



Bahnstation Lochhausen 1838



Vor der Eisenbahn scheuende
Pferde



„Gifthütte“ oder Limbachhaus



Torfverladestation – Flurkarte
von 1860

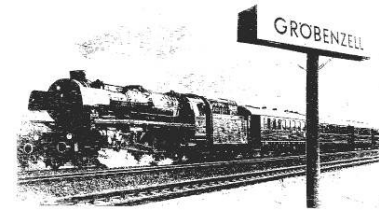


Grundstück der ehemaligen
Torfverladestation

Gröbenzell und die Eisenbahnstrecke

München - Augsburg

von Johann G. Böhmer



1. Der Streckenbau und die ersten Fahrten nach Olching und Augsburg

Am 27. Oktober 1839 durcheilte erstmals der Zug unsere Gefilde. So berichtet Albert Meyer 1931 in der ersten Gröbenzeller Chronik. Dieser erste Zug hielt jedoch bereits in Olching. Der Fahrpreis bis Olching betrug zwischen 30 Kreuzer und einem Gulden. Am 13.11.1839 fuhren König Ludwig I. mit seiner Gemahlin Therese und Prinz Luitpold, der spätere Prinzregent, mit der Bahn nach Olching, wo sie wegen einer Panne dann sogar übernachteten mussten. Knapp ein Jahr später am 04.10.1840 fuhr der erste Zug bis Augsburg. Die 60 km lange Strecke war die zweite in Deutschland und die erste über eine längere Distanz. Es gab damals in dem „Gefilde“ nur zwei Gebäude bzw. Anwesen: das 1571 von Herzog Albrecht V. als Haus für einen Gröbenhüter erbaute Zollgützl, das immer noch so hieß, obwohl schon seit Mitte des 18. Jahrhunderts dort kein Zoll mehr erhoben wurde, sowie seit etwa 1830 die sogenannte Gifthütte auf dem Grund, wo heute das Rathaus steht. Das Zollgützl stand an der in alten Plänen so bezeichneten „Alten Straße“ (heutige Augsburger-/Olchinger Straße, Staatsstraße 2068), der Verbindung zwischen Lochhausen und Olching. Beide Gebäude standen südlich der Bahn.

Beim Bau der Eisenbahnstrecke waren im Bereich des heutigen Gröbenzell drei Bäche zu überqueren: der Erlbach, der Gröbenbach und der Ascherbach. Erwähnenswert ist für den Streckenbau zwischen Lochhausen und Olching noch ein interessanter archäologischer Fund: bei Olching stieß man auf ein Hügelgrab aus der Zeit etwa um 1200 vor Chr., in dem ein Tongefäß und drei aus einer Nachbestattung herrührende Münzen gefunden wurden.

2. 1840 – 1888: Der Torfabbau und die ersten Siedler Gröbenzells

Im selben Jahr, in dem die Strecke nach Augsburg vollendet wurde, hat sich nach der Aubinger Chronik von Steinbacher der Rittmeister Mathias Ziller auf Aubinger Flur genau dort angesiedelt, wo heute der Zillerhof steht. Wie Steinbacher berichtet, erbaute sich Ziller „im Jahre 1840 ein Besitztum mitten hinein in die Trostlosigkeit des Moores und begann mit emsigem Schaffen den Grund zu entwässern und Torf zu stechen“. Ziller habe mit der Torfstecherei den Bann gebrochen, meint Steinbacher. Bald hätten es ihm die Aubinger nachgetan und es seien nun hunderte von fleißigen Händen tagtäglich bemüht gewesen, dem Moose seine Schätze zu entnehmen. Millionen (!) von Torffuhrwerken seien seitdem in die Stadt gefahren und



Schilf- und Torfhütte im Moos



Torfstich



Torf wird „aufgekastelt“



Torfstich im Schwaighölzl



Ursiedler vor schilfgedeckter
Bretterhütte

große Summen seien in die Taschen der Aubinger geflossen. Steinbachers Bericht bezieht sich auf das Aubinger Moos, das im Bereich der sogenannten Mooschwaige südlich der Aubinger Lohe liegt. Der Bericht ist wohl ein Beleg dafür, dass auch viele private Haushalte mit Torf heizten.

Es lässt sich gut denken, dass diese Goldgräberstimmung auch den Nürnberger Unternehmer Schwab anlockte, der nach der Chronik von Meyer in der Mitte des 19. Jahrhunderts den Torfstich im Olchinger Moos in großem Stil aufnahm. Schwab warb dazu eine Menge Leute von weit her an. Viele kamen aus der Oberpfalz. Einige blieben und wurden die ersten Siedler.

Schwab belieferte die 1844 gegründete Königliche Bayerische Staatseisenbahnen, die 1845 auf Torfbefuerung der Lokomotiven umgestellt hatten. Technische Voraussetzung für die Umstellung der Bahn auf Torf war die Entwicklung von korbähnlichen Aufsätzen auf den Schloten, die das Herausschleudern von brennenden Torfstücken und damit das Entzünden der Bahndämme verhinderten. Die Torfgründe im Olchinger oder Gröbenzeller Moos, wie man das Gebiet nannte, lagen nördlich der Bahnlinie München-Augsburg. Nachdem der Torf gestochen und an Ort und Stelle zum Trocknen eine Zeit lang „aufgekastelt“ worden war, wurde er entlang der heutigen Birkenstraße auf Loren zur Bahnlinie transportiert und dort auf den Zug verladen. Meyer spricht sogar von einem eigenen Geleise, das Anschluss an die Bahn hatte. Es sind leider keine Spuren mehr von dieser Torfverladestation vorhanden. Ob der Transport auf der Strecke München – Augsburg schon mit dem Zug erfolgte, oder noch mit Pferdegespannen, von denen man weiß, dass sie in der Anfangszeit nachts zum Güterverkehr benutzt wurden, ist nicht bekannt.

Zur Bedeutung des Torfes: Holz war knapp und für die Befuerung von Lokomotiven allein nur sehr bedingt geeignet. Letzteres traf auch auf die anfangs für die Lokomotiven verwendete Braunkohle zu. Kohlevorkommen wurden in Bayern erst später in größerem Stil erschlossen, als das Eisenbahnnetz einen Transport ermöglichte (Pechkohle in Peißenberg und Peiting). Außer der Bahn waren auch die Brauereien ab Mitte des 19. Jahrhunderts große Torfabnehmer. Diese brauchten den Torf zum Heizen ihrer Sudkessel. Sie hatten aber auch ihre eigenen Torfgründe, siehe z. B. das Hackermoos oder Hackerbräumoos, das der Münchner Hackerbräu Matthias Pschorr 1856 gekauft hat, oder das Leistmoos, das der Münchner Leistbräu Joseph Sedlmayr bereits 1846 gekauft hat, ebenfalls hinter Dachau gelegen.

Die Siedler wohnten unglaublich arm in mit Schilf bedeckten, höchst primitiven Hütten. Die Leute, die Schwab beschäftigte, kamen hauptsächlich aus der Oberpfalz. Es gab scharfe Klassenunterschiede zwischen denen, die von Schwab Grundstücke kaufen konnten und ihm dann den gestochenen Torf verkauften, und denen, die nur einen Lohn bekamen. Die Lohnarbeiter unterteilten sich in die für das Torfstechen und die für das Wegfahren der Torfkarren Verantwortlichen. Die Karrenschieber durften beim Essen nicht

mit den Torfstechern an einem Tisch sitzen. Auch der Torf befriedigte zum Befeuern der Lokomotiven letzten Endes nicht. Erst eine Mischung von Holz und Steinkohle zeigte sich dafür brauchbarer. Es ist daher anzunehmen, dass die Bahn nur eine verhältnismäßig kurze Zeit den hier gestochenen Torf abnahm und Schwab sich wieder aus dem Gebiet zurückzog, als die Bahn kein Interesse am Torf mehr hatte und man auf den Absatz an Gewerbebetriebe und Haushalte angewiesen war. Dort schätzte man den Torf wegen des russlosen Verbrennens und der milden, ausgeglichenen Wärme.



Torftransport mit Ochsengespann

3. Nachfolgende Bauten bis ca. 1860: Bahnwärterhaus -Schecheranwesen

Danach ist bis ca. 1860 die Errichtung von zwei weiteren gemauerten Gebäuden feststellbar:

Das vierte gemauerte Haus dürfte noch vor 1860 das Bahnwärterhaus am Ascherbach bei der Torfverladestation gewesen sein. Es wurde wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Transport des Torfes auf der heutigen Birkenstraße errichtet.



Zillerhof 1924

Um 1860 kam das nördlich der Bahn gelegene sogenannte Schecheranwesen dazu. Das Anwesen wurde 1884 von dem aus Franken mit seiner Familie zugewanderten Georg Böhmer erworben. Das Haus steht heute noch unweit der Birkenstraße an der Ecke Bahnhof-/Angerstraße und beherbergt die Gastwirtschaft „Feuerpfandl“. Im selben Jahr bauten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am Bahnübergang ein weiteres Bahnwärterhaus aus Stein (Posten 5). In dieses Bahnwärterhaus zog noch 1884 Johann Busch als erster Bahnwärter ein. Dieser Johann Busch war 1886 Firmplate des zwei Jahre zuvor mit seiner Familie zugezogenen Georg Böhmer, der später Pfarrer zuerst in Olching und dann in Aubing wurde.



Schecher - bzw.
Böhmeranwesen

4. Erwerb des Zollgütl durch Dr. Troll 1888 - Einrichtung einer Eisenbahnhaltestelle 1898 mit Namen „Gröbenzell“

1888 trat Justizrat Dr. Franz Troll (1854- 1918), ein Rechtsanwalt aus München, in die Geschichte des Ortes ein, als er das Zollgütl von einer Monika Grundler, einer Nachfahrin des Rasso Zwickl, erwarb. Zu den anfänglich 250 Tagwerk Grundbesitz kaufte Troll mit der Zeit noch 190 Tagwerk dazu. Er erweiterte auch die Baulichkeiten nach und nach zu einem stattlichen Gutshof. Troll sah von Anfang an die Entwicklungsmöglichkeiten an dieser Bahnlinie. Er stellte daher in den 1890er Jahren ein Gesuch an die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen um Errichtung einer Haltestelle „in der Nähe des Gröbenzellerhofes“, womit er seinen Gutshof meinte, der nicht zu verwechseln ist mit dem 1914 von Troll daneben errichteten Wirtschaftsbau, der heute noch



Bahnwärterhaus Nr. 5



Justizrat Dr. Troll



Gut Gröbenzell



Bahnhofrestauration



Alte Bahnrestauration
Zechergruppe



Haltestelle Gröbenzell mit
Bahnhofswirtschaft



Bahnhofswirtschaft von 1927

diesen Namen trägt (heutiges Restaurant „El Greco“ an der Olchinger Straße). Die von der Bahn zum Nachweis des Bedarfs geforderten 300 Unterschriften konnten nur dadurch beigebracht werden, dass man den Beteiligtenkreis auch auf Orte wie Feldgeding und Günding ausdehnte. Nach der Ortschronik von Meyer aus dem Jahr 1931 wurde Troll dabei von den Gebrüdern Michael (1879-1944) und Alois Böhmer (1884-1946) unterstützt. Deren Vater Georg Böhmer war am 9.2.1885 beim Abspringen vom langsam durch den Ort fahrenden Zug zu Tode gekommen, als er vom Krenverkauf wieder nach Hause kam. So war dieses Unglück für die Unterstützer der Beleg dafür, dass hier etwas geschehen muss. Der Zug sollte bei der Fahrt durch die Siedlung nicht bloß die Geschwindigkeit verlangsamen, damit man auf- oder abspringen konnte, - das war die gängige Praxis -, sondern er sollte wie in den Nachbarorten auch anhalten. Das Gesuch war erfolgreich und so hielt am 20.11.1898 das erste Mal ein Zug in Gröbenzell. Die Haltestelle erhielt ihren Namen von dem Gut „Gröbenzell“ des Dr. Troll.

Man kann annehmen, dass Troll durch andere Vorortgründungen im Einzugsbereich der Residenzstadt München angeregt worden ist, wie z. B. von den Villenkolonien I und II des August Exter (1858-1933) in Pasing. Pasing z.B. hatte von 1890 bis 1895 einen explosionsartigen Zuwachs von 2.500 auf 4.000 und bis 1900 sogar auf 6.900 Einwohner.

So wird deutlich, dass die Aktivität von Troll zur Errichtung einer Bahnhaltstelle in einem größeren Zusammenhang zu sehen ist. Die Einrichtung einer Bahnhaltstelle ist die eigentliche Geburtsstunde von Gröbenzell. Mit ihr schritt die Entwicklung des Ortes rasch voran. 1901 erbaute in nächster Nähe auf der westlichen Seite der heutigen Kirchenstraße Magnus Schwörer ein kleines Wirtshaus, das bald zu einer Bahnhofrestauration mit einem „Salettl“ (kleinem Saal) erweitert wurde. Das ist das heutige Lokal „Hexe“.

5. Akteure

Wichtige Protagonisten waren im ersten Quartal des 20. Jahrhunderts außer der Bahn:

- für den Norden des heutigen Gröbenzell der schon erwähnte Pasinger Architekt und Immobilienentwickler August Exter, dem dort 750 Tagwerk gehörten, sowie ab 1910 der Interessenverein und ab 1915 der Freilandverein, der, als sich die Rechtsform für die Geldbeschaffung als hinderlich erwies, in eine Genossenschaft mit dem Namen „Gemeinnütziger landwirtschaftlicher Darlehens- und Einkaufsverein Freiland zu Gröbenzell G.m.b.H.“ umgewandelt wurde. Beide Vereine waren Sprachrohre der Siedler.

- für das Gebiet südlich der Bahn Justizrat Dr. Troll mit einem Besitz von 440 Tagwerk und nach dessen Tod im Jahre 1918 die Bayerische Landessiedlung, die den Besitz Troll von den Erben erwarb.

- der Pasinger Schnapsbrenner Arthur Riemerschmid (1865-1919), dem am östlichen Rand von Gröbenzell der Zillerhof sowie Richtung Moos und Allach hin der Müllerstadel, der Eschenhof und der Birkenhof, insgesamt eine Fläche von 870 Tagwerk gehörten. Er war ein Bruder des Architekten und Künstlers Richard Riemerschmid, der deutschlandweit einer der Protagonisten der Gartenstadt-Idee war.

6. Exters Plan einer Arbeitersiedlung, die Eggenfabrik, der Freilandverein und der Gedanke der Gartenstadt

Im Jahre 1906 plante Exter, auf seinem Grund in Gröbenzell eine moderne Siedlung mit Einfamilienhäusern für 400 Arbeiterfamilien zu errichten. Er scheiterte jedoch am Einspruch der Behörden, die eine so große Ansammlung von Arbeitern nicht wollten. Vielleicht stand der Plan Exters in Zusammenhang mit dem Plan einer Industrieansiedlung der Pasinger Eggenfabrik, die ihre Fabrik für landwirtschaftliche Eggen aus Pasing heraus verlegen wollte. Die Pasinger Eggenfabrik hat dazu 1910 nördlich der Haltestelle Gröbenzell 40 Tagwerk erworben. Allerdings konnte man sich mit der Bahn nicht über den erforderlichen Gleisabzweig einigen. Der Bahn war die prognostizierte Transportmenge zu wenig. Auch hier spielt also die Eisenbahn für die Ortsentwicklung eine wichtige Rolle, wenn auch dieses Mal in „negativem“ Sinne. Gröbenzell würde heute sicher anders aussehen, wenn diese Industrieansiedlung geglückt wäre.

Nachdem Exter mit seinem Plan einer Arbeitersiedlung gescheitert war, lag seine Fläche brach, bis sich durch den Ausbruch des 1. Weltkriegs eine neue Situation ergab. Viele Leute waren nach Kriegsausbruch interessiert, auf Selbstversorgung umzustellen. Exter erkannte die Nachfrage nach Gärten in der Peripherie der Großstadt, teilte seinen Grund in viele kleine Parzellen auf und verkaufte diese ab März 1915 vornehmlich an Münchner zu 400 bis 800 Mark das Tagwerk.

Die Käufer der Exter'schen Parzellen, von denen die meisten mit der Bahn aus München heraus kamen, gründeten 1915 den sogenannten Freilandverein. Bereits seit 1910 gab es den Interessenverein, der wie erwähnt auch schon als Sprachrohr der Siedler fungierte. 100 Tagwerk behielt sich Exter zurück und bepflanzte sie mit Birken und Fichten. Als sich baulicher Wildwuchs breit machte, verlangte das Bezirksamt die Vorlage eines Planes. Mit einem Baulinienplan vom 15.6.1916 kam die Freilandgenossenschaft dem nach. Der Plan wurde aber erst nach dem Krieg am 29.3.1920 genehmigt.



Marie u. Arthur Riemerschmid



Eggenfabrik Pasing



Kolonienpartie Gröbenzell



Siedlerfamilie beim Feierabend



Ziegenweide im Schwaighölzl



Ortsansicht Siedlung ca. 1915



Alte Schule und kath. Kirche
Gröbenzell 1924/25



Haltepunkt Gröbenzell



Bahnhof um 1930



Am Fahrkartenschalter

Für die Südhälfte von Gröbenzell hatte Troll noch kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs im Frühjahr 1914 einen Baulinienplan für eine „Gartenstadt Gröbenzell“ eingereicht. In dem Plan von Troll - Fertiger war der Münchener Architekt Franz Deininger - ist das Ortszentrum im Wesentlichen schon so strukturiert, wie es heute ist, mit der Rathaus- und der Zweigstraße als Dreiviertelring um das Ortszentrum, allerdings mit dem Standort für die Kirche direkt neben dem Gröbenbach (heutige Augsburgstr. 2). Troll schwebte dabei im Unterschied zu Exter eine mehr bürgerliche bis villenartige Bebauung vor. 1920, also erst zwei Jahre nach dem Tod von Troll, wurde der von ihm schon 1914 eingereichte Baulinienplan vom Bezirksamt Fürstenfeldbruck genehmigt. Die Genehmigung war verbunden mit Auflagen zur Sicherung einer lockeren Bebauung im Sinne einer Gartenstadt, wie es ausdrücklich hieß. Auch der 1916 vom Freilandverein für den Gröbenzeller Norden eingereichte Baulinienplan wurde nun genehmigt.

7. Ausbau der Haltestelle zu einer Bahnstation

Das alles hatte auch für die Eisenbahn Folgen: 1906 verlängerte man den zunächst nur 70 Meter langen Bahnsteig auf 160 Meter. 1911 errichtete die Bahn auf Druck des Interessenvereins eine offene Wartehalle mit Fahrkartenausgabe und 1927 einen richtigen Bahnhof. Im selben Jahr wurde die Strecke elektrifiziert. 1930 richtete man eine Expressgüterannahme ein, um auch dem Warenverkehr etwas zu bieten. Sie wurde 1975 wieder abgeschafft.

8. Wachstum der Siedlung bis zur Gründung der Ortsmitte 1925 und dem Ausbau der Haltestelle als Bahnhof 1927

1924 und 1925 wurden in der Ortsmitte die Schule und die katholische Kirche St. Johann Baptist und ein Pfarrhof gebaut. 1925 ist daher die nächste Zäsur nach der Haltestelle. Die Steinbauten für die Schule und die Kirche ersetzen 1919 aufgestellte Holzbaracken, die die Siedler unter Verwendung von ehemaligen Lagerbaracken aus dem bei Kriegsende aufgelösten Kriegsgefangenenlager Puchheim als Notschule bzw. Notkirche errichtet hatten. Durch diese drei Gebäude aus Stein bekam der Ort erstmals eine Identität. Man kann den Zeitraum der ersten Wachstumsperiode erweitern, bis 1927 ein Bahnhof erbaut wurde.

9. Der Bau von abzweigenden Bahnstrecken im Dritten Reich – Entstehung von zwei Seen (1938 – 1940)

Im wahrsten Sinn des Wortes „am Rande“ ist Gröbenzell auch von der in den späten 1930er Jahren gebauten Güterumgehungsbahn Olching-Allach

betroffen. Diese heute noch befahrene Güterstrecke zweigt zwischen Olching und Gröbenzell von der Strecke München – Augsburg ab bzw. schleift dort ein und ist Teil des sogenannten Nordrings. Sie ist im Zusammenhang mit dem 1938 in Angriff genommenen Rangierbahnhof Allach zu sehen, dessen Bau im 2. Weltkrieg dann allerdings stecken blieb und der erst in den 1980er Jahren fertiggestellt wurde. Von dieser Güterumgehungsbahn zweigte in Höhe Gröbenzell eine Zeit lang, genauer gesagt von 1939 – 1948, eine Verbindung zur Bahnlinie München-Buchloe mit einem Anschluss in der Nähe des Gutes Roggenstein ab und führte von dort weiter nach Lindau oder Augsburg. Diese Verbindungsstrecke kreuzte die Bahnlinie München - Augsburg mittels einer Überführung beim Kleinen Olchinger See. 1948 beseitigte man die Gleise und die Schwellen wieder. Danach benutzte der Münchner Reifenhersteller Fa. Metzeler den geschotterten Bahndamm eine Zeit lang als Reifenversuchsstrecke. Der Verlauf des Bahndamms ist noch gut aus der Luft erkennbar. Dem Bau dieser beiden abzweigenden bzw. kreuzenden Bahnstrecken verdanken der Große und der Kleine Olchinger See ihre Entstehung. Dort baggerte man den erforderlichen Kies aus.



Täglicher Stau am Bahnübergang



Abzweigende Bahnstrecken

10. Infrastrukturverbesserungen der Bahn von 1931 bis heute

Die Eisenbahnstrecke trennte den Ort in einen Nord- und einen Südteil. Schon 1931 baute man eine Fußgängerunterführung als Verbindung zwischen der Bahnhof- und der Kirchenstraße. Mit dem zunehmenden Pkw- und Lkw-Verkehr wurde die Bahnschranke zu einem Dauerärgernis. Dies führte Mitte der 1970er Jahre zum Bau der Kfz-Unterführung an der Freyastraße. Ende der 1960er Jahre war zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs vor den Olympischen Spielen von 1972 in München die S-Bahn eingeführt worden. Dafür mussten überall die Bahnsteige angepasst werden. In Gröbenzell verlegte man dabei die Bahnsteige auf die andere Seite der Fußgängerunterführung. Beim Bau der Kfz-Unterführung schuf man auch einen Zugang vom östlichen Bahnsteige her.



Abbruch Bahnhof 1976



Bau der Bahnstufenunterführung

Auf dem Streckenabschnitt der Linie S3 zwischen München-Pasing und Lochhausen waren seit der Eröffnung des S-Bahn-Netzes eigene S-Bahn-Gleise vorhanden. Das steigende Verkehrsaufkommen auf der Fernbahn nach Augsburg und der S-Bahn nach Nannhofen machte den Bau eigener Gleise auch zwischen Lochhausen und Nannhofen notwendig. Zwischen Lochhausen und Maisach konnte der Takt somit auf einen 20/40-Minuten-Takt erhöht werden. Bis Nannhofen sah man einen 40/80-Minuten-Takt vor. Aufgrund der geringen Taktfolge genügte auf dem letzten Abschnitt jedoch ein S-Bahn-Gleis. Die Strecke wurde in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Der erste Bauabschnitt zwischen Lochhausen und Olching wurde nach fünfjähriger Bauzeit am 18. Dezember 1976 eröffnet. Danach begann der



Bau der Bahnunterführung Freyastraße 1973-1975



S-Bahn vor dem 4 gleisigen
Ausbau



S-Bahn mit altem
Bahnhofsgebäude



Bahnsteig der neuen S-Bahn
Haltestelle



Bahnsteig der S-Bahn Haltestelle
2012



Lokal „Hexe“- ehemals die
Bahnhofsrestauration

Bau des zweiten Abschnitts zwischen Olching und Maisach. Die Arbeiten verzögerten sich jedoch wegen Schwierigkeiten beim Grunderwerb. Während der Bauarbeiten wurden die Bahnhöfe Maisach und Olching umgebaut. Am 28. Mai 1980 gingen die S-Bahn-Gleise in Betrieb. Drei Jahre nach Baubeginn 1985 wurde im Mai 1988 der eingleisige dritte Bauabschnitt von Maisach nach Nannhofen fertiggestellt, die Bauarbeiten wurden vor allem durch Umbaumaßnahmen am Bahnhof Nannhofen verzögert.

Bis zum Bau der Flughafenlinie S8 im Jahr 1991 bediente die S3 die Strecke Nannhofen–Ismaning. Nach dem Bau der Strecke zum Flughafen endete die S8 im Westen in Pasing, die S3 fuhr im Osten bis zum Ostbahnhof. Später wurden die beiden Linien zusammengelegt, um die Stammstrecke zu entlasten. Wegen der großen Bedeutung der Flughafenlinie verzichtete man auf die Bezeichnung S3.

Von Dezember 2004 bis Dezember 2005 erlebte die S3 eine Renaissance: Sie fuhr im Berufsverkehr als Verstärkerlinie zwischen Maisach und Zorneding, um auf diesen Abschnitten den versprochenen 10-Minuten-Takt zu realisieren. Nach einem Jahr wurde diese Linienführung obsolet, da die West-Äste der S4 und S8 getauscht wurden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde die S3 wieder eingeführt. Sie verläuft jetzt zwischen Mammendorf und Holzkirchen. (Quelle: wikipedia)

11. Zusammenfassung

Die Bahnlinie hat an der Entstehung und Entwicklung von Gröbenzell, das erst 1952 eine eigene politische Gemeinde wurde, einen entscheidenden Anteil. Eine industrielle Nutzung des Bahngleises gab es nur am Anfang mit der Torfverladestation. Später gab es noch einen Versuch der Pasinger Eggenfabrik, industriellen Nutzen von der Bahn zu ziehen. Danach hatte die Bahn hier am Ort nur noch Bedeutung für den Personenverkehr. So ist die Nutzung der Bahn ein Spiegelbild des Wandels von der gewerblichen, landwirtschaftlichen und gärtnerischen Nutzung des Ortes zu einem sich heute als Gartenstadt verstehenden Vorort von München. Dass es außer in der Anfangszeit der Bahn mit der Torfverladestation nie einen mitprägenden gewerblichen Sondernutzen von der Bahn gab, unterscheidet Gröbenzell von benachbarten Vororten Münchens wie Puchheim, das eine Hausmüll hatte, wie Lochhausen, das eine Ziegelei hatte, wie Olching, das eine Papierfabrik hatte, oder wie Maisach, das eine Baywa hatte.

Sonderbeilage zum Mitteilungsblatt der Gröbenhüter Nr. 46 – Nov. 2015

Layout: Werner Urban