

Die Eisenbahn München – Giesing – Aying - Kreuzstraße

Auszüge aus dem Schriftverkehr mit den betroffenen Amtsstellen

In einem früheren Streifzug aus dem Gem. Blatt 3-2004 wurde bereits über das oben genannte Projekt im Rahmen des Jubiläums: 100 Jahre Eisenbahn München – Giesing – Aying am 5. Juni 2004 berichtet.

Nachfolgend durchwegs Abschnitte aus den amtlichen Schreiben bezüglich dieser Verkehrsverbindung:

► In dieser Zeit war der Leiter des Bezirksamtes Geis. Es galt die Gemeindeordnung vom **29. April 1869**.

► **Mü, den 20. Juli 1892**

Die Abgeordnetenversammlung hat in der Plenarsitzung vom 31. März den Beschluss gefasst, die von der Gemeindeverwaltung Peiß, Helfendorf, Egmatting, Siegertsbrunn, Hohenbrunn, Höhenkirchen, Brunnthäl und Oberpframmern eingereichten Petitionen um Erbauung einer Eisenbahn vom München Ostbahnhof über Berg am Laim, Perlach, Hohenbrunn, Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Aying, Peiß, Helfendorf nach Holzkirchen mit der eventuellen Einmündung bei Grub in die Linie Holzkirchen – Rosenheim an die Staatsregierung zu übergeben.

► **Mü, 26. November 1894**

Die königliche Regierung von Oberbayern und Kammer des Inneren teilt dem Königlichen Bezirksamt Mü I mit: .. dass dem Projekt München Ost – Deisenhofen der Vorrang gegeben wird. Vor der Lokalbahn München Ost – Peiß nach Grub.

► Bereits im **November 1895** erklärt sich die Gemeinde bereit: Zur Übernahme der Haftung für die Kosten innerhalb der Gemeinde Peiß, sowie zur Übernahme des Teiles der bei den Projektierungskosten beteiligten Gemeinden nach dem Steuersoll für den Grunderwerb im Gemeindegebiet Unterbiberg und Unterhaching unter dem Vorbehalt bereit, dass die Haltestelle Dürrnhaar bleibt und eine möglichst nahe Lage der Bahnlinie an Aying stattfindet. Die Gemeinde verpflichtet sich: Die Zufuhr- und Ladestrasse zur Haltestelle Aying und Dürrnhaar zu bauen. Durch Aufnahme eines Darlehens durch die Gemeinde Peiß sollen die Grunderwerbs- und Lastenablösungskosten mit ca. 20.000 Mark und die nach dem Steuersoll der beteiligten Gemeinde anfallenden Kosten für die Strecke Unterbiberg – Unterhaching in Höhe von 2.000 Mark, zusammen 22.000 Mark, gedeckt werden.

► In einem Schreiben des königlichen Bezirksamtes Mü I vom **Dezember 1895** ist die Rede von Vorarbeiten für einen Gesetzentwurf für eine Lokalbahn von München Ostbahnhof – Giesing – Perlach – Hohenbrunn – über Peiß/Aying nach Holzkirchen.

► Am **26. Januar 1896** verpflichtet sich die Gemeinde für den Fall, dass die Mündung der Lokalbahn nicht bei Grub in die bestehende Hauptlinie Holzkirchen – Rosenheim eingeleitet werden sollte, sondern entweder auslaufend in Otterfing als Durchgangsstation oder über die Otterfing Gemeindeflur nach Holzkirchen geführt wird, die Grunderwerbskosten im Gemeindegebiet Otterfing zu übernehmen.

► Am **26. Juni 1896** erklärt sich die Gemeindeversammlung mit dem Beschluss des Gemeindeausschusses zum Bau der Bahn einverstanden.

► Am **13. August 1900** wird die Gemeinde verständigt, dass demnächst mit den Detailprojektierungsarbeiten begonnen wird. Dies soll in der Gemeinde öffentlich bekannt gegeben werden.

► **Mü, 4. Januar 1901**

Die Generaldirektion der Königl. Bay. Staatseisenbahnen schreibt der Gemeinde: Sie haben in den Anträgen vom 10.05.1899 und vom 20.04.1900 ihr Einverständnis für die Lage der Haltestellen Dürrnhaar und Aying gegeben. Da Angehörige der Gemeinde Peiß und Faistenhaar sowie Hofolding und Helfendorf (die beiden gehören zu den eigentlichen Lokalbahninteressenten), die die Verlegung der Bahnhöfe Dürrnhaar und Aying wünschen, die Abschwenkung westlich von Dürrnhaar sowie die Verlegung der Endhaltestelle Aying über die Staatstraße hinaus in die Nähe von Peiß fordern, würden für die Gemeinde erhebliche Mehrkosten entstehen. Der Gastwirt Münserer von Faistenhaar hat um die Abschwenkung westlich von Dürrnhaar eingegeben.

► Am **14. Mai 1901** anerkennt der Gemeinderat das Übereinkommen zwischen der Königl. Bay. Staatseisenbahnverwaltung und der Gemeinde Peiß, die künftige Unterhaltung der Überfahrten und neu zu schaffenden Wege für die Lokalbahn Aying – Kreuzstraße. Die Peißer Kaspar Ehrenhofer und Martin Straßmaier haben die Unterschriften verweigert, weil die Haltestelle Peiß nicht genehmigt wurde.

► Am **27. September 1902** wird von der Eisenbetriebsdirektion die Errichtung einer Viehwaage in der Haltestelle Dürrnhaar genehmigt.

Weitere Dokumente in der Gemeinde Peiß vorliegend

Protokolle der Gemeinde, Schreiben des Königl. Bezirksamtes Mü I, Schreiben der Königl. Eisenbahnbetriebsdirektion bzw. der Generaldirektion der Königl. Bay. Staatseisenbahnen und sonstige Schreiben, die Lokalbahn betreffend:

1. Aus der Niederschrift über die Vorverhandlung mit den Lokalbahninteressenten vom **10. Mai 1899** in Perlach:

Für einen Gesetzentwurf zur Eingabe an den Landtag sollen die Interessenten gemäß Art. 5 des Ges. vom 28. April 1882 erklären, dass sie die Verpflichtungen und Leistungen übernehmen. Dabei waren Gen. Direktor Rat von Geßler und der Oberingenieur Zeulmann. Die Vertreter der Interessenten waren: Reg. Rat Geis, Vorstand des Königl. Bezirksamtes Mü I, weiter die Vertreter der Gemeinde Perlach, Unterbiberg, Unterhaching, Hohenbrunn, Höhenkirchen, Siegertsbrunn und Peiß. Weiter der Vorstand des Eisenbahnkomitees, H. Kaufmann Ries. Die Erschienenen konnten die Projektpläne einsehen. Darauf wurde folgendes verhandelt:

- I. Die Vertreter der Gemeinde Unterbiberg beantragte die Errichtung eines Halteplatzes an der Kreuzung Bahnlinie mit dem Verbindungsweg Unterbiberg – Putzbrunn bei km 6,5. Grund: An der nahen Staatsstraße befindet sich die Ansiedlung Neubiberg, für sie ist der Haltepunkt wünschenswert.
- II. Die Vertreter der Gemeinde Peiß beantragen die Zurückverlegung der Endstation um etwa 300 – 400m. Die Station soll an der Ostseite der Straße errichtet werden. Eine eventuelle Fortsetzung der Bahn soll hierdurch nicht ausgeschlossen werden. Eine Folge der Änderung hätte auch die Trasse vom km 19,8. Sie würde 30 – 40m östlich der Straße und parallel zur Straße laufen.
- III. Alle beteiligten Gemeinden stellen die im Gemeindebesitz befindlichen Grundstücke zur Gewinnung von Baumaterial unentgeltlich zur Verfügung. Die Gemeinde Unterbiberg knüpft an diese Zugeständnisse die Voraussetzung, dass der Haltepunkt bei km 6,5 errichtet wird.

- IV. Von sämtlichen Gemeinden wird anerkannt: Die Verpflichtung zur Herstellung, Unterhalt, Beleuchtung der Zuführstraßen von Höhenkirchen und Siegertsbrunn wird diese Verpflichtung gemeinsam übernommen.
- V. Die Gemeinden Hohenbrunn, Höhenkirchen und Siegertsbrunn gestatten die unentgeltliche Wasserentnahme für die dortigen Verkehrsstellen.
- VI. Zu den Grunderwerbskosten ist folgendes zu sagen: Die Gemeinden Perlach, Unterbiberg, Hohenbrunn, Höhenkirchen, Siegertsbrunn und Peiß übernehmen die Verpflichtung den benötigten Grund und Boden nach Art. 5 des Gesetzes vom 28. 4. 1882 kosten- und lastenfrei zur Verfügung zu stellen. Abweichend ist festzustellen: Für die gemeinsame Haltestelle Höhenkirchen – Siegertsbrunn, die im Gemeindebezirk Höhenkirchen zu liegen kommt, hat sich die Gemeinde Siegertsbrunn mit einem Drittel zu beteiligen: Also Höhenkirchen zwei Drittel und Siegertsbrunn ein Drittel. Für den Grunderwerb innerhalb von München und der Gemeinde Unterhaching sollen alle lokalbahninteressierten Gemeinden aufkommen. Die Anteilnahmen erfolgt nach dem gegenwärtigen Steuersoll. Diesbezügliche Beschlüsse werden vorgelegt werden.

Gez. Geis

Die Gemeinden:

Für Perlach:	Bauer – Bürgermeister, Paul Barth
Für Unterbiberg:	Kyrein – Bürgermeister, Georg Eschbaum
Für Unterhaching:	Geiger – Bürgermeister, Johann Schreiber
Für Hohenbrunn:	Schulz – Bürgermeister, Fritz Maier
Für Höhenkirchen: Beigeordneter	Gaar – Bürgermeister, Pöttinger –
Für Siegertsbrunn:	Zimmermann – Bürgermeister, Martin Zainer
Für Peiß: Beigeordneter	Kometer – Bürgermeister, Höcher –
Für das Eisenbahnkomitee:	Franz Ries
Für die Kommission:	von Geßler, Zeulmann

Gez. Börner

- 2. Schreiben des Königl. Bezirksamtes Mü I vom **26. Mai 1899**
Es sollen die von der Gemeinde übernommenen Verbindlichkeiten und Leistungen in rechtsförmige Beschlüsse gefasst werden. Das betrifft die unentgeltliche Gewinnung von Baumaterialien, die Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrstraßen, die unentgeltliche Entnahme von Wasser. Außerdem ist zur Bestreitung der Kosten ein Anlehen in entsprechender Höhe mit 4% Zinsen (oder weniger) und ½ % jährlicher Tilgung aufzunehmen. Es ist die Bitte zu stellen, zur Verzinsung und Tilgung die Erträgnisse des Lokalmalz- und Bieraufschlages verwenden zu dürfen. Bei Mehrbedarf sollen die Gemeinden Umlagen erhöht werden. Auch soll die Erlangung des Zieles nicht durch örtliche Eifersüchteleien verzögert werden.
- 3. Schreiben der Generaldirektion der Königl. Bay. Staatseisenbahnen vom **18. Sept. 1901**, dazu sechs Beilagen an das Königl. Bezirksamt Mü I
Das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Äußeren hat mit Entschließung vom **14. August 1901** Nr. 5144 das Detailprojekt für die Lokalbahn Giesing – Aying genehmigt. Nach Sicherstellung der Grunderwerbungen kann mit dem Bau begonnen werden. Die erste Voraussetzung – Sicherstellung des Grunderwerbes – obliegt den Interessenten.

Nennung der Gemeinden laut Niederschrift vom **10. Mai 1899**. Für deren Verpflichtungen liegen Beschlüsse vor. Es wird vorgeschlagen, die Verhandlungen über die Grunderwerbe wie bei allen bisherigen Lokalbahnen der Generaldirektion zu überlassen. Bei der Detaillierung hat sich eine Mehrerwerbung von ca. 5,937 ha ergeben: Betroffen sind Perlach und Peiß, im geringeren Maße Siegertsbrunn und Unterhaching, geringfügig Unterbiberg und Höhenkirchen.

Übersicht über die mutmaßlichen Grunderfordernisse:

In der Steuergemeinde

München	0,480 ha
Perlach	12,282 ha
Unterbiberg	3,824 ha
Unterhaching	3,088 ha
Hohenbrunn	8,600 ha
Höhenkirchen	5,978 ha
Siegertsbrunn	5,073 ha
<u>Peiß</u>	<u>12,572 ha</u>
gesamt	36,840 Tagwerk

4. Schreiben der Eisenbahnbetriebsdirektion an die Gemeinde Peiß vom **10.7.1902**
Nach dem Lokalbahngesetz sind die Straßen zu den Haltestellen von den jeweiligen Gemeinden zu erstellen und zu unterhalten. Von den Interessenten wurden bindende Zusagen seinerzeit gegeben. Da nun die Herstellung dieser Straße große Schwierigkeiten und Kosten für die Gemeinden sind, hat sich die Betriebsdirektion entschlossen, diese Arbeiten selbst zu übernehmen. Zur Entlastung der Gemeinden werden nun die Kosten des Kieses und die Erdarbeiten wurden hierher verrechnet.
Es wird ersucht der Betrag: $1700 + 3700 = 5.400$ Mark bei der Eisenbahnbezirkskasse einzuzahlen.
5. Schreiben der Königl. Bezirksamtes Mü I vom **22. März 1902**
Beschluss: Es ist der Gemeinde die staatsaufsichtliche Genehmigung zu erteilen, den Beschluss vom 25. Februar, den Beschluss vom Oktober 1901 zu ändern: Es soll die Anteilnahme der Gemeinde Peiß an den Grunderwerbskosten innerhalb der Bezirke der Stadtgemeinde und der Gemeinde Unterhaching gleich den anderen Lokalbahn-Interessenten nach dem Steuersoll vom Jahre 1899 erfolgen.
6. Schreiben des Königl. Bezirksamtes Mü I vom **22. März 1902**
Die Gemeinde wird aufgefordert eine Abschrift des Beschlusses vom 25. 2. einzusenden.
7. Schreiben des Königl. Bezirksamtes Mü I vom **4. April 1902**
Da das vom Eisenbahnkomitee an den Stadtmagistrat gerichtete Gesuch, die Kosten des Grunderwerbes im Stadtgebiet München zu übernehmen abgelehnt wurde, ist der für Peiß zutreffende Anteil zu 1.760 Mark unverzüglich an die Generaldirektion der Staatseisenbahn einzusenden. Die Einzahlung von 2.100 Mark vom Aktivvermögen wurde genehmigt.

Die zitierten Dokumente zeigen den erheblichen Verwaltungsaufwand, der notwendig war, um das Projekt der Lokalbahn Giesing – Aying zu bewerkstelligen. Der Bau der Lokalbahn München – Giesing – Aying wurde am **2. März 1900** endgültig genehmigt. Begonnen wurde er am **1. April 1902**, am **5.**

Juni 1904 war die Einweihung (siehe auch den Streifzug durch unsere Geschichte im Gemeindeblatt 3-2004).

Maximilian Köchl