Der Bummerl

Am 14. Dezember 2014 war die Zeit des Bummerls endgültig vorbei, denn es wurde der durchgehende elektrische S-Bahn Betrieb eingeweiht. Gegen 13:30 traf bei Blasmusik der offizielle Eröffnungszug in Markt Indersdorf ein und fuhr nach dem Zustieg der geladenen Gäste und der Musikkapelle zur Eröffnungsfeier und Zugtaufe nach Altomünster weiter.

Ein gutes Jahr vorher, am 12. und 13. Oktober 2013 feierte man „100 Jahre Bahnstrecke Dachau-Altomünster“ mit vielen Dampflokzügen auf dieser Linie, doch bis vor hundert Jahren der erste Zug fuhr, gab es viele Streitigkeiten.

Nachdem 1867 die Bahnlinie zwischen München und Ingolstadt mit den Stationen Dachau, Röhrmoos und Petershausen eröffnet worden war, nahm die Beliebtheit des neuen Verkehrsmittels dermaßen zu, dass ein Bürger-Komitee gegründet wurde, um das Dachauer Hinterland zu erschließen. Zu Beginn der 1900er-Jahre gab es für die Streckenführung zwei Vorschläge: die Anbindung von Altomünster über Schwabhausen und Erdweg ab Dachau und die Anbindung von Markt Indersdorf abgehend ab Hebertshausen.

Die jeweiligen Gemeinden konnten sich nicht auf die eine oder andere Trassenführung einigen, was zu einem Kompromiss führte. Unter Polizeischutz mussten damals in einigen Orten die Vermessungsarbeiten durchgeführt werden. Dieser Kompromiss spiegelt sich im heutigen Verlauf der Trasse wider. Erst fährt sie nach Westen bis Schwabhausen, anschließend weiter nach Norden bis Indersdorf, zuletzt im Glonntal wieder in Richtung Südwesten bis Erdweg. Von dort aus führt die Strecke wieder nach Nordwesten bis Altomünster. Dies führt bei einer Entfernung von knapp 20 Kilometern Luftlinie zwischen Dachau und Altomünster zu einer Streckenlänge von 29,9 Kilometern.

Am 8. Juli 1912 wurde zunächst der Abschnitt Dachau-Indersdorf, am 18. Dezember 1913 die Gesamtstrecke bis Altomünster als „Dachauer Lokalbahn“ in Betrieb genommen.

Seit dieser Zeit ist die Bahnstrecke zwischen Dachau und Altomünster eine der Lebensadern des Landkreises.

Ludwig Thoma hat in seinen Werken diese Themen beschrieben, so wird als Hintergrund für das Stück „Lokalbahn“ die Ereignisse rund um den Bau der Bahnstrecke vermutet. In seinem letzten Stück „Der Ruepp“ beschreibt er die Bahnreise durch Markt Indersdorf im zweiten Kapitel:

Offizieller Eröffnungszug in Indersdorf am 14.12.2014

„Die Eisenbahn macht von Schwabhausen einen langen Umweg, um den altberühmten Markt Indersdorf nicht auf der Seite liegen zu lassen, und die Bedeutung des Ortes kommt jedem Fahrgast zum Bewußtsein, wenn der Zug dort dreimal so lang hält wie auf den kleinen Stationen.

Und ein ungeduldiger Fahrgast, der aufatmet, weil die Lokomotive, die wie eine Straßenwalze ausschaut, endlich anzieht, muß gleich darauf sehen, daß er die Wichtigkeit von Indersdorf alleweil noch unterschätzt hat, denn die Maschine reut es wieder, daß sie wegfahren soll, und sie pfeift noch einmal einen Willkommgruß und läuft zurück.

Das macht sie zweimal und dreimal, und erst wenn es gar nicht mehr anders geht, nimmt sie Abschied, aber man hört ihr den Zorn darüber an, denn sie pfaucht und schnauft und reißt die Wagen so unwillig nach, daß die Fahrgäste von ihren Sitzen rutschen.“

Der Personenverkehr war eher bescheiden, doch bereits seit Einführung des MVV-Verbundtarifs ist die gesamte Strecke in diesen integriert. Bedient wurde sie weiterhin mit Nahverkehrszügen, später

100 Jahre Dachau-Altomünster
Sonderzug trifft Bummerl in Markt Indersdorf

mit den Modellen der Baureihe 628. Der früher recht rege Güterverkehr mit landwirtschaftlichen Produkten (Getreide, Milch, Vieh), Kohle, Baustoffen, Futter- und Düngemitteln wurde vor dem Umbau der Strecke 1982 größtenteils eingestellt.

1982 wurde das Pilotmodell zuggesteuerte Signaltechnik eingeführt, das u. a. Rückfallweichen in Indersdorf und Altomünster, Zugbahnfunk, Lichthauptsignale, Freimeldung durch am Zugschluss angebrachte Sender und weniger Personal beinhaltete. Gleichzeitig wurde die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h erhöht, die Reisezeit von Dachau nach Altomünster sank daraufhin auf 39 Minuten. Hierbei schloss man die beiden Stationen Breitenau und Stumpfenbach. 1995 erfolgte die Eingliederung der weiterhin nicht elektrifizierten Bahn als Linie A in die S-Bahn München.

Von Ende April 2014 bis Mitte Dezember 2014 wurde die Strecke umgebaut zur vollständigen S-Bahn Integration. Das bedeutete, dass ca. 600 man Oberleitungsmasten aufgestellte und Kupferdraht zog. Zwei neue Begegnungsmöglichkeiten wurden geschaffen (bei Schwabhausen und Erdweg) und die bestehende bei Markt Indersdorf zurückgebaut. Bahnübergänge wurden ertüchtigt, die historische Brücke zur Basilika am Petersberg wurde abgerissen und in der alten Optik wieder errichtet, damit die S-Bahnen unter ihr durchfahren können. Ferner führte man der Ausbau aller Bahnhöfe mit barrierefreien Bahnsteigen durch.

Ab 17. November 2014 sollte dann der Probelauf beginnen, jedoch wegen Bauverzögerungen konnte er nicht stattfinden, doch pünktlich ab 14. Dezember 2014 zum Start des neuen Jahresfahrplan 2015 konnte der Zugverkehr eröffnet werden. Zu den Hauptverkehrszeiten fährt die S-Bahn im 30-Minutentakt; an den Wochenenden im 60-Minutentakt.

Die eingesetzten Züge sind S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423. Für die Hauptverkehrszeiten werden auch noch Triebzüge der Baureihe 420, da es nicht genügend Fahrzeuge der Serie 423 gibt. Die Fahrzeit zwischen Altomünster und Dachau verkürzt sich auf 34 Minuten.

April 2014: Zug Richtung Altomünster bei der oberen Moosmühle, Fundamente der neuen Oberleitungsmasten sind schon zu sehen

Einfahrt Niederroth aus Richtung Indersdorf

↑ "Max Maulwurf" informierte über den Schienenersatzverkehr.

Verfasser & Bilder: Roland Schneewind

↓ Fahrplan im Sommer 1958:

413 b Dachau Bahnhof **— Indersdorf — Altomünster** Alle Züge nur 2. Klasse

4.34		8.30	...	12.16	15.45	15.45	19.36		ab	*Ingolstadt Hbf 413*	an	7.15	**7.21**	...	**11.06**	15.25	...	19.13	22.23	.
6.11	7.25	10.10	13.00	13.50	17.10	17.54	21.20		ab	***München Hbf 413 a***	an	6.22	a 7.00	✕8.11	10.34	13.22	..	17.34	21.27	...
✕2601	†2601	2603	Sa 2613	2605	2607	2609	2611	Zug Nr		*BD München*	Zug Nr	✕2600	2602	✕2612	2604	2606		2608	2610	
✕6.40	†7.56	10.33	Sa 13.28	14.15 a	17.40	18.21	21.47	km	ab	**Dachau** Bahnhof 413	an	✕5.56	6.27	✕7.44	9.58	12.56	...	17.03	20.56	...
6.43	7.59	10.36	13.31	14.18	17.44	18.25	21.50	1,4		Dachau Stadt		5.52	6.24	7.41	9.55	12.53	...	16.59	20.53	...
6.49	8.04	10.42	13.37	14.24	17.49	18.30	21.56	4,2		Breitenau		5.46	6.18	7.36	9.50	12.47	...	16.54	20.47	...
6.53	8.08	10.46	13.41	14.29	17.54	18.35	22.00	6,4		Bachern		5.42	6.14	7.32	9.46	12.43	...	16.50	20.43	...
6.58	8.13	10.51	13.46	14.35	18.00	18.41	22.05	9,1		Schwabhausen (b Dachau) ..		5.37	6.08	7.27	9.41	12.38	...	16.45	20.37	..
7.04	8.18	10.57	13.52	14.40	18.05	18.46	22.11	12,2		Niederroth		5.31	6.02	7.21	9.36	12.33	...	16.40	20.30	...
7.15	8.27	11.07	14.00	14.53	18.14	18.55	22.19	16,3		Indersdorf		5.23	5.55	7.14	9.29	12.25	...	16.32	20.23	...
7.20	8.31	11.12	14.05	14.58	18.19	19.00	22.24	19,1		Arnbach		5.17	5.50	7.08	9.24	12.20	...	16.27	20.15	...
7.27	8.37	11.20	14.11	15.04	18.25	19.07	22.30	22,5		Erdweg		5.11	5.44	7.02	9.19	12.14	...	16.21	20.09	...
7.32	8.42	11.26	14.16	15.09	18.31	19.12	22.36	25,7		Kleinberghofen		5.04	5.38	6.56	9.13	12.08	...	16.15	20.03	...
7.37	8.47	11.31	14.21	15.14	18.36	19.17	22.40	28,6		Stumpfenbach		4.59	5.33	6.51	9.08	12.03	...	16.10	19.56	..
✕7.40	†8.50	11.34	Sa 14.24	15.18 a	18.39	19.21	22.43	29,9	an	**Altomünster**	ab	✕4.56	5.30	✕6.48	9.05	12.00		16.07	19.53	..

von München-Allach / nach München-Allach

a ✕ außer Sa

✕-Züge nicht 5. VI., 15. VIII. †-Züge auch 5. VI., 15. VIII.