

Die Eisenbahn in Übersee

Vom Bahnbau bis zur Königlich Bayerischen Staatsbahn

Mitte des 19. Jahrhunderts spielte die Region südlich des Chiemsees und damit auch Übersee verkehrsgeografisch noch keine große Rolle. Die überregional bedeutende Poststraße von München nach Salzburg verlief nördlich des Chiemsees und im Chiemgau selbst gab es nur wenige örtliche Verbindungswege und Dorfstraßen. Bereits ein Jahr nachdem die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth verkehrte, gab es 1836 schon erste Planungen für den Bau der sog. Maximiliansbahn von München nach Salzburg als Teil einer Fernverbindung von Württemberg nach Österreich, für die sich aber zunächst keine Geldgeber finden ließen. König Maximilian II. als Nachfolger von Ludwig I. fand ebenfalls Gefallen an dem Projekt und unterstützte es weiterhin auf politischer Ebene. Die 1849 begonnenen umfangreichen Vermessungsarbeiten untersuchten eine Trassierung nördlich und südlich des Chiemsees, wobei sich letztere durchsetzen konnte, wodurch auch Übersee eine Bahnstation mit Überholgleis, Bahnmeisterei und Wasserhaus für die anschließende Steigung Richtung Traunstein erhielt. Gleichzeitig wurde auch eine Postexpedition zur Annahme und Beförderung von Telegrammen über den Bahntelegrafen eröffnet. Erste Einzelbaupläne wurden 1850 erarbeitet. Zur Bauausführung gründete man sog. Königliche Eisenbahnbausektionen wovon es zwischen Prien und Traunstein auch eine in „Grabenstädt“ gab, die für Übersee zuständig war. Bedeutendste Kunstbauten dieser Sektion der Bahntrasse waren

- die steinerne Brücke Nr. V über die Überseer Achen mit 5 Segmentbögen
- die Brücke Nr. VIII über die Großachen mit steinernen Pfeilern und eisernen Pauliträgern
- die steinerne Brücke Nr. IX über den Rothgraben mit 3 Segmentbögen

Ein Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich legte zunächst eine Inbetriebnahme im Jahr 1856 fest, ein Termin, der von beiden Seiten jedoch nicht eingehalten werden konnte. Grund dafür waren u.a. Schwierigkeiten bei der Bauausführung am Simsseeufer bei Krottenmühl und in den Mooregebieten südlich des Chiemsees, die die Inbetriebnahme des Abschnitts Rosenheim – Traunstein bis zum 7. Mai 1860 verzögerten. Die Gesamtstrecke bis Salzburg wurde am 12. August 1860 feierlich eröffnet. In den ersten Betriebsjahren beschränkten sich die Betriebsleistungen auf einen Schnell-, zwei Personen- und zwei Güterzüge (mit Personenbeförderung) je Richtung und Tag, was jedoch im Vergleich zu den wenigen Postkutschenkursen eine enorme Verbesserung bedeutete. Alle Züge mit Personenbeförderung hielten im Gegensatz zu heute im Bahnhof Übersee an. Fortschritte in der Bahntechnik führten dazu, dass Weichen und Signale im Bahnhof Übersee schon ab 1890 zentral von einem Stellwerk aus gestellt werden konnten und untereinander zur Sicherung der Zugfahrten auch verriegelt waren, was damals erst auf wenigen Bahnhöfen in Bayern der Fall war. Trotzdem waren für den reibungslosen Betrieb zahlreiche Arbeitskräfte nötig. Ein Foto aus dem Jahre 1902 zeigt 10 stolze, uniformierte königlich bayerische Eisenbahner vor dem Bahnhofsgebäude. Für die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen waren in der Bahnmeisterei mindestens weitere 14 Arbeitskräfte im Einsatz. Durch den ständigen Verkehrszuwachs wurde die Strecke 1895 bis Übersee, ein Jahr später bis Traunstein um ein zweites Streckengleis erweitert. Dies erforderte auch den Einbau eines weiteren Bahnhofsgleises in Übersee. Bis zum 1. Weltkrieg setzte sich die positive Entwicklung des Bahnverkehrs beständig fort. In dessen Verlauf gingen die Zugzahlen jedoch drastisch zurück. Auch der durch die Weimarer Verfassung von 1919 festgelegte Übergang der Ländereisenbahnen in die Deutsche Reichsbahn am 1. April 1920 brachte hier zunächst nur wenige Verbesserungen.

Die Lokalbahn Übersee – Marquartstein

1877 tauchten erste Pläne auf, von Übersee eine Lokalbahn durch das Achenal bis nach Unterwössen zu bauen, um den Gütertransport der vorhandenen Rohstoffe zu beschleunigen und wirtschaftlicher durchzuführen. Da dem Projekt jedoch eine Privatfinanzierung zu Grunde lag, scheiterte die Verwirklichung zunächst am fehlenden Kapital. Auch ein im staatlichen Auftrag erstelltes Gutachten aus dem Jahr 1880 brachte die Bauausführung nicht weiter voran. Hilfe brachte erst das im April 1882 verabschiedete Lokalbahngesetz auf dessen Grundlage erneut eine Lokalbahn von Übersee nach Marquartstein geplant wurde. Nach einer Rentabilitätsprüfung genehmigte ein Gesetz vom 21. April 1884 den Bau der Bahnlinie unter der Bedingung der kostenlosen Grundstücksüberlassung und einer Barzahlung in Höhe von 5000 Mark. Der staatliche Anteil an den Baukosten betrug dagegen weit über 300 000 Mark. Da keine aufwendigen Kunstbauten, wie Dämme oder Brücken gebaut werden mussten, und im flachen, breiten Achenal auch nur wenige Erdarbeiten erforderlich waren, konnte die Strecke nach nur viermonatiger Bauzeit am 10. August 1885 eröffnet werden. Der als Marquartstein bezeichnete Endbahnhof fand seinen Platz im damaligen Grassauer Ortsteil Loitshausen. Die politische Gemeinde gleichen Namens wurde erst viel später im Jahre 1938 gegründet. Ein Unterwegsbahnhof wurde in Staudach (km 5,4) errichtet, in Mietenkam (km 3,4) legte man eine Haltestelle für den Personenverkehr sowie ein Anschlussgleis für die Verladung von Zement an, der über eine Materialeilbahn angeliefert wurde. In den ersten Betriebsjahren prägte vorwiegend der Güterverkehr den Betrieb auf der gut 8 km langen Lokalbahn, galt es doch, das reichlich vorhandene Holz, den in Staudach gewonnenen Zement, sowie Schotter und Kies abzutransportieren. Dass mit einigem Verkehrsaufkommen gerechnet wurde, belegt der im Bahnhof Marquartstein errichtete Lokschuppen, der zwei Dampflokomotiven Platz zur Übernachtung bot. Königlich bayerische Dampflokomotiven wurden bis 1890 noch mit Eigennamen bezeichnet. Die beiden für die Lokalbahn gebauten Exemplare der Baureihe D VI trugen seitlich am Kessel Gusschilder mit der Bezeichnung MARQUARTSTEIN bzw. STAUDACH.

Die Rentabilität war in den ersten Betriebsjahren äußerst hoch und im Jahr 1898 war die Strecke durch die Einnahmen aus dem Güterverkehr sogar die rentabelste Nebenbahn in Bayern. Bis 1911 war im Überseer Bahnhofgebäude noch ein eigener Lokalbahnbetriebsleiter in Amt und Würden. Anfang des 20. Jahrhunderts kam durch den zunehmenden Tourismus auch der Personenverkehr in Schwung. Zahlreiche Sommerfrischler reisten bis zum Beginn des 1. Weltkrieges mit der Eisenbahn ins Tal. Die Nachkriegsentwicklung lief zunächst nur schleppend an, erreichte aber in den 1930er einen erneuten Höhepunkt. Für einige Jahre verkehrten sogar ganze Sonderzüge mit Urlaubern nach Marquartstein.

Nach 1945 musste der Betrieb mit den noch vorhandenen Dampfloks und Wagen aus der Länderbahnzeit aufgenommen werden, bevor 1954 eine ehemalige Wehrmachtdiesellok der Baureihe V 36 für einige Monate die Wagen auf der Lokalbahn zog. Danach wurden bis zur Einstellung des Personenverkehrs am 26. Mai 1968 nur noch neu gebaute leichte Schienenbusse mit Beiwagen eingesetzt. Die Anzahl der täglichen Zugfahrten stieg in der Ära der Schienenbusse auf 11 (im letzten Jahr 12) je Richtung an. Trotzdem beschloss der Verwaltungsrat der DB am 11. November 1967 den Personenverkehr einzustellen. Die Anzahl der Reisenden war inzwischen einfach zu gering geworden, der stattdessen eingerichtete Bahnbusverkehr verlief dazu wesentlich günstiger durch die Dörfer und Siedlungen.

In den Jahren 1983 bis 1988 verkehrten einmal im Jahr Sonderreisezüge unter dem Motto „Das Achenal geht auf Reisen“. Ziele der Tagesausflüge waren -in zeitlicher Reihenfolge- Lindau, Würzburg, Rothenburg, Nürnberg, Regensburg und Bamberg. Im ersten Jahr bestand der Zug aus 12 Schnellzugwagen, die im Achenal von zwei Dieselloks befördert werden mussten.

Der Güterverkehr wurde noch jahrzehntelang weiter betrieben, war jedoch ab Mitte der 80er Jahre ebenfalls stark rückläufig. Befördert wurden Stück- und Expressgut, Splitt und Schotter aus einem Marquartsteiner Steinbruch sowie Schnittholz ab Staudach. Als Empfangsgut kamen Dünger, Baumaterial, Heizöl, Kohlen und zeitweise Fernsehbildröhren in Spezialwagen für die Körting Radio Werke in Grassau.

Im Juli 1984 dachte offenbar noch niemand an eine Gesamteinstellung des Betriebes, da die Schienen und Schwellen zwischen Staudach und Marquartstein noch einmal vollständig erneuert wurden. Der Antrag auf die dauernde Betriebseinstellung vom 30. November 1988 wurde vom bayerischen Verkehrsministerium am 30. September 1991 genehmigt. Am 27. März 1992 fuhr der letzte Güterzug durch das Achentäl. Im Herbst begannen die Rückbauarbeiten durch eine Überseer Baufirma. Nur an wenigen Stellen ist der Streckenverlauf heute noch zu erkennen. Das Bahnhofsgebäude in Staudach wurde 1995 für den Straßenausbau, jenes in Marquartstein im Jahr 2000 für den Neubau des Rathauses abgerissen.

Reichs- und Bundesbahnzeit

Mitte der 1920er Jahre ging es mit der Eisenbahn in Deutschland wieder bergauf und in Übersee erreichten die Bahnhofsanlagen ihre größte Ausdehnung. Neben Freiladegleisen, die jedermann nutzen konnte, gab es private Anschlussgleise für den Güterverkehr der Auer Bräu Bierniederlage, des Lagerhauses Haumayer (Heupresse, später verkauft an Klöckner-Humboldt-Deutz) und einen Kohlelagerschuppen. Nördlich von Gleis 5 lag noch ein westlich angebundenes Abstellgleis. Als bedeutendes Datum ist der 20. April 1928 zu nennen, seit dem die gesamte Strecke von München nach Salzburg wegen der internationalen Bedeutung mit elektrischen Lokomotiven befahrbar war. In Übersee wurden dabei, wie in Bayern allgemein üblich, sämtliche Bahnhofsgleise mit elektrischer Oberleitung ausgestattet. Trotzdem stationierte man in den 1930er Jahren eine Kleindiesellok (Kö) zur Erledigung örtlicher Rangieraufgaben, die bis 1961 nachts im östlichen Teil des Bahnhofs in einem Schuppen neben dem heute noch bewohnten Wechselwärterhaus II abgestellt war. Am 28. August 1934 wurde im Bahnhof Übersee ein mechanisches Einheitsstellwerk in Betrieb genommen, welches die schon erwähnte Sicherungsanlage aus dem Jahr 1890 ersetzte und seinerseits am 1. Juli 1980 durch ein elektrisches Spurplanstellwerk, welches seit 1986 vom Stellwerk Traunstein aus ferngesteuert wird, ersetzt wurde.

Die Aufschüttung von Hochwasserschutzdämmen, durch die auch der Bahndamm um rund vier Meter angehoben werden musste, sorgte 1935 für den Einbau neuer Brückentragwerke über die Tiroler Ache, die die alte Brücke aus dem Jahr 1896 ersetzten und die bis heute in Gebrauch sind. Gleichzeitig wurde auch die Brücke über den Rothgraben als Blechträgerbrücke neu gebaut. Dabei führte man auch die heutige Staatsstraße 2096, die vorher auf einem Bahnübergang zwischen den beiden Brücken die Eisenbahn kreuzte, neu unter der Bahn hindurch.

Soweit bekannt, wurden im 2. Weltkrieg im Gegensatz zu Traunstein und Rosenheim in Übersee keine Bahngelände zerstört, jedoch war in Richtung Bergen wegen einer beschädigten Brücke zunächst nur ein Gleis befahrbar. Nach Beseitigung der größten Kriegsschäden, löste man am 1. April 1949 die Bahnmeisterei (Bm) auf und übertrug die Aufgaben der Gleiserhaltung auf die Bm in Prien. Vermutlich im Jahre 1964 wurde zwischen Gleis 3 und 4 ein Mittelbahnsteig und dazu eine Unterführung gebaut, wofür die Gleise 4 und 5 nach Norden verschwenkt werden mussten, um die erforderliche Bahnsteigbreite zu erreichen. Die Länge war für Züge bis zu den betrieblich möglichen 20 Schnellzugwagen berechnet und wurde in der Hauptsaison beim Hamburger und Dortmunder Schnellzug auch benötigt.

Durch den Bau einer Straßenüberführung im Ortsteil Luft konnten 1970 zwei Bahnübergänge aufgelassen werden. Seit 1985 wurden die beiden übrigen Bahnübergänge nur noch von einem

Schrankenwärter bedient, der dazu eine Kamera als Hilfe benutzte. Die bundesweit erste Weiche, deren Schienen auf Betonschwellen lagen, wurde 1981 im Bahnhof Übersee eingebaut.

Am 27. Mai 1988 endete der Wagenladungsverkehr, nachdem zuvor das BayWa Lagerhaus stillgelegt wurde und damit der letzte regelmäßige Kunde wegfiel. Ein Jahr danach wurden das Lagerhaus und der Kohlenschuppen abgerissen.

Im Personenverkehr wurde 1991 ein Taktfahrplan mit festen Abfahrtsminuten eingeführt. Zusätzlich hielten auch einige Züge des Fernverkehrs.

Seit 1994: Die Deutsche Bahn AG

Für die zahlreichen Berufspendler wurde die ehemalige BayWa-Fläche zu einem Parkplatz umgebaut. Die Bushaltestelle versetzte man im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes an die Stelle des alten Güterschuppens und der Laderampe, die 1988 überflüssig geworden waren. Der zunächst nur mit zweistündlichen Halten in Übersee eingeführte Taktnahverkehr wurde im Dezember 2002 auf stündliche Halte ausgeweitet. Kurz zuvor wurde das seit 1992 nicht mehr benötigte Gleis 1 zurückgebaut. 2004 durch die DB AG aufgegeben, wird der Fahrkartenverkauf am Schalter seither durch eine freie Agentur bis heute weiter geführt. Das Bestreben der DB AG sich von überzähligen Immobilien zu trennen, ermöglichte es der Gemeinde Übersee das komplette Bahnhofsgebäude am 1. Januar 2010 käuflich zu erwerben. Bis Anfang August 2011 war der Schrankenwärter des Postens 2 der letzte Eisenbahner in Übersee. Die Vollendung des Baus zweier schon seit Jahrzehnten geplanter Straßenunterführungen ersetzte die letzten beiden Bahnübergänge. Ab 15. Dezember 2013 wurde der Personennahverkehr nach einer gesetzlich vorgeschriebenen internationalen Ausschreibung bis ins Jahr 2025 vertraglich an die Bayerische Oberlandbahn mit Sitz in Holzkirchen vergeben, die unter dem Markennamen MERIDIAN neu gebaute Elektrotriebwagen einsetzt. An Werktagen werden in jede Richtung 25 Zugfahrten ab Übersee angeboten. Im Vergleich dazu waren es z.B. im Fahrplanjahr 1968 nur 15 Fahrten.

Quellen:

Hartmut Klust,
Sammelwerk Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, Übersee-Marquartstein, GeraMond,
München, 1999

Armin Franzke, Josef Mauerer, 150 Jahre Bahnstrecke Rosenheim – Salzburg, PB Service GmbH,
München, 2010

Siegfried Bufe, Hauptbahn München Salzburg, Bufe Fachbuch Verlag, Eggldham, 1995

Robert Zintl, Bayerische Nebenbahnen, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1977

Felix Jahn, Die Stichbahn Übersee – Marquartstein, Marquartstein, 1991