

# 125 Jahre Bahnhof Puchheim Teil 1

Die Entstehung der Bahnlinie / Vom Haltepunkt zur S-Bahnstation





Lok 78 301 – beschränkt öffentlicher Personenzug München Hbf. – Puchheim vom 10. Mai 1967

IMPRESSUM **Herausgeber** © Stadt Puchheim, Poststraße 2, 82178 Puchheim, Telefon: 089/80098-0, Fax: 089/80098-222, info@puchheim.de, www.puchheim.de **Text:** Mandy Frenkel, Johann Aichner, Andreas Knipping, Marianne Schuon **Gestaltung** Kathrin Schemel **Archivrecherche** Mandy Frenkel **Lektorat** Ursula Sesterhenn, Isabell Wipiejewski **Abbildungen** Stadtarchiv Puchheim, Florian Brandmeier, d'Buachamer e.V., Adrian Esterer, Manfred Knappe, Andreas Knipping, Erich Rupprecht, Claus-Jürgen Schulze, Wilhelm Tausche, Gottfried Turnwald, Thomas Wunschel **Druck** Juli 2024 **Auflage** 500 Exemplare

Liebe Puchheimerinnen und Puchheimer,

Puchheim ist seit dem Jahre 950 als Siedlung erwähnt, aber die Stadt Puchheim, so wie sie jetzt eben im Jahr 2024 gedacht und erkannt wird, hat eine weit kürzere Geschichte, die insbesondere mit dem Bahnhof im Moos vor 125 Jahren beginnt. Ohne diese Station hätte sich der junge Stadtteil Puchheim-Bahnhof nicht in dieser Dimension entwickelt. Es lohnt sich also, die Geschichte dieses Bahnhofes zu erforschen und zu beschreiben. Und es gibt in der Tat viele Geschichten und Erzählungen. Genauso wie dieser Knotenpunkt oftmals verändert und umgebaut wurde. Der Blick zurück dokumentiert eindrücklich, welche wesentliche Bedeutung der Bahnhof für die Stadtentwicklung Puchheims hatte. Gerade aus dieser Sicht heraus richtet sich der dringende Appell an die verantwortlichen Stellen, den Bahnhof Puchheim zukunftssicher und vor allem barrierefrei zugänglich auszubauen, so dass wir den nächsten Geburtstag nicht nur mit Jubel sondern auch mit Stolz und Zufriedenheit feiern können. Trotz alledem: Herzlichen Glückwunsch und ein Danke an die Verfasserinnen und Verfasser dieser Broschüre!

Norbert Seidl, Erster Bürgermeister Stadt Puchheim

## Teil 1

- 4 **Entwicklungs- und Siedlungstand im Puchheimer Moos um 1899** Von Johann Aichner
- 5 **Als die Bahn über Puchheim-Ort führen sollte** Von Johann Aichner
- 7 **Die Allgäubahn im Wechsel der Epochen** Von Andreas Knipping
- 15 **Die schwierige Festlegung des Ortsnamens Puchheim und wie es zur Ortsteilbezeichnung „Bahnhof“ kam** Von Johann Aichner
- 16 **Alte Kursbücher erzählen** Von Andreas Knipping
- 20 **Der Bahnhof, der dem Stadtteil Puchheims den Namen gibt** Von Johann Aichner
- 22 **Zeitzeugengespräch mit Florian Brandmeier** Von Johann Aichner und Marianne Schuon

## Teil 2

- 4 **Übersicht – 125 Jahre Bahnhof Puchheim**
- 6 **Die Hausmüll-Fabrik in Puchheim und die Bahn** Von Mandy Frenkel
- 10 **Das erste bayerische Flugfeld in Puchheim und die Bahn** Von Mandy Frenkel
- 14 **Das Puchheimer Kriegsgefangenenlager und die Bahn** Von Mandy Frenkel
- 18 **Entwicklung von Gleisanlagen und Bahnsteigen** Von Adrian Esterer
- 22 **Die Bahnhofsrestauration** Von Marianne Schuon



## ENTWICKLUNGS- UND SIEDLUNGSTAND IM PUCHHEIMER MOOS UM 1899

Das Puchheimer Moos war ursprünglich „herrenlos“. 1870 wurde hier die Bahnlinie München Memmingen durchgeführt. Der Bereich des heutigen Bahnhofs wurde (laut Aufzeichnungen des Pfarrers) als „Bahnwärterposten 4“ (von Aubing aus) bezeichnet. Es gab also offenbar einen Bahnübergang an dieser Stelle. Durch nachfolgende Besiedelung und mehr Wirtschaftsverkehr wurde hier 1888 ein Bahnwärterhaus errichtet. Das Familienbuch der Pfarrei verzeichnet am 15. August 1888 die Ankunft eines Johann Schmid, Bahnwärter, im Puchheimer Moos. Die ersten Siedler ab 1872 entlang der Bahnlinie siedelten also im „Puchheimer Moos“. Es gab weder einen Bahnhof noch einen Ortsbegriff. Die Siedler wurden als

„Möösler“ oder auch „Kolonisten“ bezeichnet. Ihr Brot-erwerb war bis zum Bau der Hausmull-Fabrik der Torfstich oder etwas Landwirtschaft und Fischzucht. Daneben gab es vor 1899 zwei Anwesen im „Gröbenthal“, eines davon als „Fischzuchtanstalt“. Sie befand sich an der heutigen Nordendstraße (Trepte-Grundstück). Die Bevölkerung war nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Erwerbsmöglichkeiten recht überschaubar. Laut Statistik des Puchheimer Pfarrers verteilten sich die Siedler ab ca. 1899 folgendermaßen auf die unterschiedlichen Puchheimer Gebiete. Dorf: 378 Einwohner / 55 Häuser  
 Bahnstation: 41 Einwohner / 7 Häuser  
 Fabrik: 97 Einwohner / 5 Häuser  
 Puchheim-Moos: 30 Einwohner / 5 Häuser

Zeitungsausschnitt zur Eröffnung der Haltestelle Puchheim.

In: Münchner Neueste Nachrichten Nr. 138 vom 22. März 1896.

*Sprechender sonstiger Qualifikation zu Gefreiten ernannt.  
 \* Vorortverkehr. Nicht alle Halteplätze, welche auf den neuen Vorortlinien in Aussicht genommen waren, werden schon ab 1. Mai bezw. im Laufe dieses Sommers fertig gestellt und benutzbar werden. Auf der Strecke München-Dachau wird nur Karlsfeld ab 1. Mai fertig werden, die Eröffnung des Halteplatzes Plutenburg wird sich verzögern. Zwischen München und Schleißheim wird nur der Halteplatz Fasauerie Moosach eröffnet; auf einen Halteplatz bei der Fasauerie Hartmannshofen, der die größte Frequenz erhalten würde, darf überhaupt nicht gerechnet werden. Die Halteplätze Buchheim und Roggenstein zwischen Bruck und Aubing werden wohl sicher bis 1. Mai benutzbar. Fraglich ist dies hinsichtlich des Halteplatzes Wiehina zwischen*

Zeitungsausschnitt zur Flucht des Räuber Kneißl über Puchheim. In: Rosenheimer Anzeiger Jahrgang 46 von 1900.

## ALS DIE BAHN ÜBER PUCHHEIM-ORT FÜHREN SOLLTE

Bereits 1862 erhielt die Stadt Landsberg eine Konzession zur Projektierung einer Bahnlinie von Pasing nach Landsberg. Die ersten Planungen dafür sahen nicht eine Linienführung durch das Moos nach Fürstenfeldbruck, sondern über Puchheim (Ort) und Alling vor. 1869 hatte Justin Huber, ein Müllersohn aus Friedberg, auf das Sägmülleranwesen (heute Spiegl) in Puchheim eingehiratet. Dieses war von seinem Schwiegervater nach Verkauf der Mühle in der alten Bergstraße zuvor errichtet worden. Die Bahnpläne, die seiner Ansicht nach eine Haltestelle neben seinem Anwesen vorsahen, aber auch andere Gründe brachten Huber im Sommer 1870 auf die Idee, dass neben einer Haltestelle auch ein Gasthaus vonnöten sei, welches er bauen wollte. Er richtete ein entsprechendes Bittgesuch an die Obrigkeit. Allerdings war Huber offenbar zu spät mit seinem Antrag. Dem großen Bemühen von Bruck, die Bahnlinie über ihren Markt zu führen, wurde von der Regierung zugestimmt. Die Bahnlinie sollte nun doch von München

über Bruck nach Buchloe und Memmingen verlaufen. Die offenbar schon tätige Königliche Eisenbahn-Bau-sektion Bruck bezeichnete Hubers Angaben nur kurz als falsch. Vom Bezirksamt Bruck wurde die Gemeinde Puchheim zur Stellungnahme aufgefordert. Diese hielt eine zweite Wirtschaft zwar für wünschenswert, lehnte eine Genehmigung aber ab, da das Anwesen nicht passend gelegen sei und auch nicht die notwendigen Eigenschaften für eine Gaststätte habe. Auch eine Berufung Hubers durch einen eingeschalteten Advokaten hatte mit Hinweis auf die isolierte Lage des Anwesens keinen Erfolg. Man denke nur, die ursprünglichen Bahnpläne und eine Haltestelle im heutigen Puchheim-Ort wären gegebenenfalls samt einer Bahnhofsgaststätte umgesetzt worden – es gäbe heute Puchheim-Bahnhof überhaupt nicht!

Quelle: Johann Aichner, Die Wirte in Puchheim. In der Festschrift zum 90-jährigen Gründungsfest des Obst- und Gartenbauvereins Puchheim-Ort e.V. 2001

Positionsblatt Germering eines Planes von 1852. Faksimile-Reproduktion der gezeichneten Originalaufnahme. Im Bereich des heutigen Puchheim-Bahnhofs sind Eintragungen mit schwarzer Tusche vorgenommen worden. Es handelt sich dabei um Torfstiche. Auch die eingefügte Bahnlinie ist gut erkennbar.

Quelle: Bayer. Landesvermessungsamt







Ein Schnellzug ist um 1953 auf der Allgäubahn bei Immenstadt unterwegs. Zuglok ist eine 39 des Bahnbetriebswerks (Bw) Kempten.

## DIE ALLGÄUBAHN IM WECHSEL DER EPOCHEN

Die Bahnstrecke München – Buchloe prägt seit 1873 wie jeder Schienenweg elementar die umgebende Landschaft. Nur schwer kann man sich heute noch die Region zwischen Aubinger Lohe und Roggensteiner Leite ohne die Gleisstrasse vorstellen, die den Ortsteil „Bahnhof“ genauso belebt wie auch städtebaulich teilt. Der Fernverkehr auf der Allgäubahn von Pasing beziehungsweise München über Buchloe nach Lindau spielte zwar für den Lokalverkehr des Bahnhofs Puchheim keine Rolle, doch er forderte die Sorgfalt von Generationen Puchheimer Fahrdienstleiter, er weckte das Fernweh von Anwohnern und Berufspendlern. Die Arbeitsgeräusche von Dampf- und Diesellokomotiven drangen an die Ohren von Jung und Alt. 1896 hielt erstmals ein Zug in Puchheim. Die Geschichte einer Eisenbahnstrecke mündete in die Ortsgeschichte.

Beim Blick auf Planung und Bau von Eisenbahnstrecken in nunmehr schon bald zwei Jahrhunderten erkennt man unterschiedliche Epochen in Abhängigkeit von den ökonomischen Motivationen der privaten und staatlichen Befürworter und Finanziers und den politischen und militärischen Wünschen und Bedenken der staatlichen Behörden. Die ersten Eisenbahnstrecken in ganz Europa entsprachen dem Konzept einer stählernen Städtepartnerschaft. Beginnend mit Liverpool – Manchester und alsbald in Deutschland mit Leipzig – Dresden, Berlin – Potsdam und Berlin – Köthen und in Bayern mit Nürnberg – Fürth und München – Augsburg beobachten wir das von Industrie und Banken politisch, medial und finanziell geförderte Bestreben einer verkehrstechnischen Synergie zwischen zwei aufstrebenden Handels-, Gewerbe-, Verwaltungs- und Messestädten. Aus heutiger Sicht erstaunlich wenig dachte man an die Vernetzung kommender Bahnen. Immer wieder wird die Planskizze des umtriebigen Journalisten und Unternehmers Friedrich List für ein gesamtdeutsches Eisenbahnsystem reproduziert. Nie fehlt der Hinweis, dass die eine oder andere Linie angeblich genau auf diesem Plan schon verzeichnet gewesen sei. Indes waren viele seiner einzelnen Striche auf der Landkarte reichlich kurios fantasiert und wurden bald von der realen Entwicklung überholt. Den gesamten Osten des Deutschen Bundes hatte List völlig vernachlässigt. Sein wirkliches Verdienst ist

es jedoch, über die Städteverbindungen hinaus erstmals die Vision eines Gesamtnetzes entwickelt zu haben.

### Eisenbahn als Wasserstraßenergänzung

Heute kaum mehr geläufig ist der zwischen 1830 und 1850 populäre Gedanke, mit Eisenbahnen die im frühen 19. Jahrhundert außerordentlich geschätzten Wasserstraßen für den Gütertransport zu verbinden. Das Dampfschiff war zwanzig Jahre vor der Dampflokomotive anwendungsreif und verbesserte den Verkehr auf Flüssen,



Eine bautechnische Herausforderung war die Überquerung der Iller in Kempten. Eine Lok der legendären bayerischen Gattung S 3/6 und eine 39 führten um 1953 einen Schnellzug über die majestätische Brücke.



Seen und den damals ständig weiter gebauten Kanälen epochal. Allerdings lag auf der Hand, dass der Kanalbau vor Mittelgebirgen oder gar Hochgebirgen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen haltmachen müsste. Auch das erste große staatliche Bahnprojekt Bayerns lässt noch die Orientierung an der vorhandenen Struktur von Dampfschiffslinien erkennen. Mit einer technisch schwierigen Streckenführung durchs Allgäu ausgerechnet das kleine Lindau anzuschließen, entsprach der Idee einer vorrangigen Anbindung an die Bodenseeschifffahrt. Die Wirksamkeit ähnlicher Gedanken sehen wir im benachbarten Königreich Württemberg, wo die „Württembergische Hauptbahn“ zwischen Neckar (Stuttgart), Donau (Ulm) und Friedrichshafen (Bodensee) zum ersten Bahnprojekt erhoben wurde. Die Präsenz am Bodensee war außerdem ein wahres Wettbewerbsthema der Anliegerstaaten. Baden, Württemberg, Bayern, Österreich und die Schweiz grenzten dicht nebeneinander an den See und wollten jeweils mit Hafenbahnhöfen glänzen. Der bauliche Aufwand allein schon in Lindau spricht für sich.



Die Eisenbahnen im Großraum München auf einer amtlichen Karte nach dem Stand von 1946. Sammlung Andreas Knipping

Den Motiven Städtepartnerschaft und Kanalgängung hatte sich zu dieser Zeit jedoch bereits das Motiv der großflächigen Landeserschließung zugesellt. Es ist der seinerzeitigen Regierung des finanziell schwachen Königreichs Bayern hoch anzurechnen, dass sich das erste staatliche Bahnprojekt mit nichts weniger zufrieden gab als mit einer Diagonale durch das ganze Land von Lindau bis Hof mit der Option des Grenzüberganges nach Sachsen. Allerdings geriet diese Diagonale äußerst windungsreich, und nicht weniger als 566 Kilometer lang, weil inzwischen der Ehrgeiz der Städte erwacht war, am Aufschwung durch die moderne Verkehrstechnik teilzuhaben. Der Weg von Lindau über Kempten, Kaufbeuren und Augsburg bis Donauwörth bot sich an. Von Donauwörth in Richtung Nürnberg jedoch einen weiten Bogen über Nördlingen und Gunzenhausen zu wählen, war schon durchaus eigenwillig.

Unhistorisch war der später oft wiederholte Vorwurf der „Kleinstaaterie“ wegen der Meidung württembergischen Territoriums bei der Trassierung des südlichen Abschnitts der Bahn. Bayern und Württemberg waren souveräne Königreiche und konnten nicht schon 1840 oder 1850 bei ihrer Verkehrsplanung die Reichsgründung von 1871 berücksichtigen. Und Bayern war kein „Kleinstaat“. Die Streckenführung allein auf bayerischem Hoheitsgebiet erforderte eine zwischen Kaufbeuren und Lindau technisch sehr herausfordernde Trassierung, die der Allgäubahn ihren bekannten und geradezu legendären Charakter verleiht. Sie war und ist die einzige Hauptbahn Bayerns mit einem in bedeutender Länge gebirgigen Charakter.

### Die großen Abkürzungen

Das Bestreben, möglichst viele wichtige Städte auf die Perlenschnur des Schienenweges zu fädeln, ist auch im Weiterbau des bayerischen Staatsbahnnetzes zu erkennen. Auf dem Weg nach Rosenheim und weiter nach Österreich musste um den Preis einer technisch schwie-



Amtliche Streckenkarte der Reichsbahndirektion München aus der Nachkriegszeit 1946 noch ohne alle späteren Streckenstilllegungen. Enthalten ist auch der wenig später stillgelegte Westabschnitt des Nordrings von der Strecke in Richtung Allach (amtlich „Steinwerk-Ölching Ost“).

Sammlung Andreas Knipping

rigen Trassenführung das provinzielle Holzkirchen „mitgenommen“ werden. In ganz Europa ging die Zeit des Anschlusses möglichst vieler Mittelstädte an eine lange und windungsreiche Bahnverbindung in die Phase der engmaschigen Netzentwicklung über, die bis hinunter zur Kreisstadt keinen nennenswerten Standort von Administration, Justiz, Bergbau und Industrie mehr auslassen sollte. Auch wurden höhere Geschwindigkeiten gefordert. Der unerhörte Fahrzeitgewinn gegenüber der Postkutschenzeit war längst als selbstverständlich verbucht. Jetzt wollte man schneller fahren und nicht mehr von München nach Nürnberg sechs oder gar nach Lindau acht Stunden brauchen (Stand 1855). Es war längst an der Zeit, den Weg von München ins Allgäu zu verkürzen, der bislang immer noch weitab über Augsburg führte. Weil die Strecken von München als auch von Lindau den Augsburger Hauptbahnhof von Süden her erreichten, war eine Durchfahrt von Zügen München – Lindau nicht möglich. Ein Umsteigen in Augsburg war unabdingbar. In Bayern fand der Übergang zur planmäßigen Netzverdichtung seine politische Formulierung am 30. Juni

1865 in der Kammer der Abgeordneten mit der Folge eines entsprechenden Auftrages an die Regierung. Das schließlich am 29. April 1869 verabschiedete Gesetz bestimmte den Bau von 22 Strecken, darunter auch der Strecke Pasing – Buchloe – Memmingen. Die Erfolge konnten sich sehen lassen: 25 Jahre nach dem mit acht Stunden Fahrzeit erwähnten Jahr 1855 brauchte man von München anno 1880 nach Lindau etwas mehr als fünf Stunden, selbstverständlich auch mit neuen Generationen von Lokomotiven und Wagen. Zugleich war mit erheblicher Bedeutung auch für die heutige Eisenbahngeografie beschlossen worden, über das zum Kreuzungsbahnhof aufgewertete Buchloe hinaus bis Memmingen weiterzubauen, wo die Kreuzung mit der inzwischen gebauten Strecke Ulm – Kempten und auf längere Sicht der Anschluss an das württembergische Netz gewährleistet war, das nach der Reichsgründung von 1871 nicht mehr im staatsrechtlichen Ausland lag. Und in den parlamentarischen, regierungsamtlichen und medialen Vorüberlegungen zu unserer Strecke erkennen wir schon wieder ein neues Motiv, nämlich Träume vor

und nach 1870 von neuen Direktverbindungen als Ergänzung oder Konkurrenz zu den hergebrachten Linien. Fast gleichzeitig mit Pasing – Buchloe – Memmingen wurde die Strecke München – Mühldorf – Simbach projektiert, die auch schon etwas früher 1871 fertig wurde. Vor den Augen der Verantwortlichen zeichnete sich eine ziemlich geradlinige bayerische West-Ost-Verbindung ab, zu deren Verlängerung sich Württemberg und Baden im Westen und Österreich im Osten doch gewiss alsbald bereitfinden würden. Doch kam es weder zu solchen Fortsetzungen noch zu einem innerbayerischen Streckenverbund. Nie gab es einen durchlaufenden Zug zwischen Buchloe und Mühldorf. Auch eine Strecke Freiburg – München – Linz blieb Utopie.

#### „Unser“ Flügel der Allgäubahn gewinnt Vorrang

Im Gegensatz zu anderen bayerischen Strecken bereitete der Streckenbau von der Münchner Schotterebene durch den Südrand des Dachauer Moses und durch die Endmoränenlandschaft bis Buchloe keine Probleme. Der einzige wirklich nennenswerte Kunstbau war die Brücke über das tief eingeschnittene Lechtal östlich von Kaufering. Der östliche Ausgangspunkt war Pasing, das ja bereits seit dem Bau der Strecke München – Augsburg einen Bahnhof besaß. Wohl gemerkt Pasing und nicht München-Pasing, weil die Stadt im Westen Münchens erst von den Nazis in

die „Hauptstadt der Bewegung“ eingemeindet wurde, die unbedingt möglichst schnell den Nimbus einer Millionenstadt erreichen sollte.

Entsprechend dem Verkehrsaufkommen wurde die Allgäubahn alsbald zu einer Verbindung München – Buchloe – Kempten – Lindau mit einem nur noch nachrangigen Seitenflügel Augsburg – Buchloe. Zum 1. Mai 1899 wurde im Zusammenhang mit der Einführung des Vorortverkehrs im Großraum München der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Pasing – Bruck vollendet. Zwischen November 1905 und September 1906 folgte in mehreren Abschnitten die Fortsetzung Bruck – Buchloe. Während die klassische Allgäubahn bis 1914 in ganzer Länge ihr zweites Gleis erhielt, wird die Flachlandvariante über Memmingen bis heute eingleisig betrieben.

#### Fernverkehr 1873 – 1918

Der ab 1. November 1873 gültige Fahrplan enthielt genau ein durchgehendes Schnellzugpaar München – Lindau (mit der damals üblichen Klassifizierung als Eilzug). Die Fahrzeit war mit fünf Stunden 25 Minuten beziehungsweise fünf Stunden 40 Minuten noch sehr beträchtlich. Sie verkürzte sich in den darauf folgenden zwei Jahrzehnten nur gering. 1895 trat ein zweites Schnellzugpaar hinzu, bemerkenswert nun bereits mit durchgehenden Kurswagen von und nach Berlin, Dresden und Görlitz,

die jeweils in Buchloe an- und abgehängt wurden. Ab 1900 liefen vier Schnellzugpaare mit weitesten Kurswagendurchläufen von Breslau nach Genf und von Berlin nach Zürich. 1906 lief dann bereits ein Wagen jenseits von Lindau über den Gotthard bis Mailand. 1907 erschien erstmals die Zuggattung „D“ wegen des Einsatzes von Durchgangswagen anstelle der vormaligen Abteilwagen. Der Einsatz der wiederum neuen Schnellzuglok S 3/5 (Baujahre 1903 – 1911, Höchstgeschwindigkeit nun schon 110 Stundenkilometer) und die Umgebungsbahn für den Kopfbahnhof Kempten ermöglichten eine sprunghafte Verkürzung der Reisezeit auf drei Stunden 30 Minuten beim besten Zug. Entsprechend der vor dem Ersten Weltkrieg sehr dynamischen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung vermehrte sich die Zahl der Schnellzüge auf der Allgäubahn weiter zu einem Höchststand von sieben Zugpaaren im letzten Friedensfahrplan 1914. Als Zuglok dominierte inzwischen die S 3/6 (2' C1' h4v, gebaut ab 1908). Die Liste der Start- und Zielbahnhöfe einzelner Wagen liest sich mit Berlin und Dresden im Norden und Oberstdorf, Radolfzell, Chur, Zürich, Luzern, Genf, Basel, Mailand, Genua, Ventimiglia und St. Maurice als Katalog des damaligen gehobenen Fremdenverkehrs.

Der Kriegsbeginn im August 1914 ließ den gepflegten Fremdenverkehr zwischen den deutschen und europäischen Metropolen einerseits und den Kunststädten, Bade- und Kurorten des sonnigen Südens und des Hochgebirges – nicht zu vergessen auch den Tuberkulose-Heilstätten wie dem von Thomas Mann verewigten „Zauberberg“ – sofort erlöschen. Für den Fernverkehr gab es während des Krieges nur noch ein D-Zug-Paar München – Lindau ohne durchlaufende Wagen in die Schweiz.

#### Stiefkind Güterverkehr

Der Güterverkehr auf der Allgäubahn blieb stets schwach, was mit der Abwesenheit größerer Industrie und nennenswerten Bergbaus in den durchfahrenen



Letzte Jahre der bayerischen S 3/6: Die mit neuem Kessel ausgestattete 18 621 ist 1961 mit einem Eilzug bei Puchheim unterwegs. Am 23. August 1961 wird sie abgestellt werden.



78 099, von 26.8.1948 bis 30.7.1965 beim Bw München Hbf stationiert, ist 1961 mit einem Nahverkehrszug bei Kottgeisering unterwegs. Ende Mai wird der Betrieb mit 78ern und damit der gesamte Personenverkehr mit Dampfloks in Oberbayern enden.

## CHRONIK DER STRECKEN-ERÖFFNUNGEN

Abschnitt	Eigentumslänge km	Eröffnung	Gesetz vom
Augsburg – Buchloe – Kempten	101,6	01.04.1852	25.08.1843
Kempten – Lindau	89,8	01.03.1854	25.08.1843
Pasing – Buchloe	60,6	01.05.1874	29.04.1869

Regionen gut erklärbar ist. Auch aus den Nachbarländern südlich von Lindau drängte nie ein bedeutender Güterverkehr über die Grenze, weil auch das österreichische Vorarlberg wenig industrialisiert ist und weil die Zu- und Ablaufstrecken der großen Alpenübergänge Gotthard und Lötschberg weitab vom Südufer des



Bodensees nach Baden und ins Elsass verlaufen. Insofern war auch eine große Befürchtung unbegründet, die aus der Kombination zwischen Gotthard-Basistunnel und Elektrifizierung Lindau – Memmingen – München eine Flut von Güterzügen durch das westliche Oberbayern voraussagen wollte.

### Epoche 1918 bis 1939

In den unruhigen Nachkriegs-, Revolutions-, Bürgerkriegs- und Inflationsjahren wurde die Zahl der Zugpaare nach Lindau allmählich wieder vermehrt. Bei den Fahrzeiten sehen wir 1928 mit knapp vier Stunden keinen Fortschritt gegenüber der Friedenszeit. 1936 gab es beim besten Zug mit drei Stunden und neun Minuten eine Verbesserung. Es liegt auf der Hand, dass der Zweite Weltkrieg mit der Schließung der Grenze zur neutralen Schweiz den internationalen Verkehr auf der Allgäubahn auf ein Minimum schwinden ließ. Internationalen Charakter hatte dieser Verkehr ab März 1938 mit dem „Anschluss“ Österreichs erst jenseits von Bregenz. Solange das Nazi-Regime noch die Auswanderung von Juden jeweils nach vollständiger Ausplünderung ihres Vermögens erlaubte, war die Allgäubahn mit dem Grenzübergang von Bregenz nach St. Margarethen auch eine der lebensrettenden Fluchtlinien. Spätestens ab dem 23. Oktober 1941 war dieser Weg allenfalls mit gefälschten Dokumenten zu beschreiten, denn an diesem Tage wurde die „Jüdische Auswanderung“ verboten und die jüdenfeindliche Politik vollständig auf die Ermordung konzentriert. Zu den D-Zügen des Binnenverkehrs gesellten sich im ganzen Reichsbahnnetz die zeitbedingten SF (= Schnellzug für Fronturlauber) und DmW (= D-Zug mit Wehrmachtteil), wobei die insoweit ausgewiesenen Züge auf der Allgäubahn sämtlich dem Vorbehalt „verkehrt nur auf besondere Anordnung“ unterlagen und in der Realität wohl kaum je aktiviert wurden.



**Dampflok in Geltendorf. Im Winter 1963 pendelten noch die Dampfloks der preußischen Gattung P8, später der Reihe 38 der Reichs- und Bundesbahn, jeden Tag oftmals auf der Strecke München – Geltendorf. Drei Jahre später waren sie für immer verschwunden.**

### Episode Nordring

Im Zusammenhang mit den großen Plänen für die Umgestaltung der „Hauptstadt der Bewegung“ sollte der Münchner Hauptbahnhof in seiner hergebrachten Gestalt beseitigt und durch einen riesig dimensionierten Neubau etwa an der Friedenheimer Brücke ersetzt werden. Der Güterverkehr sollte komplett um die Stadt herumgeleitet werden. Diesem Ziel diente der Nordring, der zwischen Emmering und Eichenau aus der Lindauer Strecke abzweigte und über die Augsburger, die Nürnberger und die Regensburger Strecke bis zur Rosenheimer Strecke führen sollte. Von der Augsburger Strecke bis zum damals geplanten und fünf Jahrzehnte später

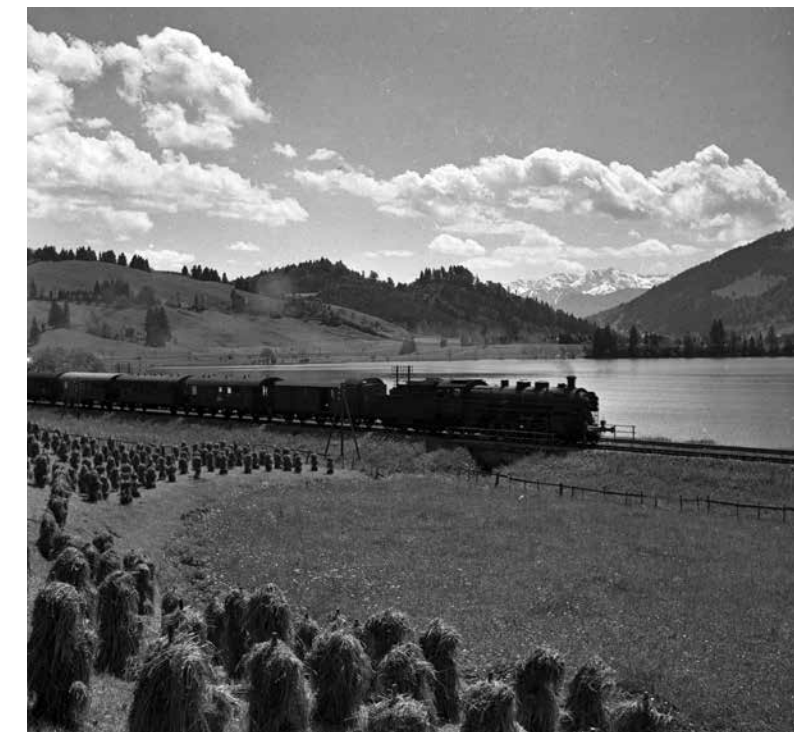
vollendeten Rangierbahnhof München Nord, weiter bis zur Regensburger Strecke und bis zur Einmündung bei Trudering in die Rosenheimer Strecke erfüllte der Nordring seine Funktion. Der 1939 eröffnete westlichste Abschnitt zur Allgäubahn, in der Terminologie der Betriebsstellen gesprochen der Abschnitt „Olching Ost – Steinwerk“ (benannt nach einem Betrieb oberhalb von Emmering) führte jedoch mangels relevanten Güterverkehrs ein absolutes Schattendasein. Das nur eine gelegte Gleis wurde ohne formelle Stilllegung der Strecke um 1949 abgebaut.

### Fernverkehr nach 1945

Bedeutsam blieb und wurde die Allgäubahn hingegen für den internationalen Fernverkehr zwischen der Schweiz und Bayern mit Fortsetzungen einerseits bis Südfrankreich und andererseits bis Böhmen und sogar bis Polen. In eine verkehrsgeschichtliche ferne Epoche noch ohne zivilen Flugverkehr blicken wir im Kursbuch für den Sommerfahrplan 1949, der Reisenden einen Schlafwagen Warschau – Prag – Schirnding – Marktredwitz – Nürnberg – München – Lindau – Zürich anbietet. Für die Fahrt Warschau – Prag – Nürnberg – München – Lindau – Zürich – Genf musste man etwas Zeit mitbringen: 55 Stunden.

### Die Modernisierung

Zur Vorbereitung der Integration ins Münchner S-Bahn-System wurde der Abschnitt Pasing – Geltendorf mit dem 29. September 1968 in elektrischen Betrieb genommen, zunächst noch mit konventionellen Wendezügen, bevor am 28. Mai 1972 rechtzeitig zu den Olympischen Sommerspielen der S-Bahn-Verkehr aufgenommen wurde. Durch die Elektrifizierung des Abschnitts Mering – Geltendorf der Ammerseebahn Augsburg – Weilheim 1970 wurde die Möglichkeit geschaffen, elektrisch bespannte Züge der Strecke



**Zauberhaftes Allgäu: Um 1953 passiert eine 18er vom Bw Lindau, vormals bayerische S 3/6, mit einem Personenzug den Alpsee.**

München – Augsburg im Falle von Betriebsstörungen oder Überlastungen über Geltendorf umzuleiten. Nach einer langwierigen Verhandlungsphase und einer jahrelangen Bauzeit wurde mit Finanzhilfe aus der Schweiz endlich zum 20. Dezember 2020 der elektrische Betrieb Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Lindau aufgenommen. Abgehängt ist nun freilich die historische Allgäubahn Buchloe – Kaufbeuren – Kempten – Hergatz. Hohe Wellen schlägt seit vielen Jahren die Frage nach dem Umfang des Streckenausbaus westlich von Pasing zur dringend erforderlichen Stabilisierung des S-Bahn Verkehrs.

Von Andreas Knipping





Das Puchheimer Bahnhofsgebäude  
um 1965.

## DIE SCHWIERIGE FESTLEGUNG DES ORTSNAMENS PUCHHEIM UND WIE ES ZUR ORTSTEILBEZEICHNUNG „BAHNHOF“ KAM

**P**uchheim oder Buchheim – das war die Frage Jahrhunderte lang. Mit der zunehmenden Institutionalisierung von Staatsbehörden einerseits (z.B. Bahn und Fahrplan) und dem Wachstum Puchheims andererseits wurde die richtige Schreibweise des Ortsnamens wichtig.

„Nach jahrelang gepflogenen Verhandlungen“ ergriff das Königliche Bezirksamt Bruck mit Schreiben vom 15. Mai 1907 an die Königliche Regierung von Oberbayern die Initiative zur Klärung und endgültigen Festlegung der Schreibweise. Verschiedene Behörden wurden schriftlich zur Stellungnahme aufgefordert. Insbesondere das K.B. Kataster-Bureau und die Justizbehörden plädierten wegen der Kataster, Grund- und Hypothekenbücher für „Buchheim“ – die zuständigen Ministerien offenbar eher für „Puchheim“. Interessant ist, dass auch das „Allgemeine Reichsarchiv“ zugezogen und gehört wurde und dieses mit Schreiben vom 8. Juli 1907 antwortete. Das Archiv verwies auf die Ersterwähnung in einer Tauschurkunde des Bischofs Lantpert von Freising (938 – 957) und folgende Urkunden bis 1572 in der Schreibweise „Puchheim“. Im Übrigen ist das auch heute noch der wissenschaftliche Stand der frühesten Erwähnung Puchheims. In Urkunden von 1580 bis 1789 sei in der Regel dann allerdings Buchheim geschrieben worden.

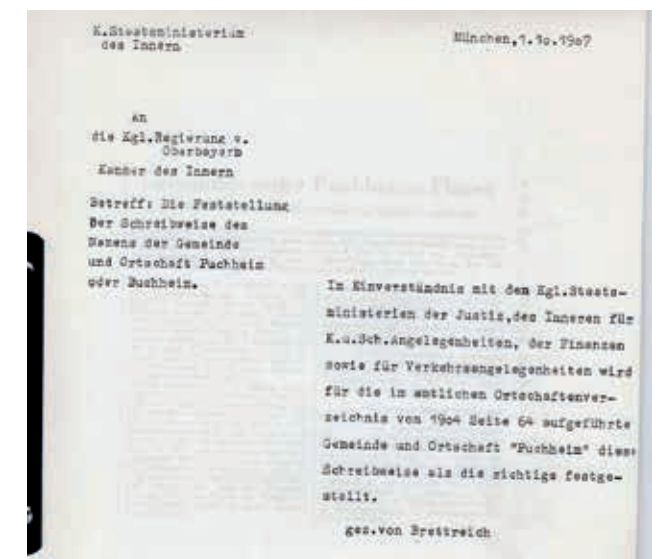
In einem Schreiben vom 22. Juli 1907 an das Kgl. Staatsministerium des Innern fasste die Kgl. Regierung von Oberbayern das Ergebnis zugunsten der Schreibweise „Puchheim“ zusammen unter anderem auch, weil es eben die historische Schreibweise sei. Das adressierte Ministerium stimmte sich offenbar noch mit seiner Kirchenabteilung und den Ministerien der Justiz, der Finanzen sowie für Verkehrsangelegenheiten ab und gab dann mit Schreiben vom 1. Oktober 1907 bekannt, dass für die im Amtlichen Ortschaftenverzeichnis von

1904 auf Seite 64 aufgeführte Gemeinde und Ortschaft „Puchheim“ die Schreibweise als richtig festgestellt sei (siehe Abbildung: Kopie des Schreibens).

Nachdem die Schreibweise der Ortschaft Puchheim geklärt war, blieb die Benennung der entstandenen Siedlung um den Bahnhof. In frühen Erwähnungen und Aufzeichnungen stand Puchheimer Moos und/oder Kolonie und die Bewohner waren aus Sicht des alten Dorfes Puchheim die Möösler.

Der Bahnhof und die wachsende Siedlung veränderten offenbar schleichend die Bezeichnung des Ortsteils; Puchheim-Bahnhof wurde geläufig und fand so erstmals Eingang in das Amtliche Ortsverzeichnis von Bayern 1952, allerdings noch mit einem Stern versehen. Diesen nahm das Statistische Landesamt zum Anlass, 1957 nachzufragen, ob noch ein Bedarf nach besonderer Bezeichnung des Gemeindeteils vorliege. Der Gemeinderat Puchheim beschloss daraufhin am 1. April 1958 einstimmig, „die Bezeichnung des Gemeindeteils Puchheim-Bahnhof wie bisher weiterhin beizubehalten“. Von Johann Aichner

**Schreiben des  
Königlichen  
Staatsministeriums  
des Inneren  
zur Feststellung  
der richtigen  
Schreibweise  
des Ortsnamens  
„Puchheim“ vom  
1. Oktober 1907.**





Puchheim lernt den Uhrzeiger kennen

## ALTE KURSBÜCHER ERZÄHLEN

Kritik und Spott ergießen sich wie nie zuvor über „die Bahn“. Es geht um Platzreservierungen und Speiseservice, um Türen und Toiletten, um Sauberkeit und Höflichkeit, aber zu 90 Prozent um die Verspätungen, also um den Faktor „Zeit“. Die uns heute geläufige Betrachtung dieses Faktors ist noch nicht alt. Noch vor 200 Jahren gab es in Alltagsbewusstsein und Sprache keines Menschen in Wort oder Zahl eine Zeitanzeige wie „Zwölfuhrvier“ oder „21:27 h“. Der Arbeitsalltag in Landwirtschaft und Handwerk bestimmte sich nach Sonnenaufgang und Sonnenuntergang. Der hohe Stand der Mittagssonne markierte die Zeit für die Pause. Die Kirchenglocken riefen zum Gottesdienst. Doch war dem Pfarrer selbst die Einschätzung überlassen, wann die Stunde schlagen müsse. Das Eisenbahnzeitalter bescherte uns den Fahrplan und das Kursbuch, die exakte Minuteneinteilung des Tages und die landesweite Übermittlung der Normzeit. Es bescherte uns die Kultur der Pünktlichkeit und den Zwang zur Pünktlichkeit, es bescherte uns die panische Eile bei Gefahr der Versäumung der Abfahrtszeit – und die Ungeduld des Wartens auf dem Bahnsteig. Es bescherte uns die Unerbittlichkeit der Bahnhofsuhr. Unser Bewusstsein vom Zeitablauf koppelte sich vom Biorhythmus ab. Was kümmern mich Sonnenstand, Müdigkeit und realer Hunger, wenn ich den Zug um 6.56 Uhr erreichen muss, wenn die Kantine um 12.30 Uhr aufmacht und wenn ich nach dem Mittagessen todmüde weiterarbeiten muss? Was wird aus meiner großen Liebe, wenn ich 15 Minuten zu spät zum Date komme? Was wird aus meinem Termin bei Arzt oder Notar in München, wenn ich mit meinem Radl zwischen Puchheim-Ort und Puchheim-Bahnhof einen Platten habe ...

Nachstehend werden nur Fahrzeiten in Richtung München angegeben, denen naturgemäß ein in etwa entsprechendes Fahrplanangebot in der Gegenrichtung entsprach.

### 1880

Die eigenen Füße oder komfortabler die Pferdekraft bringen uns bei Bedarf zur Station Aubing. Aufs Geratewohl sollten wir es nicht probieren, denn es gibt nicht gerade viele Fahrmöglichkeiten.

Abfahrt in Richtung München  
6.31 h  
12.20 h  
17.05 h  
21.49 h  
20.07 h nur Sonntag

„20.07?“ So sprach damals niemand und so schrieb auch das Kursbuch nicht. Vom Abend bis in den Morgen zählte man noch bis 1928 amtlich mit „6 Uhr abends“ bis „5 Uhr 59 morgens“. Genau einmal am Tag können wir in der weiten unbesiedelten Ebene zwi-

schen Roggenstein und Aubing den Schnellzug von Lindau vorbeirauschen sehen. Er ist um 14.15 Uhr dort abgefahren und wird um 19.40 Uhr in München ankommen.

### 1895

Immer noch müssen wir zum Einsteigen nach Aubing gehen oder fahren, vielleicht sogar schon mit einer noch reichlich belächelten neuen Erfindung, dem „Velociped“. Aber Achtung: Für Damen gilt dieses pedalgetriebene Gerät als unschicklich.

Abfahrt in Richtung München  
5.58 h  
7.18 h  
8.53 h  
11.08 h  
12.19 h  
15.26 h  
18.01 h  
18.26 h  
20.29 h  
20.58 h  
22.36 h  
23.40 h

Die Vermehrung der Fahrmöglichkeiten beruht

auf der Einführung der Pendelzüge zwischen Bruck und München Centralbahnhof. Das Fernweh wird bedient mit dem Anblick von nun schon drei Schnellzügen aus Lindau, die für die 221 Kilometer von dort bis München immer noch fünf Stunden brauchen.

### 1912

Wir sind vom eigenartigen Hochrad heruntergestiegen und fahren mit einem Radl entsprechend seinen auch hundert Jahre später noch geläufigen Proportionen. Gangschaltung und Scheibenbremse sind freilich noch Fremdworte. Vielleicht nimmt uns aber auch einer der wohlhabenden Nachbarn mit seinem sensationellen Automobil zur Station Puchheim mit?

Abfahrt in Richtung München  
4.51 h  
5.51 h  
7.09 h  
7.44 h  
9.29 h  
10.49 h

11.21 h  
13.08 h  
14.29 h nur sonntags  
16.04 h  
17.49 h  
18.04 h nur an Sonn- und Festtagen  
18.14 h nur an Sonn- und Festtagen  
19.44 h nur an Sonn- und Festtagen  
20.39 h  
22.22 h  
23.19 h nur an Sonn- und Festtagen  
0.30 h  
1.06 h

Das Kursbuch vermerkt insbesondere mit Blick auf den beliebten Anschluss an die Amperschiffahrt in Grafrath: „Sonn- und Festtags bei gutem Wetter vermehrte Fahrten“. Als weitere Station zwischen Aubing und Bruck (jetzt Fürstenfeldbruck) steht der Haltepunkt Roggenstein zur Verfügung.

Zur Kilometrierung:  
Grafrath 0,0  
Schöngeising 3,3  
Fürstenfeldbruck 9,3  
Roggenstein 13,8  
Puchheim 16,4

Aubing 21,3  
Pasing 24,9  
München-Laim 28,0  
München-Hauptwerkstätte 30,5  
München Hbf 32,3

### 1928

Die ständigen, oft kurzfristig verkündeten Verkehrseinschränkungen zunächst wegen vorrangigen Militärverkehrs im Ersten Weltkrieg und dann wegen der Kohlennot der Nachkriegsjahre, die maßlosen Verspätungen und die heillose Überfüllung der unbeleuchteten und unbeheizten Züge sind Vergangenheit. Wir können wieder ein zuverlässiges Zugangebot erwarten. Gespannt sind wir, ob bei uns auch einmal der elektrische Betrieb Einzug halten wird. Auf der Starnberger und der Herrschinger Strecke und seit diesem Jahr auch schon auf der Augsburg-Strecke bis Nannhofen fährt man bereits mit den modernen fast lautlosen Triebwagen unter einer Oberleitung wie bei der Münchner Trambahn.

Puchheim Abfahrt in Richtung München  
5.37 h  
6.40 h  
6.59 h nur an Werktagen  
8.09 h  
9.39 h  
10.39 h nur an Sonn- und Feiertagen  
10.53 h  
12.21 h  
14.14 h  
14.58 h nur an Sonn- und Feiertagen bei gutem Wetter  
15.38 h  
17.38 h nur an Sonn- und Feiertagen bei gutem Wetter  
17.48 h  
18.14 h  
19.23 h nur an Sonn- und Feiertagen bei gutem Wetter  
19.54 h nur an Sonn- und Feiertagen bei gutem Wetter  
20.03 h  
21.43 h  
22.35 h  
23.21 h  
23.30 h

„Die Abfertigung der nur für gutes Wetter vorgesehenen Züge wird auf den Stationen durch rot-gelbe



Fahne angezeigt“. Wir erkennen den hohen Rang der Volksgesundheit und der dafür hilfreichen Erholungsmöglichkeiten in der Weimarer Republik nach den Hungerjahren von Krieg und Nachkriegszeit.

## 1943

Die Elektrifizierung unserer Strecke ist ausgeblieben. In der Weltwirtschaftskrise hat dafür das Geld gefehlt; und ab 1933 hat das Naziregime alle Devisen in die Aufrüstung gesteckt. Der massive Import von Kupfer für Oberleitungen und elektrische Lokomotiven kam nicht mehr in Betracht. Der „Endsieg“ ist im Schnee von Stalingrad und in der Hitze von Nordafrika auf der Strecke geblieben. Der amtlich verkündete „totale Kriegseinsatz“ geht jedoch weiter. Der Pendlerverkehr in die auch in München pulsierende Rüstungsindustrie hat hohen Rang.

Puchheim Abfahrt in Richtung München  
5.40 h  
6.22 h

7.10 h  
9.10 h  
11.23 h  
13.15 h  
14.14 h  
16.17 h  
18.01 h  
18.34 h  
19.40 h  
21.08 h  
22.33 h  
23.54 h

## 1946

Der Krieg ist verloren. Das Reichsbahn-Kursbuch erscheint in regionalen Ausgaben, in unserem Fall für die „Amerikanische Zone, gültig vom 1. Januar 1946 an“. Es fehlt an betriebsfähigen Lokomotiven und Wagen und vor allem an Kohle. Das Zugangebot ist auf ein Minimum reduziert.

Puchheim Abfahrt in Richtung München  
6.09 h  
6.55 h  
9.11 h  
11.19 h nur samstags  
16.48 h  
18.32 h  
20.49 h

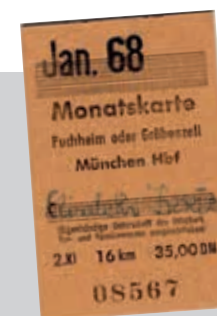
Der Verkehr in der Nachkriegszeit hat viele Formen angenommen. Bei weitem nicht jeder Fahrgast wartet mit seinem oft großen Gepäck auf die seltenen und vollen Züge. Auf den staubigen Straßen im Landkreis und in Richtung München rumpelt so mancher Handwagen mit den aktuell so unschätzbaren Gartenfrüchten, mit dem wertvollen Kohlensack, mit dem irgendwo „aufgetriebenen“ und bestimmt irgendwo eintauschbaren Buntmetall oder mit den Rucksäcken und Koffern und Bündeln der Ostvertriebenen, der befreiten Zwangsarbeiter, der heimkehrenden Kriegsgefangenen und der in der Zeit des Bombenkrieges auf Land evakuierten Münchner. Kinder verdienen sich mit den Wagenfahrten einen Apfel oder ein Stück Brot. Das altersschwache Fahrrad und der Pferdewagen sind Gold wert. Und wer eine Dienststelle der Besatzungsmacht mit frischen Eiern und frischer

Milch aus eigener Landwirtschaft bedient, kann sich auch einmal die Fahrt mit einem US-Militär-Lkw „organisieren“.

## 1951

Wie schnell doch haben sich die Verhältnisse seit der Währungsreform vom Juni 1948 wieder normalisiert! Der Schwarzhandel mit Zigaretten ist vergessen, für die neue harte D-Mark kann man alles bekommen, doch das Geld ist verdammt knapp. Die Kursbuchtafel „406 a Gesamtverkehr München Hbf – Grafath – Geltendorf und zurück“ ist wieder dichter gefüllt:

Puchheim Abfahrt in Richtung München  
4.53 h  
5.49 h  
6.23 h  
6.46 h nur werktags  
7.21 h  
8.06 h nur werktags  
8.45 h  
10.01 h  
11.05 h  
12.36 h  
14.00 h  
15.46 h



16.51 h werktags außer Samstag  
16.58 h nur Samstag und Sonntag  
17.49 h  
18.57 h

19.38 h  
21.09 h  
22.20 h  
23.38 h nur sonntags  
23.52 h nur werktags

Kaum jemand kann sich die von Fahrplanwechsel zu Fahrplanwechsel immer wieder ändernden Zeiten merken. Auch muss man in München Hauptbahnhof oder in Pasing aufpassen, dass man nicht in einen jener Züge nach Geltendorf steigt, die ohne Halt durch Aubing und Puchheim fahren. Manche Leute würden sich einen Taktfahrplan wünschen, der in jeder Stunde zur selben festgesetzten Minute ein oder zwei Abfahrten bieten würde. Spitzenangebot im Fernverkehr ist übrigens ein Diesel-Schnelltriebwagen, die Distanz von Lindau nach München in dreieinhalb Stunden durchheilt.

Ansonsten wird jeder Nah- und Fernzug von einer Dampflok geführt. Zu den vier Schnellzügen pro Richtung gehört auch ein Schnellzug der Besatzungsmacht.

## 1966

Die Dampflokomotiven sind fast vollkommen verschwunden. In der Übergangszeit bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebes 1968 fahren Dieselloks. In München ist zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof der Tunnel für die künftige S-Bahn im Bau. Anders als ein halbes Jahrhundert später gibt es nicht einen einzigen Leserbrief, nicht einen einzigen Bürgerprotest, nicht eine einzige politische oder professorale Stellungnahme mit irgendwelchen Bedenken gegen das Großprojekt.

Puchheim Abfahrt in Richtung München  
4.38 h außer Samstag  
5.38 h nur werktags  
6.04 h Samstag und Sonntag

6.17 h Werktag außer Samstag  
6.42 h Werktag außer Samstag  
6.54 h Werktag außer Samstag  
7.16 h nur werktags  
8.15 h  
9.32 h nur werktags  
11.08 h außer Samstag  
12.32 h  
13.25 h  
15.29 h täglich außer Sonntag  
16.33 h  
17.51 h  
18.32 h  
19.21 h  
20.34 h Werktag außer Samstag  
21.17 h nur Sonntag  
22.07 h nur Werktag  
23.14 h

Bei den meisten Zügen weist der Zusatz „oG“ darauf hin, dass der Zug keinen Gepäckwagen mehr führt, also nicht mehr die hergebrachte Möglichkeit bietet, gewichtiges Reisegepäck vor der Abfahrt abzuliefern und am Ankunftsbahnhof abzuholen. Immer häufiger wird der Typ des Reisenden, der sein

schlankes Gepäck selbst trägt und der auch keine Lust hat, seinen Koffer eine Stunde vor Abfahrt „aufzugeben“ und am Zielbahnhof geduldig am Ausgabeschalter auf seine Rückgabe zu warten.

## 1972

Der 28. Mai 1972 bringt den markantesten Wandel im Nahverkehrsangebot auf den Strecken rund um München. Hochmotorisierte elektrische Triebzüge fahren nun zwischen Freising, Petershausen, Nannhofen, Geltendorf, Herrsching und Tutzing nach München und im Tunnel vom Hauptbahnhof unter der Innenstadt hindurch zum Ostbahnhof und von dort weiter nach Ismaning, Erding, Grafing, Kreuzstraße und Holzkirchen. Der Fahrplan ist mit einem strengen Takt geregelt, der anfänglich auf den Außenstrecken alle 40 Minuten vorsieht und in den folgenden Jahrzehnten größtenteils auf 20 oder sogar zehn Minuten verdichtet wird.

Von Andreas Knipping



## DER BAHNHOF, DER DEM STADTTEIL PUCHHEIMS DEN NAMEN GIBT

Der frühere Kreisheimatpfleger Erich Rupprecht titelte einmal: „Die Schiene war ihr Schicksal“, für Puchheim ein wahres Wort. Die 1873 fertig gestellte Bahnstrecke München – Lindau leistete einen entscheidenden Beitrag zur Entwicklung der Gemeinde. Kaum ein Ort westlich von München wurde so von der Eisenbahn geprägt wie Puchheim, wo der wachsende Ortsteil um den Bahnhof später einfach nach diesem benannt wurde und damit der Name Puchheimer Moos respektive Kolonie verdrängt wurde.

### Der Bahnhof

Die Eisenbahn und der Bahnhof trugen entscheidend zur Entwicklung des Ortsteils bei. 1896 hielten erstmals Vorzüge in Puchheim. Viel wichtiger war allerdings, dass die Bahnstrecke ein wichtiges Argument für die Ansiedlung der Hausmüll-Fabrik in Puchheim war, denn durch sie konnte der Münchner Müll zu der Wiederverwertungsanlage transportiert werden. 1898 erhielt die Fabrik einen eigenen Gleisanschluss und ab 1899 gab es schließlich auch ein eigenes Bahnhofsgebäude in Puchheim.

Abriss des alten Bahnhofsgebäudes, nachdem das neue Gebäude bereits errichtet worden war (1971).



Für das 1910 angelegte Flugfeld in Puchheim beziehungsweise dessen erwartete Besucher waren Bahn und Bahnhof Voraussetzung. Zigtausende Flugbegeisterte nutzten die Bahn für einen Besuch der Flugschauen. Auch in das ab Herbst 1914 auf dem Flugfeld installierte Kriegsgefangenenlager wurden zahlreiche Kriegsgefangene per Bahn an- und abtransportiert. Beiderseits der Bahn wuchs der Ortsteil bis 1935 auf rund 1.200 Einwohner heran; nach dem Zweiten Weltkrieg hatte sich 1946 die Zahl bereits auf 2426 Einwohner verdoppelt und stieg langsam bis 1960 auf rund 3.500. Die fehlende Kanalisation bremste das weitere Wachstum einige Jahre aus, um dann Ende der 60er-Jahre und Anfang der 70er-Jahre mit vielen neuen Baugebieten umso stärker einzusetzen. Die Bevölkerung stieg sprunghaft an. Der sogenannte „30.000er-Plan“ heizte die Planungs- und Wachstumsfantasien zusätzlich an.

### Anschluss ans S-Bahnnetz

1972 kam die S-Bahn und verbesserte die Anbindung nach München; dies förderte die Bautätigkeit und den Zuzug nochmals entscheidend. Der über sechs Jahrzehnte bestehende Bahnhof wurde 1971 durch einen S-Bahn-Zweckbau ersetzt. Angesichts des Wachstums musste auch die Infrastruktur (Schulen, Verkehr etc.) massiv ausgebaut werden. Ferner kamen noch das Gewerbegebiet Nord und später das Gewerbegebiet Süd hinzu. Damit wuchs Puchheim zu einer starken Gemeinde mit rund 22.000 Einwohnern und über 6.000 gewerblichen Arbeitsplätzen heran und wurde 2011 zu Stadt erhoben.

### Die lange Geschichte der Bahnschranke

Schon in den 1920er- und 1930er-Jahren gab es Bestrebungen, die Schranke am Bahnhof durch eine Unter- oder Überführung zu ersetzen. Durch das Bevölke-



Bahnübergang Allinger Straße mit Traktor und Autoschlange um 1980.

rungswachstum hatten sowohl der Straßen- als auch der Zugverkehr stark zugenommen. 1936 schrieb ein Interessenverein an die Reichsbahn: „Im Verlaufe eines Tages müssen die Schranken 100 Mal geschlossen werden, so dass auch der Fahr- und Autoverkehr erheblich gehemmt wird.“ Unter anderen der Landarzt, der häufig zu Notfällen gerufen wurde, müsse an der Schranke warten. Auch der Gemeinderat bat um eine Unterführung. Doch die Reichsbahn sah dazu keinen Anlass. Eine Verkehrszählung habe ergeben, dass die Schranke innerhalb von 24 Stunden 39 beziehungsweise 59 Mal geschlossen war. Die Schließzeiten hätten durchschnittlich vier Mi-



S-Bahn-Triebzug der ersten Generation Baureihe 420 ab 1972. Im Hintergrund die Hochhäuser der Planie.



Sicht von oben auf den Bahnhof Puchheim Anfang der 1970er-Jahre.

nuten betragen. Das entsprache den Wartezeiten eines Straßenknotenpunktes in einer Großstadt. Der Bau einer Unterführung sei zudem wegen des hohen Grundwasserstands technisch nicht durchführbar und zu teuer. Es dauerte nochmal fast 50 Jahre, bis Puchheim mit der Kreisstraße FFB 11 auch eine Bahnüberführung erhielt. Im Frühjahr 1984 schloss sich die Schranke für den Autoverkehr. Stattdessen entstand bis 1988 die heutige Fußgänger- und Radfahrerunterführung. Dabei musste eine über dem Treppenabgang geplante Einhausung, die die Sichtachse der Allinger Straße / Lochhauser Straße unterbrach, nach Bürgerprotesten wieder abgerissen werden. Von Johann Aichner





Links: Im Frühjahr 1967 brachte noch gelegentlich eine Dampflokomotive der Baureihe 50 vom Bw München Ost einen Zug mit Korkladung nach Puchheim. Rechts: Kommunionkinder an der Schranke, 1963.

## ZEITZEUGENGESPRÄCH MIT FLORIAN BRANDMEIER AM 26. SEPTEMBER 2022

Florian Brandmeier ist der letzte bekannte beziehungsweise in Puchheim noch wohnhafte Zeitzeuge, der sowohl vor der Elektrifizierung im alten Bahnhof als auch zu Beginn des S-Bahnbetriebs im neuen Bahnhof seinen Dienst versehen hat. Die nachfolgende Befragung und die Auskünfte umfassen den Zeitraum von 1963 bis 1975.

### Organisation

Der Bahnhof Puchheim war bis 1975 selbständige Neben dienststelle mit eigener Kassenführung und Monatsabrechnung für Personen und Güterverkehr. Er gehörte

ab 1976 zur Hauptdienststelle Fürstenfeldbruck (dort auch personelle Entscheidungen).

### Personal

Bahnhofsvorstand: Franz Zimmermann; wohnte im Bahnhofsgebäude im 1. Stock

Fahrdienstleiter: Josef Berger; wohnte im 2. Stock

Fahrdienstleiter: Gunther Seibt

Fahrdienstleiter: Florian Brandmeier; Puchheim-Ort

Bahnarbeiter: Werner Tischler

Betriebsschicht in der Regel: 4 – 12 Uhr, 12 – 20 Uhr, 20 – 0.45 Uhr

Besetzung: 1 bis 3 Personen mit Fahrdienstleiter und Schalterbeamter sowie Betriebsarbeiter

Die Bahnschranke am Bahnübergang wurde vom Bahnhof aus bedient.

Das Bahnwärterhaus diente nur noch als Wohnhaus der Familie Steer.

Im Anbau am Bahnhof befand sich das Stellwerk; die Bedienung erfolgte durch den Fahrdienstleiter. Einsatz des Personals entweder nur Fahrdienstleiter oder Schalterdienst. Störungen musste der Fahrdienstleiter beseitigen.

### Betriebsart

Personen- und Stückgutverkehr, Güterverkehr (Rheinhold und Mahla). Dampfbetrieb bis circa 1965, länger noch Rangieren mit Dampflok. In Folge Betrieb mit Dieselloks, circa 1969/70 Elektrifizierung bis Geltendorf. Parkplätze am Bahnhof kamen erst mit der S-Bahn (Nordseite später). Davor befanden sie sich hinter dem Bahnhof an den Schrebergärten.

### Personenverkehr

Auch in dieser Zeit gab es bereits starken Pendelverkehr nach und von München. Allerdings konnte man bis in die 1970er-Jahre meist noch einen Sitzplatz im Zug ergattern. Die Pendler aus dem Ort fuhren bevorzugt mit einem Bus zur Arnulfstraße nach München. Stadtauswärts hielten auch die Züge nach Kempten in Puchheim. Am frühen Morgen kamen die Zeitungen aus München



Bei einem Zughalt in Puchheim rief ein Zugschaffner, dessen Auge auf den Schuppen mit der Aufschrift „Strohhülsen“ fiel, aus: „Bahnhof Strohhülsen“.

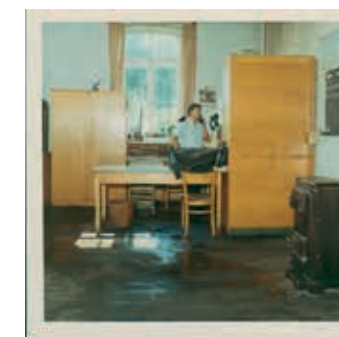
mit den Zügen und wurden ausgeladen. Es bestand in der Regel ein Einstundentakt.

### Güterverkehr

Einen Güterverkehr gab es in Puchheim bis zum Beginn des S-Bahnverkehrs 1971/72. Der Schwerpunkt lag bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs auf der Hausmüll-Fabrik, später auf der Korkfabrik von Rheinhold und Mahla. Die Korkfabrik erhielt per Bahn Rohkork, der aus Afrika kam. Von der Firma Weil aus Pasing kam Pech zur Herstellung dazu. Der fertige Kork wurde wieder über die Bahn abtransportiert. Für den Anbindeverkehr stand eine eigene Betriebslok zur Verfügung. Diese Firma beschäftigte im Übrigen bereits Gastarbeiter. Ein weiterer Stammkunde mit Gütern war die Firma Lohr, Mühlesteine, sowie die Firma Vesper, Strohhülsen. Strohhülsen sind heute nur noch als (Wein-) Flaschenschutz bekannt. Auch Waggons mit Kohle kamen nach Puchheim und wurden von Händlern oder Privatleuten und Bauern mit Kohleheizung entladen. Die Firma Ondrusch, Teeanbauer aus dem benachbarten Eichenau, war ebenfalls Güterverkehrskunde. Ferner stand eine Stückguthalle zur Verfügung. Reisegepäck und Express konnten aufgegeben werden. Eine Tierbeförderung war nicht möglich.

Der neue Bahnhof und die S-Bahn wurden weiterhin durch einen Fahrdienstleiter betreut, der erst nach Inbetriebnahme der Leitzentrale München überflüssig wurde.

Von Johann Aichner und Marianne Schuon



Blick in das alte Bahnhofsgebäude. Links der Fahrkartenschalter, rechts das Büro des Fahrdienstleiters um 1970.





**Die Entwicklung Puchheims, sowie wir es heute kennen, wäre ohne den Bahnanschluss undenkbar gewesen. Die Gemeinde bestand lange Zeit nur aus vereinzelt Häusern, verteilt in einer eher unwirklichen Mooslandschaft. Die Entwicklung zu Puchheim-Bahnhof begann erst mit dem Verlegen der Gleise, der Einrichtung eines ersten Bahnhalts und schließlich dem Bau eines Bahnhofs im Jahre 1899. Ungewöhnlich ist, dass der eigentliche Siedlungskern Puchheims relativ weit entfernt von den Gleisen lag. Auch dieser Teil Puchheims partizipierte vom wirtschaftlichen Aufschwung durch die Bahn.**

**Im vorliegenden ersten Teil der zweiteiligen Broschüre zum 125-jährigen Jubiläum des Puchheimer Bahnhofs werden die grundlegenden Voraussetzungen für den Bau der Bahnstrecke und für den Anschluss der Gemeinde an das Zugnetz beleuchtet. Im zweiten Teil werden die Hausmüll-Fabrik, das Flugfeld, das Kriegsgefangenenlager und die Bahnhofsrestauration – alles Einrichtungen, die es ohne die Bahn in Puchheim nicht gegeben hätte – näher betrachtet.**

