

## 5. Juni 2004 -100 Jahre Eisenbahn München- Giesing - Aying

### Eine kleine Gemeinde plant und schafft ein großes Projekt

Literatur und Quellen:

- Chronik Aying 1992
- Höhenbrunner, Leonhard, Der Dorf-Anzeiger: Sonderausgabe 17. Juni 1984. 80 Jahre Eisenbahn München - Giesing - Aying. Werbeverlag Zellner. Höhenkirchen.
- Protokolle der Gemeinde Peiß seit den Jahren 1892 ff.

In Bayern fuhr die erste Eisenbahn Nürnberg - Fürth am 7. Dezember 1835.

Am 21. April 1884 wurde das erste bayerische Lokalbahngesetz beschlossen, mit dem Hauptinhalt, dass interessierte örtliche (lokale) Gemeinden nur an einer Bahnstrecke teilhaben konnten, wenn sie den an ihrer Strecke nötigen Grund und Boden kostenlos zur Verfügung stellten. Massiv unterstützt wurde dieses Gesetz durch das "Zwangsentziehungsgesetz" von 1837.

Der Bau der Lokalbahn München - Giesing - Aying wurde am 2. März 1900 genehmigt. Begonnen wurde er am 1. April 1902, am 5. Juni 1904 war die Einweihung.

| Bauzeit    | Länge      | Höhenuntersch. | Bewegt.Erdmassen | Kosten ca.      | Haltestellen | Bahnhöfe | Verkehr<br>tägl. |
|------------|------------|----------------|------------------|-----------------|--------------|----------|------------------|
| 26<br>Mon. | 21,5<br>km | 63,249 m       | 135.800 cbm      | 1.340.100<br>RM | 6            | 4        | 10 Züge          |

Vorstehende kurze zeitliche Angaben und die kleine Übersichtstabelle lassen aufs erste nicht erkennen, welche Schwierigkeiten und Probleme auf die einzelnen kleinen Landgemeinden mit diesem aufregenden, zukunftsweisenden Projekt zukamen; auch wenn sich Perlach, Unterbiberg, Oberpframmern(!), Egming, Hohenbrunn, Höhenkirchen, Siegertsbrunn, Brunthal, Faistenhaar(!), Dürrnhaar, Aying, Peiß, Helfendorf und Grub(!) mit Eingaben überboten, berücksichtigt zu werden. (Schreiben 28. Juni 1892). Jede kleine Gemeinde hatte Schwierigkeiten bei der Geldbeschaffung, den Zinszahlungen und den Nachfolgelasten bis in die 20-er Jahre.

Trotz aller Eingaben bekam vorerst das Projekt München - Ostbahnhof - Deisenhofen (real dann Giesing - Deisenhofen) den Vorzug. (Kgl. Reg.- Kammer des Innern v. 26. Nov. 1894)

**In der Gemeinde Aying sind die Original-Protokolle erhalten, die die gesamte Planung der Lokalbahn von 1892 an beinhalten.**

Die Streckenführung war ursprünglich vom Ostbahnhof an geplant. Ab Aying sollte sie über Helfendorf nach Grub mit Anschluss an die schon bestehende Strecke Holzkirchen - Rosenheim führen; eine andere Vorschlagsvariante war Helfendorf - Otterfing - Holzkirchen. Der Standort des Ayinger Bahnhofs war zunächst zwischen Aying und Peiß (etwa bei der heutigen Bahnüberquerung) vorgesehen. Faistenhaar wollte eine Schwenkung der Dürrnhaarer Haltestelle nach Westen, um auch Anschluss zu haben.

Die endgültige Planung sah die Strecke Giesing - Aying vor mit den Haltestellen Perlach, Unterbiberg, Hohenbrunn, Höhenkirchen, Dürrnhaar, Aying.

### Vorplanungen und Vorentscheidungen

Das Protokoll vom 4. September 1898 (- Bürgermeister Michael Kometer, Protokollführer Lehrer Späth, Gemeinderäte Höcher, Riedmaier Joseph, Köchl Joseph, Hartmann Joseph, Neuner Lorenz, Halmannsegger Anton, Katzmair Lukas, Thanner Lorenz, Recht Georg) beinhaltet als "Gegenstand der Beschlussfassung die projektierte staatliche Lokalbahn Giesing - Aying, hier Bürgschaftserklärung zu Gunsten des verehrlichen Stadtmagistrates der kgl. Bayer. Hauptresidenzstadt München". Inhalt: Die am Giesinger Oberfeld nötigen Grundstücke von einer Gesamtfläche von 0,957 Tagw. zum Wert von 3 828 M bezahlte vorläufig die Stadt München an die Generaldirektion der Staatseisenbahn. Die Gemeinde Peiß als Hauptbetreiber des Projekts verpflichtete sich zu einer Zinszahlung von 3 1/2 %, und zur Zurückzahlung der vorgeschossenen Summe am Tage der Betriebseröffnung der Bahnstrecke. (Das waren beileibe nicht die Gesamtkosten!)

Am 3. Juni 1899 übernimmt die Gemeinde Peiß die Verpflichtung, den zum Bahnbau nötigen Grund kosten- und lastenfrei zur Verfügung zu stellen. Ebenso wird der Aufwand für die Grundstücke der Stadt München und der Gemeinde Unterhaching übernommen. Die der Ortsgemeinde gehörenden Grundstücke werden zur Kies- und Baumaterialien- Gewinnung zur Verfügung gestellt. Die Gemeinde verpflichtet sich zur Beleuchtung der Zufuhrstraßen und der Ladestraßen. Eine Wasserabgabe für die Verkehrsstellen in Aying und Dürrnhaar lehnt die Gemeinde ab, weil die Ortschaften Aying, Peiß und Dürrnhaar keine gemeinsame Wasserleitung haben, die bestehenden Leitungen ungenügend sind und die Stationen sehr weit von den Ortschaften entfernt liegen. Die Gemeinde stellt aber der Stadt München den Grund zur Verfügung, aus der darunter liegenden Münchner Wasserleitung aus dem Mangfalltal eine Wasserleitung für die Baustellen abzuzweigen. Zur Bestreitung der Baukosten bittet die Gemeinde, zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen die "Ertragnisse des Lokalmalz- und Bieraufschlags verwenden zu dürfen."

Über den Standort des Bahnhofs Aying und der Haltestelle Dürrnhaar gab es wie schon erwähnt verschiedene Meinungen: Am 6. Mai 1900 beschließt der Gemeinderat, dem Antrag der Gemeinde

Faistenhaar um Verlegung der geplanten Haltestelle Dürrnhaar näher an Faistenhaar nur stattzugeben, wenn Faistenhaar die anfallenden Grundstücks- und sonstigen Herstellungskosten übernimmt.

Die Haltestelle Aying soll nicht Richtung Peiß über die Staatsstraße, sondern zwischen Oberdorferstadl und Kranesterweg östlich der Staatsstraße gebaut werden. Am 4. Januar 1901 machte ein Schreiben der Kgl. Bayr. Staatseisenbahnen den Streitereien um die Haltestellen ein Ende: Die Abschwengung nach Faistenhaar und der Bahnhof zwischen Aying und Peiß wurden abgelehnt.

Am 13. August 1900 wird die Gemeinde verständigt, dass mit den "Detailprojektierungsarbeiten" begonnen wird.

Die schlechte wirtschaftliche Situation der Gemeinde Peiß gibt das nächste Protokoll wieder: Am 27. Januar 1901 stellt die Gemeinde den Antrag, die Festsetzung des schon vorgenannten Lokalmalz- und Bieraufschlags (Steuer pro hl ausgeschenkt Biers und verarbeiteten Zentner Malz) für 10 Jahre zu verlängern. Begründet wird die Petition mit der schlechten wirtschaftlichen und finanziellen Situation der Gemeinde: 40 000 M Schulden (Abzahlung auch für den Schulhausbau). Bedeutende Armenlasten. Die Verbesserung des Feuerlöschwesens, der Wasserversorgung, Wege und Straßen, und der Grunderwerb für den Eisenbahnbau sind vorrangig.

Am 30. Oktober 1901 werden die einzelnen betroffenen Grundstückseigentümer von der Staatsbahn-Direktion in das Liebhardsche Gasthaus zu Aying gebeten, um die Abtretungsfrage zu klären.

Der Bierbrauer Johann Liebhard stellt am 15. September 1901 den Antrag, beim Endbahnhof Aying eine Restauration (= Gastwirtschaft) errichten zu dürfen. Das Gesuch wird anerkannt.

Am 1. November 1901 stellen die Gastwirte Johann Liebhard von Aying und Josef Biechl von Dürrnhaar den Antrag, beim Bau der Lokalbahn im Gemeindebereich Peiß "Cantinen mit vollständigem Gastwirtsbetrieb zu errichten". Die Gemeinde befürwortet die Gesuche. Sie bürgt dafür, dass "die Gesuchsteller das Gewerbe nicht zur Förderung der Völlerei, des verbotenen Spiels, der Hehlerei oder der Unsittlichkeit missbrauchen. Die Cantinen sind den polizeilichen Vorschriften gemäß herzustellen."

Der Baubeginn am 1. April 1902 war ein Erfolg für alle Beteiligten. Doch Schwierigkeiten gab es noch genug! Der Dorfanzeiger von 1904 schreibt: "Der Gesamtaufwand für die Bauausführung der Bahnstrecke von 21,507 km Länge betrug 1.232.505,19 Goldmark, wovon nur 84,32 % aus Staatsmitteln bestritten wurden", den Rest mussten die anliegenden Gemeinden übernehmen. "Der Gleistrupp bestand seinerzeit aus 38 Arbeitern, die sich durch körperliche Schwerstarbeit ihren Lohn verdienten - ein Tagelöhner bekam damals 3,12 M pro Tag."(Kostenvergleich: 1 Pfund Brot 16 Pfennig, 1 Pfund Butter 1,10 M, 1 Pfund Schweinefleisch 80 Pfennig!)

Am 21. September 1903 wurden die Bauzüge in Betrieb gesetzt. Auf die Baustrecke und die Bauzüge sind immer wieder Anschläge verübt worden. Das Bezirksamt München I schreibt am 9. Oktober 1903, dass zwischen die Bauzüge 2 und 3 in der Nähe der Haltestelle Perlach 12 eiserne Schienennägel " in raffinierter Weise" auf die Schienen gelegt wurden, und es nur der Aufmerksamkeit des Zugspersonals zu verdanken sei, dass keine Entgleisung erfolgte. Es seien auch schon oft Steine auf die Schienen gelegt worden. Das Bezirksamt bittet alle Bürgermeister, die Ortsangehörigen auf den Schutz der Bauzüge aufmerksam zu machen, und auf die strafrechtlichen Folgen einer Gefährdung des Eisenbahntransportes hinzuweisen.

Am 28. Mai 1904 nahmen der Verkehrsminister v. Frauendorfer, Generaldirektor v. Ebermeier und viel Prominenz an der 1. Probefahrt teil.

Am Sonntag, 5. Juni 1904 wurde die Lokalbahn feierlich eingeweiht. In allen anliegenden Orten wurde das Ereignis gefeiert. Frau Maria Zehentmair, die Großmutter des jetzigen Bräu Franz Inselkammer, schrieb u.a. in ihr Tagebuch:

„Bahneröffnung 5.6.1904. Sonderzug mit 200 Personen mittags 12.30 Uhr eingetroffen. Hiesige Schulkinder, Veteranen und Feuerwehr beim Empfang am Bahnhof. 5 Vereine von Perlach mitgekommen und noch 4 andere. Im Saal Festessen für 65 Personen.“

Im Jahre 1912 wurde die Strecke Aying - Kreuzstraße in Betrieb genommen.

Bereits im Jahre 1913 verkehrten zwischen München und Aying täglich 18 Züge, sonntags wegen der Ausflügler wesentlich mehr. Eine Fahrt nach München kostete 43 Pfennige und dauerte eine Stunde und dreißig Minuten. In der Zeit des "Wirtschaftswunders" in den 50er Jahren wurde die Dampflok durch Triebwagen und Diesellok verdrängt. Der private Autoverkehr ließ das Zugaufkommen auf 19, bzw. 14 Zugpaare schrumpfen. Im März 1971 wurde die Strecke München- Ostbahnhof- Kreuzstraße elektrifiziert; die Kosten betrugen 3,8 Mio DM, und zum Winterfahrplan 1973 wurde der moderne S-Bahn-Betrieb aufgenommen. Heute verkehren die S-Bahn-Züge bis Höhenkirchen alle 20 Minuten, die Gemeinde Aying bemüht sich seit Jahren um einen weiteren Ausbau und bessere Anschlussverbindungen.

Maximilian und Dietlinde Köchl