

# Kleine Nahverkehrs-drehscheibe Der Endstation Aschau (Chiemgau) fehlt nur ein höherer Bahnsteig



Am 22. August 2014 wartet 628 612 der Bahntochter Südostbayernbahn (SOB) in Aschau (Chiemgau) auf die Rückfahrt nach Prien am Chiemsee. Eine Gedenktafel erinnert an Theodor Freiherr von Cramer-Klett, Initiator und Finanzier der Nebenbahn Prien – Aschau.

Seit rund 136 Jahren fahren Züge nach Aschau im Chiemgau: Am 18. August 1878 wurde die 9,6 Kilometer lange Normalspurstrecke Prien am Chiemsee – Aschau (Chiemgau) eröffnet. Die eingleisige Nebenbahn zweigt kurz nach Verlassen des Bahnhofs Prien von der Hauptstrecke München – Rosenheim – Prien – Salzburg in südlicher Richtung ab, wobei auf den ersten Metern das Richtungsgleis München – Salzburg der doppelspurigen Hauptlinie mitbenutzt wird. Auf der heute zirka 15 Minuten langen Fahrt werden exakt 75 Höhenmeter überwunden: Die Endstation liegt auf 606 Meter Höhe. Aschau im Chiemgau ist eine touristisch geprägte Gemeinde im oberbayerischen Landkreis Rosenheim. Der 5541-Einwohner-Ort wird überragt von der 1669 Meter hohen Kampenwand und dem aus dem 12. Jahrhundert stammenden Schloss Hohenaschau.

Initiiert und finanziert wurde der Eisenbahnbau nach Aschau durch den

deutschen Kaufmann und Industriellen Theodor Freiherr von Cramer-Klett (1817–1884), der 1875 die Herrschaft Hohenaschau erworben hatte. Cramer-Klett, Eigentümer der Maschinenbau Actiengesellschaft Nürnberg, gilt als wichtiger Wegbereiter der Eisenbahn in Bayern. Zudem war er unter anderem Mitbegründer der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft. Als Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) und Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft gelangten beide Unternehmen nach dem Tod Cramer-Kletts zu großer Bekanntheit.

Gehrt wird der Freiherr durch eine Gedenktafel am Empfangsgebäude. Der zweieinhalbgeschossige Neurenaissancebau mit Flachwalmdach wurde 1884 eingeweiht und präsentiert sich heute, vorbildlich renoviert, wie am ersten Tag. Der Bahnhofsvorplatz, benannt nach dem 2005 verstorbenen Wahlaschauer Schauspieler und Synchronsprecher Hans Clarin, verfügt über eine gepflas-

terte Wendeschleife, in deren Mitte eine kleine Grünanlage mit Springbrunnen angelegt wurde. Weniger idyllisch geht es seit einigen Jahren auf der Gleisseite des Empfangsgebäudes zu: Im Rahmen einer umfangreichen Modernisierung der Stichbahn im Jahr 2007 wurden in Aschau alle Nebengleise entfernt, sodass hier nur noch das Streckengleis liegt, das an einem einfachen Prellbock endet. Unter dem Vordach ist Platz für moderne Sitzgelegenheiten, Infovitriolen und einen Ticketautomaten. Bedauerlicherweise ist der Bahnsteig nicht entsprechend erhöht worden, sodass die hochflurigen Triebzüge der Baureihe 628, die hier seit 1996 verkehren, recht mühsam erklimmen werden müssen. Abgerundet wird die kleine Nahverkehrs-drehscheibe durch eine überdachte Bike-and-ride-Anlage, Pkw-Stellplätze und eine Bushaltestelle an der Hauptstraße.

Überregionale Bekanntheit erlangte die Nebenbahn 1987, als hier erstmals modernisierte Schienenbusse der Baureihe 798 zum Einsatz kamen. Im Rahmen eines Modellprojekts waren für die stilllegungsgefährdete Strecke die beiden Motorwagen 798 652 und 798 653 sowie ein Steuerwagen für den Einmannbetrieb hergerichtet sowie innen und außen mit großem Aufwand modernisiert worden. Unter dem noch heute gebräuchlichen Markennamen Chiemgaubahn pendelten sie fortan im Stundentakt nach Aschau, abends wurde eine durchgehende Verbindung bis/ab Rosenheim angeboten.

Noch heute hat der Aufgabenträger, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), einen Stundentakt bei der DB AG bestellt. Die Leistungen werden von der Südostbayernbahn (SOB) erbracht, einem Tochterunternehmen der Bahn. Für die niedrigen Bahnsteige entlang der Strecke sind die 628er nicht nur unpraktisch, sondern – angesichts der wenigen Reisenden täglich – auch eher überdimensioniert. (red)