

## Die Isartalbahn

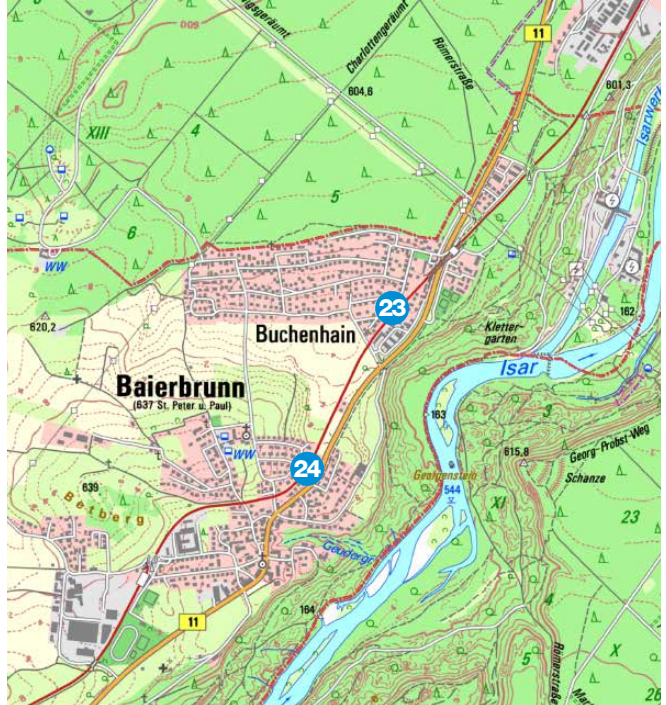
23 24

(Karte Folge 2 Nr. 23 und 24)

### Die „Lokalbahn-Aktiengesellschaft“

Einstmals führte die als „Isartalbahn“ bezeichnete Bahnlinie vom Münchner Isartalbahnhof gegenüber der Großmarkthalle über Wolfratshausen und Beuerberg bis nach Bichl. Heute fährt sie als S 7, vom Südosten über den Ostbahnhof und den Hauptbahnhof kommend, nach Wolfratshausen. Allerdings bestehen seit Jahren Pläne, die Linie über Gelting bis Geretsried zu verlängern.

Mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke von Thalkirchen bis Ebenhausen am 10.06.1891 wurde auch das Isartal endlich an die Landeshauptstadt angeschlossen.



Am 27.07.1891 ging's bis Wolfratshausen und ab dem 01.06.1892 war der Münchner Isartalbahnhof der Ausgangspunkt. Erst 1895 erhielt die damalige „Lokalbahn-Aktiengesellschaft“, die LAG, die Konzession für den Bau der Strecke bis Bichl, das 1898 angeschlossen wurde.

*Haltepunkt Buchenhain  
im Bau*

## Elektrifizierung und Stilllegungsphase

Die bis 1914 sehr beliebte Ausflugsbahn wurde bis zum Jahre 1900 bis Höllriegelskreuth elektrifiziert. 1938 wurde die Isartalbahn verstaatlicht und kam zur damaligen Reichsbahn. Erst im Jahre 1950 wurde die Gleisverbindung von Großhesselohe nach Solln geschaffen, sodass nunmehr Züge bis zum Hauptbahnhof fahren konnten. Im Mai 1960 schließlich wurde die Strecke bis Wolfratshausen elektrifiziert. Ab 1959 folgte eine Zeitspanne von Stilllegungen auf der Isartalbahnstrecke: zunächst wurde der Betrieb Beuerberg-Bichl eingestellt, 1964 die Strecke von Großhesselohe zum Isartalbahnhof in München. Und schließlich folgte 1972 der Abschnitt Wolfratshausen-Beuerberg.

Vor der Stilllegung der Strecke nach Beuerberg ist ein Aspekt bemerkenswert: 1969 war Königsdorf noch als Standort für die olympische Ruderstrecke in der Diskussion – dafür war geplant, die Strecke bis Beuerberg zu elektrifizieren. Dazu kam es bekanntlich nicht.



*Personenzug mit BR 64 am Bahnübergang Buchenhain*

### *Von der Isartalbahn zur S-Bahn-Linie 7*



*Eröffnungsveranstaltung  
Bahnhof Wolfratshausen  
31. Mai 1981*



### **Von der S 10 zur S 7**

Zeitgleich mit der Betriebseinstellung nach Beuerberg ging die Strecke Mü-Hbf - Wolfratshausen als S 10 zum „Holzkirchner Bahnhof“ in den MVV ein.

Erst seit 1981 geht es als S 7 durch den Tunnel an der Donnersberger Brücke bis in die Innenstadt und weiter zum Ostbahnhof und in den Südosten bis Kreuzstraße, Aying oder Höhenkirchen.

## **Geschichte der Isartalbahn im Streifzug**

- 1887: Gründung der Lokalbahn AG (LAG) in München.
- 1890: Prinzregenten Luitpolt erteilt die Konzession zum Bau und Betrieb der Isartalbahn.
- 1891: 24.05.: Erste Probefahrt zwischen Thalkirchen und Ebenhausen.  
10.06.: Eröffnung der Strecke.  
27. 07.: Eröffnung des Reststücks bis Wolfratshausen.
- 1892: Verlängerung von Thalkirchen bis zum Münchner Isartalbahnhof.
- 1897: Eröffnung Wolfratshausen – Beuerberg.
- 1898: Eröffnung des letzten Teilstücks Beuerberg – Bichl sowie der „Kochelseebahn“ (Tutzing-) Penzberg – Kochel.
- 1900: Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen München und Höllriegelskreuth.
- 1934: Einrichtung des Hp Pullach-Gartenstadt.
- 1938: Verstaatlichung der LAG. Zwischen Solln und Großhesselohe wird eine Verbindungskurve angelegt.
- 1949: Die Deutschen Reichsbahn wird zur Deutsche Bundesbahn.
- 1950: Am 8.Oktober wird die Sollner Kurve für den Personenverkehr freigegeben. 1950: Bau des Hp Buchenhain.
- 1955: Ausbau der Strecke Großhesselohe - Wolfratshausen. Umstellung der Isartalbahn von Gleichstrom auf den bei der DB üblichen 15 kV 16 2/3 Hz Wechselstrom.
- 1959: Am 31. Mai wird die Strecke Beuerberg - Bichl stillgelegt.
- 1960: Am 29. Mai wird der elektrische Betrieb zwischen Höllriegelskreuth und Wolfratshausen eröffnet. Nach 69 Jahren endet der Einsatz von Dampfloks auf der Isartalbahn.
- 1964: Am 31. Mai, um 21:38 Uhr, verlässt der letzte planmäßige Zug den Münchner Isartalbahnhof.
- 1972: 27. Mai; Stilllegung der Strecke Wolfratshausen - Beuerberg.
- 1972: 28. Mai; Betriebsaufnahme des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV). Wegen der fehlenden Verbindung zur S-Bahn-Stammstrecke im Bereich des Haltepunktes Donnersbergerbrücke kommen zunächst noch Wendezüge als S 10 zum Einsatz.
- 1981: 31. Mai; Eröffnung des Süd Streckeneinführung an der Donnersberger Brücke. Züge der Isartalbahn verkehren nun über die S-Bahnstammstrecke zum Ostbahnhof. Umnummerierung der S 10 auf S 7.
- 1995: Zum 1.September wird die Stilllegung des Gesamtverkehrs auf dem Streckenstück Thalkirchen – Großhesselohe genehmigt.
- 2003: Am 10. März fahren die letzten S-Bahntriebwagen der Baureihe 420 auf der Isartalbahn. Von nun an verkehren die Triebzüge der Baureihe ET 423.

## *Bilderbogen Isartalbahn Baierbrunn und Buchenhain*



*Gläserner Zug durchfährt  
Buchenhain*



*Zug mit E 41 fährt in  
Buchenhain ein*



*Bahnhof Baierbrunn  
vor der Aufnahme des  
S-Bahnbetriebs*



*Ansicht Bhf. Baierbrunn  
von der Gleisseite*



*Umbau des Bhf. Baier-  
brunn zur S-Bahnstation*



*Bau der B 11-Unterführung in Buchenhain*



*Zuggarnitur mit „Silberlingen“ und E 41 vor dem Baierbrunner Kirchberg*



*Zuggarnitur der S 10 am Haltepunkt Buchenhain*



*Eröffnungssonderzug  
S7 in Wolfratshausen*



*„Alle reden vom Winter“ –  
ET 420 am Haltepunkt  
Buchenhain*

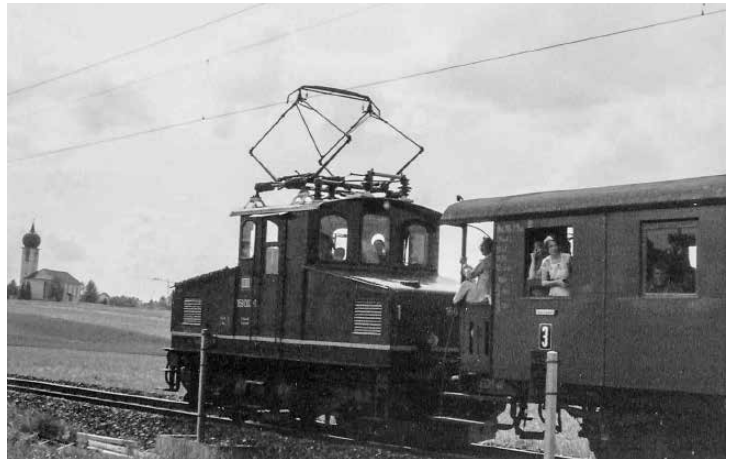


*Die „neue“ S7: BR 423*

## „Sonderzüge“ auf der Isartalbahn



*E 69 mit Personenson-  
derzug passiert den  
Baierbrunner Kirchberg  
Richtung Wolfratshausen*



*E 69 mit Personen-  
sonderzug Richtung  
Wolfratshausen*



*Personenson-  
derzug mit  
E 69 bei Buchenhain – im  
Vordergrund ist noch  
Acker, der Bauhof steht  
an dieser Stelle noch  
nicht.*



*Der Gläserne Zug  
auf der Fahrt nach  
Wolfratshausen*



*Sonderfahrt des ehemali-  
gen IC-Triebzuges  
Baureihe 403, genannt  
„Donald Duck“*



*Güterzug vor dem  
Kirchberg*

### Fahrkarten ... Spiegelbild ihrer Zeit

#### Einzelfahrkarten:

z.B. kostete 1968 eine Fahrt von Buchenhain nach München 1,60 DM – heute sind es 4 Streifen zu je 1,30 €.



Schülermonatskarte vom Dez. 1965 von Buchenhain bis München-Forstenriederstraße (heute „Harras“) für 7,90 DM und Studentenmonatskarte (damals gleichlautend auch Schülermonatskarte) vom Jan. 1972 für 18,00 DM – zu jener Zeit gab es auch noch einen Bahnbus München-Kochel, für den an der B 11 ein eigenes Wartehäuschen stand.

Verfasser: W. Jirschik DTP: G. Sommer  
 Fotos: W. Jirschik bzw. Archiv W. Jirschik (S.1, 2, 4, 10)  
 Kartengrundlage: DTK25 (Aktualität 2012)© Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 435/13  
 Ausgabestand: 1/1 (2015)