



Suchergebnisse: Haidhauser Bahnhof

1868 – Die Gleisverlegungsarbeiten und der Bau des Ostbahnhofs beginnen

Haidhausen - Rosenheim - Simbach/Braunau * Die Gleisverlegungsarbeiten an den Bahnlinien nach Simbach/Braunau am Inn und der neuen Streckenführung nach Rosenheim beginnen. Von Rosenheim aus sollte noch eine weitere, insgesamt kürzere Strecke nach Salzburg abzweigen. Im selben Jahr wird auch der Bau für den Haidhauser Bahnhof begonnen, der zu dieser Zeit noch „mitten auf der grünen Wiese“ entsteht.

15. März 1871 – Der Ostbahnhofs und die Bahnlinie werden eingeweiht

München-Haidhausen * Das Empfangsgebäude des Braunauer Bahnhofs wird eröffnet. Spätestens jetzt bricht für das Ostend das Eisenbahnzeitalter an. Allerdings verlassen zunächst nur drei Personen- und wenige Güterzüge den Hauptbahnhof über die neue Isarbrücke durch Untergiesing zum Braunauer Bahnhof und weiter in Richtung Rosenheim und nach Simbach/Braunau am Inn.

26. März 1876 – Ein Vorvertrag für die Pferdestraßenbahn wird geschlossen

München - Brüssel * Bürgermeister Alois von Erhardt schließt mit dem aus Brüssel stammenden Industriellen Edouard Otlet - vorbehaltlich der Genehmigung durch die beiden Ratskollegien - einen Vorvertrag ab. Dieser sieht eine Konzession auf dreißig Jahre vor. Edouard Otlet, der bereits zuvor in Prag und Wiesbaden erfolgreich Pferdebahnen aufgebaut hat, verpflichtet sich, auch in München ein weit gespanntes Linienkreuz zu errichten. Die West-Ost-Achse soll vom Nymphenburger Schlosspark über Neuhausen zum Stachus führen und sich dort verzweigen. Ein Nebenast soll über den Lenbachplatz zum Promenadeplatz und den dort gelegenen Hotels und Geschäften führen. Der Hauptast soll - die Altstadt umfahrend - über die Sonnenstraße den Sendlinger-Tor-Platz erreichen und von dort über den Gärtnerplatz zur Isarbrücke, weiter durch die Rosenheimer- und Weißenburger Straße und am damals noch Haidhauser Bahnhof genannten Ostbahnhof enden. Der Verlauf der Nord-Süd-Linie beginnt am Großen Wirt in Schwabing und führt weiter über die heutige Leopoldstraße zum Odeonsplatz, von dort über die Brienner Straße zum Stachus, weiter zum Bahnhofsplatz und endet am Fuße der Theresienhöhe. Mit dieser Linienführung können die engen Altstadtstraßen geschickt umfahren



werden. Außerdem soll die Pferdetram in einem zehnminütigen Abstand verkehren und Otlets Gesellschaft - für die Benutzung des städtischen Straßengrundes ein Prozent der Bruttoeinnahmen an die Stadtgemeinde abführen.
