

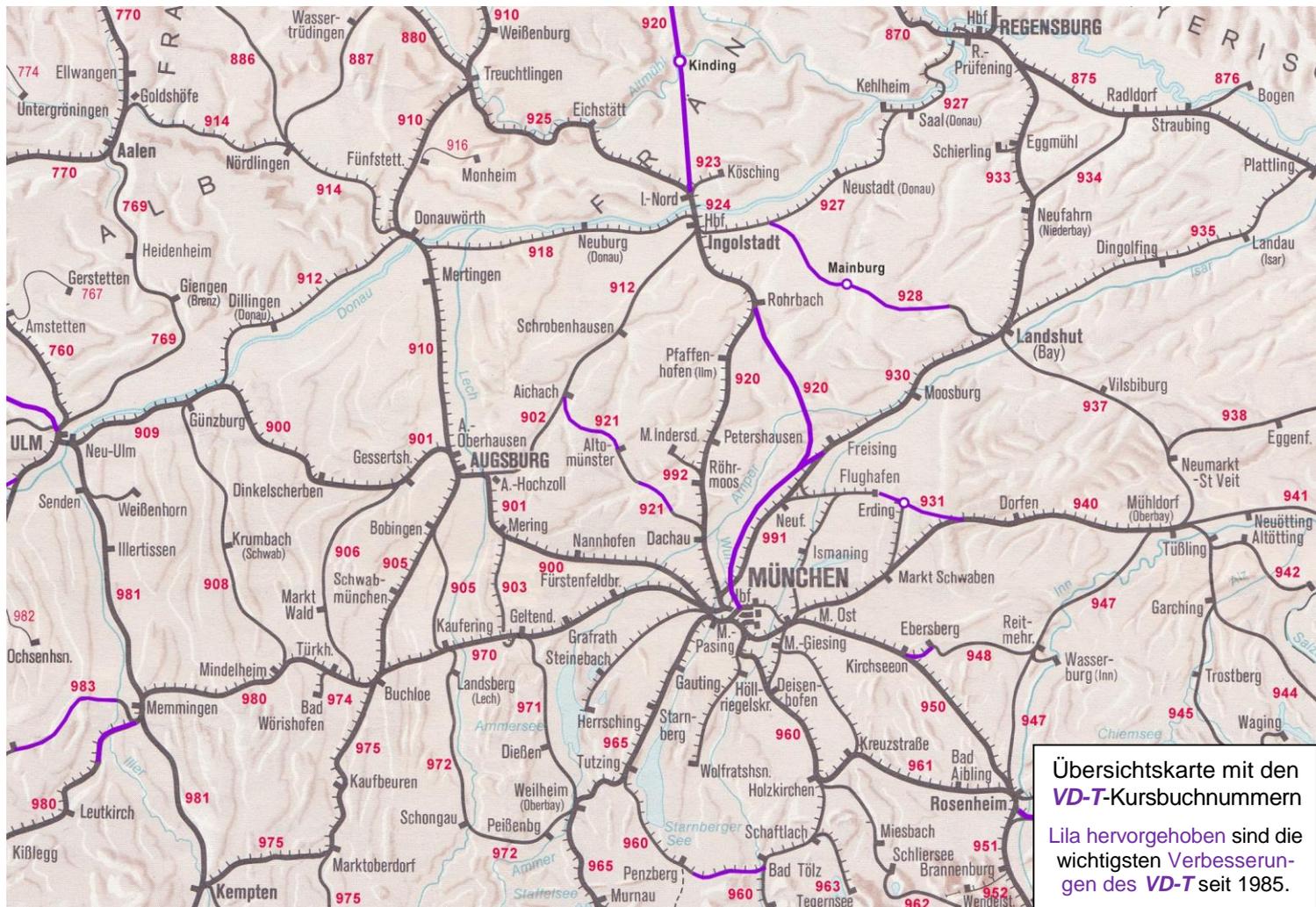
=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

**= Strecken 950 bis 999 =
Nordschwaben + Niederbayern**



**Ein *Integraler Taktfahrplan*
von Jörg Schäfer**

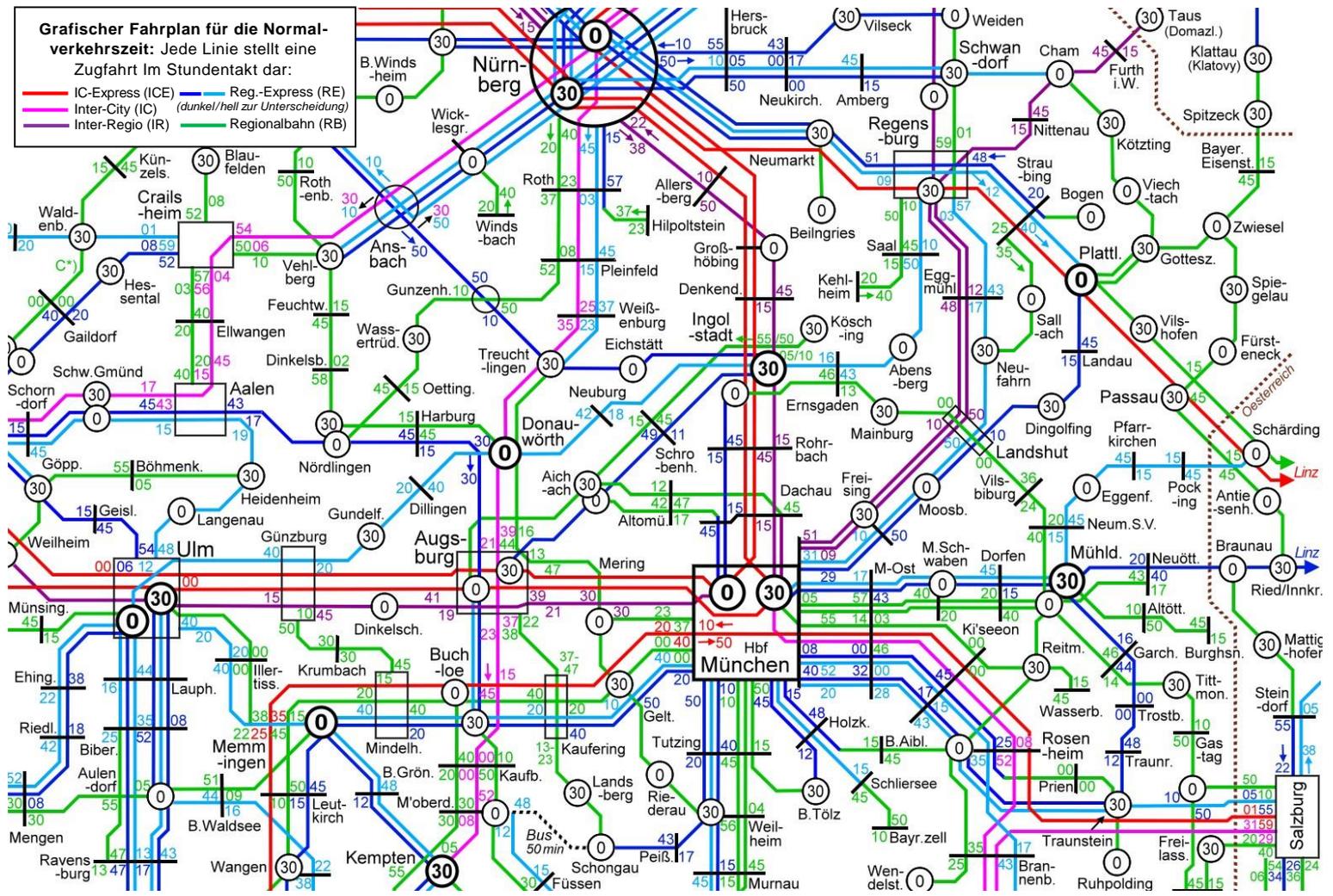


Übersichtskarte mit den **VD-T-Kursbuchnummern**

Lila hervorgehoben sind die wichtigsten **Verbesserungen** des **VD-T** seit 1985.

Grafischer Fahrplan für die Normalverkehrszeit: Jede Linie stellt eine Zugfahrt im Stundentakt dar:

- IC-Express (ICE) (dunkel/hell zur Unterscheidung)
- Reg.-Express (RE)
- Inter-City (IC)
- Inter-Regio (IR)
- Regionalbahn (RB)

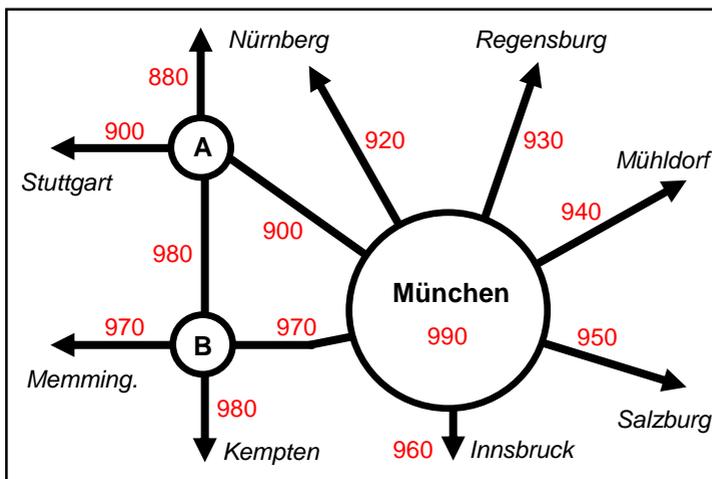


Die Systematik der 900er Kursbuchnummern

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen die *Deutsche Bundesbahn* (DB) in ihren Kursbüchern die Bezeichnungen der Vorkriegszeit: Die Hauptstrecken hatten dreistellige Nummern (z.B. 411 Augsburg - Nürnberg) und an die abzweigenden Nebenbahnen wurden Kleinbuchstaben angehängt (z.B. 411a Augsburg - Welden und 411b Mertingen - Wertingen).

Durch zahlreiche Stilllegungen sank die Zahl der Bahnlinien unter 1.000. Bei der Kursbuchreformen 1971 bekam daher jede Bahnlinie eine dreistellige Nummer. Die DB wies ihren zehn verbliebenen *Bundesbahndirektionen* (BD) jeweils einen Hunderterblock zu: Die *BD Stuttgart* bekam 700 bis 799, die *BD Nürnberg* 800 bis 899 und die *BD München* 900 bis 999.

Die Hauptachsen erhielten „runde Zahlen“ mit einer „0“ am Ende, also 900, 910, 920 undsoweiter. Die davon abzweigenden Strecken wurden an der letzten Stelle fortlaufend nummeriert, an die *Kursbuchstrecke* (KBS) 900 schlossen somit die KBS 901, 902, 903 usw. an.



Skizze der Nummernvergabe im DB-Kursbuch von 1972.

A = Augsburg
B = Buchloe

Die Linie 910 Ulm - Ingolstadt ist nicht eingezeichnet.

Die meisten Hauptachsen liefen sternförmig auf die Direktionssitze zu. In der *BD München* wurden sie im Uhrzeigersinn benannt: 900 nach Stuttgart, 920 nach Würzburg, 930 nach Regensburg, 940 nach Mühldorf, 950 nach Salzburg, 960 nach Innsbruck und 970 nach Lindau. Wichtige Querverbindungen in der Region erhielten die Nummern dazwischen, also 910 Ulm - Donauwörth - Ingolstadt und 980 Augsburg - Kempten. Die Nummern 990 bis 999 bekam der Nahverkehr im Großraum München.

Grenzen von Bundesländern oder Direktion waren für die *Bundesbahn* bei der Nummernvergabe nicht wichtig. Hauptziel war ein bundesweit einheitliches Schema. Das wurde an der KBS 900 deutlich: Die „9“ suggerierte zwar, dass sie zur *BD München* gehört. Ihre Nebenbahnen wurden aber mit 901 in Göppingen beginnend nach Osten durchnummeriert. Dadurch lagen bis zur KBS 906 Amstetten - Gerstetten alle in Baden-Württemberg bzw. der *BD Stuttgart*.

Unschlüssig schienen die Sachbearbeiter auch bei den Strecken zwischen der *BD München* und der *BD Nürnberg* zu sein: Die sehr lange KBS 920 München - Treuchtlingen - Würzburg liegt mit 160 von 281 km (57 %) auf nummernmäßig falschem Nürnberger Gebiet und die KBS 880 Nürnberg - Treuchtlingen - Augsburg mit 65 von 127 km (51 %) auf Münchner Gebiet. Die eingleisige *Donaubahn* wurde als KBS 910 sehr hochwertig eingestuft.

Die 880er-, 900er- und 910er-KBS-Nummern wurden denn auch bis 1985 mehrfach getauscht. Einerseits machten freiwerdende Nummern nach Streckenstilllegungen neue Gruppierungen möglich. Andererseits schienen auch neue Sachbearbeiter immer wieder eine andere Logik zu pflegen. Der „große Wurf“ kam dabei aber nicht heraus.

Nach der deutschen Wiedervereinigung wurden die Kursbücher von *Bundes-* und *Reichsbahn* zusammengefasst und die Nummern teilweise neu vergeben. Die *BD München* und *BD Nürnberg* behielten dabei ihre Hunderterblöcke, die aber ohne Not teilweise „neu gemischt“ wurden.

Bei der „Trennung“ der Strecke München - Treuchtlingen - Würzburg verblieb die Nummer 920 falsch bei der Nordhälfte Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen. Was zur Folge hat, dass z.B. die mittelfränkische Strecke Steinach - Rothenburg o.d.

Tauber mit der Nummer 922 eigentlich im Alpenvorland liegen müsste. Der Südabschnitt Treuchtling.- Ingolstadt - München bekam dafür die 990, die nach früherer Kursbuchlogik der S-Bahn München zugestanden hätte.

Eine logische Nummerierung ist aber für Mitarbeiter und Kunden wichtig, damit sie sich in den Fahrplänen leicht zurecht finden. Der *VD-T* hätte

Die VD-T -Kursbuchnummern	
8 Tabellen	900 München - Augsburg - Ulm 901 GV Gessertshsn - Augsburg - Mering 902 bis 906 = im UZS um Augsburg: 902 Ingolstadt, 903 Geltendorf, 905 Kaufering /Buchloe, 906 Markt Wald 908 Günzburg - Krumbach - Mindelheim 909 GV Ulm- Günzburg
5 Tab.	910 Augsburg - Treuchtlingen - Nürnberg 912 bis 918 = im UZS um Donauwörth: 912 Günzburg, 914 Aalen, 916 Monheim, 918 Ingolstadt

920 7 Tabellen	München - Ingolstadt - Nürnberg 921 Dachau - Altomünster - Aichach 923 bis 928 = im UZS um Ingolstadt: 923 Kösching, 924 GV Weichering, 925 Treuchtling., 927 Regensb., 928 Landshut
930 7 Tabellen	München - Freising - Landshut 931 Freising - Flughafen - Mühldorf 933 bis 937 = im UZS um Landshut: 933 Regensburg, 934 Straubing, 935 Passau, 937 Mühldorf ⇨ 938
940 7 Tabellen	München - M.Schwaben - Mühldorf 937 bis 947 = im UZS um Landshut: 937/938 siehe oben, 941 Braunau 942 Burghausen, 944 Freilassing 945 Traunstein, 947 Rosenh. ⇨ 948
950 7 Tabellen	München - Rosenheim - Salzburg 951 bis 959 = von West nach Ost: 951 ab Rosenheim ⇨ 952 954 ab Prien, 955/956 ab Traunstein, 958/959 ab Freilassing
960 8 Tabellen	München - Holzkirchen - Tutzing 961 bis 963 = im UZS um Holzkirchen: 961 Rosenh., 962 Bayr.zell, 963 Tegerns. 965 München - Garmisch - Innsbruck 966 ab Mumau, 967/968 ab Garmisch
970 8 Tabellen	München - Buchloe - Kempten 971 bis 974 = von Ost nach West ab: 971 Geltend., 972 Kaufering, 974 Buchloe 975 bis 977 = im UZS um Kempten: 975 Buchloe, 976 Füssen, 977 Immenstadt ⇨ 978
980 8 Tabellen	Buchloe - Memmingen - Bregenz 981 - 984 = von Nord nach Süd: 981-983 ab Memming., 984 ab Wangen 985 Ulm - Aulendorf - Friedrichshafen 987/988 ab Friedrichshafen
990 9	Pasing - München Hbf - München Ost 991 bis 998 = S1 bis S8 gegen den UZS

GV = Gesamtverkehr, UZS = Uhrzeigersinn
⇨ Abzw eig von der vorher geannten Strecke

daher das System logischer weiter entwickelt. Während in der Realität 1992 nur ein Viertel der 900er Strecken noch die gewohnte Kursbuchnummer hatte, wäre es beim **VD-T** die Hälfte gewesen:

Der **VD-T** behält die auf Seite 5 abgebildete Bezeichnung im Uhrzeigersinn ab München bei: 900 nach Stuttgart, 920 Würzburg, 930 Regensburg, 940 Mühldorf, 950 Salzburg und 970 nach Lindau. Nur die „96er“ werden zwischen 960 München - Holzkirchen - Tutzing und 965 München - Garmisch - Innsbruck neu geordnet.

Als wichtigste Querverbindung bekommt Augsburg - Treuchtlingen - Nürnberg die 910. Augsburg - Kempten bleibt 980 und die S-Bahn München behält die 990er Nummern. Dort ist es seit 1972 üblich, die von Westen auf München zulaufenden Linien gegen den Uhrzeigersinn zu zählen.

Der **VD-T** verteilt die Nummern möglichst gleichmäßig, um Platz für später hinzu kommende Bahnlinien oder wichtige Regio-Buslinien zu lassen:

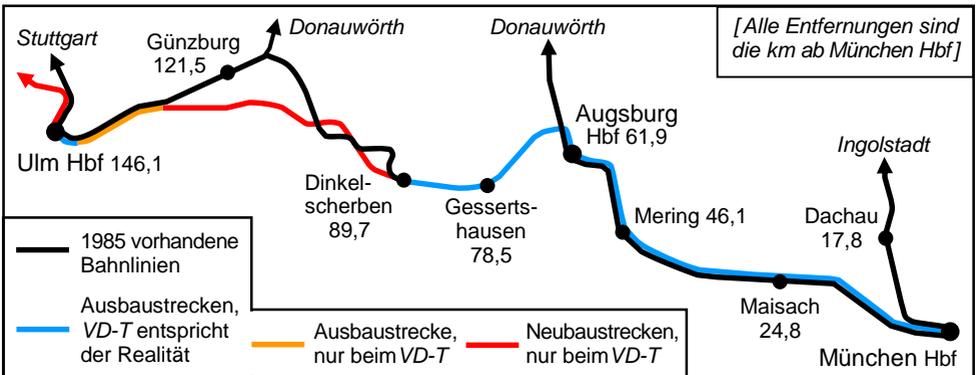
Die 990er sind mit 9 Tabellen **am dichtesten belegt**, es folgen die 900er, 960er, 970er und 980er mit jeweils 8 Tabellen. Von den 910ern gibt es mit 5 Tabellen **die wenigsten**.

900 (Stuttgart -) Ulm - Günzburg - Augsburg - München

Die 62 km lange Verbindung München - Augsburg wurde zwischen 1838 und 1840 als zweite Bahnlinie in Bayern (nach der *Ludwigsbahn* zwischen Nürnberg und Fürth) erbaut. 1844 verkaufte die private *München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft* sie wegen finanzieller Schwierigkeiten an das Königreich Bayern.

Erst 1850 entschloss sich Bayern zum Bau einer Ost-West-Linie von Ulm über München nach Salzburg, was Staatsverträge mit Württemberg und Österreich-Ungarn erforderte. Die 85 km von Augsburg nach Ulm wurden 1854 eröffnet. In Ulm schlossen die württembergische *Ostbahn* nach Stuttgart und die *Südbahn* nach Friedrichshafen am Bodensee an. Um den stetig zunehmenden Verkehr zu bewältigen, wurde die Gesamtstrecke München - Ulm von 1862 bis 1892 schrittweise zweigleisig ausgebaut. Die Elektrifizierung folgte 1933.

Der kurven- und steigungsreiche Abschnitt Ulm - Augsburg war Mitte der 1960er Jahre mit 100 bis 160 km/h befahrbar. Der geradlinigere Ostteil wurde hingegen schon 1965 zur Internationalen Verkehrsausstellung in München von zwei Zugpaaren täglich mit 200 km/h befahren. Zwölf Jahre später startete zwischen Lochhausen und Augsburg-Hochzoll erstmals in Deutschland ein fahrplanmäßiger IC-Regelbetrieb mit 200 km/h.



Das Verkehrsaufkommen zwischen Augsburg und Ulm war stets geringer als zwischen München und Augsburg, weil dort auch zahlreiche Personen- und Güterzüge über Donauwörth nach Nürnberg und Würzburg fahren. Schon in den 1970er Jahre erreichte dieser Abschnitt mit über 300 Zügen täglich seine Leistungsgrenze. Die Deutsche Bundesbahn untersuchte daher viele Varianten zur Erhöhung der Kapazität. Außer den 1976 eröffneten separaten S-Bahn-Gleisen bis Olching gab es aber lange Zeit keine konkreten Ergebnisse.

Erst 1997 schloss die *Deutsche Bahn AG* mit der Bundesregierung eine Vereinbarung für den viergleisigen Ausbau der 44 km zwischen Olching und Augsburg ab. Bis Ende 2011 wurden rund 750 Millionen Euro investiert – seither ist das Gleispaar für den Personenfernverkehr mit 230 km/h befahrbar, das andere dient dem Regional- und Güterverkehr und erlaubt 160 km/h.

Da die Münchner S-Bahn durchgängig eigene Gleise hat, gibt es 12 km mit fünf oder sechs nebeneinander liegenden Gleisen: Olching (km 19,0) - Maisach (km 24,8) = 6 Gleise, davon 2 für die S-Bahn und Maisach - Mammendorf (km 31,0) = 5 Gleise, davon 1 für die S-Bahn.

Der weniger stark befahrene Abschnitt Augsburg - Ulm wurde bis 2010 nur punktuell ausgebaut: Bis Dinkelscherben sind abschnittsweise 200 km/h möglich, dann bremsen aber zahlreiche Kurven die Züge auf bis zu 100 km/h ab. IC und ICE erreichten daher mit 40 Minuten für 85 km nur eine Reisegeschwindigkeit von 127 km/h.

Beim **VD-T** hätte die Magistrale München - Ulm - Stuttgart davon profitiert, dass nicht teure Prestigeprojekte wie „Stuttgart 21“ und die „zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ viele Planungskapazitäten verschlingen und Baukosten binden. Statt-dessen wäre sie so ausgebaut worden dass die ICEs im 30-Minuten-Abstand Integrale Taktknoten in München, Augsburg, Ulm und Stuttgart erreichen.

Von München bis Augsburg hätte es im großen und ganzen die gleichen Erweiterungen wie in der Realität gegeben. Vor allem der viergleisige Ausbau, der auf dem Ferngleispaar bis zu 230 km/h erlaubt.

Zwischen Augsburg und Ulm hätte der **VD-T** aber umfangreichere Maßnahmen als in der Realität ergriffen. Vor allem im Bereich von zwei Neubauabschnitten:

- Der große Bogen westlich von Dinkelscherben würde durch eine 6 km lange geradlinigere Trasse ersetzt. Die Fahrstrecke verkürzt sich dadurch für alle Züge um 1,8 km, ICE können außerdem mit 200 km/h durchfahren.
- Der große Bogen über Günzburg würde durch eine 30 km lange Südumgehung von Jettingen nach Neu-Ulm parallel zur Autobahn A8 abgeschnitten: Die Fahrstrecke für ICE und Güterzüge verkürzt sich dadurch um 8,5 km und ICE können bis zu 230 km/h fahren. Die Bestandsstrecke bliebe in diesem Bereich erhalten und würde nicht mehr so dicht befahren. Zwischen Ulm und Günzburg könnten dadurch die Haltepunkte Burlafingen und Unterfahlheim reaktiviert werden und die RB im 30-Minuten-Takt fahren.

- Zudem ist ein viergleisiger (Wieder-)Ausbau zwischen Neusäß und Oberhausen mit Reaktivierung des Haltepunkts Augsburg-Hirblinger Straße erforderlich. Damit ist folgendes Fahrplan-Gesamtangebot möglich:
- In der Realität fahren neben den ICs und ICEs nur noch Regionalbahnen, die (fast) überall halten und dadurch für Reiseweiten ab 30 km wenig attraktiv sind. Der **VD-T** sieht (wie früher üblich) eine Zugart dazwischen vor, um auch in diesem Marktsegment „zu punkten“: Der InterRegio braucht z.B. von Ulm nach Dinkelscherben nur 28 Minuten statt die RB der Realität 42 Minuten.
- Zwischen Augsburg und München können InterRegio (IR) und Regionalbahn (RB) so gelegt werden, dass sie sich in Mering und Maisach begegnen und gute Anschlüsse für S-Bahnen, andere RB und Busse bieten.

Zug	ICE	IR	ICE	RB	RB	ICE	IR	ICE	RB	RB	ICE
km München Hbf	8.04	8.05	8.34		8.24	9.04	9.05	9.34		9.24	10.04
7,4 M-Pasing		8.12			8.32		9.12			9.32	
24,8 Maisach		8.20			8.41		9.20			9.41	
31,0 Mammendorf					8.46					9.46	
36,7 Haspelmoor					8.51					9.51	
39,8 Althegnenberg					8.54					9.54	
46,1 Mering		8.30			59/01		9.30			59/01	
56,9 Augsb.-Hochzoll					9.08					10.08	
	8.29	8.39	8.59	ab	9.13	9.29	9.39	9.59	ab	10.13	10.29
61,9 Augsburg Hbf	8.31	8.41	9.01	9.04	>	9.31	9.41	10.01	10.04	>	10.31
78,5 Gessertshausen		8.51		9.14	<i>Don-</i>		9.51		10.14	<i>Don-</i>	
81,3 Kutzenhausen				9.17	<i>auw.</i>				10.17	<i>auw.</i>	
89,7 Dinkelscherben		8.58		9.23			9.58		10.23		
97,8 Freihalden				9.28					10.28		
102,6 Jettingen				9.32					10.32		
105,8 Burgau				9.35					10.35		
109,7 Mindelaltheim				9.38					10.38		
113,3 Offingen				9.41					10.41		
		9.13		9.48			10.13		10.48		
121,5 Günzburg		9.12		9.47			10.12		10.47		
134,3 Nersingen				9.59					10.59		
143,9 Neu-Ulm				10.08					11.08		
146,1 Ulm Hbf	8.59	9.26	9.29	10.11		9.59	10.26	10.29	11.11		10.59
<i>Ulm Hbf 760</i>	9.01		9.31			10.01		10.31			11.01
<i>Stuttgart Hbf</i>	9.29		9.59			10.29		10.59			11.29

Gesamtverkehre: 901 Mering - Augsburg - Gessertshausen und 909 Günzburg - Ulm

Stuttgart Hbf Ulm Hbf 760	8.01 8.29		8.31 8.59			9.01 9.29		9.31 9.59			10.01 10.29
Zug	ICE	IR	ICE	RB	RB	ICE	IR	ICE	RB	RB	ICE
km Ulm Hbf	8.31	8.34	9.01		8.49	9.31	9.34	10.01		9.49	10.31
2,2 Neu-Ulm					8.52					9.52	
11,8 Nersingen					9.00					10.00	
24,6 Günzburg		8.47			9.12		9.47			10.12	
32,8 Offingen		8.48			9.13		9.48			10.13	
36,4 Mindelaltheim					9.18					10.18	
					9.21					10.21	
40,3 Burgau					9.25					10.25	
43,5 Jettingen					9.28					10.28	
48,3 Freihalden					9.32					10.32	
56,4 Dinkelscherben		9.02			9.37		10.02			10.37	
64,8 Kutzenhausen				Don-	9.43				Don-	10.43	
67,6 Gessertshausen		9.09		auw.	9.46		10.09		auw.	10.46	
84,2 Augsburg Hbf	8.59	9.19	9.29	>	9.56	9.59	10.19	10.29	>	10.56	10.59
	9.01	9.21	9.31	9.47	an	10.01	10.21	10.31	10.47	an	11.01
89,2 Augsb.-Hochzoll				9.51					10.51		
100,0 Mering		9.30		59/01			10.30		59/01		
106,3 Althegnenberg				10.06					11.06		
109,4 Haspelmoor				10.09					11.09		
115,1 Mammendorf				10.14					11.14		
121,3 Maisach		9.40		10.19			10.40		11.19		
138,7 M-Pasing		9.48		10.28			10.48		11.28		
146,1 München Hbf	9.26	9.55	9.56	10.36		10.26	10.55	10.56	11.36		11.26

Der Vergleich der Bedienungshäufigkeiten zeigt das für den **VD-T** typische Bild auf Hauptstrecken: Die Zahl der RB wächst nur geringfügig – das heißt, dass kleinere Orte ein unverändertes Angebot vorfinden. Hinzu kommen vor allem IR und RE, die nur in den größeren Städten halten und dort mehr Einwohner sowie die Fahrgäste der Zweigstrecken und Buslinien erreichen, die dort Anschlüsse anbieten. Die Angebotsverbesserungen bewirken daher einen überproportionalen Anstieg der Fahrgastzahlen.

Vergleich der Bedienungshäufigkeiten in der NVZ	Realität 2010	VD-T	Zuwachs
Ulm - Günzburg	0,5 EC + 2 RB	1 IR, 1 RE + 2 RB	+ 60 %
Günzburg - Dinkelscherben	1 RB	1 IR + 1 RB	+ 100 %
Dinkelsch. - Gessertshausen	2 RB	1 IR + 1 RB	0
Gessertshausen - Augsburg	2 RB	1 IR, 1 RE + 2 RB	+ 100 %
Augsburg - Mering	3 RB	1 IR + 2 RB	0
Mering - München	1 RE + 0,5 RB	1 IR + 1 RB	+ 33 %

901 (Gesamtverkehr) Gessertshausen / Gersthofen - Augsburg - Hochzoll - Friedberg / Mering

<i>Ulm Hbf</i> 900	7.34				7.49			8.34				8.49			9.34		
<i>Günzburg</i>	7.48	<i>Markt</i>			8.13			8.48	<i>Markt</i>			9.13			9.48	<i>Markt</i>	
<i>Dinkelscherben</i>	8.02	<i>Wald</i>			8.37			9.02	<i>Wald</i>			9.37			10.02	<i>Wald</i>	
Zug	IR	RB	RB	RB	RB	RB	RB	IR	RB	RB	RB	RB	RB	RB	IR	RB	RB
Gessertshausen	8.09	8.12			8.46	8.50		9.09	9.12			9.46	9.50		10.09	10.12	
Diedorf (Schwab)		8.16		ab		8.54			9.16		ab		9.54			10.16	
Westheim (Schw)		8.20	<i>Don-</i>	8.35		8.58	<i>Mei-</i>		9.20	<i>Don-</i>	9.35		9.58	<i>Mei-</i>		10.20	<i>Don-</i>
Neusäß		8.22	<i>auw.</i>	8.37		9.00	<i>tingen</i>		9.22	<i>auw.</i>	9.37		10.00	<i>tingen</i>		10.22	<i>auw.</i>
km Gersthofen	<	<	8.36	<	<	<	9.10	<	<	9.36	<	<	<	10.10	<	<	10.36
> A-Hirblinger Str.		8.25	>	8.40		9.03	>		9.25	>	9.40		10.03	>		10.25	>
4,8 A-Oberhausen		8.28	8.40	8.43		9.06	9.13		9.28	9.40	9.43		10.06	10.13		10.28	10.40
6,8 Augsburg Hbf	8.19	8.31	8.43	8.46	8.56	9.09	9.16	9.19	9.31	9.43	9.46	9.56	10.09	10.16	10.19	10.31	10.43
	8.21	8.35	8.45	8.48	9.05	9.11	9.18	9.21	9.35	9.45	9.48	10.05	10.11	10.18	10.21	10.35	10.45
8,5 A-Haunstetter Str.		X		8.50			9.20		X		9.50			10.20		X	
10,2 Augsb.-Spickel				8.52	Y		9.22				9.52	Y		10.22			
11,8 Augsb.-Hochzoll		8.39	8.49	8.54	9.09	9.15	9.24		9.39	9.49	9.54	10.09	10.15	10.24		10.39	10.49
> Friedberg	>	8.43	>	8.58	9.13	>	9.28	>	9.43	>	9.58	10.13	>	10.28	>	10.43	>
16,7 Kissing		<i>Aich-</i>	8.53	an	<i>Aich-</i>	9.19	an		<i>Aich-</i>	9.53	an	<i>Aich-</i>	10.19	an		<i>Aich-</i>	10.53
20,7 Mering - St.Afra		<i>ach</i>			<i>ach</i>	9.23			<i>ach</i>			<i>ach</i>	10.23			<i>ach</i>	
22,6 Mering	8.30		8.59			9.26		9.30		9.59			10.26		10.30		10.59
<i>M-Pasing</i> 900	8.48		9.29					9.48		10.29					10.48		11.29
<i>München Hbf</i>	8.55		9.37					9.55		10.37					10.55		11.37

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen.

X RE fährt samstags und sonntags Minute 34 ab Augsburg Hbf und hält Minute 36 an der Haunstetter Str.

Y RE fährt samstags und sonntags Minute 04 ab Augsburg Hbf und hält Minute 37 in Augsburg-Spickel

München Hbf	8.05					8.24		9.05					9.24		10.05		
M-Pasing 900	8.12					8.32		9.12					9.32		10.12		
Zug	IR	RB	RB	RE	RB	RB	RE	IR	RB	RB	RE	RB	RB	RE	IR	RB	RB
Mering	8.30		8.34			9.01		9.30		9.34		10.01		10.30		10.34	
Mering - St.Afra			8.36	Aich-			Aich-			9.36	Aich-		Aich-			10.36	
Kissing		ab	8.40	ach	ab	9.06	ach		ab	9.40	ach	ab	10.06	ach		ab	10.40
km Friedberg	>	8.32	>	8.47	9.02	>	9.17		9.32	>	9.47	10.02	>	10.17		10.32	>
2,8 Augsb.-Hochzoll		8.35	8.44	8.50	9.05	9.10	9.20		9.35	9.44	9.50	10.05	10.10	10.20		10.35	10.44
4,0 weitere		8.37		Y	9.07				9.37		Y	10.07				10.37	
6,1 A-Haunstetter Str.		8.39			9.09		X		9.39			10.09		X		10.39	
7,8 Augsburg Hbf	8.39	8.42	8.49	8.55	9.12	9.15	9.25	9.39	9.42	9.49	9.55	10.12	10.15	10.25	10.39	10.42	10.49
9,8 A-Oberhausen		8.41	8.51	9.04	9.14	9.17	9.29	9.41	9.44	9.51	10.04	10.14	10.17	10.29	10.41	10.44	10.51
12,1 A-Hirblinger Str.		8.47	8.54		9.17	9.20	9.32		9.47	9.54		10.17	10.20	10.32		10.47	10.54
> Gersthofen	>	<	8.57		9.20	<	9.35		<	9.57		10.20	<	10.35		<	10.57
14,1 Neusäß		8.50	>	>	>	9.23	9.37	>	9.50	>	>	>	10.23	>	>	10.50	>
15,7 Westheim (Schw)		<i>Mei- tingen</i>	8.59		9.22	<i>Don- auw.</i>	9.37		<i>Mei- tingen</i>	9.59		10.22	<i>Don- auw.</i>	10.37		<i>Mei- tingen</i>	10.59
20,2 Diedorf (Schwab)			9.02		9.25		9.40			10.02		10.25		10.40			11.02
24,4 Gessertshausen			9.06		an		9.44			10.06		an		10.44			11.06
	8.51		9.10	9.14			9.48	9.51		10.10	10.14			10.48	10.51		11.10
<i>Dinkelscherben</i>	8.58			9.23			<i>Markt Wald</i>	9.58				10.23		<i>Markt Wald</i>	10.58		
<i>Günzburg</i>	9.12			9.47				10.12				10.47			11.12		
<i>Ulm Hbf 900</i>	9.26			10:11				10.26				11.11			11.26		

X RE hält samstags und sonntags Minute 23 an der Haunstetter Str. und kommt Minute 26 in Augsburg Hbf an
Y RE hält samstags und sonntags Minute 52 in Augsburg-Spickel und kommt Minute 56 in Augsburg Hbf an

In Augsburg können die Strecken so günstig abgestimmt werden, dass RB von Markt Wald als RE nach Aichach und RB von Donauwörth nach München durchfahren. Dadurch werden Bahnsteigkapazitäten im Hauptbahnhof gespart, und die Fahrgäste können mehr Ziele in Augsburg umsteigefrei erreichen.

902 Augsburg - Aichach - Schrobenhausen - Ingolstadt

Die *Paartalbahn* wurde 1875 eröffnet. Die immer wieder geforderte Verbindung von Aichach zum Endpunkt der *Ludwig-Thoma-Bahn* in Altomünster (→ KBS 921) wurde jedoch bis heute nicht gebaut.

1935 wurden zwischen Augsburg und Aichach erstmals Motortriebwagen eingesetzt. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Strecke auch für Militärtransporte verwendet; Anfang 1945 musste der Betrieb eingestellt werden, weil eine Brücke über die Paar gesprengt worden war. Erst am 1. 1.1946 konnten die Züge wieder über die ganze *Paartalbahn* fahren.

Ab den 1960er-Jahren ging die Nachfrage kontinuierlich zurück, weil sich immer mehr Bürger einen eigenen PKW leisten konnten. Wie verrückt die deutsche Verkehrspolitik war zeigt sich daran, dass ab 1975 ernsthaft über die Stilllegung der Bahnlinie nachgedacht wurde, die die Großstädte Augsburg und Ingolstadt direkt verbindet. Dazu kam es zum Glück nicht, aber in den folgenden Jahren wurden einige Haltepunkte geschlossen und der Fahrplan ausgedünnt.

Im Mai 1995 wurde die neue Trasse der *Donautalbahn* westlich von Ingolstadt eröffnet (→ KBS 918). Sie verläuft seither auf 4,9 km bis zum Betriebsbahnhof Seehof parallel zur *Paartalbahn*. Dort gibt es Weichenverbindungen, sodass beide Strecken beide Gleise benutzen können.

1989 wurde der Abschnitt Augsburg - Radersdorf in den *Augsburger Verkehrsverbund* aufgenommen und 1996 mit der Einführung des *Bayern-Takts* der Fahrplan spürbar verdichtet. 1999 wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h erhöht. Ende 2000 stellte *DB Cargo* den Güterzugverkehr ein, zwei Jahre später übernahm ihn die *Augsburger Localbahn*.

2009 übernahm die zu *Veolia Verkehr* gehörende *Bayerische Regiobahn* den Betrieb auf der *Paartalbahn*. Seither fährt sie montags bis freitags tagsüber im 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg und im 30-Minuten-Takt weiter nach Aichach. Die Nachfrage stieg dadurch im südlichen Abschnitt von 4.950 Fahrgästen täglich in 2008 auf 8.500 in 2012.

Auf den nördlichen zwei Drittel der *Paartalbahn* von Aichach nach Ingolstadt fahren die Züge tagsüber nur im Stundentakt und halten auf den 25,7 km ab Schrobenhausen an keiner der früher 5 Unterwegsstationen. Die Nachfrage ist daher deutlich geringer.

Beim **VD-T** profitiert die KBS 902 von den *Integralen Taktknoten* in Augsburg, Aichach und Ingolstadt, die perfekte Anschlüsse bieten. Ganz neu ist die Verbindung „übers Eck“ von Aichach und Schrobenhausen nach Neuburg (Donau) und Donauwörth in Zuchering (Minute 58 bis 10). Dadurch wird auch der Nordabschnitt Aichach - Ingolstadt so attraktiv, dass sich die Reaktivierung von zwei Stationen und zwei Züge pro Stunde und Richtung lohnen.

7.46	8.12	8.46	9.12	9.46	<i>Gessertshausen</i>	9.48	10.14	10.48	11.14	11.48
	8.28		9.28		<i>A-Oberhausen</i>	9.32		10.32		11.32
7.56	8.31	8.56	9.31	9.56	<i>Augsburg Hbf 906</i>	9.29	10.04	10.29	11.04	11.29
RB	RE	RB	RE	RB	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.05	8.35	9.05	9.35	10.05	km Augsburg Hbf	9.25	9.55	10.25	10.55	11.25
8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	4,7 Augsb.-Hochzoll	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20
8.13	8.43	9.13	9.43	10.13	7,5 Friedberg	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16
8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	12,1 Paar-Harthausen	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12
8.20		9.20		10.20	15,1 Dasing		9.39		10.39	
	8.53		9.53		19,6 Obergriesbach	9.06		10.06		11.06
8.28	8.58	9.28	9.58	10.28	25,1 Aichach	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
8.31	9.01	9.31	10.01	10.31	31,8 Radersdorf	8.58	9.28	9.58	10.28	10.58
8.35		9.35		10.35	35,9 Hörzhausen		9.24		10.24	
8.39		9.39		10.39			9.20		10.20	
8.44	9.10	9.44	10.10	10.44	41,4 Schrobenhausen	8.49	9.15	9.49	10.15	10.49
8.50	[15]	9.50		10.50	49,4 Brunnen	[44]	9.09		10.09	
8.58		9.58		10.58	61,4 Zuchering		9.01		10.01	
9.04	9.25	10.04	10.25	11.04	67,1 Ingolstadt Hbf	8.35	8.56	9.35	9.56	10.35
9.12	9.31	10.12	10.31	11.12	<i>Ingolstadt Hbf</i>	8.29	8.48	9.29	9.48	10.29
9.16		10.16		11.16	<i>Ingolstadt Nord</i>		8.43		9.43	
<i>Kösch</i>	9.59	<i>Kösch</i>	10.59	<i>Kösch</i>	<i>Nürnberg Hbf 920</i>	8.01	<i>Kösch</i>	9.01	<i>Kösch</i>	10.01

Gesamtverkehr Augsburg - Friedberg siehe KBS 905

Um attraktive Reisezeiten zu bieten, sieht der **VD-T**-Fahrplan nur im *Integralen Taktknoten* von Aichach stationäre Zugkreuzungen mit 3 Minuten Aufenthalt vor. Diese dienen auch dazu, dass die zahlreichen Umsteiger zur KBS 921 über Altomünster nach München keinen Zeitdruck haben.

Die anderen Zugkreuzungen finden ohne Zeitverlust im „fliegenden Wechsel“ auf zweigleisigen Begegnungsabschnitten statt: Zwischen Friedberg und Paar-Harthausen müssen dafür 4 km und nördlich von Schrobenhausen bis zum ehemaligen Bahnhof Edelshausen 5 km Gleis neu verlegt werden. Zwischen dem neuen Haltepunkt Zuchering (etwa 500 Meter westlich vom realen Betriebsbahnhof Seehof) und Ingolstadt kann das Gleis der Donautalbahn mitbenutzt werden.

903 (München / Augsburg -) **Mering - Geltendorf** (- Weilheim)

Die 54,6 km lange *Ammerseebahn* von Mering über Geltendorf nach Weilheim wurde 1898 von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen als *Lokalbahn* eröffnet. Schon bald nutzten sie viele Ausflügler aus München und Augsburg zum Ammersee. An den Bahnhöfen Schondorf, Utting, Riederau und Dießen konnten sie in die *Raddampfer* der Ammerseeschifffahrt umsteigen. Im Sommer beförderten Badezüge an den Wochenenden teilweise über 1.000 Fahrgäste.

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens entstand 1907 westlich von Geltendorf eine höhenfreie Kreuzung, bei der die *Ammerseebahn* die *Allgäubahn* unterquert. 1912 tauschte die Staatsbahn die Lokalbahnschienen gegen Hauptbahnschienen aus und erhob die *Ammerseebahn* 1913 zur Hauptbahn.

Ab 1928 ersetzte die *Deutsche Reichsbahn* die veralteten Stellwerke verschiedener Bauarten durch mechanische Stellwerke der Einheitsbauart, die größtenteils bis heute in Betrieb sind. Zu den Olympischen Winterspielen 1936 in Garmisch-Partenkirchen fuhr ein großer Teil der Sonderzüge über die *Ammerseebahn*, um München zu entlasten.

1970 elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* den Nordteil Mering - Geltendorf, um mit dem zwei Jahre zuvor elektrifizierten Abschnitt Geltendorf - München der *Allgäubahn* eine Umleitungsstrecke für die dicht befahrene Magistrale Augsburg - München zu schaffen. Diese Gelegenheit wurde bis 1984 von zahlreichen Ferngüterzügen genutzt. Der Südteil Geltendorf - Weilheim bekam jedoch bis heute keine Oberleitung und erlaubt somit keinen durchgehenden elektrischen Betrieb.

1991 fuhr der letzte planmäßige Fernverkehrszug auf der *Ammerseebahn* und acht Jahre später endete die Güterverladung in Walleshausen, Utting und Dießen. Seither gibt es nur noch bei Störungen oder Baustellen auf den umliegenden Strecken Abwechslung von den Regionalbahnen: Die Ausweichgleise in Egling und Walleshausen sind lang genug, um umgeleitete ICE-Züge aufzunehmen.

1995 führte die *Deutsche Bahn AG* auf der *Ammerseebahn* den *Werdenfels-Takt* mit täglich 11 bis 13 durchgehenden Zugpaaren im Stundentakt ein. Hinzu kamen Verstärkerzüge im Schüler- und Berufsverkehr, die nur Teilstrecken befuhren. Ende 2008 übernahm die *Bayerische Regiobahn* (BRB) den Betrieb: Sie lässt ihre Dieseltriebwagen von Augsburg-Oberhausen über Augsburg Hbf, Geltendorf und Weilheim nach Schongau (auf der *Pfaffenwinkelbahn*) durchfahren. In der Hauptverkehrszeit gibt es stündliche Verstärkerzüge Geltendorf - Weilheim und einzelne Verstärkerzüge Geltendorf - Augsburg Hbf.

Beim *VD-T* wird die *Ammerseebahn* zwar im Kursbuch in die Tabellen 908 und 966 geteilt. Das dient aber nur der besseren Übersicht, die Triebwagen fahren wie in der Realität in Geltendorf durch. Der Südabschnitt Geltendorf - Weilheim wäre bis zur Jahrtausendwende elektrifiziert worden, um den Einsatz von elektrischen Triebwagen als „Flügelzüge“ von München über Mering und Geltendorf nach Weilheim zu ermöglichen.

Dieser Triebwagendurchlauf entspricht vor allem den Bedürfnissen der KBS 900, wo die Nachfrage mit der Entfernung nach München stetig abnimmt. Die *Flügelung* in Mering trägt dem Rechnung und schafft attraktive Direktverbindungen von

7.24	8.24	9.24	<i>München Hbf</i>	9.36	10.36	11.36
7.59	8.59	9.59	<i>Mering 900</i>	9.01	10.01	11.01
7.45	8.45	9.45	<i>Augsburg Hbf</i>	9.15	10.15	11.15
8.00	9.00	10.00	<i>Mering 909</i>	9.00	10.00	11.00
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Mering	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	2,6 Merching	8.53	9.53	10.53
8.10	9.10	10.10	6,3 Schmiechen	8.49	9.49	10.49
8.13	9.13	10.13	8,9 Egling	8.46	9.46	10.46
8.16	9.16	10.16	11,4 x Wabern	8.43	9.43	10.43
8.19	9.19	10.19	14,0 Walleshausen	8.40	9.40	10.40
8.22	9.22	10.22	17,2 x Kaltenberg	8.37	9.37	10.37
8.27	9.27	10.27	21,3 Geltendorf	8.33	9.33	10.33
8.31	9.31	10.31	<i>Geltendorf 970</i>	8.29	9.29	10.29
8.59	9.59	10.59	<i>München Hbf</i>	8.01	9.01	10.01
8.33	9.33	10.33	<i>Geltendorf 971</i>	8.27	9.27	10.27
9.14	10.14	11.14	<i>Weilheim</i>	7.46	8.46	9.46

München nach Merching und Schmiechen. (Nach Egling und den Orten südlich davon kommt man schneller über Geltendorf.)

Fahrgäste nach Augsburg müssen dafür in Mering umsteigen – immerhin ist das im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 mit wenigen Schritten am gleichen Bahnsteig gegenüber möglich.

905 Augsburg - Bobingen - Kaufering / Buchloe

1847 ging der 60,2 km lange Abschnitt von Kaufbeuren über Buchloe und Bobingen bis Augsburg in Betrieb. Er entstand als Teil der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* von Lindau über Kempten, Augsburg und Nürnberg nach Hof. 1902 wurde zwischen Augsburg und Buchloe ein zweites Gleis verlegt, eine elektrische Oberleitung gibt es aber bis heute nicht.

1877 wurde die in Bobingen abzweigende und 22,6 km lange *Lechfeldbahn* nach Kaufering (an der Hauptstrecke München - Buchloe) eröffnet. Sie blieb bis heute eingleisig und nicht elektrifiziert.

Die *Deutsche Bundesbahn* plante ab 1970 mehrfach, den Personennahverkehr auf beiden Ästen einzustellen. Erst der *Allgäu-Schwaben-Takt* brachte 1993 die Wende, und seither wurde das Angebot immer wieder verdichtet und mit neuen Triebwagen attraktiver.

Seit Ende 2007 gibt es zwischen Augsburg, Bobingen und Schwabmünchen den „Regio-Schienen-Takt“: Dabei werden frühmorgens und abends in den Lastrichtungen viertelstündliche Verbindungen angeboten. Hinzu kommen drei RE-Linien, die jeweils im 2-Stunden-Takt verkehren und sich nur abschnittsweise zu einem stündlichen Angebot ergänzen.

Beim **VD-T** wäre das Hauptstreckenkreuz Augsburg / München - Buchloe / Kempten / Memmingen schon bis zur Jahrtausendwende ausgebaut und elektrifiziert worden. Das Fahrplanangebot würde besser strukturiert und abgestimmt:

- Mit der IC-Linie 26 von Dresden über Nürnberg nach Kempten gäbe es ein attraktives Fernverkehrsangebot im Stundentakt. Um die geringere Nachfrage südlich von Augsburg zu kompensieren, werden die Züge dort als Interregio (IR) eingestuft. Dadurch gelten einige tarifliche Sonderangebote des Nahverkehrs, wodurch zusätzliche Fahrgäste angesprochen werden.
- Für schnelle Verbindungen in die Region verkehrt die stündliche RE-Linie Augsburg - Memmingen - Bregenz. Dank *Integraler Taktknoten* in Augsburg (Minute 00), Buchloe (30), Memmingen (00), Wangen (30) und Bregenz (00) gibt es zahlreiche attraktive Anschlüsse.
- Die Regionalbahn (RB) bieten mit den reaktivierten Stationen Mittelstetten und Lamerdingen mehr Zustiegsmöglichkeiten als in der Realität. Montags bis freitags vormittags sowie am Wochenende fahren sie wie in der Realität jeweils stündlich von Augsburg nach Buchloe und Kaufering, wobei sie sich bis Bobingen ungefähr halbstündlich ergänzen.
- In der Realität wird das Angebot zwar montags bis freitags nachmittags zwischen Augsburg und Bobingen in Lastrichtung zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Viele Züge wenden aber in Bobingen, sodass es nach Buchloe und Kaufering keine regelmäßige Angebotsverdichtung gibt. Beim **VD-T** würden pro Stunde 2 RB nach Buchloe und 2 RB nach Kaufering durchfahren. Für die Stationen zwischen Augsburg und Bobingen Die Rahmenbedingungen sind leider so, dass nur ein ungefährer 20-Minuten-Takt in Lastrichtung (stadtauswärts) und ein ungefährer 30-Minuten-Takt gegen die Lastrichtung (stadteinwärts) entsteht.

Verkehrszeit	Montag bis Freitag vormittags							Montag bis Freitag nachmittags									
Nürnberg Hbf 910 Donauwörth Augsburg Hbf	Aalen 7.31 7.56		7.08 8.01 8.21		Aalen 8.31 8.56		8.08 9.01 9.21		Aalen 13.31 13.56		13.08 14.01 14.21				Aalen 14.31 14.56		14.08 15.01 15.21
Stuttgart Hbf 900 Ulm Hbf Augsburg Hbf	7.01 7.31 7.59		7.31 7.34 8.19	8.01 8.01 8.29	8.01 8.31 8.59		7.34 7.34 8.19		13.01 13.31 13.59		13.34 13.34 14.19		13.31 14.01 14.29		14.01 14.31 14.59		14.34 15.19
Zug	RE	RB	IR	RB	RE	RB	IR		RE	RB	IR	RB	RB	RB	RE	RB	IR
km Augsburg Hbf	8.04	8.07	8.24	8.35	9.04	9.07	9.24		14.04	14.07	14.24	14.30	14.38	14.50	15.04	15.07	15.24
1,3 Augsburg Morellstr.		8.09		8.37		9.09				14.09		14.29		14.52		15.09	
3,2 Augsburg Messe		8.12		8.40		9.12				14.12		14.32		14.55		15.12	
6,5 Inningen		8.15		8.43		9.15				14.15		14.35		14.58		15.15	
12,0 Bobingen	8.12	8.20		8.48	9.12	9.20			14.12	14.20		14.40	14.47	15.03	15.12	15.20	
> Oberrotmarshsn.	>	>	>	8.52	>	>	>		>	14.24	>	>	14.51	>	>	15.24	>
< Graben (Lechfeld)	<	<	<	8.55	<	<	<		<	14.27	<	<	14.54	<	<	15.27	<
> Lagerlechfeld	<	<	<	59/01	<	<	<		<	31/35	<	<	58/01	<	<	31/35	<
< Klosterlechfeld	>	>	>	9.05	>	>	>		>	14.39	>	>	15.05	>	>	15.39	>
> Kaufering	<	<	<	9.13	<	<	<		<	14.47	<	<	15.13	<	<	15.47	<
20,1 Mittelstetten		8.26		>		9.26				>		14.46	>	15.09		>	
23,1 Schwabmünchen	8.19	8.29		Lands	9.19	9.29			14.19	Lands		14.49	Lands	15.12	15.19	Lands	
33,1 Lamerdingen		8.36		-berg		9.36				-berg		14.56	-berg	15.19		-berg	
39,9 Buchloe	8.29	8.42	8.45		9.29	9.42	9.45		14.29		14.45	15.02		15.25	15.29		15.45
Buchloe 970	8.33		8.47		9.33		9.47		14.33		14.47	15.04			15.33		15.47
Kaufbeuren	8.47		8.59		9.47		9.59		14.47		14.59	15.19			15.47		15.59
Kempten Hbf	Füss.		9.24		Füss.		10.24		Füss.		15.24	15.54			Füss.		16.24
Buchloe 980	8.31		9.01		9.31		10.01		14.31		15.01				15.31		16.01
Memmingen	8.59		9.24		9.59		10.24		14.59		15.24				15.59		16.24

IR und RE sind schwarz dargestellt, da sie Montag bis Freitag vormittags und nachmittags unverändert fahren.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fahren die Regionalbahnen (RB) ganztägig wie im grünen Vormittagsfahrplan.

Verkehrszeit	Montag bis Freitag vormittags							Montag bis Freitag nachmittags									
<i>Memmingen</i>	7.36		8.01		8.36		9.01		13.36		14.01				14.36		15.01
<i>Buchloe 980</i>	7.59		8.29		8.59		9.29		13.59		14.29				14.59		15.29
<i>Kempten Hbf</i>	7.36		<i>Füss.</i>		8.36		<i>Füss.</i>		13.36		<i>Füss.</i>			14.06	14.36		<i>Füss.</i>
<i>Kaufbeuren</i>	8.01		8.13		9.01		9.13		14.01		14.13			14.41	15.01		15.13
<i>Buchloe 970</i>	8.13		8.27		9.13		9.27		14.13		14.27			14.56	15.13		15.27
Zug	IR	RB	RE	RB	IR	RB	RE		IR	RB	RE	RB	RB	RB	IR	RB	RE
Buchloe	8.15	8.18	8.31		9.15	9.18	9.31		14.15		14.31	14.35		14.58	15.15		15.31
Lamerdingen		8.23		<i>Lands</i>		9.23			<i>Lands</i>		14.40	<i>Lands</i>	15.03		<i>Lands</i>		
Schwabmünchen		8.30	8.41	<i>-berg</i>		9.30	9.41			<i>-berg</i>	14.41	14.47	<i>-berg</i>	15.10		<i>-berg</i>	15.41
Mittelstetten		8.33		>		9.33			>		14.50	>	15.13		>		
km Kaufering	<	<	<	8.47	<	<	<		<	14.22	<	<	14.48	<	<	15.22	<
9,4 Klosterlechfeld	>	>	>	8.55	>	>	>		>	14.30	>	>	14.56	>	>	15.30	>
12,7 Lagerlechfeld	<	<	<	59/01	<	<	<		<	14.34	<	<	00/01	<	<	15.34	<
16,0 Graben (Lechfeld)	<	<	<	9.04	<	<	<		<		<	<	15.04	<	<		<
18,9 Oberrotmarshsn.	>	>	>	9.08	>	>	>		>	14.40	>	>	15.08	>	>	15.40	>
22,6 Bobingen		8.40	8.48	9.12		9.40	9.48			14.44	14.48	14.57	15.12	15.20		15.44	15.48
28,1 Innungen		8.45		9.17		9.45						15.02		15.25			
31,4 Augsburg Messe		8.48		9.20		9.48						15.05		15.28			
33,3 Augsburg Morellstr.		8.50		9.22		9.50						15.07		15.30			
34,6 Augsburg Hbf	8.36	8.53	8.56	9.25	9.36	9.53	9.56		14.36	14.52	14.56	15.10	15.20	15.33	15.36	15.52	15.56
<i>Augsburg Hbf 910</i>	8.39		9.04		9.39		10.04		14.39		15.04				15.39		16.04
<i>Donauwörth</i>	8.59		9.29		9.59		10.29		14.59		15.29				15.59		16.29
<i>Nürnberg Hbf</i>	9.52		<i>Aalen</i>		10.52		<i>Aalen</i>		15.52		<i>Aalen</i>				16.52		<i>Aalen</i>
<i>Augsburg Hbf 900</i>	8.41		9.01	9.31	9.41		10.01		14.41		15.01		15.31		15.41		16.01
<i>Ulm Hbf</i>	9.26		9.29	9.59	10.26		10.29		15.26		15.29		15.59		16.26		16.29
<i>Stuttgart Hbf</i>			9.59	10.29			10.59				15.59		16.26				16.59

IR und RE sind schwarz dargestellt, da sie Montag bis Freitag vormittags und nachmittags unverändert fahren.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fahren die Regionalbahnen (RB) ganztägig wie im grünen Vormittagsfahrplan.

906 Gessertshausen - Langenneufnach - Markt Wald - Buchloe

Die 42,4 km lange *Staudenbahn* von Gessertshausen nach Türkheim Bahnhof wurde zwischen 1910 und 1912 in mehreren Abschnitten eröffnet. Wie auf vielen anderen Strecken ging die Nachfrage ab den 1960er Jahren stetig zurück. 1982 wurde der Abschnitt Ettringen - Markt Wald wegen schlechtem Oberbauzustand gesperrt. Zwischen Türkheim und Ettringen pendelten noch bis zum 9.1.87 Personenzüge, drei Jahre länger konnte man zwischen Markt Wald und Gessertshausen mit Schienenbussen der Baureihe 798 fahren.

7.49	8.49	9.49	Ulm Hbf 900	10.11	11.11	12.11
8.37	9.37	10.37	Dinkelscherben	9.23	10.23	11.23
8.46	9.46	10.46	Gessertshausen	9.14	10.14	11.14
8.29	9.29	10.29	Augsburg Hbf 909	9.31	10.31	11.31
8.48	9.48	10.48	Gessertshausen	9.12	10.12	11.12
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.49	9.49	10.49	km Gessertshausen	9.11	10.11	11.11
8.53	9.53	10.53	3,0 Margertshausen	9.07	10.07	11.07
59/01	59/01	59/01	8,0 Fischach (Schwab)	59/01	59/01	59/01
9.04	10.04	11.04	10,4 x Wollmetshofen	8.55	9.55	10.55
9.08	10.08	11.08	13,3 Langenneufnach	8.51	9.51	10.51
9.10	10.10	11.10	14,3 Langenneufn.Süd	8.49	9.49	10.49
9.14	10.14	11.14	17,7 Walkertshofen	8.45	9.45	10.45
9.19	10.19	11.19	21,0 x Reichertshofen	8.40	9.40	10.40
9.23	10.23	11.23	23,6 Mittelneufnach	8.36	9.36	10.36
9.26	10.26	11.26	25,8 Oberneufnach	8.33	9.33	10.33
9.29	10.29	11.29	27,0 Markt Wald	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31		8.29	9.29	10.29
9.33	10.33	11.33	28,9 x Schnerzhofen	8.26	9.26	10.26
9.38	10.38	11.38	34,1 Ettringen	8.21	9.21	10.21
9.43	10.43	11.43	38,5 Türkheim Nord	8.16	9.16	10.16
9.45	10.45	11.45	39,7 Türkheim Markt	8.14	9.14	10.14
9.48	10.48	11.48	42,5 x Irsingen	8.11	9.11	10.11
9.51	10.51	11.51	44,5 Wiedergeltingen	8.08	9.08	10.08
9.56	10.56	11.56	49,1 Buchloe	8.04	9.04	10.04
10.03	11.03	12.03	<i>Buchloe 965</i>	7.57	8.57	9.57
10.40	11.40	12.40	<i>München Hbf</i>	7.20	8.20	9.20
9.59	10.59	11.59	<i>Buchloe 980</i>	8.01	9.01	10.01
10.24	11.24	12.24	<i>Memmingen</i>	7.36	8.36	9.36

Beim **VD-T** wäre der relativ geringe Aufwand natürlich nicht gescheut worden, der 1982 den durchgehenden Betrieb gesichert hätte.

Die südliche Endstation „Türkheim Bahnhof“ liegt einsam im Wald, und das Umsteigen ist dort unattraktiv. Der **VD-T** hätte daher östlich davon eine 1 km lange neue Verbindungskurve nach Irsingen gebaut und die Züge nach Buchloe durchfahren lassen.

Die Fahrgäste erreichen dort im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 viele attraktive Anschlüsse.

908 Günzburg - Krumbach - Mindelheim (- Memmingen)

Die 27,8 km lange Lokalbahn Günzburg - Krumbach wurde 1892 eröffnet. 1909 folgte Mindelheim - Pfaffenhausen - Kirchheim (mit 16,7 km) und 1910 wurde die Lücke von 16,4 km zwischen Krumbach und Pfaffenhausen geschlossen.

Die 6,9 km lange Stichstrecke von Pfaffenhausen nach Kirchheim wurde bereits 1966 stillgelegt und abgebaut. Auch dem sehr langen Hauptast von Günzburg nach Mindelheim drohte in den 1970er und 1980er Jahren mehrfach die „Angebotsumstellung“ auf Busse. Erfreulicherweise blieb ihm aber das Schicksal vieler

7.04 7.42	8.04 8.42	9.04 9.42	Donauwörth Günzburg 914	10.18 9.48	11.18 10.48	12.18 11.48
7.34 7.47	8.34 8.47	9.34 9.47	Ulm Hbf 901 Günzburg	9.56 9.43	10.56 10.43	11.56 11.43
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
7.51	8.51	9.51	km Günzburg	9.09	10.09	11.09
7.55	8.55	9.55	3,6 Wasserburg (Günz)	9.05	10.05	11.05
59/01	59/01	59/01	6,7 Kleinkötz	59/01	59/01	59/01
8.05	9.05	10.05	9,3 x Hochwang	8.54	9.54	10.54
8.09	9.09	10.09	11,5 Ichenhausen	8.50	9.50	10.50
8.14	9.14	10.14	15,9 x Ellzee	8.45	9.45	10.45
8.20	9.20	10.20	21,4 Neuburg (Kammel)	8.39	9.39	10.39
8.22	9.22	10.22	23,0 x Hirschfelden	8.37	9.37	10.37
8.24	9.24	10.24	24,5 x Billenhausen	8.35	9.35	10.35
8.29	9.29	10.29	27,9 Krumbach (Schw)	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31	29,3 Krumbach Schule	8.29	9.29	10.29
8.33	9.33	10.33	31,3 Niederraunau	8.26	9.26	10.26
8.36	9.36	10.36	33,6 x Aletshausen	8.23	9.23	10.23
8.40	9.40	10.40	36,0 x Haupeltshofen	8.19	9.19	10.19
8.44	9.44	10.44	38,1 Loppenhausen	8.15	9.15	10.15
8.47	9.47	10.47	41,2 x Breitenbrunn	8.12	9.12	10.12
8.51	9.51	10.51	43,4 x Weilbach	8.08	9.08	10.08
8.55	9.55	10.55	45,3 Pfaffenhausen	8.04	9.04	10.04
8.59	9.59	10.59	48,3 x Hausen (Schw)	8.01	9.01	10.01
9.02	10.02	11.02	51,3 Nassenbeuren	7.58	8.58	9.58
9.05	10.05	11.05	53,9 x Mindelheim Nord	7.54	8.54	9.54
9.09	10.09	11.09	55,1 Mindelheim Bf	7.50	8.50	9.50
9.12	10.12	11.12		7.47	8.47	9.47
9.15	10.15	11.15		7.45	8.45	9.45
9.22	10.22	11.22	Mindelheim 965	7.38	8.38	9.38
9.46	10.46	11.46	Memmingen	7.14	8.14	9.14
9.19	10.19	11.19	Mindelheim 965	7.41	8.41	9.41
9.29	10.29	11.29	Buchloe	7.31	8.31	9.31
9.55	10.55	11.55	Augsburg Hbf	7.05	8.05	9.05

anderer Strecken erspart, so dass dort heute noch Personenzüge fahren.

Seit Ende 2002 ist die „Mittelschwabenbahn“ mit moderner Technik und „signalisiertem Zugleitbetrieb“ ausgestattet, der in Mindelheim gesteuert wird. Um den Betrieb zu beschleunigen, wurden alle Stationen außer Günzburg, Ichenhausen, Krumbach, Kr.Schule, Pfaffenhausen und Mindelheim in Bedarfshalte umgewandelt.

Das wäre beim **VD-T** ähnlich. Die Anschlusszeiten in Günzburg und Mindelheim erfordern aber, dass sich die Züge in Pfaffenhausen, Krumbach und Kleinkötz ausweichen.

Beim **VD-T** sind daher im Stundentakt ständig vier Triebwagen auf der *Mittelschwabenbahn* im Einsatz. Die lange Wartezeit von 42 Minuten in Günzburg könnte für die Weiterfahrt als RB nach Ulm genutzt werden. (→ KBS 909)



In Günzburg halten in der Realität tagsüber nur noch 2 RB je Stunde und Richtung, hinzu kommt zweistündlich ein Eurocity (EC). Der **VD-T** sieht statt der ECs 1 IR und 1 RE je Stunde und Richtung vor, die sogar noch attraktive Anschlüsse „übers Eck“ haben: Donauwörth 9.03 - Günzburg 9.42 bis 9.48 - Augsburg 10.19 Uhr und Augsburg 8.41 - Günzburg 9.12 bis 9.18 - Donauwörth 9.57 Uhr. (Jörg Schäfer, 17.9.08)

909 (Gesamtverkehr) Ulm - Neu-Ulm - Günzburg

8.01 8.29		8.31 8.59		9.01 9.29	Stuttgart Hbf Ulm Hbf 760	8.59 8.31		9.29 9.01		9.59 9.31
IR	RB	RE	RB	IR	Zug	IR	RB	RE	RB	IR
8.34	8.49	9.04	9.16	9.34	km Ulm Hbf	8.26	8.44	9.56	9.11	9.26
	8.52	9.07	9.19		2,2 Neu-Ulm		8.41	9.53	9.08	
	8.56		9.23		7,6 Burlafingen		8.36		9.03	
	9.00		9.27		11,8 Nersingen		8.32		8.59	
	9.03		9.30		15,0 Unterfahlheim		8.29		8.56	
	9.07		9.34		19,5 Leipheim		8.25		8.52	
8.47	9.12	9.19	9.39	9.47	24,6 Günzburg	8.13	8.21	9.41	8.48	9.13
9.18	9.56		9.40	10.18	Augsburg 900 Donauwörth 905	7.42	8.20		8.04	8.42
		9.56	10.26				7.34	9.03		

910 Augsburg - Donauwörth - Treuchtlingen (- Nürnberg)

1847 gingen die 40,8 km von Augsburg bis Donauwörth als Teil der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* von Lindau nach Hof in Betrieb. Die Fränkische Alb nördlich von Donauwörth war für die damaligen Lokomotiven zu steil, und daher wählten die Bahnbauer den Umweg über Nördlingen und Gunzenhausen nach Nürnberg. Der Zugverkehr wuchs rasch an und der Abschnitt Augsburg - Donauwörth wurde deshalb bis 1899 zweigleisig ausgebaut.

Aber erst, als auch der zweigleisige Ausbau über Nördlingen unausweichlich erschien, beschloss der Bayerische Landtag die direkte Linie Donauwörth - Treuchtlingen über die Fränkische Alb. Der Bau der 34 km war aufwändig, denn dutzende Felseinschnitte mit Sicherungsmauern, hohen Dämmen und Brücken mussten für die von Anfang an zweigleisige Trasse angelegt werden. Monheim als größter Zwischenort konnte nur mit der gleichzeitig am 1.10.1906 eröffneten 5,6 km langen Stichstrecke nach Fünfstetten erschlossen werden. (Deren planmäßiger Personenverkehr endete schon 1960, aber noch bis 1997 fuhren gelegentlich Museumszüge.)

Die Strecke Augsburg - Treuchtlingen (- Nürnberg) entwickelte sich zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen Bayerns und bekam bis 1935 eine Oberleitung. Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurden Augsburg, Donauwörth und Treuchtlingen mehrfach bombardiert und von Tieffliegern angegriffen, wobei die Bahnanlagen bevorzugte Ziele waren. Zugverkehr war daher ab 1945 zunächst nur mit großen Mühen möglich.

Während der Abschnitt südlich von Donauwörth als Zulaufstrecke für Augsburg ab 1960 stetigen Zuwachs erfuhr, ging die Nachfrage in der dünn besiedelten Fränkischen Alb zurück. Seit 1981 fahren die Personenzüge in Mündling, Fünfstetten und Möhren durch und halten nur noch in Otting-Weilheim. Da auch der Güterverkehr wenig später endete, verloren Fünfstetten und Möhren ihre Bahnhöfe mit den einst umfangreichen Gleisanlagen ganz. Mündling wurde zu einem ferngesteuerten Betriebsbahnhof mit Überholungsgleis zurückgebaut.

Zwischen Augsburg und Donauwörth wurde die Strecke hingegen weiter ausgebaut und das Angebot verdichtet: Die 36,5 km von Augsburg-Oberhausen bis Donauwörth wurden bis 1981 für 200 km/h ertüchtigt und zählten damit zu den ersten Strecken in Deutschland, die dieses Tempo planmäßig erlaubten.

Im Jahresfahrplan 2010 fuhren tagsüber jeweils mindestens stündlich RE und RB, die unregelmäßig von ICE und IC ergänzt wurden. Der Nonstop-Fernverkehr

von Augsburg nach Nürnberg wurde jedoch nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke über Ingolstadt (→ KBS 920) auf einzelne und unregelmäßige ICE-Fahrten reduziert.

Beim **VD-T** wäre die KBS 910 ähnlich ausgebaut worden, das Fahrplanangebot würde aber besser strukturiert und abgestimmt:

- Mit der IC-Linie 26 von Kempten über Nürnberg nach Dresden gäbe es ein attraktives Fernverkehrsangebot im Stundentakt mit Stopps in Donauwörth und Weißenburg. In Donauwörth treffen sich die IC zur Minute 00 und schaffen dadurch ideale Voraussetzungen für einen Integralen Taktknoten.
- Für schnelle Verbindungen in der Region verkehrt die stündliche RE-Linie Augsburg - Donauwörth - Aalen - Stuttgart. Dank *Integraler Taktknoten* in Augsburg (Minute 00), Donauwörth (30) und Nördlingen (00) gibt es zahlreiche attraktive Anschlüsse.

<i>Kempten 980</i>	12.31			<i>Memm</i>			13.31			<i>Memm</i>	
<i>Buchloe</i>	13.17			13.31			14.17			14.31	
<i>Augsburg Hbf</i>	13.37			13.55			14.37			14.55	
<i>München Hbf 900</i>	13.04		13.05	13.34		13.24	14.04		14.05	14.34	
<i>München-Pasing</i>			13.12			13.32			14.12		
<i>Augsburg Hbf</i>	13.29		13.39	13.59		14.13	14.29		14.39	14.59	
Zug	IC	RB	RB	RE	RB	RB	IC		RB	RE	RB
km Augsburg Hbf	13.39		13.46	14.04		14.16	14.39		14.46	15.04	
2,0 A-Oberhausen			13.49			14.19			14.49		
6,8 Gersthofen			13.53	X 09		14.23			14.53	X 09	
11,3 Gablingen			13.57			14.27			14.57		
14,4 Langweid (Lech)			14.00			14.30			15.00		
18,7 Herberthshofen			14.04			14.34			15.04		
20,5 Meitingen			14.06	14.18		14.36			15.06	15.18	
23,5 Westendorf			14.09			14.39			15.09		
25,9 Nordendorf			14.12			14.42			15.12		
33,5 Mertingen			14.18			14.48			15.18		
36,9 Bäumenheim			14.21			14.51			15.21		
	13.59	v. li.	14.25	14.29	Flügel	14.55	14.59	v. li.	15.25	15.29	Flügel
40,8 Donauwörth	14.01	14.04	an	14.31	14.34	w. re.	15.01	15.04	an	15.31	15.34
57,3 Fünfstetten		14.14		>	14.44			15.14		>	15.44
63,1 Otting-Weilheim		14.19		Nörd-				15.19		Nörd-	
75,3 Treuchtlingen		14.27		lingen	14.55			15.27		lingen	15.55
<i>Treuchtlingen 898</i>		14.31			14.57			15.31			15.57
<i>Weißenburg</i>	14.20	14.37			15.03		15.20	15.37			16.03
<i>Nürnberg Hbf</i>	14.52	15.15			15.45		15.52	16.15			16.45

- Die RB fahren an allen Wochentagen mindestens stündlich. In der Realität halten sie zwischen Donauwörth und Treuchtlingen nur noch in Otting-Weilheim. Beim **VD-T** käme ein neuer Haltepunkt für die 1.500 Einwohner der Gemeinde Fünfstetten hinzu. Er hätte zwei Außenbahnsteige und Zugänge zu den zwei vorhandenen Straßenbrücken. [Der alte Bahnhof Fünfstetten lag 700 Meter weiter nördlich ungünstig zur Wohnbebauung, da er auch zur Beladung von Güterwagen und den Anschluss der Nebenbahn nach Monheim ausgelegt war.]
- In der Realität gibt es nur zwischen Augsburg und Meitingen zusätzliche RB, die das Angebot montags bis freitags zum Halbstundentakt verdichten. Beim **VD-T** wird das Angebot (zumindest montags bis freitags nachmittags) bis Treuchtlingen verdichtet. In Donauwörth vervollständigen die RB den *Integrierten Taktknoten* zur Minute 30. Und da sich die RB in Fünfstetten begegnen, bieten sie attraktive Anschlüsse für Busse in die Umgebung.

<i>Nürnberg Hbf</i>	13.08		13.15			13.45	14.08		14.15		
<i>Weißenburg</i>	13.40		13.57			14.22	14.40		14.57		
<i>Treuchtlingen 898</i>			14.03			14.29			15.03		
Zug	IC	RB	RB	RE	RB	RB	IC	RB	RB	RE	RB
km Treuchtlingen			14.05			14.33			15.05		
12,2 Otting-Weilheim				<i>Nördlingen</i>		14.41				<i>Nördlingen</i>	
18,0 Fünfstetten			14.16			14.46			15.16		
	13.59	v. li.	14.26	14.29	<i>ab</i>	14.56	14.59	v. li.	15.26	15.29	<i>ab</i>
34,5 Donauwörth	14.01	14.05	Flügel	14.31	14.35	w.re.	15.01	15.05	Flügel	15.31	15.35
38,4 Bäumenheim		14.09	↘		14.39			15.09	↘		15.39
41,8 Mertingen		14.12			14.42			15.12			15.42
49,4 Nordendorf		14.18			14.48			15.18			15.48
51,8 Westendorf		14.21			14.51			15.21			15.51
54,8 Meitingen		14.24		14.41	14.54			15.24		15.41	15.54
56,6 Herbertshofen		14.26			14.56			15.26			15.56
60,9 Langweid (Lech)		14.30			15.00			15.30			16.00
64,0 Gablingen		14.33			15.03			15.33			16.03
68,5 Gersthofen		14.37		X 50	15.07			15.37		X 50	16.07
73,3 A-Oberhausen		14.41			15.11			15.41			16.11
75,3 Augsburg Hbf	14.21	14.44		14.56	15.14		15.21	15.44		15.56	16.14
<i>Augsburg Hbf</i>	14.31	14.47		15.01	15.21		15.31	15.47		16.01	16.21
<i>München-Pasing</i>		15.28			15.48			16.28			16.48
<i>München Hbf 900</i>	14.56	15.36		15.26	15.55		15.56	16.36		16.26	16.55
<i>Augsburg Hbf</i>	14.24			15.05			15.24			16.05	
<i>Buchloe</i>	14.45			15.29			15.45			16.29	
<i>Kempten 980</i>	15.24			<i>Memm</i>			16.24			<i>Memm</i>	

Gesamtverkehr Gersthofen - Augsburg siehe KBS 905;

Die blauen RB fahren nur montags - freitags an Werktagen;

X = RE halten nur samstags, sonn- und feiertags zur Minute 50.

912 (Ulm -) **Günzburg - Dillingen - Donauwörth** (- Ingolstadt)

1869 beschloss das Königreich Bayern den Bau der *Oberen Donaubahn* von Günzburg nach Donauwörth. Über die beiden Endpunkte wurde lange diskutiert: Im Westen gab es verschiedene Vorschläge für den Anschluss an die Hauptstrecke München - Augsburg - Ulm (→ KBS 900), die bis Offingen im Donautal verläuft. 1873 fiel die Entscheidung zum Bau des neuen Bahnhofs *Neuoffingen* nahe der Eisenbahnbrücke über die Donau. Er lag weit von Wohnbebauung entfernt 3 km westlich von Offingen in sumpfigen Gelände.

In Donauwörth war der 1847 für die *Ludwigs-Süd-Nord-Bahn* erbaute erste Bahnhof nicht mehr erweiterbar. Daher plante die *Bayerische Staatsbahn* einen kompletten Neubau vor den Toren der Stadt. Dabei musste sie nicht nur die *Donaubahn*, sondern auch die projektierte direkte Verbindung nach Treuchtlingen (→ KBS 910) berücksichtigen. Grunderwerb und Bau verzögerten sich

immer wieder, so dass am 18.8.1876 nur der Abschnitt Neuoffingen - Höchstädt in Betrieb ging. Die Verlängerung nach Donauwörth wurde 1½ Jahre später am 15.11.1877 eröffnet.



Die *Donaubahn* war eine „Neben-Hauptstrecke“ und spielte keine überragende Rolle im Schienennetz. Daher wurde die beim Bau vorbereitete Trasse für das zweite Gleis nur im Bereich der Bahnhöfe genutzt. Während die Hauptstrecke München - Ulm schon 1932 eine elektrische Oberleitung bekam, waren auf der *Donaubahn* noch bis Mitte der 1960er Jahre Dampflokomotiven unterwegs.

Ausschnitt aus dem Eisenbahnatlas von Schweers + Wall. **Rote Linien** stellen elektrifizierte Gleise dar und **schwarze Linien** nicht elektrifizierte Gleise.

- G** = Gundelfingen - Sontheim-Brenz, 1959 stillgelegt
- H** = Aalen - Neresheim - Dillingen, 1972 stillgelegt (meterspurige Privatbahn, sog. „Härtsfeldbahn“)

In Neuoffingen wurden im Dampflokzeitalter Wasser und Materialvorräte aufgefüllt und Wartungsarbeiten durchgeführt. Der Bahnhof wuchs dazu auf neun Haupt- und Nebengleise an, die bis heute zum Überholen und Abstellen von Zügen und Wagengruppen genutzt werden.

1980 bekam auch die *Donaubahn* eine Oberleitung. Dadurch entfiel (bei Güterzügen) der Lokwechsel in Neuoffingen von elektrisch auf Diesel. Die Bedeutung des Bahnhofs Neuoffingen nahm drastisch ab: Während in seinen Glanzzeiten bis zu 70 Eisenbahner dort arbeiteten, ist heute nur noch ein Fahrdienstleiter dort. Seit 1988 halten keine Personenzüge mehr in Neuoffingen gestrichen, sie fahren seither mindestens 5,5 km weiter nach Günzburg oder (nachfragegerecht) bis Ulm.

Bis Ende 2010 fuhr *DB Regio* die Regionalbahnen (RB) im Stundentakt von Günzburg über Donauwörth und Ingolstadt nach Regensburg mit Lokomotiven der Baureihe 111 und Wendezügen aus 3 n-Wagen. Nur jede zweite RB fuhr von Günzburg nach Ulm weiter, was relativ unattraktive Reisezeiten von 58 bis 68 Minuten zwischen Ulm und Donauwörth ergab. Seit 2011 setzt *agilis* moderne Triebwagen der Baureihe 440 ein, die stündlich Ulm erreichen. Westlich von Donauwörth kommen nur noch vereinzelt Güterzüge frühmorgens oder abends hinzu.

7.41		8.41		9.41	Augsburg Hbf 900	9.19		10.19		11.19
8.12		9.12		10.12	Günzburg	8.48		9.48		10.48
8.04	8.16	9.04	9.16	10.04	Ulm Hbf 900	8.56	9.44	9.56	10.44	10.56
8.19	8.39	9.19	9.39	10.19	Günzburg	8.41	9.21	9.41	10.21	10.41
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.20	8.40	9.20	9.40	10.20	km Günzburg	8.40	9.20	9.40	10.20	10.40
29/31	8.49	29/31	9.49	29/31	13,3 Gundelfingen	29/31	9.11	29/31	10.11	29/31
8.35	8.54	9.35	9.54	10.35	18,1 Lauingen	8.24	9.06	9.24	10.06	10.24
8.40	59/01	9.40	59/01	10.40	22,9 Dillingen	8.19	59/01	9.19	59/01	10.19
	9.04		10.04		27,0 Steinheim		8.55		9.55	
8.45	9.07	9.45	10.07	10.45	30,1 Höchstädt (Donau)	8.14	8.52	9.14	9.52	10.14
[48]	9.11		10.11	[48]	35,0 Blindheim	[11]	8.48		9.48	[11]
	9.14		10.14		37,1 Schwenningen		8.45		9.45	
	9.17		10.17		41,0 Tapfheim		8.42		9.42	
	9.20		10.20		43,0 Erlingshofen		8.39		9.39	
8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	49,4 Donauwörth	8.04	8.34	9.04	9.34	10.56
9.05		10.05		11.05	Donauwörth 918	7.55		8.55		9.55
9.36		10.36		11.36	Neuburg (Donau)	7.24		8.24		9.24
9.56		10.56		11.56	Ingolstadt Hbf	7.04		8.04		9.04
9.01	9.31	10.01	10.31	11.01	Donauwörth 910	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59
9.20	9.56	10.20	10.56	11.20	Augsburg Hbf	7.20	8.04	8.20	9.04	9.20

Beim **VD-T** würde das Angebot beschleunigt und verdichtet. Da es auch bessere Anschlüsse und zusätzliche Stationen gäbe, wäre die Nachfrage wahrscheinlich doppelt so groß wie in der Realität:

- Alle Regional-Express-Züge (RE) fahren nach Ulm durch und werden um 6 Minuten beschleunigt, damit sie die *Integralen Taktknoten* zur vollen Stunde in Ulm und Donauwörth erreichen. Unter anderem entsteht dabei die schnellste und preiswerteste Umsteigeverbindung von Nürnberg (und allen Städten nördlich davon) nach Neu-Ulm und Ulm. Denn mit dem ICE über Augsburg kommt man 3 Minuten später in Ulm an, in Neu-Ulm hält der ICE nicht:

Nürnberg Hbf 8.04 (mit IC) - Donauwörth 8.59 bis 9.04 (mit RE) - Ulm Hbf 9.56,
Nürnberg Hbf 8.04 (mit IC) - Augsburg Hbf 9.22 bis 9.31 (mit ICE) - Ulm Hbf 9.59.

- Zusätzlich fahren stündliche Regionalbahnen (RB). Zwischen Günzburg und Dillingen (wo 20.000 Menschen im Einzugsbereich der Bahnhöfe leben) überlagern sie den RE zu einem ungefähren Halbstundentakt. Östlich von Dillingen übernehmen sie die vom RE nicht mehr bedienten Stationen Blindheim, Schweningen und Tapfheim. Mit den neuen Haltepunkten Steinheim und Erlingshofen erschließen sie zusätzliches Fahrgastpotenzial.
- In Gundelfingen und Dillingen finden stündlich Zugkreuzungen statt. Das bietet optimale Voraussetzungen für Busanschlüsse ins Umland. RE und RB begegnen sich zudem bei Blindheim. Um Zeitpuffer für Verspätungen zu erhalten, würde der **VD-T** die Strecke zu beiden Seiten des Bahnhofs auf etwa 2 km zweigleisig ausbauen.

914 Aalen - Bopfingen - Nördlingen - Donauwörth

Die *Riesbahn* besteht aus zwei Hälften mit unterschiedlicher Geschichte: Den Ostteil von Donauwörth nach Nördlingen eröffnete das Königreich Bayern bereits 1849 als Teil der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* (→ KBS 910). Den Westteil von Aalen nach Nördlingen stellte das Königreich Württemberg erst 14 Jahre später als Verlängerung der aus Stuttgart kommenden *Remsbahn* fertig. 1866 bekamen die 6,7 km von Aalen bis Goldshöhe für die dort abzweigende Strecke nach Crailsheim (→ KBS 770) ein zweites Gleis.

Das Aufkommen auf der Riesbahn war nie besonders hoch. Als Verlängerung der *Remsbahn* hat sie jedoch große Bedeutung für Umleiterzüge von Stuttgart nach Augsburg und München. Die *Deutsche Bundesbahn* elektrifizierte daher schon 1972 die 69 km von Aalen nach Donauwörth. Ein zumindest abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau unterblieb aber (östlich von Goldshöhe) bis heute.

Noch bis in die 1980er Jahre machte sich die Landesgrenze dadurch bemerkbar, dass man in Nördlingen von Zügen der *Bundesbahndirektion* (BD) Stuttgart in Züge der *BD* München umsteigen musste. Erst seit der Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 gibt es durchgehende Züge von Aalen nach Donauwörth im angenäherten Stundentakt.

Seit 2009 setzt *DB Regio Bayern* Elektrotriebwagen der Baureihe 440 ein, die in Augsburg beheimatet sind. Der aktuelle Fahrplan ist relativ unattraktiv, weil die Züge für die 69 km von Aalen nach Donauwörth 70 Minuten und in der Gegenrichtung wegen langer Kreuzungsaufenthalte sogar 82 Minuten brauchen.

Der **VD-T** reizt zwar mit 67 Minuten Reisezeit in beiden Richtungen auch nicht alle Möglichkeiten aus. Das Angebot ist aber durch dichtere Takte, bessere Anschlüsse und zusätzliche Stationen wesentlich attraktiver:

Stuttgart Hbf	7.35	↘		8.05	8.35	↘		9.05	9.35	↘
Schwäb. Gmünd	8.02			8.32	9.02			9.32	10.02	
Aalen 787	8.14	Flügel		8.44	9.14	Flügel		9.44	10.14	Flügel
Zug	RE	RE	RB	Bus	RE	RE	RB	Bus	RE	RE
km Aalen	8.16	8.20		8.50	9.16	9.20		9.50	10.16	10.20
2,0 Wasserlafingen		8.23		8.54		9.23		9.54		10.23
3,8 Hofen (Bei Aalen)		8.25		8.58		9.25		9.58		10.25
6,7 Goldshöfe	8.22	8.28		>	9.22	9.28		>	10.22	10.28
11,7 Westhausen	>	8.32		9.05	>	9.32		10.05	>	10.32
16,0 Lauchheim	<i>Crails</i>	8.36		9.10	<i>Crails</i>	9.36		10.10	<i>Crails</i>	10.36
23,7 Aufhausen (württ)	<i>-heim</i>	8.42		>	<i>-heim</i>	9.42		>	<i>-heim</i>	10.42
27,0 Bopfingen		46/47		<		46/47		<		46/47
> Kerkingen		>		9.30	>			10.30		>
31,4 Trochtelfingen	8.51	<i>Dink-</i>	>		9.51	<i>Dink-</i>	>		10.51	
34,3 Pflaumloch	8.54	<i>elsb.</i>	<		9.54	<i>elsb.</i>	<		10.54	
39,3 Nördlingen	8.59	>	9.56		9.59	>	10.56		10.59	
		9.01	9.31	an		10.01	10.31	an		11.01
44,4 Grosselfingen			9.35							
48,2 Möttingen			9.39							
52,5 Hoppingen			9.43			[10]				
56,9 Harburg Mitte		9.13	9.47			10.13	10.47			11.13
57,7 Harburg Bf		9.15	[48]			10.15				11.15
60,3 Ebermergen		9.18				10.18				11.18
63,2 Wörnitzstein		9.21				10.21				11.21
67,1 Don.-Neudegg		9.25				10.25				11.25
68,6 Donauwörth		9.28	9.56			10.28	10.56			11.28
<i>Donauwörth 910</i>		9.31	10.01			10.31	11.01			11.31
<i>Augsburg Hbf</i>		9.56	10.21			10.56	11.21			11.56

- Als Regional-Express (RE) fahren stündlich Triebwagen, die in Aalen vom RE Stuttgart - Crailsheim abgekuppelt (= „geflügelt“) werden. Ab Donauwörth fahren sie nach Augsburg weiter und bieten dort direkten Anschluss zu den ICE nach München und Ulm. Die Anschlusszeiten in Aalen und Donauwörth lassen die gleiche Anzahl von Stopps wie in der Realität zu. Östlich von Nördlingen bedienen die RE allerdings (in Abstimmung mit den RB) teilweise andere Stationen.
- Zwischen Donauwörth und Nördlingen kommen stündlich Triebwagen als Regionalbahn (RB) hinzu, die über Dinkelsbühl nach Vehlberg weiter fahren und dort an den RE Crailsheim - Nürnberg angekuppelt werden. Sie brauchen bis Nördlingen wie die RE 26 Minuten, halten allerdings teilweise an anderen

<i>Augsburg Hbf</i>	8.04			8.39	9.04			9.39	10.04	
<i>Donauwörth 910</i>	8.29			8.59	9.29			9.59	10.29	
Zug	RE	RE	Bus	RB	RE	RE	Bus	RB	RE	RE
68,6 Donauwörth	8.32			9.04	9.32			10.06	10.32	
67,1 Don.-Neudegg	8.34				9.34			10.08	10.34	
63,2 Wörnitzstein	8.38				9.38			10.12	10.38	
60,3 Ebermergen	8.41				9.41				10.41	
57,7 Harburg Bf	8.44				9.44			[11]	10.44	
56,9 Harburg Mitte	8.46			9.12	9.46			10.17	10.46	
52,5 Hoppingen				9.16	[49]					
48,2 Möttingen				9.20						
44,4 Grosselfingen				9.24						
39,3 Nördlingen	8.59		ab	9.29	9.59		ab	10.29	10.59	
	9.01		9.04	>	10.01		10.04	>	11.01	
34,3 Pflaumloch	9.05		<	<i>Dink-</i>	10.05		<	<i>Dink-</i>	11.05	
31,4 Trochtelfingen	9.08		>	<i>elsb.</i>	10.08		>	<i>elsb.</i>	11.08	
> Kerkingen	>		9.30	>	>		10.30	>	>	
27,0 Bopfingen	13/14		<		13/14		<		46/47	
23,7 Aufhausen (württ)	9.18	<i>Crails</i>	>		10.18	<i>Crails</i>	>		11.18	<i>Crails</i>
16,0 Lauchheim	9.24	<i>-heim</i>	9.50		10.24	<i>-heim</i>	10.50		11.24	<i>-heim</i>
11,7 Westhausen	9.28	>	9.55		10.28	>	10.55		11.28	>
6,7 Goldshöfe	9.32	9.38	>		10.32	10.38	>		11.32	11.38
3,8 Hofen (Bei Aalen)	9.35		10.02		10.35		11.02		11.35	
2,0 Wasserlafingen	9.37		10.06		10.37		11.06		11.37	
km Aalen	9.40	9.44	10.10		10.40	10.44	11.10		11.40	11.44
<i>Aalen 787</i>	Flügel	9.46	10.16		Flügel	10.46	11.16		Flügel	11.46
<i>Schwäb. Gmünd</i>	↘	9.58	10.28		↘	10.58	11.28		↘	11.58
<i>Stuttgart Hbf</i>		10.25	10.55			11.25	11.55			12.25

Blau hervorgehoben sind die beim **VD-T** neuen und reaktivierten Stationen.

[In eckigen Klammern stehen die Durchfahrtsminuten in Hoppingen und Harburg Bf]

Stationen. Dieses Konzept bietet jeweils zwei stündliche *Integrale Taktknoten* zu den Minuten 00 und 30 in Donauwörth und Nördlingen und Zugkreuzungen in Bopfingen zu den Minuten 13 und 47. Busse in das Umland werden dort optimale Voraussetzungen geboten.

- In der Realität fahren zusätzlich zu den Zügen stündlich Busse von Aalen über Westhausen nach Bopfingen. Beim **VD-T** biegen sie schon in Lauchheim nach Norden ab und fahren über Kerkingen nach Nördlingen. Dadurch werden mehr Orte erschlossen, zudem entsteht in Kerkingen ein *Integraler Taktknoten* zur Minute 30, der attraktiv für Bus- und AST-Anschlüsse in die Umgebung ist. (Details → Linie OA-80 i.d. PDF-Broschüre „[Ein Integrales Busnetz für Franken](#)“)

Der abgebildete Fahrplan benötigt einen 5 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Hoppingen und Harburg Bahnhof, damit sich RE und RB ohne Zeitverlust während der Fahrt begegnen können. Leider ist der Ausbau dort durch drei Wörnitzbrücken besonders teuer. Durch Verzicht auf einen neuen Haltepunkt oder Durchfahrt aller Züge in Harburg Bf kann der Begegnungsabschnitt verkürzt werden.

916 (Museumsbahn) **Fünfstetten - Monheim**

Die 5,6 km kurze Zweigstrecke wurde am 1.10.1906 zusammen mit der Hauptstrecke Donauwörth - Treuchtlingen (→ KBS 910) eröffnet, um auch Monheim als größten Ort dazwischen zu erschließen. Der planmäßige Personenverkehr endete schon am 29.5.1960. Die Stadt Monheim kaufte anschließend die Strecke, um wenigstens den Schienengüterverkehr zu sichern. Diesen führte bis 1999 die *Deutsche Bundesbahn* durch.

Ab 1981 nutzte das *Bayerische Eisenbahnmuseum* (BEM) die Strecke für Museumszüge mit Dampf- und Dieselloks. Unglücklicherweise hielten genau ab diesem Zeitpunkt die Personenzüge zwischen Donauwörth und Treuchtlingen nicht mehr im Bahnhof Fünfstetten. Ersatzweise fuhren nur wenige Busse mit langen Wartezeiten zu den Zügen der Museumsbahn. Das *BEM* zog auch deswegen Mitte der 1990er Jahre nach Nördlingen um und übernahm die Strecken nach Dinkelsbühl und Gunzenhausen.

Zum 1.5.1999 kündigte *DB Cargo* den Anschluss in Fünfstetten und baute alle Weichen zu den Gleisen der Stadt Monheim ab. Das 5,6 km lange Streckengleis blieb noch etwa 5 Jahre lang ungenutzt liegen. Dann entstand darauf ein Fuß- und Radweg.

Der **VD-T** hätte das *BEM* nicht von der KBS 916 vergrault, sondern mit regelmäßigen RE-Halten in Fünfstetten gute Voraussetzungen für den Museumsbetrieb geschaffen. Nach der Verlagerung des ICE-Verkehrs auf die Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt (→ KBS 920) wären auch durchgehende Züge von Donauwörth nach Monheim möglich geworden.

Der Umzug nach Nördlingen wäre für das *BEM* beim **VD-T** keine so attraktive Alternative gewesen: Auf den Strecken nach Dinkelsbühl (→ KBS 886) und Gunzenhausen (→ KBS 887) gäbe es Personenverkehr im Stundentakt, der für zusätzliche Museumszüge nur enge Zeitfenster übrig ließe.

918 (Ulm -) Donauwörth - Neuburg - Ingolstadt (- Regensburg)

Wie bei der KBS 915 war die genaue Lage beider Endpunkte der *Mittleren Donaubahn* lange nicht klar. Das hatte zur Folge, dass die Bauarbeiten zwischen Donauwörth und Hamlar sowie Weichering und Ingolstadt erst spät begannen. 1874 wurde denn auch nur der Abschnitt von Ingolstadt bis Hamlar eröffnet. Ab dort mussten die Fahrgäste zu Fuß nach Donauwörth gehen oder Pferdefuhrwerke bezahlen. Erst 1877 wurde der neue *Centralbahnhof* in Donauwörth eröffnet und damit die *Donaubahn* Günzburg - Ingolstadt vollendet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fiel die Entscheidung, die Region um Ingolstadt zu einem Zentrum der deutschen Petrochemie zu machen. Das führte zu einem drastischen Anstieg der Güterzugzahlen. Oberbau und Signaltechnik wurden erneuert und die Strecke bis 1980 elektrifiziert.

1990 bis 1995 folgte die Neutrassierung in Ingolstadt: Seit 1874 fuhr man nördlich aus dem Bahnhof heraus und nach einem großen Bogen westwärts an Donau und dem Stadtteil Haunwörth entlang. Seit 1995 müssen die Züge aus Regensburg in Ingolstadt die Fahrtrichtung wechseln, da die *Mittlere Donaubahn* nach Süden verschwenkt wurde.

Bis zum Betriebsbahnhof Seehof entstand eine 5 km lange neue zweigleisige Strecke, die von der *Paartalbahn* nach Augsburg (→ KBS 912) mitgenutzt wird. Ab Seehof führt ein neues Gleis nach Weichering und erreicht am östlichen Ein-fahrsignal des Bahnhofs die alte Trasse. Seit dem 29.5.95 fahren alle Züge über Seehof, das Gleis nördlich von Ingolstadt wurde bald darauf zurückgebaut.

Die Güterverladung an den Bahnhöfen zwischen Ingolstadt und Donauwörth endete am 15.12.02. Nur Unterhausen ist noch Anschlussbahnhof für ein privates Güterwagenausbesserungswerk, das hauptsächlich Kesselwagen wartet.



Blick nach Osten auf die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofs Neuburg. Am 17.6.10 fuhr auf Gleis 1 eine RB nach Ingolstadt ab. Die 29.000 Einwohner der großen Kreisstadt würden beim **VD-T** vom Donau-Express mit sehr schnellen Verbindungen nach Ulm, Ingolstadt und Regensburg profitieren. (Foto: J. Schäfer)

Bis Ende 2010 fuhr *DB Regio* die stündlichen Regionalbahnen mit Lokomotiven der Baureihe 111 und Wendezügen aus 3 n-Wagen. Die Zugkreuzungen fanden meistens in Unterhausen statt. Seither setzt *agilis* moderne Triebwagen der Baureihe 440 ein, die sich meistens in Neuburg begegnen. Hinzu kommen einige „Eilzüge“ (→ *Donau-Express*, Seite 29) und zahlreiche Güterzüge für die Erdölraffinerien in Ingolstadt, Vohburg, Münchsmünster und Neustadt (Donau).

Beim **VD-T** gäbe es nicht nur vereinzelte „Eilzüge“, sondern den stündlichen *Donau-Express*. Er fährt (mit *passiver Neigetechnik*) bis zu 160 km/h, hält nur in Neuburg und schafft Donauwörth - Ingolstadt dadurch in 30 Minuten. In beiden Städten wartet er nicht alle Anschlüsse aus den *Integralen Taktknoten* ab und kommt dadurch in weniger als 2½ Stunden von Ulm nach Regensburg (201 km).

Die ergänzenden RB fahren beim **VD-T** wie in der Realität ein mal pro Stunde und Richtung: Von Donauwörth nach Neuburg brauchen sie 1 Minute länger, weil *Hamlar* als Bedarfsstation reaktiviert wird. Zwischen Neuburg und Ingolstadt halten die realen RB nur in *Rohrenfeld* und *Weichering*. Da beim **VD-T** der *Donau-Express* als Nonstopangebot hinzu kommt, darf die RB 6 Minuten länger brauchen und die Region mit 4 neuen Stationen besser erschließen.

8.04	>	9.04	>	10.04	Nürnberg Hbf 910	9.56	>	10.56	>	11.56
8.19	<	9.19	<	10.19	Ulm Hbf 915	9.21	<	10.21	<	11.21
8.56	8.59	9.56	9.59	10.56	Günzburg	9.04	10.01	10.04	11.01	11.04
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
9.01	9.04	10.01	10.04	11.01	km Donauwörth	8.59	9.56	9.59	10.56	10.59
	9.08		10.08		5,2 x Hamlar		9.51		10.51	
	9.11		10.11		9,4 Genderkingen		9.48		10.48	
	9.14		10.14		12,6 Rain		9.45		10.45	
	9.19		10.19		20,0 Burgheim		9.40		10.40	
	9.21		10.21		22,3 x Straß-Moos		9.38		10.38	
	9.24		10.24		25,9 Unterhausen		9.35		10.35	
9.17	9.29	10.17	10.29	11.17	32,2 Neuburg (Donau)	8.42	9.30	9.42	10.30	10.42
9.18	9.31	10.18	10.31	11.18	33,9 Neuburg (D) Ost	8.41	9.28	9.41	10.28	10.41
	9.33		10.33		36,0 x Heinrichsheim		9.25		10.25	
[21]	9.36		10.36	[21]	38,3 Rohrenfeld		9.23	[38]	10.23	
	9.39	[22]	10.39			[37]	9.20		10.20	[37]
	9.43		10.43		43,6 Weichering		9.16		10.16	
	9.46		10.46		47,0 x Hagau-Lichtenau		9.13		10.13	
	9.50		10.50		50,6 Zuchering		9.09		10.09	
9.31	9.55	10.31	10.55	11.31	56,3 Ingolstadt Hbf	8.29	9.05	9.29	10.05	10.29
9.34		10.34		11.34	Ingolstadt Hbf 925	8.26		9.26		10.26
9.59		10.59		11.59	Abensberg	8.01		9.01		10.01
10.26		11.26		12.26	Regensburg Hbf	7.34		8.34		9.34
9.34	10.01	10.34	11.01	11.34	Ingolstadt Hbf 920	8.26	8.59	8.59	8.59	8.59
10.28	10.26	11.28	11.26	12.28	München Hbf	7.32	8.34	8.34	8.34	8.34

RE=Donau-Express Ulm - Regensburg; Neue oder reaktivierte Haltepunkte sind grün dargestellt; [In eckigen Klammern stehen die Durchfahrtszeiten der RE in Heinrichsheim und Rohrenfeld]

- RE und RB machen im abgebildeten Fahrplan zwischen Heinrichsheim und Rohrenfeld „fliegende Zugkreuzungen“. Dafür sind 2,5 km Strecke westlich vom Bahnhof Rohrenfeld zweigleisig auszubauen. Bei Verzicht auf die beiden neuen Haltepunkte *Neuburg Ost* und *Heinrichsheim* sind auch stationäre Kreuzungen in Rohrenfeld mit 3 bis 4 Minuten RB-Aufenthalt möglich.
- Beim **VD-T** gibt es (etwa 500 Meter westlich vom realen Betriebsbahnhof Seehof) den neuen Haltepunkt Zuchering. Ab dort benutzen die Strecken aus Donauwörth und Augsburg (→ KBS 912) gemeinsam ein Gleispaar nach Ingolstadt. Zwischen den RB beider Strecken gibt es gute Anschlüsse „übers Eck“ von Neuburg (ab Minute 31) über Zuchering (Min. 50 bis 01) nach Schrobenhausen (an Min.15).

Zu Seite 32: In Ulm und Regensburg erreicht der *Donau-Express* die *Integralen Taktknoten* mit ICE-Anschlüssen. Dadurch ist sogar die Umsteigeverbindung von Regensburg nach Stuttgart über Ulm mit 2:55 Stunden schneller (und billiger) als über Nürnberg (3:04 Std) und München (2:58 Std).

Der **DONAU - EXPRESS** Ulm - Ingolstadt - Regensburg

Etwa ab 1960 gab es im Fahrplan der *Donautalbahn* 10 bis 12 Züge je Richtung. Teilweise bedienten sie nur Teilstrecken und teilweise fuhren sie nicht täglich. 2 bis 4 Züge je Richtung waren „Eilzüge“, die nur an den größeren Orten hielten und von Ulm bis Regensburg 2½ bis 3 Stunden brauchten.

Das änderte sich 1996 nach der *Regionalisierung des Schienen-Nahverkehrs*. Der nunmehr zuständige Freistaat Bayern bestellte zwar montags bis freitags stündliche *Regionalbahnen* (RB). Die 15 bis 16 Züge je Richtung hielten aber größtenteils an allen Stationen und warteten in Donauwörth und Ingolstadt zahlreiche Anschlusszüge ab. Die Fahrt von Ulm nach Regensburg dauerte dadurch 3½ bis 4 Stunden – die meisten Reisenden bevorzugten daher den schnelleren Umweg über München.

2007 gewann *agilis* die Ausschreibung des „Regensburger Sterns“ mit der Linie Regensburg - Ulm. Ziel des Freistaats Bayern war die Modernisierung und Ausweitung des Angebotes mit neuen Triebwagen und bis zu 20 % mehr Zügen. Seit 11.12.11 gibt es auf der *Donautalbahn* wieder „Schnellzüge“, die Regensburg und

8.31 8.59	9.31 9.59	10.31 10.59	Stuttgart Hbf Ulm Hbf	11.29 11.01	12.29 12.01	13.29 13.01
RE	RE	RE	DONAU-EXPRESS	RE	RE	RE
8.04	9.04	10.04	km Ulm Hbf	10.59	11.59	12.59
8.07	9.07	10.07	2 Neu-Ulm	10.53	11.53	12.53
8.19	9.19	10.19	25 Günzburg	10.41	11.41	12.41
8.31	9.31	10.31	38 Gundelfingen	10.31	11.31	12.31
8.36	9.36	10.36	43 Lauingen	10.24	11.24	12.24
8.41	9.41	10.41	48 Dillingen	10.19	11.19	12.19
8.46	9.46	10.46	55 Höchstädt (Donau)	10.14	11.14	12.14
8.56	9.56	10.56	74 Donauwörth	10.04	11.04	12.04
9.01	10.01	11.01		9.59	10.59	11.59
9.18	10.18	11.18	106 Neuburg (Donau)	9.42	10.42	11.42
9.31	10.31	11.31	130 Ingolstadt Hbf	9.29	10.29	11.29
9.34	10.34	11.34		9.26	10.26	11.26
9.49	10.49	11.49	150 Münchsmünster	9.11	10.11	11.11
9.54	10.54	11.54	157 Neustadt (Donau)	9.06	10.06	11.06
10.01	11.01	12.01	164 Abensberg	9.01	10.01	11.01
10.12	11.12	12.12	179 Saal	8.46	9.46	10.46
10.26	11.26	12.26	201 Regensburg Hbf	8.34	9.34	10.34
10.31	11.31	12.31	Regensburg Hbf	8.29	9.29	10.29
10.59	11.59	12.59	Plattling	8.01	9.01	10.01
11.25	12.25	13.25	Passau Hbf	7.35	8.35	9.35

Ulm in etwas über 2½ Stunden verbinden. Montag bis Freitag sind es 3 Express-Zugpaare zusätzlich zum RB-Studentakt, an Wochenenden fahren Express-Züge und RB abwechselnd jeweils zweistündlich.

Beim **VD-T** gibt es nicht nur vereinzelte „Schnellzüge“, sondern den stündlichen *Donau-Express*. Er fährt (mit *passiver Neigetchnik*) bis zu 160 km/h und ist mit knapp 2½ Stunden die schnellste Verbindung zwischen Ulm und Regensburg.

920 München - Pfaffenhofen - Ingolstadt - Kinding - Nürnberg

Die 1996 erfolgte Teilung der Kursbuchsstrecke 920 Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - Ingolstadt - München war sinnvoll, weil die Tabelle davor lang und unübersichtlich war. Allerdings behielt der Nordabschnitt Würzburg - Treuchtlingen fälschlicherweise die 920 und wanderte dadurch statistisch in den südbayerischen 900er-Nummernkreis.

Richtiger wäre die Beibehaltung dieser Nummer für den Südabschnitt München - Treuchtlingen gewesen. (Für den Nordabschnitt war die Nummer 880 frei.) Nach Eröffnung der Schnellfahrstrecke Ingolstadt - Kinding - Nürnberg hätte sich dann deren Integration in die Tabelle 920 angeboten.

Die 81 km lange Bahnlinie von München nach Ingolstadt wurde am 14.11.1867 eröffnet. Die Anbindung der militärischen Landesfestung an der Donau spielte eine entscheidende Rolle, und aus Sicherheitsgründen wurde der Ingolstädter Bahnhof weit vor den Toren der Stadt errichtet. Drei Jahre später folgte die Verlängerung nach Treuchtlingen (→ KBS 923) und 1891 der zweigleisige Ausbau.

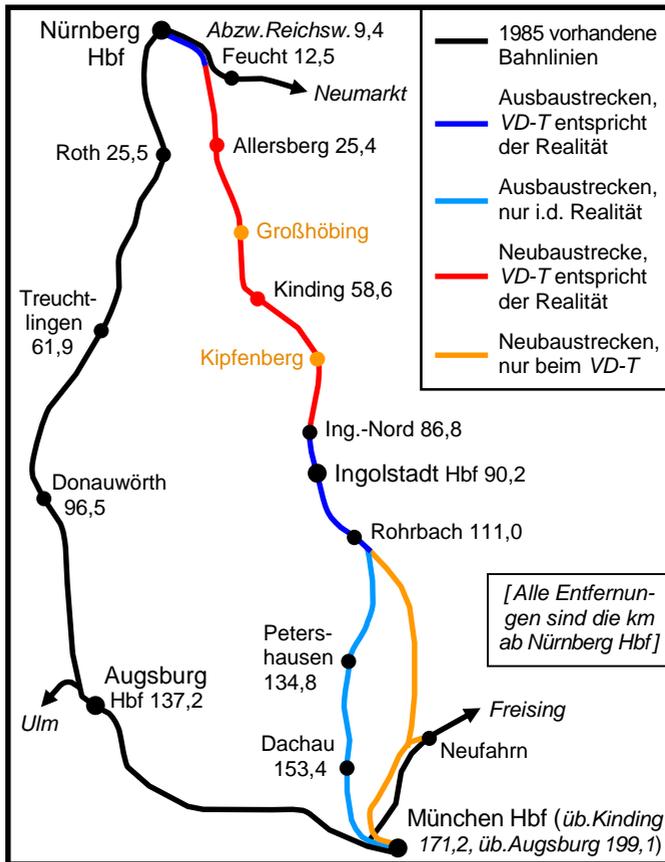
Nach der Eröffnung der Strecke Donauwörth - Treuchtlingen im Jahr 1906 (→ KBS 910) nutzten die meisten Züge von Nürnberg nach München die großzügiger trassierte Strecke über Augsburg. Diese wurde denn auch 1935 als erste elektrifiziert. Danach sollte die Strecke über Ingolstadt folgen, aufgrund des Zweiten Weltkrieges schaffte die *Deutsche Reichsbahn* aber nur den Abschnitt München - Dachau. Nach dem Krieg sah die *Deutsche Bundesbahn* wegen der veränderten Verkehrsströme im geteilten Deutschland höhere Prioritäten für Frankfurt (Main) - Nürnberg - Passau. Von München bis Ingolstadt wurde daher erst 1960 und weiter bis Treuchtlingen 1962 der elektrische Betrieb eröffnet.

Die meisten Schnellzüge fuhren aber weiterhin über Augsburg nach Nürnberg. Das traf ab 1971 auch auf den *InterCity* (IC) zu. Die KBS 920 München - Ingolstadt - Treuchtlingen - Ansbach - Würzburg wurde dafür zur wichtigen Ache für den Nord-Süd-Güterfernverkehr. 1972 wurde für die Olympischen Spiele in München ein neues S-Bahn-System eröffnet. Von Anfang an dabei war die „S2“ nach Petershausen, die auf 32 km das vorhandene Gleispaar nutzte, bevor sie in München-Laim auf die neue „S-Bahn-Stammstrecke“ wechselte.

1980 brauchten die stündlichen IC rund 100 Minuten für die 199 km von München über Augsburg nach Nürnberg. Zwei Abschnitte für 200 km/h zwischen München und Donauwörth wurden durch mehrere Tempoeinbrüche bis zu 120 km/h zwischen Donauwörth und Nürnberg kompensiert. Eine nennenswerte Beschleunigung war auf den Trassen aus dem 19. Jahrhundert ohne größere Neubauabschnitte nicht mehr möglich.

Während die Notwendigkeit einer schnelleren Verbindung zwischen den beiden größten Städten in Bayern allgemein unumstritten war, wurde die Frage „über Augsburg oder Ingolstadt?“ lange und heftig diskutiert. Die Deutsche Wiedervereinigung beschleunigte das Verfahren ab 1990, da man erhebliche Zuwächse zwischen Berlin, Leipzig, Nürnberg und München erwartete.

1991 empfahl die landesplanerische Beurteilung die heutige Streckenführung als ausgewogenste Lösung: Von München bis Ingolstadt Nord wird die 84 km lange Bestandsstrecke für bis zu 200 km/h ausgebaut. Von Ingolstadt Nord bis zum *Abzweig Reichswald* (westlich von Feucht) erlaubt eine 77,4 km lange Neubaustrecke bis zu 250 km/h. Und auf den letzten 9,4 km bis Nürnberg Hbf wird die Hauptstrecke von Regensburg mitbenutzt und für 160 km/h ausgebaut.



a) Ausbauabschnitt München Hbf - Ingolstadt Nord

1994 waren Linienverbesserungen mit einer Gesamtlänge von 37 km geplant, wobei die neuen Gleise bis zu 800 Meter von der alten Trasse entfernt lagen. Im „Abschnitt Süd“ bis Petershausen bekam die Münchner S-Bahn im Rahmen des Streckenausbaus bis 2006 eigene Gleise. Seither sind auf dem Ferngleispaar 200 km/h möglich. Gleichzeitig wurde der „Abschnitt Nord“ von Ingolstadt bis Rohrbach weitgehend für 160 km/h ertüchtigt. Der 25 km lange „Abschnitt Mitte“ zwischen Petershausen und Rohrbach wurde bis 2015 für 190 km/h ausgebaut, weil 200 km/h wegen der örtlichen Gegebenheiten viel mehr Aufwand verursacht hätten.

b) Neubauabschnitt Ingolstadt Nord - Abzweig Reichswald

Um möglichst wenig Landschaft zu zerschneiden, wurden die neuen Gleise so weit wie möglich parallel zur Bundesautobahn A9 geplant. Wegen der geringeren Steigfähigkeit der Bahn erforderte das 9 Tunnel mit zusammen 27 km. Außerdem waren 82 Überführungen und 80 Durchlässe erforderlich.

Während der mehrjährigen Detailplanungen wurde eine *Feste Fahrbahn* ohne Schotter als Gleisunterbau beschlossen, was 300 statt 250 km/h erlaubte. Und auf Drängen des Freistaats Bayern bekamen die Betriebsbahnhöfe Kinding und Allersberg Außenbahnsteige, damit Regionalzüge dort halten können.

1998 begannen großflächige Bauarbeiten im Neubauabschnitt zwischen Ingolstadt und dem *Abzweig Reichswald*. Am 13.9.05 befuhr der erste Diesel-ICE die ganze Strecke mit niedriger Geschwindigkeit. Bei den folgenden Test- und Abnahmefahrten wurden Spitzengeschwindigkeiten über 330 km/h erreicht.

c) Ausbauabschnitt Abzweig Reichswald - Nürnberg Hbf

Ab Nürnberg Hbf befahren die Züge zunächst bis zum S-Bahnhof Fischbach 9 km der ausgebauten Altstrecke Richtung Regensburg. Am Abzweig Reichswald wird die Regensburger Linie über Schnellfahrweichen auf ein nun parallel führendes Gleis vom Rangierbahnhof Nürnberg ausgefädelt. In „gerader“ Richtung schließt sich die neu errichtete Strecke Richtung Ingolstadt an.

Auf der Rampe des folgenden Überwerfungsbauwerks steigt die Neubaustrecke an und überquert höhenfrei das Richtungsgleis nach Regensburg. Während die Strecken Richtung Regensburg und Altdorf (S-Bahn) in einer Linkskurve den Bahnhof Feucht ansteuern, führt die Schnellstrecke in einer leichten Rechtskurve nach Süden an der Gemeinde vorbei. Beim Strecken-km 13 trifft sie in einem Zwickel auf die westlich verlaufende A 73 und östlich verlaufende A 9. Das Gleis überquert auf der *Schwarzachtalbrücke* den Bach und führt kurz darauf in einem Trogbauwerk unter dem Autobahndreieck Nürnberg/Feucht hindurch. Während die A 73 hier endet, verläuft die A 9 für rund 35 km parallel zur Strecke.

d) Inbetriebnahme

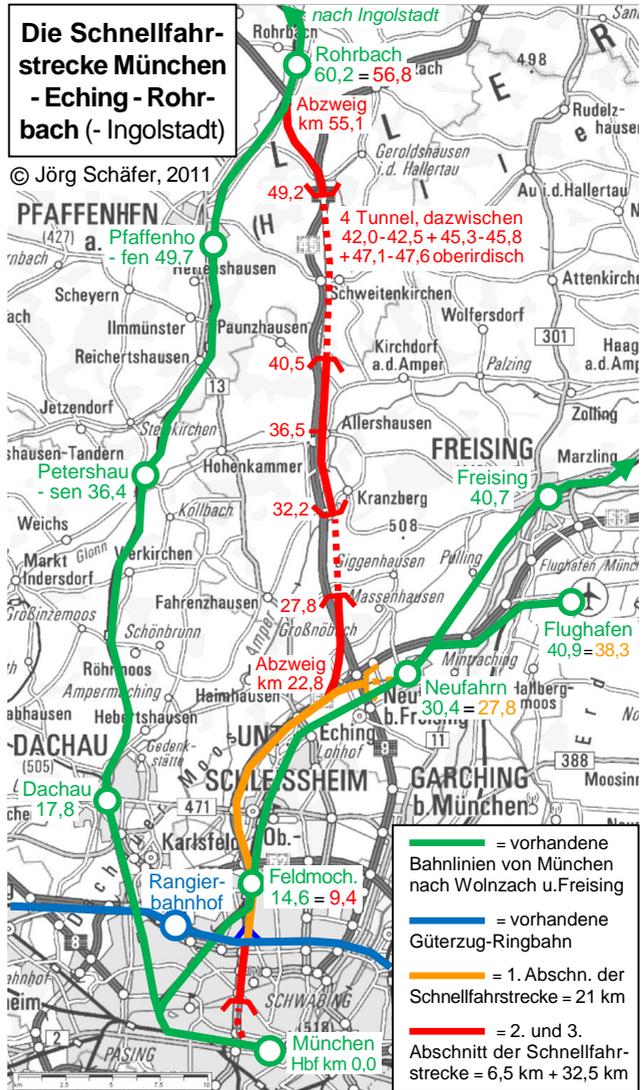
Die offizielle Eröffnung des Neubauabschnitts fand am 13.5.06 mit zahlreicher Prominenz statt. Zwei Wochen später begann ein Vorlaufbetrieb mit stündlichen Pendel-ICE zwischen München und Nürnberg. Seit der vollständigen Inbetriebnahme am 10.12.06 verbinden 2 ICE-Linien auf der Neu- und Ausbaustrecke die beiden Großstädte in 62 bis 70 Minuten brauchten. Hinzu kommt der *München-Nürnberg-Express* (MNE), der bis zu 200 km/h schafft und deshalb als „schnellster

Regionalverkehr Deutschlands beworben wird. Mit ihm kommt man in 50 Minuten (mit Stops in Allersberg, Kinding und Ingolstadt Nord) von Nürnberg nach Ingolstadt. Wegen sehr hoher Trassenpreise und um den (wesentlich teureren) ICEs nicht zu viel Konkurrenz zu machen fährt der *MNE* aber bis heute nur im 2-Stunden-Takt. (Die tatsächlichen Projektkosten wurden 2012 auf 3,7 Milliarden Euro geschätzt. Vor Baubeginn war man 1998 von 2,3 Milliarden Euro ausgegangen.)

e) VD-T - Projektbeschreibung

Das große Verkehrsaufkommen zwischen Nürnberg und München rechtfertigt den Bau einer (überwiegend) neuen Strecke, auf der ICEs mit bis zu 300 km/h die 170 km in knapp einer Stunde zurücklegen können. Diese weder von PKW noch Flugzeug erreichbare Reisezeit steigert die Nachfrage so, dass (in der *Normalverkehrszeit*) pro Stunde und Richtung zwei ICE- und eine IR-Linie gut ausgelastet werden.

Zwischen München und Ingolstadt hätte der *VD-T* nicht mit sehr großem Aufwand die Bestandsstrecke für 160 bis 200 km/h ausgebaut, sondern eine 57 km lange Neubaustrecke für bis zu 300 km/h entlang der Autobahn A9 vorgesehen. Nur so werden auch in München Integrale Taktknoten zu den Minuten 00 und 30



erreicht. Das neue Gleispaar erhält westlich von Neufahrn eine Verbindung zur Bahnlinie über Freising nach Regensburg (→ KBS 930), wodurch Fern- und S-Bahn-Verkehr bis Neufahrn getrennt werden können.

Im Gegensatz zum Neubauabschnitt nördlich von Ingolstadt sieht der **VD-T** auf der Trasse südlich von Ingolstadt keinen Regionalverkehr vor, da nur bei Allershausen ein neuer Bahnhof für knapp 10.000 Anwohner im Umkreis von 5 km entstehen könnte. Es ist sinnvoller, dass der RE auf der „alten Strecke“ schnelle Verbindungen für Pfaffenhofen (24.000 Einwohner) und Dachau (42.000 + S-Bahn-Anschluss) anbietet.



*Blick nach Norden auf Ingolstadt Hbf am 2.8.15: Der ICE von Nürnberg nach München raste ohne Halt durch Gleis 3. Anschlüsse zu den anderen Zügen gab es daher nicht. Beim **VD-T** wäre das anders, denn die ICE wären mit halbstündlichen Stopps in beiden Richtungen das Rückgrat der Integralen Taktknoten. (Bild von Jörg Schäfer)*

Zwischen Ingolstadt und dem Abzweig Reichswald übernimmt der **VD-T** die realen Pläne mit der 77 km langen Schnellfahrstrecke vom Abzweig Reichswald nach Ingolstadt Nord. Einziger Unterschied sind zwei zusätzliche Regionalbahnhöfe in Großhöbing und Denkendorf, um die durchfahrene Region noch besser zu erschließen.

[Grotesk ist, dass man erwähnen muss, dass die dort haltenden *IR* ganztags mindestens stündlich fahren sollen: Es ist ein schlechter Witz von Bayerischer Eisenbahn-

bahngesellschaft und Deutscher Bahn, dass sie zuerst Millionen für den Bau der Regionalbahnhöfe Allersberg und Kinding ausgaben. Und dann den *München-Nürnberg-Express* nur zweistündlich einsetzen, um ein paar Tausend Euro zu sparen.]

Zwischen dem Abzweig Reichswald und Nürnberg Hbf wären die Gleise beim **VD-T** bescheidener ausgebaut worden: Während dort in der Realität auf über der Hälfte der Strecke 5 oder 6 Gleise nebeneinander liegen, wären es beim VD-T nur 2 km im unmittelbaren Bereich der Abzweige gewesen.

Da die ICE beim **VD-T** zwischen München und Rohrbach über die Neubaustrecke entlang der Autobahn A9 fahren, ist auf der „alten“ Strecke weniger los als in der Realität. Sie wäre daher nicht aufwändig für bis zu 200 km/h ausgebaut, sondern durch vier neue Stationen für die Region noch attraktiver gemacht worden.

Dem großen Verkehrsaufkommen zwischen München und Ingolstadt wird der **VD-T** mit jeweils halbstündlichen ICE und RE gerecht. Die RE stellen durch „Flügelzüge“ viele Direktverbindungen von München Hbf in die Region her:

Zug	ICE	RB	RE	ICE	RE	RB	RE	ICE	RB	RE	ICE	
km München Hbf	13.34		13.32	14.04				14.02	14.34		14.32	15.04
17,8 Dachau		<i>Flügel</i>	13.46			<i>Flügel</i>	14.16		<i>Flügel</i>	14.46		
36,4 Petershausen	→	13.32	58/00		→	14.02	28/30	→	14.32	58/00		
40,2 Paindorf		13.35				14.05			14.35			
43,8 Reichertshausen		13.38	C			14.08			14.38	C		
47,2 Hettenhausen		13.42				14.12			14.42			
49,7 Pfaffenhofen Bf		13.45	14.09			14.15	14.39		14.45	15.09		
51,7 Pfaff.-Förnbach		13.47				14.17			14.47			
60,2 Rohrbach		13.53	14.15	[19]		14.23	14.45	[49]	14.53	15.15		
67,0 Winden-Hög		13.58				14.28			14.58			
72,4 Baar-Ebenhausen		14.03				14.33			15.03			
77,1 Ing.-Oberstimm		14.07				14.37			15.07			
81,0 Ingolstadt Hbf	13.59	14.11	14.26	14.29	<i>v.links</i>	14.41	14.56	14.59	15.11	15.26	15.29	
	14.01	14.12	<i>weiter</i>	14.31	14.34	14.42	14.58	15.01	15.12	<i>weiter</i>	15.31	
84,4 Ingolstadt Nord		14.16	<i>rechts</i>		14.37	14.46	15.02		15.16	<i>rechts</i>		
101,6 Denkendorf		>			14.46	>	>		>			
112,6 Kinding (Altmühltal)		<i>Kösch</i>			14.53	<i>Kösch</i>	<i>Eich-</i>		<i>Kösch</i>			
124,0 Großhöbing		<i>-ing</i>			15.00	<i>-ing</i>	<i>-stätt</i>		<i>-ing</i>			
145,8 Allersberg (Roths.)					15.10							
171,2 Nürnberg Hbf	14.29			14.59	15.23			15.29			15.59	
<i>Nürnberg Hbf</i>	14.32			<i>nach</i>				15.32			<i>nach</i>	
<i>Würzburg Hbf 805</i>	15.14			<i>Berlin</i>				16.14			<i>Berlin</i>	

Neue bzw. reaktivierte Stationen sind grün; Blaue RB fahren nur Montag-Freitag an Werktagen; C = RE halten nur an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen

Würzburg Hbf 805 Nürnberg Hbf		11.44				von Berlin			12.44		von Berlin	
		12.28							13.28			
Zug		ICE	RE	RB	RE	ICE	RE	RB	ICE	RB	RE	ICE
km	Nürnberg Hbf	12.31			12.37	13.01			13.31		13.37	14.01
25,4	Allersberg (Roths.)				12.49						13.49	
47,2	Großhöbing		<i>Eich- stätt</i>	<i>Kösch- ing</i>	12.59			<i>Kösch- ing</i>		<i>Eich- stätt</i>	13.59	
58,6	Kinding (Altmühltal)				13.06						14.06	
69,6	Denkendorf		>	>	13.13			>		>	14.13	
86,8	Ingolstadt Nord		12.57	13.13	13.22			13.43		13.57	14.22	
90,2	Ingolstadt Hbf	12.59	13.02	13.18	13.26	13.29	<i>v.links</i>	13.48	13.59	14.02	14.26	14.29
		13.01	13.04	13.19	<i>weiter rechts</i>	13.31	13.34	13.49	14.01	14.04	<i>weiter rechts</i>	14.31
94,1	<i>Ing.-Oberstimm</i>			13.22				13.52				
98,8	Baar-Ebenhausen			13.26				13.56				
104,2	<i>Winden-Hög</i>			13.31				14.01				
111,0	Rohrbach		13.15	13.36		[41]	13.45	14.06	[11]	14.15		
119,5	<i>Pfaff.-Fömbach</i>			13.42				14.12				
121,5	Pfaffenhofen (Ilm)		13.21	13.44			13.51	14.14		14.21		
124,0	<i>Hettenhausen</i>			13.47				14.17				
127,4	Reichertshausen			13.50			C	14.20				
131,0	Paindorf			13.54				14.24				
134,8	Petershausen	→	30/32	13.58	→		00/02	14.28	→	30/32		
153,4	Dachau		13.46	<i>Flügel</i>			14.16	<i>Flügel</i>		14.46		
171,2	München Hbf	13.26	13.58			13.56	14.28		14.26	14.58		14.56

Gesamtverkehre: München - Petershausen KBS 992, Ingolstadt Hbf - Ing.Nord KBS 923

- Zur Minute 32 fährt der *München-Nürnberg-Express* ab. Der vordere Triebwagen (Tw) ist mindestens 100 Meter lang und fährt nach der Überholung durch den ICE in Ingolstadt auf der Schnellfahrstrecke mit 200 km/h nach Nürnberg. Der hintere Tw ist 50 Meter lang, wird in Dachau abgekuppelt und biegt nach Altomünster und Aichach ab (→ KBS 921). In Zeiten stärkerer Nachfrage (z.B. Montag - Freitag nachmittags) wird bis Petershausen ein dritter Tw beigestellt, der dann die kleineren Stationen bedient und nach Kösching fährt (→ KBS 924).
- Zur Minute 02 fährt ein Zug aus drei mindestens 50 Meter langen Tw ab. Der vordere fährt als RE bis Ingolstadt und dann als RB nach Eichstätt weiter. Da er in Ingolstadt Hbf nicht vom ICE überholt wird, bietet er schnelle Verbindungen zu den Stationen *Arena*, *Nord* und *Audi* in Ingolstadt. Der mittlere Tw wird in Petershausen abgekuppelt, bedient bis Ingolstadt die kleineren Stationen und fährt nach Kösching weiter (→ KBS 924). Der hintere Tw wird in Dachau abgekuppelt und biegt nach Altomünster und Aichach ab (→ KBS 921).
- Die gleichmäßige Verteilung in den Tw wird dadurch gefördert, dass Fahrgäste nach Baar-Ebenhausen, Ingolstadt Arena, Lenting, Kösching usw. in München

gleich in den letzten Tw einsteigen. Sie kämen mit dem ersten Tw zwar schneller nach Pfaffenhofen und Ingolstadt Hbf, müssten aber dort umsteigen und auf den dritten Tw warten.

921 (München -) Dachau - Erdweg - Altomünster - Aichach

Die Nebenbahn von Dachau nach Altomünster wurde als letzte Vorortbahn im Großraum München erst 1913 vollendet. Das Gleis ist 29,9 km lang, obwohl die Luftlinie nur etwa 19 km beträgt. Schuld daran ist der Umweg über Markt Indersdorf, der als Kompromiss von 2 projektierten Trassierungen gewählt wurde. Die 41-minütige Zugfahrzeit von Dachau nach Altomünster ist daher kaum konkurrenzfähig zum PKW auf der direkten Staatsstraße, und es würde wenig Sinn machen, die vorhandene Nebenbahn nach Aichach zu verlängern.

Beim **VD-T** gibt es daher eine knapp 37 km lange neue eingleisige Hauptstrecke, die 17,5 km vorhandener Trassen und 19,1 km lange Neubauabschnitte nutzt. (Da es für den Umweg über Indersdorf keine topographischen Zwänge gab, kommt die neue Trasse ohne Tunnels und große Brücken aus.) In Aichach entstehen in den *Integralen Taktknoten* zu den Minuten 00 und 30 perfekte Anschlüsse nach Friedberg - Augsburg und Schrobenhausen - Ingolstadt.

7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	<i>Ingolstadt Hbf</i>	9.26	9.56	10.26	10.56	11.26
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	<i>Dachau 920</i>	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46
8.02	8.32	9.02	9.32	10.02	<i>München Hbf</i>	8.58	9.28	9.58	10.28	10.58
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	<i>Dachau 920</i>	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	km Dachau Bf	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42
8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	1,4 Dachau Stadt	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39
8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	6,4 Bachern	8.35	9.05	9.35	10.05	10.35
8.28	8.58	9.28	9.58	10.28	9,7 Schwabhausen	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
8.32	9.02	9.32	10.02	10.32	12,1 Oberroth	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27
8.35	9.05	9.35	10.05	10.35	15,0 Erdweg	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24
8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	18,2 Kleinberghofen	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21
8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	22,4 Altomünster	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17
8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	26,4 Wollomoos	8.13	8.43	9.13	9.43	10.13
8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	31,4 Klingen	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08
8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	34,4 Ecknach	8.05	8.35	9.05	9.35	10.05
8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	36,6 Aichach	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03
9.01	9.31	10.01	10.31	11.01	<i>Aichach 915</i>	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59
9.25	9.55	10.25	10.55	11.25	<i>Augsburg Hbf</i>	7.35	8.05	8.35	9.05	9.35
9.01	9.31	10.01	10.31	11.01	<i>Aichach 915</i>	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59
9.26	9.56	10.26	10.56	11.26	<i>Ingolstadt Hbf</i>	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34

Zwischen Dachau und Erdweg verkürzt sich die Strecke durch einen 6,1 km langen Neubauabschnitt von 22,5 auf 15,0 km. Dabei wird ein 13,6 km langer Bogen durchs Glonntal abgeschnitten, von dem nur noch 1 km östlich von Markt Indersdorf in Betrieb bleibt: Mit einem weiteren 5 km langen Neubauabschnitt nach Röhrmoos erhält auch die 9.400 Einwohner zählende Gemeinde Markt Indersdorf einen hochwertigen Bahnanschluss (→ KBS 992).

923 Ingolstadt - Kösching

Die 38,7 km lange Nebenbahn Ingolstadt Nord - Altmannstein - Riedenburg wurde 1904 eröffnet. Bahnhof und Lokschuppen lagen in Riedenburg südöstlich vom Ort und hätten eine Weiterführung des Gleises im Altmühltal bis Kelheim erlaubt. Doch wie bei den meisten bayerischen Nebenbahnen wurde dieser Lückenschluss nicht verwirklicht.

Die Arbeiter- und Schülerzüge fuhren teilweise über Ingolstadt Nord hinaus bis zum Militärbahnhof an der Donaulände (heute Standort des Stadttheaters). Nach der Auflassung des Militärbahnhofs 1925 wurde zwischen Ingolstadt Nord und Ingolstadt Hbf der Haltepunkt Schlachthof mit einem kurzen Bahnsteig für die Züge der Riedenburger Lokalbahn eingerichtet. Sie hielten dort bis in die 1960er Jahre, auch wenn die Station im offiziellen Kursbuch nicht verzeichnet war.

Danach wurde der mit Schienenbussen durchgeführte Personenverkehr schrittweise ausgedünnt und Ersatz auf der Straße angeboten. 1971 verkehrten auf der Gesamtstrecke noch 5 Zugpaare, aber auch schon 4 Busse je Richtung. Hinzu kamen Busse zwischen Ingolstadt und Kösching. Daher war die Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke 1972 nicht überraschend.

Ein Jahr später wurden ab Altmannstein auch die Güterzüge eingestellt und die Gleise im Folgejahr abgebaut. Auf der Reststrecke Ingolstadt Nord - Altmannstein fuhren bis in die 1990er Jahre Güterzüge zum Transport von Zuckerrüben. 1994 beendete *DB Cargo* den Güterverkehr ab Offendorf, das verbliebene Teilstück folgte ein Jahr später. Seit dem Abbau der letzten Gleise im Jahr 2004 wurde die Trasse Stück für Stück in einen Radweg umgewandelt. Nur bei Ingolstadt Nord verblieben 2 km Streckengleis, von dem die Werksanschlüsse mehrerer Raffinerien abzweigen.

Der **VD-T** befährt wenigstens noch den Abschnitt im „Ingolstädter Speckgürtel“ bis Kösching mit Personenzügen. Sie kommen im Stadtverkehr schneller als PKW und Bus voran. Ab der Abzweigweiche im Bahnhof Ingolstadt Nord sind nur 7 km zu elektrifizieren, um mit elektrischen Triebwagen von München Hbf bis Kösching durchzufahren. Da ein Triebwagen die Zweigstrecke in 10 Minuten schafft, ist auch für den 30-Minuten-Takt keine Ausweichstation erforderlich.

Die KBS 924 ist eine Art „Stadtbahn für Ingolstadt“, weil sie mit kurzem Aufenthalt im Hauptbahnhof die Nachbarstädte im Norden und Süden mit den zentrumsnahen Stationen *Arena* und *Nord* verbindet. Das übt große Anziehungskräfte auf Bürger aus, die mit dem Auto oder Anschlussbussen zu den Stationen der KBS 920 und 924 fahren.

12.34	13.04	13.34	14.04	14.34	München Hbf (a)	13.26	13.56	14.26	14.56	15.26
12.16	12.46	13.16	13.46	14.16	Dachau	13.44	14.14	14.44	15.14	15.44
12.45	13.15	13.45	14.15	14.45	Pfaffenhofen	13.15	13.45	14.15	14.45	15.15
13.11	13.41	14.11	14.41	15.11	Ingolstadt Hbf 920	12.49	13.19	13.49	14.19	14.49
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.12	13.42	14.12	14.42	15.12	km Ingolstadt Hbf	12.48	13.18	13.48	14.18	14.48
13.14	13.44	14.14	14.44	15.14	1,6 Ingolstadt Arena	12.45	13.15	13.45	14.15	14.45
13.16	13.46	14.16	14.46	15.16	3,3 Ingolstadt Nord	12.43	13.13	13.43	14.13	14.43
13.18	13.48	14.18	14.48	15.18	4,9 Ingolst. Aufragen	12.41	13.11	13.41	14.11	14.41
13.20	13.50	14.20	14.50	15.20	6,1 Oberhaunstadt	12.39	13.09	13.39	14.09	14.39
13.22	13.52	14.22	14.52	15.22	8,5 Lenting	12.37	13.07	13.37	14.07	14.37
13.24	13.54	14.24	14.54	15.24	9,8 Kösching West	12.35	13.05	13.35	14.05	14.35
13.27	13.57	14.27	14.57	15.27	11,2 Kösching Bf	12.33	13.03	13.33	14.03	14.33

(a) Nach München in Ingolstadt Hbf umsteigen;
 Blaue RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen

925 Ingolstadt - Eichstätt - Treuchtlingen (- Nürnberg)

Über die Trassenführung der *Altmühlbahn* wurde lange diskutiert. Strittig waren vor allem die Anbindung von Eichstätt und die Trassierung nach Pleinfeld oder Gunzenhausen. 1863 fiel der Entschluss, dass Eichstätt einen Bahnhof weit abseits der Stadt erhält und der Anschluss zur *Ludwigs-Süd-Nord-Bahn* in Pleinfeld erfolgt. Die Strecke wurde zunächst eingleisig gebaut und 1867 eröffnet.

Die Nachfrage nahm rasch zu, und so wurde die *Altmühlbahn* schon ab 1891 zweigleisig erweitert. Nach der Elektrifizierung der Strecke Augsburg - Nürnberg (→ KBS 910) im Jahr 1935 sollte auch die *Altmühlbahn* umgestellt werden. Bis zum Zweiten Weltkrieg schaffte die *Reichsbahn* jedoch nur den Abschnitt München - Dachau (→ KBS 920). Nach dem Krieg gab es dringendere Probleme, weswegen der Abschnitt Dachau - Ingolstadt - Treuchtlingen erst 1962 komplett eine Oberleitung bekam.

2006 ging die Schnellfahrstrecke von Ingolstadt über Kinding nach Nürnberg (→ KBS 920) in Betrieb. Dadurch verlor *Altmühlbahn* im Personenverkehr erheblich an Bedeutung. In der Realität fahren (außerhalb der Hauptverkehrszeiten) zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen nur noch RE im Stundentakt. Die Lücken dazwischen nutzt eine stetig wachsenden Zahl von Güterzügen.

Auch beim **VD-T** gibt es montags bis freitags vormittags nur einen stündlichen RE, der die *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Ingolstadt und Treuchtlingen verbindet. In der Realität brauchen die RE auf der Bestandsstrecke über „Eichstätt Bahnhof“ 50 Minuten – das würde passen. Der **VD-T** lässt aber die Universitätsstadt mit 14.000 Einwohnern und dem Sitz des Landratsamtes nicht „links liegen“. Er greift vielmehr Pläne aus der Entstehungszeit der *Altmühlbahn* mit einem stadtnahen Bahnhof für Eichstätt auf: Dafür müssen 10 km Strecke mit 3,4 km Tunnelanteil neu gebaut werden.

Den 3,4 km längeren Weg über „Eichstätt Stadt“ schaffen die RE zwischen den *Integralen Taktknoten* in Treuchtlingen und Ingolstadt, wenn sie (außer „Eichstätt Bahnhof“) die gleichen Stationen wie in der Realität bedienen. Damit würden aber erhebliche Fahrgastpotenziale weiterhin nicht genutzt. Daher verdichtet und differenziert der **VD-T** das Angebot zwischen Ingolstadt und Eichstätt: Es gibt pro Stunde und Richtung jeweils ein RE und eine RB. Die Direktanbindung von Eichstätt, die vier neuen Stationen und der attraktivere Fahrplan würden sehr wahrscheinlich für eine Verdoppelung der Nachfrage sorgen. Montags bis freitags nachmittags könnten die RB nach Eichstätt daher wahrscheinlich von Eichstätt über Treuchtlingen bis Nürnberg verlängert werden.

München Hbf 920	13.04	12.32	12.32	13.02	13.34	13.32	14.04	13.32	13.32	14.02	14.34
Dachau		12.46	12.46	13.16		13.46		13.46	13.46	14.16	
Ingolstadt Hbf	13.29	13.26	13.41	13.56	13.59	14.26	14.29	14.26	14.41	14.56	14.59
Zug	RE	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RE	RB	RB	RB
km Ingolstadt Hbf	13.34	13.38	13.42	13.58	14.12	14.29	14.34	14.38	14.42	14.58	15.12
1,6 Ingolstadt Arena		C	13.44	14.00	14.14	14.31		C	14.44	15.00	15.14
3,5 Ingolstadt Nord	13.37	13.42	13.46	14.02	14.16	14.34	14.37	14.42	14.46	15.02	15.16
6,5 Ingolstadt Audi	>		>	14.05	>	14.37	>		>	15.05	>
9,2 Gaimersheim	<	C	Kösch	14.08	Kösch	14.40	<	C	Kösch	15.08	Kösch
13,4 Eitensheim	>	13.50	-ing	14.12	-ing	14.44	>	14.50	-ing	15.12	-ing
16,7 Tauberfeld	<			14.16		an	<			15.16	
22,1 Adelschlag	<i>über</i>			14.20			<i>über</i>			15.20	
27,5 Eich.-Universität	<i>Kin-</i>	13.59		14.25			<i>ding</i>	14.59		15.25	
29,0 Eichstätt Stadt	<i>ding</i>	14.01		14.27				15.01		15.27	
	<	14.02		14.28			<	15.02		15.28	
32,6 Obereichstätt	>	14.06					>	15.06			
40,6 Dollnstein	<	14.12		14.36			<	15.12		15.36	
47,7 Solnhofen	>	14.18		14.42			>	15.18		15.42	
52,9 Pappenheim	<	14.23		14.47			<	15.23		15.47	
59,4 Treuchtlingen	>	14.29		14.53			>	15.29		15.53	
Treuchtlingen 898	<	14.31		14.57			<	15.31		15.57	
Roth	>	14.56		15.26			>	15.56		16.26	
Nürnberg Hbf	14.23	15.16		15.45			15.23	16.16		16.45	

Nürnberg Hbf	12.45	13.37			13.15		13.45	14.37			14.15
Roth	13.04	>			13.34		14.04	>			14.34
Treuchtlingen 898	13.29	<			14.03		14.29	<			15.03
Zug	RE	RE	RB	RB	RB	RB	RE	RE	RB	RB	RB
km Treuchtlingen	13.31	>			14.07		14.31	>			15.07
6,5 Pappenheim	13.36	<			14.12		14.36	<			15.12
11,7 Solnhofen	13.41	>			14.17		14.41	>			15.17
18,8 Dollnstein	13.47	<			14.23		14.47	<			15.23
26,8 Obereichstätt	13.53	>					14.53	>			
	13.57	<			14.31		14.57	<			15.31
30,4 Eichstätt Stadt	13.58	über			14.32		14.58	über			15.32
31,9 Eich.-Universität	14.00	Kin-			14.34		15.00	Kin-			15.34
37,3 Adelschlag		ding			14.39			ding			15.39
42,7 Tauberfeld		<	ab		14.43			<	ab		15.43
46,0 Eitensheim	14.09	>	14.15	Kösch	14.47	Kösch	15.09	>	15.15	Kösch	15.47
50,2 Gaimersheim	C	<	14.19	-ing	14.51	-ing	C	<	15.19	-ing	15.51
52,9 Ingolstadt Audi		>	14.22	>	14.54	>		>	15.22	>	15.54
55,9 Ingolstadt Nord	14.17	14.22	14.25	14.43	14.57	15.13	15.17	15.22	15.25	15.43	15.57
57,8 Ingolstadt Arena	C		14.28	14.45	14.59	15.15	C		15.28	15.45	15.59
59,4 Ingolstadt Hbf	14.22	14.26	14.31	14.48	15.02	15.18	15.22	15.26	15.31	15.48	16.02
Ingolstadt Hbf	14.34	14.31	14.34	15.01	15.04	15.19	15.34	15.31	15.34	16.01	16.04
Dachau	15.14		15.14		15.44	16.14	16.14		16.14		16.44
München Hbf 920	15.28	14.56	15.28	15.26	15.58	16.28	16.28	15.56	16.28	16.26	16.58

Grün hervorgehoben sind die neuen oder reaktivierten Haltepunkte;

Die blauen RB fahren nur montags - freitags an Werktagen;

C = RE halten nur an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen

Die RE nach Treuchtlingen halten nur in Ingolstadt-Arena und Gaimersheim, wenn die blaue Verstärker-RB bis Eitensheim nicht fährt. Dadurch gibt es auch dort gute Verbindungen nach Treuchtlingen, wenn die schwarze RB in Eichstätt endet. Von Adelschlag und Tauberfeld erreicht man in Eitensheim den RE der Gegenrichtung (Minute 47 bis 50).

Für die neue Verbindung über „Eichstätt Stadt“ gibt es zwei Alternativen: Entweder baut man die neue Trasse nur eingleisig aus und lässt den Güterverkehr auf der alten Trasse über „Eichstätt Bahnhof“ weiter rollen. Oder man baut die neue Trasse (mit geringeren Steigungen und längeren Tunneln) zweigleisig aus und verzichtet auf 7,7 km der alten Hauptstrecke.

Die 5,2 km lange Zweigstrecke Eichstätt Bahnhof - Eichst. Stadt wird auf jeden Fall überflüssig. Für die Zwischenstationen Wasserzell und Rebdorf-Hofmühle reicht eine Kleinbuslinie. Die neuen Bahnhaltspunkte Obereichstätt und Universität strahlen eine viel größere Attraktivität aus, weil man von ihnen direkt nach Nürnberg, Treuchtlingen und Ingolstadt kommt.

In den 1950er Jahren fiel die Entscheidung, die Region um Ingolstadt zu einem Zentrum der deutschen Petrochemie zu machen. Das führte zum Aufschwung der *Unteren Donautalbahn*: Die *Deutsche Bundesbahn* erneuerte Oberbau und Signaltechnik, sanierte die Poikamer Brücke in mehreren Abschnitten und baute die Sinzinger Brücke neu. Außerdem rüstete sie die Gleise mit Oberleitung aus und nahm am 29.9.1978 den elektrischen Betrieb auf.

In den 1980er Jahren wurden einige nur wenig genutzte Stationen geschlossen. Das betraf auch den Bahnhof Manching, der 2,5 km nordöstlich der 12.000 Einwohner-Stadt liegt. Er hat bis heute umfangreiche Gleisanlagen und wird als Betriebsbahnhof zum Kreuzen und Überholen von Güterzügen genutzt. Von 1989 bis 2005 fuhren dort Züge der *Rollenden Landstraße* zum Brennersee in Südtirol ab. Ende 2005 eröffnete die *Deutsche Bahn AG* in km 7,0 den neuen Haltepunkt Sinzing dicht am Ortszentrum. Seither halten im alten Bahnhof 800 Meter weiter östlich keine Personenzüge mehr.

München Hbf 920 Ulm Hbf 915	12.04		13.34 >	14.04 >	13.04		14.34 >	15.04 >	14.04	
Donauwörth 916 Ingolstadt Hbf	13.01 13.31		< 13.59	< 14.29	14.01 14.31		< 14.59	< 15.29	15.01 15.31	
Zug	RE	RB	RE	RB	RE	RB	RE	RB	RE	RB
km Ingolstadt Hbf	13.34		14.01		14.34		15.01		15.34	
11,3 Ernsgraden	13.41				14.41				15.41	
13,9 Vohburg-Rockold.	13.44		14.10		14.44		15.10		15.44	
20,2 Münchsmünster 27,6 Neustadt (Donau)	vorm. 13.54 13.59		14.18 14.24 14.29		vorm. 14.54 14.59		15.18 15.24 15.29		vorm. 15.54 15.59	
34,0 Abensberg	14.01	ab	14.31	ab	15.01	ab	15.31	ab	16.01	ab
> Kelheim	>	14.08	>	14.38		15.08	>	15.38		16.08
< Kelheim-Affecking	<	14.10	<	14.40		15.10	<	15.40		16.10
	14.11	14.14	14.41	14.44	15.11	15.14	15.41	15.44	16.11	16.14
49,2 Saal (Donau)	14.12	14.15	14.42	14.45	15.12	15.15	15.42	15.45	16.12	16.15
54,9 B.Abbach-Lengfeld		14.19		14.49		15.19		15.49		16.19
56,8 B.Abbach-Poikam		14.22		14.52		15.22		15.52		16.22
58,7 B.Abb.-Oberndorf		14.24		14.54		15.24		15.54		16.24
64,3 Sinzing		29/31		59/01		29/31		59/01		29/31
67,6 Reg.-Prüfening		14.34		15.04		15.34		16.04		16.34
71,3 Regensburg Hbf	14.26	14.38	14.56	15.08	15.26	15.38	15.56	16.08	16.26	16.38
Regensburg Hbf Plattling 875 Burglengenf. 858	14.31 14.59		15.12 15.56	15.20 > 15.57	15.31 15.59		16.12 16.56	16.20 > 16.57	16.31 16.59	

Gesamtverkehr Ingolstadt Hbf - Ernsgraden siehe **KBS 928**;

Blau Züge fahren nur Montag-Freitag nachmittags; vorm. = RE hält Mo-Fr nur vormittags

Bis Ende 2011 betrieb *DB Regio* die stündlichen Regionalbahnen (RB) mit Wendezügen. Die elektrischen Lokomotiven der Baureihe 111 waren dabei stets am „Ingolstädter“ Zugende. Die RB brauchten mit 11 Unterwegsstationen 64 Minuten von Ingolstadt nach Regensburg. Sie begegneten sich fahrplanmäßig in Neustadt und dem Betriebsbahnhof Matting, wo trotz RB-Aufenthalt keine Fahrgäste ein- und aussteigen durften.

Seit dem 11.12.11 betreibt *agilis* die *Untere Donaubahn* mit 20 % mehr Zugkilometern. Vor allem zur Hauptverkehrszeit, abends und an Wochenenden fahren seither mehr Züge. Hinzu kommen einige „Eilzüge“ (→ *Donau-Express*, Seite 24) und zahlreiche Güterzüge für die Erdölraffinerien in Ingolstadt, Vohburg, Münchsmünster und Neustadt sowie die Donauhäfen in Kelheim und Regensburg.

Beim **VD-T** gäbe es nicht nur vereinzelte „Eilzüge“, sondern den stündlichen *Donau-Express*. Er fährt (mit *passiver Neigetchnik*) bis zu 160 km/h und hält nur sechs mal zwischen Ingolstadt und Regensburg. Dadurch verbindet er die Großstädte in 52 Minuten und erreicht beide *Integralen Taktknoten* zur Minute 30.

<i>Burglengenf.</i> 858	13.01	13.03				14.03				15.03
<i>Plattling</i> 875	13.01	>	13.04		14.01	>	14.04		15.01	>
<i>Regensburg Hbf</i>	13.29	13.40	13.48		14.29	14.40	14.48		15.29	15.40
Zug	RE	RB								
km Regensburg Hbf	13.34	13.52	14.04	14.22	14.34	14.52	15.04	15.22	15.34	15.52
3,7 Reg.-Prüfening		13.55		14.25		14.55		15.25		15.55
7,0 Sinzing		59/01		29/31		59/01		29/31		59/01
12,6 B.Abb.-Oberndorf		14.05		>		15.05		>		16.05
14,5 B.Abbach-Poikam		14.07		14.37		15.07				16.07
16,4 B.Abbach-Lengfeld		14.10		14.40		15.10		15.40		16.10
22,1 Saal (Donau)	13.48	14.15	14.18	14.45	14.48	15.15	15.18	15.45	15.48	16.15
	13.49	14.16	14.19	14.46	14.49	15.16	15.19	15.46	15.49	16.16
25,6 Kelheim-Affecking	<	14.19	<	14.49		15.19	<	15.49		16.19
27,6 Kelheim	>	14.22	>	14.52		15.22	>	15.52		16.22
Abensberg	13.59	an	14.29	an	14.59	an	15.29	an	15.59	an
	14.01		14.31		15.01		15.01		16.01	
Neustadt (Donau)	14.05		14.35		15.05		15.05		16.05	
Münchsmünster	vorm.		14.41		vorm.		15.11		vorm.	
Vohburg-Rockold.	14.15		14.49		15.15		15.19		16.15	
Ernsgaden	14.18				15.18				16.18	
Ingolstadt Hbf	14.26		14.59		15.26		15.29		16.26	
<i>Ingolstadt Hbf</i>	14.28	14.31	15.01		15.28	15.31	16.01		16.28	16.31
<i>Donauwörth</i> 916	14.59	>	>		15.59	>	>		16.59	>
<i>Ulm Hbf</i> 915	15.56	<	<		16.56	<	<		17.56	<
<i>München Hbf</i> 920		14.56	15.26			15.56	16.26			16.56

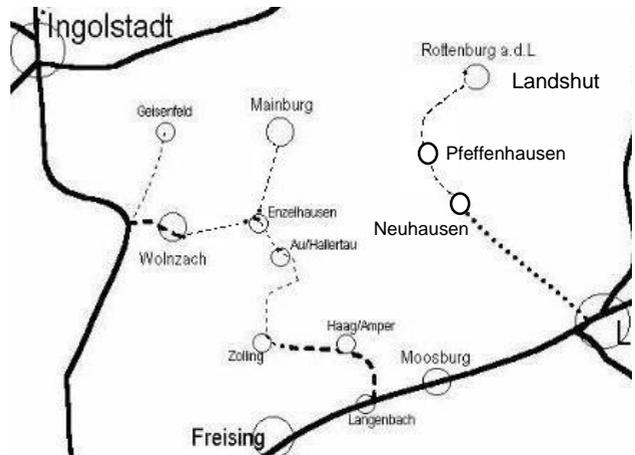
- Bis 1996 schafften *Eilzüge* Ingolstadt - Regensburg in 52 Minuten. Sie hielten nur in Neustadt, Abensberg und Saal und brauchten für den kurvenreichen Abschnitt Saal - Regensburg 16 Minuten. Diese Vorgaben würden Zugkreuzungen östlich von Abensberg und in Bad Abbach-Lengfeld erfordern, um die *Integralen Taktknoten* in Ingolstadt und Regensburg stündlich zu erreichen. Das wäre aber für die Anschlüsse in Abensberg und Saal wenig attraktiv. Zudem bräuchte man zusätzliche RB Ingolstadt - Neustadt zur Erschließung der Stationen, an denen die *Eilzüge* durchfahren.
- Der **VD-T** schneidet daher mit einem Neubauabschnitt die große Donauschleife bei Matting ab und verkürzt die *Untere Donaubahn* um 2,7 km. (5 km neu mit 2,5 km Tunnel, 2 Donaubrücken und dem neuem Haltepunkt B.A.- Oberndorf.) Die RE können dadurch (mit *passiver Neigetechnik*) zwischen Saal und Regensburg 120 km/h fahren und schaffen diesen Abschnitt in systemgerechten 14 Fahrplan-Minuten. Westlich von Neustadt nutzt der **VD-T** die gewonnene Zeit für Stopps in Ernsgaden, Vohburg-Rockolding und Münchsmünster, wodurch dort keine zusätzliche RB erforderlich ist.
- Die Stationen zwischen Regensburg und Saal werden durch zusätzliche RB bedient, die nach Kelheim weiter fahren. Die 5,5 km kurze Stichbahn in die 15.500 Einwohner zählende Kreisstadt wäre beim **VD-T** natürlich nicht stillgelegt worden. Vielmehr hätte sie auch eine Oberleitung bekommen, damit elektrische Triebwagen von und bis Regensburg durchfahren können.
- Die **VD-T**-Rahmenbedingungen sind so günstig, dass das Angebot Montag bis Freitag nachmittags verdoppelt werden kann und RB und RE exakt alle 30 Minuten fahren. Lediglich das lange Ausweichgleis des Bahnhofs Vohburg (im Stadtteil Rockolding) wäre dazu als Begegnungsabschnitt um 1 bis 2 km nach Osten verlängern.

928 Ingolstadt - Mainburg - Landshut

Beim Bau der Hauptbahnen in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es zwar immer wieder Pläne, eine Linie durch die *Hallertau* (auch *Holledau* genannt) zu führen. Andere Trassen bekamen aber letztlich den Vorrang, so dass zwischen Ingolstadt, Regensburg, Landshut und München eine große „Eisenbahnwüste“ entstand. Erst um die Jahrhundertwende entstand ein kleines Netz von Nebenbahnen, um alle größeren Orte zu erschließen:

Als erstes wurde 1894 die 5,3 km kurze Strecke Rohrbach*) - Wolnzach eröffnet. Sie wurde ein Jahr später um 18,1 km nach Mainburg verlängert. 1900 kam Landshut - Pfeffenhausen - Rottenburg (27,5 km) und 1906 Rohrbach*) - Geisenfeld(9,3 km) hinzu. 1909 ging schließlich mit den 28,7 km von Langenbach über Unterzolling nach Enzelhausen die letzte Strecke in der *Hallertau* in Betrieb. Weitere Verbindungen (z.B. von Mainburg nach Abensberg oder Pfeffenhausen und von Enzelhausen nach Neuhausen) waren geplant, wurden aber nicht mehr verwirklicht.

Die zunehmende Konkurrenz auf der Straße machte sich ab 1950 bei den Zügen in der *Hallertau* besonders stark bemerkbar: Auf den Stichstrecken waren viele wichtige Ziele nur mit großen Umwegen erreichbar und dadurch mit Bus, Moped oder PKW viel schneller erreichbar. Schon 1969 fuhren die letzten Personenzüge zwischen Rohrbach*), Mainburg und Unterzolling.



Der vierjährige Restbetrieb Freising - Langenbach - Unterzolling sorgte immerhin dafür, dass die Strecke 1972 bei der Kursbuchreform noch die neue Nummer 931 bekam. Die 1974 von der „Angebotsumstellung auf Busse“ betroffene *Pfetrachtalbahn* nach Rottenburg erhielt die Nummer 932.

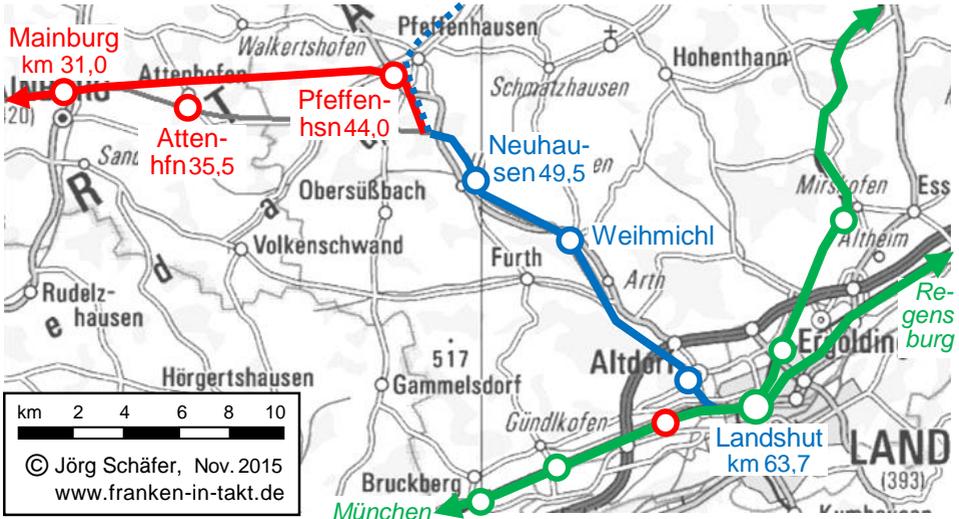
Der umfangreiche Güterverkehr hielt die meisten Strecken noch lange am Leben. Nur der Abschnitt Unterzolling - Au wurde schon in den 1970er Jahren stillgelegt und abgebaut. Rohrbach*) - Geisenfeld folgte 1988. Von Wolnzach nach Mainburg und Au fuhren noch bis Ende 1995 Güterzüge, zum 1.9.1996 legte die *Deutsche Bahn AG* diese Strecken still. 1998 folgte die Gesamtstrecke Landshut - Rottenburg und der Abschnitt Anglberg - Unterzolling.

2010 fuhren nur noch von Rohrbach über Wolnzach bis zu *Gleisanschluss Altmann* in km 6,5 sowie von Langenbach über Haag (Amper) zum Anschluss des *Steinkohlekraftwerks Zolling* Güterzüge. Hinzu kommen 14,2 km von Landshut nach Neuhausen, auf denen die *Dampfzugfreunde Landshut-Rottenburg e. V.* seit 2012 an einigen Sonntagen im Jahr einen öffentlichen touristischen Verkehr mit Dampf- und Dieselizeugen durchführen.



	12.31	12.37	13.01	Kösch.	13.31	13.37	14.01	Kösch.	14.31	14.37
Nürnberg Hbf										
Ingolstadt Nord		13.22		13.43		14.22		14.43	Z	15.22
Ingolstadt Hbf 920	12.59	13.26	13.29	13.48	13.59	14.26	14.29	14.48	14.59	15.26
Zug	RB	RB	RE	RE	RB	RB	RE	RE	RB	RB
km Ingolstadt Hbf	13.04	13.31		13.34	14.04	14.31		14.34	15.04	15.31
11,3 Ernsgaden	13.11	13.38		13.41	14.11	14.38		14.41	15.11	15.38
> Abensberg	>	>		13.59	>	>		14.59	>	>
15,5 Nötting	13.15	42/45		>	14.15	42/45		>	15.15	42/45
18,5 Geisenfeld	13.18	13.48		Reg.*)	14.18	14.48		Reg.*)	15.18	15.48
22,0 Untermettenbach	13.21	13.51			14.21	14.51			15.21	15.51
27,5 Ebrantshausen	13.25	13.55			14.25	14.55			15.25	15.55
31,0 Mainburg	13.29	13.59			14.29	14.59			15.29	15.59
35,5 Attenhofen	13.31	14.01	Lang-		14.31	15.01	Lang-		15.31	16.01
< Rottenburg	13.35		quaid		14.35		quaid		15.35	
44,0 Pfeffenhausen	<	<	14.02		<	<	15.02		<	<
> Oberneuhausen	13.41	14.10	14.14		14.41	15.10	15.14		15.41	16.10
49,5 Unterneuhausen			14.20		[44]	[13]	15.20			
53,5 Weihmichl	13.46	14.15	14.23		14.46	15.15	15.23		15.46	16.15
> Pfettrach	13.50		14.29		14.50		15.29		15.50	
60,7 Altdorf b.Landsh.	>	>	14.35		>	>	15.35		>	>
63,7 Landshut	13.55	14.23	14.39		14.55	15.23	15.39		15.55	16.23
Landshut	13.59	14.27	14.44		14.59	15.27	15.44		15.59	16.27
Mühdorf 945	14.02	14.36			15.02	15.36			16.02	16.36
Landshut Hbf	14.58	Plattl.			15.58	Plattl.			16.58	Plattl.
Freising	14.11	14.31	14.49		15.11	15.31	15.49		16.11	16.31
München Hbf 930	14.29	14.49	15.09		15.29	15.49	16.09		16.29	16.49
	14.51	15.11	15.29		15.51	16.11	16.29		16.51	17.11

*) RE von / nach Regensburg → KBS 927; Blaue Züge fahren nur Montag-Freitag nachmittags.



München Hbf 930	12.09			12.29	12.49	13.09		15.29	13.49	14.09	
Freising	13.31			12.51	13.11	13.43		15.09	14.11	15.31	
Landshut	12.49			13.11	13.29	13.49		14.51	14.29	14.49	
Mühldorf 945	12.02			Plattl.	13.02			Plattl.	14.02		
Landshut	12.58			13.24	13.58			14.24	14.58		
Zug	RB	RE		RB	RB	RE		RB	RB	RE	
km Landshut	13.01		13.16	13.33	14.01		14.16	14.33	15.01		
3,0 Altdorf b.Landsh.	13.04		13.20	13.36	14.04		14.20	14.36	15.04		
> Pfettrach	>		13.24	>	>		14.24	>	>		
10,2 Weihmichl	13.09		13.30		14.09		14.30		15.09		
14,2 Unterneuhausen	13.13		13.36	13.44	14.13		14.36	14.44	15.13		
> Oberneuhausen			13.39	[46]	[15]		14.39				
19,7 Pfaffenhausen	13.18		13.45	13.49	14.18		14.45	14.49	15.18		
< Rottenburg	<		13.58	<	<		14.58	<	<		
28,2 Attenhofen	13.24		Lang-		14.24		Lang-		15.24		
	13.29		quaid	13.59	14.29		quaid	14.59	15.29		
32,7 Mainburg	13.31			14.01	14.31			15.01	15.31		
36,2 Ebrantshausen	13.34			14.04	14.34			15.04	15.34		
41,7 Untermettenbach	13.38			14.08	14.38			15.08	15.38		
45,2 Geisenfeld	13.41	Reg.*)		14.11	14.41	Reg.*)		15.11	15.41	Reg.*)	
48,2 Nötting	13.44	>		14/17	14.44	>		14/17	15.44	>	
> Abensberg	>	14.01		>	>	15.01		>	>	16.01	
52,4 Ernsngaden	13.48	14.18		14.21	14.48	15.18		15.21	15.48	16.18	
63,7 Ingolstadt Hbf	13.56	14.26		14.29	14.56	15.26		15.29	15.56	16.26	
Ingolstadt Hbf 920	14.01	14.12	14.31	14.34	15.01	15.12	15.31	15.34	16.01	16.12	
Ingolstadt Nord		14.16		14.37		15.16		15.37		16.16	
Nürnberg Hbf	14.29	Kösch.	14.59	15.23	15.29	Kösch.	15.59	16.23	16.29	Kösch.	

- In *Ernsgaden* gibt es leider keine Anschlüsse „übers Eck“ von Geisenfeld nach Abensberg. Viele Verbindungen klappen aber ersatzweise mit Umsteigen von der Bahn in den Bus (→ Grafik KBS 929). Betrieblich hat es denn Vorteil, dass man bei Ernsgaden kein Ausweichgleis benötigt.
- Im neuen Bahnhof *Mainburg* am Nordrand der Stadt finden ganztägig zur Minute 30 Zugkreuzungen statt. Leider hat man zu den Bussen der Linie 929 nur nach Süden Richtung Freising Anschluss.
- In *Nötting* gibt es montags bis freitags nachmittags stationäre Zugkreuzungen, bei denen die 3 Minuten früher in Ingolstadt abfahrenden Züge warten.
- *Pfeffenhausen* bekommt einen neuen Haltepunkt beim Ortsteil Holzhausen neben der Bundesstraße B 299. Dort hat man Anschluss zu den Buslinien nach Abensberg und Langquaid, wodurch attraktive Verbindungen von Ingolstadt nach Rottenburg und Abensberg nach Landshut mit jeweils knapp einer Stunde Reisezeit entstehen.
- Die Busse von Rottenburg fahren weiterhin nach Landshut durch. Dadurch entstehen für die Fahrgäste keine neuen Umsteigezwänge und die Züge müssen alle Stationen bedienen. Sie erreichen Landshut dadurch kurz vor den *Integralen Taktknoten* zu den Minuten 00 und 30, was einerseits viele attraktive Anschlüsse bringt und andererseits weitere Zugkreuzungen spart.
- Nördlich von Unterhausen ist auf 2 km ein zweigleisiger Ausbau erforderlich, damit sich Züge montag bis freitag nachmittags ohne Zeitverlust ausweichen und halbstündlich fahren können.

929 Abensberg - Mainburg - Au (Hallertau) - Freising

Als Verbindung von Freising und Moosburg in die *Hallertau* wurde am 1.5.1909 die 28,7 km lange Nebenbahn von Langenbach (an der Hauptstrecke München - Landshut) nach Einzelhausen (an der Nebenbahn Wolnzach - Mainburg) eröffnet.

Um Kosten für die Überwindung des Höhenzugs zwischen Freising und Unterringling zu sparen, fuhren die Züge ab Langenbach im Ampertal. Und um auch Nandlstadt zu erschließen, bekam die Trasse zwischen Attenkirchen und Au einen großen Bogen nach Osten. In Einzelhausen war schließlich noch ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich, sodass die Zugfahrt von Freising nach Mainburg noch 1960 weit über eine Stunde dauerte. Kein Wunder, standen doch 27 km Luftlinie 45,8 auf der Schiene zurückzulegende Kilometer gegenüber.

Der Personenverkehr wurde denn auch ab Unterzolling schon 1969 eingestellt. Der vierjährige Restverkehr zwischen Freising, Langenbach und Unterzolling sorgte immerhin dafür, dass die Strecke 1972 bei der Kursbuchreform noch die neue Nummer 931 bekam.

Ende 1970 fuhr der letzte Güterzug zwischen Unterzolling und Au, und schon wenig später wurde das Gleis abgebaut. (Au und Mainburg bekamen noch bis 1995 Güterwagen auf der Strecke von Wolnzach her zugestellt.) Zwei Jahre später war zwischen Anglberg und Zolling Schluss, seither wird nur noch das Kraftwerk Zolling angefahren. Es verfeuert im Schnitt 750.000 Tonnen Steinkohle pro Jahr, die über Langenbach zum kraftwerkseigenen Bahnhof Anglberg kommen und überwiegend aus polnischen Kohlerevieren stammen.

Bei der KBS 928 wird als *Variante C* für eine Bahnverbindung durch die *Hallertau* die 53,2 km lange Achse Abensberg - Mainburg - Au (Hallertau) - Freising besch-

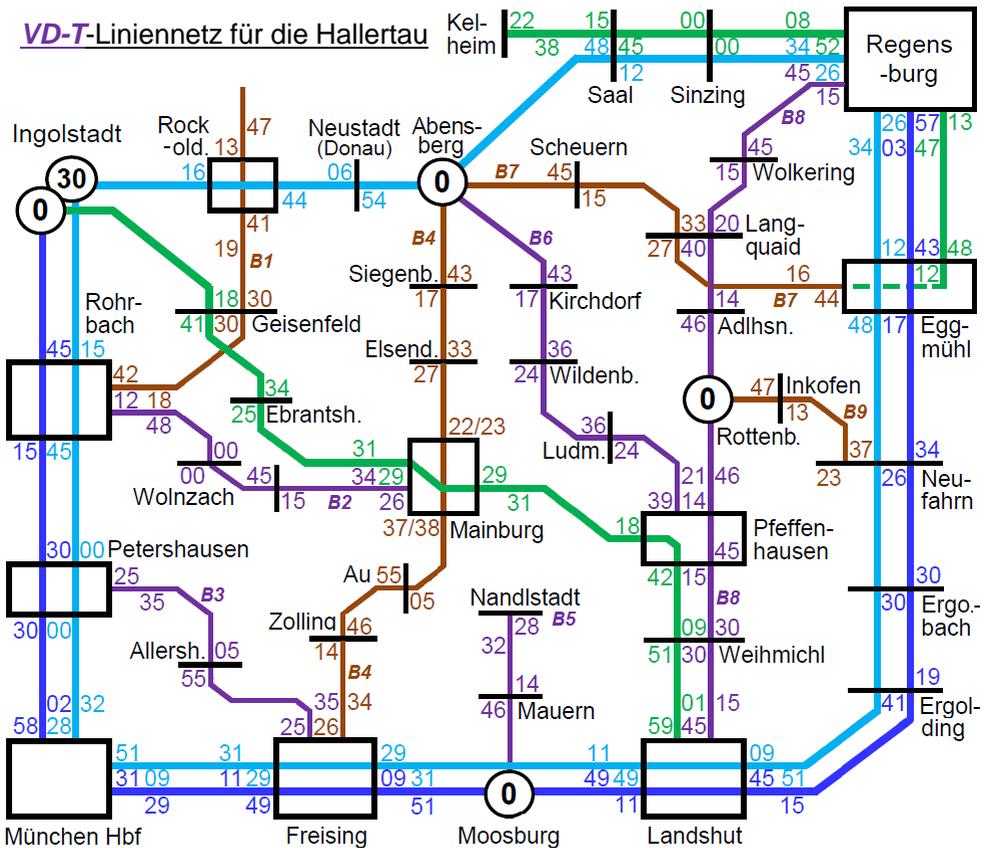
7.34 7.59	8.34 8.59	9.34 9.59	Regensburg Hbf Abensberg 925	10.29 10.01	11.29 11.01	12.29 12.01
7.34 7.59	8.34 8.59	9.34 9.59	Ingolstadt Hbf Abensberg 925	10.29 10.01	11.29 11.01	12.29 12.01
			Buslinie			
8.04	8.04	8.04	km Abensberg Bf	9.56	9.56	9.56
8.07	8.07	8.07	2 Allersdorf	9.52	9.52	9.52
8.10	8.10	8.10	4 Altdürnbuch	9.49	9.49	9.49
8.16	8.16	8.16	8,5 Siegenburg	9.43	9.43	9.43
8.19	8.19	8.19	10 Staudach	9.40	9.40	9.40
8.22	8.22	8.22	12 Traun	9.37	9.37	9.37
8.27	8.27	8.27	16 Elsendorf (BAB-Aus)	9.32	9.32	9.32
8.32	8.32	8.32	19,5 Meilenhofen	9.27	9.27	9.27
8.37	8.37	8.37	22,5 Mainburg Bf	9.23	9.23	9.23
8.38	8.38	8.38		9.22	9.22	9.22
8.40	8.40	8.40	24 Mainburg Marktpl.	9.19	9.19	9.19
8.43	8.43	8.43	25,5 Sandelzhausen We	9.16	9.16	9.16
8.49	8.49	8.49	30 Rudelzhausen	9.10	9.10	9.10
8.55	8.55	8.55	34 Au (Hallertau)	9.04	9.04	9.04
8.58	8.58	8.58	36 Reichertshausen	9.01	9.01	9.01
9.05	9.05	9.05	41 Attenkirchen	8.54	8.54	8.54
9.14	9.14	9.14	47 Zolling	8.45	8.45	8.45
9.18	9.18	9.18	50 Tüntenhäusen	8.41	8.41	8.41
9.23	9.23	9.23	53 Freis. Kammergass	8.36	8.36	8.36
9.26	9.26	9.26	54 Freising Bf	8.34	8.34	8.34
9.31 9.51	9.31 11.40	9.31 11.40	Freising Bf München Hbf 930	8.29 8.09	8.29 11.40	8.29 11.40
9.31 9.49	9.31 11.40	9.31 11.40	Freising Bf Landshut 930	8.29 8.11	8.29 11.40	8.29 11.40

rieben. Die beim **VD-T** seit 1985 unterstellte nachhaltigere Verkehrspolitik hätte dazu geführt, dass die damals noch vorhandene Infrastruktur für eine attraktive Zulaufstrecke zum Großraum München gesichert worden wäre. Von Freising bis Mainburg waren noch 13 km vorhanden, 5,5 km hätten reaktiviert und 13 km neu gebaut werden müssen.

Bis 2010 hätte der **VD-T** zwar nur die KBS 928 Ingolstadt - Mainburg - Landshut reaktiviert. Zusätzlich hätte er aber für die Nord-Süd-Achse zumindest zwischen Freising und Mainburg eine Trasse frei gehalten. Von der Brücke

der Isarstraße in Freising (km 1,0) bis nördlich von Zolling (km 7,5) läge das Gleis etwa zur Hälfte unterirdisch. Fünf neue Stationen würden den Nahverkehr wesentlich attraktiver machen. Daher wäre auch denkbar, diesen Abschnitt als „Freisinger Stadtbahn“ separat zu eröffnen, um zur Lösung der Probleme mit dem KFZ-Verkehr in Freising beizutragen.

Zum hier betrachteten Zeithorizont 2010 gibt es beim **VD-T** „nur“ eine vertaktete Regiobuslinie, die mindestens stündlich von Abensberg nach Mainburg fährt. Ihre Fahrzeit von etwas über 80 Minuten passt perfekt, um die *Integralen Taktknoten* in von Abensberg (Minute 00) und Freising (Minute 30) zu verbinden. In Mainburg fahren die Busse kurz nach dem Integrale Taktknoten durch, so dass es nur von den Zügen Richtung Au und Freising gute Anschlüsse gibt.



Jede Linie stellt eine Zug- oder Busfahrt im Stundentakt dar:

- InterRegio (IR), — Regional-Express (RE), — Regionalbahn (RB)
- Buslinien 1,4,7,9 — Buslinien 2,3,5,6 und 8, **B1 / B2** Liniennummern

930 München - Freising - Landshut (- Regensburg / Plattling)

Die von der *Bayerischen Ostbahngesellschaft* erbaute Verbindung von München nach Regensburg ging in zwei Abschnitten in Betrieb: Am 3.11.1858 bis zum Kopfbahnhof in Landshut und am 12.12.1859 weiter über Geiselhöring nach Regensburg (→ KBS 933).

In Landshut wurde zur Verkehrsbeschleunigung am 16.5.1880 ein neuer Durchgangsbahnhof außerhalb des damaligen Stadtgebiets eröffnet.

Der rasch zunehmende Zugverkehr machte den zweigleisigen Ausbau erforderlich: Die Inbetriebnahme erfolgte abschnittsweise 1891 und 1892 von Feldmoching bis Landshut. In München wurde die alte eingleisige Trasse (auf der sich heute die Landshuter Allee als Teil des Mittleren Rings befindet) aufgegeben und zweigleisig westlich über Moosach neu gebaut.

Der elektrische Betrieb wurde am 28. September 1925 von München bis Freising, am 3. Oktober 1925 bis Landshut, am 1. Oktober 1926 bis Neufahrn und schließlich am 10. Mai 1927 bis Regensburg aufgenommen.

Die *Deutsche Bundesbahn* (DB) ließ die Personenzüge bis 1972 ohne Takt „bedarfsorientiert“ dann fahren, wenn erfahrungsgemäß Nachfrage bestand. Ihre Fahrzeit verkürzte sich immer wieder durch Streckenausbauten und neue, leistungsfähigere Lokomotiven. Zusammen mit der Bevölkerungszunahme sorgte das für stetig wachsende Nachfrage und Angebotsverdichtungen.

1972 wurde rechtzeitig zur Olympiade das Münchner S-Bahn-Netz eröffnet. Ein Teil davon war die S1 nach Freising, die wie alle anderen Linien ganztägig alle 20 bis 40 Minuten fuhr und ab [Moosach](#) das vorhandene Gleispaar mitbenutzte.

1991 führte die *DB* das neue Produkt *InterRegio* (IR) 1991 ein. Von Anfang an dabei war die IR-Linie 25 Oberstdorf - München - Regensburg - Hof - Dresden / Leipzig - Berlin. Gleichzeitig wurden auch die RE von München nach Plattling - Passau und Regensburg - Nürnberg vertaktet, wobei sich IR und RE bis Regensburg ungefähr stündlich überlagerten. Die RB pendelten jedoch weiterhin unregelmäßig von Freising bis Landshut und Landshut bis Plattling. 1998 wurde daraus eine durchgehende RB-Linie, die zusammen mit dem RE München - Passau ungefähr stündliche Verbindungen zwischen Landshut und Plattling bot.

1998 ging die Westanbindung des neuen Münchner Flughafens im Erdinger Moos in Betrieb. Der zweigleisige Neubauabschnitt wird hinter Neufahrn (bei Freising) mit einem Überwerfungsbauwerk kreuzungsfrei aus der Strecke nach Landshut ausgefädelt (→ KBS 931).

Schon nach zehn Jahren wurde die IR-Linie 25 auf den Pendelverkehr München - Regensburg eingeschränkt, was die *Deutsche Bahn AG* (DB) mit „zu geringer Auslastung“ begründete. Schuld daran waren auch immer längere Reisezeiten mit überlangen Aufenthalten in den Unterwegsbahnhöfen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 verschwand auch das letzte Teilstück der IR-Linie 25, weil die DB das Produkt *InterRegio* komplett einstellte.

Obwohl die KBS 930 mit den Verbindungen von München über Regensburg und Hof nach Dresden, Leipzig, Berlin und Rostock sowie über Furth im Wald nach Prag traditionell eine große überregionale Bedeutung besaß, wird sie somit seit 2002 nicht mehr von Fernverkehrszügen befahren.

Bayern und Sachsen beauftragten die DB notgedrungen mit einer zweistündlichen RE-Linie als IR-Ersatz: Nördlich Regensburg passte man das Angebot stärker an den tatsächlichen Bedarf an, weshalb nur noch einzelne *Vier-Länder-Express*-Züge fuhren. Bis 2007 waren noch vereinzelt ehemalige IR-Wagen der Gattung Bim(d)z im Zugverband.

Fahrgäste von München nach Prag mussten bis Regensburg, Schwandorf oder Furth im Wald mit Regionalzügen fahren und dort in die tschechischen Züge umsteigen. Ab 2005 bestellte der Freistaat Bayern zwei tägliche RE-Paare als *Bayern-Böhmen-Express*, die München (ab ca. 6.30 und 16.30 Uhr) und Prag (ab ca. 9.30 und 17.30 Uhr) in rund 6 Stunden direkt verbanden. Seit 2008 betreibt die *Regentalbahn AG* diese Züge unter dem Produktnamen *ALEX*.

Ab dem 13.12.09 übernahm der *ALEX* zweistündliche RE-Leistungen zwischen München und Regensburg, von denen 5 Zugpaare nach Hof und 2 Zugpaare nach Prag verlängert wurden. Zwischen München und Regensburg wurde das Angebot weiterhin durch die RE nach Nürnberg zum Stundentakt verdichtet.

Es herrscht also seit Jahren Stillstand auf der Bahnlinie von München nach Nordosten. Handlungsbedarf sehen die meisten Verantwortlichen leider nur für den Verkehr zu Flughafen im Erdinger Moos. Anfang des Jahrtausends wurde viel Zeit und Geld mit Planungen für den Transrapid verschwendet. Die überlastete Bahnstrecke München - Freising wurde hingegen fast gar nicht bedacht.

Beim **VD-T** wäre das natürlich anders. Durch die 57 km lange neue Verbindung München Hbf - Autobahnkreuz Eching - Allershausen - Rohrbach mit Abzweig von Eching über Neufahrn zum Flughafen würden zusätzliche Kapazitäten und schnellere Fahrtmöglichkeiten für alle Zwecke geschaffen. Auch der Güterverkehr auf dem deutschen „Ostkorridor“ München - Regensburg - Hof - Berlin / Norddeutschland hätte davon profitiert.

Zug	IR	RB	RE	RE	RB	IR	RB	RE	RE	RB	IR
km München Hbf	13.09		13.29	13.49		14.09		14.29	14.49		15.09
30,4 Neufahrn (b.Freis.)		<i>Flügel</i>			<i>Flügel</i>		<i>Flügel</i>			<i>Flügel</i>	
	13.29	↘	13.49	14.09	↘	14.29	↘	14.49	15.09	↘	15.29
40,7 Freising	13.31	13.34	13.51	14.11	14.14	14.31	14.34	14.51	15.11	15.14	15.31
42,5 Freising-Neustift		13.36			14.16		14.36			15.16	
45,5 Marzling		13.39			14.19		14.39			15.19	
50,6 Langenbach		13.44			14.24		14.44			15.24	
57,5 Moosburg		13.49	14.01		14.29		14.49	15.01		15.29	
65,1 Bruckberg		13.55			14.35		14.55			15.35	
68,0 Gündlkofen		13.58			14.38		14.58			15.38	
73,1 Altdorf-Eugenb.		14.02			14.42		15.02			15.42	
76,1 Landshut	13.49	14.06	14.11	14.29	14.46	14.49	15.06	15.11	15.29	15.46	15.49
<i>Landshut 933</i>	13.51		14.15	14.31		14.51		15.15	15.31		15.51
<i>Eggmühl</i>	14.12		14.43	<i>Mühl-</i>		15.12		15.43	<i>Mühl-</i>		16.12
<i>Regensburg Hbf</i>	14.26		14.57	<i>dorf</i>		15.26		15.57	<i>dorf</i>		16.26
<i>Landshut 935</i>			14.13	14.36				15.13	15.36		
<i>Dingolfing</i>			14.31	15.02				15.31	16.02		
<i>Plattling</i>			14.56	15.29				15.56	16.29		

Blaue RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen; Neue Stationen sind grün dargestellt.

<i>Plattling</i>			12.31	14.56				13.31	15.56		
<i>Dingolfing</i>			12.58	14.31				13.58	15.31		
<i>Landshut 933</i>			13.24	14.15				14.24	15.15		
<i>Regensburg Hbf</i>	12.34		<i>Mühl-</i>	14.57		13.34		<i>Mühl-</i>	15.57		14.34
<i>Eggmühl</i>	12.48		<i>dorf</i>	14.43		13.48		<i>dorf</i>	15.43		14.48
<i>Landshut 935</i>	13.09		13.29	14.15		14.09		14.29	15.15		15.09
Zug	IR	RB	RE	RE	RB	IR	RB	RE	RE	RB	IR
km Landshut	13.11	13.14	13.31	13.49	13.54	14.11	14.14	14.31	14.49	14.54	15.11
3,0 Altdorf-Eugenb.		13.17			13.57		14.17			14.57	
8,1 Gündlkofen		13.21			14.01		14.21			15.01	
11,0 Bruckberg		13.24			14.04		14.24			15.04	
18,6 Moosburg		13.30		13.59	14.10		14.30			15.10	
25,5 Langenbach		13.35			14.15		14.35			15.15	
30,6 Marzling		13.40			14.20		14.40			15.20	
33,6 Freising-Neustift		13.43			14.23		14.43			15.23	
	13.29	13.46	13.49	14.09	14.26	14.29	14.46	14.49	15.09	15.26	15.29
35,4 Freising	13.31	<i>Flügel</i>	13.51	14.11	<i>Flügel</i>	14.31	<i>Flügel</i>	14.51	15.11	<i>Flügel</i>	15.31
45,7 Neufahrn (b.Freis.)		↘			↘		↘			↘	
76,1 München Hbf	13.51		14.11	14.31		14.51		15.11	15.31		15.51

931 Freising - Flughafen München - Dorfen (- Mühldorf / Obb.)

1998 ging die Westanbindung des neuen Münchner Flughafens im Erdinger Moos in Betrieb. Die zweigleisige Neubaustrecke fädelt hinter Neufahrn mit einem Überwerfungsbauwerk kreuzungsfrei aus der Strecke nach Landshut aus (→ KBS 930). Sie wird aber nur von „Halbzügen“ der S1 bedient, die in Neufahrn zeitraubend und störungsanfällig mit den „Halbzügen“ nach Freising gekuppelt werden. Beim **VD-T** gäbe es hingegen eine Express-S-Bahn, die von München Hbf den Flughafen mit wenigen Zwischenhalten in 27 Minuten erreicht.

<i>Regensb. Hbf</i>	7.34		7.57	8.34			12.57	13.34		13.57	
<i>Landshut</i>	8.11		8.49	9.11			13.31	13.49	14.11	14.49	
<i>Freising 930</i>	8.29		9.09	9.29			13.49	14.09	14.29	14.49	
Verkehrszeiten	Montag bis Freitag vormittag						Montag bis Freitag nachmittag				
Zug	RE	RE	RB	RE	RE		RE	RB	RE	RE	
km Freising	8.34		9.14	9.34			13.54	14.14	14.34	14.54	
Flughafen	8.45	ab	9.25	9.45	ab		14.05	14.25	14.45	15.05	
16,3 München	8.47	9.07	9.27	9.47	10.07		14.07	14.27	14.47	15.07	
19,9 Schwaigerloh	8.50		9.30	9.50				14.30	14.50		
22,9 Eitting		9.12	9.34		10.12		14.12	14.34		15.12	
	8.57	9.17	9.39	9.57	10.17		14.17	14.39	14.57	15.17	
29,5 Erding [neu]											
40,0 Thann-Matzbach	8.58	9.18	an	9.58	10.18		14.18	14.41	14.58	15.18	
								14.48		15.48	
48,6 Dorfen	9.10	9.30		10.10	10.30		14.30	14.55	15.15	15.35	
<i>Dorfen 940</i>	9.14	9.34		10.14	10.34		14.34	14.59	15.14	15.34	
<i>Mühldorf</i>	9.29	9.59		10.29	10.59		14.59	15.15	15.29	15.59	
<i>Mühldorf</i>	8.31		9.01	9.31			13.45	14.01	14.31	14.45	
<i>Dorfen 940</i>	8.46		9.26	9.46			14.01	14.26	14.46	15.01	
Verkehrszeiten	Montag bis Freitag vormittag						Montag bis Freitag nachmittag				
Zug	RE	RB	RE	RE	RB		RB	RE	RE	RB	
km Dorfen	8.50		9.30	9.50			14.05	14.30	14.50	15.05	
8,6 Thann-Matzbach							14.11			15.11	
	9.01	ab	9.41	10.01	ab		14.18	14.41	15.01	15.18	
19,1 Erding [neu]											
	9.02	9.20	9.42	10.02	10.20		14.20	14.42	15.02	15.20	
25,7 Eitting		9.25	9.47		10.25		14.25	14.47		15.25	
28,7 Schwaigerloh	9.09	9.29		10.09	10.29		14.29		15.09	15.29	
	9.12	9.32	9.52	10.12	10.32		14.32	14.52	15.12	15.32	
32,3 Flughafen											
München	9.14	9.34	an	10.14	10.34		14.34	14.54	15.14	15.34	
48,6 Freising	9.26	9.46		10.26	10.46		14.46	15.06	15.26	15.46	
<i>Freising 930</i>	9.31	9.51		10.31	10.51		14.51	15.11	15.31	15.51	
<i>Landshut</i>	9.49	10.11		10.49	11.11		16.52	15.29	15.49	17.52	
<i>Regensb. Hbf</i>	10.26	11.03		11.26	12.03		16.03		16.26	11.26	

Ab Flughafen halten die Züge nicht in: 34,0 Besucherp., 39,1 Mintraching, 44,1 Pulling

Unklar war lange Zeit, wie die Verbindung vom Flughafen nach Nordosten zur KBS 930 aussehen soll. Ein von der Staatsregierung am 23.9.09 vorgestelltes Gutachten empfahl die 2,2 km lange *Neufahrner Gegenkurve*, die mit 91 Mio. € am kostengünstigsten ist. Sie erreicht den Flughafen von Westen her und erlaubt über den *Erdinger Ringschluss* die Weiterfahrt der Züge Richtung Mühldorf.

Der **VD-T** hätte die Verbindung von Freising über den Flughafen nach Thann-Matzbach (an der KBS 940 München - Mühldorf) schon bis 2010 hergestellt. Neben der verbesserten Erreichbarkeit des Flughafens ergeben sich attraktive Umsteigeverbindungen, die den Bahnknoten München entlasten.

933 (München -) Freising - Landshut - Regensburg

8.09 8.31 8.49	8.29 8.51 9.11		9.09 9.31 9.49	9.29 9.51 10.11	München Hbf Freising Landshut 930	9.51 9.29 9.11		10.31 10.09 9.49	10.51 10.29 10.11	
IR	RE	RB	IR	RE	Zug	IR	RB	RE	IR	RB
8.51 	9.15 9.19 9.23	an	9.51 	10.15 10.19 10.23	km Landshut 4,1 Ergolding 8,0 Mirskofen	9.09 	ab	9.45 9.41 9.37	10.09 	ab
 > 9.12	9.30 9.34 > 9.43	ab 9.40 45/46	 > 10.12	10.30 10.34 > 10.43	19,0 Ergoldsbach 23,1 Neufahrn i.NB > Schierling *) 37,3 Eggmühl	 > 8.48	an 9.20 14/15	9.30 9.26 > 9.17	 > 9.48	an 10.20 14/15
 	 	9.52 9.55 9.57	 	 	45,2 Hagelstadt 48,6 Alteglofsheim 50,3 Köfering [neu]	 	9.08 9.05 9.03	 	 	10.08 10.05 10.03
 9.26	 9.57	10.01 10.05 10.08 10.11	 10.26	 10.57	54,3 Obertraubling 57,3 Burgweinting 60,0 Regensburg Ost 62,0 Regensburg Hbf	 8.34	8.59 8.55 8.51 8.49	 9.03	 9.34	9.59 9.55 9.51 9.49
9.34 9.59	10.01 10.26		10.34 10.59	11.01 11.26	Regensburg Hbf Schwandorf 850	8.26 8.01		8.59 8.34	9.26 9.01	
9.31 10.22			10.31 11.22		Regensburg Hbf Nürnberg Hbf 870	8.27 7.38			9.27 8.38	

*) Die lange Wendezeit der Regionalbahnen im kleinen Schierlinger Stadtteil Eggmühl erlaubt, dass sie auf der noch vorhandenen Zweigstrecke 3,3 km bis ins Zentrum der 7.000 Einwohner zählenden Gemeinde fahren. Neben Direktverbindungen Schierling - Regensburg gibt es auch gute Umsteigeverbindungen nach Landshut und München.

934 Neufahrn - Geiselhöring - Radldorf - Straubing

8.03 8.26	9.03 9.26	10.03 10.26	Regensburg Hbf Neufahrn 930	9.57 9.34	10.57 10.34	11.57 11.34
8.15 8.34	9.15 9.34	10.15 10.34	Landshut Neufahrn 930	9.45 9.26	10.45 10.26	11.45 11.26
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.37	9.37	10.37	km Neufahrn	9.22	10.22	11.22
8.41	9.41	10.41	3,6 Oberlindhart	9.17	10.17	11.17
8.44	9.44	10.44	5,3 Niederlindhart	9.14	10.14	11.14
8.47	9.47	10.47	6,9 Mallersdorf	9.12	10.12	11.12
8.53	9.53	10.53	10,9 Laberweinting	9.06	10.06	11.06
58/01	58/01	58/01	16,0 Sallach	58/01	58/01	58/01
9.06	10.06	11.06	19,6 Geiselhöring	8.53	9.53	10.53
9.12	10.12	11.12	23,8 Perkam	8.47	9.47	10.47
9.16	10.16	11.16	26,2 Radldorf	8.43	9.43	10.43
9.23	10.23	11.23	35,8 Straubing	8.36	9.36	10.36
9.30	10.30	11.30	Radldorf 875	8.30	9.30	10.30
9.49	10.49	11.49	Regensburg Hbf	8.11	9.11	10.11

Die *Gäubodenbahn* wird in der Realität im Stundentakt von Regionalbahnen Neufahrn - Straubing - Bogen bedient.

Beim **VD-T** pendeln die Triebwagen nur zwischen Neufahrn und Straubing, da für Bogen direkte „Flügelzüge“ nach Regensburg noch attraktiver sind. (→ KBS 875)

935 (München -) Landshut - Dingolfing - Plattling

Die Hauptstrecke wurde 1875 von Plattling bis Pilsting und 1880 von Landshut bis Pilsting fertiggestellt. Sie sollte als Teil der *Bayerischen Waldbahn* München mit Prag verbinden. Wegen der ungünstigen Trassierung der KBS 865 durch das Gebirge des Böhmerwaldes kam es jedoch nie zu größerem grenzüberschreitenden Verkehr. Dieser wird bis heute über Regensburg und die KBS 860 Schwandorf - Furth im Wald geführt.

Die gesamte Trasse war zweigleisig vorbereitet, aber nur von Landshut nach Pilsting wurden schon zur Betriebsaufnahme zwei Gleise verlegt. Da sich die Nachfrage nicht wie erwartet entwickelte, wurden keine weiteren Abschnitte erweitert. 1942 wurde sogar das zweite Gleis bis Pilsting abgebaut, da es in den im Krieg besetzten Gebieten dringender gebraucht wurde. .

1975/76 investierte die *Deutsche Bundesbahn* 13 Millionen DM, um 83 km mit Fahrleitung auszurüsten, 1035 Fahrleitungsmasten aufzustellen und drei Brücken neu zu bauen. Seither können Züge mit elektrischen Lokomotiven von München bis Passau durchfahren.

Seit 2009 verbindet der *Donau-Isar-Express* in der *Normalverkehrszeit* stündlich München mit Landshut, Plattling und Passau. Dafür setzt *DB Regio* Triebwagen der

Baureihe 440 ein. Zusätzliche Regionalbahnen gibt es nur vereinzelt im Berufs- und Schülerverkehr. Für zusätzlichen Betrieb sorgt vor allem das BMW-Werk in Dingolfing mit Güterzügen über Landshut nach München und Regensburg.

Beim **VD-T** fahren wie in der Realität stündlich Triebwagen mit bis zu 140 km/h von München über Landshut nach Plattling. Dort endet der RE und bietet direkten Anschluss zum ICE über Passau nach Wien. Im Nahbereich von München erhöht ein zweiter Triebwagen die Kapazität nachfragegerecht. Dieser wird in Landshut abgekuppelt und fährt als RE nach Regensburg weiter (→ KBS 930).

Bei größerem Verkehrsaufkommen (z.B. montags bis freitags nachmittags) verdichtet der **VD-T** das Angebot durch eine stündliche RB. Sie braucht von Landshut nach Plattling 10 Minuten länger, weil sie bei Zugkreuzungen in Altheim und Landau jeweils 4 Minuten auf den entgegen kommenden RE wartet.

12.29	12.49	13.29	13.49	14.29	München Hbf	14.31	15.11	15.31	16.11	16.31
12.51	13.11	13.51	14.11	14.51	Freising	14.09	14.49	15.09	15.49	16.09
13.11	13.29	14.11	14.29	15.11	Landshut 930	13.49	14.31	14.49	15.31	15.49
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
13.13	13.36	14.13	14.36	15.13	km Landshut	13.47	14.24	14.47	15.24	15.47
[17]	41/45		41/45	[17]	6,4 Altheim	[43]	15/19		15/19	[43]
13.23	13.52	14.23	14.52	15.23	17,4 Wörth (Isar)	13.36	14.07	14.36	15.07	15.36
	13.58	[28]	14.58		24,7 Loiching		14.01	[31]	15.01	
13.31	14.02	14.31	15.02	15.31	29,1 Dingolfing	13.28	13.57	14.28	14.57	15.28
13.37	14.08	14.37	15.08	15.37	37,8 Schwaigen	13.22	13.51	14.22	14.51	15.22
13.43	14/18	14.43	14/18	15.43	45,3 Landau (Isar)	13.16	41/45	14.16	41/45	15.16
13.49		14.49		15.49	52,9 Wallersdorf	13.10		14.10		15.10
13.56	14.29	14.56	15.29	15.56	62,0 Plattling	13.04	13.31	14.04	14.31	15.04
14.01		15.01		16.01	Plattling	12.59		13.59		14.59
14.28		15.28		16.28	Passau 875	12.30		13.30		14.30
14.04	14.31	15.04	15.31	16.04	Plattling	12.56	13.29	13.56	14.29	14.56
14.14	14.41	15.14	15.41	16.14	Deggendorf	12.46	13.19	13.46	14.19	14.46
14.59		15.59		16.59	Cham 865	12.01		13.01		14.01

Blaue RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen;

[In eckigen Klammern stehen die Durchfahrtsminuten der RE.]

- Zwischen den Bahnhöfen Loiching und Dingolfing werden 4 km zweigleisig ausgebaut, um „fliegende Zugkreuzungen“ ohne Zeitverlust zu ermöglichen.
- In Altheim und Loiching halten im abgebildeten Fahrplan nur die RB. Wenn diese (montags bis freitags nachmittags und am Wochenende) nicht fahren, bedienen die RE beide Stationen abwechselnd im 2-Stunden-Takt.

937 Landshut - Neumarkt St.Veit - Mühldorf

Der 15,6 km lange Abschnitt Mühldorf - Neumarkt St.Veit wurde schon 1875 als Teil der Verbindung von Mühldorf nach Plattling eröffnet. Die 38,9 km von Landshut nach Neumarkt folgten erst 1883. Anfangs konnten die Züge auf dieser Nebenbahn höchstens 30 km/h fahren. Erst 1889 wurde sie zur Hauptbahn mit bis zu 50 km/h hochgestuft. Die meisten Züge fuhren danach von Mühldorf nach Landshut, während man nach Plattling in Neumarkt St.Veit umsteigen musste.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fuhren in geringem Umfang auch Fernzüge, z.B. eine D-Zug-Wagengruppe Berlin - Mühldorf - Klagenfurt. In den 1980er Jahren gab es täglich etwa 10 Personenzugpaare. Seit 1990 werden für die Reisezüge überwiegend Triebwagen der Baureihe 628 eingesetzt, gelegentlich auch noch Personenwagen mit Dieselloks der Baureihe 218.

Ab 1996 vertaktete die BEG das Angebot und bestellte bei der *Südostbayernbahn* zunächst jeweils zweistündlich Züge von Mühldorf nach Landshut und Passau (→ KBS 938). 2007 begann der Ausbau der KBS 937 für 120 km/h. Ab 14.12.08 war ein angenäherter Stundentakt möglich, einige Stationen wurden aber nur unregelmäßig bedient. Seit 2008 steuert das ESTW Mühldorf alle Weichen und Signale fern. Weitere Beschleunigungen erlauben seit 13.12.09 durchgängig einen exakten Stundentakt mit Zugkreuzungen in Vilsbiburg.

<i>München Hbf</i>	12.09	12.49		13.09	13.49		14.09	14.49		15.09
<i>Freising</i>	12.31	13.11		13.31	14.11		14.31	15.11		15.31
<i>Landshut 930</i>	12.49	13.29		13.49	14.29		14.49	15.29		15.49
<i>Ingolstadt Hbf</i>	12.04	12.31		13.04	13.31		14.04	14.31		15.04
<i>Landshut 928</i>	12.59	13.27		13.59	14.27		14.59	15.27		15.59
Zug	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB
km Landshut	13.02	13.31		14.02	14.31		15.02	15.31		16.02
3,2 Landshut Süd	13.06	13.35		14.06	14.35		15.06	15.35		16.06
5,0 Kumhausen	13.08			14.08			15.08			16.08
13,3 Geisenhausen	13.15	Z 13.45		14.15	Z 14.45		15.15	Z 15.45		16.15
	13.23	13.53		14.23	14.53		15.23	15.53		16.23
22,4 Vilsbiburg										
	13.24	13.54	<i>v. Pa</i>	14.24	14.54	<i>v. Pa</i>	15.24	15.54	<i>v. Pa</i>	16.24
27,9 Aich (Niederbay)	Z 13.31	Z 14.01	<i>-ssau</i>	Z 14.31	Z 15.01	<i>-ssau</i>	Z 15.31	Z 16.01	<i>-ssau</i>	Z 16.31
32,6 Egglkofen	13.36	14.06	>	14.36	15.06	>	15.36	16.06	>	16.36
38,9 Neumarkt St.Veit	13.41	14.11	14.15	14.41	15.11	15.15	15.41	16.11	16.15	16.41
44,0 Eiselharting	13.46		[19]	14.46	[15]		15.46		[19]	16.46
47,8 Rohrbach (Obb)	13.50	14.18		14.50	15.18		15.50	16.18		16.50
54,5 Mühldorf	13.56	14.24	14.27	14.56	15.24	15.27	15.56	16.24	16.27	16.56
<i>Mühldorf 940</i>	14.01	14.04	14.31	15.01	15.04	15.31	16.01	16.04	16.31	17.01
<i>Salzburg Hbf</i>	>	14.56	>	>	15.56	>	>	16.56	>	>
<i>Markt Schwaben</i>	14.42		15.02	15.42		16.02	16.42		17.02	17.42
<i>München Hbf</i>	15.05		15.25	16.05		16.25	17.05		17.25	18.05

Der **VD-T** sieht wie in der Realität mindestens stündlich Züge mit bis zu 120 km/h vor, die zusätzlich in Kumhausen und Eiselharting halten. Für den Stundentakt braucht er südlich von Neumarkt St.V. einen 3 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt für „fliegende Kreuzungen“ mit den Zügen der KBS 938. Dabei entstehen sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ von von Landshut Richtung Passau.

Die RB fahren von Ingolstadt (z.B. ab 12.04 Uhr) über Landshut (12.59/13.02) und Mühldorf (13.56/ 14.01) bis München Hbf (an 15.03 Uhr) durch und schaffen dadurch viele attraktive Direktverbindungen. In Landshut und Mühldorf gibt es zudem viele gute Anschlüsse zu anderen Zügen und Bussen.

Zu Zeiten stärkerer Nachfrage (montags bis freitags an Werktagen nachmittags) verdichtet der **VD-T** das Angebot zum Halbstundentakt. Die blau dargestellten zusätzlichen Triebwagen fahren als Flügelzüge von München Hbf (ab 12.49 Uhr) über Landshut (13.29/13.31) nach Mühldorf (an 14.24). Um ohne große Zeitverluste durchzukommen, muss das zweite Gleis bei Neumarkt St.Veit bis zum neuen Haltepunkt Eiselharting verlängert werden. Zudem braucht der VD-T einen weiteren Begegnungsabschnitt bei Geisenhausen von km 12 bis 14,5.

München Hbf	11.55	12.35		12.55	13.35		13.55	14.35		14.55
Markt Schwaben	12.18	12.58		13.18	13.58		14.18	14.58		15.18
Salzburg Hbf	>	>	13.04	>	>	14.04	>	>	15.04	>
Mühldorf 940	12.59	13.29	13.56	13.59	14.29	14.56	14.59	15.29	15.56	15.59
Zug	RB		RB	RB		RB	RB		RB	RB
km Mühldorf	13.04	13.33	13.36	14.04	14.33	14.36	15.04	15.33	15.36	16.04
6,7 Rohrbach (Obb)	13.09		13.41	14.09		14.41	15.09		15.41	16.09
10,5 Eiselharting	13.13	[40]		14.13		[44]	15.13	[40]		16.13
15,6 Neumarkt St.Veit	13.18	13.44	13.48	14.18	14.44	14.48	15.18	15.44	15.48	16.18
21,9 Eggkofen	13.23	>	13.53	14.23	>	14.53	15.23	>	15.53	16.23
26,6 Aich (Niederbay)	Z 13.30	n. Pa	Z 14.00	Z 14.30	n. Pa	Z 15.00	Z 15.30	n. Pa	Z 16.00	Z 16.30
	13.35	-ssau	14.05	14.35	-ssau	15.05	15.35	-ssau	16.05	16.35
32,1 Vilsbiburg			14.06	14.36		15.06	15.36		16.06	16.36
41,2 Geisenhausen	13.44		Z 14.16	14.44		Z 15.16	15.44		Z 16.16	16.44
49,5 Kumhausen	13.51			14.51			15.51			16.51
51,3 Landshut Süd	13.53		14.24	14.53		15.24	15.53		16.24	16.53
54,5 Landshut	13.58		14.29	14.58		15.29	15.58		16.29	16.58
Landshut 928	14.01		14.33	15.01		15.33	16.01		16.33	17.01
Ingolstadt Hbf	14.56		15.29	15.56		16.29	16.56		17.29	17.56
Landshut 930	14.11		14.31	15.11		15.31	16.11		16.31	17.11
Freising	14.29		14.49	15.29		15.49	16.29		16.49	17.29
München Hbf	14.51		15.11	15.51		16.11	16.51		17.11	17.51

Blaue RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen; Neue Stationen beim VD-T sind grün dargestellt; Z = Ankunft 2 Minuten früher wegen Zugkreuzung.

938 Mühldorf - Pfarrkirchen - Schärding (- Passau)

Die *Rottalbahn* wurde in zwei Etappen gebaut: 1879 wurde das 63 km lange Teilstück Neumarkt-St.Veit - Pocking als Sekundärbahn eröffnet. Am 4.10.1883 erhielt sie Anschluss nach Landshut (→ KBS 937). 1888 wurde das 35 km lange Teilstück Pocking - Passau fertiggestellt und die Strecke damit komplett befahrbar. Dieses zweite Teilstück war als Lokalbahn ausgeführt worden. Durch die Zweigstrecke Pocking - Kößlarn kam 1914 eine direkte Verbindung nach Simbach am Inn hinzu (→ KBS 939).

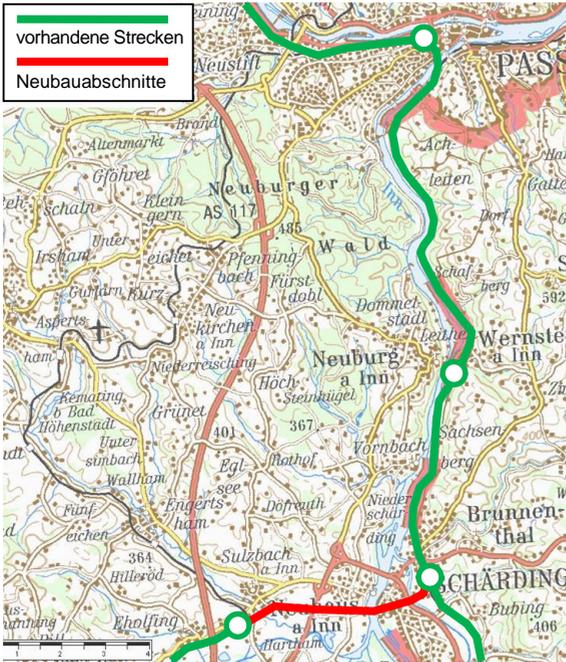
1933 nahmen die nur drei Exemplare der Triebwagen vom Typ VT 133 vom Hauptbahnhof Passau aus den Betrieb auf. 1934 hatten sie schon drei der täglich vier Personenzüge übernommen. Während die VT 133 die 98 km von Passau nach Mühldorf in 159 Minuten schafften, brauchte der Dampfzug 240 Minuten. Davon entfielen 12 bzw. 15 Minuten auf das Wasserfassen in Pocking und Pfarrkirchen.

Bereits 1977 gab es Bestrebungen, die Strecke stillzulegen. Vor allem wegen des Fremdenverkehrs im *Niederbayerischen Bäderdreieck* stieg ihre Bedeutung aber wieder trotz der ungünstigen Streckenführung. Es fuhren sogar Kurswagen aus Nord- und Westdeutschland bis nach Pocking. Ansonsten besorgten meistens Uerdinger Schienenbusse den regulären Personenverkehr. Seit der Einführung des *Liniensterns Mühldorf* 1994 waren Triebwagen der Baureihe 628 (ab 2001 von der *Südostbayernbahn*) im angenäherten Zwei-Stunden-Takt unterwegs.

Um das Angebot attraktiver und einen Stundentakt möglich zu machen, wurden seit 2002 10 Millionen Euro investiert: Massing wurde für 2,3 Millionen Euro zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Auch in Fürstenzell, Pocking und Pfarrkirchen begegnen sich regelmäßig Züge, vereinzelt auch in Sulzbach und Eggenfelden. Neben Gleisen und Signalen wurde auch in die Haltestellen investiert, wobei *Eggenfelden Mitte* in Zentrumsnähe neu entstand.

Von Mitte November bis Anfang Dezember 2008 wurde die gesamte Strecke abschnittsweise gesperrt und der Oberbau erneuert. Daneben wurden mehrere Bahnübergänge aufgelassen und andere mit technischer Sicherung versehen. Seit Dezember 2009 gibt es den Stundentakt. Seither wuchs die Nachfrage um ein Drittel und 2002 nutzten täglich über 2.500 Fahrgäste die *Rottalbahn*.

Beim **VD-T** würde die sehr lange niederbayerische Zweigstrecke noch besser als in der Realität ausgebaut, um für das Bäderdreieck attraktive Verbindungen nach München und Passau zu schaffen.



Den Abschnitt Mühldorf - Neumarkt St.Veit, auf dem auch die RB nach Landshut fahren, würde der VD-T für 120 km/h ertüchtigen. Die folgenden 19 km bis Eggenfelden für 100 km/h, damit sich die Züge erst dort ausweichen müssen. Von Pfarrkirchen bis Schärding genügen 80 km/h, um mit einer Zugkreuzung in Bayerbach auszukommen.

Zwischen Sulzbach und Schärding sieht der **VD-T** einen 4 km langen Neubauabschnitt über den Inn vor, der dort die Grenze zwischen Deutschland und Österreich

7.35	8.35	9.35	München Hbf 940	10.25	11.25	12.25
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33	9.33	10.33	km Mühldorf	9.27	10.27	11.27
8.44	9.44	10.44	15,6 Neumarkt St.Veit	9.15	10.15	11.15
8.51	9.51	10.51	24,4 Massing	9.08	10.08	11.08
59/01	59/01	59/01	35,0 Eggenfelden Bf	59/01	59/01	59/01
9.03	10.03	11.03	36,5 Eggenfelden Mitte	8.56	9.56	10.56
9.07	10.07	11.07	40,5 Hebertsfelden	8.52	9.52	10.52
			47,0 Postmünster			
9.14	10.14	11.15	49,7 Pfarrkirchen	8.45	9.45	10.45
9.20	10.20	11.21	56,2 Anzenkirchen	8.39	9.39	10.39
9.24	10.24	11.25	60,1 Bad Birnbach	8.35	9.35	10.35
29/31	29/31	11.30	65,2 Bayerbach	29/31	29/31	29/31
9.35	10.35	11.35	69,2 Karpfham	8.24	9.24	10.24
43/44	43/44	43/44	78,8 Pocking	15/16	15/16	15/16
9.48	10.48	11.47	82,4 Ruhstorf	8.11	9.11	10.11
9.52	10.52	11.51	86,7 Sulzbach (Inn)	8.07	9.07	10.07
9.55	10.55	11.54	88,9 Neuhaus (Inn)	8.04	9.04	10.04
9.59	10.59	11.58	91,2 Schärding	8.01	9.01	10.01
10.01	11.01	12.01	Schärding ÖBB	7.59	8.59	9.59
10.14	11.14	12.14	Passau Hbf	7.46	8.46	9.46
10.03	11.03	12.03	Schärding ÖBB	7.57	8.57	9.57
11.10	12.10	13.10	Wels	6.50	7.50	8.50
11.26	12.26	13.26	Linz Hbf	6.34	7.34	8.34

bildet. (Dabei ist ein 1 km langer Tunnel erforderlich, um die Schärdingen Vorstadt zu unterfahren.)

Die Fahrstrecke Passau - Sulzbach reduziert sich von 26,1 auf 18,6 km bzw. von durchschnittlich 38 auf 22 Minuten. Und in Schärding hat man im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 Anschluss zu Zügen von und nach Linz.

Gesamtverkehr
Mühldorf – Neumarkt
 → **KBS 937**

Kursbuchnummern 935 bis 945:

1996 wurden die Strecken rings um Mühldorf neu nummeriert. Jörg Schäfer fand es zwar richtig, die langen Tabellen 940 und 945 in Mühldorf zu teilen, damit das Kursbuch übersichtlicher wird. Eine Logik ist in den neuen Nummern aber nicht zu erkennen: Warum z.B. liegt die KBS 947 Mühldorf - Traunstein zwischen den KBS 943 nach Salzburg und 944 nach Rosenheim?

Richtiger wäre eine Bezeichnung im Uhrzeigersinn von der KBS 937 Landshut - Mühldorf über 941 Mühldorf - Braunau und 944 Mühldorf - Freilassing zur KBS 947 Mühldorf - Rosenheim.

940 München - Markt Schwaben - Mühldorf - Garching

Die in der Realität nur eingleisige Strecke Markt Schwaben - Mühldorf zählt bei den Schienenwegen des Bundes zu den 18 größten Engpässen. Dort überlagern sich die große Nachfrage im Personenverkehr des Großraums München mit dem hohen Güteraufkommen im „Chemiedreieck“ südöstlich von Mühldorf (→ KBS 941). Der zweigleisige Ausbau mitsamt Elektrifizierung ist zwar schon seit Jahrzehnten geplant, bis 2010 ist aber nichts geschehen.

Beim **VD-T** wäre die KBS 940 vorrangig elektrifiziert und zweigleisig für 160 km/h ausgebaut worden, um folgende Verbesserungen zu erreichen:

- Zwischen München und Mühldorf fahren pro Stunde zwei Züge und bedienen dabei unterschiedliche Stationen. Die RE brauchen nur noch 54 oder 64 statt heute meist über 70 Minuten.
- Zusätzlich pendelt zwischen Markt Schwaben und Dorfen ein Triebwagen. [Siehe Fahrplan **RB** *) Richtung Mühldorf.] Während Hörlkofen und Walpertskirchen in der Realität nur unregelmäßig bedient werden, bekämen sie beim **VD-T** einen sauberen Stundentakt.
- In Zeiten starker Nachfrage kann diese RB auch nach München verlängert werden und dadurch das RE-Angebot zum exakten 20-Minuten-Takt auffüllen. [Siehe Fahrplan **RB** *) Richtung München.]
- In Mühldorf entstehen zu den Minuten 00 und 30 *Integrale Taktknoten* mit perfekten Anschlüssen zwischen 4 bzw. 5 Zügen. Und in Markt Schwaben ist eine attraktive Verknüpfung mit der S4 zum Flughafen möglich (→ KBS 994).

Zug	RE	RB*)	RE		RE	RB*)	RE	RB*)	RE	RB*)	RE
km München Hbf	7.35		7.55		8.35		8.55		9.35		9.55
0,0 München Ost	7.43		8.03		8.43		9.03		9.43		10.03
21,1 M.Schwaben	7.57	ab	8.17		8.57	ab	9.17		9.57	ab	10.17
	7.58	8.03	8.18		8.58	9.03	9.18		9.58	10.03	10.18
29,2 Hörlkofen		8.09			9.09				10.09		
32,2 Walpertskirchen		8.12			9.12				10.12		
38,5 Thann-Matzbach		8.17			9.17				10.17		
	8.13	8.24	8.33		9.13	9.24	9.33		10.13	10.24	10.33
47,1 Dorfen	8.14	an	8.34		9.14	an	9.34		10.14	an	10.34
54,0 Schwindegg			8.40	<i>Ros-</i>			9.40	<i>Ros-</i>			10.40
61,7 Weidenbach			8.46	<i>enh.</i>			9.46	<i>enh.</i>			10.46
66,7 Ampfing			8.51	>			9.51	>			10.51
72,8 Altmühldorf			8.56	8.59			9.56	9.59			10.56
	8.29	ab	8.59	9.02	9.29	ab	9.59	10.02	10.29	ab	10.59
74,8 Mühldorf (Inn)	8.33	8.36	9.01	9.04	9.33	9.36	10.01	10.04	10.33	10.36	11.01
81,8 Tüßling		8.41	9.06	<i>Neu-</i>		9.41		<i>Neu-</i>		10.41	
91,2 Garching (Alz)	8.43	>	9.13	<i>ötting</i>	9.43	>		<i>ötting</i>	10.43	>	
<i>Burghausen 941</i>	>	9.12	>		>	10.12			>	11.12	
<i>Freilassing 942</i>	<		9.57		<				<		
<i>Traunstein 943</i>	9.27				10.27				11.27		

<i>Traunstein 943</i>	7.33				8.33				9.33		
<i>Freilassing 942</i>	>		8.03		<		9.03		<		10.03
<i>Burghausen 941</i>	<	8.48	>		>	9.48	>		>	10.48	>

Zug	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RB
km Garching (Alz)	8.17	>	8.47	<i>Neu-</i>	9.17	>	9.47	<i>Neu-</i>	10.17	>	10.47
9,4 Tüßling		9.19	8.54	<i>ötting</i>		10.19	9.54	<i>ötting</i>		11.19	10.54
	8.27	9.24	8.59	8.56	9.27	10.24	9.59	9.56	10.27	11.24	10.59
16,4 Mühldorf (Inn)	8.31	an	9.01	8.58	9.31	an	10.01	9.58	10.31	an	11.01
18,4 Altmühldorf			9.04	9.01			10.04	10.01			11.04
24,5 Ampfing			9.09	>			10.09	>			11.09
29,5 Weidenbach			9.14	<i>Ros-</i>			10.14	<i>Ros-</i>			11.14
37,2 Schwindegg		RB*)	9.20	<i>enh.</i>		RB*)	10.20	<i>enh.</i>		RB*)	11.20
	8.46	ab	9.26		9.46	ab	10.26		10.46	ab	11.26
44,1 Dorfen	8.47	9.02	9.27		9.47	10.02	10.27		10.47	11.02	11.27
		9.08			10.08				11.08		
52,7 Thann-Matzbach		9.13			10.13				11.13		
59,0 Walpertskirchen		9.16			10.16				11.16		
62,0 Hörlkofen		9.16			10.16				11.16		
	9.02	9.22	9.42		10.02	10.22	10.42		11.02	11.22	11.42
70,1 M.Schwaben	9.03	9.23	9.43		10.03	10.23	10.43		11.03	11.23	11.43
91,2 München Ost	9.17	9.37	9.57		10.17	10.37	10.57		11.17	11.37	11.57
München Hbf	9.25	9.45	10.05		10.25	10.45	11.05		11.25	11.45	12.05

941 (München -) Mühldorf - Neuötting - Braunau (- Linz)

1871 eröffnete das Königreich Bayern die eingleisige Bahnlinie von München über Mühldorf nach Simbach. Fünf Jahre später wurde der Inn überquert und damit eine grenzüberschreitende Verbindung nach Österreich geschaffen. Ende des 19. Jahrhunderts war die Strecke Teil der bedeutendsten Bahnverbindung zwischen München und Wien: Von 1884 bis 1897 fuhr hier auch der *Orient-Express* von Paris über Wien nach Konstantinopel. Dann übernahm die *Baye-rische Maximiliansbahn* über Rosenheim diese Funktion (→ KBS 950).

Nach dem Zweiten Weltkrieg beschränkte sich der Fernverkehr auf ein Kurswagen-Paar Linz - München und zurück. In den 1980er Jahren wurde das Angebot schrittweise eingestellt. Seit der „Regionalisierung des Nahverkehrs“ 1994 fährt die *Südostbayernbahn*, eine 100%-ige Tochter der *Deutschen Bahn AG*, zwischen 5 und 23 Uhr RB im Stundentakt. Abgesehen von den nach München durchge-bundenen Zügen werden Dieseltriebwagen der Baureihe 628 eingesetzt.

7.35	7.55	8.35	8.55	9.35	München Hbf	9.25	10.05	10.25	11.05	11.25
7.43	8.03	8.43	9.03	9.43	München Ost	9.17	9.57	10.17	10.57	11.17
7.58	8.18	8.58	9.18	9.58	Markt Schwaben	9.02	9.42	10.02	10.42	11.02
8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	Mühldorf 940	8.31	9.01	9.31	10.01	10.31
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.31	9.04	9.31	10.04	10.31	0,0 Mühldorf	8.29	8.56	9.29	9.56	10.29
	9.09		10.09		5,8 Töging (Inn)		8.50		9.50	
	9.13		10.13		9,7 Winhöring		8.46		9.46	
8.39	9.17	9.39	10.17	10.39	12,9 Neuötting	8.21	8.43	9.21	9.43	10.21
8.47	an	9.47	an	10.47	26,0 Marktl	8.13	ab	9.13	ab	10.13
8.52		9.52		10.52	33,9 Julbach	8.08		9.08		10.08
8.56		9.56		10.56	39,0 Simbach (Inn)	8.04		9.04		10.04
8.59		9.59		10.59	41,1 Braunau (Inn)	8.01		9.01		10.01
9.01		10.01		11.01	Braunau (Inn)	7.59		8.59		9.59
9.29		10.29		11.29	Ried i. Innkreis	7.31		8.31		9.31
9.56		10.56		11.56	Linz Hbf	7.04		8.04		9.04

Ziel eines *Integralen Taktfahrplans* muss es sein, die RE-Fahrzeit zwischen den Knotenbahnhöfen Mühldorf und Braunau auf maximal 28 Minuten zu begrenzen, wodurch dann auch keine Zugkreuzung unterwegs erforderlich wird. Der **VD-T** erreicht das durch eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h und den Verzicht auf RE-Halte in Töging. Diese werden von zusätzlichen RB bis Neuötting übernommen, die auch in der reaktivierten Station Winhöring halten können.

Die RE sollen über Braunau hinaus weiter fahren und auch in Ried im Innkreis und Linz *Integrale Taktknoten* zu erreichen. In der Donaustadt hat man zudem Anschluss zur ICE-Linie 5 nach Wien (→ÖBB-Linie 151).

942 Mühldorf - Altötting - Burgkirchen - Burghausen

Die eingleisige Zweigstrecke wurde 1897 eröffnet. Bis 1908 fuhr sie nördlich an Tüßling vorbei und bediente dort eine einfache Station. Für den Lückenschluss Richtung Freilassing (→ KBS 942) entstand eine neue Südumfahrung des Marktes mit einem großzügigen Abzweigbahnhof.

Nach der Entstehung des Chemiedreiecks um Burghausen erlangte die Strecke große wirtschaftliche Bedeutung im Güterverkehr. (Schon heute wird dort mit 3 Millionen Tonnen jährlich mehr als 1 % der deutschen Gütertransporte auf der Schiene abgewickelt.) 2005 wurde dafür ein „Masterplan“ aufgestellt, der insbesondere durch den Neubau elektronischer Stellwerke und die technische Sicherung der Bahnübergänge die Fahrzeit der Regionalzüge verkürzen und die Streckenkapazität für den Güterverkehr verbessern soll.

7.35 8.29	7.55 8.59	8.35 9.29	8.55 9.59	9.35 10.29	München Hbf Mühldorf 840	9.25 8.31	10.05 9.01	10.25 9.31	11.05 10.01	11.25 10.31
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.36	9.05	9.36	10.05	10.36	km Mühldorf	8.24	8.55	9.24	9.55	10.24
8.41	>	9.41	>	10.41	7,0 Tüßling	8:18	>	9.18	>	10.18
>	9.17	>	10.17	>	> Teising	>	8.43	>	9.43	>
8.44	<	9.44	<	10.44	9,0 x Heiligenstatt	8.15	<	9.15	<	10.15
8.49	9.25	9.49	10.25	10.49	14,0 Altötting	8.10	8.35	9.10	9.35	10.10
8.54	>	9.54	>	10.54	19,0 Kastl (Obb)	8.05	>	9.05	>	10.05
8.56	<	9.56	<	10.56	20,2 x Gendorf	8.03	<	9.03	<	10.03
59/01	>	29/31	>	29/31	22,0 Burgkirchen	59/01	>	29/31	>	29/31
9.03	<	10.03	<	11.03	23,4 Burgk.-Bachstadt	7.56	<	8.56	<	9.56
<	9.39	<	10.39	<	> Emmerting	<	8.21	<	9.21	<
9.06	>	10.06	>	11.06	25,4 Pirach	7.54	>	8.54	>	9.54
9.10	<	10.10	<	11.10	29,4 x Lindach (Obb)	7.50	<	8.50	<	9.50
9.12	>	10.12	>	11.12	30,7 Burgh. Mozartstr.	7.48	>	8.48	>	9.48
9.14	9.51	10.14	10.51	11.14	32,2 Burghausen	7.46	8.09	8.46	9.09	9.46

Gesamtverkehr Mühldorf - Tüßling siehe KBS 940

Das wäre beim **VD-T** natürlich schon früher geschehen. Und der umfangreiche Buslinienverkehr im „Chemiedreieck“ würde besser mit der Schiene abgestimmt. Zwischen Altötting und Burghausen fahren z.B. in der Realität stündlich zwei Busse zusätzlich zu den Zügen. Die nördliche Route über Emmerting (Linie 141) würde der **VD-T** so verdichten, dass sie das Bahnangebot zum ungefähren Halbstundentakt ergänzt. Die südliche Route über Burgkirchen (Linie 142) würde Jörg dafür streichen und die entfallenden Busstationen durch die neuen Bahnstationen Bachstadt, Pirach, Lindach und Mozartstr. ersetzen.

944 Mühldorf - Garching - Tittmoning - Freilassing

Die durchgängige Bahnverbindung Mühldorf - Freilassing ging 1908 als eine der letzten Strecken der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen in Betrieb. Sie entstand durch Verknüpfung und Ausbau der Lokalbahnen Mühldorf - Tüßling und Freilassing - Wiesmühl. Die überregionale Bedeutung war trotz einzelner Eilzüge in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stets relativ gering. Bis heute ist sie aber eine wesentliche regionale Verkehrsverbindung.

In der Realität ist geplant, die Strecke München - Mühldorf - Salzburg zweigleisig für bis zu 160 km/h auszubauen und zu elektrifizieren. Sie soll die Strecke München - Rosenheim entlasten und dort Kapazitäten für den Güterverkehr über den Brennerpass frei machen.

6.55 7.59	7.55 8.59	8.55 9.59	München Hbf Mühldorf 840	10.05 9.01	11.05 10.01	12.05 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km Mühldorf	8.59	9.59	10.59
8.06	9.06	10.06	7,0 Tüßling	8.53	9.53	10.53
8.13	9.13	10.13	16,4 Garching (Alz)	8.46	9.46	10.46
8.19	9.19	10.19	24,3 Kirchweidach	8.40	9.40	10.40
8.25	9.25	10.25	31,7 Tittmon.-Lanzing	8.34	9.34	10.34
8.29	9.29	10.29	35,8 Tittm.-Wiesmühl	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31		8.29	9.29	10.29
8.36	9.36	10.36	41,9 Fridolfing	8.24	9.24	10.24
8.40	9.40	10.40	46,1 Kirchanschöring	8.20	9.20	10.20
8.45	9.45	10.45	53,6 Laufen (Oberb)	8.15	9.15	10.15
8.49	9.49	10.49	57,8 Gastag	8.11	9.11	10.11
8.54	9.54	10.54	62,5 Wimpassing	8.06	9.06	10.06
8.57	9.57	10.57	65,6 Freilassing	8.03	9.03	10.03
9.01	10.01	11.01	Freilassing 950	7.59	8.59	9.59
9.10	10.10	11.10	Salzburg Hbf	7.50	8.50	9.50

Gesamtverkehr Mühldorf - Garching siehe KBS 940

Dieses Ziel würde beim **VD-T** nicht verfolgt. Die Strecke Mühldorf - Freilassing würde „nur“ für den Personen- und Güterverkehr in der Region ausgebaut, wobei die Durchbindung der RB nach München den größten Attraktivitätsschub brächte.

Dafür reicht das eine Gleis, wenn es elektrifiziert und für 120 km/h ertüchtigt wird. Die RB sind dann in Mühldorf das Rückgrat des *Integralen Taktknötens* zur Minute 00 und erreichen eine Stunde später die attraktiven Anschlüsse des Freilassinger Taktknötens.

Eggenfelden - Neuötting - Altötting - Garching

Die zwei Tabellen dieser Seite zeigen, wie Regiobusse größere Orte abseits der Schiene erschließen und zusätzliche Direktverbindungen herstellen sollen. Auf beiden Linien pendeln ständig zwei Busse, wodurch sich z.B. die Reisezeit von Eggenfelden nach Neuötting von 38 (über Mühldorf) auf 30 Minuten und von Eggenfelden nach Altötting von 48 (über Mühldorf) auf 40 Minuten verkürzt.

7.33 7.59	7.33 7.59	7.33 7.59	Mühldorf Eggenfelden 936	9.27 9.01	9.27 9.01	9.27 9.01
7.45 7.59	7.45 7.59	7.45 7.59	Pfarrkirchen Eggenfelden 936	9.15 9.01	9.15 9.01	9.15 9.01
			Buslinie			
8.04	8.04	8.04	km Eggenfelden Bf	9.56	9.56	9.56
8.15	8.15	8.15	8 Mittelskirchen	9.44	9.44	9.44
8.26	8.26	8.26	16 Reischach	9.33	9.33	9.33
8.34	8.34	8.34	21 Neuötting Bf	9.26	9.26	9.26
8.40	8.40	8.40	24 Altötting Mitte	8.20	8.20	8.20
8.44	8.44	8.44	26 Altötting Bf	8.16	8.16	8.16
8.56	8.56	8.56	34 Unterneukirchen	8.04	8.04	8.04
9.01	9.01	9.01	37 Hart	7.59	7.59	7.59
9.09	9.09	9.09	41 Garching Bf	7.51	7.51	7.51
9.17 9.27	9.17 11.40	9.17 11.40	Garching Mühldorf 940	7.43 7.33	7.43 7.33	7.43 7.33
9.14 9.57	9.14 9.57	9.14 9.57	Garching Freilassing 942	7.46 7.03	7.46 7.03	7.46 7.03

Zusätzlich zu den genannten Anschlüssen klappt Richtung Süden auch:

- In Neuötting zum RE nach Braunau (ab 39) und RB nach Mühldorf (ab 43) und vom RE aus Braunau (an 21).

- In Altötting zur RB nach Burghausen (ab 49) und vom Bus aus Burghausen (an 35).

(Nach Norden symmetrisch entsprechend):

Trostberg - Tittmoning - Trimmelkam

8.33 8.58	8.33 8.58	8.33 8.58	Mühldorf Trostberg 943	9.27 9.01	9.27 9.01	9.27 9.01
8.33 9.01	8.33 9.01	8.33 9.01	Traunstein Trostberg 943	9.27 8.58	9.27 8.58	9.27 8.58
			Buslinie			
8.05	8.05	8.05	km Trostberg Bf	8.55	8.55	8.55
8.15	8.15	8.15	7 Palling	8.45	8.45	8.45
8.21	8.21	8.21	11 Oberroidham	8.39	8.39	8.39
8.27	8.27	8.27	15 Tittmoning-Wiesmühl Bf	8.33	8.33	8.33
8.33	8.33	8.33	20 Tittmoning Mitte	8.27	8.27	8.27
8.41	8.41	8.41	26 Ostermiething	8.19	8.19	8.19
8.50	8.50	8.50	26 Ostermiething	8.10	8.10	8.10
8.56	8.56	8.56	30 Trimmelkam	8.04	8.04	8.04
9.02 9.52	9.02 9.52	9.02 9.52	Trimmelkam Salzburg Hbf	7.58 7.08	7.58 7.08	7.58 7.08

- In Tittmon.-Wiesmühl hat man Anschluss zu den RBs von und nach Mühldorf und Freilassing, die jeweils zur Minute 29 ankommen und 31 abfahren.

- Von Trimmelkam nach Salzburg wurden die realen Fahrzeiten der *Salzburger Lokalbahn* übernommen, allerdings wie beim **VD-T** auf die Minute 00 symmetriert.

945 Mühldorf - Garching - Trostberg - Traunreut - Traunstein

7.35	8.35	9.35	München Hbf	10.25	11.25	12.25
8.29	9.29	10.29	Mühldorf 840	9.31	10.31	11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33	9.33	10.33	km Mühldorf	9.27	10.27	11.27
8.44	9.44	10.44	16,4 Garching (Alz)	9.15	10.15	11.15
8.47	9.47	10.47	19,0 Wiesmühl (Alz)	9.12	10.12	11.12
8.50	9.50	10.50	22,0 Tacherting	9.09	10.09	11.09
8.53	9.53	10.53	24,0 Schalching	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	28,2 Trostberg [neu]	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	29,6 Schwarzau	8.59	9.59	10.59
9.03	10.03	11.03	31,7 Altenmarkt (Alz)	8.56	9.56	10.56
9.06	10.06	11.06	34,0 Stein (Traun)	8.53	9.53	10.53
9.09	10.09	11.09	36,3 St.Georgen [neu]	8.50	9.50	10.50
9.12	10.12	11.12	38,4 Traunreut Bf	8.47	9.47	10.47
9.15	10.15	11.15	40,5 Traunr.-Oderberg	8.44	9.44	10.44
9.18	10.18	11.18	43,3 Traunreut-Matzing	8.41	9.41	10.41
9.23	10.23	11.23	49,8 Bad Empfing	8.36	9.36	10.36
9.27	10.27	11.27	52,5 Traunstein	8.33	9.33	10.33
9.31	10.31	11.31	Traunstein 950	8.29	9.29	10.29
10.40	11.40	12.40	München Hbf	7.20	8.20	9.20
9.31	10.31	11.31	Traunstein 950	8.29	9.29	10.29
9.55	10.55	11.55	Salzburg Hbf	8.05	9.05	10.05

Die eingleisige „Traun-Alz-Bahn“ wurde 1910 eröffnet, ist (ab Garching) 33,9 km lang und nicht elektrifiziert. Sie diente zunächst hauptsächlich zur Anbindung der Großbetriebe im südlichen „Chemiedreieck“ in Trostberg, Tacherting und Garching sowie des Anlagenbauers Linde AG.

1938 wurde bei St.Georgen eine Heeresmunitionsanstalt (Muna) gebaut und 1942 mit einer 2 km langen Stichbahn angeschlossen.



Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand dort die neue Stadt Traunstein, die heute mit 20.700 Einwohnern die größte Kommune im Landkreis Traunstein ist. Von 1952 bis 1963 fuhren Personenzüge auf der Stichstrecke.

Als erste Nebenbahn in Bayern wurde die kurze Strecke nach 47 Jahren Ende 2010 reaktiviert. Allerdings um den Preis, dass die meisten Züge von Mühldorf nur noch bis Trostberg fahren.

Diesen faulen Kompromiss hätte der **VD-T** mit einem 2,8 km langen Neubauabschnitt vom Traunreuter Industriegleis nach Matzing vermieden, dessen aufwändigstes Bauwerk eine 20 Meter hohe Traunbrücke ist. Die „Traun-Alz-RBs“ ersparen sich damit den Fahrtrichtungswechsel in Traunreut und erreichen die beiden „integralen Taktknoten“ zur Minute 30 in Mühldorf und Traunstein.

947 Mühldorf - Waldkraiburg - Reitmehring - Rosenheim

Nach rund fünfjähriger Bauzeit wurde am 1.5.1876 die knapp 62 km lange Strecke Rosenheim - Mühldorf eröffnet. Sie folgte weitgehend dem Inn, Wasserburg als wichtigster Ort dazwischen, konnte jedoch aus topografischen Gründen nicht direkt angefahren werden. Es erhielt nur einen 4 km westlich der Stadt gelegenen Bahnhof in Reitmehring (heutiger Name "Wasserburg Bahnhof").

Die erwartete Süd-Nord-Nachfrage vom Brenner nach Böhmen stellte sich nicht ein: Fahrgäste kamen mit Schnell- und Eilzügen schneller voran. Und die steigungsreiche Trassierung der anschließenden Strecke von Plattling nach Böhmen sorgte dafür, dass auch die meisten Güterzüge über München, Regensburg und Furth im Wald fuhren.

Für die regionale Entwicklung leistet die Bahnstrecke hingegen bis heute einen entscheidenden Beitrag. Seit der „Regionalisierung des Nahverkehrs“ 1994 fährt

7.02 7.53	8.02 8.53	9.02 9.53	Landshut Mühldorf 945	9.58 9.07	10.58 10.07	11.58 11.07
6.55 7.56	7.55 8.56	8.55 9.56	München Hbf Altmühldorf 940	9.05 8.04	10.05 9.04	11.05 10.04
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
7.58 8.01 8.08	8.58 9.01 9.08	9.58 10.01 10.08	km Mühldorf 2,0 Altmühldorf 10,0 Waldkraiburg	9.00 8.57 8.50	10.00 9.57 9.50	11.00 10.57 10.50
8.17 8.24 8.29	9.17 9.24 9.29	10.17 10.24 10.29	21,3 Gars 30,3 Soyen 36,0 Reitmehring	8.42 8.35 8.31	9.42 9.35 9.31	10.42 10.35 10.31
8.31 8.36 8.40	9.31 9.36 9.40	10.31 10.36 10.40	41,7 Ramerberg 45,5 Rött (Inn)	8.29 8.24 8.20	9.29 9.24 9.20	10.29 10.24 10.20
8.46 8.52 8.56	9.46 9.52 9.56	10.46 10.52 10.56	52,4 Schechen 59,3 Ros. Hochschule 61,7 Rosenheim	8.14 8.08 8.04	9.14 9.08 9.04	10.14 10.08 10.04
9.01 9.40	10.01 10.40	11.01 11.40	Rosenheim 950 München Hbf	7.59 7.20	8.59 8.20	9.59 9.20
9.07 9.31	10.07 10.31	11.07 11.31	Rosenheim 955 Innsbruck Hbf	7.53 7.29	8.53 8.29	9.53 9.29

die *Südbayernbahn* mit Dieseltriebwagen der Baureihe 628 im 1- bis 2-Stunden-Takt. Dabei brauchen sie von Mühldorf nach Rosenheim 57 bis 59 Minuten. Das reicht, um beim **VD-T** die integralen Taktknoten in Mühldorf und Rosenheim zu verbinden. Hilfreich dabei ist, dass zwischen Mühldorf und Altmühldorf „fliegende Zugkreuzungen“ möglich sind, weil dort die zweigleisig ausgebaute KBS 940 mitgenutzt wird.

948 (München -) Kirchseeon - Reitmehring - Wasserburg/Inn

Am westlichen Ende wird die KBS 941 durch eine 4 km lange neue Verbindung östlich Kirchseeon (km 3,2) bis Ebersberg (km 7,2) beschleunigt. Auf ihr können

7.27 7.54	8.27 8.54	9.27 9.54	Rosenheim Kirchseeon 950	9.33 9.06	10.33 10.06	11.33 11.06
7.38 7.46 8.00	8.38 8.46 9.00	9.38 9.46 10.00	München Hbf München Ost Kirchseeon 950	9.22 9.14 9.00	10.22 10.14 10.00	11.22 11.14 11.00
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.02 8.09 8.13 8.16	9.02 9.09 X 9.15	10.02 10.09 10.13 10.16	km Kirchseeon 7,8 Ebersberg 10,9 x Oberndorf 13,9 Steinhöring	8.58 8.50 X 8.44	9.58 9.50 9.46 9.43	10.58 10.50 X 10.44
X 8.25 8.28	9.19 9.25 9.28	X 10.25 10.28	18,5 Forsting 24,5 Edling 26,5 Reitmehring	8.40 8.34 8.32	X 9.34 9.32	10.40 10.34 10.32
8.33 8.34 8.36 8.38 8.40	9.33 9.34 9.36 9.38 9.40	10.33 10.34 10.36 10.38 10.40	27,5 Wass., Megglestr. 28,7 Wasserb. Klinikum 29,8 Burgau Süd 30,9 Wasserburg	8.27 8.25 8.23 8.21 8.20	9.27 9.25 9.23 9.21 9.20	10.27 10.25 10.23 10.21 10.20
9.31 10.00	10.31 11.00	11.31 12.00	Reitmehring Mühlendorf 942	8.29 8.00	9.29 9.00	10.29 10.00

die Züge wie die Autos auf der B 299 ohne den Umweg über Grafing nach München fahren. Die beiden Grafinger Bahnhöfe werden durch die S5 weiter bedient.

Am östlichen Ende werden die 4,4 km von Reitmehring zum Wasserburger Stadtzentrum reaktiviert. Dabei wird mit drei neuen Zwischenstationen zusätzliches Fahrgastpotenzial erschlossen.

X Stündliche Halte nur mit Begradigung Ebersdorf - Oberndorf

