Traunstein	[41]	9.22		9.29		[41]	10.22		10.29	
		an		9.31			an		10.31	
130,3 Teisendorf				9.40					10.40	
142,2 Freilassing				9.48					10.48	
149,1 Salzburg Hbf	8.59		9.29	9.54		9.59		10.29	10.54	
<i>Salzburg Hbf</i>	9.02		9.32			10.02		10.32		
<i>Linz Hbf</i>	9.59		10.29			10.59		11.29		

Die kürzere Reisezeit erreicht der **VD-T** vor allem durch einen 19 km langen Neubauabschnitt für 200 km/h zwischen Rosenheim und Bernau neben der Autobahn A8. Da auch die Bestandstrasse über Bad Endorf weiter befahren wird, wächst die Kapazität des Schienennetzes zwischen München und Salzburg. Der in der Realität geplante zweigleisige Ausbau Mühldorf - Freilassing ist daher beim **VD-T** nicht erforderlich.

Durch den anschließenden Ausbau der *Westbahn* in Österreich reduziert sich die 465 km lange Fahrt von München nach Wien auf knapp 3½ Stunden, das sind durchschnittlich fast 140 km/h!

Große Vorteile bringt der Neubauabschnitt auch dem österreichischen Verkehr von Salzburg nach Innsbruck. Die schnellste Verbindung führt über Rosenheim, wo in den 1970er Jahren auf österreichische Kosten eine Umfahungskurve gebaut wurde. Die *Railjets* brauchen mit einem Halt in Wörgl mindestens 2 Stunden, beim **VD-T** ginge es über eine Verbindungskurve bei Pfraundorf eine halbe Stunde schneller. Das wäre natürlich ein gutes Argument, um Fördermittel der Europäischen Union für den Neubauabschnitt zu beantragen.

	<i>Wien Hbf</i>									
	5.47			6.17		6.47			7.17	
	7.01			7.31		8.01			8.31	
	7.58			8.28		8.58			9.28	
Zug	ICE	IC	RE	IC	RB	ICE	IC	RE	IC	RB
km Salzburg Hbf	8.01		8.06	8.31		9.01		9.06	9.31	
6,9 Freilassing			8.12					9.12		
18,8 Teisendorf			8.19					9.19		
	[19]		8.29	[49]	ab	[19]		9.29		ab
35,3 Traunstein										
			8.31		8.38			9.31		9.38
42,0 Bergen (Obb)					8.43					9.43
50,3 Übersee					8.49					9.49
58,4 Bernau (Chiemsee)			8.42		8.55			9.42	[01]	9.55
> Frasdorf			8.47		>			9.47		>
< Rohrdorf (Obb)			8.53	9.27	>			9.53	10.27	>
63,6 Prien (Chiemsee)			<	<i>IC an</i>	00/01			<	<i>IC an</i>	00/01
68,0 Rimsting			>	<i>Wörgl</i>	9.05			>	<i>Wörgl</i>	10.05
71,9 Bad Endorf		<i>Wörgl</i>	>		9.08		<i>Wörgl</i>	>		10.08
78,5 Edling /Simssee		8.29	<		9.13		9.29	<		10.13
82,2 Stephanskirchen		>	>		9.17		>	>		10.17
	[39]	8.53	8.59		9.23	[39]	9.53	9.59		10.23
88,6 Rosenheim										
		8.54	9.01		9.27		9.54	10.01		10.27
91,5 Rosenh.-Egarten					9.30					10.30
94,5 Großkarolinenfeld					9.33					10.33
101,9 Ostermünchen					9.38					10.38
108,5 Aßling (Oberbay)					9.43					10.43
115,9 Grafing West	[52]		15/17		9.49	[52]		15/17		10.49
Kirchseon					54/00					54/00
143,8 München Ost			8.32		10.14			9.32		11.14
153,5 München Hbf	9.11	9.28	8.40		10.22	10.11	10.28	9.40		11.22



Als Fahrplanzeit errechnen sich daraus (inclusive 11% Reserve) für den ICE = gerundet 70 Minuten.

km	durchschnittl. Geschwindigkeit ab	ICE-Fahrt	
0	München Hbf	-	7 Minuten
11	München Ost	150 km/h	20,5 Min.
62	westlich Rosenheim	120 km/h	3,5 Min.
69	Innbrücke	200 km/h	8,7 Min.
98	westlich Übersee	140 km/h	18,8 Min.
142	Freilassing	-	4,5 Min.
149	Salzburg Hbf	Summe = 63,0 Minuten	

951 (München -) Rosenheim - Kiefersfelden - Wörgl (- Innsbruck)

Die Zugfahrt von München ins 170 Schienenkilometer entfernte Innsbruck dauert heute mit dem Eurocity fast 2 Stunden und ist mäßig attraktiv. Durch die vielen Stopps fühlt man sich fast wie in einem Regionalzug. Die virtuelle IC-Linie 31 ist beim **VD-T** nicht nur eine halbe Stunde schneller, sondern erreicht auch *Integrale Taktknoten* in Wörgl und Innsbruck. Dort bestehen so gute Anschlüsse, dass man den Entfall der IC-Halte in Kufstein und Jenbach verschmerzen kann.

Wichtig ist, dass der IC in München Anschluss von und zu den ICEs aus Nürnberg und Stuttgart aufnimmt, die jeweils zur Minute 56 ankommen und zur Minute 04 abfahren. Dazu müssen die Züge an nebeneinander liegenden Gleisen halten, damit die Fahrgäste nur kurze Fußwege zurückzulegen haben.

In München Ost kann der IC deshalb nicht halten, und in Rosenheim erst 7 Minuten nach dem Taktknoten zur vollen Stunde. Das wird aber durch den voraus fahrenden RE nach Salzburg kompensiert, der Anschlüsse von München Ost und Grafing vermittelt.

<i>München Hbf</i>	7.32		7.38	8.20	8.32		8.38	9.20	9.32		9.38
<i>München Ost</i>			7.46	8.28			8.46	9.28			9.46
<i>Rosenheim 950</i>	8.06		8.33	8.59	9.06		9.33	9.59	10.06		10.33
Zug	IC	RB	RE	IC	IC	RB	RE	IC	IC	RB	RE
km Rosenheim	8.07	8.10	8.35		9.07	9.10	9.35		10.07	10.10	10.35
3,1 Ros.-Happing		8.13				9.13				10.13	
6,1 Pfraundorf (Inn)		8.17				9.17				10.17	
7,9 Raubling		8.19				9.19				10.19	
13,4 Brannenburg		8.25	8.43			9.25	9.43			10.25	10.43
15,7 Flintsbach		Wen-	8.46			Wen-	9.46			Wen-	10.46
25,0 Oberaudorf		delst.	8.52			delst.	9.52			delst.	10.52
30,5 Kiefersfelden			8.57	<i>Wien</i>			9.57	<i>Wien</i>			10.57
<i>Salzburg Hbf</i>	>	RB	>	8.31	>	RB	>	9.31	>	RB	>
34,2 Kufstein		8.10	9.01			9.10	10.01			10.10	11.01
38,5 Schaffenua		8.13				9.13				10.13	
40,4 Langkampfen		8.16				9.16				10.16	
43,6 Kirchbichl		8.19	9.07			9.19	10.07			10.19	11.07
47,7 Wörgl Hbf	8.31	8.23	9.11	9.27	9.31	9.23	10.11	10.27	10.31	10.23	11.11
km <i>Wörgl Hbf ÖBB</i>	8.33	8.36	9.12	9.29	9.33	9.36	10.12	10.29	10.33	10.36	11.12
25 <i>Jenbach</i>		8.56	9.27			9.56	10.27			10.56	11.27
51 <i>Hall in Tirol</i>		9.20	9.45			10.20	10.45			11.20	11.45
60 <i>Innsbruck Hbf</i>	8.59	9.29	9.52	9.55	9.59	10.29	10.52	10.55	10.59	11.29	11.52

km	<i>Innsbruck Hbf</i>	8.01	8.05	8.08	8.31	9.01	9.05	9.08	9.31	10.01	10.05	10.08
9	<i>Hall in Tirol</i>			8.15	8.40			9.15	9.40			10.15
26	<i>Jenbach</i>			8.33	9.04			9.33	10.04			10.33
60	<i>Wörgl Hbf ÖBB</i>	8.27	8.31	8.48	9.24	9.27	9.31	9.48	10.24	10.27	10.31	10.48
	Zug	IC		RE	RB	IC		RE	RB	IC		RE
47,7	Wörgl Hbf	8.29	8.33	8.49	9.37	9.29	9.33	9.49	10.37	10.29	10.33	10.49
43,6	Kirchbichl			8.53	9.40			9.53	10.40			10.53
40,4	Langkampfen				9.43				10.43			
38,5	Schaftenau				9.46				10.46			
34,2	Kufstein			8.59	9.50			9.59	10.50			10.59
	<i>Salzburg Hbf</i>	>	9.29	>	an	>	10.29	>	an	>	11.29	>
30,5	Kiefersfelden		<i>Wien</i>	9.02			<i>Wien</i>	10.02			<i>Wien</i>	11.02
25,0	Oberaudorf			9.07	Wen-			10.07	Wen-			11.07
15,7	Flintsbach			9.14	delst.			10.14	delst.			11.14
13,4	Brannenburg			9.17	9.35			10.17	10.35			11.17
7,9	Raubling				9.41				10.41			
6,1	Pfraundorf (Inn)				9.43				10.43			
3,1	Ros.-Happing				9.46				10.46			
km	Rosenheim	8.53		9.25	9.50	9.53		10.25	10.50	10.53		11.25
	<i>Rosenheim 950</i>	8.54	9.01	9.27		9.54	10.01	10.27		10.54	11.01	11.27
	<i>München Ost</i>		9.32	10.14			10.32	11.14			11.32	12.14
	<i>München Hbf</i>	9.28	9.40	10.22		10.28	10.40	11.22		11.28	11.40	12.22

952 Rosenheim - Brannenburg - Bergbahnhof Wendelstein

Die Bergbahn auf den Wendelstein in den oberbayerischen Kalkalpen ist eine elektrisch betriebene, meterspurige Bahn mit Zahnstangenabschnitten. Sie wurde 1912 eröffnet und 1961 östlich von Waching stillgelegt, weil sie den Straßenverkehr störte. 1987 wurde sie für 17 Millionen DM modernisiert. Leider ohne die Verbindung nach Brannenburg wieder herzustellen, was beiden Bahnlinien sicher viele neue Fahrgäste gebracht hätte.

Beim **VD-T** wären die 7,6 noch vorhandenen Streckenkilometer auf Normalspur um- und 2,3 km in dieser Spur wiederaufgebaut worden. Neue Fahrzeuge mussten ohnehin beschafft werden – warum also nicht moderne Zweisystemtriebwagen, die auf der Hauptstrecke nach Rosenheim weiterfahren können? Touristen können dort direkt in den IC nach München und RE nach Salzburg umsteigen.

Im Fahrplan der KBS 951 wird eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h für die Triebwagen zum Wendelstein angenommen – wenn sie langsamer wären, könnte die Station Rosenheim-Happing nicht reaktiviert werden.

7.08		8.08		9.08	München Hbf 950	9.52		10.52		11.52
7.49		8.49		9.49	Wörgl Hbf ÖBB	9.11		10.11		11.11
8.17		9.17		10.17	Brannenburg	8.43		9.43		10.43
7.20		8.20		9.20	München Hbf 950	9.40		10.40		11.40
8.10		9.10		10.10	Rosenheim 951	8.50		9.50		10.50
8.25		9.25		10.25	Brannenburg	8.35		9.35		10.35
RB	RB *)	RB	RB *)	RB	Zug	RB	RB *)	RB	RB *)	RB
8.26	ab	9.26	ab	9.26	km Brannenburg	8.34	an	9.34	an	9.34
29/32	9.04	29/32	9.04	29/32	2,3 Waching	28/31	8.56	28/31	8.56	28/31
8.39	9.11	9.39	10.11	10.39	6,4 Aipl	8.21	8.49	9.21	9.49	10.21
43/45	15/17	43/45	15/17	43/45	7,5 Mitteralm	15/17	43/45	15/17	43/45	15/17
8.54	9.26	9.54	10.26	10.54	9,9 Bergbf Wendelst.	8.06	8.34	9.06	9.34	10.06

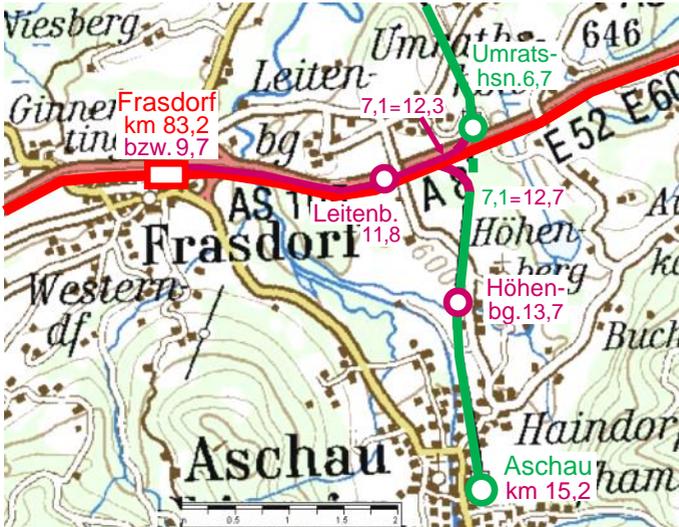


*) Die meiste Zeit gibt es nur den schwarz dargestellten Stundentakt mit zwei Triebwagen, die zwischen Rosenheim und dem Bergbahnhof Wendelstein pendeln.

Bei hohem Andrang kommt ein dritter Triebwagen für die blauen Fahrten hinzu. Sie enden in Waching und sind (wie in der Realität alle Züge) nur mit dem PKW, zu Fuß oder Fahrrad erreichbar.

954 Prien - Frasdorf - Aschau

Die 9,6 Kilometer lange *Chiemgaubahn* wurde 1878 als Anschluss der Strecke Rosenheim - Salzburg eröffnet. In den 1980er Jahren war sie akut stilllegungsgefährdet, wurde dann aber als Modellstrecke modernisiert und erreicht bis heute eine zufriedenstellende Nachfrage.



Beim **VD-T** liegt der neue Bahnhof Frasdorf an der KBS 950 nur 5 km von Aschau entfernt. Die „Chiemgaubahn“ muss Anschlüsse dorthin bieten, um für die Fahrgäste interessant zu bleiben.

Dafür braucht man eine neue 3 km lange eingleisige Verbindung vom Haltepunkt Umratshausen

7.38	8.38	9.38	Traunstein	9.22	10.22	11.22
8.00	9.00	10.00	Prien 950	9.00	10.00	11.00
6.38	7.38	8.38	München Hbf	10.22	11.22	12.22
7.37	8.37	9.37	Rosenheim	9.23	10.23	11.23
7.59	8.59	9.59	Prien 950	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Prien (Chiemsee)	8.56	9.56	10.56
8.07	9.07	10.07	2,5 Urschalling	8.53	9.53	10.53
8.09	9.09	10.09	4,1 Vachendorf	8.51	9.51	10.51
8.11	9.11	10.11	5,1 Giebing	8.49	9.49	10.49
8.13	9.13	10.13	6,7 Umratshausen	8.47	9.47	10.47
8.16	9.16	10.16	9,7 Frasdorf	8.44	9.44	10.44
7.20	8.20	9.20	München Hbf	9.40	10.40	11.40
8.01	9.01	10.01	Rosenheim	8.59	9.59	10.59
8.13	9.13	10.13	Frasdorf 950	8.47	9.47	10.47
8.19	9.19	10.19	9,7 Frasdorf	8.41	9.41	10.41
8.21	9.21	10.21	11,8 Leitenberg	8.38	9.38	10.38
8.24	9.24	10.24	13,7 Höhenberg	8.36	9.36	10.36
8.26	9.26	10.26	15,2 Aschau	8.34	9.34	10.34

bis zu einem kurzen Seitenbahnsteig in Frasdorf. (Kostspielige Weichenverbindungen zur Hauptstrecke sind nicht erforderlich.)

Dort wechseln die Züge die Fahrtrichtung und fahren 2,6 km auf dem gleichen Gleis zurück, bevor sie über eine 400 Meter lange Verbindungskurve wieder die vorhandene Strecke nach Aschau erreichen.

Das Fahrgastpotenzial der neuen KBS 944 erinnert vielleicht an eine Buslinie. Ein einziger Bus kann aber die Bahnhöfe Prien, Frasdorf und Aschau nicht zuverlässig alle 60 Minuten verbinden.

955 Traunstein - Siegsdorf - Ruhpolding

7.20 8.01 8.29	8.20 9.01 9.29	9.20 10.01 10.29	München Hbf Rosenheim Traunstein 950	9.40 8.59 8.31	10.40 9.59 9.31	11.40 10.59 10.31
8.06 8.12 8.29	9.06 9.12 9.29	10.06 10.12 10.29	Salzburg Hbf Freilassing Traunstein 950	8.54 8.48 8.31	9.54 9.48 9.31	10.54 10.48 10.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33 8.36 8.38 8.41	9.33 9.36 9.38 9.41	10.33 10.36 10.38 10.41	km Traunstein 2,0 Seiboldsdorf 3,7 Traundorf 5,6 Siegsdorf	8.27 8.23 8.21 8.18	9.27 9.23 9.21 9.18	10.27 10.23 10.21 10.18
8.43 8.47 8.51 8.54	9.43 9.47 9.51 9.54	10.43 10.47 10.51 10.54	6,9 Höpfling 9,0 Eisenärzt 12,1 Bibelöd 13,2 Ruhpolding	8.16 8.12 8.08 8.06	9.16 9.12 9.08 9.06	10.16 10.12 10.08 10.06
8.58 9.13 9.38	9.58 10.13 10.38	10.58 11.13 11.38	Ruhpolding Bus Inzell B.Reichenhall	8.02 7.47 7.22	9.02 8.47 8.22	10.02 9.47 9.22

Die Lokalbahn wurde 1895 eröffnet und 1955 elektrifiziert. Mit täglich rund 1.500 Fahrgästen zählt sie zu den gut genutzten Zweigstrecken in Bayern.

Beim **VD-T** würde das Angebot durch direkte „Flügelzüge“ nach München und gute Busanschlüsse von Ruhpolding nach Bad Reichenhall und Reit im Winkel abgerundet.

956 Traunstein - Waging

7.20 8.01 8.29	8.20 9.01 9.29	9.20 10.01 10.29	München Hbf Rosenheim Traunstein 950	9.40 8.59 8.31	10.40 9.59 9.31	11.40 10.59 10.31
8.06 8.12 8.29	9.06 9.12 9.29	10.06 10.12 10.29	Salzburg Hbf Freilassing Traunstein 950	8.54 8.48 8.31	9.54 9.48 9.31	10.54 10.48 10.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34 8.37 8.42 8.44	9.34 9.37 9.42 9.44	10.34 10.37 10.42 10.44	km Traunstein 2,2 Hufschlag 5,5 Weibhausen 6,8 Kirchhalling	8.26 8.22 8.17 8.15	9.26 9.22 9.17 9.15	10.26 10.22 10.17 10.15
8.47 8.49 8.54	9.47 9.49 9.54	10.47 10.49 10.54	9,0 Unterասchau 10,4 Otting 12,6 Waging	8.12 8.10 8.06	9.12 9.10 9.06	10.12 10.10 10.06

Die Züge benutzen bis zur Abzweigstelle Hufschlag in km 12,1 die Hauptstrecke Rosenheim - Salzburg mit. Die 1902 eröffnete Zweigstrecke ist daher nur 10,5 km lang. Beim **VD-T** würde wie in der Realität ein Triebwagen stündlich zwischen Traunstein und Waging pendeln.

958 Freilassing - Bad Reichenhall - Berchtesgaden - Hallein

Die 33,7 km lange eingleisige und elektrifizierte Strecke ist bis Bad Reichenhall als Hauptbahn klassifiziert und dann bis Berchtesgaden als Nebenbahn. Zwischen Kirchberg und Hallthurm gibt es Steigungen von 40 %, dort gelten besondere betriebliche Anforderungen für eine Steilstrecke.

6.50	7.24	7.50	8.24	8.50	<i>München Hbf</i>	10.10	10.36	11.10	1.00	1.00
	8.03		9.03		<i>Rosenheim</i>		9.57		10.57	
	8.49		9.49		<i>Freilassing 950</i>		9.11		10.11	
8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	<i>Salzburg Hbf</i>	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40
8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	<i>Freilassing 959</i>	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	Staatsgrenze = km 5,8	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31	km Freilassing	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	3,3 Ainring	8.26	8.56	9.26	9.56	10.26
	9.07		10.07		5,9 Hammerau		8.53		9.53	
8.40	9.11	9.40	10.11	10.40	10,8 Piding	8.20	8.49	9.20	9.49	10.20
8.43	9.14	9.43	10.14	10.43	13,7 B.Reich.-Landr.amt	8.17	8.46	9.17	9.46	10.17
8.45	9.17	9.45	10.17	10.45	14,9 Bad Reichenhall	8.15	8.43	9.15	9.43	10.15
8.47	9.19	9.47	10.19	10.47	16,6 B.Reich.-Kirchberg	8.13	8.41	9.13	9.41	10.13
8.50	9.22	9.50	10.22	10.50	18,3 Bayerisch Gmain	8.10	8.38	9.10	9.38	10.10
8.55	an	9.55	an	10.55	22,3 Hallthurm	8.05	ab	9.05	ab	10.05
9.01		10.01		11.01	28,5 Bischofswiesen	7.59		8.59		9.59
9.05		10.05		11.05	31,6 Stanggaß-Strub	7.55		8.55		9.55
9.08		10.08		11.08	33,7 Berchtesgaden Bf	7.52		8.52		9.52
9.10		10.10		11.10	34,5 Berchtesg. Mitte	7.50		8.50		9.50
9.12		10.12		11.12	35,5 Bercht. Bergwerk	7.48		8.48		9.48
9.14		10.14		11.14	36,5 Maria am Berg	7.46		8.46		9.46
9.16		10.16		11.16	38,3 Reckensberg	7.44		8.44		9.44
9.19		10.19		11.19	40,7 Krautschneider	7.41		8.41		9.41
9.21		10.21		11.21	42,7 Marktschellenberg	7.38		8.38		9.38
9.24		10.24		11.24	45,5 Kaltenhausen	7.35		8.35		9.35
9.27		10.27		11.27	47,3 Hallein	7.33		8.33		9.33
9.31		10.31		11.31	km <i>Hallein ÖBB</i>	7.29		8.29		9.29
9.55		10.55		11.55	17,8 <i>Salzburg Hbf</i>	7.05		8.05		9.05

2006 wurde die Strecke in das Salzburger S-Bahnnetz integriert, da sich die Stadt seit dem Wegfall der EU-Binnengrenzen zum regionalen Zentrum entwickelte.

Das wäre beim **VD-T** noch konsequenter als in der Realität passiert. Von Salzburg über Freilassing bis Bayerisch Gmain gäbe es einen 30-Minuten-Takt. Dafür müsste die Fahrzeit von Bad Reichenhall bis Berchtesgaden durch folgende Maßnahmen auf akzeptable 25 Minuten verkürzt werden:



- Zweigleisiger Begegnungsabschnitte für Zugkreuzungen ohne Wartezeiten in Bad Reichenhall zwischen dem Bahnhof und dem neuen Haltepunkt Landratsamt. 600 Meter weit kann dazu ein vorhandenes Abstellgleis genutzt werden, so dass nur 600 Meter (bis zur Brücke der B21) zu erweitern sind.
- Die zahlreichen Bahnübergänge im Steilabschnitt zwischen Kirchberg und Hallthurm sind zu sichern oder aufzuheben, damit die Züge mindestens 60 km/h fahren können.
- Der Fahrplan erlaubt nur mit einem weiteren 2 bis 3 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt nördlich von Bischofswiesen die neuen Stationen Hallthurm und Stangaß-Strub, die neues Fahrgastpotenzial erschließen.

Schon bis 1933 gab es eine direkte Schienenverbindung von Berchtesgaden nach Salzburg, allerdings als Überlandstraßenbahn durch das Tal der Berchtesgadener Ache mit über einer Stunde Fahrzeit.

Der **VD-T** enthält einen 11 km langen neuen Lückenschluss zur ÖBB-Bahnlinie Salzburg - Salzach, bei dem man in 45 Minuten von Berchtesgaden nach Salzburg kommt. Zudem gibt es einen „integralen Taktknoten“ zur Minute 30 in Hallein mit attraktiven Bus- und Bahnanschlüssen, und die Bezirkshauptstadt des Tennengaus ist selber ein wichtiges Ziel mit 20.000 Einwohnern und zahlreichen Arbeitsplätzen.

959 (Gesamtverkehr) Salzburg - Freilassing

In der Realität wuchs der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Salzburg in Österreich und dem „Berchtesgadener Eck“ in Deutschland seit 1990 rasant an. Der Schienenverkehr wurde erst 2012 mit der Eröffnung der länderverbindenden S-Bahn-Linie angepasst.

Der **VD-T** hätte darauf schneller reagiert und schon zur Jahrtausendwende einen Halbstundentakt zwischen Salzburg, Freilassing und Berchtesgaden geboten.

IR	(S)	(S)	IR	(S)	Staatsgrenze = km 5,8	(S)	IR	(S)	(S)	IR
8.05	8.20	8.50	9.05	9.20	km Salzburg Hbf	8.40	8.55	9.10	9.40	9.55
	8.22	8.52		9.22	1,9 Salzburg-Aighof	8.37		9.07	9.37	
	8.24	8.54		9.24	3,4 Taxham Europark	8.35		9.05	9.35	
	8.26	8.56		9.26	5,3 Salzb.-Lieferung	8.33		9.03	9.33	
8.10	8.29	8.59	9.10	9.29	6,9 Freilassing	8.31	8.50	9.01	9.31	9.50
>	8.45	9.17	>	9.45	<i>B.Reichenhall</i>	8.14	>	8.43	9.14	>
<	9.10		<	10.10	<i>Berchtesgaden 958</i>	7.50	<		8.50	<
8.29			9.29		<i>Traunstein 950</i>		8.31			9.31

960 München - Holzkirchen - Bad Tölz - Lenggries / Tutzing

In der Realität fahren stündlich Regionalbahnen der *Bayerischen Oberlandbahn* in München Hbf ab, die aus drei Triebwagen bestehen: Der vorderste wird in Holzkirchen abgekuppelt und fährt nach Bayrischzell weiter, die beiden anderen nach Schäftlach. Dort werden sie für die Ziele Tegernsee und Lenggries getrennt.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	km München Hbf	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14
7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	5,2 Harras	9.07	9.37	10.07	10.37	11.07
7.56	8.26	8.56	9.26	9.56	9,6 München-Solln	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03
	8.32		9.32		18,4 Deisenhofen		9.27		10.27	
	8.38		9.38		26,0 Sauerlach		9.21		10.21	
	8.43		9.43		33,2 Otterfing		9.16		10.16	
8.11	8.47	9.11	9.47	10.11	36,5 Holzkirchen	8.49	9.13	9.49	10.13	10.49
8.13	8.49	9.13	9.49	10.13	42,4 Warngau	8.47	9.11	9.47	10.11	10.47
	8.54		9.54		47,2 Schäftlach		9.06		10.06	
8.21	59/01	9.21	59/01	10.21		8.39	59/01	9.39	59/01	10.39
	9.03		10.03		49,0 x Waakirchen		8.56		9.56	
	9.06		10.06		52,0 Reichersbeuren		8.53		9.53	
8.29	9.11	9.29	10.11	10.29	57,1 Bad Tölz Bf	8.31	8.49	9.31	9.49	10.31
8.31	9.12	9.31	10.12	10.31		8.29	8.48	9.29	9.48	10.29
>	9.14	>	10.14	>	1,5 Langgaiser	>	8.45	>	9.45	>
<	9.16	<	10.16	<	2,8 Gaißach	<	8.43	<	9.43	<
>	9.19	>	10.19	>	4,9 Schalchern	>	8.41	>	9.41	>
<	9.21	<	10.21	<	6,3 Obergries	<	8.39	<	9.39	<
>	9.25	>	10.25	>	9,5 Lenggries	>	8.35	>	9.35	>
8.34	an	9.34	an	10.34	59,0 B.Tölz, Isardamm	8.26	ab	9.26	ab	10.26
8.36		9.36		10.36	60,7 Steinsäge	8.24		9.24		10.24
8.38		9.38		10.38	62,2 Blombergbahn	8.22		9.22		10.22
8.42		9.42		10.42	66,2 Bad Heilbrunn	8.18		9.18		10.18
8.44		9.44		10.44	67,2 Oberenzenau	8.16		9.16		10.16
48/49		48/49		48/49	70,6 Bichl [neu]	11/12		11/12		11/12
8.54		9.54		10.54	74,7 Penzberg	8.06		9.06		10.06
59/01		59/01		59/01	79,8 Iffeldorf	59/01		59/01		59/01
9.06		10.06		11.06	85,7 Seeshaupt	7.53		8.53		9.53
9.10		10.10		11.10	90,1 Bernried	7.49		8.49		9.49
9.16		10.16		11.16	97,0 Tutzing	7.44		8.44		9.44
9.21		10.21		11.21	<i>Tutzing 965</i>	7.39		8.39		9.39
9.49		10.49		11.49	<i>München Hbf</i>	7.11		8.11		9.11
9.19		10.19		11.19	<i>Tutzing 965</i>	7.41		8.41		9.41
9.29		10.29		11.29	<i>Weilheim (Obb)</i>	7.31		8.31		9.31

Beim **VD-T** würden stündlich zwei zweiteilige Züge ab München Hbf fahren: Der RE wird in Holzkirchen (für die Ziele Bayrischzell und Bad Tölz - Bichl) und die RB in Schafflach (für die Ziele Tegernsee und Lenggries) getrennt. Den größten Vorteil davon hat die Kreisstadt Bad Tölz (18.000 Einwohner) durch häufigere Verbindungen und bessere Anschlüsse in Schafflach.

Die RE brauchen nur 43 Minuten von München Hbf nach Bad Tölz und sind dadurch auch zum PKW konkurrenzfähig. Selbst ein RE, der von München über Wolfratshausen und Geretsried nach Bad Tölz fahren könnte, wäre kaum schneller. Dieser ebenfalls denkbare Lückenschluss im Schienennetz wird daher beim **VD-T** für das Jahr 2010 nicht eingeplant.



In der Realität gibt es südlich von München bis zur Grenze nach Österreich keine durchgehende Bahnlinie in Ost-West-Richtung. Auf kurzen Strecken kann man auf Busse ausweichen, aber in vielen Fällen führt die schnellste Verbindung über München. Dadurch wird zusätzliche Nachfrage in das ohnehin überlastete Zentrum Oberbayerns gelotst.

Zwischen Bad Tölz und Penzberg kommen sich die Weilheimer und Holzkirchner Teilnetze sehr nahe, und mit einer nur 14 km langen Neubaustrecke kann die Lücke geschlossen werden. Dabei erfordern nur die ersten 3 km in Bad Tölz großen baulichen Aufwand, ab Steinsäge kann die Trasse mit maximal 20 % Gefälle neben der Bundesstraße B 472 angelegt werden.

Die folgenden Vergleiche zeigen, wie weit diese neue Verbindung den Verkehr anzieht. Dadurch entlastet sie einerseits die Bahnlinien in München, gewinnt aber auch viele neue Fahrgäste für die öffentlichen Verkehrsmittel, die ohne den Lückenschluss den eigenen PKW wählen:

Auf der KBS 955 dauert die Fahrt von Holzkirchen (z.B. 8.13 Uhr) nach Tutzing 63 Minuten (9.16 Uhr). Über München ist es fast so schnell (8.13 bis 9.18 Uhr = 65 Minuten), erfordert aber in München umsteigen (8.44 bis 8.51 Uhr). Alle Fahrgäste, die Start und Ziel zwischen Holzkirchen und Tutzing haben, werden daher die KBS 955 nutzen.

Wer südlich von Tutzing (z.B. in Weilheim) in die Züge der KBS 960 einsteigt, wird nach Penzberg, Bad Tölz usw. auf jeden Fall in Tutzing umsteigen. Und auch nach Holzkirchen spricht vieles für die KBS 955: Deren Züge sind 2 Minuten früher am Ziel, und in Tutzing muss man beim Umsteigen nicht so weit laufen.

Östlich von Holzkirchen ist es anders, da die RB von Rosenheim nicht Anschluss zum RE nach Bad Tölz - Tutzing, sondern zur RB nach Bad Tölz - Lenggries hat. Von Bad Aibling nach Weilheim reist man daher weiterhin über München.



Beim **VD-T** würden sich wie in der Realität stündlich etwa 50 Meter lange Triebwagen in Bad Tölz begegnen. Das Ziel des linken Zugs wäre auch München, das er allerdings als RE statt als RB 8 Minuten früher erreicht. Der rechte Zug würde nicht nach Lenggries, sondern über Penzberg und Tutzing ebenfalls nach München fahren und dabei viele neue Verbindungen herstellen. (20 Minuten vorher wäre beim **VD-T** schon ein Triebwagen als RB nach Lenggries gefahren, der 20 Minuten später als RB nach München zurückkommt).

961 Holzkirchen - Kreuzstraße - Bad Aibling - Rosenheim

Wegen der einfacheren Topographie wählten die Eisenbahningenieure für die erste Schienenverbindung von München nach Rosenheim (und weiter nach Salzburg/Kufstein) den Umweg über Holzkirchen und das *Mangfalltal*. Die ersten 36,5 km der *Bayerische Maximiliansbahn* (→ KBS 950) von München bis Holzkirchen wurden am 24.6.1854 eröffnet. 1857 folgte die Verlängerung nach Rosenheim. Schon nach 14 Jahren wanderte der Fernverkehr aber zur neuen und direkteren Trasse über Grafing ab.

Die *Mangfalltalbahn* diente weiterhin als Ausweichroute für Züge nach Salzburg und Kufstein. Die Ausweichgleise in den Bahnhöfen sind auffällig großzügig dimensioniert, damit auch lange Güterzüge hineinpassen. 1971 wurde die *Mangfalltalbahn* elektrifiziert, damit die Züge keine Lokomotiven wechseln müssen.

Nach der Vertaktung des Angebots 1996 bot die *Deutsche Bahn AG* tagsüber Regionalbahnen im Stundentakt an. Zunächst lokbespannte Wendezüge, seit 2000 elektrische Triebwagen der Baureihe 425. Seit dem 15.12.2013 fährt die *Bayerische Oberlandbahn* mit Stadler-Triebwagen vom Typ „Flirt“ unter dem Mar-

12.49 13.11	13.31 13.47	13.49 14.11	14.31 14.47	14.49 15.11	Bad Tölz Holzkirchen 960	14.11 13.49	14.29 14.13	15.11 14.49	15.29 15.13	16.11 15.49
12.46 13.11	13.16 13.47	13.46 14.11	14.16 14.47	14.46 15.11	München Hbf Holzkirchen 960	14.14 13.49	14.44 14.13	15.14 14.49	15.44 15.13	16.14 15.49
RB	RE	RB	RE	RB	Zug	RB	RE	RB	RE	RB
13.15 13.21 13.26 13.29	13.51 14.02	14.15 14.21 14.26 14.29	14.51 15.02	15.15 15.21 15.26 15.29	km Holzkirchen 6,6 Kreuzstraße 11,3 Aschbach 13,5 Westerham	13.45 13.38 13.33 13.30	14.09 13.57	14.45 14.38 14.33 14.30	15.09 14.57	15.45 15.38 15.33 15.30
13.31 13.36 13.38 13.41 13.44	 14.08 14/16	14.31 14.36 14.38 14.41 14.44	 15.08 14/16	15.31 15.36 15.38 15.41 15.44	15,6 Feldolling 20,8 Bruckmühl 22,2 Heufeldmühle 24,8 Heufeld 27,8 Bad Aibling	13.28 13.23 13.21 13.18 13.15	 13.51 43/45	14.28 14.23 14.21 14.18 14.15	 14.51 43/45	15.28 15.23 15.21 15.18 15.15
13.46 13.50 13.52 13.56	14.18 14.22 14.27	14.46 14.50 14.52 14.56	15.18 15.22 15.27	15.46 15.50 15.52 15.56	28,6 B.Aibling Kurpark 33,0 Kolbermoor 34,7 Ros.-Aicherpark 37,0 Rosenheim	13.13 13.09 13.07 13.04	13.41 13.37 13.33	14.13 14.09 14.07 14.04	14.41 14.37 14.33	15.13 15.09 15.07 15.04
14.03 14.30 14.55	14.37 15.22	15.03 15.30 15.55	15.37 16.22	16.03 16.30 16.55	Rosenheim 950 Traunstein Salzburg Hbf	12.57 12.30 12.05	13.23 12.38	13.57 13.30 13.05	14.23 13.38	14.57 14.30 14.05

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag nachmittags;
Grün sind die neuen Stationen beim VD-T.

kennamen *Meridian*. Dabei gibt es 6 Zugpaare pro Tag, die aus dem Mangfalltal nach München fahren und den Fahrgästen dadurch das Umsteigen ersparen.

Beim **VD-T** wird die KBS 961 wie in der Realität bedient: In der *Normalverkehrszeit* stündlich und Montag bis Freitag nachmittags halbstündlich. Bei Bedarf können die Triebwagen an den RE aus Bad Tölz gekuppelt werden und als *Flügelzug* nach München weiter fahren.

Um keine Zeit bei Zugkreuzungen zu verlieren, wird die Strecke auf beiden Seiten vom Bahnhof Westerham etwa 2 km weit zweigleisig ausgebaut. Das bringt die Zeitreserven, um die vier grün dargestellten neuen Stationen zu bedienen.

962 (München -) Holzkirchen - Schliersee - Bayrischzell

Bereits 1861 wurden die 17,2 km von Holzkirchen nach Miesbach eröffnet, um die in Miesbach und Hausham geförderte Kohle abzutransportieren. Acht Jahre folgte die Verlängerung nach Schliersee, vor allem um den Tourismus zu fördern. verlängert. Die Weiterführung bis Bayrischzell erfolgte erst 1911 – wegen der beengten Verhältnisse konnte das Gleis nicht direkt nach Süden weitergeführt werden. Stattdessen wurde Schliersee zum Kopfbahnhof, bis heute wechseln die Züge dort ihre Fahrtrichtung: Sie fahren anschließend um den See herum und an dessen Westufer entlang über Neuhaus nach Bayrischzell.

7.49	8.49	9.49		Bad Tölz	9.11	10.11	11.11
8.11	9.11	10.11		Holzkirchen 960	8.49	9.49	10.49
7.46	8.46	7.40		München Hbf	9.14	10.14	11.14
7.56	8.56	7.50		München-Solln	9.03	10.03	11.03
8.11	9.11	8.05		Holzkirchen 960	8.49	9.49	10.49
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.15	9.15	10.15	km	Holzkirchen	8.45	9.45	10.45
8.20	9.20	10.20	6,6	Darching	8.39	9.39	10.39
29/31	29/31	29/31	17,2	Miesbach Bf	29/31	29/31	29/31
8.33	9.33	10.33	18,1	Miesbach Süd	8.27	9.27	10.27
8.36	9.36	10.36	20,1	Agatharied	8.24	9.24	10.24
8.39	9.39	10.39	22,2	Hausham	8.20	9.20	10.20
8.43	9.43	10.43			8.17	9.17	10.17
			24,6	Schliersee			
8.46	9.46	10.46			8.14	9.14	10.14
8.49	9.49	10.49	26,1	Breitenbach	8.11	9.11	10.11
8.53	9.53	10.53	29,4	Fischh.-Neuhaus	8.07	9.07	10.07
59/01	59/01	59/01	34,2	Fischbachau	59/01	59/01	59/01
9.05	10.05	11.05	37,1	Geitau	7.55	8.55	9.55
9.07	10.07	11.07	38,9	Osterhofen (Obb)	7.53	8.53	9.53
9.11	10.11	11.11	41,3	Bayrischzell	7.49	8.49	9.49

Seit 1998 fährt die *Bayerische Oberlandbahn* mit *Integral*-Triebwagen von München Hbf nach Bayrischzell. In Holzkirchen werden sie mit Triebwagen nach Tegernsee und Lenggries „geflügelt“. Die Strecke wurde dafür so ausgebaut, dass die Züge nur noch 51 Minuten von Holzkirchen nach Bayrischzell brauchen. Die Zugkreuzungen finden in Schliersee statt, wo ohnehin längere Aufenthalte erforderlich sind.

Beim **VD-T** fahren natürlich auch stündlich „Flügelzüge“ von München nach Bayrischzell. Die Rahmenbedingungen erlauben leider keine Kreuzungen in Schliersee. Die Züge begegnen sich stattdessen in Miesbach und Fischbachau, wodurch die Fahrzeit auf 56 Minuten wächst. Als Trost dafür können die zwei grün hervorgehobenen Stationen zusätzlich bedient werden.

963 (München - Holzkirchen -) **Schaftlach - Tegernsee**

Die *Eisenbahn-Actiengesellschaft Schaftlach-Gmund* erhielt 1882 von König Ludwig II. die Konzession für Bau und Betrieb einer Bahnlinie, die 1883 eröffnet wurde. 1902 wurde die Strecke bis Tegernsee verlängert - die geplante Verbindung nach Rottach-Egern kam unter anderem wegen erfolgloser Grunderwerbsverhandlungen nicht zustande. 1983 wurden Strecke und Fahrzeuge der neugegründeten *Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH* (TBG) übertragen.

1998 bekam die *Bayerische Oberlandbahn* den Zuschlag für den Betrieb. Seither fährt sie im Stundentakt von München nach Tegernsee, wobei die *Integral*-Triebwagen in Schaftlach mit den Zügen Richtung Bad Tölz „geflügelt“ werden.

8.49	9.49	10.49	<i>Bad Tölz</i>	9.11	10.11	11.11
8.59	9.59	10.59	<i>Schaftlach</i> 960	9.01	10.01	11.01
8.16	9.16	10.16	<i>München Hbf</i>	9.44	10.44	11.44
8.49	9.49	10.49	<i>Holzkirchen</i>	9.11	10.11	11.11
8.59	9.59	10.59	<i>Schaftlach</i> 960	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
9.03	10.03	11.03	km Schaftlach	8.57	9.57	10.57
9.07	10.07	11.07	4,0 Moosrain	8.53	9.53	10.53
9.11	10.11	11.11	7,7 Gmund (Tegerns)	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	10,2 St.Quirin	8.45	9.45	10.45
9.18	10.18	11.18	12,3 Tegernsee	8.42	9.42	10.42

Beim **VD-T** fahren natürlich auch stündlich „Flügelzüge“ von München nach Tegernsee. Er bietet bessere Voraussetzungen als die Realität mit Zugkreuzungen in Gmund: Auf der Zweigstrecke begegnen sich keine Züge, wodurch sich die Reisezeit um 4 Minuten verkürzt.

964 Bichl - Kochel - Murnau / Wallgau - Garm.-Partenk.

Beim Lückenschluss zwischen Bad Tölz und Penzberg (→ KBS 955) werden 26 km der Zweigstrecke Tutzing - Kochel genutzt. Es verbleiben 9,5 km von Bichl bis Kochel, die nur mit Problemen von Pendelzügen bedient werden können:

- Die Züge der KBS 955 begegnen sich nicht in Bichl, man erreicht daher mit Stundentakt von und nach Kochel nur in einer Richtung gute Anschlüsse.
- Die 9,5 km kurze Strecke sorgt für ein ungünstiges Verhältnis von Fahrzeiten (28 Minuten) zu Standzeiten (32 Minuten). Für einen 30-Minuten-Takt ist sie aber doch zu lang.
- Benediktbeuren (3.600 Einwohner) und Bichl (2.000 Einw.) haben kein großes Verkehrsaufkommen. Viele touristisch interessante Ziele wie der Walchensee liegen südlich davon und wären nur mit erneutem Umsteigen in Bichl erreichbar.

Für das Bahn-und-Bus-Gesamtangebot wäre es daher besser, die heute schon recht häufig fahrenden OBB-Buslinien 9608 Garmisch-Partenkirchen - Kochel und 9611 Murnau - Kochel konsequent zu vertakten und nach Bichl zu verlängern:

7.11 > <	7.46 8.31 8.48	8.11 > <	8.46 9.31 9.48	München Hbf Bad Tölz Bichl 955	10.14 9.29 9.12	10.49 > <	11.14 10.29 10.12	11.49 > <	Weitere Stationen Kochel - Murnau:
7.44 8.11		8.44 9.11		Tutzing Bichl 955		10.15 9.49		11.15 10.49	14 Schlehdorf 21 Schwaiganger 27 Murn. Postamt
9611	9608	9611	9608		9608	9611	9608	9611	
8.15 8.17 8.21 8.27	8.52 8.54 8.58 9.04	9.15 9.17 9.21 9.27	9.52 9.54 9.58 10.04	km Bichl Bf 1 Bichl Mitte 3 Benediktbeuren 7 Ort	9.08 9.06 9.02 8.56	9.45 9.43 9.39 9.33	10.08 10.06 10.02 9.56	10.45 10.43 10.39 10.33	Weitere Stationen Kochel - G.-Part.: 21 Urfeld, 35 Krün 49 Partenkirch.Ost
32/41 8.51 9.02 9.10	09/10 < < >	32/35 9.51 10.02 10.10	09/10 < < >	10 Kochel 17 Großweil 24 Mühlhagen 28 Murnau Bf	50/51 < < >	19/28 9.09 8.58 8.50	50/51 < < >	19/28 10.09 9.58 9.50	a) In Murnau kommen die Züge von München und Garmisch gleichzeitig an, sie fahren auch gleichzeitig ab.
9.17		10.17		(a) Zuganschlüsse		8.43		9.43	
	9.16 9.33 9.44		10.16 10.33 10.44	14 Altjoch 25 Walchensee 33 Wallgau	8.44 8.27 8.16		9.44 9.27 9.16		
	53/54 10.00 10.10		53/54 11.00 11.10	39 Klais Bf (b) 44 Kaltenbrunn 51 Garm.-Partenk.	06/07 8.00 7.50		06/07 9.00 8.50		b) In Klais Anschluss zu den Zügen von u.nach Innsbruck - Mittenwald.
	10.15 11.49		11.15 12.49	Garm.-Partenk. München Hbf	7.45 6.11		8.45 7.11		

965 München - Weilheim - Garmisch-Partenkirch.- Innsbruck

Die *Mittenwaldbahn* wurde in mehreren Etappen eröffnet: 1854 gingen die ersten 28 km von München bis Starnberg in Betrieb. 1865 wurde das Gleis bis Tutzing und 1866 über Weilheim nach Unterpeißenberg verlängert. Dieser Abzweig diente vor allem dem Transport der in Peißenberg und Penzberg geförderten Pechkohle (→ KBS 972). Erst 13 Jahre später ging es von Weilheim nach Murnau weiter: Dieser Abschnitt wurde als letzte bayerische *Vizinalbahn* eröffnet. 1889 folgten die 25,7 km nach Garmisch-Partenkirchen. 1900 fuhr der erste Schnellzug, der für die 100 km von München nach Garmisch-Partenkirchen 3 Stunden brauchte.

1904 einigten sich Bayern und Österreich in einem Staatsvertrag auf eine Bahnlinie von Garmisch-Partenkirchen nach Innsbruck. Die *Königlich Bayerische Staatsbahn* kaufte dafür die Abschnitte, die noch nicht im Staatsbesitz waren und baute sie zur Hauptbahn aus. Dabei wurde 1911/12 der Bahnhof Garmisch-Partenkirchen westlich der Partnach neu angelegt.

Am 1.7.1912 fuhr der erste Zug von Garmisch-Partenkirchen nach Mittenwald, allerdings mit Dampflokomotiven, da weder das Kraftwerk noch die Elektrolokomotiven rechtzeitig fertig wurden. Auf österreichischer Seite fuhren die Züge ab 28.10.12 sofort mit elektrisch. In Bayern erfolgte die Umstellung erst 1913.

1933 wurde die Strecke Murnau - Garmisch zur Hauptbahn erhoben und für die Olympischen Winterspiele 1936 ausgebaut. Vor allem starke Krümmungen und Brücken geringer Tragfähigkeit wurden umgebaut. Die 16 km von Huglfing bis Hechendorf bekamen ein zweites Gleis, da dort mit 26 % die größte Steigung lag. Das zweite Gleis wurde aber kriegsbedingt schon 1942/43 zwischen Huglfing und Murnau wieder abgebaut. Nur der Abschnitt Murnau - Hechendorf ist heute noch doppelspurig in Betrieb, zwischen Huglfing und Murnau ist die Trasse des zweiten Gleises aber noch erkennbar.

Im Zweiten Weltkrieg verhinderten die starken Gefälle und die kurzen Bahnhöfe eine intensive Einbindung in die Nachschubtransporte. Dennoch schätzten die Alliierten 1945 die *Mittenwaldbahn* als strategisch wichtig ein und flogen Luftangriffe gegen das *Gurglbachtalviadukt* und die Innbrücke in Innsbruck.

Für die *Olympischen Winterspiele 1964* bekam Seefeld einen neuen Bahnhof, und 105 Sonderzüge transportierten während der Spiele 53.000 Reisende. Die *Olympischen Winterspiele 1976* in Innsbruck und Seefeld brachten erneut viele Fahrgäste, wofür alle Bahnhöfe mit elektrischen Lichtsignalen ausgerüstet wurden. In den 1980er Jahren wurden in Innsbruck viele Straßen verbreitert. Dafür musste die das Stadtgebiet in Hochlage durchquerende Bahnlinie teilweise neu gebaut werden, besonders die Brücken.

1985 erhielt Murnau das erste elektronische Stellwerk (ESTW) der *Deutschen Bundesbahn* – drei Jahre lang arbeitete es parallel zum bisherigen Stellwerk ohne Sicherheitsverantwortung, um Erfahrungen zu sammeln. Erst am 29.11.88 übernahm es eigenständig den Betrieb. Zum 28.11.2008 wurde es durch einen Satelliten des ESTW Garmisch ersetzt.

Garmisch-Partenkirchen bekam 2006 den Zuschlag für die *Alpine Skiweltmeisterschaft 2011*, für die insgesamt 88 Sonderzüge eingesetzt wurden. Die *Deutsche Bahn AG* modernisierte dafür die Strecke im Vorfeld und weitete den Stellbereich des ESTW Garmisch aus. Auch die Oberleitungen wurden nach und nach erneuert, sodass 2010 noch von Murnau bis Ohlstadt und Farchant bis Garmisch-Partenkirchen der alte Fahrdracht hing. Nach verschiedenen Verzögerungen wurde im Dezember 2010 der Bahnhof Farchant reaktiviert, wo seitdem nahezu alle Regionalzüge halten.

2012 wurde die Huglfinger Kurve zwischen Huglfing und Polling umgebaut. Die Strecke wurde hier um mehrere Meter verlegt und der Bogenhalbmesser vergrößert, sodass die Züge 110 km/h statt vormals 90 km/h fahren können.

Seit 1982 gibt es auf der *Mittenwaldbahn* einen Stundentakt, seit 1994 wird er als *Werdenfels-Takt* vermarktet. Ab diesem Zeitpunkt wurden die *DB-Regio*-Züge mit E-Loks der Baureihe 111 und n-Wagen im Zweistundentakt nach Innsbruck verlängert. Ab 2008 fuhren die in Mittenwald endenden Züge mit gemischten Wagengarnituren aus Doppelstock- und n-Wagen, während die bis Innsbruck durchfahrenden Züge weiterhin aus reinen n-Wagen-Garnituren bestanden.

Zum 15.12.2013 vergab die BEG den Personenverkehr als Teil des *Werdenfels-Netzes* für weitere zwölf Jahre an *DB Regio*. Die Züge fahren im Halbstundentakt zwischen München und Weilheim und im Stundentakt weiter nach Garmisch-Partenkirchen. Die Weilheimer Züge führen einen Zugteil nach Kochel mit, der in Tutzing geflügelt wird. Außerdem verkehren in der Hauptverkehrszeit RE von München nach Mittenwald, die nur halten nur in Pasing, Weilheim, Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Klais halten und 70 Minuten brauchen.

Beim **VD-T** gäbe es diese RE ganztägig, um das Angebot auch für die abzweigenden Strecken attraktiver zu gestalten. Zwischen Weilheim und Huglfing würde das zweite Gleis wieder verlegt, um das Angebot in der *Normalverkehrszeit* zu verdoppeln und verschiedenen Fahrgastinteressen besser anzupassen:

- Der RE schafft die 100 km von München nach Garmisch-Partenkirchen in 68 Minuten und ist dadurch für die Bevölkerung wesentlich attraktiver.
- Die RB bedienen einige zusätzliche Stationen und erschließen die Region besser.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.51	8.11	8.51	9.11	9.51	km München Hbf	10.09	10.49	11.09	11.49	12.09
7.58	8.18		9.18		7,4 M-Pasing	10.02	10.42		11.42	
	8.30		9.30		27,9 Starnberg		10.29		11.29	
8.18	8.39	9.18	9.39	10.18	39,6 Tutzing	9.42	10.21	10.42	11.21	11.42
8.19	8.41	9.19	9.41	10.19	43,7 Diemendorf	9.41	10.19	10.41	11.19	11.41
	8.45		9.45		48,9 Wilzhofen		10.14		11.14	
	8.50		9.50		53,5 Weilheim (Oberb)		10.09		11.09	
8.29	8.55	9.29	9.55	10.29	57,3 Polling	9.31	10.05	10.31	11.05	11.31
8.31	8.57	9.31	9.57	10.31	62,0 Huglfing	9.29	10.03	10.29	11.03	11.29
	9.01		10.01		69,3 Uffing am Staffelsee		9.59		10.59	
	9.05		10.05		74,9 Murnau		9.55		10.55	
	9.10		10.10		76,2 Murnau Süd		9.49		10.49	
8.43	9.15	9.43	10.15	10.43	77,9 Hechendorf	9.17	9.45	10.17	10.45	11.17
8.45	9.17	9.45	10.17	10.45	81,1 Ohlstadt	9.15	9.43	10.15	10.43	11.15
	9.19		10.19		85,4 Eschenlohe		9.41		10.41	
	9.21		10.21		91,9 Oberau		9.39		10.39	
	9.25		10.25		95,8 Farchant		9.35		10.35	
	29/31		29/31		100,6 Garm.-Partenk.		29/31		29/31	
	9.36		10.36		112,3 Klais		9.24		10.24	
	9.40		10.40		118,5 Mittenwald		9.19		10.19	
8.59	9.45	9.59	10.45	10.59	124,2 Scharnitz	9.01	9.15	10.01	10.15	11.01
9.01	an	10.01	an	11.01	134,3 Seefeld in Tirol	8.59	an	9.59	an	10.59
9.09		10.09		11.09	144,0 Hochzirl	8.51		9.51		10.51
9.14		10.14		11.14	156,7 Innsbruck West	8.46		9.46		10.46
9.19		10.19		11.19	158,0 Innsbruck Hbf	8.41		9.41		10.41
28/31		28/31		28/31	134,3 Seefeld in Tirol	29/32		29/32		29/32
9.41		10.41		11.41	144,0 Hochzirl	8.19		9.19		10.19
9.52		10.52		11.52	156,7 Innsbruck West	8.08		9.08		10.08
9.56		10.56		11.56	158,0 Innsbruck Hbf	8.04		9.04		10.04

- Beide Züge bestehen aus drei zusammengekuppelten Triebwagen, die unterwegs getrennt werden, um viele Ziele umsteigefrei zu erreichen: Der RE hat „Kurswagen“ nach Schongau (→ KBS 966), Reutte in Tirol (→ 969) und Innsbruck. Und die RB hat „Kurswagen“ nach Bad Tölz (→ 960), Oberammergau und Garmisch-Partenkirchen.
- In der abgebildeten Tabelle unterstellt der **VD-T**, dass die *Mittenwaldbahn* auch auf österreichischer Seite ausgebaut wird, um die 24 km von Seefeld bis Innsbruck in weniger als einer halben Stunde zu schaffen. Die RE können dabei nur an den genannten Stationen halten, allen anderen bleiben die zusätzlich im Stundentakt fahrenden Regionalbahnen.

968 Garmisch-Partenkirchen - Ehrwald - Reutte - Füssen

1905 wurde die *Außerfernbahn* von Kempten nach Pfronten-Ried bis Reutte in Tirol verlängert (→ KBS 977). Schon bald wünschte die Region eine weitere Fortsetzung, wobei drei Varianten diskutiert wurden: 1) Reutte - *Fernpass* - Imst, 2) Reutte - Ehrwald - Gaistal - Leutasch und 3) Reutte - Ehrwald - Garmisch.

Da Garmisch zu der Zeit schon eine Bahnverbindung nach München besaß und die *Karwendelbahn* nach Innsbruck geplant war (→ KBS 965), entschloss man sich für Variante 3. Die 45 km lange eingleisige Strecke von Garmisch nach Reutte wurde am 29.5.1913 eröffnet und von Anfang an elektrisch betrieben. Das hatte zur Folge, dass die Fahrgäste nach Kempten in Reutte umsteigen mussten, weil die KBS 977 bis heute keinen Fahrdrat hat.

Viel Fahrgastpotenzial ging dadurch verloren, und so gab es immer wieder Stilllegungsgerüchte um die *Außerfernbahn*. Zuletzt 2001, nachdem die marode Oberleitung zwischen Garmisch und Griesen abgebaut werden musste. 2003 wurde der Fahrdrat (vor allem für den beträchtlichen Güterverkehr bis Vils) wieder hergestellt.

7.04 7.59	8.04 8.59	9.04 9.59	Innsbruck Hbf 965 Garm.isch-Partenk.	9.56 9.01	10.56 10.01	11.56 11.01
6.50 7.59	7.50 8.59	8.50 9.59	München Hbf 965 Garm.isch-Partenk.	10.10 9.01	11.10 10.01	12.10 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Garmisch-Partenk.	8.56	9.56	10.56
8.06	9.06	10.06	1,2 Garm.-Hausberg	8.53	9.53	10.53
8.11	9.11	10.11	5,5 Untergrainau	8.48	9.48	10.48
8.19	9.19	10.19	13,3 Griesen (Oberb)	8.40	9.40	10.40
8.22	9.22	10.22	16,1 x Schober	8.37	9.37	10.37
29/31	29/31	29/31	22,0 Ehrwald (Zugspitzb.)	29/31	29/31	29/31
8.34	9.34	10.34	24,9 Lehrmos	8.25	9.25	10.25
8.38	9.38	10.38	27,9 Lähn	8.21	9.21	10.21
8.43	9.43	10.43	32,2 Bichlbach-Berwang	8.16	9.16	10.16
8.45	9.45	10.45	33,7 Bichlb.-Almkopfbahn	8.14	9.14	10.14
8.49	9.49	10.49	36,5 Heiterwang-Plansee	8.10	9.10	10.10
8.54	9.54	10.54	41,7 Bad Kreckelmoos	8.05	9.05	10.05
59/01	59/01	59/01	45,3 Reutte in Tirol	59/01	59/01	59/01
9.04	10.04	11.04	47,7 Pflach	7.55	8.55	9.55
9.09	10.09	11.09	52,1 Musau	7.50	8.50	9.50
9.13	10.13	11.13	56,0 Walderlebniszentrum	7.46	8.46	9.46
9.16	10.16	11.16	57,8 Füssen	7.44	8.44	9.44
9.31	10.31	11.17	Füssen 975	8.29	9.29	10.43
9.59	10.59	11.48	Marktoberdorf	8.01	9.01	10.12
10.27	11.27	12.12	Buchloe	7.33	8.33	9.47

Im gleichen Jahr beauftragten die Bundesländer Bayern und Tirol *DB Regio* mit einem neuen Konzept für die Personenzüge: Seit 2010 pendeln tagsüber elektrische Triebwagen (Tw) stündlich von Garmisch bis Reutte und Dieseltriebwagen im 2-St.-Takt von Kempten bis Reutte.

Der *VD-T* bedient Garmisch - Reutte wie in der Realität im Studententakt. Das Angebot ist aber attraktiver, weil die Fahrgäste in beide Richtungen ohne

Umsteigen weiter kommen: In Garmisch werden die Tw an die Züge aus Innsbruck gekuppelt und fahren als „Flügelzüge“ bis München Hbf weiter. Ab Reutte die Tw mit Strom aus Akkumulatoren an Bord 12,5 km ohne Oberleitung nach Füssen und zurück. [In nachfragestärkeren Zeiten](#) erreichen sie sogar Marktob-
dorf und bieten Anschluss zum InterRegio über Augsburg nach Nürnberg.

966 (München -) Murnau - Bad Kohlgrub - Oberammergau

Die eingleisige *Ammergaubahn* wurde 1897 zusammen mit dem Wasserkraftwerk Kammerl erbaut und von Anfang an elektrisch betrieben. Nach dem Konkurs des ersten Betreibers erwarb die *Lokalbahn Aktien-Gesellschaft* (LAG) Bahnstrecke und das Kraftwerk. Am 1.1.1905 nahm sie die elektrischen Triebwagen LAG Nr. 674 bis 677 in Betrieb. Gespeist wurden sie mit 5.500 Volt und 16 Hz – damit war die *Ammergaubahn* die erste mit Einphasen-Wechselstrom niedriger Frequenz betriebene Eisenbahn Deutschlands.

1938 übernahm die *Deutsche Reichsbahn* die LAG. Die Stromversorgung wurde aber erst 1953 auf die in Deutschland üblichen 15.000 Volt und 16 2/3 Hz umgestellt. Mit der Zunahme des Individualverkehrs sanken die Fahrgastzahlen auf der *Ammergaubahn* bis 1980 unter 1.000 Fahrgäste täglich und der Güterverkehr kam zum Erliegen. Daher baute die *Deutsche Bahn AG* die Gleise massiv zurück: Nur in Bad Kohlgrub ließ sie ein zweites Gleis liegen, das den Zugkreuzungen im Stundentakt dient. Da es keine anderen Ausweichmöglichkeiten gibt, sind nach Oberammergau tagsüber keine Sonderfahrten mehr möglich.

8.01 8.15	9.01 9.15	10.01 10.15	Garm.-Partenk. Murnau 965	8.59 8.45	9.59 9.45	10.59 10.45
7.11 7.57 8.15	8.11 8.57 9.15	9.11 9.57 10.15	München Hbf Weilheim (Obb) Murnau 965	9.49 9.03 8.45	10.49 10.03 9.45	11.49 11.03 10.45
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.20 8.21 8.25	9.20 9.21 9.25	10.20 10.21 10.25	km Murnau Bf 0,4 Murnau Ort 3,3 Seeleiten-Bergg.	8.40 8.39 8.35	9.40 9.39 9.35	10.40 10.39 10.35
29/31 8.36 8.39	29/31 9.36 9.39	29/31 10.36 10.39	5,6 Grafenaschau 9,4 Jägerhaus 11,7 Bad Kohlgrub	29/31 8.24 8.21	29/31 9.24 9.21	29/31 10.24 10.21
8.41 8.43 8.47	9.41 9.43 9.47	10.41 10.43 10.47	13,1 B.Kohlgr.-Kurhaus 14,3 Saulgrub 16,6 Altenau (Bay)	8.18 8.16 8.13	9.18 9.16 9.13	10.18 10.16 10.13
8.52 8.57	9.52 9.57	10.52 10.57	20,4 Unterammergau 23,7 Oberammergau	8.08 8.03	9.08 9.03	10.08 10.03

Die Entwicklung wäre beim **VD-T** ähnlich verlaufen, die RB kreuzen jedoch planmäßig in Grafenaschau. Zusätzlich gäbe es in Bad Kohlgrub ein Ausweichgleis, das einerseits bei Verspätungen und andererseits von Sonderzügen genutzt würde.

Die RB sind attraktiver als in der Realität, da sie als „Flügelzüge“ bis München durchfahren.

969 Garmisch-Partenkirchen - Grainau - Zugspitzplatt

Als eine der wenigen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist die Bayerische Zugspitzbahn (BZB) nicht in den Übergangstarif zur Deutschen Bahn AG integriert. An den meisten Bahnhöfen kann man deshalb keine Fahrscheine zur BZB kaufen. Nur zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau gilt das „Bayern-Ticket“, weil dort die Bayerische Eisenbahngesellschaft den Verkehr bestellt und bezahlt.

*Der **VD-T** setzt voraus, dass in Deutschland ein unabhängiges Unternehmen alle Fahrkarten für Bahnen und Busse vertreibt. Das gilt natürlich auch für die BZB. Für den nur dem Tourismus dienenden Abschnitt ab Grainau können Zuschläge berechnet werden. Wenn man dafür das **VD-T**-Modell für ICE-Zuschläge übernimmt, kann man dabei auch die Nachfrage steuern.*

*Die vollständige Integration der BZB dokumentiert der **VD-T** auch dadurch, dass sie eine „normale“ dreistellige Kursbuchnummer bekommt. In der Realität muss man die BZB hingegen bei den fünfstelligen Berg- und Museumsbahnen suchen.*

Zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau bestellt und bezahlt die *Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft* den Verkehr. Daher gilt dort auch das *Bayern-Ticket*. Die *Bayerische Zugspitzbahn* (BZB) wurde mit einer Spurweite von 1.000 mm und 1.500 Volt Gleichstrom aus der Oberleitung in drei Abschnitten eröffnet: Zuerst ging am 19.2.1929 das 3,2 km lange Mittelstück Grainau - Eibsee in Betrieb. Am 19.12.1929 folgten die 7,5 km nach Garmisch mit Anschluss an die Züge der *Deutschen Reichsbahn*. Am 8.7.1930 wurden schließlich feierlich die letzten 7,9 km zur (mittlerweile aufgelassenen) Gipfelstation Schneefernerhaus freigegeben.

Firmensitz und Fahrzeughalle der *BZB* liegen in Grainau am Übergangspunkt vom Reibungsantrieb (mit maximal 35 % Steigung) zur Zahnstange (mit bis zu 250 %). Zur Betriebseröffnung wurden dort 4 Tal- und 8 Berglokomotiven sowie 18 Personenwagen stationiert. Die zweiachsigen Talloks brachten bis zu 6 vierachsige Personenwagen nach Grainau, dort übernahmen die Bergloks: Bis Eibsee durften sie 3 und oberhalb davon nur 2 Personenwagen mitführen.

In den 1950er-Jahren kamen die ersten vier Triebwagen zur *BZB*. Die Vierachser mit 4 x 114 kW boten 54 Sitzplätze, waren 14,6 m lang und 22,6 t schwer. Einige ältere Personenwagen wurden zu Vorstellwagen umgebaut und bekamen abgechrägte Einstiegstüren, ein großes bergseitiges Fenster und einen Sonnenschutz. Bis Eibsee erreichten die Garnituren bergwärts 23 km/h und talwärts 20 km/h und oberhalb davon 20 km/h bzw. 15 km/h. 1978 lieferten SLM und BBC zwei weitere Triebwagen mit ähnlichen Eigenschaften. Sie lösten mit zwei weiteren umgebauten Personenwagen endgültig die langsamen Bergloks vor Personenzügen ab.



In Garmisch-Partenkirchen betreibt die BZB einen Kopfbahnhof mit nur einem Bahnsteiggleis, der komplett vom benachbarten Normalspur-Bahnhof der Deutschen Bahn AG getrennt ist. Am 8.7.07 wartete Tw 16 dort auf Anschlussreisende. (© J.Schäfer)

1987 wurde die Streckenführung im Gipfelbereich geändert: Die neue Röhre zweigt bei km 18,1 ab und führt zum etwas tiefer gelegenen *Zugspitzplatt* auf 2.588 Metern. Unter dem Restaurant *Sonn-Alpin* liegt die neue Endstation mitten im Skigebiet. Die *BZB* verlängerte sich von 18,6 auf 19,0 km, davon 11,5 km mit Zahnstange. 5 Jahre lang wurden beide Endpunkte bedient, seit November 1992 fahren jedoch planmäßig keine Züge mehr zum *Schneefernerhaus*.

Ebenfalls 1987 kamen mit den Doppeltriebwagen 10 und 11 von SLM und Siemens die ersten Fahrzeuge für die Gesamtstrecke auf die *BZB*: In jedem Drehgestell arbeitet ein Motor entweder auf die talseitige Achse oder auf ein Zahnrad. Mit 4 x 216 kW erreichen die Züge auf dem Reibungsabschnitt 70 km/h und auf der Zahnstange 30 km/h. Sie haben 114 Sitzplätze, sind 29,3 m lang und 54,1 t schwer. Seit der vollständigen Erneuerung der Gleise auf dem Talabschnitt im Folgejahr können die Triebwagen ihre Höchstgeschwindigkeit dort ausfahren.

2000 übernahm die *BZB* von der *Berner Oberland-Bahn* den 1979 gebauten Triebwagen 309 und vom *Regionalverkehr Bern-Solothurn* zwei passende Vorstellwagen. Alle behielten ihre alten Betriebsnummern und die GFN-Kupplungen

und Druckluftbremsen aus der Schweiz. Der Zug ist für Reibungs- und Zahnradbetrieb geeignet, hat jedoch nur eine Zulassung bis Eibsee: Er ist für den Zugspitztunnel zu breit und die Bremsausrüstung für maximal 140 % ausgelegt.

2006 folgte mit den vier Doppeltriebwagen 12, 14, 15 und 16 von *Stadler Rail* die bislang letzte Modernisierung des Fahrzeugparks. Auch sie können die Gesamtstrecke befahren. Erstmals bei der *BZB* haben sie Jakobsdrehgestelle und einen Übergang zwischen beiden Wagenteilen. Ein 30,6 m langer und 65 t schwerer Zug bietet 106 Sitzplätze und 74 Stehplätze bei 6 x 300 kW Leistung.

Der Jahresfahrplan 2010 enthält einen täglichen Stundentakt von 8 bis 18 Uhr: Dafür sind drei Züge im Umlauf, die sich in Grainau und der *Ausweiche* 3 in km 13,4 begegnen. Bei schwacher Nachfrage fahren die Tw 10 bis 16 allein und bei mittlerer Nachfrage in Doppeltraktion von Garmisch zum Zugspitzplatt und wieder zurück. In Spitzenlastzeiten wird der Verkehr teilweise gebrochen, um möglichst viele Kapazitäten im aufkommensstärksten Abschnitt oberhalb Eibsee zu bieten. Der Talabschnitt wird dann vom Triebwagen 309 mit Vorstellwagen bedient und die Fahrgäste müssen in Grainau umsteigen. Das ist dank des 2000 umgebauten Inselbahnsteigs bequem mit wenigen Schritten möglich.

Eine Besonderheit der *BZB* ist der „Folgezugbetrieb“ bei großem Andrang: Dabei teilen sich bis zu 3 im Sichtabstand fahrende Züge eine Fahrplantrasse. Jeder Zug hat dafür an der Front eine beleuchtbare Signalscheibe mit Kennbuchstaben. Der erste Zug hat C, der zweite Zug B und der letzte A. Erst wenn der letzte Zug in der Ausweichstelle eingetroffen ist, dürfen Züge in der Gegenrichtung abfahren.

Der *VD-T* übernimmt für die *Normalverkehrszeit* den Fahrplan der Realität, weil er sehr gut zum *Integralen Taktknoten* in Garmisch-Partenkirchen zur Minute 00 passt. Die längeren Umsteigegezeiten ermöglichen den vielen Touristen, sich

7.04 7.59	8.04 8.59	9.04 9.59	<i>Innsbruck Hbf 965</i> <i>Garmisch-Partenkirch.</i>	11.56 11.01	12.56 12.01	13.56 13.01
6.50 7.59	7.50 8.59	8.50 9.59	<i>München Hbf 965</i> <i>Garmisch-Partenkirch.</i>	0,51 11.01	11.10 12.01	12.10 13.01
BZB	BZB	BZB	Zug	BZB	BZB	BZB
8.15	9.15	10.15	km Garm.-Partenk. 705 m	10.50	11.50	12.50
8.17	9.17	10.17	1,2 GP-Hausberg	10.46	11.46	12.46
8.24	9.24	10.24	4,1 Kreuzeck-/Alpspitzbahn	10.37	11.37	12.37
8.27	9.27	10.27	5,5 Hammersbach	10.33	11.33	12.33
8.30	9.30	10.30	7,5 Grainau 751 m	10.30	11.30	12.30
8.45	9.45	10.45	10,7 Eibsee 1008 m	10.15	11.15	12.15
9.00	10.00	11.00	14,1 Riffelriss 1640 m	9.50	10.50	11.50
9.28	10.28	11.28	19,0 Zugspitzplatt 2588 m	9.30	10.30	11.30

ohne Stress zu orientieren. Viele wollen auch erst Bahnhof und Schmalspurbahn erkunden, bevor es zur Zugspitze weiter geht.

(In Klammern steht kursiv die Höhe über dem Meeresspiegel.)

970 München - Geltendorf - Buchloe (- Kempten / Memmingen)

Als erste Bahn im Allgäu wurde bis 1853 die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* von Lindau über Buchloe und Nürnberg nach Hof eröffnet. Die Verbindung nach München entstand erst 20 Jahre später in zwei Etappen: Die 11,8 km von Buchloe nach Kaufering gingen am 1.11.1872 in Betrieb und die 56,2 km von Geltendorf nach Kaufering am 1.5.1873. Um der stetig wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, folgte bis 1907 der zweigleisige Ausbau.

Ab 1967 baute die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Streckenabschnitt bis Geltendorf für die geplante S-Bahn um. Am 29.9.1968 begann der elektrische Zugbetrieb zwischen München und Geltendorf mit Nahverkehrszügen. Ihre Fahrzeit konnte von 78 auf 40 Minuten gesenkt werden. Außerdem ersetzte die *DB* die mechanischen Stellwerke durch Drucktastenstellwerke und verlängerte und erhöhte die Bahnsteige der Stationen. Am 28.5.72 ging die S-Bahn München in Betrieb, wobei die Linie S4 tagsüber im 40-Minuten-Takt nach Geltendorf fuhr.

Da die Gleise westlich von Geltendorf bis heute nicht elektrifiziert wurden, können dort nur Züge mit Dieselloks oder Dieseltriebwagen fahren. Im Jahresfahrplan 2010 gab es nur noch drei IC-Zugpaare München - Zürich, die bis Buchloe non-stop 42 Minuten brauchten. Das Rückgrat des Angebots waren tagsüber zwei RE pro Stunde und Richtung zwischen München und Buchloe, die leider nicht regelmäßig zur immer gleichen Minute fahren.

Beim **VD-T** wäre die Strecke vom München über Buchloe, Memmingen und Brengenz nach Zürich schon bis zur Jahrtausendwende elektrifiziert worden (→ KBS 980). Dadurch würden keine Dieselfahrzeuge mehr 42 km von München bis Geltendorf unter elektrischen Fahrdraht ihre Schadstoffe ausstoßen. Das Fahrplanangebot wäre exakt stündlich und besser differenziert, um mehr Kundengruppen gerecht zu werden:

- Der IC fährt stündlich, hält bis Buchloe nicht und bietet dort Anschluss zum IC von Nürnberg nach Kempten. Der größte Teil der Fernverkehrsfahrgäste wird daher diese Züge wählen.
- Die stündlichen RE fahren von München nach Kempten, damit es auch in dieser Relation direkte Verbindungen gibt.
- Da die RB westlich von Geltendorf nur noch lokale Aufgaben erfüllt, können sie auch an den reaktivierten Stationen Epfenhausen und Igling halten.

- Die stündlichen RB werden in Geltendorf und Kaufering geflügelt und bieten dadurch viele attraktive Direktverbindungen von München ins Umland. Da man schneller in die Münchner City kommt, wenn man von diesen RB erst am Hauptbahnhof in die U- oder S-Bahn umsteigt, wird die S4 nach Geltendorf entlastet.

Zug	IC	RE	RB	IC	RE	RB	IC	RE	RB	IC
km München Hbf	7.20	7.21	8.01	8.20	8.21	9.01	9.20	9.21	10.01	10.20
7,4 M-Pasing		7.48	8.08		8.48	9.08		9.48	10.08	
23,0 Fürstenfeldbruck		7.58	8.18		8.58	9.18		9.58	10.18	
42,1 Geltendorf		8.09	8.29		9.09	9.29		10.09	10.29	
		8.10	8.31		9.10	9.31		10.10	10.31	
46,2 Schwabhausen			8.35			9.35			10.35	
51,2 Epfenhausen			8.39			9.39			10.39	
56,2 Kaufering		8.19	8.44		9.19	9.44		10.19	10.44	
60,5 Igling			8.48			9.48			10.48	
68,0 Buchloe	7.57	8.27	8.53	8.57	9.27	9.53	9.57	10.27	10.53	10.57
<i>Buchloe 980</i>	7.59	8.31		8.59	9.31		9.59	10.31		10.59
<i>Memmingen</i>	8.24	8.59		9.24	9.59		10.24	10.59		11.24
<i>Buchloe 975</i>	8.04	8.34		9.04	9.34		10.04	10.34		11.04
<i>Kempten Hbf</i>	8.54	Füss.		9.54	Füss.		10.54	Füss.		11.54
<i>Kempten Hbf</i>	7.06		Füss.	8.06		Füss.	9.06		Füss.	10.06
<i>Buchloe 975</i>	7.56		8.26	8.56		9.26	9.56		10.26	10.56
<i>Memmingen</i>	7.36		8.01	8.36		9.01	9.36		10.01	10.36
<i>Buchloe 980</i>	8.01		8.29	9.01		9.29	10.01		10.29	11.01
Zug	IC	RB	RE	IC	RB	RE	IC	RB	RE	IC
km Buchloe	8.03	8.07	8.33	9.03	9.07	9.33	10.03	10.07	10.33	11.03
7,5 Igling		8.12			9.12			10.12		
11,8 Kaufering		8.16	8.41		9.16	9.41		10.16	10.41	
16,8 Epfenhausen		8.21			9.21			10.21		
21,8 Schwabhausen		8.25			9.25			10.25		
		8.29	8.50		9.29	9.50		10.29	10.50	
25,9 Geltendorf		8.31	8.51		9.31	9.51		10.31	10.51	
45,0 Fürstenfeldbruck		8.42	9.02		9.42	10.02		10.42	11.02	
60,6 M-Pasing		8.52	9.12		9.52	10.12		10.52	11.12	
68,0 München Hbf	8.40	8.59	9.19	9.40	9.59	10.19	10.40	10.59	11.19	11.40

Im Knotenbahnhof Geltendorf kreuzen sich die Allgäubahn München - Buchloe - Lindau und die Ammerseebahn Augsburg - Mering - Dießen - Weilheim. Zudem endet dort die Münchner S-Bahnlinie 4. In der Realität fahren daher werktäglich etwa 230 Züge durch Geltendorf. Beim **VD-T** wären es noch mehr: Denn zweimal pro Stunde (von den Minuten 13 bis 23 und 37 bis 47) gäbe es integrale Taktknoten, bei denen sich 5 Züge treffen und Anschlüsse in allen Richtungen herstellen. © Thomas Dittrich, 2001



971 (Mering / München -) **Geltendorf - Dießen - Weilheim**

8.03 8.27	9.03 9.27	10.03 10.27	Mering Geltendorf 908	9.57 9.33	10.57 10.33	11.57 11.33
8.01 8.29	9.01 9.29	10.01 10.29	München Hbf Geltendorf 965	9.59 9.31	10.59 10.31	11.59 11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33 8.36 8.41	9.33 9.36 9.41	10.33 10.36 10.41	km Geltendorf 1,8 St.Ottilien 4,9 Greifenberg	9.27 9.24 9.19	10.27 10.24 10.19	11.27 11.24 11.19
8.46 8.51 8.57	9.46 9.51 9.57	10.46 10.51 10.57	8,5 Schondorf (Bay) 11,9 Utting 16,6 Riederau	9.14 9.09 9.03	10.14 10.09 10.03	11.14 11.09 11.03
9.01 9.04 9:07	10.01 10.04 10.07	11.01 11.04 11.07	18,5 St. Alban 20,3 Dießen	8.59 8.56 8.53	9.59 9.56 9.53	10.59 10.56 10.53
9.13 9.21 9.26	10.13 10.21 10.26	11.13 11.21 11.26	24,7 Raisting 29,9 Wielenbach 33,3 Weilheim (Oberb)	8.47 8.39 8.34	9.47 9.39 9.34	10.47 10.39 10.34
9.31 10.10	10.31 11.10	11.31 12.10	Weilheim (Oberb) München Hbf	8.29 7.50	9.29 8.50	10.29 9.50
9.31 9.59	10.31 10.59	11.31 11.59	Weilheim (Oberb) Garmisch-Partenk.	7.59 7.31	8.59 8.31	9.59 9.31

Die Triebwagen fahren ab Geltendorf abwechselnd allein nach Mering oder als „Flügelzug“ nach München weiter.

In die jeweils andere Richtung kann man am gleichen Bahnsteig gegenüber umsteigen. Den Fahrgästen wird dadurch größtmöglicher Komfort geboten.

972 Kaufering - Landsberg - Schongau - Weilheim

Am 1.2.1866 gingen die ersten 6,5 Bahn-Kilometer im *Pfaffenwinkel* von Weilheim nach „Unterpeißenberg“ in Betrieb. Ziel war vor allem der Abtransport der reichen Kohlevorkommen aus der Region, die zunächst mit Pferdefuhrwerken zu den Zügen gebracht wurden. 1875 eröffnete das Bergwerk eine knapp 3 km lange Werksbahn, die 5 Jahre später für Personenverkehr freigegeben wurde. Ihre Endstation heißt seither „Peißenberg“.

Die erste bayerische Fernbahnlinie Hof - Augsburg - Kempten - Lindau fuhr seit 1847 etwa 20 km westlich an der Garnisonsstadt Landsberg vorbei (→ KBS 975). Abhilfe brachte ab dem 1.11.1872 die 16,6 km lange Strecke Buchloe - Kaufering - Landsberg. Erst ein Jahr später wurde die Lücke von München über Pasing und Geltendorf nach Kaufering geschlossen – diese Strecke ist heute wegen des großen Aufkommens teilweise viergleisig ausgebaut.

Das *Fuchstal* südlich von Landsberg bekam am 16.11.1886 durch eine 28,7 km lange *Vizinalbahn* mit vereinfachten Standards den Anschluss an die „Eisenbahnwelt“. Erst am 11.1.1917 folgte schließlich der Lückenschluss zwischen Peißenberg und Schongau.

Lange Zeit florierte der Kohlebergbau am Peißenberg, und für die schweren Güterzüge wurde 1925 das Gleis von Weilheim bis Peißenberg elektrifiziert. 1971 wurde der Abbau mangels Rentabilität eingestellt, und 1983 baute die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die nicht mehr benötigte Oberleitung ab.

Wie auf vielen Zweigstrecken ging die Nachfrage auf der KBS 972 ab den 1960er Jahren stetig zurück, und die DB schränkte das Angebot immer weiter ein. 1984 fuhr dann der letzte planmäßige Personenzug von Landsberg nach Schongau. Die Gleise blieben aber erfreulicherweise liegen und werden heute noch von Güter- und Sonderzügen befahren. DB Netz sanierte von 2010 bis 2013 den Großteil dieses Abschnitts und tauschte dabei Gleise und Schwellen aus.

Der *Pfaffenwinkelbahn* von Weilheim nach Schongau blieb die ebenfalls drohende Stilllegung erspart. Durch gezielte Investitionen in die Infrastruktur und einen guten Fahrplan gelang es, die Nachfrage so zu steigern, dass sich der Freistaat Bayern zu einer langfristigen Sicherung entschloss. Seit 1994 pendeln dank des *Werdenfels-Takts* bis zu 18 Zugpaare täglich zwischen Weilheim und Schongau.

Seit der Jahrtausendwende kommen immer häufiger Forderungen nach durchgehenden Personenzügen von Kaufering bis Weilheim aus der Region. Man verweist auf das stetig steigende Aufkommen auf der parallelen Bundesstraße B 17 und den prognostizierten Bevölkerungszuwachs in das Münchner Umland.

Bereits 2002 bewertete ein Gutachten die Reaktivierung des Personenverkehrs positiv, die bayerische Staatsregierung war jedoch nicht bereit, sich an den 10 bis 13 Millionen Euro für die notwendige Infrastruktur zu beteiligen. Mitte 2013 sollte ein neues Gutachten in Auftrag gegeben werden. Das ist jedoch bis Jahresende 2015 nicht erfolgt.

7.38 8.01	8.04 (b)	8.38 9.01	9.04 (b)	9.38 10.01	Augsburg Hbf Lagerlechfeld	10.22 9.59	10.56 (b)	11.22 10.59	11.56 (b)	12.22 11.59
(a) 8.13	8.33 8.41	(a) 9.13	9.33 9.41	(a) 10.13	Buchloe Kaufering 970	(a) 9.47	10.27 10.19	(a) 10.47	11.27 11.19	(a) 11.47
7.41 8.19	8.01 8.43	8.41 9.19	9.01 9.43	9.41 10.19	München Hbf Kaufering 970	10.19 9.41	10.59 10.17	11.19 10.41	11.59 11.17	12.19 11.41
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.23 8.29	8.47 8.52 8.54	9.23 9.29	9.47 9.52 9.54	10.23 10.29	km Kaufering 4,0 Landsberg Schule	9.37 9.31	10.13 10.08 10.06	10.37 10.31	11.13 11.08 11.06	11.37 11.31
8.31 8.35 8.38 8.42	an	9.31 9.35 9.38 9.42	an	10.31 10.35 10.38 10.42	4,8 Landsberg (Lech) 10,1 x Ellighofen 12,7 Unterdießen 16,9 x Asch-Leeder	9.29 9.24 9.21 9.17	ab	10.29 10.24 10.21 10.17	ab	11.29 11.24 11.21 11.17
8.46 8.50 8.54 8.59		9.46 9.50 9.54 9.59		10.46 10.50 10.54 10.59	20,4 Denklingen 24,9 x Kinsau 29,1 x Hohenfurch	9.13 9.09 9.05 9.01		10.13 10.09 10.05 10.01		11.13 11.09 11.05 11.01
9.01 9.04 9.07 9.13		10.01 10.04 10.07 10.13		11.01 11.04 11.07 11.13	33,5 Schongau 35,9 Peiting Nord 37,7 Peiting Ost 42,8 Hohenpeißenberg	8.58 8.54 8.51 8.46		9.58 9.54 9.51 9.46		10.58 10.54 10.51 10.46
> 9.19 < > 9.27	9.33 37/38 9.42 9.46 9.53	> 10.19 < > 10.27	10.33 37/38 10.42 10.46 10.53	> 11.19 < > 11.27	> Peißenb. Obere Au 49,0 Peißenberg Bf < Peißenberg-Aich > Oderding 57,9 Weilheim (Oberb)	> 8.40 < > 8.33	9.27 21/22 9.17 9.13 9.07	> 9.40 < > 9.33	10.27 21/22 10.17 10.13 10.07	> 10.40 < > 10.33
9.31 10.10	10.05 10.49	10.31 11.10	11.05 11.49	11.31 12.10	Weilheim (Oberb) München Hbf 965	8.29 7.50	8.55 8.11	9.29 8.50	9.55 9.11	10.29 9.50
9.31 9.59	9.57 10.45	10.31 10.59	10.57 11.45	11.31 11.59	Weilheim (Oberb) Garmisch-Part. 965	8.29 8.01	9.03 8.15	9.29 9.01	10.03 9.15	10.29 10.01

(a) Durchgehender Zug von/nach Augsburg; (b) In Buchloe und Kaufering umsteigen

Beim **VD-T** wären spätestens 2000 wieder regelmäßige Personenzüge von Kaufering über Landsberg und Schongau nach Weilheim gefahren. Sie wären noch attraktiver als in der Realität, weil sie als „Flügelzüge“ von Weilheim nach München Hbf durchfahren.

Für die *Integralen Taktknoten* in Schongau und Weilheim müssen die Züge die 24,4 km in 26 Minuten schaffen. Das erfordert (mit passiver Neigetechnik) bis zu 80 km/h westlich von Peißenberg und sogar 100 km/h östlich davon. Dafür sind alle Bahnübergänge technisch zu sichern und 3 Kurvenradien aufzuweiten. Zudem halten die RB nicht mehr im einsam gelegenen alten Bahnhof „Unterpeißenberg“ in km 51,4. Die zusätzliche Buslinie Weilheim - Peißenberg (- Rottenbuch) bedient die Siedlungsschwerpunkte entlang der Staatsstraße besser.

973 Schongau - Rettenbach (Auerberg) - Marktobderdorf

Die Querverbindung zwischen Schongau und Marktobderdorf hat beim **VD-T** nur regionale Bedeutung, da man von Schongau mit der KBS 968 gleich schnell nach Buchloe und Augsburg kommt. Nach Marktobderdorf könnte man zwar mit einer schnellen Bahnverbindung 30 Minuten gewinnen. Die Züge kämen dort aber so ungünstig an, dass man diese halbe Stunde bis zum nächsten Anschluss warten müsste.

7.23	8.23	9.23	<i>Kaufering</i>	8.37	9.37	10.37
7.31	8.31	9.31	<i>Landsberg (Lech)</i>	8.29	9.29	10.29
7.59	8.59	9.59	<i>Schongau 966</i>	8.01	9.01	10.01
7.33	8.33	9.33	<i>Weilheim (Oberb)</i>	8.27	9.27	10.27
7.59	8.59	9.59	<i>Schongau 972</i>	8.01	9.01	10.01
			Buslinie			
8.03	9.03	10.03	km Schongau	8.56	9.56	10.56
8.09	9.09	10.09	3 Altenstadt	8.49	9.49	10.49
8.15	9.15	10.15	7 Schwabsoien	8.43	9.43	10.43
8.24	9.24	10.24	13 Ingenried	8.34	9.34	10.34
32/34	32/34	32/34	18 Rettenbach	24/26	24/26	24/26
8.44	9.44	10.44	25 Stötten a.Auerberg	8.14	9.14	10.14
8.55	9.55	10.55	32 Marktobderdorf	8.04	9.04	10.04
9.08	10.08	11.08	<i>Marktobderdorf</i>	7.57	8.57	9.57
9.24	10.24	11.24	<i>Kempten 975</i>	7.34	8.34	9.34
9.01	10.01	11.01	<i>Marktobderdorf</i>	7.59	8.59	9.59
9.27	10.27	11.27	<i>Buchloe 975</i>	7.33	8.33	9.33

Weitere Stationen:

- 6 Schwabbruck
- 10 Sachsenried
- 16 Krottenhill
- 21 Remnatsried
- 28 Rieder

Da die Nachfrage für diese Querverbindung ohnehin nicht gewaltig ist, sieht der **VD-T** für den Zeithorizont 2010 nur eine vertaktete Buslinie vor, die gut in das vorhandene Fahrplanraster passt. Die Busse fahren auf den ersten 10 km in Sichtweite der 1972 stillgelegten Nebenbahn Schongau - Aufkirch - Kaufbeuren. Deren Trasse würde beim **VD-T** als langfristige Option für eine RE-Linie gesichert, die Weilheim - Schongau - Marktobderdorf in weniger als 1 Stunde schafft.

974 Buchloe - Türkheim - Bad Wörishofen

Die private *Localbahn Actiengesellschaft Wörishofen* eröffnete die 5,2 km kurze Anschlusslinie zur *Allgäubahn* am 15.9.1896. Initiator und Förderer war der bekannte Priester und Hydrotherapeut Sebastian Kneipp, der sich einen Aufschwung für den Kurort Wörishofen (seit 1920 mit dem Zusatz „Bad“) erhoffte. Die Strecke war seinerzeit eine der ersten elektrifizierten in Deutschland und wurde mit 550 Volt Gleichstrom betrieben.

1905 kam die Bahn zur *Lokalbahn Aktien-Gesellschaft München* und nach deren Verstaatlichung am 1.8.1938 zur *Deutschen Reichsbahn*. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde der elektrische Betrieb 1939 wegen des benachbarten Flughafens eingestellt und später nicht wieder aufgenommen.

Ab 1960 lösten Dieselloks und -triebwagen sowie Akkutriebwagen der Baureihe 515 die Dampfloks ab. Bis in die 1980er Jahre gab es Kurswagen für umsteige-freie Verbindungen in zahlreiche deutsche Großstädte. Die Verladung von Güterwagen endete 1994, und 1995 wurden in Bad Wörishofen alle Nebengleise entfernt. Seither kann man keine Sonderzüge mehr abstellen oder historische Züge einsetzen, bei denen die Lok am Endbahnhof umsetzen muss.

8.04	8.24	8.04	9.24	9.04	<i>Augsburg Hbf</i>	8.56	8.04	9.56	8.04	10.56
8.29	8.45	8.29	9.45	9.29	<i>Buchloe 905</i>	8.31	8.29	9.31	8.29	10.31
7.41	8.01	7.41	9.01	8.41	<i>München Hbf</i>	9.19	9.59	7.41	10.59	8.41
8.27	8.53	8.27	9.53	9.27	<i>Buchloe 970</i>	8.33	9.07	8.27	10.07	9.27
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.34	8.55	9.34	9.55	10.34	km Buchloe	8.26	9.05	9.26	10.05	10.26
8.40	9.01	9.40	10.01	10.40	8,3 Türkheim Bf	8.20	8.59	9.20	9.59	10.20
8.45	9.06	9.45	10.06	10.45	13,5 Bad Wörishofen	8.15	8.54	9.15	9.54	10.15
8.48		9.48		10.48	km <i>B.Wörishofen</i> 	8.12		9.12		10.12
9.01		10.01		11.01	9 <i>Pforzen</i>	7.59		8.59		9.59
9.14		10.14		11.14	17 <i>Kaufbeuren</i>	7.46		8.46		9.46

Die weltbekannte Kurstadt wird beim **VD-T** wie in der Realität von 1 bis 2 RB pro Stunde angefahren. Alle RB fahren als Flügelzüge nach München weiter und bieten dadurch zu vielen Zielen Direktverbindungen. Die blauen RB haben zudem in Buchloe Anschluss vom und zum IC über Augsburg nach Nürnberg.

Die Verbindungen von Bad Wörishofen nach Süden werden durch eine *Regio-buslinie* verbessert, die in Kaufbeuren den Integralen Taktknoten zur Minute 00 erreicht. Dort hat man unter anderem Anschluss zum InterRegio nach Kempten (→ KBS 975) und zur Buslinie nach Schongau (→ KBS 973).

975 (Augsburg -) **Buchloe - Marktoberdorf - Kempten / Füssen**

a) Die Geschichte der „Allgäubahn“ Augsburg - Kempten - Lindau

Die *Allgäubahn* ist Teil der ersten bayerischen Fernbahn von Hof über Nürnberg, Augsburg und Kempten nach Lindau. Die 20 km von Buchloe bis Kaufbeuren wurden 1847 eröffnet, die 42,5 km über die *König-Ludwig-Brücke* zum stadtnahen Kopfbahnhof Kempten folgten 1852.

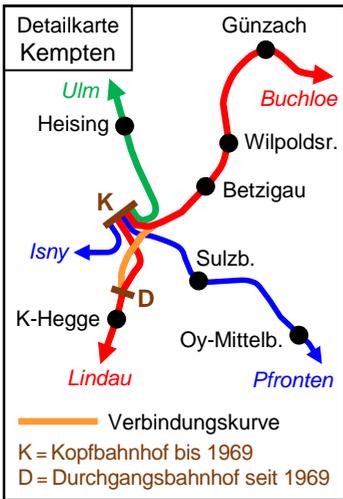
Die Kurven- und Steigungsfähigkeit der Dampflokomotiven war damals noch sehr begrenzt, daher wurde Marktoberdorf nicht direkt erschlossen. Das Gleis schwenkte hinter Biessenhofen nach Westen und gewinnen mit der damals zulässigen Maximalneigung von 10 ‰ und zahlreichen Kurven 100 Höhenmeter. Bei Günzach wird mit 825 m über dem Meeresspiegel der höchste Punkt zwischen München und Lindau erreicht. Der „Abstieg“ nach Kempten (Höhenlage 705 m) verläuft geradliniger mit weniger Kurven.

1853 war die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* auf ganzer Länge von Nürnberg bis Lindau befahrbar. Aber erst 1872 wurde die Lücke zwischen Buchloe und Kaufering geschlossen und die Züge konnten auch München auf direktem Weg erreichen. Bis 1880 wurde das Schienennetz im Allgäu weiter verdichtet, wodurch über Memmingen, Leutkirch, Kißlegg und Hergatz eine 22 km kürzere Verbindung von Buchloe nach Lindau entstand. Die Strecken waren aber nur eingleisig und nebenbahnartig trassiert, weshalb die meisten Fernzüge von Augsburg und München weiterhin über Kempten zum Bodensee fuhren.

Die Zahl der Züge auf der *Allgäubahn* nahm in den folgenden Jahren stetig zu. Anfang des 20. Jahrhunderts verlegte die *Bayerische Staatsbahn* zur Kapazitätssteigerung das zweite Streckengleis. Dämme und Brückenwiderlager hatte sie schon beim Bau entsprechend breit errichten lassen. Eine elektrische Oberleitung hat die *Allgäubahn* aber bis heute nicht bekommen.

1907 ging bei Kempten eine Verbindungskurve in Betrieb, auf der Güterzüge den Kopfbahnhof umfahren und den Fahrtrichtungswechsel vermeiden konnten. Ab 1912 wurde die Kurve auch von Schnellzügen genutzt, und ab 1925 hielten alle D-Züge nur noch im 3,6 km entfernten Bahnhof Kempten-Hegge.

Obwohl keine Fernzüge mehr im Kemptener Kopfbahnhof hielten, wurde in den 1960er Jahren die Kapazitätsgrenze der 5 Gleise an 3 Bahnsteigen erreicht: Die *Deutsche Bundesbahn* zählte täglich rund 10.000 Reisende, von denen 40 % durchfahren, 20 % umstiegen und 40 % ihren Start- oder Zielpunkt in Kempten hatten. Pro Tag mussten 200 Reise- und 42 Güterzüge abgefertigt werden.



Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ergaben, dass der Neubau eines Durchgangsbahnhofs zwar doppelt so hohe Investitionen wie die Sanierung des alten Bahnhofs kosten, die Betriebsführung aber überproportional billiger würde. Die Stadt Kempten versprach sich von der Bahnhofsverlegung eine Verbesserung der schwierigen Verkehrsverhältnisse in ihrer Innenstadt. Der neue Standort lag etwa 1 km weiter südlich, die Zulaufstrecken konnten dem Verlauf der 1907 erbauten Umgebungsbahn folgen. Insgesamt wurden 300.000 m³ Erde bewegt und 34 Kilometer Gleis sowie 180 Weichen neu verlegt.

Der Rahmenplan sah 7 Gleise an 4 Bahnsteigen vor. Auf 2 Gleise und 1 Bahnsteig wurde „zunächst“ verzichtet, weil man sie für das absehbare Verkehrsaufkommen „noch nicht“ benötigte. Sie wurden bis heute nicht errichtet... Ein zentrales Spurplan-Drucktastenstellwerk südlich vom Empfangsgebäude ersetzte elf alte Stellwerke. Den Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestellen, Parkplätzen und einem Taxistand schloss man kreuzungsfrei an die Bundesstraße B 19 an.





Markant am neuen Kemptener Hauptbahnhof ist vor allem die eigenwillige Überdachung von Gleis 1. Beide Bilder sind von der Webseite www.projekt-lim.de, die über 3.000 Aufnahmen von der Allgäubahn zeigt.

Nach der Inbetriebnahme des neuen Personenbahnhofs am 28.9.1969 wurden der alte Kemptener Kopfbahnhof und die Station Kempten-Hegge geschlossen. Das alte Empfangsgebäude wurde 1971 abgebrochen und das von den Gleisen befreite Gelände bis 2001 als Parkplatz genutzt. Danach entstanden dort ein Schulkomplex (Berufsschule, FOS, BOS, Wirtschaftsschule), ein Einkaufszentrum (Forum Allgäu) und die Veranstaltungshalle BigBOX Allgäu.

Seit Anfang der 1990er Jahre fahren immer mehr Fernzüge von München nach Lindau über Memmingen (→ KBS 980) statt Kempten. Insbesondere Züge mit Neigetechnik kommen dort schneller voran, weil sie in den vielen Kurven nicht so stark abbremsen müssen. Im Fahrplanjahr 2010 hielten täglich nur noch zwei InterCities (IC) bzw. EuroCities (EC) pro Richtung in Kempten. Wenn der Ausbau der Strecke über Memmingen wie geplant erfolgt, werden es voraussichtlich noch weniger Fernverkehrszüge.

b) Die Zweigstrecke Biessenhofen - Marktoberdorf - Füssen

Die 1852 eröffnete *Allgäubahn* konnte wegen der damals noch sehr begrenzten Kurven- und Steigungsfähigkeit der Dampflokomotiven Marktoberdorf nicht direkt anfahren. Das Bezirksamt erhielt erst 1876 Anschluss durch die 6,5 km lange Nebenbahn nach Biessenhofen einen Anschluss. 1889 wurde diese um 30,6 km nach Süden bis Füssen verlängert.

1905 ging die *Außerfernbahn* (→ KBS 968) von Kempten nach Reutte in Tirol in Betrieb. Ihr Haltepunkt *Ulrichsbrücke-Füssen* (auf österreichischem Staatsgebiet) liegt nur 5 km von Füssen entfernt. Trotz zahlreicher Denk- und Bittschriften wurde die Schienenlücke jedoch bis heute nicht geschlossen. Seit 2006 verkehren tagsüber jeweils im Zweistudentakt RE München - Füssen und RB Augsburg - Füssen, die sich ab Buchloe stündlich überlagern.

c) Die Entwicklung beim **VD-T**

Auch der **VD-T** entscheidet sich für den großzügigen Ausbau der Strecke über Memmingen, um die IC-Linie 30 München - Zürich spürbar zu beschleunigen (→ KBS 980). Kempten bleibt aber nicht „links liegen“, sondern ist als Zielort der IC-Linie 26 aus Nürnberg hochwertig und attraktiv erreichbar. (Anmerkung: Im Fahrplan würden diese Züge südlich von Augsburg als *InterRegio* (IR) bezeichnet, damit auch Nahverkehrstickets mit Zuschlägen gelten. Das soll trotz des naturgemäß geringeren Fahrgastpotenzials für eine gleichmäßigere Nachfrage sorgen.)

- Kempten bietet sich als IC- bzw. IR-Endstation an, weil viele Fahrgäste dort ohnehin aus- oder umsteigen und die Nachfrage weiter westlich deutlich abnimmt. Den Immenstädtern, Oberstdorfern und Röthenbachern wäre es sicher lieber, wenn der IC bzw. IR weiter fahren würde. Ein Anschlusszug in Kempten am gleichen Bahnsteig ist aber eine angemessene Alternative. Durch „Flügelungen“ in Immenstadt (→ KBS 977) werden mehrfache Umsteigezwänge vermieden.
- Den Nachteil, dass es keine durchgängigen Fernverkehrszüge mehr gibt, hätte Kempten in einen Vorteil umwandeln und den Hauptbahnhof an den bis 2000 brachliegenden Platz in Zentrumsnähe zurückverlegen können. Der Platzbedarf wäre wesentlich geringer als bis 1969, da es keine Personenzüge mehr gibt, deren Loks hin- und her rangieren müssen. Für die zahlreichen Besucher der Stadt wäre die Anreise mit der Bahn dadurch viel attraktiver geworden.
- Die Fahrzeiten zwischen Donauwörth und Kaufbeuren sind leider so ungünstig, dass der IC/IR die *Integralen Taktknoten* in Augsburg und Buchloe zur Minute 00 und 30 nicht sinnvoll erreichen kann. Um dennoch attraktive Anschlüsse zu diesen Knoten zu bieten, fahren die RB zwischen Augsburg und Marktoberdorf ganztägig im Halbstundentakt.
- Die RB bedienen abwechselnd die reaktivierten Stationen Rieden und Pforzen im Stundentakt. Der Bahnhof Pforzen liegt am Nordrand des großen Kaufbeurer Stadtteils Neugablonz und bietet sich als Verknüpfungspunkt mit einer Stadtbuslinie an.

Der **VD-T** sieht den Einsatz elektrischer Triebwagen mit passiver Neigetechnik auf der IC-Linie 26 vor. Dafür muss natürlich der Abschnitt Buchloe - Kempten elektrifiziert werden. Bis Biessenhofen ist die Trasse geradlinig und es genügt, den Fahrdraht über die vorhandenen Gleise zu hängen. Südlich davon wären einige Begradigungen nötig, damit die IC bis Kempten ein mal und die RB sechs mal halten können.

<i>Augsburg Hbf</i> <i>Buchloe 905</i>	8.24 8.45			9.05 9.29	9.24 9.45			9.05 9.29	10.24 10.45	
<i>München Hbf</i> <i>Kaufering</i> <i>Buchloe 965</i>			8.21 8.59	8.41 9.19 9.27			9.21 9.59	9.41 10.19 10.27		
Zug	IR *)	RB	RB	RB	IR *)	RB	RB	RB	IR *)	RB
km Buchloe	8.47		9.04	9.34	9.47		10.04	10.34	10.47	
11,0 Rieden				9.41				10.41		
14,5 Pforzen			9.12				10.12			
20,3 Kaufbeuren	8.59		9.18	9.48	9.59		10.18	10.48	10.59	
25,7 Biessenhofen			9.23	9.53			10.23	10.53		
28,2 Ebenhofen				9.56				10.56		
32,2 Marktoberdorf	9.07	ab	9.28	10.00	10.07	ab	10.28	11.00	11.07	ab
	9.08	9.12	9.29	10.01	10.08	10.12	10.29	11.01	11.08	11.12
> Marktoberd.Schule	>		>	M*)	>		>	M*)	>	
< Thalhofen (Wert.)	<		<	10.03	<		<	11.03	<	
> Leuterschach	>		>	10.06	>		>	11.06	>	
< Lengenwang	<		<	10.12	<		<	11.12	<	
> Seeg	>		>	10.17	>		>	11.17	>	
< Eisenb.-Hopferau	<	28/31	<	10.22	<	28/31	<	11.22	<	28/31
> Hopfen am See	>	34/37	>	[24]	>	34/37	>	[24]	>	34/37
< Füssen	<	9.43	<	10.29	<	10.43	<	11.29	<	11.43
37,0 Geisenried		>	9.34	>		>	10.34	>		>
40,5 Unterthingau		<i>Reutte</i>	9.37	<i>Nessel</i>		<i>Reutte</i>	10.37	<i>Nessel</i>		<i>Reutte</i>
43,5 Kraftisried	9.15	<i>i.Tirol</i>	9.40	<i>-wang</i>	10.15	<i>i.Tirol</i>	10.40	<i>-wang</i>	11.15	<i>i.Tirol</i>
49,5 Wilpoldsried			9.45				10.45			
52,8 Betzigau			9.48				10.48			
58,4 Kempten Hbf	9.24		9.54		10.24		10.54		11.24	
<i>Kempten Hbf 977</i> <i>Immenstadt</i> <i>Oberstdorf</i>	9.31 9.44 10.14		9.56 10.16 10.44		10.31 10.44 11.14		10.56 11.16 11.44		11.31 11.44 12.14	

zum Vergleich: Ohne Neubauabschnitt möglicher Fahrplan südlich von Kaufbeuren

20,3 Kaufbeuren	8.59	9.04	9.18	9.48	9.59	10.04	10.18	10.48	10.59	11.04
25,7 Biessenhofen			9.23	9.53			10.23	10.53		
29,3 Ruderatshofen		<i>Reutte</i>	9.27	<i>Füs-</i>		<i>Reutte</i>	10.27	<i>Füs-</i>		<i>Reutte</i>
34,0 Aitrang		<i>i.Tirol</i>	9.32	<i>sen</i>		<i>i.Tirol</i>	10.32	<i>sen</i>		<i>i.Tirol</i>
43,7 Günzach	9.13		9.39		10.13		10.39		11.13	
53,6 Wilpoldsried			9.46				10.46			
56,8 Betzigau			9.49				10.49			
62,4 Kempten Hbf	9.25		9.55		10.25		10.55		11.25	

Die RB nach/von Reutte fahren nur in nachfragestarken Zeiten auf dem blau dargestellten Abschnitt ab/bis Marktoberdorf; A*) InterRegio Augsburg - Buchloe - Marktoberdorf;

km Kempten Hbf	8.05		8.35		9.05		9.35		10.05	
5,6 Betzigau	8.10				9.10				10.10	
8,8 Wilpoldsried	8.13				9.13				10.13	
18,7 Günzach	8.20		8.46		9.20		9.46		10.20	
28,4 Aitrang	8.27	<i>Reutte</i>		<i>Füs-</i>	9.27	<i>Reutte</i>		<i>Füs-</i>	10.27	<i>Reutte</i>
33,1 Ruderatshofen	8.32	<i>i.Tirol</i>		<i>sen</i>	9.32	<i>i.Tirol</i>		<i>sen</i>	10.32	<i>i.Tirol</i>
36,7 Biessenhofen	8.36	>		9.06	9.36	>		10.06	10.36	>
42,2 Kaufbeuren	8.41	8.56	9.00	9.11	9.41	9.56	10.00	10.11	10.41	10.56

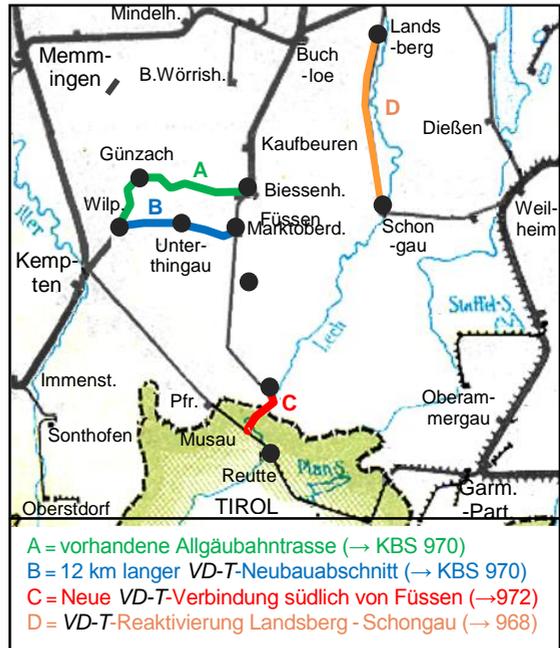
zum Vergleich: Mit Neubaubauabschnitt möglicher Fahrplan nördlich von Kaufbeuren

<i>Oberstdorf</i>	7.16		7.46		8.16		8.46		9.16	
<i>Immenstadt</i>	7.44		8.16		8.44		9.16		9.44	
<i>Kempten Hbf 977</i>	8.04		8.29		9.04		9.29		10.04	
Zug	RB	RB	IR *)	RB	RB	RB	IR *)	RB	RB	RB
Kempten Hbf	8.06		8.36		9.06		9.36		10.06	
Betzigau	8.11				9.11				10.11	
Wilpoldsried	8.14				9.14				10.14	
Kraftisried	8.19	<i>Reutte</i>	8.44	<i>Nessel-</i>	9.19	<i>Reutte</i>	9.44	<i>Nessel-</i>	10.19	<i>Reutte</i>
Unterthingau	8.22	<i>i.Tirol</i>		<i>wang</i>	9.22	<i>i.Tirol</i>		<i>wang</i>	10.22	<i>i.Tirol</i>
Geisenried	8.25	>		>	9.25	>		>	10.25	>
km Füssen	>	8.17	>	8.31	>	9.17	>	9.31	>	10.17
5,8 Hopfen am See	<	22/25	<		<	22/25	<		<	22/25
8,4 Eisenb.-Hopferau	>	28/31	>	8.37	>	28/31	>	9.37	>	28/31
13,9 Seeg	<		<	8.42	<		<	9.42	<	
19,2 Lengenwang	>		>	8.47	>		>	9.47	>	
25,9 Leuterschach	<		<	8.53	<		<	9.53	<	
29,2 Thalhofen (Wert.)	>		>	8.56	>		>	9.56	>	
30,0 Marktoberd.Schule	<		<	M*)	<		<	M*)	<	
30,6 Marktoberdorf	8.30	8.48	8.51	8.58	9.30	9.48	9.51	9.58	10.30	10.48
	8.31	an	8.52	8.59	9.31	an	9.52	9.59	10.31	an
34,6 Ebenhofen				9.03				10.03		
37,1 Biessenhofen	8.36			9.06	9.36			10.06	10.36	
42,5 Kaufbeuren	8.41		9.00	9.11	9.41		10.00	10.11	10.41	
48,3 Pforzen	8.47				9.47				10.47	
51,8 Rieden				9.18				10.18		
62,8 Buchloe	8.56		9.13	9.26	9.56		10.13	10.26	10.56	
<i>Buchloe 905</i>			9.15	9.31			10.15			
<i>Augsburg Hbf</i>			9.36	9.55			10.36			
<i>Buchloe 965</i>	9.01			9.33	10.01			10.33	11.01	
<i>Kaufering</i>				9.41						
<i>München Hbf</i>	9.39			10.19	10.39			11.19	11.39	

B*) Durchlaufender Triebwagen München - Buchloe - Marktoberdorf - Füssen;

S*) Bei Schulanfang und -ende halten die Züge in Marktoberdorf Schule statt Thalhofen.

Dennoch wäre das Angebot unbefriedigend, weil viele Züge weiterhin an der Kreisstadt Marktoberdorf mit 18.000 Einwohnern vorbei fahren. Der **VD-T** favorisiert daher einen 15 km langen Neubauabschnitt von Marktoberdorf nach Wilpoldsried für 140 bis 160 km/h. Die teilweise parallele Bundesstraße B19 wurde in den 1990er Jahren großzügig ausgebaut, und dabei hätte man kostengünstig auch ein neues Gleispaar verlegen können.



- Nur mit dem Neubauabschnitt bekommt die Kreisstadt Marktoberdorf einen direkten Fernverkehrsanschluss. Zusätzlich halten pro Stunde und Richtung zwei RB. Ohne den Neubauabschnitt gäbe es (wie in der Realität) pro Stunde und Richtung nur eine RB.
- Gute Anschlüsse von der RB nach Füssen zum IR nach Kempten gibt es in beiden Varianten. Aber nur mit dem Neubauabschnitt gibt es in Marktoberdorf auch gute Anschlüsse von Füssen nach Kempten.
- Mit Neubauabschnitt kann der IR zwischen Kaufbeuren und Kempten ein mal häufiger halten und dadurch mehr Fahrgastpotenzial erschließen. In Kraftsried wären Busanschlüsse attraktiver, weil IC und RB nur 4 Minuten versetzt voneinander ankommen und dadurch kürzere Wartezeiten entstehen.
- Einwohner im Einzugsbereich: **A:** Ruderatshofen 1.700 + Aitrang 2.000 + Günzach 1.400 = 5.100; **B:** Geisenried 1.050 + Unterthingau 2.750 + Kraftsried 700 = 4.500; **Beide:** Wilpoldsried 2.500 + Betzigau 2.800 = 5.300 Einwohner.

Der **VD-T** hätte auch den Lückenschluss zwischen Füssen und der *Außerfernbahn* vorrangig verwirklicht: Es ist ein Unding, dass es von Süden und Westen her keine Züge ins Mittelzentrum Füssen gibt. Außerdem würde die Strecke so beschleunigt werden, dass RB Marktoberdorf - Füssen in 28 Minuten schaffen. Die Aufweitung einiger Kurven südlich von Leuterschach erlaubt bis zu 120 km/h. Die größten Trassenabweichungen gäbe es bei km 20 östlich vom Enzenstetten.

Die Züge der KBS 968 aus Garmisch-Partenkirchen wenden in der *Normalverkehrszeit* von der Minute 16 bis 44 in Füssen. Nach jeweils 15 Minuten Wartezeit hat man Anschluss zu den Triebwagen nach Marktoberdorf und Kempten (→ KBS 976), die sich in Füssen begegnen.

Als Option ist blau dargestellt, die Züge der *Außerfernbahn* bis Marktoberdorf zu verlängern. Dadurch erreicht man den *InterRegio* nach Augsburg, der als *InterCity* über Nürnberg nach Dresden weiter fährt. Ab Reutte um 9.01 Uhr kommt man dadurch (über die KBS 910) schon um 11.52 Uhr in Nürnberg an, während man ansonsten in München von 11.19 bis 11.34 Uhr umsteigen muss und über die KBS 920 die Frankenmetropole erst um 12.29 Uhr erreicht.

Die Verlängerung der *Außerfernbahn* bis Marktoberdorf nutzt also vor allem dem Fernverkehr, bringt zusätzliche Nachfrage in den zwischen Kempten und Augsburg recht leeren *InterRegio* und leitet Fahrgäste am belasteten Bahnknoten München vorbei. Es wäre daher zu prüfen, ob diese Effekte den Einsatz eines zusätzlichen Triebwagens und den Ausbau von zwei Haltepunkten zu Kreuzungsstationen rechtfertigen.

Dabei gibt es natürlich Alternativen, die im Rahmen dieses Konzepts nicht untersucht werden: Zum Beispiel den durchgängig zweigleisigen Ausbau zwischen Eisenberg-Hopferau und Hopfen am See, um Signale und Weichen zu sparen und einen zusätzlichen Haltepunkt nahe bei Hopferau einzurichten.

976 Kempten - Nesselwang - Füssen

Jahrhundertlang führte die *Via Claudia* als eine der wichtigsten Süd-Nord-Handelsrouten von Verona über den *Fernpass*, Reutte in Tirol und Kempten nach Augsburg. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es auch Pläne für eine „Fernbahn“ von Innsbruck nach Kempten. Die Hauptachse wurde dann aber von Innsbruck durch das Inntal bis Rosenheim gebaut.

Das Ostallgäu bekam nur eine bayerische *Lokalbahn*, die sich mit zahlreichen Kurven und Steigungen kostengünstig dem Gelände anpasste: 1895 ging Kempten - Pfronten-Ried in Betrieb und 1905 folgte die Verlängerung über die Reichsgrenze nach Reutte in Tirol. 1913 wurde schließlich die Lücke nach Garmisch zur *Mittenwaldbahn* nach München (→ KBS 968).

Beim Haltepunkt *Ulrichsbrücke-Füssen* nähert sich die Bahnlinie der Kreisstadt Füssen bis auf 5 km. Es gab immer wieder Überlegungen, diese Lücke mit einem Gleis im Vilstal zu schließen. Realisiert wurden diese Pläne aber bis heute nicht, wodurch viel Fahrgastpotenzial verloren geht. Auch die Reisezeit von 50 Minuten für die 23 km Luftlinie von Kempten nach Pfronten-Ried sind wenig attraktiv. So ist es nicht verwunderlich, dass es immer wieder Stilllegungsgerüchte gab.

Erfreulicherweise blieb der Zugverkehr erhalten, und 2003 beauftragten Bayern und Tirol *DB Regio* langfristig mit dem Personenverkehr: Seit 2010 pendeln Dieseltriebwagen tagsüber im Stundentakt zwischen Kempten und Pfronten-Steinach und alle zwei Stunden weiter über die Grenze nach Reutte in Tirol.

Beim **VD-T** wäre seit 1985 nicht nur die Bundesstraße B309, sondern auch die parallele Bahnlinie ausgebaut worden: Zwei kurze Neubauabschnitte hätten die großen Schleifen bei Bodelsberg und Haslach „abgeschnitten“ worden, um die Strecke um 2,5 km zu verkürzen und die Zugfahrt um 5 Minuten zu beschleunigen.

8.03 8.28	9.03 9.28	10.03 10.28	<i>Memmingen 979</i> <i>Kempten Hbf</i>	8.57 8.32	9.57 9.32	10.57 10.32
7.34 8.01 8.29	8.34 9.01 9.29	9.34 10.01 10.29	<i>Augsburg Hbf 975</i> <i>Buchloe</i> <i>Kempten Hbf</i>	9.26 8.59 8.31	10.26 9.59 9.31	11.26 10.59 10.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km Kempten Hbf	9.26	10.26	11.26
8.36	9.36	10.36	1,4 St.Mang	9.23	10.23	11.23
8.39	9.39	10.39	3,5 Durach	9.20	10.20	11.20
8.42	9.42	10.42	6,5 x Ried b.Sulzberg	9.17	10.17	11.17
8.46	9.46	10.46	10,6 Bodelsberg	9.13	10.13	11.13
8.52	9.52	10.52	16,2 Oy-Mittelberg	9.07	10.07	11.07
8.55	9.55	10.55	18,7 Maria Rain	9.04	10.04	11.04
59/01	59/01	59/01	21,0 Nesselwang	59/01	59/01	59/01
9.08	10.08	11.08	26,4 Pfronten-Weißbach	8.51	9.51	10.51
9.10	10.10	11.10	27,8 Pfronten-Ried	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	30,1 Pfronten-Steinach	8.45	9.45	10.45
9.19	10.19	11.19	35,3 Vils	8.40	9.40	10.40
9.25	10.25	11.25	41,0 Walderlebniszentr.	8.34	9.34	10.34
9.29	10.29	11.29	42,8 Füssen	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31	<i>Füssen 975</i>	8.29	9.29	10.29
9.59	10.59	11.59	<i>Marktobendorf</i>	8.01	9.01	10.01
10.27	11.27	12.27	<i>Buchloe</i>	7.33	8.33	9.33
9.44	10.44	11.44	<i>Füssen 968</i>	8.16	9.16	10.16
9.58	10.58	11.58	<i>Reutte in Tirol</i>	8.02	9.02	10.02
10.56	11.56	12.56	<i>Garmisch-Partenk.</i>	7.04	8.04	9.04

Die Triebwagen fahren als „Flügelzüge“ von Kempten über Füssen und Buchloe bis München Hbf (→ KBS 980) durch.

Weitere Bedarfs-haltestellen:

12,2 Zollh.-Petersthal
24,1 Pfronten-Kappel
38,0 Ulrichsbrücke

Weitere Züge
Füssen - Wald-
erlebniszentrum
→ **KBS 968.**

Außerdem gibt es beim **VD-T** natürlich den Lückenschluss zwischen Füssen und der Außerfernbahn: Die Züge der KBS 977 aus Kempten können dadurch an der Ulrichsbrücke nach Füssen abbiegen (Grafik → KBS 975). Das entspricht den Verkehrsbedürfnissen der Orte zwischen Kempten und Pfronten und bringt viel zusätzliche Nachfrage auf die Bahn. Daher lohnt sich tagsüber ein durchgängiger Stundentakt. Nach Reutte und Garmisch-Partenkirchen käme man mit Umsteigen in Füssen genau so schnell wie in der Realität.

977 Kempten - Immenstadt - Sonthofen - Oberstdorf

Immenstadt wurde schon 1853 beim Bau der *Allgäubahn* berücksichtigt (→ KBS 975). Sonthofen bekam erst 20 Jahre später den Anschluss durch eine 8,33 km lange *Vizinalbahn*. 1888 eröffnete schließlich die *Lokalbahn Aktien-Gesellschaft* (LAG) die 13,38 Kilometer *Sekundärbahn* vom gemeinsamen Kopfbahnhof in Sonthofen nach Oberstdorf.

1938 wurde die LAG verstaatlicht und die *Deutsche Reichsbahn* für die Gesamtstrecke zuständig. Sie bemühte sich, den zeitraubenden Fahrtrichtungswechsel in Sonthofen durch einen neuen Bahnhof überflüssig zu machen. Die Bauarbeiten wurden aber kriegsbedingt eingestellt und erst 1949 abgeschlossen. Die Strecke verkürzte sich dadurch von 21,71 auf 20,704 Kilometer.

Im Jahresfahrplan 2010 fuhren jeweils alle zwei Stunden RE von Augsburg bzw. Ulm nach Oberstdorf. Hinzu kam ebenfalls alle 2 Stunden der ALEX von München nach Oberstdorf und einzelne Züge, die nur zwischen Kempten oder Immenstadt und Oberstdorf verkehrten.

6.41	7.21	7.41	7.21	8.41	München Hbf (B)	10.19	10.39	11.19	7.21	12.19
7.47	8.04	8.47	9.04	9.47	Buchloe 970	9.13	9.56	10.13	10.56	11.13
8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	Kempten Hbf	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36
7.21		8.21		9.21	Ulm Hbf 975	9.39		10.39		11.39
8.03		9.03		10.03	Memmingen	8.57		9.57		10.57
8.28		9.28		10.28	Kempten Hbf	8.32		9.32		10.32
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.31	8.56	9.31	9.56	10.31	km Kempten Hbf	8.29	9.04	9.29	10.04	10.29
	8.59		9.59		3,0 Kempten-Hegge		9.00		10.00	
(A)	9.02	(A)	10.02	(A)	5,7 Waltenhofen	(A)	8.57	(A)	9.57	(A)
	9.06		10.06		10,6 Martinszell		8.53		9.53	
	9.11		10.11		16,0 Gießen?		8.48		9.48	
8.44	9.16	9.44	10.16	10.44	20,8 Immenstadt	8.15	8.43	9.15	9.43	10.15
8.48	9.19	9.48	10.19	10.48	8.11	8.40	9.11	9.40	10.11	
8.53		9.53		10.53	25,0 Blaichach	8.06		9.06		10.06
8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	27,6 Sonthofen-Rieden	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03
58/59	28/29	58/59	28/29	58/59	28,8 Sonthofen Bf	00/01	30/31	00/01	30/31	00/01
	9.32		10.32		31,8 x Altstätten (Allg)		8.27		9.27	
9.06	9.37	10.06	10.37	11.06	35,5 Fischen	7.53	8.22	8.53	9.22	9.53
9.09		10.09		11.09	37,9 x Langenwang	7.50		8.50		9.50
9.14	9.44	10.14	10.44	11.14	41,5 Oberstdorf	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46

(A) Vorderer Zugteil ab Immenstadt nach Aulendorf; (B) von/nach München in Buchloe umsteigen

Beim **VD-T** wird das Angebot so verdichtet, dass ein exakter Halbstundentakt entsteht: Der RE fährt als „Flügelzug“ stündlich von Oberstdorf über Kempten nach Ulm und die RB stündlich von Oberstdorf über Kempten nach Buchloe. Dort hat man direkten Anschluss zum IC nach München.

Voraussetzung ist der zweigleisige Ausbau auf 3 km vom Bahnhof Sonthofen nach Altstätten. Die Züge müssen dadurch bei den Zugkreuzungen nicht warten und erreichen Oberstdorf vor der Abfahrt des nächsten Zuges. Das ermöglicht wiederum zwei mal pro Stunde schnelle Verbindungen nach Kempten (43 und 48 Minuten Reisezeit).

In Immenstadt gibt es stündlich attraktive Anschlüsse „übers“ Eck von Oberstdorf und Sonthofen nach Röthenbach und Wangen, z.B. Oberstdorf 8.16 - Immenstadt 8.40 bis 8.46 - Wangen 9.22. Dort gibt es im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 Anschlüsse nach Bregenz, Lindau und Memmingen. Der RE fährt als „Flügelzug“ über Aulendorf nach Ulm Hbf weiter, an 10.26 Uhr.

Die Reisezeit von Oberstdorf nach Ulm beträgt demnach 130 Minuten mit 1 x Umsteigen. Der direkte „Flügelzug“ Oberstdorf 8.46 - Kempten 9.29 / 32 - Ulm Hbf 10.39 ist mit 113 Minuten zwar 17 Minuten schneller. Genau diese Zeit muss man aber länger auf den ICE Richtung Stuttgart warten. Daher bietet der VD-T auch (abwechselnd über Kempten und Wangen) halbstündliche Verbindungen von Oberstdorf und Sonthofen nach Stuttgart mit 160 Minuten Reisezeit.

978 (Kempten -) Immenstadt - Wangen (Allgäu) - Aulendorf

Die Geschichte der *Allgäubahn* von München über Buchloe, Kempten und Immenstadt nach Lindau wird ausführlich bei der KBS 975 beschrieben. Der **VD-T** entscheidet sich wie in der Realität für den großzügigen Ausbau der Alternativroute über Memmingen, um die IC-Linie 30 München - Zürich spürbar zu beschleunigen (→ KBS 980). Kempten bleibt aber nicht „links liegen“, sondern ist als Zielort der IC-Linie 26 aus Nürnberg hochwertig und attraktiv erreichbar.

Westlich von Kempten verliert die *Allgäubahn* zwar den Personenfernverkehr. Aber nur in Immenstadt entfallen dadurch einige IC oder D-Zug-Halte. Alle anderen Stationen werden wie in der Realität mindestens stündlich von Regionalzügen bedient und nachfragegerecht in Immenstadt „geflügelt“.

Westliches Ziel der *Allgäubahn* ist nicht wie in der Realität der kleine Ort Hergatz mit 2.300 Einwohnern, sondern das Mittelzentrum Wangen mit 27.000 Einwohnern. Dort gibt es einen *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 mit attraktiven Anschlüssen in alle Richtungen. Die Grafik auf Seite 56 zeigt den 3,8 km langen

Neubauabschnitt (mit optionalem neuen Haltepunkt Opfenbach), den der **VD-T** dafür braucht. Er ersetzt die alte Trassenführung mit einer großen Schleife, die 1853 noch erforderlich war, um die Steigung für die damals verfügbaren Dampf-loks unter 10 ‰ zu halten.

Die RE warten allerdings in Wangen nicht auf die Anschlüsse aus dem *Integralen Taktknoten*, sondern fahren schon nach kurzem Aufenthalt nach Kißlegg weiter. Dort hat man im neuen Bahnhof am westlichen Stadtrand Anschluss von der RB aus Memmingen, die zur Min. 17 ankam (→ KBS 980). Nach Ankunft des RE aus der Gegenrichtung geht es ab Min. 31 über eine neue Verbindungskurve auf der eingleisigen Hauptstrecke über Bad Waldsee nach Aulendorf. Dort wird der Triebwagen bedarfsgerecht an den RE aus Friedrichshafen gekuppelt, und gemeinsam geht es nach Ulm Hbf weiter.

7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	Oberstdorf	9.44	10.14	10.44	11.14	11.44
7.31	8.01	8.31	9.01	9.31	Sonthofen	9.28	9.58	10.28	10.58	11.28
7.40	8.11	8.40	9.11	9.40	Immenstadt 977	9.19	9.48	10.19	10.48	11.19
7.03		8.03		9.03	Memmingen	9.57		10.57		11.57
7.31	7.56	8.31	8.56	9.31	Kempten Hbf 975	9.29	10.04	10.29	11.04	11.29
7.44	8.16	8.44	9.16	9.44	Immenstadt 977	9.16	9.43	10.16	10.43	11.16
RE		RE		RE	Zug	RE		RE		RE
7.46	8.20	8.46	9.20	9.46	km Immenstadt	9.14	9.39	10.14	10.39	11.14
	8.23		9.23		Bühl am Alpsee		9.35		10.35	
	8.33		9.33		Thalkirchdorf		9.25		10.25	
7.57	8.42	8.57	9.42	9.57	16,8 Oberstaufen	9.02	9.16	10.02	10.16	11.02
R	>	R	>	R	23,9 Harbatshofen	R	>	R	>	R
8.07	<i>Lin-</i>	9.07	<i>Lin-</i>	10.07	29,9 Röthenbach (Allg)	8.52	<i>Lin-</i>	9.52	<i>Lin-</i>	10.52
8.12	<i>denb.</i>	9.12	<i>denb.</i>	10.12	34,7 Heimenkirch	8.47	<i>denb.</i>	9.47	<i>denb.</i>	10.47
R		R		R	39,7 Opfenbach	R		R		R
8.21		9.21		10.21	46,8 Wangen	8.39		9.39		10.39
8.31	RB	9.31	RB	10.31	Wangen 980	8.29	RB	9.29	RB	10.29
8.59	8.04	9.59	9.04	10.59	Memmingen	8.01	9.56	9.01	10.56	10.01
8.23	>	9.23	>	10.23	km Wangen	8.37	>	9.37	>	10.37
8.31	<i>üb.B.</i>	9.31	<i>üb.B.</i>	10.31	12,5 Kißlegg [neu]	8.28	<i>üb.B.</i>	9.28	<i>üb.B.</i>	10.28
8.36	<i>Wurz.</i>	9.36	<i>Wurz.</i>	10.36	19,3 Wolfegg	8.23	<i>Wurz.</i>	9.23	<i>Wurz.</i>	10.23
	<		<		22,0 Altthann		<		<	
8.44	8.51	9.44	9.51	10.44	32,7 Bad Waldsee	8.15	9.08	9.15	10.08	10.15
8.52	8.59	9.52	9.59	10.52	42,2 Aulendorf	8.08	9.01	9.08	10.01	10.08
8.56	>	9.56	>	10.56	Aulendorf 988	8.04	>	9.04	>	10.04
9.26	<	10.26	<	11.26	Ulm Hbf	7.34	<	8.34	<	9.34
	9.01		10.01		Aulendorf 759		8.59		9.59	
	9.39		10.39		Sigmaringen		8.21		9.21	

R = Harbatshofen + Opfenbach können im **VD-T**-Fahrplankonzept nicht reaktiviert werden.

- Zwischen Immenstadt und Opfenbach setzt der **VD-T** (mit *passiver Neigetchnik*) als Höchstgeschwindigkeit 100 - 120 km/h an, die mit geringen Ausbauten möglich sind. Da die Züge schon 8 Minuten vor dem *Integralen Taktknoten* in Wangen sein müssen, kann auf diesem Abschnitt mit *Heimenkirch* nur eine Station reaktiviert werden.
- *Harbatshofen* und *Opfenbach* können in diesem **VD-T**-Fahrplankonzept nicht reaktiviert und vom stündlichen RE bedient werden. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Region wäre detailliert zu untersuchen: Lohnen sich zusätzliche RB, die ggf. noch weitere Stationen bedienen? Oder können die Orte besser mit Buslinien erschlossen werden? Soll man zugunsten der beiden Stationen auf die Weiterfahrt des RE ab Wangen nach Ulm verzichten? Oder lohnen sich kurze Neubauabschnitte, um den Zeitbedarf für zusätzliche RE-Stops zu kompensieren?
- Zwischen Wangen und Aulendorf setzt der **VD-T** (mit *passiver Neigetchnik*) 120 bis 140 km/h an, die mit geringen Ausbauten möglich sind. Dabei können höchstens zwei Stopps regelmäßig bedient werden. Im dargestellten Fahrplan sind das Bad Waldsee (19.700 Einw.) und Wolfegg (3.700 Einw.). Alternativ ist denkbar, abwechselnd in Wolfegg und seinem Ortsteil Altthann zu halten.
- Die KBS 983 wird von Dieseltriebwagen bedient, die als „Flügelzüge“ einen dreistündigen Bogen von Ulm durch das Allgäu machen, z.B. Ulm Hbf 8.21 - Memmingen 8.57/9.03 - Kempten 9.28/31 - Immenst. 9.44/46 - Wangen 10.21/23 - Aulendorf 10.52/56 - Ulm Hbf 11.26. In Immenstadt hat man halbstündlich die Alternative, in 83 Minuten über Memmingen oder in 100 Minuten über Wangen nach Ulm zu fahren. Über Kempten ist man zwar 17 Minuten schneller, man muss aber genau diese Zeit länger auf die ICE Richtung Stuttgart warten.

In der Realität hat die Strecke Kißlegg - Aulendorf nur geringe Bedeutung. Beim **VD-T** wird sie hingegen Teil der attraktivsten Verbindung von Stuttgart und Ulm zu allen Zielen zwischen Wangen und Oberstaufen.

979 Röthenbach - Lindenberg - Hohenweiler - Bregenz

Am 1.10.1901 wurde die 9,92 km lange Nebenbahn vom Bahnhof Röthenbach über Lindenberg nach Scheidegg eröffnet. Obwohl nie mehr als fünf Zugpaare täglich fuhren, gab sie den Orten wichtige wirtschaftliche Impulse. 1963 gab es werktags 5 und sonn- und feiertags 4 Zugpaare, aber schon 13 Bahnbus-Fahrten. Der Güterverkehr Lindenberg - Scheidegg und der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke endeten am 25.9.1966. Von Röthenbach bis Lindenberg fuhren noch bis zum 31.7.1993 Güterzüge.

Auch unter den verbesserten Rahmenbedingungen des **VD-T** wäre die kurze Nebenbahn wohl ab 1985 nicht für „normalen Personenverkehr“ reaktiviert worden. Denn nachfragegerechte *Flügelungen* bieten sich in Röthenbach nicht an. Ein Triebwagen würde im Stundentakt auf der kurzen Nebenbahn etwa die Hälfte der Einsatzzeit herumstehen und die weiter von der Schiene entfernten Wohngebiete wenig attraktiv erschließen.

Mehrere vertaktete *Regiobuslinien* sind die bessere Lösung. Zumal beim **VD-T** der „Internationale Fernbahnhof für den Bodensee“ in Bregenz liegt. Eine logische Folge davon ist, dass auch die staatlich anerkannten Kur- und Kneipporte Lindenberg (11.000 Einwohner und jährlich 700.000 Übernachtungen) und Scheidegg (4.200 Einwohner, 350.000 Übernachtungen) direkte Verbindungen dorthin bekommen, damit der Öffentlichen Verkehr nicht durch viele Umsteigezwänge unattraktiv wird. [Selbstverständlich bekämen beim **VD-T** Fahrgäste von Lindenberg und Scheidegg über Bregenz zu Zielen in Deutschland Fahrkarten nach deutschem Binnentarif.]

In der Realität fährt die Linie 11 der Regionalbus Augsburg GmbH montags bis freitags stündlich von Röthenbach nach Scheidegg und zurück. In Österreich ist das Angebot noch besser: Die Bregenzer Stadtbuslinien 10 und 19 fahren jeweils alle 30 Minuten über Lochau nach Hörbranz. Hinzu kommen jeweils stündlich Kleinbusse der Linien 10b und 19b vom Bahnhof Lochau über Hörbranz nach Hohenweiler. Die 19b fährt sogar stündlich über die Grenze nach Niederstaufen in Deutschland weiter.

Beim **VD-T** wenden die Busse nicht kurz vor oder nach der Grenze, sondern fahren stündlich von Röthenbach über Scheidegg und Hörbranz nach Bregenz. Sie fahren auf direktem Weg und bedienen in Bregenz nicht alle Stationen, um den *Integralen Taktknoten* zu erreichen. Die Linie 19b fährt dafür über Hörbranz-Staudach und wird nach Schlachters verlängert, wo sie Anschluss zum RE über Wangen und Memmingen nach Augsburg erreicht.

7.39	8.39	9.39	Wangen 985	10.21	11.21	12.21
7.53	8.53	9.53	Röthenbach (Allgäu)	10.07	11.07	12.07
7.31	8.31	9.31	Kempten Hbf 985	10.29	11.29	12.29
7.46	8.46	9.46	Immenstadt	10.14	11.14	12.14
8.07	9.07	10.07	Röthenbach (Allgäu)	9.52	10.52	11.52
			Buslinie			
8.11	9.11	10.11	km Röthenbach (Allg) Bf	9.49	10.49	11.49
8.14	9.14	10.14	2 Riedhirsch	9.45	10.45	11.45
8.20	9.20	10.20	6 Lindenberg (Allgäu)	9.39	10.39	11.39
8.27	9.27	10.27	10 Scheidegg	9.32	10.32	11.32
8.39	9.39	10.39	18 Hohenw.-Leutenhfn.	9.20	10.20	11.20
8.45	9.45	10.45	22 Hörbranz-Brantmann	9.14	10.14	11.14
8.48	9.48	10.48	24 Lochau Kirche	9.11	10.11	11.11
8.55	9.55	10.55	28 Bregenz Hbf	9.05	10.05	11.05
9.04	10.04	11.04	Bregenz Hbf 986	8.56	9.56	10.56
9.11	10.11	11.11	Lindau-Reutin	8.49	9.49	10.49
9.29	10.29	11.29	Friedrichshafen	8.31	9.31	10.31
9.01	10.01	11.01	Bregenz Hbf 980	8.59	9.59	10.59
10.01	11.01	12.01	Buchloe	7.59	8.59	9.59
10.40	11.40	12.40	München Hbf	7.20	8.20	9.20

Für alle Orte führt die schnellste Verbindung nach München (mit nur einmaligem Umsteigen) über Bregenz:

Riedhirsch 8.14 -
Bregenz 8.55 / 9.01
-München Hbf 10.40
= 2 Std + 26 min.

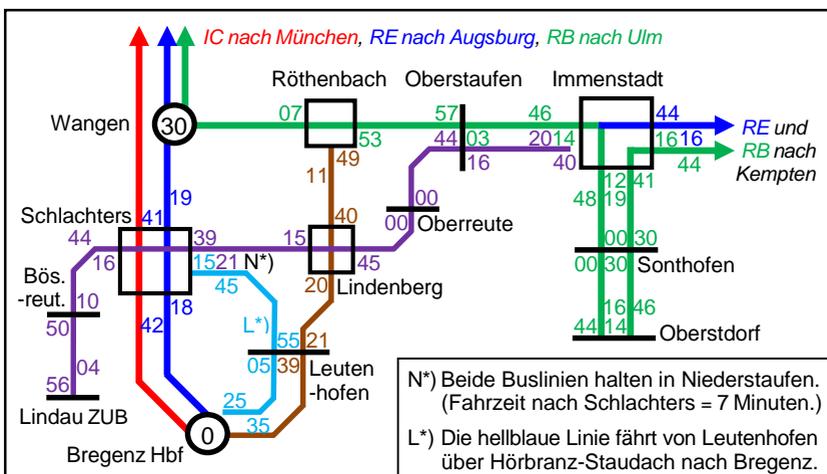
Zum Vergleich:
Riedhirsch 8.45 -
Röthenbach 8.49 / 53
- Kempten 9.29 / 35
- Buchloe 10.15 / 31
- München Hbf 11.20
= 2 Std + 35 min.

Beim **VD-T** sind in der *Normalverkehrszeit* 8 Busse auf 3 stündlichen Linien im deutsch-österreichischen Grenzgebiet nordöstlich vom Bodensee unterwegs:

A Lindau - Lindenberg - Oberstaufen - Immenstadt

B Schlachters - Leutenhofen - Bregenz

C Röthenbach - Lindenberg - Leutenhofen – Bregenz



980 (München -) Buchloe - Memmingen - Wangen - Bregenz

Zwischen München, Lindau und Bregenz kann das reale Angebot schon heute nicht überzeugen. Ende 2016 wird der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz eröffnet, der die Fahrzeit nach Mailand (Milano) um eine Stunde verkürzt. Die KBS 980 sollte davon eigentlich als Zulaufstrecke aus Südostdeutschland einen erheblichen Nachfragezuwachs im Personen- und Güterverkehr erfahren. Die real geplanten Ausbaumaßnahmen liegen aber im Zeitplan so weit zurück, dass dieses Ziel wohl erst ab 2020 erreicht werden kann.

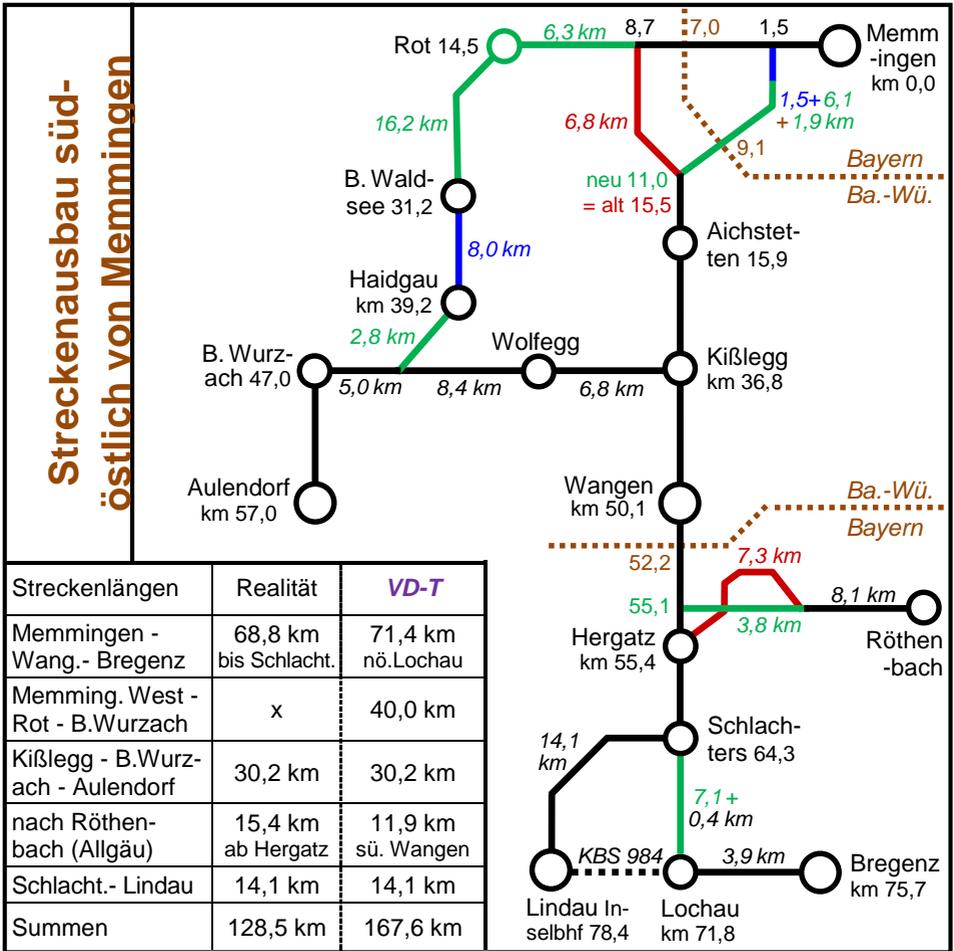


Beim **VD-T** wäre das natürlich anders: Die Strecke München - Memmingen - Bregenz wäre schon 2010 (zum ursprünglich geplanten Fertigstellungstermin des Gotthardtunnels) durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert worden. Die virtuelle IC-Linie 30 würde durch zwei Neubauabschnitte (siehe unten) und die Einigung auf Bregenz in Österreich als *internationalen Knotenbahnhof am Bodensee* um eine Stunde beschleunigt:

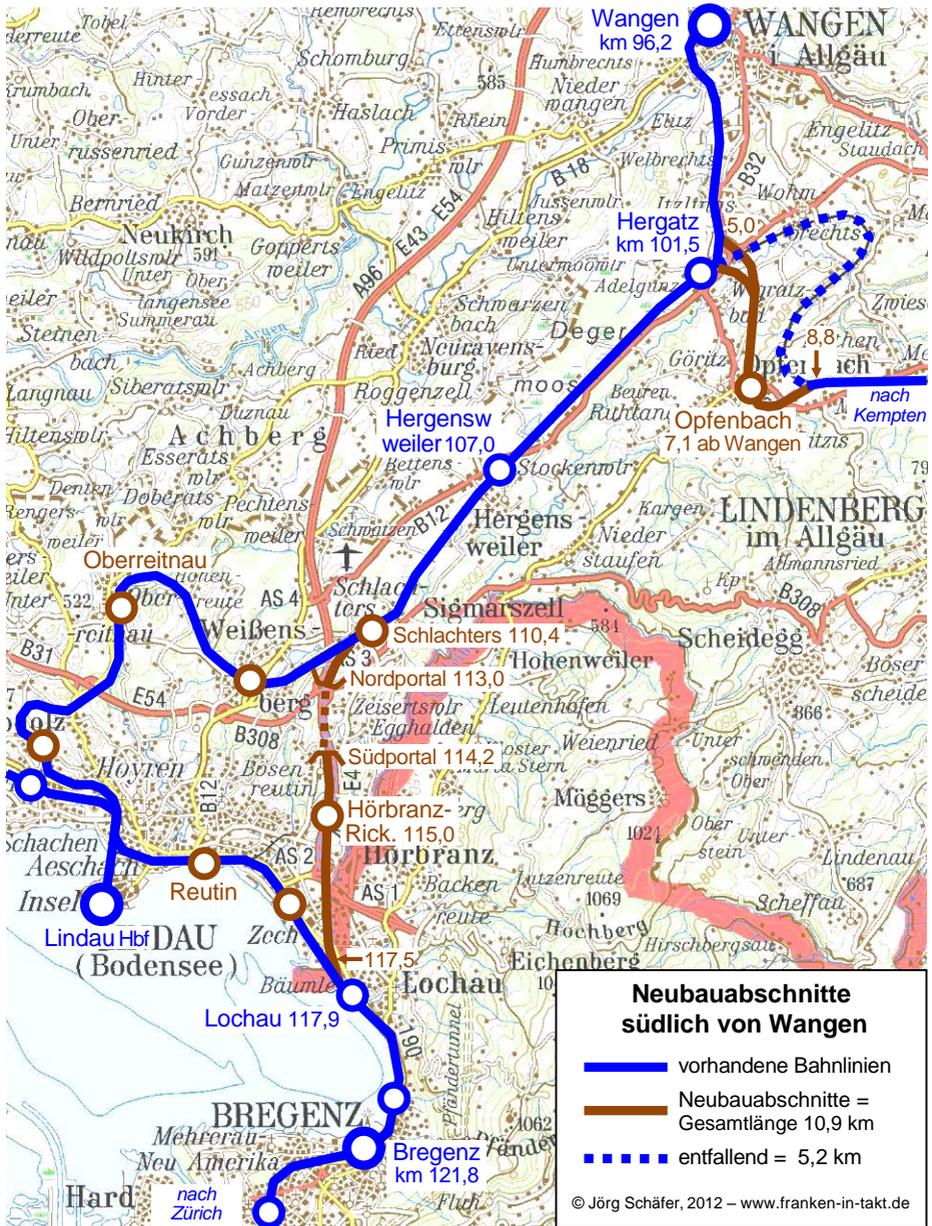
- Zwischen Memmingen und Aichstetten wird die schon lange diskutierte 10 km lange direkte Trasse gebaut, um den "Tannheimer Bogen" abzuschneiden und die Bahnlinie um 5,5 km zu verkürzen. (Tannheim behält durch die KBS 982 seinen Anschluss ans Schienennetz.)
- Die in der Realität bis heute fortwirkenden Folgen der Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg, die zur Glanzzeit des Eisenbahnbaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine große (politische) Hürde darstellte, würden beim **VD-T** behoben: Mit den drei attraktiven Ost-West-Verbindungen Biberach - Memmingen, Aulendorf - Memmingen und Wangen - Kempten würde auch der Verkehr in der Region spürbar beschleunigt.

Der **VD-T** brächte für die Region südöstlich von Memmingen erhebliche Veränderungen: Mehr als ein Zehntel der im Jahr 2010 (unverändert zu 1985) noch von Personenzügen befahrenen Gleiskilometer (14,1 km = 11 %) würden durch

bessere Trassierungen ersetzt. Die verbleibenden 114,4 Gleiskilometer machen nur etwas mehr als zwei Drittel (68%) des virtuellen Schienennetzes von 167,6 km aus, da 9,5 km reaktiviert und 43,7 km völlig neu gebaut würden.



Streckenlängen	Ba-Württ.	Bayern	gesamt	
Realität 1985 = 2010	79,9 km	48,6 km	128,5 km	Anteil
VD-T-Einstellungen	- 6,8 km	- 7,3 km	-14,1 km	11 %
Unverändert bleiben	73,1 km	41,3 km	114,4 km	68 %
VD-T-Reaktivierungen	+8,0 km	+1,5 km	+9,5 km	6 %
VD-T-Neubauabschnitte	+27,2 km	+16,5 km	+43,7 km	30 %
Summe = VD-T	108,3 km	59,3 km	167,6 km	100 %



Selbstverständlich für den **VD-T** wäre, dass die umfangreichen Maßnahmen auch dem Regionalverkehr zugutekommen:

- Auf allen Abschnitten fahren zusätzlich zu den RE stündliche RB. Durch Reaktivierungen und Neubauten werden auf den KBS 980 und 982 zwölf Stationen mehr als in der Realität bedient.
- In Wangen entsteht ein *Integraler Taktknoten* zur Minute 30, bei dem man innerhalb weniger Minuten zwischen fünf Zügen umsteigen kann. Die Reisezeiten ab Memmingen verkürzen sich dabei zum Lindauer Inselbahnhof von 83 bis 90 auf 60 und nach Bregenz von 99 auf 52 Minuten.

7.34 7.55		8.05 8.29	8.34 8.55		Augsburg Hbf Buchloe 905	9.26 9.05	9.55 9.31		10.26 10.05	10.55 10.31
7.20 7.57		7.40 8.27	8.20 8.57		München Hbf Buchloe 970	9.40 9.03	10.20 9.33		10.40 10.03	11.20 10.33
IC	RB	RE	IC	RB	Zug	IC	RE	RB	IC	IC
7.59	8.05	8.31	8.59	9.05	km Buchloe	9.01	9.29	9.55	10.01	10.29
	8.11			9.11	8,3 Türkheim Bhf			9.48		
	8.14			9.14	10,5 x Rammingen			9.45		
	8.21	8.41		9.21	18,7 Mindelheim		9.19	9.38		
	8.26			9.26	24,8 x Stetten (Schw)			9.33		
	8.32			9.32	32,4 Sontheim (Schw)			9.27		
	8.35			9.35	35,9 x Westerheim			9.24		
	8.37			9.37	38,0 Ungerhausen			9.22		
	8.41			9.41	42,5 x Trunkelsberg			9.18		
8.24	8.45	8.59	9.24	9.45	46,1 Memmingen	8.36	9.01	9.15	9.36	10.01
8.26	8.47	9.01	9.26	9.47	49,3 Straßbauer-Hart	8.34	8.59	9.13	9.34	9.59
	8.50			9.50	52,8 Volkartshofen			9.09		
	8.53			9.53	55,8 Aitrach [neu]			9.06		
	8.57			9.57				9.03		
	9.02			10.02	62,0 Aichstetten			8.58		
	9.09	9.15		10.09	71,9 Leutkirch		8.45	8.51		
	9.17			10.17	82,9 Kißlegg			8.44		
	9.26	9.29		10.26	96,2 Wangen		8.31	8.36		
	9.34	9.31		10.34	110,4 Schlachters		8.29	8.26		
	>	41/42		>	115,0 Hörbranz-Rickenb.		18/19	>		
	KBS	9.47		KBS	117,9 Lochau (Bodens.)		8.13	KBS		
	982	9.50		982	121,8 Bregenz		8.10	982		
8.59	<	9.54	9.59	<		8.01	8.06	<	9.01	9.06
9.04 9.11	> 10.07		10.04 10.11	> 11.07	Bregenz 985 Lindau-Reutin	7.56 7.49		> 7.53	8.56 8.49	
9.01 10.20			10.01 11.20		Bregenz Zürich Hbf	7.59 6.40			8.59 7.40	

Gesamtverkehr Wangen - Schlachters siehe KBS 984

981 Ulm - Weißenhorn / Illertissen - Memmingen - Kempten

Memmingen wurde beim Bau der *Allgäubahn* (→ KBS 975) nicht berücksichtigt. Daher ergriff die Stadt selbst die Initiative für einen Bahnanschluss. 1861 erhielt sie die Konzession für die ursprünglich 85,0 Kilometer lange *Illertalbahn*, die bei Neu-Ulm von der Staatsbahn abzweigte und flussaufwärts bis nach Kempten führte. Der erste Abschnitt bis Memmingen wurde 1862 eröffnet und die Fortsetzung nach Kempten 1863.

Die Staatsbahn pachtete die Strecke und führte den Betrieb mit ihren Fahrzeugen durch. Wegen der überregionalen Bedeutung entschloss sich das Königreich Bayern schon 1876 zum Kauf. Trotz stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens wurde die *Illertalbahn* bis heute nicht zweigleisig ausgebaut oder elektrifiziert.

Eine Ausnahme bilden nur die ersten 2,3 km bis zur Finninger Straße in Neu-Ulm: Bei der Tieferlegung des Neu-Ulmer Bahnhofs wurde dort 2009 ein zweites Gleis verlegt. Die Weiterführung nach Westen über die Donau wurde um zwei Gleise erweitert, wodurch die *Illertalbahn* seither unabhängig von der Magistrale Ulm - Augsburg den Ulmer Hauptbahnhof erreicht.

1878 wurde die 9,6 km lange *Vizinalbahn* Senden - Weißenhorn eröffnet. Das Angebot bestand über Jahrzehnte aus 6 bis 7 Zugpaaren täglich. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte sie (wie viele andere Nebenbahnen) einen Nachfrageboom, bevor die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung einsetzte. Zum Rückgang der Fahrgastzahlen trug auch bei, dass die *Deutsche Bundesbahn* schon 1952 eine direkte Bahnbuslinie von Ulm nach Weißenhorn anbot, bei der man nicht in Senden umsteigen musste. Die Busse wurden schrittweise zum Stundentakt verdichtet, während immer weniger Züge fuhren. Am 25.9.1966 war schließlich der letzte reguläre Personenzug unterwegs. Danach fuhren nur noch Güterzüge, vorwiegend zum Anschlussgleis des Weißenhorner Industriegebiets Eschach.

Seit den 1990er Jahren wurde die Reaktivierung Senden - Weißenhorn immer wieder gefordert. *Der Regionalverband Donau-Iller* ermittelte 2009 ein Potenzial von 3.200 Fahrgästen. Die BEG schrieb schließlich im Dezember 2012 den Stundentakt aus, den Zuschlag erhielt der DB *ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee*. Für 10 Millionen Euro wurden die Gleise erneuert, 4 Bahnsteige und eine Überführung neu gebaut sowie 9 Bahnübergänge technisch gesichert. Seit 15.12.2013 wird die Strecke unter der Bezeichnung „Der Weißenhorner“ wieder regulär von bis zu 38 Personenzügen täglich bedient.

Stuttgart Hbf Ulm Hbf 760		8.02 8.29	8.32 8.59		9.02 9.29	9.32 9.59		10.02 10.29	10.32 10.59		
Zug		RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE
km	Ulm Hbf	8.21	8.34	9.04	9.21	9.34	10.04	10.21	10.34	11.04	11.21
2,0	Neu-Ulm		8.37	9.07		9.37	10.07		10.37	11.07	
4,3	NU-Finninger Str.		8.39	9.09		9.39	10.09		10.39	11.09	
8,8	Gerlenhofen	[28]	8.43	9.13		9.43	10.13	[28]	10.43	11.13	
12,0	Senden	30/31	8.46	9.16	30/31	9.46	10.16	30/31	10.46	11.16	30/31
>	Wullenstetten	>	>	9.19	>	>	10.19	>	>	11.19	>
<	Witzighausen	<	<	9.22	<	<	10.22	<	<	11.22	<
<	Eschach	<	<	9.25	<	<	10.25	<	<	11.25	<
>	Weißenhorn	>	>	9.28	>	>	10.28	>	>	11.28	>
17,6	Vöhringen		8.51	an		9.51	an		10.51	an	
20,4	Bellenberg		8.55			9.55			10.55		
		8.39	8.59		9.39	9.59		10.39	10.59		11.39
24,0	Illertissen										
		8.40	9.01		9.40	10.01		10.40	11.01		11.40
30,9	Altenstadt (Iller)		9.06			10.06			11.06		
35,6	Kellmünz		9.10		[47]	10.10			11.10		[47]
41,7	Fellheim	[50]	9.14			10.14		[50]	11.14		
45,7	Heimertingen		9.18			10.18			11.18		
		8.57	9.23		9.57	10.23		10.57	11.23		11.57
52,1	Memmingen										
		9.03	9.27		10.03	10.27		11.03	11.27		12.03
65,1	Bad Grönenbach	9.11			10.11			11.11			12.11
73,9	Dietmannsried	17/18	40/43		17/18	40/43		17/18	40/43		17/18
83,8	Kempten Ost	9.24			10.24			11.24			12.24
86,6	Kempten Hbf	9.28	9.52		10.28	10.52		11.28	11.52		12.28
	<i>Kempten Hbf</i>	9.31	9.56		10.31	10.56		11.31	11.56		12.31
	<i>Immenstadt</i>	9.44	10.16	A	10.44	11.16	A	11.44	12.16	A	12.44
	<i>Oberstdorf 977</i>	10.14	10.44		11.14	11.44		12.14	12.44		13.14

(A) Der vordere Zugteil fährt ab Immenstadt nach Aulendorf weiter (→ KBS 978);

Blaue Züge fahren nur Montag bis Freitag; Grün sind beim VD-T reaktivierte Stationen.

Beim **VD-T** fahren wie in der Realität stündlich RE von Ulm nach Kempten und RB von Ulm nach Memmingen. Dank der *Integralen Taktknoten* in Memmingen und Kempten gäbe es beim **VD-T** aber bessere Anschlüsse.

Die RE haben die gleichen Höchstgeschwindigkeiten wie 2010 in der Realität. Die von den Verantwortlichen angedachte Beschleunigung auf 160 km/h ist beim **VD-T** nicht erforderlich, weil auch damit keine besseren ICE-Anschlüsse in Ulm erreicht würden. Stattdessen würden die Abschnitte Gerlenhofen - Senden und Kellmünz - Fellheim für „fliegende Zugkreuzungen“ zweigleisig ausgebaut. Das erlaubt auch die Reaktivierung der Stationen Fellheim und Heimertingen.

<i>Oberstdorf 977</i>	6.46		7.16	7.46		8.16	8.46		9.16	9.46
<i>Immenstadt</i>	7.15	A	7.43	8.15	A	8.43	9.15	A	9.43	10.15
<i>Kempten Hbf</i>	7.29		8.04	8.29		9.04	9.29		10.04	10.29
Zug	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RB	RE
Kempten Hbf	7.32		8.08	8.32		9.08	9.32		10.08	10.32
Kempten Ost	7.35			8.35			9.35			10.35
Dietmannsried	41/42		16/19	41/42		16/19	41/42		16/19	41/42
Bad Grönenbach	7.48			8.48			9.48			10.48
	7.57		8.33	8.57		9.33	9.57		10.33	10.57
Memmingen	8.03		8.37	9.03		9.37	10.03		10.37	11.03
Heimertingen			8.41			9.41			10.41	
Fellheim	[10]		8.45			9.45	[10]		10.45	
Kellmünz			8.50	[47]		9.50			10.50	[47]
Altenstadt (Iller)			8.54			9.54			10.54	
	8.20		8.59	9.20		9.59	10.20		10.59	11.20
Illertissen	8.21		9.01	9.21		10.01	10.21		11.01	11.21
Bellenberg			9.04			10.04			11.04	
Vöhringen		ab	9.08		ab	10.08		ab	11.08	
km Weißenhorn	>	8.32	>	>	9.32	>	>	10.32	>	>
1,8 Eschach	<	8.34	<	<	9.34	<	<	10.34	<	<
5,5 Witzighausen	<	8.37	<	<	9.37	<	<	10.37	<	<
7,5 Wullenstetten	>	8.40	>	>	9.40	>	>	10.40	>	>
9,6 Senden	29/30	8.43	9.13	29/30	9.43	10.13	29/30	10.43	11.13	29/30
12,8 Gerlenhofen	[32]	8.46	9.16		9.46	10.16	[32]	10.46	11.16	
17,3 NU-Finninger Str.		8.50	9.20		9.50	10.20		10.50	11.20	
19,6 Neu-Ulm		8.53	9.23		9.53	10.23		10.53	11.23	
21,6 Ulm Hbf	8.39	8.56	9.26	9.39	9.56	10.26	10.39	10.56	11.26	11.39
<i>Ulm Hbf 760</i>		9.01	9.31		10.01	10.31		11.01	11.31	
<i>Stuttgart Hbf</i>		9.28	9.58		10.28	10.58		11.28	11.58	

In Zeiten stärkerer Nachfrage verdichtet der **VD-T** das Angebot mit der Verlängerung der stündlichen RB nach Kempten. In Memmingen hat sie Anschluss „am gleichen Bahnsteig gegenüber“ vom und zum ICE München - Bregenz - Zürich (→ KBS 980). Um Zeitpuffer für die Zugkreuzung in Dietmannsried zu erhalten, kann die RB nicht in Bad Grönenbach und Kempten Ost halten. Diese beiden Stationen werden dennoch durch den RE-Studentakt besser als in der Realität bedient, weil tagsüber nur alle 2 Stunden Züge halten.

„Der Weißenhorn“ wäre beim **VD-T** schon bis 2010 reaktiviert worden. Auf der 9,6 km langen Zweigstrecke hätte es dabei die gleichen Ausbauten wie in der Realität gegeben. Der zweigleisige Abschnitt Gerlenhofen - Senden auf der Hauptstrecke erlaubt jedoch nur beim **VD-T** „fliegende Kreuzungen“ und schnelle Anschlüsse „übers Eck“ von Weißenhorn nach Illertissen und Memmingen.

982 Biberach (Riß) - Ochsenhausen - Memmingen (Museumsbahn) Warthausen - Ochsenhausen

Die *Württembergische Staats-Eisenbahn* befasste sich schon 1879 mit einer durchgehenden Bahnlinie Biberach a.d.Riß - Ochsenhausen - Memmingen. Die Pläne scheiterten unter anderem am Bau der Strecke Aulendorf - Kißlegg (→ KBS 978). Um überhaupt einen Anschluss zu erhalten, speckte man vor Ort die Wünsche auf eine Stichbahn von Biberach nach Ochsenhausen ab. Das Vorhaben wurde aber nur als Schmalspurbahn bewilligt und in zwei Abschnitten 1899 (Warthausen - Ochsenhausen) und 1900 (bis Biberach) eröffnet.

Anfangs verkehrten täglich je Richtung zwei Personenzüge und ein Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp). Trotz der (im Vergleich zu Normalspurbahnen) höheren Betriebskosten wurden positive Betriebsergebnisse erzielt. 1920 ging das *Öchsle* zusammen mit den anderen württembergischen Strecken an die *Deutsche Reichsbahn* über. Sie ersetzte und verstärkte in den 1920er Jahren den gesamten Oberbau und setzte ab 1928 Dampflok der sächsischen Baureihe VI K ein. Immer mehr normalspurige Güterwagen wurden auf schmalspurigen Rollschemeln befördert, wodurch viele schmalspurige Güterwagen entbehrlich und 1940 in die Ukraine abgegeben wurden.

1954 begann die *Deutsche Bundesbahn* (DB), den Betrieb durch Streichung von Zügen und Einsatz von Bussen zu rationalisieren. Nachdem auch immer mehr Bürger in den eigenen PKW umstiegen, stellte die DB den Personenverkehr am 31.5.1964 ein. Die Güterzüge fuhr weiter und die Nachfrage nahm sogar zu, vor allem durch das *Liebherr Kühltechnik-Werk* in Ochsenhausen. Da die Güterwagen in Warthausen an die DB übergeben wurden, verlor das 3,2 km lange Schmalspurgleis bis Biberach (neben dem Gleispaar der DB) seinen Gesamtverkehr und wurde kurze Zeit später abgebaut.

Um den umfangreichen Güterverkehr effektiver abzuwickeln, erwog die DB in den 1970er Jahren, das *Öchsle* auf Normalspur umzubauen. Es geschah aber nichts und der Zustand der Bahnanlagen wurde immer schlechter. 1981 leitete die DB das Stilllegungsverfahren ein, und nach dessen Genehmigung fuhr am 31.3.1983 der letzte Güterzug.

Den drohenden Abbau der Gleise konnte der *Öchsle Schmalspurbahn e.V.* verhindern und die Anliegergemeinden und den Landkreis Biberach dazu bewegen, die Strecke zu erwerben. Nach Sanierungsarbeiten an der Strecke gab es von 1985 bis 1991 Museumsbetrieb zwischen Warthausen und Ochsenhausen. Den zweiten Anlauf unternahm ab 1996 die *Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Ochsenhausen gGmbH*. Ende 2000 sperrte jedoch die Landeseisenbahnaufsicht das

Gleis wegen Oberbaumängeln. Im Folgejahr gründeten der Landkreis Biberach (50%), die Anliegergemeinden (45%) und die Tourismus GmbH (5%) die *Öchsle Bahn Betriebs-GmbH*. Vor der erneuten Betriebsaufnahme waren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen und die Beschaffung einer weiteren Dampflok aus Sachsen erforderlich. Zuschüsse dafür gab auch das Land Baden-Württemberg im Rahmen der Tourismusförderung.

Am 1.5.02 startete dann zum dritten Mal der Museumsbetrieb. Der Fahrzeugpark wurde in den folgenden Jahren durch Zukäufe, Anmietungen und Leihgaben ergänzt. 2006 wurde ein neuer Lokschuppen in Warthausen eröffnet, seither beginnen und enden die Züge dort. An Sonn- und Feiertagen fahren zumeist zwei Zugpaare, die für die 19,0 km 70 Minuten brauchen. Bis 2014 konnte die Nachfrage auf über 40.000 Reisende jährlich gesteigert werden. Das Werkstatt- und Fahrpersonal stellt nach wie vor der *Öchsle Schmalspurbahn eV*.

Nach der Eröffnung der neuen KBS 983 von Memmingen nach Aulendorf fehlen beim **VD-T** nur noch 11 km Gleis von Ochsenhausen zum neuen Bahnhof Rot an der Rot. Der Lückenschluss lohnt sich aber nicht, da nicht einmal 10.000 Einwohner an diesem Abschnitt wohnen und das wichtige Ziel Biberach durch den Umweg über Warthausen nicht attraktiv angebunden wäre.

Der **VD-T** würde daher wie in der Realität „nur“ den Museumsverkehr unterstützen. Eine Option wären 3 bis 4 km Dreischienengleis auf der KBS 985 (von Biberach bis Warthausen oder dem Abzweig nördlich davon), damit die historischen Züge nach Biberach durchfahren können. Denn den Touristen macht zwar der Umweg über Warthausen nichts aus, wohl aber der Umsteigezwang dort.

7.34 7.51	8.34 8.51	9.34 9.51	<i>Ulm Hbf</i> 985 <i>Biberach (Riß)</i>	9.26 9.09	10.26 10.09	11.26 11.09
			Bus			
7.56	8.56	9.56	km Biberach (Riß) Bf	9.04	10.04	11.04
8.04	9.04	10.04	5 Ummendorf	8.55	9.55	10.55
8.11	9.11	10.11	9,5 Ringschnait	8.48	9.48	10.48
20/21	20/21	20/21	15,5 Ochsenhausen	38/39	38/39	38/39
8.30	9.30	10.30	21,5 Edenbachen	8.29	9.29	10.29
8.34	9.34	10.34	24,5 Eichenberg	8.25	9.25	10.25
8.39	9.39	10.39	28 Berkheim	8.20	9.20	10.20
8.47	9.47	10.47	33,5 Steinheim	8.12	9.12	10.12
8.55	9.55	10.55	38 Memmingen Bf	8.05	9.05	10.05
9.01 10.20	10.01 11.20	11.01 12.20	<i>Memmingen</i> 980 <i>München Hbf</i>	7.59 6.40	8.59 7.40	9.59 8.40

Für den alltäglichen Verkehr ist eine stündliche *Regiobuslinie* die angemessene Lösung.

Durch perfekte Anschlüsse zu den Zügen in Biberach und Memmingen ergeben sich zahlreiche attraktive Reiseverbindungen.

983 (Sigmaringen -) Aulendorf - Bad Wurzach - Memmingen

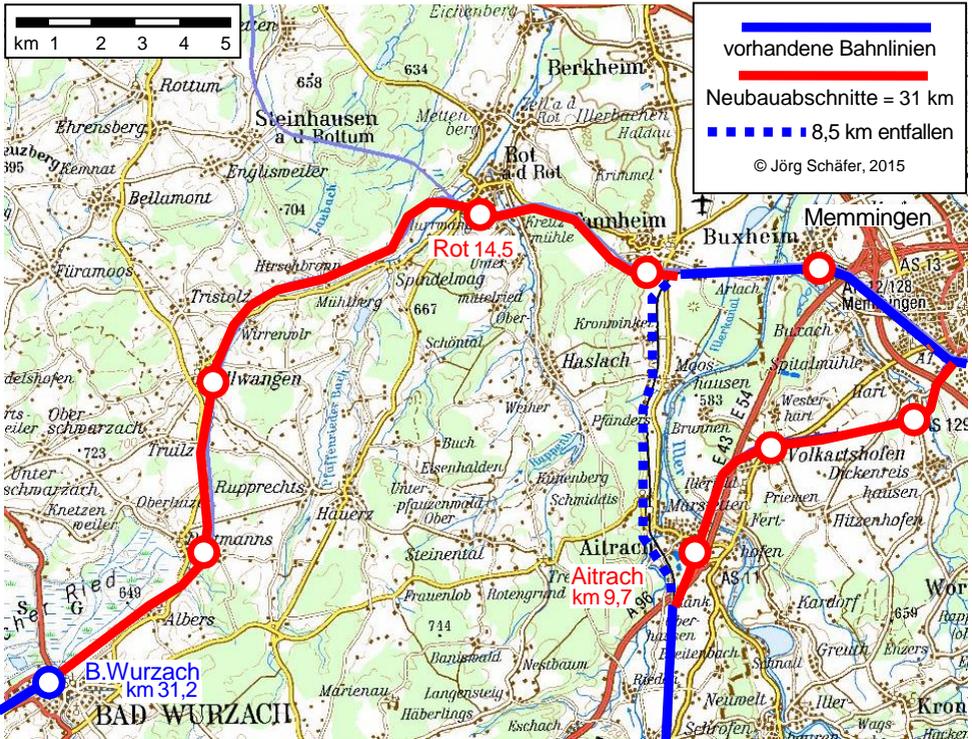
In der Realität gibt es zwischen den Achsen Stuttgart - Ulm - München und Singen - Lindau - München nur die kurvenreiche Ost-West-Verbindung über Kißlegg. Für den Abschnitt Aulendorf - Memmingen mit 40 km Luftlinie und 50 Schienen-km brauchen die Züge heute noch fast eine Stunde. Schuld daran ist die Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg, die zur Glanzzeit des Eisenbahnbaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine große (politische) Hürde darstellte.

Der **VD-T** würde das Problem grundlegend angehen und mit der Verbindung vorhandener Teilstrecken durch Neubauabschnitte die KBS 978 und 983 als zwei neue Achsen bilden. Die KBS 983 nutzt ab Aulendorf zunächst 15 km der vorhandenen Bahnlinie nach Kißlegg. Dann biegt sie über 2,8 neue Schienen-km auf die Nebenbahn Roßbach - Bad Waldsee ab, die sie bis zur Endstation befährt. Über einen 22,5 km langen Neubauabschnitt erreicht sie Tannheim an der realen KBS 980, die sie bis Memmingen benutzt. Da der **VD-T** bei der KBS 980 den „Tannheimer Bogen“ abschneidet, behält dieser Ort nur dank der neuen KBS 983 seinen Bahnanschluss.

7.21	8.21	9.21	<i>Sigmaringen</i>	9.39	10.39	11.39
7.58	8.58	9.58	<i>Aulendorf 759</i>	9.02	10.02	11.02
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km Aulendorf	8.59	9.59	10.59
8.08	9.08	10.08	10,0 Bad Waldsee	8.51	9.51	10.51
8.15	9.15	10.15	17,8 Mennisweiler	8.44	9.44	10.44
8.19	9.19	10.19	21,8 Haidgau-Ziegelb.	8.40	9.40	10.40
8.23	9.23	10.23	25,8 Bad Wurzach	8.36	9.36	10.36
28/31	28/31	28/31	30,6 Dietmanns	28/31	28/31	28/31
8.36	9.36	10.36	34,6 Ellwangen	8.23	9.23	10.23
8.43	9.43	10.43	42,5 Rot an der Rot	8.16	9.16	10.16
8.48	9.48	10.48	47,6 Tannheim	8.11	9.11	10.11
8.52	9.52	10.52	51,3 Buxheim	8.07	9.07	10.07
8.57	9.57	10.57	57,0 Memmingen	8.03	9.03	10.03
9.01	10.01	11.01	<i>Memmingen 980</i>	7.59	8.59	9.59
9.29	10.29	11.29	<i>Buchloe</i>	7.31	8.31	9.31
10.20	11.20	12.20	<i>München Hbf</i>	6.40	7.40	8.40
9.03	10.03	11.03	<i>Memmingen 981</i>	7.57	8.57	9.57
9.39	10.39	11.39	<i>Ulm Hbf</i>	7.21	8.21	9.21

Beim **VD-T** gibt es in Aulendorf und Memmingen *Integrale Takt-knoten* zur Minute 00. Die Züge haben daher 56 Minuten Zeit und können die Region mit 9 Stationen erschließen. Das ist zwar nur wenig schneller als in der Realität, aber dank mehrerer *Flügelungen* und dem Triebwagen-Langlauf von Tübingen über Sigmaringen, Aulendorf und Memmingen nach München wesentlich attraktiver.

Viele Ziele erreicht man direkt, und perfekte Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sorgen dafür, dass auch die meisten Umsteigeverbindungen beschleunigt und die Fahrgastzahlen wahrscheinlich mehr als verdoppelt würden.



984 (Memmingen -) Wangen - Schlachters - Lindau (- Bregenz)

Die Kurven- und Steigungsfähigkeit der Dampflokomotiven war um 1850 beim Bau der *Allgäubahn* (→ KBS 875) noch sehr begrenzt. Daher wurde der Anstieg von Lindau am Bodensee (398 m über dem Meeresspiegel) nach Schlachters (512 m) durch einen weit ausholenden Bogen über Oberreitnau auf 13,9 km verlängert, obwohl beide Bahnhöfe nur 7,5 km Luftlinie voneinander entfernt liegen. Lange Zeit spielte es keine Rolle, dass die Züge dadurch länger brauchten – es gab ja keine ernsthafte Konkurrenz.

Das änderte sich erst ab 1960 mit der massenhaften Motorisierung in Deutschland. PKW und Busse waren auf der geradlinigen Bundesstraße B 12 schneller, und auf die rückläufigen Fahrgastzahlen reagierte die *Deutsche Bundesbahn* etwa 1975 mit der Schließung aller 7 Stationen zwischen Hergatz und Lindau.

In der Realität ist keine nachhaltige Verbesserung für den Abstieg vom Allgäu zum Bodensee geplant. Fern- und Güterzüge sollen auch künftig die kurvenrei-

che Strecke über Oberreitnau benutzen. Der **VD-T** sieht hingegen den Neubauabschnitt Schlachters - Lochau – Bregenz vor (→ KBS 980), der den IC München - Zürich mit dem Verzicht auf den Halt in Lindau um fast eine halbe Stunde beschleunigt. Die alte Hauptstrecke verliert dadurch natürlich ihre Bedeutung für den Fernverkehr. Die Zahl der Züge geht zurück und es gibt mehr Platz für den Regionalverkehr, für den die drei Stationen mit dem größten Fahrgastpotenzial zwischen Schlachters und Lindau reaktiviert werden.

Die RB aus Wangen fahren ab Schlachters zunächst zum Lindauer Inselbahnhof. Dort wechseln sie die Fahrtrichtung und fahren zum „Lindauer Fernbahnhof“ bei Reutin. Dort hat man sofort Anschluss zum RE nach Friedrichshafen (→ KBS 988). Die RB setzt ihre Fahrt nach Bregenz fort, wo es beim **VD-T** im „Internationalen Fernbahnhof für den Bodensee“ zahlreiche attraktive Anschlüsse gibt.

8.01	7.47	9.01	8.47	10.01	<i>Memmingen</i>	9.13	8.59	10.13	9.59	11.13
8.29	8.26	9.29	9.26	10.29	<i>Wangen 980</i>	8.34	8.31	9.34	9.31	10.34
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RB	RE	RB	RE	RB
8.31	8.34	9.31	9.34	10.31	km Wangen	8.26	8.29	9.26	9.29	10.26
	8.38		9.38		5,3 Hergatz	8.21		9.21		10.21
	8.43		9.43		10,8 Hergensweiler	8.16		9.16		10.16
8.41	8.46	9.41	9.46	10.41	14,2 Schlachters	8.13	8.19	9.13	9.19	10.13
>	8.49	>	9.49	>	16,5 Weißensberg	8.10	>	9.10	>	10.10
<	8.52	<	9.52	<	18,7 Oberreitnau	8.08	<	9.08	<	10.08
>	8.56	>	9.56	>	23,6 Bodolz	8.03	>	9.03	>	10.03
<	01/04	<	01/04	<	28,3 Lindau Inselbf	56/59	<	56/59	<	56/59
<	9.07	<	10.07	<	30,9 Lindau-Reutin	7.53	<	8.53	<	9.53
>	9.08	>	10.08	>	<i>Lind.-Reutin 986</i>	7.52	>	8.52	>	9.52
8.53	9.18	9.53	10.18	10.53	<i>Bregenz</i>	7.42	8.07	8.42	9.07	9.42
	9.12		10.12		<i>Lind.-Reutin 986</i>	7.48		8.48		9.48
	9.27		10.27		<i>Friedrichshafen</i>	7.33		8.33		9.33

Ein Vorteil der Bahn ist, dass sie die Altstadt auf der Lindauer Insel ohne Behinderungen erreicht, während PKW und Bus dort auf den engen Straßen nur langsam voran kommen. Der **VD-T** würde daher auch nicht alle Fahrgäste zwingen, in die Züge umzusteigen: Der bei der KBS 979 skizzierte Bus aus Lindenberg würde z.B. ab Schlachters auch nach Lindau fahren – allerdings nur über den Bahnhof Reutin zur Stadtbus-Umsteigestation **ZUB**. Wer auf die Insel will, steigt wahrscheinlich freiwillig schon in Schlachters in die RB um, weil er so am schnellsten und zuverlässigsten ans Ziel kommt.

985 Ulm - Laupheim - Aulendorf - Friedrichshafen

Da die baden-württembergischen 700er-Nummern schon dicht belegt sind, ordnet der **VD-T** die Linie Ulm - Friedrichshafen und ihre Zweigstrecken nach Memmingen und Lindau dem benachbarten 980er-Kreis zu. Das passt zwar politisch nicht so gut, erlaubt aber eine logischere Nummerierung.

Die „Württembergische Südbahn“ ist eine der wenigen zweigleisigen Hauptbahnen in Deutschland, die noch keine Oberleitungen haben. Durch Beschleunigungen der Reise- und Güterzüge errechnet sich für die (über 100 Millionen Euro teure) Elektrifizierung zwar ein gutes gesamtwirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 1,8 und 2,4. Konkrete Zeitpläne gibt es aber noch nicht.

Stadt	Einwohner
Aulendorf	10.000
Bad Schussenried	9.000
Biberach	32.000
Erbach (Donau)	13.000
Friedrichshafen	59.000
Laupheim	20.000
Ravensburg	50.000
Summe	193.000

Berücksichtigt man neben den aufgelisteten Städten auch noch die kleineren Orte, wohnen über 200.000 Menschen direkt an der KBS 985. Hinzu kommen rund 100.000 an den Anschlusslinien. (Vor allem Bad Waldsee = 20.000 und Bad Wurzach = 14.000 Einw.)

Für dieses enorme Fahrgastpotenzial würde die Südbahn beim **VD-T** nicht nur elektrifiziert, sondern auch durchgehend für 160 km/h er-

tüchtigt, damit die RE ITF-systemgerechte 55 Minuten für die Gesamtstrecke brauchen. Das ist vor allem im kurvenreichen Bereich zwischen Biberach und Ravensburg aufwändig und erfordert zwei Neubauabschnitte: Hochdorf - Wattenweiler 3,5 km und Aulendorf - Mochenwangen 6,5 km, die KBS 985 verkürzt sich dabei um 0,3 und 2,1 km.

In der Realität fahren stündlich Doppelstock-IREs über die gesamte Strecke und stündliche RBs Ulm - Biberach und Aulendorf - Friedrichshafen. Angesichts des enormen Potenzials wären aber stündlich zwei REs und eine RB auf der Gesamtstrecke angemessen. „Flügelzüge“ bringen beim **VD-T** Direktverbindungen von Ulm nach Singen und Lindau sowie Anschlüsse in Aulendorf am gleichen Bahnsteig zur aufgewerteten Ost-West-Achse Sigmaringen - Wangen:

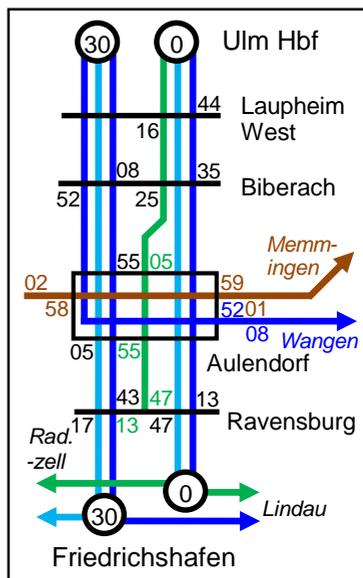
Zweimal pro Stunde zu den Minuten 00 und 30 begegnen sich die ICEs von Stuttgart nach München in Ulm. Jeweils nach 5 Minuten Umsteigezeit verlassen drei zusammengekuppelte Triebwagen dann Ulm in Richtung Süden. Der letzte Teil wird entweder in Biberach abgehängt und fährt als RB weiter nach Aulendorf (Minute 29) oder in Aulendorf abgehängt, um über Bad Waldsee nach Wangen zu fahren (Minute 08, → KBS 978).



Seit 1993 pendeln NE81-Dieseltriebwagen als „Geißbockbahn“ zwischen den Großstädten Friedrichshafen und Ravensburg. Sie bedienen einige Unterwegsstationen, die die Deutsche Bundesbahn 10 bis 20 Jahre vorher geschlossen hatte. Schon 1994 musste die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) wegen der unerwartet hohen Nachfrage zusätzliche Wagen beschaffen, und ihr Erfolg hält bis heute an. Das Angebotskonzept könnte problemlos beim **VD-T** integriert werden. (Bild von C. Bruun)

In Aulendorf gibt es einen „aufgelösten Knoten“ zur vollen Stunde, da nur die KBS 759 und 978 den Bahnhof zur Minute 00 erreichen. Von der Min. 54 bis 56 begegnen sich die RB nach Ravensburg und der RE nach Ulm, und von Min. 04 bis 06 dann die Züge der Gegenrichtung. Die RE von Sigmaringen nach Memmingen halten Min. 58 - 01 und in der Gegenrichtung 59 - 02, sodass alle erdenklichen Anschlüsse innerhalb weniger Minuten klappen.

Bei Ravensburg begegnen sich die REs zu den Min. 15 und 45, was optimale Anschlüsse durch Stadtbuslinien im 30-Minuten-Takt ermöglicht. In Friedrichshafen wird das Triebwagengpärchen gleich nach der Ankunft getrennt:



Der vordere Teil fährt immer Richtung Überlingen weiter (→ KBS 742) und der hintere über Lindau nach Bregenz (→ KBS 988).

7.32 7.59		8.02 8.29		8.32 8.59	<i>Stuttgart Hbf</i> <i>Ulm Hbf 760</i>	9.58 9.31		10.28 10.01		10.58 10.31
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.04		8.34	8.38	9.04	km Ulm Hbf	9.26		9.56	10.22	10.26
			8.42		4,1 Ulm Donautal				10.17	
			8.45		7,9 Einsingen				10.14	
			8.49		11,2 Erbach (Donau)				10.10	
8.16			8.56	9.16	22,5 Laupheim West*)			9.44	10.03	
			8.59		> Laupheim Stadt				10.00	
			9.02		<				9.57	
			9.08		27,3 Schemmerberg				9.51	
			9.13		34,3 Warthausen				9.46	
8.24	↘	8.51	9.17	9.24	37,5 Biberach (Riß)	9.09	↗	9.36	9.43	10.09
8.26	8.29	8.52	an	9.26	39,2 Biberach Süd	9.08	9.31	9.34	ab	10.07
	8.31				41,8 Ummendorf West		9.28			
	8.34				46,9 Hochdorf		9.25			
	8.39				53,3 x Wattenweiler		9.15			
	8.44				57,2 Bad Schussenried		9.11			
	8.49				62,3 Aulendorf	8.56	9.06			9.56
	8.54	9.04			72,0 Mochenwangen	8.54	9.04			9.54
	8.56	9.06			76,7 Niederbiegen		8.57			
	9.02				78,7 Weingarten/Berg		8.53			
	9.07		→		82,0 Ravensburg		8.50		→	
8.47	9.13	9.17	9.13	9.47	84,2 Weißenau	8.43	8.47	9.13	9.47	9.43
8.48	9.22	9.18	9.22	9.48	86,4 Oberzell	8.42	8.38	9.12	9.38	9.42
	→		9.24		92,7 Meckenbeuren		→		9.35	
			9.27		94,7 Kehlen				9.32	
			9.32		96,9 Friedr. Flughafen				9.27	
			9.34		99,1 Löwental				9.25	
			9.37		101,3 Friedrichshafen				9.22	
8.59		9.29	9.43	9.59	Friedrichshafen	8.31		9.02	9.17	9.31
9.01		9.31	LRA	10.01	<i>Friedrichsh.Stadt</i>	8.29		8.59	LRA	9.29
10.14		10.17		11.14	<i>Radolfzell 741</i>	7.43		7.46		8.43
9.03		9.33		10.03	<i>Friedrichsh.Stadt</i>	8.27		8.57		9.27
9.47		9.57		10.47	<i>Bregenz 982</i>	8.03		8.13		9.03

*) Laupheim West - Laupheim Stadt = 2,5 km + Verbindungskurve nach Süden 0,3 km
LRA = Die RB von Ravensburg können 1,7 km weiter bis zur Station Landratsamt fahren.

986 Ravensburg - Bodnegg / Amtzell - Wangen

Das hügelige Gelände im Westallgäu war für den Bahnbau im 19. Jahrhundert sehr anspruchsvoll. Daher bekamen die Amtsstädte Ravensburg und Wangen zwar Anschluss an Hauptlinien in Nord-Süd-Richtung. Nebenbahnen von Ost nach West entstanden aber nur vereinzelt, und oft wurden unbedeutendere Orte wie Meckenbeuren, Kißlegg und Hergatz als Abzweigstationen gewählt.

Ab 1900 hätte der Stand der Technik den leidlich rentablen Bau der etwa 25 km langen Verbindung von Ravensburg nach Wangen erlaubt. Der Erste Weltkrieg und die anschließende Wirtschaftskrise verhinderten aber konkrete Pläne. Und dann waren LKW, Bus und PKW schon als leistungsfähige Konkurrenz absehbar. Daher gibt es bis heute keine Schienen zwischen der Kreisstadt Ravensburg (2010 = 50.000 Einwohner) und Wangen, der mit 27.000 Einwohnern zweitgrößten Stadt im Landkreis.

Der **VD-T** hätte die nebenan skizzierte Trasse als *langfristigen* Bedarf angemeldet, um bei zunehmender Nachfrage für Öffentlichen Verkehr das Angebot nachhaltig zu verbessern. Die Triebwagen (Tw) würden natürlich in Ravensburg und Wangen an andere Tw gekuppelt und als *Flügelzüge* z.B. nach Friedrichshafen und Memmingen weiter fahren.

RB	VD-T Zug-Option	RB
8.03	km Ravensburg	8.57
8.08	6 Schlier	8.51
8.12	10 Waldburg	8.47
8.18	17 Amtzell	8.41
8.23	22 Herfatz	8.36
8.27	25 Wangen	8.33

Zum hier betrachteten Zeithorizont 2010 gäbe es allerdings „nur“ vertaktete Busse, die mindestens stündlich fahren. Als Vorbild dient die reale Buslinie 7542, die für die 25 Straßen-km 40 Minuten braucht. Das sind leider 6 Minuten zu viel, um beim **VD-T** die 15/45-Knoten in Ravensburg mit dem 30-Knoten in Wangen zu verbinden. Abhilfe bringt die reale Ravensburger Stadtbuslinie 21, die stündlich nach Bodnegg fährt und bis zum Sonnenhof die gleiche Strecke bedient: Wenn sie in Ravensburg den *Integralen Taktknoten* abwartet, können die Busse nach Wangen schon früher abfahren. Dabei ergeben sich folgende Vor- und Nachteile:

- + Eine Buslinie, die den 15/45-Knoten in Ravensburg von Osten her erreicht, muss nicht alle Zuganschlüsse abwarten und kann schon nach kurzem Aufenthalt (als 7542) durch die Stadtmitte nach Wangen weiter fahren.
- + An der Wilhelmstraße in Ravensburg entstehen von anderen Buslinien aus dem Westen (die dort zur Minute 34 ankommen) kürzere Übergangszeiten zum Bus nach Wangen (ab Minute 47).

7.34 8.17	8.04 8.47	8.34 9.17	9.04 9.47	9.34 10.17	Ulm Hbf Ravensburg 988	10.26 9.43	10.56 10.13	11.26 10.43	11.56 11.13	12.26 11.43
8.17 8.38	8.31 8.42	9.17 9.38	9.31 9.42	10.17 10.38	Friedrichshafen Ravensburg 988	9.43 9.22	10.29 10.18	10.43 10.22	11.29 11.18	11.43 11.22
 7542	 RV 21	 7542	 RV 21	 7542	Buslinie	 7542	 RV 21	 7542	 RV 21	 7542
8.43 8.47 8.53 8.56	8.53 8.57 9.03 9.06	9.43 9.47 9.53 9.56	9.53 9.57 10.03 10.06	10.43 10.47 10.53 10.56	km Ravensburg Bf 1 - Wilhelmstr. 4 Knollengraben 5 Gullen Sonnenhof	9.17 9.13 9.06 9.03	10.07 10.03 9.56 9.53	10.17 10.13 10.06 10.03	11.07 11.03 10.56 10.53	11.17 11.13 11.06 11.03
> < > 9.02	9.11 9.16 9.22 an	> < > 10.02	10.11 10.16 10.22 an	> < > 11.02	> Grünkraut < Abzw.Wollmarshfn. > Bodnegg 10,5 Rotheidlen B32	> < > 8.57	9.48 9.43 9.38 ab	> < > 9.57	10.48 10.43 10.38 ab	> < > 10.57
9.10 9.15 9.20 9.25		10.10 10.15 10.20 10.25		11.10 11.15 11.20 11.25	16 Amtzell 19 Wiesflecken 22,5 Herfatz B32 25 Wangen Bf	8.49 8.44 8.39 8.35		9.49 9.44 9.39 9.35		10.49 10.44 10.39 10.35
9.31 9.59 10.55	9.31 > < 9.53	10.31 > < 10.53	10.31 > < 10.53	11.31 11.59 12.55	Wangen 980 Memmingen Augsburg Hbf Bregenz Hbf	8.29 8.01 7.05	9.29 > < 9.07	9.29 9.01 8.05	10.29 > < 10.07	10.29 10.01 9.05

- + Von Wangen kommt man in 47 Minuten nach Bodnegg und auch wieder zurück. Zu verdanken ist das den guten Anschlüssen „übers Eck“ in Sonnehof mit 3 Minuten Umsteigezeit. Dank 16 Minuten Wendezeit in Bodnegg können die Busse der Ravensburger Linie 21 dabei auch größere Verspätungen abwarten.
- + Aus Wangen gibt es nur Interesse an RB-Anschlüssen in Ravensburg, und die sind mit 5 Minuten Übergangszeit perfekt. Nach Friedrichshafen kommt man von Wangen schneller über Lindau (→ KBS 985) und nach Ulm schneller über Aulendorf (→ KBS 978).
- Die Orte zwischen Rotheidlen und Herfatz haben in Ravensburg keinen Anschluss zu den RE nach Ulm und Friedrichshafen - Singen. Die Reise nach Friedrichshafen dauert dank dem perfekten Anschluss zur RB nur 5 Minuten länger. Nach Ulm verliert man durch das Warten auf den nächsten RE in Ravensburg 21 Minuten. Und bis Radolfzell und Singen braucht man (über Wangen und Lindau) sogar 10 bis 46 Minuten mehr.
- Zwischen Ravensburg und Sonnenhof fahren die Busse nicht halbstündlich, sondern in 10- und 50-Minuten-Abständen. Nur im Ravensburger Stadtgebiet können die großen Lücken durch andere Buslinien geschlossen werden.

987 Friedrichshafen Stadt - Hafen

Diese 800 Meter kurze Strecke kann in die „Flügelungen“ der KBS 985 einbezogen werden, indem z.B. ein Triebwagen von Ulm nach Radolfzell in Friedrichshafen zum Hafen „umgeleitet“ wird und dafür ein weiterer Triebwagen vom Hafen über den Stadtbahnhof nach Radolfzell fährt.

Bei den Stationen sind die Entfernungen zum Stadtbahnhof in km angegeben.



Alternativ wäre auch denkbar, den Stadtbahnhof durch die neuen Stationen „Schloßpark“ (500 m weiter westlich) und „Hauptbahnhof“ (700 m östlich) zu ersetzen. Der neue Hauptbahnhof würde die Fahrstrecke Ulm - Bregenz um 1,4 km verkürzen und dadurch die Fahrzeiten dieser Züge entspannen. Zudem läge er nur 400 m Fußweg vom Hafen entfernt, wodurch die meisten Fahrgäste dorthin keine Pendelzüge mehr brauchen. Für mobilitätseingeschränkte Bürger könnten spezielle Minibusse fahren.

988 (Singen / Ulm -) Friedrichshafen - Lindau - Bregenz

In der Realität fahren am nördlichen Ufer des Bodensees stündlich Regionalbahnen und zweistündliche RE. Beim **VD-T** verkehren auch die RE stündlich, und alle Züge werden als „Flügelzüge“ bis Ulm durchgebunden.

Die Frage, ob die Fernverkehrszüge künftig in Lindau weiterhin den Inselbahnhof anfahren oder „nur noch“ im reaktivierten Bahnhof Reutin halten sollen wird in der Realität heftig diskutiert. Für beide Varianten gibt es mehrere gute Gründe.

Der **VD-T** beantwortet die Frage ganz pragmatisch zugunsten von Reutin, weil nur so die RE problemlos den „30er-Knoten“ in Friedrichshafen und den „00-Knoten“ in Bregenz verbinden können. Der Fahrtrichtungswechsel im Inselbahnhof kostet mindestens 4 Minuten und würde den Ausbau von Friedrichshafen bis Lindau auf 160 km/h erfordern, was ihm nicht angemessen erscheint.

Da die Achse Ulm - Friedrichshafen - Bregenz auch als Zufahrstrecke für den Güterverkehr zum Gotthard-Basistunnel in der Schweiz dient, ist nach dessen Fertigstellung mit einer spürbaren Verkehrszunahme zu rechnen. Daher muss auf alle Fälle der 4,5 km lange Abschnitt Kressbronn - Wasserburg zweigleisig ausgebaut werden. Das erlaubt Zugkreuzungen ohne Zeitverlust und erhöht die Streckenkapazität.

7.34 8.01 8.27		8.15 8.57	8.34 9.01 9.27		Singen 741 Überlingen Friedrichshafen	9.26 8.59 8.33	9.45 9.03		10.26 9.59 9.33	10.45 10.03
7.34 8.29		8.04 8.59	8.34 9.29		Ulm Hbf 985 Friedrichshafen	9.26 8.31	9.56 9.01		10.26 9.31	10.56 10.01
RE	RB	RB	RE	RB	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
8.33 		9.03 9.06 9.09	9.33 		km Friedrichshafen 2,4 Friedrichshaf. Ost 5,6 Eriskirchen	8.27 	8.57 8.53 8.50		9.27 	9.57 9.53 9.50
 [40] [42]		9.12 9.16 9.19 9.22	 [40] [42]		9,3 Langenargen 13,6 Kressbronn 16,0 Nonnenhorn 18,1 Wasserburg	 [20] [18]	8.46 8.43 8.40 8.37		 [20] [18]	9.46 9.43 9.40 9.37
 X 8.56	v.Wan -gen 9.01	9.25 9.28 9.31	 X 9.56	v.Wan -gen 10.01	20,3 Enzisweiler 22,3 Lindau-Aeschach 24,0 Lindau Inselbf	 Y 8.04	8.34 8.31 8.29	n.Wan -gen 8.59	 Y 9.04	10.28 9.31 9.29
< 8.48	9.04 9.07	9.34 9.37	< 9.48	10.04 10.07	26,6 Lindau -Reutin	< 8.12	8.26 8.22	8.56 8.52	< 9.12	9.26 9.22
8.49 8.56	9.07 9.10 9.12 9.15 9.17	9.37 9.40 9.42 9.45 9.47	9.49 9.56	10.07 10.12 10.15 10.17	29,4 Lindau-Zech 30,5 Lochau (Bodens) 33,7 Bregenz Hafen 34,4 Bregenz Hbf	8.11 8.04	8.22 8.19 8.17 8.14 8.13	8.52 8.49 8.47 8.44 8.43	9.11 9.04	9.22 9.19 9.17 9.14 9.13
9.01 10.20			10.01 11.20		Bregenz Hbf München Hbf 980	7.59 6.40			8.59 7.40	
9.01 10.20			10.01 11.20		Bregenz Zürich Hbf	7.59 6.40			8.59 7.40	

X 8.56 = Ankunft nach Umsteigen in Reutin, Y 8.04 = Abfahrt mit Umsteigen in Reutin

991 (Auszug) S1 Freising - Neufahrn - Moosach - München Hbf S11 Flughafen - Neuf. - Moosach - Münch. Südring

Seit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens nordöstlich von München im Jahr 1992 wird an der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln herumgedoktert. Von 2000 bis 2008 herrschte quasi Denkverbot bei der Eisenbahn, da das gesamte Fahrgastpotenzial für den Bau einer Hochgeschwindigkeitstrasse für die Magnetschwebbahn „Transrapid“ zum Münchner Hauptbahnhof schön gerechnet werden musste.

Deshalb fahren bis heute nur zwei S-Bahn-Linien zum Flughafen, die zwar genug Kapazitäten anbieten, mit jeweils 40 Minuten Fahrzeit zum Hauptbahnhof aber wenig Attraktivität ausstrahlen. Entwicklungsbedarf besteht daher bei der Qualität und nicht der Quantität.

Der **VD-T** enthält zwei 20 km langen Neubauabschnitte: Der erste liegt neben der Autobahn A 92 und nimmt den Fern- und Regionalverkehr zwischen Neufahrn und Feldmoching auf (→ KBS 930), und der zweite ermöglicht die Verlängerung der S 2 von Erding über den Flughafen nach Freising. Damit wird ein schlüssiges Gesamtangebot möglich:

- Zwischen Landshut und Freising fahren pro Stunde drei Züge und bedienen dabei unterschiedliche Stationen. Ab Freising fahren sie nonstop nach München Hbf weiter und bieten damit attraktive Verbindungen von München in das weitere, 40 bis 120 km entfernte Umland.
- Die drei Züge kommen in Freising exakt im 20-Minuten-Takt an. Daher besteht immer guter Anschluss zur S11 und S2, wodurch man auch vom näheren Münchner Umland (einschließlich Flughafen) gut in die weiter entfernten Regionen kommt.
- Die zusätzlichen Gleiskapazitäten zwischen Neufahrn und Feldmoching erlauben, dass (der Nachfrage entsprechend) mehr S-Bahnen fahren. Der **VD-T** würde nicht nur die „S1 verdoppeln“, sondern das Angebot differenzieren: Die S1 fährt an den fünf aufkommensschwächsten Stationen durch und schafft dadurch als „Express-S-Bahn“ die Strecke Flughafen - Hauptbahnhof in 34 Minuten. In Neufahrn folgt ihr die S 11 schon nach 4 Minuten, so dass man auch von Eching, Lohhof usw. nicht länger als derzeit zum Flughafen braucht.

Regensburg Hbf	7.03			7.34						8.03	
Landshut Hbf	7.49			8.11			8.17			8.49	
Freising 930	8.09			8.29			8.49			9.09	
Zug	RE	S1	S11	IR	S1	S11	RB	S1	S11	RE	S1
km Freising	8.11		8.14	8.31		8.34	8.51		8.54	9.11	
> Pulling			8.18			8.38			8.58		
5 Mü-Flughafen	>	8.10	>	>	8.30	>	>	8.50	>	>	9.10
< Besucherpark	<	8.12	<	<	8.32	<	<	8.52	<	<	9.12
10 Neufahrn	[17]	8.18	8.22	[37]	8.38	8.42	[57]	8.58	9.02	[17]	9.18
14 Eching			8.25			8.45			9.05		
17 Lohhof			8.28			8.48			9.08		
19 Unterschleißheim		8.24	8.30		8.44	8.50		9.04	9.10		9.24
21 Oberschleißheim			8.33			8.53			9.13		
26 Feldmoching	[25]	8.29	8.37	[45]	8.49	8.57	[05]	9.09	9.17	[25]	9.29
28 Fasanerie			8.39			8.59			9.19		
31 Moosach		8.33	8.42		8.53	9.02		9.13	9.22		9.33
36 Laim		8.37	8.46		8.57	9.06		9.17	9.26		9.37
38 Hirschgarten			8.48			9.08			9.28		
39 Donnersb.brücke	[33]	8.40	8.50	[53]	9.00	9.10	[13]	9.20	9.30	[33]	9.40
> Heimeranplatz	>	>	8.53	>	>	9.13	>	>	9.33	>	>
40 Hackerbrücke		8.42	>		9.02	>		9.22	>		9.42
41 München Hbf	8.35	8.44	<	8.55	9.04	<	9.15	9.24	<	9.35	9.44
> Kolumbusplatz		>	8.58		>	9.18		>	9.38		>
43 M-Isartor		8.49	<		9.09	<		9.29	<		9.49
45 München Ostbf		8.53	9.01		9.13	9.21		9.33	9.41		9.53

- Die S 11 fährt nicht in den Stammstreckentunnel unter der Münchner Innenstadt, da dieser keine weiteren Linien mehr aufnehmen kann. Stattdessen steuert sie den Südring an, wo man am Heimeranplatz, Poccistr. und Kolumbusplatz in andere U- und S-Bahnlinien umsteigen kann. Am Ostbahnhof endet sie offiziell – sie könnte aber nach einem Linientausch z.B. als S6 in den Innentadtunnel fahren und dadurch weitere neue Direktverbindungen herstellen.
- Da Freising durch RB, RE und IR Direktverbindungen zum Münchner Hbf hat, verlieren nur 6 Stationen der S 11 ihre Direktverbindungen dorthin. An der Donnersbergerbrücke dauert es maximal 4 Minuten, bis die nächste S-Bahn folgt – dieses kleine Manko würde viel weniger Fahrgäste von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel abhalten, als durch die beschriebenen Verbesserungen gewonnen würden.

Zug	RE	S1	S11	RB	S1	S11	IR	S1	S11	RE	S1
km München Ostbf		8.27	8.39		8.47	8.59		9.07	9.19		9.27
> M-Isartor		8.31	<		8.51	<		9.11	<		9.31
3 Kolumbusplatz		>	8.42		>	9.02		>	9.22		>
> München Hbf	8.25	8.36	<	8.45	8.56	<	9.05	9.16	<	9.25	9.36
< Hackerbrücke		8.38	>		8.58	>		9.18	>		9.38
7 Heimeranplatz	>	>	8.47	>	>	9.07	>	>	9.27	>	>
10 Donnersb.brücke	[28]	8.40	8.50	[48]	9.00	9.10	[08]	9.20	9.30	[28]	9.40
11 Hirschgarten			8.52			9.12			9.32		
13 Laim		8.43	8.54		9.03	9.14		9.23	9.34		9.43
18 Moosach		8.47	8.58		9.07	9.18		9.27	9.38		9.47
21 Fasanerie			9.01			9.21			9.41		
23 Feldmoching	[36]	8.51	9.03	[56]	9.11	9.23	[16]	9.31	9.43	[36]	9.51
28 Oberschleißheim			9.07			9.27			9.47		
30 Unterschleißheim		8.56	9.10		9.16	9.30		9.36	9.50		9.56
32 Lohhof			9.12			9.32			9.52		
35 Eching			9.15			9.35			9.55		
39 Neufahrn	[44]	9.02	9.18	[04]	9.22	9.38	[24]	9.42	9.58	[44]	10.02
47 Besucherpark	<	9.08	<	<	9.28	<	<	9.48	<	<	10.08
49 Mü-Flughafen	>	9.10	>	>	9.30	>	>	9.50	>	>	10.10
Pulling			9.22			9.42			10.02		
Freising	8.49		9.26	9.09		9.46	9.29		10.06	9.49	
<i>Freising 930</i>	8.51			9.11			9.31			9.51	
<i>Landshut Hbf</i>	9.11			9.43			9.49			10.09	
<i>Regensburg Hbf</i>	9.57						10.26			10.57	

992 (Auszug) S2 Petershshn. / M.Indersdorf - Dachau - München

In der Realität wurden von 2000 bis 2006 zwischen München und Petershausen rund 300 Millionen Euro für eigene S-Bahn-Gleise investiert, damit die ICEs parallel dazu bis zu 200 km/h schnell fahren können. Nördlich von Hebertshausen verlegte man die Gleise auf einer Länge von 4,5 km um etwa 800 m nach Osten: der Ortsteil Unterweilbach wird daher seit April 2003 nicht mehr westlich, sondern östlich umfahren. Über 50 Kreuzungsbauwerke mussten um- oder neugebaut werden, eine Reisezeit von 55 Minuten für *Intergrale Taktknoten* in München und Nürnberg erreichen die ICEs trotzdem nicht.



In Dachau begegneten sich im Sommer 2000 ein RE nach München und eine S2 nach Petershausen. Damals hatte Dachau noch einen „normalen Bahnhof“ mit zwei Inselbahnsteigen und schöner Rundumsicht. Beim Ausbau der Schnellfahrstrecke wurde er radikal verändert, und das Bild dominieren heute 3 Meter hohe Schallschutzmauern.

Konsequenter wäre es gewesen, für die ICEs ein neues Gleispaar neben der Autobahn A9 zu verlegen (→ KBS 920). Dort könnten sie bis zu 300 km/h schnell fahren, und die meisten Bauarbeiten hätten weder den laufenden Bahnbetrieb noch die vielen Anwohner entlang der Bestandsstrecke über Petershausen gestört.

Durch den Ausbau der KBS 921 Dachau - Altomünster - Aichach verlören die fast 10.000 Einwohner von Markt Indersdorf ihren Bahnanschluss. Der **VD-T** würde sie durch einen 6 km kurzen Neubauabschnitt nach Röhrmoos an der KBS 992 mehr als entschädigen: Während man heute in die Münchner Innenstadt (zum Marienort) 52 Minuten braucht und einmal umsteigen muss, böte der **VD-T** ein bis zwei stündliche Direktverbindungen mit 39 Minuten Fahrzeit.

<i>Ingolstadt Hbf 920</i> <i>Pfaffenhofen (Illm)</i>	7.34 7.53			7.34 7.53		8.34 8.53			7.34 7.53		9.34 9.53
Zug	RE	S2	S2	RE	S2	RE	S2	S2	RE	S2	RE
km Petershausen	8.02			8.32	8.40	9.02			9.32	9.40	10.02
6,1 Vierkirchen-Esterh.		ab	ab		8.45		ab	ab		9.45	
> Markt Indersdorf	>	8.03	8.23	>	>	>	9.03	9.23	>	>	>
< Großinzemoos	<	8.06	8.26	<	<	<	9.06	9.26	<	<	<
9,2 Röhrmoos		8.09	8.29		48/49		9.09	9.29		48/49	
14,2 Hebertshausen		8.13	8.33		8.53		9.13	9.33		9.53	
18,6 Dachau	8.14	8.17	8.37	8.44	8.57	9.14	9.17	9.37	9.44	9.57	10.14
	8.16	8.18	8.38	8.46	8.58	9.16	9.18	9.38	9.46	9.58	10.16
23,5 Karlsfeld		8.22	8.42		9.02		9.22	9.42		10.02	
26,0 Allach		8.25	8.45		9.05		9.25	9.45		10.05	
27,4 Untermenzing		8.27	8.47		9.07		9.27	9.47		10.07	
28,9 Obermenzing		8.29	8.49		9.09		9.29	9.49		10.09	
32,3 München-Laim		8.33	8.53		9.13		9.33	9.53		10.13	
34,8 Donnersbergerbrü.		8.36	8.56		9.16		9.36	9.56		10.16	
36,4 München Hbf	8.28	8.39	8.59	8.58	9.19	9.28	9.39	9.59	9.58	10.19	10.28

Zug	RE	S2	RE	S2	S2	RE	S2	RE	S2	S2	RE
km München Hbf	7.32	7.41	8.02	8.01	8.21	8.32	8.41	9.02	9.01	9.21	9.32
1,6 Donnersbergerbrü.		7.44		8.04	8.24		8.44		9.04	9.24	
4,1 München-Laim		7.47		8.07	8.27		8.47		9.07	9.27	
7,5 Obermenzing		7.51		8.11	8.31		8.51		9.11	9.31	
9,0 Untermenzing		7.53		8.13	8.33		8.53		9.13	9.33	
10,4 Allach		7.55		8.15	8.35		8.55		9.15	9.35	
12,9 Karlsfeld		7.58		8.18	8.38		8.58		9.18	9.38	
17,8 Dachau	7.44	8.02	8.14	8.22	8.42	8.44	9.02	9.14	9.22	9.42	9.44
	7.46	8.03	8.16	8.23	8.43	8.46	9.03	9.16	9.23	9.43	9.46
22,2 Hebertshausen		8.07		8.27	8.47		9.07		9.27	9.47	
27,2 Röhrmoos		11/12		8.31	8.51		11/12		9.31	9.51	
29,9 Großinzemoos	<	<	<	8.34	8.54	<	<	<	9.34	9.54	<
33,4 Markt Indersdorf	>	>	>	8.37	8.57	>	>	>	9.37	9.57	>
Vierkirchen-Esterh.		8.15		an	an		9.15		an	an	
Petershausen	7.58	8.20	8.28			8.58	9.20	9.28			9.58
<i>Pfaffenhofen (Illm)</i>	8.07		8.37			9.07		9.37			10.07
<i>Ingolstadt Hbf 920</i>	8.26		8.56			9.26		9.56			10.26

[Petershausen bekäme beim **VD-T** stündlich zwei RE-Verbindungen nach München, dazu genügt eine ergänzende S-Bahn pro Stunde. Lediglich die 4.000 Einwohner im Einzugsbereich der Station *Vierkirchen-Esterhofen* wären daher beim **VD-T** mit dem Stundentakt schlechter gestellt als mit dem 40-Minuten-Takt der Realität. Wobei zahlreiche größere Orte beim **VD-T** und in der Realität nur stündlich angefahren werden.]

994 (Auszug) S4 Freising - Flughafen - Erding - München

7.03		7.34			8.03	Regensburg Hbf	9.57			1026		10.57
7.49		8.11	8.17		8.49	Landshut Hbf	9.09		9.43	9.49		10.09
8.09		8.29	8.49		9.09	Freising 930	8.51		9.11	9.31		9.51
(S)	RE	(S)	(S)	RB	(S)	Zug	(S)	RB	(S)	(S)	RE	(S)
8.13		8.33	8.53		9.13	km Freising	8.47		9.07	9.27		9.47
8.21		8.41	9.01		9.21	9 Besucherpark	8.39		8.59	9.19		9.39
8.23		8.43	9.03		9.23		8.37		8.57	9.17		9.37
8.25		8.45	9.05		9.25	11 Mü-Flughafen	8.35		8.55	9.15		9.35
8.28		8.48	9.08		9.28	15 Schwaigerloh	8.32		8.52	9.12		9.32
8.36		8.56	9.16		9.36	25 Erding	8.24		8.44	9.04		9.24
8.44		9.04	9.24		9.44	32 St.Kolomann	8.16		8.36	8.56		9.16
>	8.31	>	>	8.57	>	> Mühl Dorf 840	>	9.03	>	>	9.29	>
8.51	9.02	9.11	9.31	9.42	9.51		8.09	8.18	8.29	8.49	8.58	9.09
8.52	9.03	9.12	9.32	9.43	9.52	39 Markt Schwaben	8.08	8.17	8.28	8.48	8.57	9.08
9.02	I	9.22	9.42	I	10.02	50 Feldkirchen	7.58	I	8.18	8.38	I	8.58
9.13	9.17	9.33	9.53	9.57	10.13	60 München Ost	7.47	8.03	8.07	8.27	8.43	8.47
9.22	9.25	9.42	10.01	10.05	10.21	X München Hbf	7.38	7.55	7.58	8.18	8.35	8.38

ÖBB 150 (Wien -) Linz - Wels - Neum.-Kallh.- Schärding - Passau

Im Fahrplangefüge der ÖBB-Linie 150 können die vielen Anschlussmöglichkeiten in Passau, Schärding, Neumarkt-Kallham und Wels nicht mit einer Regionalbahn pro Stunde erfüllt werden. Obwohl diese für die kleineren Orte zwischen Neum.-Kallham und Schärding eigentlich reichen würde, sieht der **VD-T** daher eine zusätzliche beschleunigte RB vor. Dank ihr können auch mehr Zeitreserven eingerechnet werden, was den Betriebsablauf unempfindlicher gegenüber Störungen macht.

Auf dem kurvenreichen Abschnitt Wels - Passau braucht der ICE beim **VD-T** wie in der Realität 50 Minuten. Das reicht, um die ITF-Knoten zur Minute 30 in Linz und zur Minute 00 in Plattling zu erreichen. Kurze Neubaubauabschnitte, die die Fahrt nur um wenige Minuten beschleunigen, machen daher keinen Sinn.

Falls das Aufkommen zwischen Deutschland und Österreich sehr stark ansteigt, sähe der **VD-T** eine Neubaustrecke zwischen Linz und Passau vor: Für die Luftlinienentfernung von 70 km brauchen die ICE 62 Minuten – eine ITF-kompatible Beschleunigung um eine halbe Stunde ist daher keine Utopie.

7.18 8.29		7.48 8.59	8.18 9.29		Wien Westbf Linz Hbf	11.42 10.31	12.12 11.01		12.42 11.31	13.12 12.01
ICE	RE	RB	ICE	RE	Zug	ICE	RB	RE	ICE	RB
8.31 8.42	8.34 8.48	9.04 9.18	9.31 9.42	9.34 9.48	km Linz Hbf	10.29 10.16	10.56 10.42	11.26 11.12	11.29 11.16	11.56 11.42
8.44 	8.50 	9.22 9.28 9.33 9.36	9.44 	9.50 	25 Wels Hbf	10.14 	10.38 10.31 10.26 10.23	11.10 	11.14 	11.38 11.31 11.26 11.23
 	9.03 9.11	9.39 9.44 9.49	 	10.03 10.11	45 Grieskirch.-Gallspach 51 Obertrattn.-M.Hofkirch.	 	10.20 10.15 10.11	10.57 10.49	 	11.20 11.15 11.11
[04] 	9.16 9.20 9.24 9.28	9.51 10.00	[04] 	10.16 10.20 10.24 10.28	56 Neumarkt-Kallham 60 x Kimpling 64 Kumpfmühl 68 Riedau	[57] 	10.09 10.00	10.44 10.39 10.35 10.31	[57] 	11.09 11.00
 	9.31 9.34 9.38	 10.07	 	10.31 10.34 10.38	70 Zell an der Pram 73 x Griesbach 77 Andorf	 	 9.53	10.28 10.25 10.21	 	 10.53
 	9.43 9.48 9.51 9.55	 *10.12 10.18	 	10.43 10.48 10.51 10.55	83 Taufkirchen / Pram 88 x Allerding 91 Gopperding	 	 *9.47 9.42	10.16 10.11 10.08 10.05	 	 *10.47 10.42
[24] 9.34	10.00 10.05 10.11 10.13	10.20 10.30	[24] 10.34	11.00 11.05 11.11 11.13	94 Schärding 99 Wernstein 107 Passau-Voglau 108 Passau	[37] 9.26	9.40 9.30	10.00 9.55 9.49 9.47	[37] 10.26	10.40 10.30
9.36 9.59 11.26	10.22 10.56		10.36 10.59 12.26	11.22 11.56	Passau Plattling Nürnberg Hbf	9.24 9.01 7.34		9.38 9.04	10.24 10.01 8.34	

*) In Gopperding hält nur der Flügelzug von bzw. nach Ried im Innkreis, siehe ÖBB 171

ÖBB 151 (München -) Braunau - Ried/Innkreis - Neum.-Kallh. - Linz

7.38	8.38	9.38	München Hbf	11.22	12.22	13.22
8.31	9.31	10.31	Mühldorf	10.29	11.29	12.29
8.59	9.59	10.59	Braunau (Inn)	10.01	11.01	12.01
RE	RE	RE	Fortsetzung Österreich	RE	RE	RE
9.01	10.01	11.01	km Braunau (Inn)	9.59	10.59	11.59
9.08	10.08	11.08	10 Mining	9.51	10.51	11.51
9.14	10.14	11.14	17 Obernb.-Altheim	9.46	10.46	11.46
9.20	10.20	11.20	25 Gurten	9.40	10.40	11.40
9.29	10.29	11.29	39 Ried im Innkreis	9.31	10.31	11.31
9.31	10.31	11.31	52 Pram-Haag	9.29	10.29	11.29
9.40	10.40	11.40	62 Neum.-Kallham	9.20	10.20	11.20
47/49	47/49	47/49	93 Wels Hbf	11/13	11/13	11/13
10.10	11.10	12.10	118 Linz Hbf	8.50	9.50	10.50
10.26	11.26	12.26	Linz ÖBB 150	8.34	9.34	10.34
10.31	11.31	12.31	Wien Westbf	8.29	9.29	10.29
11.42	12.42	13.42		7.18	8.18	9.18

Die ÖBB-Linie 151 ist die Fortsetzung der KBS 840 in Österreich. Die RE sind zwar von München nach Linz 35 Minuten langsamer als die IC-Linie 19 über Salzburg, für die Städte im Inntal sind sie aber eine sehr wichtige Ost-West-Verbindung.

In Ried gibt es Anschlüsse zur ÖBB-Linie 171 und in Neum.-Kallham nach Schärding.

ÖBB 171 (Passau -) Schärding - Ried/Innkreis - Attnang-Puchh.

7.30	8.30	9.30	Passau Hbf	9.30	10.30	11.30
7.40	8.40	9.40	Schärding	9.20	10.20	11.20
RB	RB	RB	Fortsetzung Österreich	RB	RB	RB
7.44	8.44	9.44	km Schärding	9.16	10.16	11.16
7.51	8.51	9.51	8 x Suben	9.08	10.08	11.08
59/02	59/02	59/02	15 Antiesenhofen	58/01	58/01	58/01
8.10	9.10	10.10	22 St.Martin / Innkr.	9.50	10.50	11.50
8.16	9.16	10.16	27 Auzolzminster	9.44	10.44	11.44
8.21	9.21	10.21	32 Bad Ried	9.39	10.39	11.39
8.24	9.24	10.24	35 Ried im Innkreis	9.36	10.36	11.36
8.40	9.40	10.40	39 x Oberbrunn	9.20	10.20	11.20
8.45	9.45	10.45	46 Hausruck	9.15	10.15	11.15
8.54	9.54	10.54	50 Holzleithen	9.06	10.06	11.06
59/02	59/02	59/02	56 Ottn.-Wolfsegg	58/01	58/01	58/01
9.10	10.10	11.10	67 Attnang-Puchh	8.50	9.50	10.50
9.24	10.24	11.24		8.36	9.36	10.36
9.28	10.28	11.28	Attn.-Puchheim	8.32	9.32	10.32
9.59	10.59	11.59	Salzburg Hbf	8.01	9.01	10.01
9.34	10.34	11.34	Attn.-Puchheim	8.26	9.26	10.26
9.59	10.59	11.59	Linz Hbf	8.01	9.01	10.01
10.42	11.42	12.42	Wien Westbf	7.18	8.18	9.18

Weitere Bedarfshalte (wie in der Realität):

3 Gopperding
12 Dietrichshofen
19 Hart im Innkreis
42 Eberschwang
53 Bergern
61 Wolfshütte
64 Lehen-Altensam

Die ÖBB-Linie 171 verbindet mit 54 Minuten Fahrzeit perfekt die *Integralen Taktknoten* in Passau und Ried im Innkreis. Nach Attnang-Puchheim ist sie für das System mit 44 Minuten aber zu schnell, was zu dem 16-minütigen Aufenthalt in Ried führt.

ÖBB 200 (Auszug) Salzburg - Schwarzach - Hochfilzen - Wörgl

RE	(S)	(S)	RE	(S)	Zug	RE	(S)	(S)	RE	(S)	
6.34	6.38	7.04	7.34	7.38	km Salzburg Hbf	TE	10.26	10.56	11.22	11.26	11.56
	6.51	7.17		7.51	8 Salzburg Süd	148		10.43	11.09		11.43
	7.03	29/31		8.03	18 Hallein	20,0		29/31	10.57		29/31
6.54	7.16	7.44	7.54	8.16	29 Golling-Abtenau	9,8	10.06	10.16	10.44	11.06	11.16
	an	8.00		an	45 Werfen	3,0		10.00	ab		11.00
7.14		8.08	8.14		52 Bischofshofen	10,4	9.46	9.52		10.46	10.52
7.23		8.17	8.23		61 St.Johann im Por	10,7	9.37	9.43		10.37	10.43
7.29		8.24	8.29		Schwarzach		9.31	9.36		10.31	10.36
7.33		an	8.33		66,5 St.Veit	7,0	9.27	ab		10.27	ab
7.51			8.51		84 Taxenbach-Rauri	5,8	9.09			10.09	
8.00			9.00		94 Bruck-Fusch	5,2	9.00			10.00	
8.05		RB	9.05		99 Zell am See -> K	9,7	8.55	RB		9.55	RB
8.14		ab	9.14		112 Saalfelden	16,0	8.46	an		9.46	an
8.31		9.02	9.31		130 Hochfilzen	1,1	8.29	8.58		9.29	9.58
8.45		9.20	9.45		148 St.Johann in Tirol	8,7	8.15	8.40		9.15	9.40
8.53		9.29	9.53		157 Kitzbühel	8,1	8.07	8.31		9.07	9.31
9.01		9.40	10.01		166 Kirchberg in Tirol	5,1	7.59	8.20		8.59	9.20
9.17		9.59	10.17		183 Hopfgarten		7.43	8.01		8.43	9.01
9.25		10.08	10.25		192 Wörgl Hbf		7.35	7.52		8.35	8.52
9.29	9.36	10.12	10.29	10.36	<i>Wörgl Hbf</i>		7.31	7.48	8.24	8.31	8.48
	9.56	10.27		10.56	<i>Jenbach</i>			7.33	8.04		8.33
9.55	10.29	10.52	10.55	11.29	<i>Salzburg Hbf</i>		7.05	7.08	7.31	8.05	8.08

Bundeslandgrenze Salzburg / Tirol etwa bei km 129 östlich von Hochfilzen

Das Titelbild vom Münchner Hauptbahnhof nahm Johannes Fein am 18.10.2012 auf.