

# Die (fast) vergessene Eisenbahnstrecke von Feldkirchen nach Zorneding

Von Wolfgang Hendlmeier

Zur Zeit seiner größten Ausdehnung im Jahr 1942 hatte das Eisenbahnnetz in Bayern rechts des Rheins eine Länge von 8.105 km. Bis 2018 waren davon 1.941 km, fast ausschließlich Nebenbahnen, aufgegeben worden, das sind 24%, also fast ein Viertel des Netzes im Jahr 1942.

Nach Stilllegung einer Bahnlinie wird das frühere Bahngrundstück recht unterschiedlich genutzt. Entweder wird der Zustand vor dem Bau der Bahnlinie weitgehend wiederhergestellt oder es bleiben nach dem Abbau der Gleise die Dämme und Einschnitte der Strecke ungenutzt vollständig oder weitgehend erhalten oder die frühere Trasse wird für eine Straße oder einen Radweg genutzt.

Eine Eisenbahnstrecke, die nur kurze Zeit im Gelände sichtbar war, gerät außerhalb der Anliegergemeinden rasch in Vergessenheit. Die rund 11,5 km lange Strecke vom Bahnhof Feldkirchen über Vaterstetten zum Bahnhof Zorneding führte durch das Gebiet der heutigen Gemeinden Feldkirchen, Kirchheim bei München, Haar, Vaterstetten und Zorneding. Sie gehört zu den kurzlebigsten deutschen Eisenbahnstrecken. Mit ihrem Bau wurde 1944 begonnen, ihr Rückbau erfolgte auf Anordnung der amerikanischen Besatzungsmacht bereits 1946. Das Gleismaterial wurde zur Behebung von Kriegsschäden auf anderen Strecken im Raum München eingesetzt.

Obwohl die Güterzüge aus Rosenheim zum Münchner Nordring und weiter nach Regensburg, Ingolstadt, Augsburg und Lindau mit Eröffnung verschiedener Neubaustrassen am 2. Oktober 1939 ungehindert fahren konnten, beschloß man zum Ende des Zweiten Weltkriegs den Bau einer weiteren Zufahrt aus Rosenheim zum Münchner Nordring, um den Bereich mit ständigen Luftangriffen wenigstens teilweise umfahren zu können. In einer Besprechung zwischen der Reichsbahnbaudirektion und der Planungsabteilung des Generalbaurates wurde am 31. August 1944 der grundsätzliche Verlauf festgelegt.

Diese Strecke entstand im Rahmen des Ausbaus des Münchner „Nordrings“ von Steinwerk bei Fürstenfeldbruck über Olching Ost – Milbertshofen – Feldkirchen nach Zorneding mit einer Gesamtlänge von 43 km (ohne die Länge der Verbindungsstrecken zu den kreuzenden Bahnlinien). Ihr Verkehrszweck ging über die o. g. kriegsbedingte Ableitung des starken Güterzugverkehrs aus einem besonders luftkriegsgefährdeten Münchner Stadtbereich hinaus. Nach den ursprünglichen Plänen sollte sie in Verlängerung der Strecke von der Abzweigstelle Nordost in Unterföhring weitgehend geradlinig über Feldkirchen nach Zorneding führen [5]. Kriegsbedingt wählte man aber den Umweg über den Ostkopf des Bahnhofs Feldkirchen, um eine Kreuzung der Strecke von Mühldorf nach München zu vermeiden. Die in Feldkirchen West vorgesehene höhenfreie Einfädelung des Gleises von Unterföhring in Richtung Mühldorf wurde nicht mehr fertiggestellt, zumal die 1941 vorgesehene Trassierung für die Verlängerung der Strecke nach Zorneding nicht mehr brauchbar war..

Die eingleisig ausgeführte Güterstrecke wurde hauptbahnmäßig trassiert, ihr Bau begann in der zweiten Hälfte des Jahres 1944. Bereits wenige Monate später war das Gleis durchgehend von Feldkirchen nach Zorneding verlegt und es konnten auf ihm Arbeitszüge für den Transport von Baumaterial und für die Beförderung von Zwangs-

arbeitern, hauptsächlich aus den Niederlanden, als Rangierfahrten fahren. Die Signalanlagen waren noch nicht fertiggestellt. Gefangenenlager bestanden auf Reichsbahngrundstücken im Bereich des Rangierbahnhofs München Ost an der Truderinger und Neumarkter Straße. Schon kurz nach Kriegsende wurde die Strecke wieder abgebaut. Die Grundstücke gehörten noch nicht der Deutschen Reichsbahn und wurden deshalb rasch wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt, so daß man heute von der Strecke im Gelände fast nichts mehr sieht, nur noch Reste der beiseite geschobene ursprünglichen Humusdeckschicht im Wald zwischen Baldham und Zorneding (Bild 1) sowie in aktuellen Luftbildern östlich der Autobahn A 99 streckenweise geradlinige Verfärbungen der Ackerflächen im Trassenbereich der früheren Strecke.

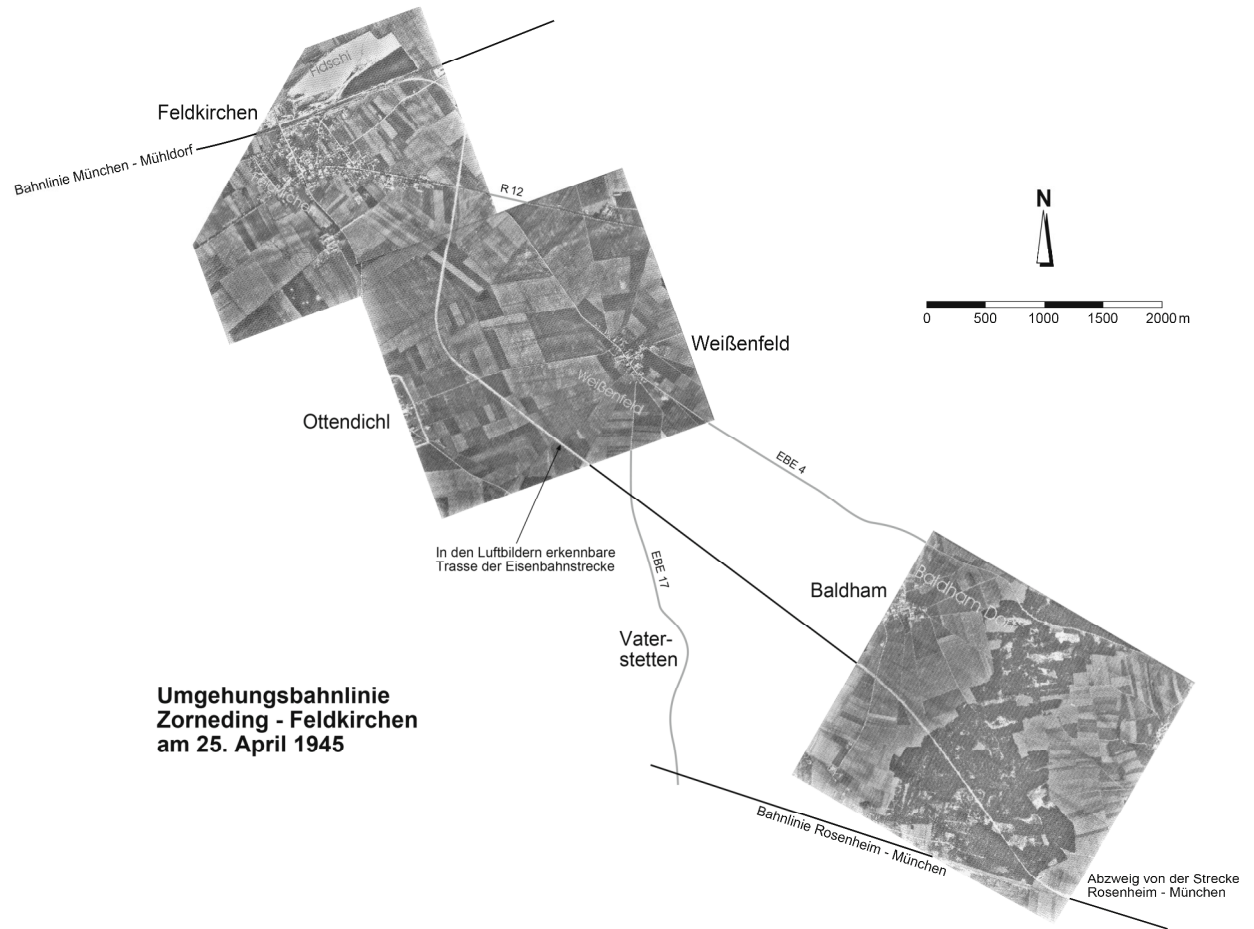
Wo die Strecke genau verlaufen ist, ist auf den am 25. April 1945 entstandenen Luftbildern der US-Armee zu sehen (Bild 2). Eine Rekonstruktion des Verlaufs hat der Verfasser in die aktuellen Luftbilder des BayernAtlas der Bayerischen Landesvermessungsverwaltung eingetragen (Bild 3).

Der rührige Verein Eisenbahnfreunde Vaterstetten e. V. hat 2013 an der Stelle, an der die ehemalige Bahnstrecke die Vaterstettener Straße zwischen Vaterstetten und Baldham gequert hat, eine Stätte zur Erinnerung an die ausländischen Zwangsarbeiter, die sie erbaut haben, sowie an die bereits 1946 abgebaute Strecke errichtet. Die Erinnerungsstätte besteht aus einem auf einem Gleisabschnitt aufgestellten geschlossenen Güterwagen, in dem eine Ausstellung eingerichtet ist. Die Gedenkstätte ist die Nachfolgerin einer im Jahr 2006 durch die Gemeinde Vaterstetten errichteten bescheideneren Gedenkstelle mit nur einer Gedenktafel.

**Bild 1:**

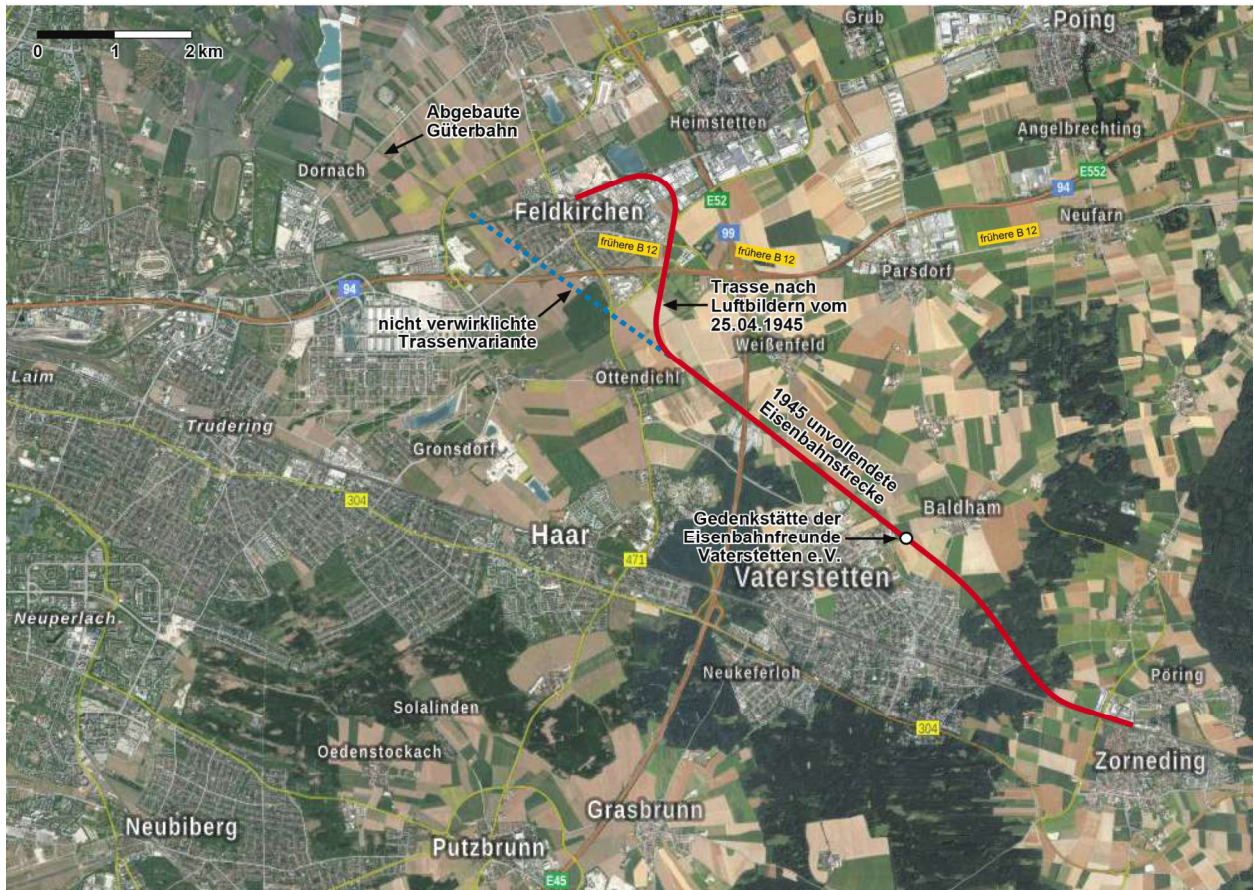
*Im Wald zwischen Baldham und Zorneding liegen noch Reste des ursprünglichen Oberbodens, der für den Bau der Bahnstrecke von Feldkirchen nach Zorneding in Wallform zur Seite geschoben worden ist.*





**Bild 2:**  
*Ehemalige Güterstrecke von Feldkirchen nach Zorneding auf Luftbildern der US-Armee vom 25. April 1945*





**Bild 3:**

*Ehemalige Güterstrecke von Feldkirchen nach Zorneding in der Luftbilddarstellung des „BayernAtlas“, ca. 2019 [6],*

*Herausgeber: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung*

Stand: 13. Juli 2022

#### Quellen:

- [1] Wolfgang Hendlmeier: Die Eisenbahn in Bayern – Von den Anfängen bis zur Gegenwart mit dem Schwerpunkt Streckennetz, München 2020;
- [2] Arnold Kranwitter: Geplante Umgebungsbahnlinie Zorneding – Feldkirchen, in: „Lebendiges Vaterstetten“ Nr. 5, 1. Mai 2007, S. 14;
- [3] Erinnerungsstätte der Eisenbahnfreunde Vaterstetten e. V.: <https://gedenkwagen.webador.de/>;
- [4] Mitteilungen von Armin Franzke sowie von Zeitzeugen;
- [5] W. Classens: Der Umbau der Münchener Bahnanlagen in Planung und Ausführung der Jahre 1938 – 1945; Sonderdruck aus „Eisenbahntechnik“ Heft 6 und 7, 1951;
- [6] Kartenwerk „BayernAtlas“, insbesondere die Luftbilddarstellung, herausgegeben vom Bayerischen Staatsministerium der Finanzen und für Heimat.