



Suchergebnisse: Trassenführung

3. November 1858 – Die Landshuter Eisenbahn-Linie kann eröffnet werden

München - Landshut * Auf den Vorarbeiten der staatlichen Eisenbahn-Commission aufbauend, kann die Landshuter Linie eröffnet werden. Die Landshuter Allee erinnert noch heute an die ursprüngliche Trassenführung.

Oktober 1865 – Die Streckenerschließung soll nicht länger verzögert werden

München - München-Obergiesing * Nachdem noch immer keine endgültige Bahntrassenführung durch Obergiesing feststeht, teilt das „Innenministerium“ dem für den Eisenbahnbau zuständigen „Handelsministerium“ mit, dass sich die Erschließung und Bebauung des „Neubaugebiets“ nicht länger verzögern lässt.

September 1866 – Die Vermessungsarbeiten für die Eisenbahn nach Braunau beginnen

München * Die Vermessungsarbeiten, um den genauen Verlauf der Bahnstrecke nach Braunau am Inn festzulegen, beginnen. Die angedachte Trasse soll südlich von Untergiesing durch die Isarauen verlaufen, dann die Hangkante auf der Höhe des späteren Stadions an der Grünwalder Straße durchschneiden und östlich von Obergiesing durch die Hochau nach Haidhausen führen. Damit wären die drei Stadtviertel des Münchner Ostens direkt an die Eisenbahn angebunden. Als nächste Entscheidung steht die Standortwahl für den nach dem Zentralbahnhof zweiten großen Staatsbahnhof auf der Tagesordnung. Für das betroffene Stadtviertel hätte das weitreichende Folgen auf die wirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Entwicklungen, denn es geht bei dieser Entscheidung immerhin um die Drehscheibe für den künftigen Güter- und Personenverkehr im Münchner Osten.

Oktober 1866 – Das Haidhauser Komitee ist für einen Bahnhof in Haidhausen

München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au * Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnhofsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesiebert sind, gründen sechs Haidhauser Unternehmer und Geschäftsleute ein Komitee. Nach den Planungen der Eisenbahn-Generaldirektion soll der künftige Ostbahnhof an der



heutigen Regerstraße, auf damals Giesinger Gebiet, entstehen. Dieser Standort gilt als ideal, da er von den Zentren der drei Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen nahezu gleich weit entfernt ist und einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs sowie der Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben nichts im Wege steht. Das Haidhauser Komitee spricht sich gegen den Bahnstandsstandort in Giesing und für einen solchen in Haidhausen - nahe dem heutigen Rosenheimer Platz - aus. Der Vorsitzende des Haidhauser Komitees ist der Besitzer der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr. Nach Auffassung der Haidhauser Unternehmer spricht für den Standort Haidhausen, dass der Hauptpersonen- und Hauptgüterverkehr schon immer über diesen Ort lief und demzufolge alle verkehrstechnischen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Die „gefährliche Verkehrsanbindung“ über den steilen und nicht regulierten Giesinger Berg und dem gleich abschüssigen Nockherberg sprechen gegen Giesing. Hinzu kommen die fehlenden Brückenverbindungen für die Pferdefuhrwerke. Der Münchner Magistrat und das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schließen sich umgehend den Forderungen der Haidhauser an. Doch das für den Eisenbahnbau in Bayern zuständige Handelsministerium steht den Vorschlägen völlig konträr gegenüber, da nach seiner Auffassung der zweite Bahnhof höchstens ein kleiner Nebenbahnhof werden soll, an dem nur wenige Züge halten.

Februar 1867 – Eine weitere Interessengruppe meldet sich zu Wort

München-Haidhausen * Eine weitere Interessengruppe meldet sich zur Standortfrage des Ostbahnhofs zu Wort. Diese Gruppierung hat für den Bahnhof ebenfalls einen Standort in Haidhausen vorgesehen. Dieser liegt aber etwa einen Kilometer östlicher, bei einem Kuisl genannten alleinstehenden landwirtschaftlichen Anwesen, das dem Perlacher Gärtnerbetreiber Peter Ballauf gehört. Das ist der Platz, auf dem sich heute der Ostbahnhof befindet. Der genannten Interessengemeinschaft gehören - neben Peter Ballauf - ausschließlich Personen an, die in der Nachbarschaft des Kuisl-Anwesens ausgedehnte Grundstücke besitzen. Sprecher und Vorsitzender dieses Konsortiums ist der Hofbankier Carl von Eichthal, der kurz zuvor ein riesiges und unbebautes, Auf der Ramersdorfer Lüften bezeichnetes Gelände erworben hat.

Februar 1867 – Noch eine Interessengemeinschaft zur Ostbahnhof-Standortfrage

München-Au - München-Giesing - München-Haidhausen * Noch eine Interessengemeinschaft zur Standortfrage des Ostbahnhofs tritt auf. Ihr gehören Handels- und Gewerbetreibende aus der Au, Giesing, Haidhausen und südlicher Stadtteile an. Sie wollen einen Südbahnhof in



Untergiesing, südlich des im Jahr 1847 als Männerfreibad eröffneten Schyrenbades installiert sehen. Der Bahnhof soll die Anlage eines ausgedehnten Industrieviertels in den Isaraueen ermöglichen. Ein Vorschlag, der heute möglicherweise Erstaunen hervorruft. Aber am Auer Mühlbach war von Hellabrunn bis hinauf zur Bäckerkunstmühle sogar ein Gebiet für schwerindustrielle Güter im Entstehen. Mit den genannten Vorschlägen liegen vier Standorte für einen Bahnhof und zwei alternative Streckenführungen zur Auswahl: eine innere, unmittelbar am Haidhauser Zentrum, und eine äußere, am östlicher gelegenen Kuisl-Anwesen vorbeiführende Linie.

Mai 1867 – Eichthal unterbreitet dem Innenministerium ein lukratives Angebot

München-Haidhausen * Carl von Eichthal unterbreitet dem Innenministerium ein lukratives Angebot: Wenn die Braunauer Eisenbahnlinie am Kuisl vorbei geführt wird, tritt die Interessengemeinschaft - „der guten Sache halber und im Interesse der Vorstadt Haidhausen und zum allgemeinen besten“ - dem Staat schenkungsweise einen Tagwerk Grund ab. Gleichzeitig bietet er an, die zusätzlich für die Anlage des Bahnhofs und der Bahnstrecke benötigten Flächen zu einem Preis von lediglich 2.000 Gulden pro Tagwerk zur Verfügung zu stellen. Natürlich liegt dem Konsortium an der Wertsteigerung ihrer noch unerschlossenen Grundstücke. Das vorgelegte Angebot liegt zwar weit unter dem Verkehrswert, doch durch die geänderte Streckenführung würde sich das Entgegenkommen durch die in die Höhe schnellenden Baulandpreise schnellstens wieder ausbezahlen.

August 1867 – Es kommt zur Entscheidung in der Standortwahl des Ostbahnhofs

München-Haidhausen * Es kommt zur Entscheidung in der Standortwahl des Ostbahnhofs. In verschiedenen Gutachten werden eindeutig die Bahnhofs-Standorte in Haidhausen bevorzugt. Dabei fällt die Wahl zunächst eindeutig auf die Sedlmayr'sche Streckenführung mit dem Bahnhof nahe dem heutigen Rosenheimer Platz.

September 1867 – Der Ostbahnhof-Standort wird neu festgelegt

München-Haidhausen * Nur wenige Wochen nach der vorhergehenden Entscheidung, stellt die Generaldirektion der kgl. Staatseisenbahnen fest, dass sie wegen bautechnischer Schwierigkeiten auf den Bau der Sedlmayr'schen Alternative zugunsten der Eichthal'schen verzichten muss. Und diese Entscheidung steht felsenfest. Da bewirkten selbst



die Proteste des Besitzers der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr, der die getroffene Entscheidung lauthals als „Resultat gelungener Agitation und Privatspekulation“ bezeichnet, nichts mehr. Als eindeutiger Gewinner geht aus diesem monatelangen Tauziehen Carl von Eichthal hervor. Der Hofbankier hat anno 1856 zusammen mit den bedeutendsten deutschen Großunternehmern und Bankchefs die Ostbahn-Aktiengesellschaft ins Leben gerufen. Carl von Eichthal gehört unter anderem dem Kollegium der Gemeindebevollmächtigten sowie der Abgeordnetenversammlung an und verfügt damit über einen massiven Informationsvorsprung, der seine Eisenbahngeschäfte mit der Bodenspekulation verschmelzen lässt. Bei der Entscheidungsfindung für die äußere Bahnlinie und dem Bahnstandsstandort am Kuisl war es zumindest nicht hinderlich, dass Gustav von Schlör vor seiner Ernennung zum Handelsminister lange Jahre Direktor bei der Ostbahngesellschaft war. Eichthal und Schlör kennen sich persönlich gut und dem entsprechend gut sind die geschäftlichen Verbindungen zwischen dem Bankier und dem Minister. Darüber, ob es interne Absprachen zwischen den beiden Akteuren gab oder dass der einflussreiche Bankenchef Druck auf den Staatsminister ausübte, lässt sich nur spekulieren.
