

Pasing wehrt sich gegen die Reichsbahnplanung, 1935

OB Wunder wird in seiner Kritik an der Reichsbahnplanung unterstützt durch zwei Schreiben des Bezirksamts vom Oktober 1935 sowie des Innenministeriums vom Januar 1936.

Bisher konnten keine Pläne der Reichsbahndirektion gefunden werden, auf die sich OB Wunders Schreiben und Pläne von 1935 beziehen könnten. Der früheste auffindbare Plan „Umgestaltung der Münchner Bahnanlagen“, ein Entwurf der RB-Direktion, stammt erst vom November 1937.

In ihm sind sämtliche Eisenbahntrassen zwischen Pasing und Laim dargestellt, die zur Realisierung von Hitlers Wunsch nach einem neuen Durchgangsbahnhof an der Friedenheimer Brücke erforderlich sind. Demnach wird eine 4,5 km lange und 750 m breite neue Bahndammschneise zwischen Laim und dem Nymphenburger Park benötigt, um sämtliche Personen- und Güterzugbewegungen aufzunehmen. (Haupt-, Abstell-, Rangier-, Ortsgüter- und gemeinsamer Lokomotivbahnhof), eine wegen ihrer Barrierewirkung städtebaulich sehr unbefriedigende Lösung.



August 1935, Stadtbauamt Pasing; Alternativ-Vorschlag zum RB-Plan: geringer Gebäudeverlust, Storchenburg, Peco-Schweißmaschinenfabrik und Regensteiner-Villa bleiben erhalten, Ersatzstraße nördlich der Bahn möglich ohne Störung des Wensauerplatzes.

Stadtbauamt München



November 1937; RB-Direktion München; Umgestaltung der Bahnanlagen: neuer Bahndamm zwischen geplantem Hauptbahnhof und Nymphenburg ersetzt die innerstädtischen Bahngleise. Die RB-Weststrasse in Pasing ist weggefallen, dafür wird der Ostteil der Kolonie I durch neue RB-Trassen zerstört.

Architekturmuseum TUM stamm-1-1880