

Flächenverluste durch neue Autobahn- und RB-Trassen, 1940/41

Ab 1938 entwickelt die RB zusammen mit der Sonderbaubehörde ein neues Nutzungskonzept, das ein Güterverteilzentrum im Münchner Norden vorsieht (Oberwiesenfeld – heutiges Olympiagelände). Eine eigens dafür gebaute Nordring-Güterlinie zweigt bereits in Olching von der Augsburgener Linie ab. Dadurch entfallen einige bisher Pasing zugeordnete Güter- und Abstellgleise. Die geplante Verlagerung des Schlacht- und Viehhofs und der Großmarkthalle nach Norden wurde wegen des Krieges nicht realisiert.

Wäre es nach Hitler gegangen, so wäre die ganze Breite des damaligen Pasinger Gleiskörpers inklusive der freigelegten Kiesschneise (ca. 160 m) nötig gewesen, um auch noch die ab Juni 1942 mit Hochdruck geplante Trasse der „Breitspurbahn“ mit aufzunehmen. Die „Breitspurbahn“ Paris-München-Wien-Istanbul wäre dann ohne Halt durch Pasing gebraust, da in Pasing wegen der Nähe zum neuen Hauptbahnhof nur noch Nahverkehrszüge gehalten hätten.

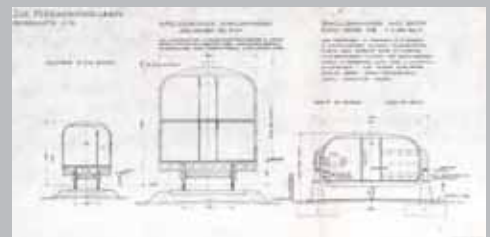
Ein Blick auf das Luftbild von 1941 verdeutlicht, dass die RB inzwischen Fakten geschaffen hat: Ein breites kahles Kiesband zieht sich nördlich der Bahn vom ehemaligen Standort der Brennerei Riemerschmid im Westen bis zur Eggenfabrik im Osten. Die neue Ortsgutananlage Pasing mit Gleisanschlüssen ist in Betrieb, der neue Offenbachtunnel, der den alten Mussinantunnel ersetzen soll, ist beinahe fertig. Er wird aber erst 1959 eröffnet, sodass das Bahnreal noch jahrzehntelang großräumig umfahren werden muss.



„Verkehrsplanung“ GBR 1940. Autobahnring im 10-km-Radius um München als Siedlungszone, ein Autobahzubringer mitten durch den Obermensing-„Durchblick“. Die neue Nordringgüterlinie ab Olching entlastet Pasing.



Luftbild 1941, Ausschnitt Bahnhofsumfeld Pasing: eine breite Kiesschneise ist bereits für die RB frei geräumt. Die Chemische Fabrik Weyl steht noch als Insel in der Kieswüste.



Breitspurbahn, Hitlers Lieblingsprojekt ab Sommer 1942
links: konventionelle Spurbreite 1,41 m, lichte Höhe 4,65 m
Mitte: zweiistöckige „Breitspurbahn“ Spurbreite 3 m, lichte Höhe 8,50 m;
rechts: Schnellbahn System Meyer, Spurbreite 6 m, lichte Höhe 4,00 m

„Umgestaltung der Münchner Bahnanlagen“ 1941, Ausschnitt Pasing, Pasing heißt jetzt „München-West“. Die Ortsgutananlage (Oga) ist schon fertig. Unter der „Ost-West-Achse“ verläuft die S-Bahnlinie nach Pasing mit einer Haltestelle „S-Bf-Am Knie“.

Alle Abbildungen Datavision München

