Die Projektierung und Erbauung der Eisenbahnlinie München-Buchloe im Bereich des Landkreises Fürstenfeldbruck

Von Roland Bartmann

Als bald nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie auf deutschem Boden, der Strecke Nürnberg-Fürth, der Gedanke aufkam, auch die Städte München und Augsburg durch einen Schienenstrang zu verbinden, sah sich eine Reihe von Brucker Gewerbetreibenden in Ihrer Existenz bedroht, falls die projektierte Linie über Bruck geführt würde. Unter ihren Einfluß gelang es die damals noch ungeliebte Eisenbahn in den nördlichen Landkreis, in die Gemeinden Olching, Maisach und Nannhofen abzudrängen. Im Jahre 1838 begannen die Arbeiten zur Erbauung der München-Augsburger-Eisenbahn. Schon am 25. August 1839 fuhr der erste Zug von München bis Lochhausen. Die weiteren Teilstrecken wurden danach in rascher Folge dem Ver-

kehr übergeben und schon am Samstag, dem 4. Oktober 1840 konnte die Einweihung der bis Augsburg durchgehend befahrbaren Strecke gefeiert werden. Für die an der neuen Bahnlinie liegenden Dörfer brachte die Eisenbahn einen großen wirtschaftlichen Aufschwung. Die als Privatbahn erbaute München-Augsburger-Eisenbahn wurde schon bald vom bayerischen Staat übernommen. Heute ist die Verbindung von München nach Augsburg eine der meistbefahrenen Strecken im Netz der Deutschen Bundesbahn.

In den folgenden Jahrzehnten war der Siegeszug der Eisenbahn nicht aufzuhalten. Viele Bittschriften gingen damals bei der bayerischen Regierung ein, die alle den gleichen Wunsch zum Inhalt hatten, nämlich an das ständig wachsende Eisenbahnnetz Anschluß zu finden. Auch die Brucker Bürgerschaft erkannte bald, daß die anfängliche Skepsis gegen die Eisenbahn ein Fehler gewesen war. Als die Bahnlinie München-Buchloe projektiert wurde, an der die Stadt heute liegt, hatten die Brucker alle Mühe von der Eisenbahn nicht abseits liegengelassen zu werden und an dieser Strecke ihren Bahnhof zu bekommen.

Die ersten Initiativen, das bayerische Eisenbahnnetz durch die Linie München-Buchloe zu ergänzen, setzten 1861 sowohl in Bruck, wie auch in Landsberg ein. Auf einer in Fürstenfeldbruck einberufenen Bürgerversammlung konstituierte sich zu diesem Zweck ein besonderer Ausschuß unter dem Vorsitz von Jakob Dirnagl, der sich allerdings schon am 2. Oktober 1861 wieder auflöste und die Verfolgung dieses für Bruck so wichtigen Zieles der Marktgemeindeverwaltung übertrug. Den Grund für die Auflösung mag die Stadt Landsberg gegeben haben, die kein Interesse zeigte mit dem Markt Bruck gemeinsam vorzugehen und nur eine geradlinige Verbindung von München über Landsberg nach Buchloe anstrebte.

Unter dem Datum des 23. September 1861 hatten die Landsberger eine entsprechende Bittschrift an den bayerischen König verfaßt, die mit folgendem Satz schloß: »Euer Königliche Majestät geruhen allergnädigst zu bestimmen, daß eine Eisenbahn von Pasing über Landsberg nach Buchloe und von da über Mindelheim und Memmingen nach Ulm erbaut werde.« Als Begründung führte der Landsberger Bürgermeister Berger vor allem den Umweg über Augsburg an, den man in Kauf nehmen mußte, wenn man von München in das Allgäu gelangen wollte. Die Strecke Augsburg-Lindau war zu diesem Zeitpunkt bereits in Betrieb. Über die zukünftige Trassenführung hatten sich die Landsberger bereits Gedanken gemacht. Sie schlugen vor, die »Bahn die alte Landstraße entlang über Pfaffenhofen, Inning, Greifenberg, Windach und Landsberg nach Buchloe« zu führen und fügten hinzu »diese Linie ist keine erfundene, sondern die alte Weltstraße von München über Landsberg nach Memmingen«. Auch den touristischen Aspekt berücksichtigten die Bittsteller: »Der so schön und reizend gelegene Ammersee würde durch das Bestehen einer in seiner Nähe vorüberführenden Bahn Tausende von Fremden herbeiführen und somit den Anfang zu einem höchst lebhaften Personenverkehr bilden.«

Erst als die Stadt Landsberg es »gewagt« (5. 12. 1861) hatte, an ihr Anliegen zu erinnern und dabei weitere Begründungen vorbrachte sowie um Erteilung der Projektierungskonzession bat, nahm die Generaldirektion am 29. Dezember 1861 zu dem Gesuch Stellung. Sie nannte das Projekt unter »der Menge von Gesuchen um Erbauung von Zweig- und Nebenbahnen, welche die dermalige Zeit zu Tage fördert,« als »eines der beachtenswerthesten« und befürwortete auch die Projektierungskonzession an die Stadt Landsberg zu vergeben. Letztere erhielt die Stadt im April 1862 erteilt.

Diese Tatsache löste in Fürstenfeldbruck große Verärgerung aus. Man unterstützte fortan die Landsberger Planung nicht mehr, sondern widmete sich einem eigenen Projekt. Die Marktgemeindeverwaltung ließ auf ihre Kosten einen Plan für eine in Olching nach Fürstenfeldbruck abzweigende und über Jesenwang-Moorenweis nach Landsberg weiterführende Eisenbahn ausarbeiten. Dieses Projekt fand im Juni 1863 in der Kammer der Abgeordneten jedoch keine Mehrheit und wurde abgelehnt. Überhaupt schien 1863 die Verwirklichung einer Eisenbahnlinie von München nach Buchloe zu scheitern, denn im März hielt das zuständige Ministerium »eine Bahn in dieser Richtung zur Zeit weder nöthig, noch räthlich.« Der wahre Grund mag – wie so oft – die nicht sichergestellte Finanzierung gewesen sein.

In den folgenden Jahren (bis 1867) wurden aus Gemeinden entlang der zukünftigen Bahnlinie (Buchloe, Türkheim, Mindelheim, Ottobeuren, Memmingen) eine Vielzahl von Bittgesuchen an den bayerischen König gerichtet, die sich alle um die Weiterführung der geplanten Strecke bis Memmingen bemühten. Der Markt Bruck und andere Gemeinden des heutigen Landkreises erscheinen in diesem Zeitraum allerdings nicht in den Akten.

Am 30. August 1867 richtete die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten über die zu erbauende Bahnlinie München-Buchloe ein interessantes Gutachten an die bayerische Regierung. Darin heißt es: »Die Terrainverhältnisse sind im Allgemeinen günstig, mit Ausnahme des Amper- und Lechthales, welche in großen Höhen zu überschreiten sind. Die projektierte Linie zweigt in Pasing von der München-Augsburger Bahn ab, zieht dann über Alling gegen Wildenroth, wo die Amper überschritten wird, ersteigt die Wasserscheide zwischen Amper und Lech bei Türkenfeld und bewegt sich sodann in ziemlich gerader Richtung gegen den Lech, dessen Überschreitung circa eine Wegstunde unterhalb Landsberg stattfindet.« Damit wurde von der Generaldirektion eine neue Trasse über Alling-Wildenroth in das Gespräch gebracht, die Fürstenfeldbruck noch immer nicht berücksichtigte. Um jedoch die hohen Kosten, die eine Amperbrücke bei Wildenroth verursacht hätte, zu senken, dachte die Behörde auch an einen eventuellen Umweg über Fürstenfeldbruck, wo sich der Amperübergang weitaus kostengünstiger durchführen ließ und berichtete weiter: »eine direkte Berührung von Fürstenfeldbruck verlängert die Bahn um 0,4 Stunden, vermindert aber wegen günstigeren Übergangs über

die Amper die Baukosten um circa 1/4 Million Gulden, so daß diese Variante bei der Detailprojektierung nicht außer Betracht bleiben dürfte.« Die Gesamtkosten der Strecke von München nach Buchloe schätzte die Generaldirektion einschließlich eines dritten Geleises bis Pasing auf 7,2 Millionen Gulden.

Ein am 1. Oktober 1867 abgefaßtes Bittgesuch der Stadt Memmingen ist von weiteren 17 Gemeinden mitunterzeichnet worden. Darunter befindet sich mit Bürgermeister Johann Baptist Miller erstmals wieder der Markt Bruck sowie die Gemeinden Schöngeising und Türkenfeld. Um seiner Forderung Nachdruck zu verleihen, gab Bürgermeister Miller interessante Zahlen über den Umfang der Schranne, der Viehmärkte und des Holzaufkommens von Bruck an. Danach seien im Jahre 1865/66 40723 Scheffel Getreide auf der Schranne umgesetzt worden. Die Viehmärkte wurden im gleichen Zeitraum mit 1800 Stück Rindvieh und 1954 Schweinen beschickt. Abschließend gab J. B. Miller der Hoffnung Ausdruck, daß die Bahn über Fürstenfeldbruck geführt werde, »nachdem die allerhöchstangeordneten Projektierungsarbeiten über Bruck herausgestellt haben, daß der Umweg kein erheblicher ist, und daß der Übergang einer Eisenbahn über die Amper bei Bruck unter günstigeren Terrain-Verhältnissen bewerkstelligt werden kann, als bei Wildenroth.«

Im November des gleichen Jahres wandte sich der Markt Bruck nochmals mit einer allein verfaßten Bittschrift an die Regierung. Dabei versuchten die Marktoberen vor allem auch auf die Rolle Fürstenfeldbrucks als Erholungsort hinzuweisen. Der Markt Bruck sei »stets ein Lieblingsort der Münchner Bevölkerung gewesen, welche ungeachtet der nach anderer Richtung vielfach und in bequemerweise bestehenden Verbindungen, doch fortwährend noch den Markt Bruck aufsucht, um theils Erholung, theils Heilung mittelst der unvergleichlichen, und zu wenig bekannten Flußbäder zu finden. Eine unmittelbare Eisenbahnverbindung würde Fürstenfeldbruck bald in die Reihe der besuchtesten klimatischen Kurorte versetzen, und hierdurch nicht nur zur Hebung des Wohlstandes des Marktes Bruck, sondern auch zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Bahnbetriebe beitragen.«

Große Aufregung herrschte im März 1868 in Bruck, als der nunmehr vorliegende Gesetzentwurf nur noch die Allinger Linie favorisierte. Bruck, damals Sitz verschiedener Militärbehörden, suchte nun im Kriegsministerium Beistand, erhielt jedoch schon am 8. April 1868 eine Abfuhr. Die Eisenbahnstrecke München-Bruck-Buchloe sei »militärisch nicht so wichtig,« da ja die Linie München-Augsburg »unfern« liege, entschieden die Militärs. Am 18. Mai 1869 verwiesen die Brucker abermals auf die Nachteile, die ihr Gemeinwesen hinnehmen müßte, wenn das Projekt über Alling zum Zuge kommen sollte. Sehr vorsichtig ließ man auch den Unmut über die Generation der Väter anklingen, die – wie eingangs erwähnt – die Führung der Eisenbahnlinie München-Augsburg über Bruck verhindert hatte: »Verhältnisse, deren Würdigung einer früheren Generation angehörte, haben es bewirkt, daß zum empfindlichen Nachtheile des Marktes Bruck dieser Marktflecken mit seiner gewerbsamen Bevölkerung bei Erbauung der München-Augsburger-Eisenbahn nicht in den unmittelbaren Eisenbahnverkehr gezogen wurde.«

Endlich, am 7. Juni 1869 konnte in einer im Bichlerbräu-Keller stattgefundenen Versammlung der Brucker Einwohnerschaft bekanntgegeben werden, daß sich die Regierung entschlossen habe, nur noch die Planung der Linie über Bruck zu verfolgen. Diese »frohe Botschaft« – so der Chronist Jakob Groß – sei »mit einem donnernden Hoch auf Seine Majestät den König begrüßt worden.« Der Eisenbahnverwaltung ging es dabei weniger darum, Fürstenfeldbruck einen Bahnanschluß zu verschaffen, als – das ist aus den Akten deutlich ersichtlich – durch die weitaus niedrigere Amperbrücke bei Fürstenfeldbruck, gegenüber der 110 Fuß hohen Brücke bei Wildenroth, Kosten in Höhe von 250000 Gulden einzusparen. Verständlicherweise hätten die rund um den Parsberg gelegenen Gemeinden Puchheim, Unterpfaffenhofen, Germering, Alling, Gilching und Argelsried lieber die Strecke über Alling gesehen, doch ihre entsprechenden Bitten blieben unberücksichtigt. Von den 15 Millionen Gulden, die die Regierung nach königlicher Entschließung am 31. Oktober 1869 für den Bahnbau in Bayern bereitstellte, waren 1,5 Millionen für die Strecke München-Buchloe-Memmingen vorgesehen.

Im Jahre 1870 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Ein abschließender Bericht nennt als bedeutendste Bauarbeiten innerhalb des Landkreises, den »ca. 36 m hohen Anschnitt des Engelsberges bei Bruck« sowie die dortige Amperbrücke »von 12 m Höhe mit vier gewölbten Öffnungen von je 16 m Lichtweite und 1/5 Pfeilhöhe.«

Der erste Streckenabschnitt von Kaufering nach Buchloe konnte schon am 1. November 1872 in Betrieb genommen werden. Am 1. Mai 1873 wurde auch die Strecke München-Kaufering feierlich dem Verkehr übergeben. In dem von München kommenden Festzug der an diesem Tag mit Halt in Bruck, Grafrath und Türkenfeld die neue Eisenbahnlinie bis Kaufering befuhr, befand sich auch Generaldirektor Hocheder. An allen Stationen begrüßten die Bevölkerung, Vertreter der örtlichen Behörden und Vereine und vor allem die Schuljugend den mit Kränzen und Fahnen geschmückten Zug um anschließend die Jungfernfahrt bis Kaufering mitzuerleben. Als am Nachmittag die Festversammlung nach Bruck zurückkehrte, war die für die Einweihungsfeier festlich geschmückte Güterhalle »eine willkommene Zufluchtsstätte«, denn es regnete in Strömen.

Schon im Jahr zuvor, am 26. Juli 1872, war der Brucker Bevölkerung eine erste Möglichkeit geboten worden, eine Fahrt auf dem neuen Schienenstrang mitzuerleben. Ein mit den Bauarbeiten betrauter Ingenieur lud an diesem Tag zu einer sogenannten »Lustfahrt« nach Roggenstein, auf einem eigens bereitgestellten Materialzuge ein. Dort spielte zur Feier des Tages eine Musikkapelle, der Gesangsverein trug Lieder zur Unterhaltung vor und zum Schluß wurde ein Feuerwerk veranstaltet.

Für die Stadt Landsberg, die sich von Anfang an für

die Erbauung dieser Eisenbahnstrecke aktiv eingesetzt hatte, war es von besonderer Tragik, daß sie selbst von dieser Strecke nicht berührt wurde, sondern nur durch den in der Nähe liegenden Bahnhof Kaufering Anschluß fand. Die Bahnverwaltung begründete diese Tatsache mit dem bei Landsberg nötigen, 40 m hohen Lechübergang, der »ohne außerordentliche Opfer nicht möglich« gewesen sei.

Die Baukosten für die gesamte Strecke von München nach Memmingen betrugen 21,8 Millionen Mark. Während der Bauzeit war die Währung von Gulden auf Mark umgestellt worden.

Quellen- und Literaturhinweise:

Bundesbahnarchiv Nürnberg, Akt 6610.
Kosmas Lutz: Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins. München/Leipzig 1883.
Jakob Groß: Chronik von Fürstenfeldbruck. Fürstenfeldbruck 1877.

Anschrift des Verfassers:
Roland Bartmann, Auenstraße 19, 8080 Emmering.