

glauben, dass er hinterher, durch bittere Erfahrungen belehrt, bereut hat, nicht so gehandelt zu haben.«

### Königswahl 1314

Doch der Sieg und sein Großmut machten bei seinen Zeitgenossen auch Eindruck. So herrschte unter den Kurfürsten im Ringen um einen Nachfolger des verstorbenen Königs Heinrich von Luxemburg (Tod 24. 8. 1313) Uneinigkeit. Ein Teil der Kurfürsten, allen voran der Mainzer Erzbischof Peter von Aspelt, wollten unbedingt die Wahl des Habsburgers Friedrich des Schönen vermeiden, hatten aber keinen ebenbürtigen Konkurrenten zu bieten. Nach dem Sieg bei Gammelsdorf wurden sie auf Ludwig den Bayern aufmerksam und trugen ihm die Königswürde an. Nach anfänglichem Zögern willigte er ein. So kam es im Oktober 1314 zur bekannten Doppelwahl. Ludwig wurde von der luxemburgischen Partei der Kurfürsten, nämlich den Erzbischöfen von Mainz und Trier, König Johann von Böhmen, Markgraf Woldemar von Brandenburg und Herzog Johann von Sachsen-Lauenburg in Frankfurt zum deutschen König gewählt und am 25. November in Aachen vom Mainzer Erzbischof gekrönt. Am selben Tag wurde Friedrich dem Schönen, der vom Erzbischof von Köln, Ludwigs Bruder Rudolf, Herzog Heinrich von Kärnten (als König von Böhmen vertrieben) und Herzog Rudolf von Sachsen-Wittenberg zum König gewählt worden war, in Bonn vom Erzbischof von Köln die Krone aufgesetzt.

Der Streit um die Königswürde dauerte neun Jahre und erst die Schlacht bei Mühldorf brachte 1322 die endgültige Entscheidung: Wiederum ein überzeugender Sieg Ludwigs, den die Gefangennahme seines Vetters und Konkurrenten Friedrich krönte.

Auch wenn er sich mit diesem wieder aussöhnte und ihm sogar die Mitregentschaft anbot, die Päpste in Avignon, die im Thronstreit die Entscheidung beanspruchten, blieben zeit-

lebens seine unerbittlichsten Feinde und ließen ihn nicht zur Ruhe kommen. Er starb am 11. Oktober 1347 »in den Armen eines Bauern«<sup>19</sup> in Kirchenbann befindlich. Doch seine treuen Bürger von München begruben ihn trotzdem in der Frauenkirche in geweihter Erde.

#### Anmerkungen:

- <sup>1</sup> Die Fürstenfelder Chronik von den Taten der Fürsten. In: *Thomas Müller (Hrsg.): Quellensammlung zur mittelalterlichen Geschichte. Zweite Fortsetzung.* Berlin 2007, S. 47. – Zur Geschichte vgl. noch immer *Ludwig Zenker: Die Schlacht bei Gammelsdorf in: Verhandlungen des Hist. Vereins für Oberpfalz und Regensburg* 10 (1846), S. 363–372; *Wilhelm Hofmann: Gammelsdorf 1313, eine kriegsgeschichtliche Studie.* In: *Verhandlungen des Historischen Vereins für Niederbayern* 73 (1940), S. 68–84.
- <sup>2</sup> Zum allgemeinen Hintergrund vgl. *Handbuch der Bayerischen Geschichte. 2. Band. Begründet von Max Spindler, hrsg. von Andreas Kraus.* München 1988, S. 72–145.
- <sup>3</sup> Fürstenfelder Chronik (wie Anm. 1), S. 39.
- <sup>4</sup> So Johannes Turmair (Aventinus): *Matthias von Lexen (Hrsg.): Bairische Chronik.* Bd. 2: Buch VII cap. 88. München 1886, S. 427.
- <sup>5</sup> In *Henry Simonsfeld: Beiträge zur Bayerischen und Münchener Geschichte (SB München).* München 1896, S. 257–326, hier S. 297.
- <sup>6</sup> *Sigismund Riezler: Geschichte Baierns.* Bd. II. Gotha 1880, S. 298.
- <sup>7</sup> Fürstenfelder Chronik (wie Anm. 1), S. 46.
- <sup>8</sup> Ebenda.
- <sup>9</sup> Ebenda, S. 47.
- <sup>10</sup> Ebenda, S. 47–48.
- <sup>11</sup> Das Buch gewisser Geschichten von Abt Johann von Victring. In: *Quellensammlung (wie Anm. 1), S. 185.*
- <sup>12</sup> *Veit Arnpeck: Bayerische Chronik.* In: *Sämtliche Chroniken, hrsg. von Georg Leidinger.* München 1915, S. 523.
- <sup>13</sup> *Riezler (wie Anm. 6), S. 300.*
- <sup>14</sup> Ebenda, S. 301.
- <sup>15</sup> *Bayerische Annalen* 3 (1835), S. 36–39, 51–53, 87–88 u. 89–92. *Regesta Boica V* (1836), S. 282, 285 u. 322; vgl. auch *Zenker (wie Anm. 1).*
- <sup>16</sup> Fürstenfelder Chronik (wie Anm. 1).
- <sup>17</sup> Wie Anm. 11.
- <sup>18</sup> Fürstenfelder Chronik (wie Anm. 1).
- <sup>19</sup> Inschrift auf der Kaisersäule bei Puch bei Fürstenfeldbruck.

Anschrift des Verfassers:

Johann Gumberger, Pfarrer–Winterstetter–Straße 7, 85408 Gammelsdorf

## »Mit Dampf durchs Dachauer Land«

Zum Jubiläum 100 Jahre Lokalbahn Dachau–Altomünster 1913–2013 (1. Teil)

Von Florian Hartmann

Mit der Eröffnung der Ludwigs–Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth begann in den deutschen Staaten am 7. Dezember 1835 das Eisenbahnzeitalter. Dafür wurde die mit Dampf angetriebene Lokomotive »Adler« eigens aus England importiert. Im Königreich Bayern waren nach anfänglichen Schwierigkeiten bereits um 1860 die größeren Städte auf dem Schienenweg miteinander verbunden.<sup>1</sup>

### Erste Überlegungen im Dachauer Land

Die ersten Überlegungen für eine Bahnverbindung von München über Dachau, Altomünster und Schrobenhausen nach Ingolstadt stellten der Staatsminister des Handels und der öffentlichen Arbeiten, Karl Freiherr von Schrenck von Notzing (Amtszeit 1859–1864), und der im Innenministerium tätige Ministerialrat und Historiker Friedrich Hector Graf von Hundt zu Lauterbach (Lebenszeit 1809–1881)<sup>2</sup> an. Diese Linie war bereits 1865 vermessen, wurde aber aufgrund der längeren Fahrzeit und höheren Kosten gegenüber einer Bahnstrecke über Pfaffenhofen nach Ingolstadt nicht verwirklicht. Man entschied sich auf Vorschlag des Generaldirektors der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten, Ludwig Freiherr

von Brück, für den Bau der München–Ingolstädter Bahn über Pfaffenhofen, die im Jahr 1867 eröffnet wurde.<sup>3</sup>

Für die Erschließung des ländlichen Raums wurde vom bayerischen Landtag am 29. April 1869 das Vizinalbahngesetz<sup>4</sup> beschlossen. Ein Bahnanschluss an das Staatsbahnnetz bedeutete für viele Gemeinden das Tor zur großen Welt. So konnten gegenüber dem Pferdefuhrwerk erstmals Waren und Güter in größeren Mengen transportiert werden. Auch die Personenbeförderung mit der Eisenbahn war gegenüber der Postkutsche schneller und bequemer.

Das große Interesse der Märkte und Gemeinden an einem Bahnanschluss zeigen unter anderem auch die diesbezüglichen Bemühungen im Raum Dachau. So wurden beispielsweise die technischen Vorarbeiten für Bahnstrecken von Dachau nach Freising am 28. Juli 1899 und von Dachau über Olching nach Bruck am 15. Januar 1900 durch das königlich bayerische Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren genehmigt. Dieses Verfahren für die Errichtung von Eisenbahnen wurde im gesamten Königreich Bayern angewandt. Den Bahninteressenten erlaubte man meistens für einen Zeitraum von einem Jahr die Aufnahme von Projektierungsarbeiten für

eine Bahnstrecke.<sup>5</sup> Aufgrund dieser vielen Aktivitäten für die Erbauung von Eisenbahnen in ganz Bayern ist es schwierig eine Aussage zu treffen, wann die ersten Überlegungen für eine Lokalbahn im Dachauer Land getroffen wurden.

Im Januar 1892 war im Amper-Bote von einer Ausarbeitung für ein Lokalbahnprojekt von Röhrmoos nach Indersdorf zu lesen. Im November gleichen Jahres berichtete der Amper-Bote vom Bahnprojekt Aichach–Odelzhausen–Altomünster–Schwabhausen–Dachau. Darin heißt es, dass »[...] die k. Staatsregierung alle Wünsche bezüglich des Verkehrs-Anschlusses bezw. Inangriffnahme neuer Bahnlinien wohl kaum berücksichtigen könne [...]«. Die Zeitung rät den Bahninteressenten dazu, die Bahnstrecke von Aichach nach Dachau als private schmalspurige und eingleisige Lokalbahn nicht über Odelzhausen, sondern über Indersdorf anzustreben.<sup>6</sup>

Aus diesen beiden frühen Zeitungsartikeln kann man bereits erste Anzeichen einer Rivalität um den Gleisanschluss an das Staatsbahnnetz unter den einzelnen Gemeinden im Dachauer Land und vor allem zwischen Altomünster und Indersdorf erkennen.

Im Jahresbericht für das Jahr 1893 der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern wurde erneut der Wunsch nach einer Eisenbahnverbindung von Dachau über Altomünster nach Aichach geäußert.<sup>7</sup> Das Staatsministerium des Inneren lehnte am 6. Januar 1895 dieses Vorhaben jedoch ab: »Der durch eine Verbindungsbahn von Dachau über Altomünster nach Aichach aufzunehmende Lokal-Verkehr erscheint nicht bedeutend genug, um den Bau- und Betriebskostenaufwand für eine solche 38 bis 40 km. lange Bahn zu rechtfertigen.«<sup>8</sup>

#### *Initiativen aus Altomünster*

Anfänglich trat die Marktgemeinde Altomünster für den Bau einer Lokalbahn von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster und Aichach ein, fand aber dafür bei der Marktgemeinde Indersdorf keine Unterstützung, weil die Indersdorfer nicht bereit waren, die Projektierungs- und Baukosten für eine Lokalbahn Aichach–Altomünster–Indersdorf–Röhrmoos mitzutragen.<sup>9</sup> Daraufhin richtete die Marktgemeindevverwaltung Altomünster am 16. Mai 1895 an den Magistrat von Dachau den Wunsch nach einer Bahnverbindung von Dachau über Altomünster nach Aichach: »Der Markt Flecken Altomünster hat an einer Bahnverbindung mit Dachau und Aichach selbstverständlich das größte Interesse und liegen zwischen hier und Dachau auch die bedeutenden Ortschaften Klein- und Großberghofen, Schwabhausen, welche für ihre Produkte längst vorteilhafte Absatz-Verhältnisse wünschen.«<sup>10</sup>

Fünf Monate später wurde erneut der Bahnverlauf über Röhrmoos von Hans Georg Freiherr von Gumpenberg-Pöttmeß-Oberbrennberg, Reichsrat von Bayern, wieder ins Spiel gebracht. Seine Anfrage nach einer durchgehenden Bahnverbindung von Röhrmoos über Altomünster, Aichach und Pöttmes nach Rain am Lech wurde jedoch vom Staatsministerium negativ beantwortet.<sup>11</sup>

#### *Gründung »Eisenbahn Comitee«*

Am 1. Dezember 1895 veranstalteten Simon Kronschnabel, Vorstand der Sektion Ober- und Unterbachern des Oberbayerischen Bauernbundes, und Zimmermeister Anton Mayer aus Dachau im Postgasthaus zu Schwabhausen eine Versammlung bezüglich eines Bahnobjektes Dachau–Schwabhausen–Altomünster–Aichach: »Die Versammlung endigte mit dem übereinstimmenden Beschlusse, das Projekt einer zu erstrebenden Staatsbahnverbindung von Dachau über Schwabhausen und Altomünster nach Aichach möglichst zu fördern.«<sup>12</sup> Bei

dieser Versammlung waren keine Vertreter aus der Gemeinde Indersdorf anwesend. Der Glonnthal-Bote erklärte diesen Umstand damit, dass Indersdorf bereits zusammen mit Altomünster ein anderes Bahnprojekt verfolge. Der Amper-Bote veröffentlichte daraufhin einen Artikel, in dem das Gegenteil zu lesen war, dass Altomünster die Bahnstrecke über Indersdorf und Röhrmoos nicht mehr weiterverfolge.<sup>13</sup>

Aufgrund des Aufkommens erneuter Aussagen der Indersdorfer bezüglich einer Lokalbahn über Indersdorf nach Röhrmoos wurde in Schwabhausen ein gerichtliches Komitee gewählt. Diesem gehörten u. a. der Dachauer Buchdruckereibesitzer Franz Mondrion, Zimmermeister Anton Mayer und Kaufmann Anton Mayerbacher an. Am 17. Januar 1896 wurde der Magistrat Dachau über die Gründung informiert und gebeten, einen Vertreter des Magistrates in das Komitee zu entsenden.<sup>14</sup>

Kurze Zeit später, am 7. März 1896, erreichte den Marktmagistrat Dachau ein Brief des Altomünsterer Bürgermeisters Joseph Sedlmair: »Alle Bewohner der Gegend zwischen Dachau–Augsburg–Aichach, Pfaffenhofen–Schrobenhausen sind darüber einig, daß eine Zweigbahn in diesem bahnlosen, vom Weltverkehr ganz abgeschlossenen Winkel eine gerechte Forderung unserer Zeit ist. [...] Durch eine Lokalbahn Dachau–Schwabhausen–Unterweickertshofen–Erdweg–Kleinberghofen–Altomünster kann diesem Uebel abgeholfen werden, denn Handel und Verkehr werden gefördert, der darniederliegenden Landwirtschaft wird durch leichteren und vorteilhafteren Absatz des Getreides, des Viehes und des immer noch reichlich vorhandenen Holzes ausgeholfen, die ausgedehnten Lehm- und Sandlager werden besonders in der Hauptstadt als willkommenes Baumaterial begrüßt werden, die Arbeitgelegenheit und der Verdienst mehren sich und das liegende Besitztum erlangt wieder einen höheren Wert. [...] Die Marktgemeinde Altomünster hat sich vorerst zur Aufbringung von 20000 Mark bereit erklärt, [...] Auf eine durchgehende Bahn bis Aichach oder gar auf eine Staatsbahn dürfen wir, solange das jetzige Bahngesetz Geltung hat und Minister Herr von Crailsheim am Ruder ist, unter keinen Umständen hoffen.«<sup>15</sup>

Am 3. Juli 1897 erhielten die Bahninteressenten die lang ersehnte Nachricht: »Dem Eisenbahnkomitee Dachau wird seinem, [...] vorgelegten Gesuche vom 26. März l. Js. (laufenden Jahres, Anm. d. Verf.) entsprechend, die Bewilligung zur Vornahme genereller technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Dachau nach Altomünster [...] hiemit auf die Dauer eines Jahres erteilt.«<sup>16</sup>

#### *Der Lokalbahnstreit mit Indersdorf kommt in Fahrt*

Die vom Eisenbahnkomitee Dachau verfolgte Eisenbahntrasse sollte auf direktem Wege von Dachau nach Altomünster ohne Anschluss der Marktgemeinde Indersdorf verlaufen. Die Marktgemeinde Indersdorf, die sich mittlerweile ebenfalls einen wirtschaftlichen Aufschwung durch die Anbindung an das Staatsbahnnetz erhoffte, richtete deshalb am 13. Dezember 1898 an die Hohe Kgl. Generaldirektion der Kgl. Staatseisenbahnen die Bitte, »[...] gegen das Bahnprojekt der Gem. Altomünster einstweilen so lange Stellung zu nehmen, bis zwischen beiden Orten ein gegenseitiges Einverständnis zustande gekommen ist.«<sup>17</sup> Gleichzeitig wurden die Vorteile einer Bahnstrecke Röhrmoos–Indersdorf aufgeführt: »Indersdorf dagegen ist der zweitgrößte Markt im Bezirke Dachau hat wöchentlich Schranne, sodann Monats- (Vieh-) u. Jahresmärkte u. geregelten gerichtlichen Amtstag. Dasselbst befinden sich zwei größere, frequente Brauereien, eine Dampfziegelei, ein bedeutendes Stein- und Baumaterialiengeschäft. Ferner hat Indersdorf eine stark frequentierte Erziehungsanstalt mit 300 Zöglingen

u. ist jegliches Geschäft hier vertreten.«<sup>18</sup> In der Antwort der Generaldirektion hieß es, dass eine Einbindung Indersdorfs an die Lokalbahn Dachau–Altomünster nicht sinnvoll sei, da Indersdorf sechs Kilometer seitlich der Hauptrichtung dieser Bahn liegen würde. Eine Einbeziehung Indersdorfs sei aber wünschenswert und deshalb sollte durch die Marktgemeinde Indersdorf die Projektierung der Linie Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster beantragt werden.<sup>19</sup> Daraufhin stellte Indersdorf ein Gesuch zur Bewilligung von technischen Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster, welchem am 31. Januar 1899 entsprochen wurde.<sup>20</sup> Damit standen zwei Eisenbahnlinien im Raum, die sich im Falle einer Verwirklichung in Altomünster getroffen hätten.

#### *Lokalbahn Dachau–Altomünster als privates Unternehmen*

Zwischenzeitlich fand am 29. Dezember 1898 im Rathausaal in Dachau eine Versammlung statt, zu der die Mitglieder des »Eisenbahn-Comitées«, die Bürgermeister der interessierten Gemeinden und die Mitglieder des Magistrates Dachau eingeladen waren. Als Gast war der Bauunternehmer Kommerzienrat Franz Heinrich Woerner (1859–1937) geladen, der die vorherrschende Situation beim Bau von Lokalbahnen in Bayern erläuterte. So sei es nach Auffassung des Ministerratsvorsitzenden Friedrich Krafft Graf von Crailsheim, von 1890 bis 1903 Ministerpräsident des Königreiches Bayern, die Aufgabe der Gemeinden selbst, sich durch lokale Bahnen an das Staatsbahnnetz anzuschließen. Da in München 128 Petitionen für Bahnen vorliegen würden, werde der Staat die Lokalbahn Dachau–Altomünster auf absehbare Zeit nicht erbauen können, obwohl das Verkehrsministerium die Notwendigkeit dieser Linie anerkenne. Falls die Gemeinden bereit wären, den benötigten Grund unentgeltlich an die Firma Sager & Woerner abzutreten, würde diese die angestrebte Lokalbahnlinie errichten.<sup>21</sup> Die unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden durch die Gemeinden wäre zu diesem Zeitpunkt auch bei der Erbauung durch den Staat angefallen.<sup>22</sup> Besorgt um das Dachau–Altomünsterer Projekt schrieb am 17. Februar 1899 der Altomünsterer Bürgermeister Sedlmair an den Magistrat Dachau: »[...] von Indersdorf her werden alle möglichen und unmöglichen Gerüchte und Unwahrheiten verbreitet [...]«.<sup>23</sup> Am 18. März 1899 erreichte den Magistrat von Dachau ein weiteres Schreiben aus Altomünster. In diesem wurde geschildert, dass einige Herren aus Indersdorf in Altomünster waren und von einer einstündigen Audienz beim Eisenbahnminister<sup>24</sup> berichteten, der Sie mit guten Hoffnungen für Ihr Projekt entlassen habe, da er vom Dachauer Projekt schon lange nichts mehr gehört habe. Außerdem haben die Indersdorfer versucht, die Altomünsterer zum Anschluss an das Indersdorfer Projekt zu bewegen. Die Marktgemeindeversammlung Altomünster sah es deshalb als dringend notwendig an, das Konzessionsgesuch für die Lokalbahn Dachau–Altomünster umgehend einzureichen.<sup>25</sup>

Das Konzessionsgesuch war aufgrund von laufenden Verhandlungen zwischen der München-Dachauer Actiengesellschaft für Maschinenpapierfabrikation in München und dem Markt Dachau bisher noch nicht eingereicht worden. Gegenstand der Verhandlungen war der Anschluss der Papierfabrik Steinmühle über ein Industriegleis an den Localbahnhof Dachau (heute Haltestelle Dachau Markt) und die mögliche Fortführung dieses Gleises zur oberen Fabrik sowie die damit verbundenen Grundstücksabtretungen. Am 29. März 1899 beschloss der Magistrat Dachau, die Verhandlungen mit der Papierfabrik Dachau abzubrechen, da diese zu keinem Ergebnis führen würden und »[...] den zur Durchführung des Bahnprojektes

erforderlichen im Gemeindebezirk Dachau gelegenen Grund unentgeltlich an die Firma Sager & Wörner abzutreten.«<sup>26</sup> Mit diesem Beschluss konnte die Beunruhigung in Altomünster jedoch nicht beendet werden. Dies kann man in einem Schreiben am 5. April 1899 an den Magistrat Dachau erkennen: »Man sagt uns, daß Dachau's Bevölkerung zum weitaus größten Teile wenig Interesse an dem Bahnbau hat, daß viele fürchten, ihre Geschäfte könnten durch die Verwirklichung des Projektes geschädigt und vermindert werden. [...] Wir halten vorerst noch fest zu Dachau, sollte aber doch, trotz stetiger Versicherung, daß die Sache bald erledigt und ins Reine gebracht wird, nicht bald etwas Wirkliches zustande kommen, so sähe sich Altomünster gezwungen mit den Indersdorfer zu gehen. [...] Die Liebeswerbungen Indersdorf's waren bis jetzt noch erfolglos [...]«.<sup>27</sup> Am 17. Juni 1899 reichte schließlich die Baufirma Sager & Woerner die Unterlagen zur technischen Prüfung bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ein und bat diese um die Verleihung einer Bau- und Betriebskonzession.<sup>28</sup>

Im Juli 1899 kam es zum Höhepunkt der Auseinandersetzungen zwischen Indersdorf und Altomünster. In einem Schreiben aus Altomünster an die Gemeindeverwaltung Indersdorf ist folgendes zu lesen: »Um dem fortwährenden mäßigen, die Einwohner der beteiligten Gemeinden beirrenden Gerede ein für allemal ein Ende zu machen, erklären die Vertreter der Gemeinden Altomünster, Stumpfensbach, Oberzeitlbach, Kleinberghofen, Eisenhofen u. Unterweikertshofen unterschriftlich, sich ein und niemals herbeizulassen ein vergebliches Bahnprojekt Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster in irgend einer Weise zu unterstützen [...]. Wir werden einzig und allein und unentwegt in aller Treue zu Dachau stehen, das [...] jederzeit manhaft und unter Überwindung großer Schwierigkeiten und Darbringung großer Gefahr zu uns hielt [...]«.<sup>29</sup> Auf Nachfrage der Generaldirektion der Staatseisenbahnen teilte die Marktgemeinde Indersdorf dieser mit, dass der Bau und Betrieb des Bahnprojektes Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster ebenfalls auf dem Weg eines Privatunternehmens angestrebt werde. Die Baufirma Sager & Woerner lehnte es jedoch am 22. September 1899 ab, sich um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Röhrmoos nach Indersdorf und Altomünster zu bewerben. Deshalb wollte die Generaldirektion wissen, wer sich eigentlich um das Indersdorfer Projekt bewerben würde.<sup>30</sup>

#### *Vergleich der Konkurrenzstrecken*

Am 18. Oktober 1899 erfolgte schließlich ein technischer Vergleich der beiden Linienführungen durch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen: »Es ist aber zu vermuten, daß die Röhrmooser Linie um mindestens 200 000 M billiger hergestellt werden kann, als die Dachauer Linie. Die technischen Verhältnisse liegen demnach bei ersterer Linie durchwegs günstiger und ist auf deren Werth für die Erschließung der Gegend mindestens gleichhoch anzuschlagen, wie jener der letzteren Linie. [...] Obwohl nun die Röhrmooser Linie nach den vorhandenen Darlegungen im ganzen genommen der Dachauer Linie mindestens nicht nachsteht, scheint bei den meisten Beteiligten doch wenig Geneigtheit zu bestehen, erstere zur Ausführung zu bringen.« Nach Ansicht der Generaldirektion sollte noch abgeklärt werden, ob die Firma Sager & Woerner bereit wäre, eine Bahn von Röhrmoos nach Altomünster zu bauen und zu betreiben: »Sollte die Firma Sager & Wörner sowie die beteiligten Gemeinden, wie zu vermuten ist, nur die Linie Dachau–Altomünster ausführen wollen, so dürfte für die Kgl. Staatsregierung wohl kein Anlaß mehr bestehen, diesem

Unternehmen entgegen zu treten, wenn es auch bedauerlich wäre, daß dabei die Wünsche der Marktgemeinde Indersdorf unberücksichtigt bleiben müssten.«<sup>31</sup>

#### *Konzession für eine private Lokalbahn von Dachau nach Altomünster*

Und so erhielt schließlich die Baufirma Sager & Woerner am 29. März 1900 die Konzession: »Im Namen Seiner Majestät des Königs. Seine Königliche Hoheit der Prinz-Regent haben Ihnen unter dem 16. ds. Mts. (des Monats, Anm. d. Verf.) die Konzession zur Herstellung und zum Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von Dachau nach Altomünster Allerhöchstdingst zu erteilen geruht.«<sup>32</sup> Für diese privat konzessionierte Lokalbahn Dachau–Altomünster waren Markt Dachau, Bachern, Schwabhausen, Oberroth, Walkertshofen, Eisenhofen, Kleinberghofen, Deutenhofen und Altomünster als Haltestellen vorgesehen.<sup>33</sup> Am 11. Dezember 1901 wurden alle Pläne zur Ausführung genehmigt.<sup>34</sup> Die Hoffnungen zerschlugen sich aber bald: Nur zwei Jahre nach Erteilung der Konzession wurde das Bahnprojekt aufgrund der kurzzeitigen Depressionsphase der Wirtschaft in Deutschland von der Baufirma Sager & Woerner beendet. Dazu schrieb die Baufirma am 2. Mai 1902 an den Vorstand des »Eisenbahn-Comitées« folgendes: »Mit den inzwischen aber allgemein eingetretenen, anfänglich als vorübergehend erachteten, durch die Wirklichkeit jedoch als länger andauernd erwiesenen wirtschaftlichen Rückgänge auf allen Erwerbsgebieten, insbesondere aber auf dem der Bauthätigkeit, mussten aus der für die Rentabilität der Bahn aufgestellten Wahrscheinlichkeitsberechnung von Allem die Verkehrsmengen derjenigen Transportmaterialien der neuen Bahn ausscheiden, welche für den Baugewerksbetrieb in München und Umgebung in Frage kamen, es sind dies Schweissand und Quarzsand [...] und Ziegelmaterial, das aus den Lehm- und Thonlagern längs und in der Nähe der Bahn hätte fabriziert werden können.« Damit war die Finanzierung und Rentabilität der geplanten Lokalbahn nicht mehr gegeben. Es heißt weiter: »Wir sind bereit, das Bahnproject weiter zu verfolgen und zur Durchführung zu bringen, wenn uns die [...] Garantien<sup>35</sup> seitens der Bahninteressenten geboten werden wollen.«<sup>36</sup> Somit war das Aus dieser privaten Lokalbahn von Dachau nach Altomünster besiegt.

#### *Staatliche Lokalbahn Dachau–Altomünster*

Das Eisenbahnkomitee Dachau hielt jedoch weiter an seinen Zielen fest. Am 5. Februar 1903 stellten das Eisenbahnkomitee und die Gemeindeverwaltung an das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren ein Gesuch um Übernahme der Erbauung der Lokalbahn durch den Staat und baten um Aufnahme in den Gesetzesentwurf von 1904 mit dem Hinweis, »[...] daß die Detailprojektierung bereits vollendet, der staatlichen Prüfung unterzogen und genehmigt worden ist, und daß die Interessenten stündlich bereit sind, die nötige Grundabtretung notariell verlautbaren zu lassen.«<sup>37</sup> Am 31. März 1903 erreichte das Eisenbahnkomitee Dachau–Altomünster die Antwort des Staatsministeriums: »Dieser Antrag kann nicht außer Zusammenhang mit den Bestrebungen gewürdigt werden, welche auf die Erbauung einer staatlichen Lokalbahn von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster gerichtet sind. Die Ausführung der beiden in Rede stehenden Lokalverbindungen ist vorweg ausgeschlossen; es wird vielmehr nur die Verwirklichung entweder des einen oder des anderen der beiden Konkurrenzprojekte in Betracht kommen können.«<sup>38</sup> Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass für eine Entscheidung zuerst wirtschaftliche Untersuchungen und

Rentabilitätsberechnungen durchgeführt werden müssten, darüber hinaus könnten keine weiteren Bahnen in den nächsten Lokalbahnentwurf aufgenommen werden. Am 10. August 1903 erhielt das Eisenbahnkomitee eine weitere Nachricht, dass bei dem von der Firma Sager & Woerner ausgearbeiteten Projekt der Streckenverlauf den Interessen eines bestimmten Privatunternehmens angepasst worden war: »Wenn aber nunmehr der Anschluß von Altomünster an das Staatsbahnnetz durch Herstellung einer staatlichen Lokalbahn angestrebt wird, so können für die Wahl der Linienführung und des Anschlußpunktes nur die Interessen des gesamten Verkehrsgebietes und die Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ausschlaggebend sein.«<sup>39</sup> Es wurde darauf verwiesen, dass eine Linienführung Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster nicht scheitern werde, wenn Altomünster die Grunderwerbungskosten nur für das Dachauer Projekt aufbringen will, sondern es würde dann untersucht werden, ob die erforderlichen Abtretungen nicht anderweitig sichergestellt werden könnten.<sup>40</sup>

#### *Der Lokalbahnstreit beginnt erneut*

Im Glonnthal-Bote, der in Indersdorf erschien, vom 22. Juni 1904 wurde die Eisenbahnfrage ebenfalls erörtert: »Gerne sei zugestanden, für Altomünster ist eine Bahn noch ein dringenderes Bedürfnis als für Indersdorf. Altomünster liegt drei mal so weit von der Bahn abseits wie Indersdorf. Aber wenn Altomünster eine Bahn anstrebt, welche für Indersdorf einfach den wirtschaftlichen Ruin zur Folge haben muß, dann kann und darf Indersdorf das nicht zulassen. [...] Würde nun, wie angenommen, der Bahnbau Dachau–Altomünster, Tatsache werden, so befände sich Indersdorf zwischen zwei Bahnen. [...] Die Indersdorfer wollen sich einfach wirtschaftlich nicht abschlagen lassen, wollen nicht wirtschaftlichen Selbstmord begehen durch Stillschweigen.« Im Weiteren ist eine Äußerung des Landtagsabgeordneten Josef Geiger zu lesen, die er in Indersdorf von sich gegeben hatte: »Nur auf Betreiben der Gegend baut der Staat Lokalbahnen. Solange sich aber die Interessenten über die Linie nicht einigen, baut der Staat nicht. Ohne Zusammengehen (gemeint sind Altomünster und Indersdorf) geht es sehr schwer.« Er machte den Indersdorfern klar, sie sollen fest agitieren, stramm protestieren und oft petitionieren.<sup>41</sup> Angetrieben vom Landtagsabgeordneten Geiger erfolgte sofort die nächste Petition vom Eisenbahnkomitee Indersdorf am 24. Juni 1904 beim Verkehrsministerium, das erst am 1. Januar 1904 mit dem Staatsminister Heinrich von Frauendorfer errichtet worden war. Darin wurde gebeten, dass die Strecke Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster bevorzugt werden sollte. Es wurden als Gründe eine kürzere Linieneinführung, die Erziehungsanstalt Kloster Indersdorf mit 380 Kindern, das an Wald, Getreide und Vieh reiche Hinterland aufgeführt. Die Märkte Altomünster und Dachau hätten keinen Nachteil von einem Anschluss der Bahn nach Röhrmoos. Außerdem habe Altomünster in Dachau nichts zu suchen, da alle für Altomünster in Betracht kommenden Behörden ihren Sitz in Aichach hätten. In der Tat gehörte der Markt bis 1972 zum Bezirksamt beziehungsweise Landkreis Aichach. In Altomünster spielten nur subjektive Gründe, eine Abneigung und Eifersüchteleien gegen Indersdorf eine Rolle. Und auch Dachau würde durch die Bahn nichts gewinnen. Die Stadt läge auf einem ziemlich hohen Hügel, den Kauflustige kaum erklimmen würden, da München leichter zu erreichen sei und eine größere Auswahl an Produkten aufweisen könnte.<sup>42</sup> Am 19. Dezember 1904 besuchte der Abgeordnete Josef Geiger den Staatsminister Ritter von Frauendorfer. Dieser teilte ihm mit, dass die Lokalbahn Dachau–Altomünster bauwürdig

sei, aber auch die Bauwürdigkeit des Konkurrenzprojektes Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster zu prüfen wäre. Er glaube jedoch, dass es dem Eisenbahnkomitee Indersdorf kaum möglich sein wird, die Mittel für die Erwerbung der Grundstücke im Gemeindebereich Altomünster aufzubringen, da diese nur für die Linie Dachau–Altomünster kostenlos abtreten würden: »Es erscheine ihm die Erbauung einer Lokalbahn Dachau–Altomünster gesichert u. die Einstellung der Linie in den Gesetzentwurf 1907 nicht zweifelhaft.«<sup>43</sup>

Die geplante Bahnlinie Dachau–Altomünster bekam am 12. Juni 1906 einen weiteren Unterstützer. Der Stadtmagistrat München sprach sich für die Erbauung der Bahnlinie Dachau–Altomünster aus, da der Lebensmittelmarkt Münchens dadurch noch besser versorgt werden könnte.<sup>44</sup>

(Fortsetzung folgt)

#### Anmerkungen:

- <sup>1</sup> Einen Überblick vermittelt: Eisenbahn in Bayern 1835–2010 (Edition Bayern 01 Sonderheft). Augsburg 2010.
- <sup>2</sup> Peter Dörner: Friedrich Hector Graf von Hundt (1809–1881) als Historiker. In: Amperland 33 (1997), S. 6–11.
- <sup>3</sup> Amper-Bote vom 11. 11. 1899 (eingesehen im Stadtarchiv Dachau).
- <sup>4</sup> Abgeleitet vom lat. vicinus = benachbart.
- <sup>5</sup> BayHStA, MInn 66634.
- <sup>6</sup> Amper-Bote vom 13. 1. 1892 und 30. 11. 1892.
- <sup>7</sup> Jahresbericht 1893 der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern. München 1894, Kapitel XIII, S. 221.
- <sup>8</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>9</sup> Amper-Bote vom 11. 11. 1899.
- <sup>10</sup> Stadtarchiv Dachau (= StADAH), Fach 86 Nr. 11.
- <sup>11</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683. – Der Adelige war ein großer Befürworter des Eisenbahnbaus, vgl. dazu: Paul Hoser: Die Markt-gemeinde Pöttmes von 1818 bis 1949. In: Wilhelm Liebhart (Hrsg.): Pöttmes. Herrschaft, Markt und Gemeinde. Band 2. Pöttmes 2007, S. 505–587, hier S. 517–518.

- <sup>12</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>13</sup> Amper-Bote vom 11. 12. 1895 und 28. 12. 1895.
- <sup>14</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12.
- <sup>15</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 11.
- <sup>16</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>17</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>18</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>19</sup> BayHStA, Verkehrsministerium 11073.
- <sup>20</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>21</sup> Amper-Bote vom 31. 12. 1898.
- <sup>22</sup> So das Gesetz vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend.
- <sup>23</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12.
- <sup>24</sup> Gemeint ist wohl der Minister des Königlichen Hauses und des Äußeren, Graf Krafft von Crailsheim (Amtszeit 1880–1903). Ein Eisenbahnministerium gab es nicht.
- <sup>25</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12.
- <sup>26</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12.
- <sup>27</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12.
- <sup>28</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>29</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12.
- <sup>30</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>31</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>32</sup> StAM, LRA 131152.
- <sup>33</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>34</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>35</sup> Gemeint sind Verzinsung und Ertrag durch den Gütertransport.
- <sup>36</sup> StAM, LRA 131152.
- <sup>37</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>38</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>39</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>40</sup> BayHStA, Generaldirektion der Staatseisenbahnen 36683.
- <sup>41</sup> StADAH, Fach 86 Nr. 12a.
- <sup>42</sup> BayHStA, Verkehrsministerium 11073.
- <sup>43</sup> BayHStA, Verkehrsministerium 11073.
- <sup>44</sup> BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Ing. (FH) Florian Hartmann, Buchkastraße 12, 85221 Dachau

## Die Bevölkerungsentwicklung Fürstenfeldbrucks 1840 bis 2010

Von Gerhard Neumeier

Die Entwicklungen von demografischen Strukturen, angefangen mit den Geburten, weiterführend mit den Hochzeiten und den Geburten von Kindern sowie endend mit den Todesfällen, sind grundlegende Prozesse menschlicher Existenz, von denen alle Bereiche des Lebens betroffen sind, beispielsweise Bildung, Wirtschaft, Politik und Kultur.

### Gegenstand, Quellen, Fragestellung

In unserer Zeit wird viel über die Zukunft der Bevölkerungsgröße in Deutschland diskutiert und spekuliert, vor allem über die Auswirkungen einer langfristig zunächst langsam, dann schneller erwarteten schrumpfenden Bevölkerung auf den Arbeitsmarkt, auf die Wohnsituation, auf die Betreuung der Kinder und Rentner, auf die Rentensituation, auf die Zuwanderungsstrukturen und auf die Lebensarbeitszeit bis hin zu Konsummöglichkeiten von Menschen jeden Alters. Zukunftsprognosen hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklungen waren und sind entgegen anderslautender Behauptungen von Wissenschaftlern und Politikern sehr schwierig, sowohl bezogen auf Staatsgebiete und Regionen als auch bezogen auf einen einzelnen Ort, da beispielsweise das Ausmaß von Zu- und Abwanderungen, das Eintreffen völlig unvorhergesehener Ereignisse wie Kriege, die zukünftigen Entwicklungen von Mentalitäten oder fundamentale Veränderungen der wirtschaftlichen sowie sozialen Entwicklungen kaum über einen langen Zeitraum von 30 bis 50 Jahren in der Zukunft vorhergesagt werden können.

Die Rückschau auf die Bevölkerungsentwicklung in Fürstenfeldbruck vom Jahr 1840 bis zum Jahr 2010 kann dabei eventuell manches relativieren.

### Die Bevölkerungsentwicklung Fürstenfeldbrucks 1803 bis 2010

Die Bevölkerungsentwicklung des Ortes Fürstenfeldbruck von der Säkularisation im Jahr 1803 bis zum Jahr 2010 war von entscheidender Bedeutung für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung des Ortes, im Mittelpunkt der Darstellung und Analyse sollen dabei die zentralen Ursachen des ständigen und zum Teil rapiden Bevölkerungswachstums – vor allem seit den späten 1950er Jahren – stehen.

Im Jahr der Säkularisation 1803 hatte Fürstenfeldbruck etwa 1000 Einwohner und durch die Auflösung des Klosters stagnierte die Einwohnerzahl der Marktgemeinde einige Jahre. Durch die Ansiedlung staatlicher Behörden wie der Militärinvalidenanstalt 1818, dem Rentamt 1821 sowie dem Amtsgericht 1823, durch die Geburtenüberschüsse und vor allem durch die Zuwanderung aus dem Landkreis sowie in geringerem Ausmaß aus Oberbayern stieg die Einwohnerzahl langsam auf 1349 Personen im Jahr 1840 an. Die Jahre von 1840 bis 1852 brachten einen starken Anstieg der Bevölkerungszahl auf 1814 Einwohner im Jahr 1852 mit sich, der vor allem auf die Agrarkrise in Deutschland und damit auch im Landkreis Fürstenfeldbruck in den 1840er Jahren zurückzuführen war, im Jahr 1842 wurde zudem das Krankenhaus gebaut. In den Jahren 1852 bis 1871 wuchs der Markt Fürstenfeldbruck um mehr als