



Suchergebnisse: Verkehrsanbindung

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

München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au * Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnstandsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesichert 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.

1867 – Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt * Die Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke, die einen Bestandteil der neuen Eisenbahntrasse von München nach Simbach/Braunau am Inn darstellt, dauern bis 1870 an. Nach vorhergehenden Probebohrungen wird mit den Fundamentierungsarbeiten der vier Brückenpfeiler begonnen. Für die beiden inneren Pfeiler sind dafür aufwändige Arbeiten auszuführen. Im Gegensatz dazu werden die beiden äußeren Pfeiler durch die sie umgebenden Hochwasserdämme stabilisiert. Mit sogenannten Lokomobilen, das sind auf Schienen bewegbare Dampfmaschinen, können Bagger,



Förderbänder sowie Pumpen betrieben und über einen Dynamo Strom erzeugt werden. So eine Lokomobile leistet sechs PS. Um sie aufzubauen oder zu versetzen und zur Montage der Baggermaschine sind acht Arbeiter zehn Tage beschäftigt. Die Bedienungsmannschaft der Lokomobile setzt sich aus dem Baggerführer, dem Führer der Lokomobile und vier weiteren Arbeitern zusammen. Die elektrischen Lichtbogenlampen kommen zum Einsatz, nachdem die Spundwände für die Pfeiler gesetzt und mit den Betonierungsarbeiten begonnen worden ist. Um diese Arbeiten zügig fertig zu stellen, arbeiten die Brückenbauer bis spät in die Nacht hinein. Der riesige, schwenkbare Scheinwerfer ist dazu auf einem zwölf Meter hohen Holzturm angebracht. Die ursprünglich ausschließlich für militärische Zwecke - von der Telegraphenbau-Anstalt Siemens & Halske entwickelte Beleuchtungsanlage kommt beim Bau der Braunauer Eisenbahnbrücke erstmals im zivilen Bereich zum Einsatz. Nachdem die Fundamente errichtet worden sind, baute die aus Nürnberg stammende Eisenbaufirma Cramer-Klett, von der schon die Großhesseloher Brücke stammt, auch diese Brücke. Nun überspannen zwei unabhängig voneinander parallel verlaufende Fachwerkträgerkonstruktionen mit drei gleichen Öffnungen auf 150 Meter das Isarbett. Die sieben Meter hohen Eisenfeldträger können rationell in Serienproduktion hergestellt werden und werden anschließend an den Stößen vernietet. Der hölzerne Werksteg wird nach Beendigung der Bauarbeiten abgebaut und circa siebenhundert Meter isarabwärts - in der Höhe der heutigen Wittelsbacher Brücke wieder montiert. Er diente bis zur Fertigstellung dieser für Giesing so wichtigen Verkehrsanbindung - im Jahr 1875 - als provisorischer Flussübergang. Er darf bis dahin jedoch nur von Fußgängern benutzt werden.

1874 – Die Wittelsbacherbrücke muss dringend neu gebaut werden

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt * Obwohl der ehemalige Werksteg an der Stelle der heutigen Wittelsbacherbrücke aus Statikgründen nur von Fußgängern benutzt werden darf, wird auf der Brücke - verbotenerweise, aber verständlich - geritten, gefahren und das Vieh getrieben. Doch nicht nur deshalb muss ein Überweg gebaut werden, der den Anforderungen angepasst ist. Für Giesing ist eine Verkehrsanbindung dringendst erforderlich, weshalb mit dem Bau einer eisernen Fachwerkskonstruktion begonnen wird.

1891 – Die Straßenbahn eröffnet dem Magistrat neue Chancen

München * München wächst immer weiter. Zwischen 1850 und 1900 ist die Stadt von 100.000 auf eine halbe Million angewachsen. Nach Haidhausen, Giesing und der Au, 1854, sind im Jahr 1864 Ramersdorf, 1877 Sendling sowie 1890 Neuhausen und Schwabing eingemeindet worden. Die Einbeziehung Bogenhausens in das Stadtgebiet steht zum 1. Januar 1892 an. Die Straßenbahn



eröffnet dem Magistrat die Chance, Einrichtungen für die Allgemeinheit - Vergnügens- und Erholungseinrichtungen, aber auch Friedhöfe - am Stadtrand anzulegen. Dort sind die Bodenpreise noch niedrig und das Gelände noch wenig bebaut. Damit die Bevölkerung diese Angebote akzeptiert, sind entsprechende Verkehrsanbindungen notwendig.
