

Vortrag 135 Jahre Eisenbahn in Ottenhofen am 18.04.07

Bild 1 Dampfzug im Bf Erding

Einführung :

Begrüßung

Die Vicinaleisenbahn von Schwaben nach Erding feiert heuer ihr 135 Jähriges Jubiläum. Aus diesem Grund will ich Euch heute abend aus der Entstehungsgeschichte vortragen. Warum wurde die Eisenbahn gebaut? Wie sah die Planung und Ausführung aus? Wie war und ist der Betriebsablauf früher und heute? Ebenfalls feiert die S-Bahn und der MVV München heuer sein 35 jähriges Betriebsjubiläum. Ich werde versuchen die Geschichte der Eisenbahn Schwaben – Erding soweit als möglich nach detaillierten Unterlagen, die mir zur Verfügung standen, zu berichten. Da es noch sehr viele von mir nicht gesehene Unterlagen gibt, wird der Vortrag nicht ganz vollständig sein können. Ich zeige teilweise sehr alte Bilder und bitte deshalb die unterschiedliche Qualität zu entschuldigen. Sollte jemand während meines Vortrages eine Frage haben, bitte ich sie gleich zu stellen. Ich werde versuchen sie sofort zu beantworten.

Warum soll eine Eisenbahn von Schwaben nach Erding gebaut werden ?

Bild 2 Stadt Erding Schrankenplatz - Schöner Turm

Im 19. ten Jahrhundert veränderte der fortschreitende Bau von Eisenbahnlinien das bisherige, über Jahrhunderte eingespielte Handelsgefüge. Hiervon war auch die Stadt Erding betroffen. Die Ostbahnstrecke München - Landshut wurde bereits im Jahr 1858 in Betrieb genommen. Diese Bahn entzog Erding wichtige Transporte auf der historischen Stassenverbindung München - Landshut. Zudem wurde das in der näheren Umgebung Erdings erzeugte Getreide immer mehr zur Bahnstation Freising verfrachtet. Erding geriet in eine Abseitsstellung, was sich vor allem in der Entwicklung der sogenannten Schranne, dem Jahrhunderte alten Getreidemarkt zeigte. Der Frachtverkehr wurde damals durch verschiedene Personenpost und Stellwagenverbindungen mit den umliegenden Orten abgewickelt. Bereits 1862 waren über 25 Prozent des Schrankenumsatzes verloren gegangen. Erding erkannte, dass sich die abzeichnende wirtschaftliche Misere nur durch die Herstellung eines Bahnanschlusses abwenden ließe.

Bild 3 Durchfahrender Dampfzug, Lok 50

Anfang der Sechziger Jahre des 19.ten Jahrhuderts entstand der Plan eine Bahnlinie von München nach Erding zu bauen. Hier einige Planungs- und

Diskussionsvarianten. Eine Variante sollte von München über Erding durch das Vils und Rotttal nach Schärding mit Anschluss an das Eisenbahnnetz Österreichs führen. Eine weitere z.B. von Rosenheim über Ebersberg und Erding nach Landshut oder von Rosenheim über Wasserburg nach Landshut mit einer Stichbahn nach Taufkirchen und Erding. Nach vielen Diskussionen und Verhandlungen schienen am 2. April 1863 die Hoffnungen erfüllt, als ein königliches Dekret die Planungsarbeiten für eine München – Erding - Vils- Rotttal - Schärding Bahn anordnete. Die Freude war jedoch von kurzer Dauer. Die Projektgegner und gleichzeitigen Befürworter einer südlicheren Streckenführung konnten sich kurz darauf durchsetzen. Die Abgeordnetenkammer stimmte am 5. Oktober 1863 für das Gesetz zum Bau der Strecke München – Mühldorf - Simbach mit Anschluss an das österreichische Eisenbahnnetz. Sie hieß damals Braunaubahn. Die Vilstaltrasse war damit vom Tisch.

Bild 4 Fdl Markt Schwaben Altes Stellwerk

Nach weiteren nicht nachvollziehbaren Planungsvarianten stellte die Stadt Erding am 7. März 1869 den Antrag eine Vicinalbahn von Schwaben nach Erding mit Halten in Ottenhofen und Aufhausen zu bauen. Sie sollte in Schwaben von der im Bau befindlichen Hauptbahn München – Simbach abzweigen. Damals hieß Markt Schwaben noch Schwaben, da die Gemeinde erst 1923 das Marktrecht bekam. Der Abgeordnete Max Auer, Gutsbesitzer in Aufhausen, mit seinen hervorragenden Beziehungen zum Adel und zu Wirtschafts- und Bankkreisen trug maßgeblich dazu bei, daß ein Vicinalbahnprojekt Schwaben- Erding bereits am 22. April 1869 der Abgeordnetenkammer zur Entscheidung vorgelegt wurde.

Bild 5 Gesetz über die Erbauung

Am 29. April 1869 wurde die Ausdehnung und Vervollständigung der Bay. Staatsbahnen die Erbauung von Vicinalbahnen betreffend genehmigt. Die Kostenanteile des Staates und der Stadt Erding wurden gleich mitgeregelt. Der Staat stellte 413000 Gulden (entspricht etwa der Summe von 743000 Goldmark) und die Stadt Erding 120000 Gulden bereit. Die Gemeinden mussten für den Grunderwerb und die Herstellung der Erdarbeiten sorgen. Die Nebenbahn war eine Bahn 3.ter Ordnung, sie war nur von regionalen Interesse. Mit der Beteiligung der Gemeinden an den Kosten sollte sichergestellt werden, daß nur wirklich interessierte eine Bahn beantragen.

Nun das sogenannte Gesetz oder heute Satzung genannt:

München den 25. Mai 1869

Gesetz über die Erbauung von Vicinalbahnen zwischen Erding und Schwaben dann Zwischen Langenzenn und Siegeldorf betr. (Strecke ist in Franken)

Ludwig 2te

Von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc.

Wir haben nach Vernehmung unseres Staatsrates mit Beirates und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnet was folgt :

Artikel 1

Wenn für Herstellung einer Vicinaleisenbahn von Erding nach Schwaben die nach Artikel 2, Absatz 1 des Gesetzes vom 29. April 1869 die Ausdehnung und Vervollständigung der bay. Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend- erforderlichen Voraussetzungen einer Staatssubvention erfüllt werden, ist die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung einer Vicinalbahn zu übernehmen und

Ottenhofen und Schwaben mussten nur für den Grund für das Gleisbett sorgen, bezahlen mussten sie nichts.

Nun da der König und der Landtag dem Bau der Bahn zugestimmt hat mussten die beteiligten die Stadt Erding und die Vertreter der Königlichen Eisenbahnen einen Vertrag schließen.

Bild 6 Vertrag –Erding- Eisenbahn

Vertrag über die Vicinalbahn Erding – Schwaben

Abgeschlossen

Zwischen den königlichen Eisenbahnen

Vertreten

Durch den königlichen General Direktions Assessor im Fiskal Falke von München

Und der Ortsgemeinde Erding

Vertreten durch ihren Bürgermeister Wilhelm Weindler

1.

Zur Erfüllung der durch Art.1 des Gesetzes vom 29. April 1869 statuierten Voraussetzungen für Erbauung einer Vicinalbahn von Schwaben nach Erding verpflichtet sich die Stadtgemeinde Erding den effektiven Aufwand für Grunderwerb und Erdarbeiten dieser Bahn der königlich Eisenbahnen zu erfolgen

Bild 7 Schloß Ottenhofen

Wie sah die Gemeinde Ottenhofen aus in die eine Eisenbahn gebaut werden sollte

Schloß

In Ottenhofen war ein Schloß mit Gutsbesitz und Brauerei ansässig. Schloßbesitzer war Herr Jakob Roggy von 1863 bis 1887. Herr Roggy kaufte das Schloß am 29.8.1863 um 87000 fl vom Ehepaar Andreas und Magdalena Ackermann (non Moos- Bez. Vilshofen)Das Auffälligste an der Fammilie Roggy war, daß Sie der Menonitischen Religion angehörten. Menoniten versuchen ein gewaltfreies Leben zu führen, sie lehnen Gewalt ab. Dabei war es tradition daß immer der älteste die Berdigung vollzog. Gibt es heute überwiegend in Amerika. Im Jahre 1886 brannte am 16. Okt. um 21.30 Uhr der Sommerkeller des Herrn Roggy ab, wobei 88 Lagerfässer, das große Fuhrfaß mit Wagen und vieles mehr im Wert von 10500 Mark verbrannten. Daraufhin verkaufte Fam. Roggy an Sengmüller Sebastian und verzog nach Wolfratshausen, wo sie sich ein Gut kauften.

Sengmüller Sebastian war Schloß und Gutsbesitzer von 1887 bis 1892

Sengmüller Sebastian und Kreszenz, geb Schmied, Privatierseheleute von Eichstätt erwerben am 10. Aug. 1887 das Schloßgut samt Brauerei. Sebastian Sengmüller verunglückte am 26. 12. 1889 auf der Dorfstraße bei der Überquerung des Gleises in der Nähe des Bahnhofs tödlich. Er war mit einem Rennschlitten unterwegs, als das Pferd plötzlich Ausschlug und ihn unglücklich am Kopf traf. Er war sofort Tod. Seine Leiche wurde in Ottenhofen begraben. Die Frau führte als Erbin und Alleineigentümerin die Bewirtschaftung des Gutes weiter, bis sie dasselbe am 28. 12. 1892 an Matthias Brenner, Guts und Brauereibesitzer in Schwaben um ca. 170000 Mark verkaufte. Die Wittve Sengmüller siedelte am 19. 1. 1893 mit ihren Kindern nach Eichstätt über. Auch die Leiche des Ehemannes lies sie exhumieren und nach Eichstätt überführen.

Matthias Brenner seit 1892

Herr Brenner führte das Gut bis 1952 und verkaufte an die Landessiedlung. 1895 meldete Herr Brenner das Brau gewerbes für Ottenhofen ab.

Bild 8 9, 10, 11, 12, 13-Kaspar Zehetmaier Bgm bis 1887, Armenhaus, Kramerhaus, Kern- Unterschwillach Sodlerhaus Fam. Wuid beim Schwanzer

Wie sah die Gemeindeverwaltung ,Gemeinde Ottenhofen aus.

Zur Zeit des Bahnbaues umfaßt die Gemeindeflur 3015 Tagwerk 72 dezimal = 1028 Ha . Die Gemeindegrenzen dürften heute im großen und ganzen noch identisch sein. Die heutigen Staatsstraßen gab es damals auch, wenn auch mit anderen Straßenverlauf. Z.B Bahnübergang (Distriktstraße 2 Ebersberg, Schwaben durch Ottenhofen und weiter nach Wifling-Erding, Über Oberneuching ,Finsing). Nach Unterschwillach führte ein Verbindungsweg. Die übrigen zur Gemeinde gehörenden Ortschaften sind nur durch Waldwege verbunden. Als Ortschaften wurden auch die Einöden behandelt. Nach einer Erhebung zum 1. 12. 1880 hat die Gemeinde Ottenhofen 10 Ortschaften mit 75 Wohngebäuden und 465 Einwohner. Im Jahr 1900 87 Haushaltungen und 524 Einwohner. Dies sind im einzelnen : Ottenhofen 28Whg – 187 Einw, Unterschwillach 14Whg – 82 Einw, Siggenhofen 11Whg – 69Einw, Wimpasing 5Whg- 34 Einw, Herdweg 6Whg- 31 Einw. Grund 5Whg – 25 Einw, Lieberharting 2 Whg-11 einw., Steiler 2 Whg- 8 Einw, Grashausen 1Whg- 11 Einw, Stocka 1 Whg- 7Einw.

Wer war Bürgermeister ,die Gemeinde gehörte zum Bezirk Schwaben, Am 1. 7. 1869 wurde das Gesetz die Gemeindeordnung erlassen. Von diesem Tage an führen die Vorsteher den Namen Bürgermeister. Von 1845 bis 1864 war ein Schweiger Anton, Schloßbauer in Ottenhofen Bgm. Er starb am 1. 8. 1873.

Von 1864 bis 1870 Schweiger Josef, der Sohn des vorigen. + 21. 8. 1875. Von 1870 bis 1887 Zehetmaier Kaspar, Schaffnerbauer in Ottenhofen + 12. 12. 1894. Von 1887 bis 1901 Brummer Anton, Bauer in Stocker, Von 1901 bis 1905 Georg Selmair, Bauer in Steiler.

Ich will ein herausragendes Ereignis vom 25. 8. 1880 schildern, Die Feier des siebenhundertjährigen Jubiläum des Hauses Wittelsbach

Vorlesen des Textes aus der Chronik

Zum Abschluß sei noch erwähnt daß am 30.4.1870 der Hammerschmied Wolfgang Flötzinger von Springelbach die bezirksamtliche Genehmigung zur Errichtung einer Hammerschmiedewerkstatt mit Triebwerk erhielt

Bild 14 Altes Schulhaus

Schule in Ottenhofen

Die Kinder der Gemeinde gingen bis 1863 nach Forstinning-Wörth- Finsing- Oberneuching- und Schwaben. Ottenhofen gehörte dem Schulsprengel Schwaben an. Immer wieder mußten deshalb bei Bau oder Reparatur von Gebäuden in den Gemeinden lasten und Kosten mitgetragen werden. Aus diesem Grund wurde am 16.02 1873 der Bau eines Schulhauses beschloßen. Der Kostenaufwand war 6500 fl. Der erste Lehrer war Herr Karl Figertshofer Er war bis 1896 Lehrer in Ottenhofen, im folgte Joseph Kuzel.

Bild 15 Altes Pfarrhaus

Bild 16 Kirche in Ottenhofen

Zur Zeit des Bahnbaues war Georg Singldinger Benefiziat in Ottenhofen . Er war besonders für die Errichtung einer Schule tätig. Ihm folgte Georg Finzl. Er wollte die Expositur zu einer selbstständigen Seelsorgestelle umgestalten. Dann kamen: Johann Ev. Wenninger- 1875, Gabriel Sturm und Georg Brandner um nur einige zu nennen. Der Sitz des Pfarrers war Forstinning, der damalige Pfarrherr hieß Doisl.

Bild 17, Arbeiten im Gleisbereich

Jetzt kommen wir zur Ausführung des Bahnbaus. Im April 1869 reichte die Generaldirektion der kgl. Bay. Verkehrsanstalten die für den Bahnbau zuständig war eine Projektplanung samt Kostenvoranschlag beim kgl. Bay. Staatsministerium des kgl Hauses und des Äusseren ein. Das zugehörige Gesetz wurde am 24.4.1869 verabschiedet.

Einwendungen gegen den Bau der Bahn gab es im Streckenverlauf 87. Oft ging es um höhere Grundstückspreise, oder andere Bedenken. Im Juni 1871 waren alle Einwendungen ausgeräumt bis auf 2 Fälle. Einer ist in unserer Gemeinde in Lieberharting ansässig gewesen. Ein Herr Oberkandler hatte Angst das sein Haus durch Funkenflug der Loks bedroht sei und der Erlös aus dem Grundstücksverkauf für den dann nötigen Neubau nicht reiche. 1874 konnte auch dieser Fall erledigt werden. Das Gelände das die Bahn durchlaufen sollte wurde als nicht sehr günstig dargestellt. Da die Station Schwaben auf 503m, Erding auf 463m Höhe liegt, mußte die Bahn um einen steilen Abstieg zu vermeiden, lange an den westlichen Talhängen geführt werden. Nur im letzten Drittel der 13,63 km langen Strecke fand man die Geländebeziehungen einfacher.

Bild 18 Bf Ottenhofen

Der Bau der Strecke wurde in 2 Baulose aufgeteilt. Wobei den Zuschlag Baulos 1 ab Schwaben die Firma Wallner u, Lang aus Freising, die bereits beim Bau der Hauptbahn München- Simbach erfahrungen gesammelt hatte erhielt. Im Mai 1871 wurde das Los 2 ausgeschrieben. Für diesen Streckenabschnitt erhielt Bauunternehmer Conrad Soyer aus Ostermünchen den Zuschlag. Es waren zeitweise bis zu 200 Mann und 37 Rollwagen im Einsatz. Der Arbeitsaufwand war ziemlich bedeutend, es mußten 55000 Schachtruten (1 Schachtrute ist 2,25 cbm) zusammen 125000 cbm Erde bewegt werden.Größtes Einzelbauwerk war die Verlegung der Sempt in Erding (siehe Altwasserarm) und die dazugehörige Brücke mit 26 m Spannweite.

Bild 19 Bf. Ottenhofen mit Schienenbus

Von Januar bis Juni 1872 verlegten die Arbeiter in Schwaben beginnend den Oberbau.Hierbei wurden gebrauchte Stuhlschienen auf Weichholzschnellen eingebaut. Der Unterbau bestand nur aus einer einfachen Kiesbettung. Der Kies wurde in Feldkirchen abgebaut und mit der Bahn Nach Walpertskirchen transportiert, von dort mit Fuhrwerken an die Baustelle gebracht. Zu erwähnen ist ,Daß das alte Krankenhaus in Schwaben und das Schloß zum Lazarett für die Arbeiter verwendet wurde.

Bild 20 Bf. Erding

Bild 21 Bf Ottenhofen

1871 begannen die Planungen für die Hochbauten an der Bahnstrecke.Es mußten die Haltestellen gebäude in Ottenhofen und Aufhausen sowie ein Dienstwohngebäude in Schwaben errichtet werden.In Erding war das Empfangsgebäude, ein Wasserhaus und der zweistöckige Lokschuppen zu errichten

.Die Haltestellengebäude sollten einen Warteraum, Dienstraum und eine Wohnung für das Personal beinhalten. Für das Streckenpersonal wurden 5 Postengebäude errichtet:

beim km 2.2 Ottenhofen-Waldstraße

beim km 4.3 Bahnübergang Wifling

beim km 6.4 Am heutigen Bahnsteig St. Kolomann

beim km 8.5 BÜ vor Aufhausen

beim km 12.1 vor Altenerding

Sie hatten die Aufgabe der Bahnüberwachung, Streckengeherdienst und Bahnübergangssicherung.Da die Eisenbahnsektion die Ortsansässigen Firmen für wenig befähigt hielt, gingen die größeren Aufträge an Münchner Firmen. Die einzelnen Handwerksarten wurden getrennt ausgeschrieben. Über Backsteinlieferanten und Maurerunternehmen ist wenig bekannt. Die Schreinerarbeiten gingen an Philipp Eckstein für 4697 fl. Spenglerarbeiten übernahm Ernst Enter für 3321 fl, der Ingolstädter christian Besold sicherte sich die Dachdeckerarbeiten um 2516 fl, Schlossermeister Ludwig Schneider montierte um

2917 fl, Glaser Xaver Seebauer arbeitete für 643 fl, Maler August Hackemayer bekam 1876 fl. Fertigstellungstermin war der 30.6.1872. Lediglich 1873 wurde in Ottenhofen noch eine feste Geldkassette installiert und die Fenster vergittert. Endlich am 16.11.1872 konnte die Nebenbahn in Betrieb genommen werden.

Bild 22 Einladung Erding

Einladung

Im Namen seiner Majestät des Königs von Bayern

Vom 16.11.1872 angefangen wird die Vicinalbahn Schwaben – Erding mit der Expedition Erding, sowie den Haltestellen Ottenhofen und Aufhausen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

München, 5.11.1872

General-Direktion der kgl. Verkehrsanstalten- Betriebsabteilung- Hocheder
In ganz Erding wahrscheinlich auch Ottenhofen und Aufhausen wurden Fahnen aufgezogen und die Orte festlich geschmückt. Ein besonders geschmückter Sonderzug brachte die geladenen Gäste darunter die Minister des Äusseren des Kultus und den Finanzminister sowie die Herren der Generaldirektion der Verkehrsanstalten nach Erding. Auf dem Schrankenplatz wurde die Eröffnungsfeierlichkeit abgehalten.

Bild 23 Aufruf Bgm Erding

Der Bgm Erding hat gesondert zur Eröffnungsfeier eingeladen

Aufruf

Am Samstag den 16.11.1872 findet die Eröffnung der Vicinalbahn Schwaben – Erding statt.

Zur Feier und Erinnerung hieran werden die veehrtlichen Bewohner des Stadtbezirks Erding freundlichst ersucht an diesem Tage ihre Gebäude zu beflaggen und zu dekorieren. Erding, 7.11.1872. Der Stadtmagistrat Erding Weindler Bgm

Bild 24 Fpl 1962

Der erste Fahrplan beinhaltete drei Zugpaare. Diese Züge fuhren von Erding nach Schwaben.. Dort bestanden Anschlüsse nach München, wobei die Umsteigezeit auch mal eine Stunde betragen konnte. Der Fahrplan ab 16.11.1872

München ab	5.15	12.30	16.30
Schwaben an	6.17	13.30	18.10
Schwaben ab	8.10	13.40	19.30
Erding an	8.55	14.25	20.15

Erding ab	6.50	11.15	16.50
Schwaben an	7.35	12.00	17.35
Schwaben ab	7.53	12.18	19.17
München an	8.50	13.15	20.55

Die Höchstgeschwindigkeit der Züge betrug 25-30 km/h. Im Zugverband war Güterwaggon und 2 Personenwaggons. Gebremst wurde der Zug durch die Lok und

Bremser. Zum Einsatz kam eine gebrauchte D6 Dampflok. Der im Bild gezeigte Fahrplan ist von 1962.
Liste der Lokomotiven vorlesen

Bild 25,26,27 von loks

Nachdem die Jahresabschlüsse der ersten Jahre nicht den erhofften Gewinn erbrachte wurden 4 Streckenposten aufgelassen. Die Streckenbegehungen von Schwaben – Ottenhofen übernahm Schwaben, von Ottenhofen bis Aufhausen der verbleibende Streckenposten beim km 6,4 und Aufhausen – Erding kontrollierte ein Beamter aus Erding. Die Bahnübergänge wurde mittels Pfeifton der Lok gesichert.
Liste der Loks und Triebwägen vorlesen

Bild 28 Bf St Kolomann

Die Bewohner von Ober- und Niederneuching sowie Wörth ersuchten 1899 um die Errichtung einer Haltestelle. Begründet wurde das Gesuch mit langen Anfahrtswegen nach Ottenhofen oder Aufhausen und der im Einzugsbereich lebenden 1400 Einwohner. Die Generaldirektion genehmigte die versuchsweise Einrichtung der Haltestelle St. Kolomann für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1.6. 1890 an. Als Stationsgebäude diente ein altes Postenhaus. Aus dem Versuch wurde ein Dauerzustand. Am 1.5.1899 erhielt Altenerding ebenfalls einen Haltepunkt. Bereits vor der Jahrhundertwende wurde die Anzahl der Personenzüge auf 12 Zugpaare erhöht.

Bild 29 Eröff.St Kolomann

Die Eröffnung der Haltestelle St. Kolomann betr:
Mit dem 1.6.1890 wird auf der Linie Schwaben Erding zwischen den Haltestellen Ottenhofen und Aufhausen die neue Haltestelle St. Kolomann für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden versuchsweise eröffnet. Die für die Tariffberechnung anzuwendenden kilometrischen Entfernungen der neuen Haltestelle betragen nach Ottenhofen und nach Aufhausen je 4 km. München, den 27.5.1890
Generaldirektion der kgl. Bay. Staatseisenbahnen J. W. von Böhm

Bild 30 Fahrkarten

Die Nebenbahnen hatten die gleichen Tarife wie die Hauptbahnen . Für Gütertarife sollten je nach örtlichen gegebenheiten Zuschläge verlangt werden.
Die Personentarife waren : im Jahre 1874 zahlte man 5,3 Pfg in der 2. Klasse und 3,4 Pfg in der 3. Klasse pro Kilometer, Hunde kosteten 1,2 Pfg. In einem eigenen Wagen durften Kranke oder sogar Leichen mitfahren. Bei Leichen musste der Fahrpreis vor der Abfahrt bezahlt werden. Warum wohl? Sie kostete 40 Pfg Ein Sonderzug kostete 90 Mark oder 4 mark pro km.
Das Güteraufkommen entwickelte sich sehr positiv

Liste Güteraufkommen vorlesen

Dieses Angebot mußte während des 1. Weltkrieges reduziert werden. Bis Ende der zwanziger Jahre war wieder ein akzeptabler Fahrplan entstanden, die Betriebszeit dauerte von 4.00 Uhr bis 1,00 Uhr. Neu war auch die Durchbindung aller Erdingerzüge bis München. Ost mit einer Fahrzeit von 70 bis 80 Minuten und Halt an allen Stationen. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge wurde auf Nebenbahnen von 40km – 60km erhöht. Die Fahrzeitgewinne waren beträchtlich ca. 15 Minuten von Schwaben nach Erding.

1921 bekam Wifling einen Bahnsteig.

Bild 31 Bahnsteig Wifling

Und einen Güteranschluß für das Sägewerk Gebhard von 30 m. Die Laderampe war aber sehr schwierig zu erreichen, weil der Auffahrtsweg sehr steil war. 1970 wurde der Haltepunkt aufgegeben.

Nachdem 2. Weltkrieg blieben die durchgehenden Züge erhalten, wobei man sich 1945 mit zwei Zugpaaren begnügen musste. Schritt für Schritt erweiterte man das Zugangebot wieder und die Fahrzeiten wurden reduziert. Es gab einige Züge die von Erding bis Markt Schwaben durchfuhren. Ab 1949 mussten auch Züge der Besatzungsmacht beschleunigt und vorrangig durchgeführt werden. Im Sommer 1953 gab es einen interessanten Zuglauf von Velden Vils)-Dorfen-Markt Schwaben nach Erding. In den fünfziger Jahren kam der Haltepunkt Fliegerhorst hinzu.

Bild 32 Fdl Msb

Die S-Bahn kommt

Mitte der sechziger Jahre waren die Planungen für das Münchner S-Bahnnetz abgeschlossen. Über eine Innerstädtische Tunnelverbindung vom Mü. Hbf – Mü Ost sollten alle Vorortstrecken geführt werden. Die Nebenbahn Erding- Markt Schwaben wurde ins Ausbauprogramm aufgenommen. Einer der Gründe war daß die Einwohnerzahl des Lkr. Von 13760 auf 19000 zugenommen hat. Die umfangreichen Baumaßnahmen begannen 1969 und waren 1971 beendet. In diesem Zusammenhang entstanden neue Bahnsteige und der Kreuzungsbhf Ottenhofen. Die Strecke wurde elektrifiziert. Das Fahrplanprogramm für den 40 Minutentakt erforderte eine Kreuzungsmöglichkeit in Ottenhofen. Der unbesetzte Bhf. Wurde am 25.5.1972 dem Betrieb übergeben und die Signalanlagen wurden von Markt Schwaben bedient

Die S6 mit Durchbindung Tutzing – Erding wurde zur Einführung des MVV am 28.5-1972 dem Verkehr übergeben.

Bild 33 Bf Ottenh im Abbruch

Das alte Bahnhofsgebäude wurde 1982 abgebrochen und ist ein Teil des P + R Platzes. Mit dem Beginn des S-Bahnzeitalters wurde der Haltepunkt Wifling aufgegeben. Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich sehr positiv. Nach massiven Beschwerden über ungenügender Platzangebote wurde der 20 Minutentakt

eingeführt. Dies bedeutete das Altenerding ebenfalls zu einem Kreuzungspunkt ausgebaut werden musste.

Bild 34 Et 420

Mit Einführung des 20- Minutentaktes wurde die Nebenbahn Schwaben – Erding zur Hauptbahn umgewandelt. Der Fuhrpark ET-420 betrug ca 200 Stk. 2004 wurde dieser Triebzug ausgesondert und durch Moderne ET 423 ersetzt . zur Zeit hat die S-Bahn 240 Triebfahrzeuge im Betrieb.

Bild 35 ET 423

Der größte Teil der ET 420 wurde verschrottet, einige kamen nach Frankfurt oder Stuttgart. 12 Triebwagen wurden aber nach Schweden verkauft. Dort wurden sie auf Schwedische Verhältnisse umgebaut und machen Heute noch ihren Dienst (z.B. Gitter vor Führerraumfenster, verstärkung der Heizung).

Einige Informationen. Die S Bahn befördert täglich 700000 Fahrgäste imSchnitt. Es werden täglich 1000Zugfahrten durchgeführt und in der Hauptverkehrszeit befinden sich 60 Züge in beiden Richtungen im Tunnelbereich. Die S-Bahn feiert heuer sein 35 jähriges Betriebsjubiläum. Die Feier zu diesem Fest findet im Sommer Statt. Es wird einiges geboten z.B. Besichtigung der Werkstatt – Sonderfahrten und vieles mehr.Wer daran teilnehgmen möchte erlebt bestimmt einen schönen Tag. Ich möchte mich noch für die Aufmerksamkeit bedanken.und wünsche einen guten Nachhauseweg