



Suchergebnisse: Rumfordstraße

Januar 1792 – Den Ausbau des Torweges am Isartor angeordnet

München-Isarvorstadt * Sir Benjamin Thompson Reichsgraf von Rumford ordnet den Ausbau des Torweges am Isartor an. Rund hundert Meter östlich des Isartors – an der heutigen Einmündung von Rumford- und Thierschstraße – soll ein neuer Torplatz entstehen. Er ist als Verkehrsknotenpunkt geplant, zugleich aber auch als Ausweich- und Sammelplatz im Brandfall sowie als möglicher Marktplatz. Gerade dieser letzte Zweck darf jedoch nicht offen kommuniziert werden. In der Bevölkerung kursiert bereits das Gerücht, der wöchentliche Getreidemarkt könne vom Schrankenplatz auf den im Bau befindlichen Karlsplatz (Stachus) verlegt werden. Dieses Gerücht sorgt sowohl unter den Bürgern als auch in der Gemeindevertretung für Unmut und offenen Protest. Schließlich wird das Projekt am 5. April 1792 wieder eingestellt.

5. April 1792 – Der Ausbau des Torweges am Isartor wird wieder eingestellt

München-Isarvorstadt * Das Projekt „Ausbau des Torweges am Isartor“ wird wieder eingestellt, nachdem sich weite Bevölkerungskreise gegen die Entfestigungsmaßnahmen ausgesprochen haben und der Ausbruch der Koalitionskriege gegen das revolutionäre Frankreich das Vorhaben in einem neuen Licht erscheinen lässt.

11. September 1796 – Enteignungsmaßnahmen für die Rumfordstraße

München * Noch vor dem Abzug der französischen Revolutionsarmee und dem Kaiserlichen Heer lässt sich Reichsgraf von Rumford vom Landesdirektorium für die notwendigen Gegenmaßnahmen für rasche Truppendurchzüge ermächtigen. Gleichzeitig wird eine Kommission zur finanziellen Entschädigung der enteigneten Grundstücksbesitzer gebildet.

15. September 1796 – Die Bauarbeiten für die heutige Rumfordstraße beginnen

München-Isarvorstadt * Graf Rumford lässt durch Militärkolonnen mit Arbeiten an einer Ringstraße, die heutige Rumfordstraße, beginnen. Er will das Gelände im unmittelbaren Vorfeld der Wälle räumen und zur leichteren Umfahrung der Stadt eine breite, verkehrstüchtige Straße



anlegen lassen. Noch bevor die Besitzer protestieren und ihre bewegliche Habe in Sicherheit bringen können, werden die auf der geplanten Trasse liegenden Gartengrundstücke enteignet. Nicht einmal die Ernte ihrer Anpflanzungen dürfen sie noch einholen. So entsteht vor den Stadttoren die erste Umfahrung Münchens. Weil die Ringstraße als militärisch Straßenanlage begründet worden war, wehrt sich der Magistrat erfolgreich gegen jede finanzielle Beteiligung. Auch, als man die Straßenanlage als wesentlichen Beitrag zur Verschönerung Münchens ansah.

16. Mai 1797 – Die Rumfordchaussee wird dem Verkehr übergeben

München-Isarvorstadt * Die von Reichsgraf Rumford projektierte Ringstraße wird dem öffentlichen Verkehr übergeben. Auf der Trasse des heutigen Wittelsbacher Platzes, der Ottostraße, der westlichen Fahrbahn der Sonnenstraße, der Müllerstraße und der Rumfordstraße ist ein etwa 14 Meter breiter Damm angelegt worden. Zu ihrer Verschönerung wird die Straße zu beiden Seiten mit Pappeln bepflanzt. Auf den nordöstlichen Abschnitt der Rumfordchaussee wird wegen der komplizierten Besitzverhältnisse im Lehel und dem unsicheren Gelände verzichtet.

1804 – Der „Ausbau des Torweges am Isartor“ wird wieder aufgegriffen

München-Isarvorstadt * Das Projekt „Ausbau des Torweges am Isartor“ wird wieder aufgegriffen. Der Grund liegt in dem seit dem Ende des 18. Jahrhunderts zunehmenden Verkehr durch das Isartor. Sowohl München als auch die Gemeinden rechts der Isar sind enorm angewachsen. Dem entsprechend erhöht sich auch der tägliche Pendelverkehr. War die Ausfallstraße zu Rumfords Zeiten noch mit 28 Fuß [ca. 8,40 Meter] geplant worden, so fordert man jetzt eine Breite von 48 Fuß [ca. 14,40 Meter]. Die Regierung erhöht die Straßenbreite am 1. September 1807 sogar auf 100 Fuß.

1811 – Städtische Mitfinanzierung der Rumfordchaussee abgewehrt

München-Isarvorstadt * Der Staat verzichtet auf eine städtische Mitfinanzierung der Ringstraße. Die Rumfordchaussee war anno 1796 als militärische Straßenanlage gebaut worden, weshalb sich der Magistrat erfolgreich gegen jede finanzielle Beteiligung wehrte. Auch als man die Straßenanlage als wesentlichen Beitrag zur Verschönerung Münchens ansah.