



Südtiroler Platz



Bedeutung des Platzes
und des Baudenkmals
ehemaliges Königliches Oberbahnamt
Bürgern und Entscheidungsträgern nahe
bringen

Projektarbeit zum Lehrgang Ehren.Sache

Ausgangssituation

Als Stadtplaner arbeite ich seit 25 Jahren bei der Stadt Rosenheim im öffentlichen Dienst. Mein Arbeitsplatz befindet sich im historischen Mitteltrakt des ehemaligen ersten Bahnhofs, der vor 150 Jahren im Jahre 1858 erbaut wurde und seit 130 Jahren als Rathaus genutzt wird. Der Blick aus meinem Arbeitszimmer fällt auf das Ausstellungszentrum in der ehemaligen Lokomotivenrotunde, wo ich die vielfältigen Ausstellungsaktivitäten im Vorfeld des Lokschuppen beobachten und miterleben durfte.

Idee

Mein aktuelles Aufgabenfeld als Stadtplaner ist die Entwicklung der Bahnkonversionsflächen in Rosenheim, insbesondere der städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes - SÜDTIROLER PLATZ - der als Tor zur Innenstadt und als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer entwickelt und gestaltet werden soll. So liegt es nahe, mich auch in einer privaten Fortbildung mit der Bahngeschichte von Rosenheim und der Geschichte der Bahn im allgemeinen im Rahmen einer Projektarbeit zu vertiefen.

Ziel

Auslöser für die Untersuchung SÜDTIROLER PLATZ ist die kontrovers geführte Diskussion über den Erhalt bzw. Abbruch eines Baudenkmals, das ehemalige königliche Oberbahnamt, das den Platz auf der Nordwest-Seite räumlich-städtebaulich fasst und welches das einzige noch erhaltene Gebäude aus der Entstehungsgeschichte der zweiten (heutigen) Rosenheimer Bahnanlage aus dem Jahre 1876 darstellt.

Anhand von Plänen, Texten und Bildern soll die Bahngeschichte, welche die Stadt Rosenheim zu einem Oberzentrum heranwachsen ließ, aufgezeigt werden. Gleichzeitig will ich damit verdeutlichen, dass die Bahn uns im wahrsten Sinne des Wortes verbindet, was nicht zuletzt mit der Bezeichnung der Bahnhofsvorplätze in Bayern, Tirol oder Salzburg der Fall ist – dem SÜDTIROLER PLATZ !

Leitidee

Meine Leitidee ist, durch Aufzeigen der Bahngeschichte Rosenheims und des Alpenraumes zunächst den Entscheidungsträgern der Stadtverwaltung und des Stadtrates von Rosenheim einerseits die städtebauliche Gewichtung des Südtiroler Platzes im Stadtgefüge und im Stadtbild zu verdeutlichen und andererseits die historische Bedeutung des ältesten dort erhaltenen Gebäudes nahe zu bringen. Dies soll durch die Aufbereitung der Geschichte und einem Überblick über Planung und Bau der Eisenbahnstrecken im „Großen Deutschen Eck“ sowie den Zulaufstrecken im benachbarten Österreich anhand ausgewählter Skizzen, Pläne und historischer Fotos erfolgen.

Leitbild

Erhalt des Baudenkmals Südtiroler Platz 2 und damit Sichtbarmachen der Rosenheimer Bahngeschichte seit 1876 bei gleichzeitiger Bewältigung der Mobilitätsanforderungen des 21. Jahrhunderts mit hoher, anspruchsvoller Gestaltung des öffentlichen Raumes nach dem Motto: Mobilität gestalten.

Dieses Leitbild steht damit neben den Planungszielen der Stadt Rosenheim aus dem Jahre 2007, die in der Begründung zum Bebauungsplan Bahngelände Nord folgendermaßen formuliert sind: „Ziel der Stadt Rosenheim ist es, den Personenbahnhof als Verkehrsknoten mit allen Umsteigefunktionen leistungsfähig mit hoher Aufenthaltsqualität auszubauen und das Bahnhofsvorfeld als Tor zur Innenstadt einladend zu gestalten. ... Der Zentrale Omnibus Bahnhof soll möglichst nah an den Bahnhof der DB herangeführt werden, damit kurze Wege von Bahn zu Bus möglich sind. Deshalb ist auch der Abbruch des denkmalgeschützten Gebäudes Südtiroler Platz 2 und eines Bunkers notwendig.“

Vision

Die Vision des Projekts ist der Erhalt und die Sanierung des ehemaligen Oberbahnamtes von Rosenheim nach denkmalpflegerischen Grundsätzen und die Wiedernutzung und Belebung und damit Sichtbarmachen der Bahngeschichte, der Stadtentwicklung und unterschiedlicher Baustile. Eine weitergehende Vision ist die städtebauliche achsialsymmetrische Rekonstruktion der östlichen Platzfassung durch ein in Grund- und Aufriss gleichwertiges Gebäude in zeitgerechter eigenständiger Gestaltung.

Projektbeteiligte / Projektpartner

Am 08.10.2008 wurde die Idee, bei dem EuRegio Projekt Ehren.Sache im Bildungszentrum St. Virgil / Salzburg, eine Projektarbeit über die Bahngeschichte Rosenheims anlässlich 150 Jahre Maximiliansbahn und die Bedeutung des Südtiroler Platzes in diesem Zusammenhang zu erstellen, dem Leiter des Stadtplanungsamtes in Rosenheim, Herrn Robin Nolasco, vorgetragen. Von Ihm wurde das Projekt begrüßt und Unterstützung bei Verwendung entsprechender Materials und von Planunterlagen zugesagt.

Als nächster Schritt wurde bei der Grundlagenermittlung der Planer, die mit der Bearbeitung eines Rahmenplanes beauftragt sind (Stadtplaner, Verkehrsplaner, Raumplaner) mit umfangreichen historischen Stadtplänen und einer vertieften Untersuchung des stellvertretenden Stadtheimatpflegers Karl Mair versorgt.

Gleiches wurde bei der zur Verfügungstellung von Grundlagen der Studenten der TU Berlin des Studiengangs REM beachtet, die sich unter anderem der wirtschaftsökonomischen Betrachtung des Bahngeländes Rosenheim widmen.

Ein sehr wichtiger Schritt zur Erreichung des Zieles war ein Gespräch mit Frau Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer, der ich im Februar 2009 die Projektidee vortragen konnte. Frau Bauer ist ebenfalls der Meinung, dass das Baudenkmal am Südtiroler Platz erhalten werden soll und äußert sich positiv dazu bei verwaltungsinternen Gesprächen und im Stadtrat.

Projektpartner

Die Projektidee wurde/wird auch Personen der Stadtverwaltung Rosenheim und Mitgliedern engagierter Vereine und Bürgern vorgetragen, die zum Teil als Projektpartner gewonnen werden können:

Stadtverwaltung Rosenheim:

Michael Keneder – Kulturdezernent
Robert Berberich – Leiter Kulturamt
Helmut Cybulska – Baudezernent
Michael Kettenstock – Leiter Bauordnungsamt
Tobias Teyke – Stadtarchiv Rosenheim
Karl Mair – stellv. Stadtheimatspfleger

Vereine:

Verband Bayerischer Geschichtsvereine e.V.
Historischer Verein Rosenheim e.V.
Prof. Dr. Manfred Treml, Vorsitzender
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
Dipl.-Ing. Christoph Scholter
Bayerischer Landesverein für Heimatpflege
Martin Wölmüller, Thomas Lauer
stv. Stadtheimatspfleger Rosenheim
Karl Mair
Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen e.V.
Armin Furtner (Kassier)

Bürger:

Dr. Albert Aschl, Schloßberg bei Rosenheim
Richard Oeßwein, Amtsleiter Stadtplanungsamt RO a.D.
Ludwig Weinberger, Stadtrat von Rosenheim a.D.

Umsetzungskonzept / Zielgruppe

Als Zielgruppe soll zunächst die Stadtverwaltung und Frau Oberbürgermeisterin der Stadt Rosenheim in Form eines Vortrags angesprochen werden.

Nach weiterer Aufbereitung und inhaltlicher Vertiefung dient der Vortrag einer möglichen Veröffentlichung beim Verlag des Historischen Vereins Rosenheim in:

„Das bayerische Inn-Oberland“.

Als weiterer Schritt sollen die Bürger von Stadt und Land Rosenheim für die geschichtliche Bedeutung sensibilisiert werden.

Dies erfolgt in Form einer Plakatausstellung während der Landesgartenschau Rosenheim 2010.

Der Vortrag in Form einer Präsentation kann bei Öffentlichkeitsbeteiligungen einfließen, wenn diese der Gesamtplanung zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Entwicklung des Bahnhofsbereichs Rosenheim dienlich ist.

Eine weitere Zielgruppe sind Studenten der Hochschule Rosenheim, die z. B. an der Fakultät für Innenarchitektur beispielsweise eine Bachelor- oder Masterarbeit zum Thema *Ich mache ein Gebäude zukunftsfähig* ausarbeiten können.

Projektumsetzung

Bei der Umsetzung der Projektidee wurden zunächst geschichtliche Fakten gesammelt, wobei die Recherche der Namensgebung des Bahnhofsvorplatzes in „Südtiroler Platz“ am Anfang stand [→„Alte und neue Straßennamen der Stadt Rosenheim“ Albert Aschl (1931)].

Literaturrecherche / Internetrecherche

Aufgrund der 150-Jahrfeier der Maximiliansbahn in Bayern waren im Herbst 2008 Presseberichte in den örtlichen Medien erschienen.

Eine Literaturrecherche ergab folgende aktuellen Bücher:

- Als die Eisenbahn in unsere Heimat kam - Die Geschichte der Maximiliansbahn (2007)
- 150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal - Die erste Bahnverbindung München – Rosenheim (2007)

Eine vertiefte Literaturrecherche ergab folgende Titel:

- Stefan Freundl – Der Bahnhof am Wegekreuz Rosenheim – Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1985)
- Georg Jobst – Geschichte des Bahnhofs Rosenheim (1958)
- Karl Mair – Plakate – Der Bahnhof vor den Alpen (2007)
- Karl Mair – Der Bahnknoten vor den Alpen – Wie die Eisenbahn die Stadt Rosenheim verändert hat (2008)

Bei der Internetrecherche bin ich vor allem bei wikipedia.de und bei salzburgwiki.at fündig geworden.

Das Stadtarchiv Rosenheim und sein Internetauftritt hat mir gute Dienste erwiesen.

Aktivitätenplan

Neben der Ausarbeitung einer Präsentation und einer Plakatausstellung habe ich folgende Aktivitäten vor:

- Erstellen einer Internetpräsenz auf www.offenberger.de
- Fotogalerie für Studenten und Bürger
- Öffentlichkeitsarbeit offizieller Planungen
- historische Fotos und Link-Liste zu Archiven
- Verlinkung auf <http://beta.rosenheim.de>
- Beispielsammlung qualitätvoller Architektur
- Sammlung von Artikeln zum Thema Mobilität gestalten
- Veröffentlichung dieser Projektarbeit Ehren.Sache

Szenario

Welche Einflussfaktoren gefährden das Projekt?

- die Belange des Verkehrs werden höher eingeschätzt
- die städtebauliche Entwicklung z. B. einer kleineren oder größeren Platzform wird der Vorrang gegeben
- wirtschaftspolitische Interessen
- die Sanierungskosten des Baudenkmals sind nicht vermittelbar und nicht durch Fördergelder zu reduzieren

Aktivitäten

Der Entwurf der Projektarbeit (44 Seiten Recherche zum Thema „Südtiroler Platz“) lag just in der ARD-Themenwoche Ist doch Ehrensache! (10.-16. Mai 2009) beim Projektbetreuer Herrn Martin Wölmüller beim Bayerischen Landesverein für Heimatpflege vor und es konnte mit Architekt Thomas Lauer eine Ortsbesichtigung des Baudenkmals durchgeführt werden.

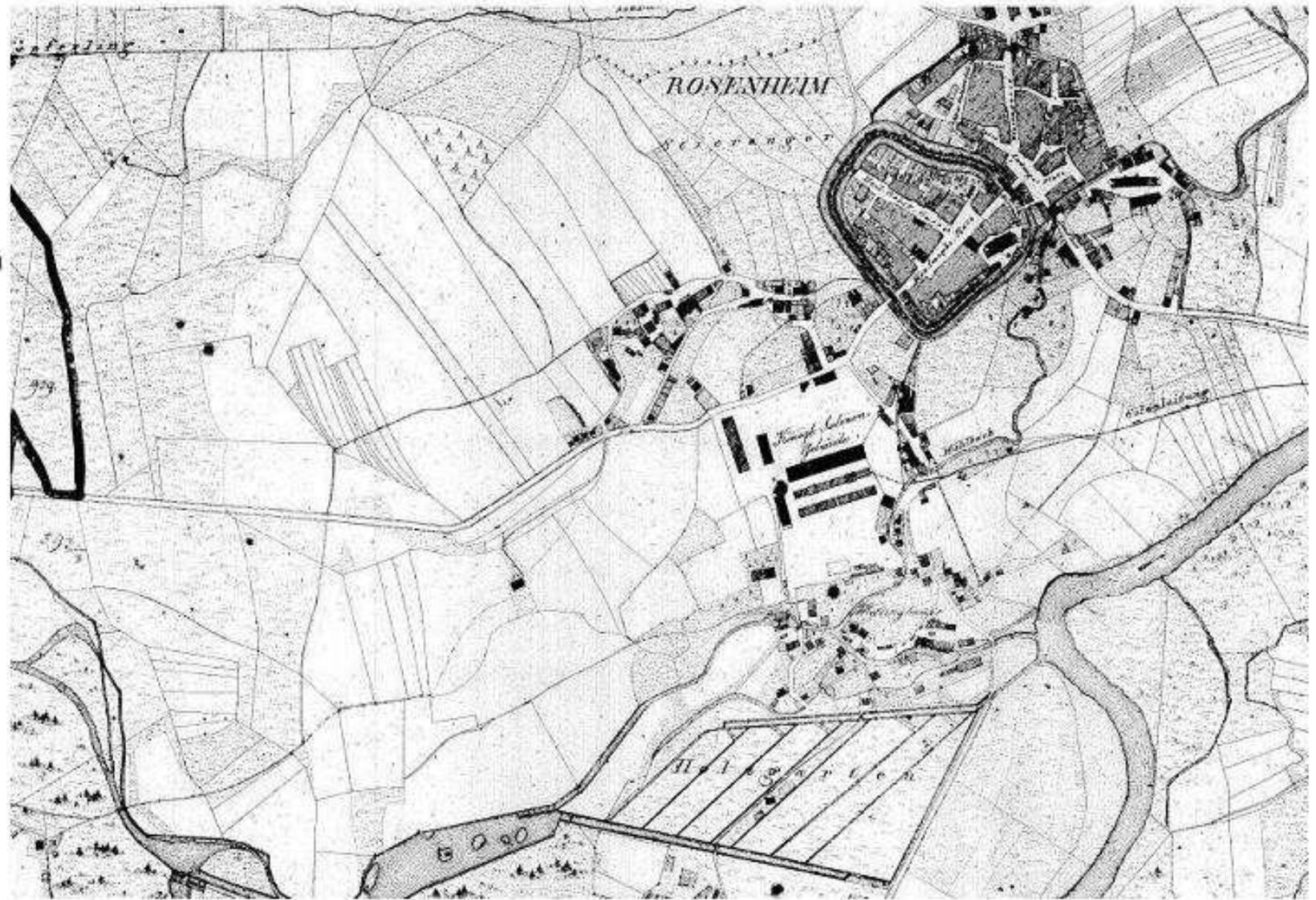


Bildteil

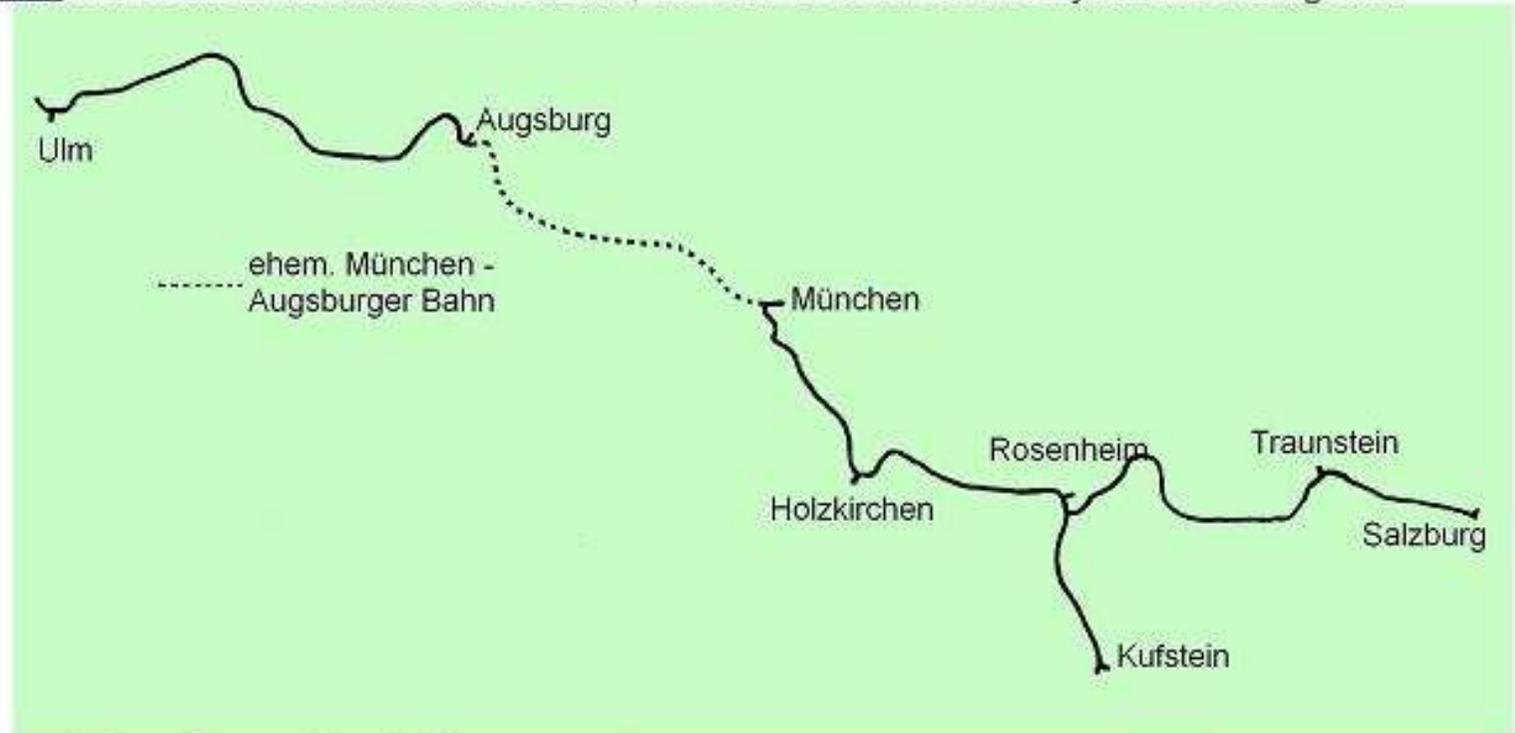
Südtiroler Platz 2 Foto: Max Offenberger 2008

Rosenheim –
Lageplan vor 1865
mit der Altstadt und
dem Max-Josephs-
Platz, der ersten
Stadterweiterung im
Nordosten mit
Ludwigsplatz und den
Gebäuden der Saline
im Südwesten

Quelle:
Stadtplanungsamt
Rosenheim

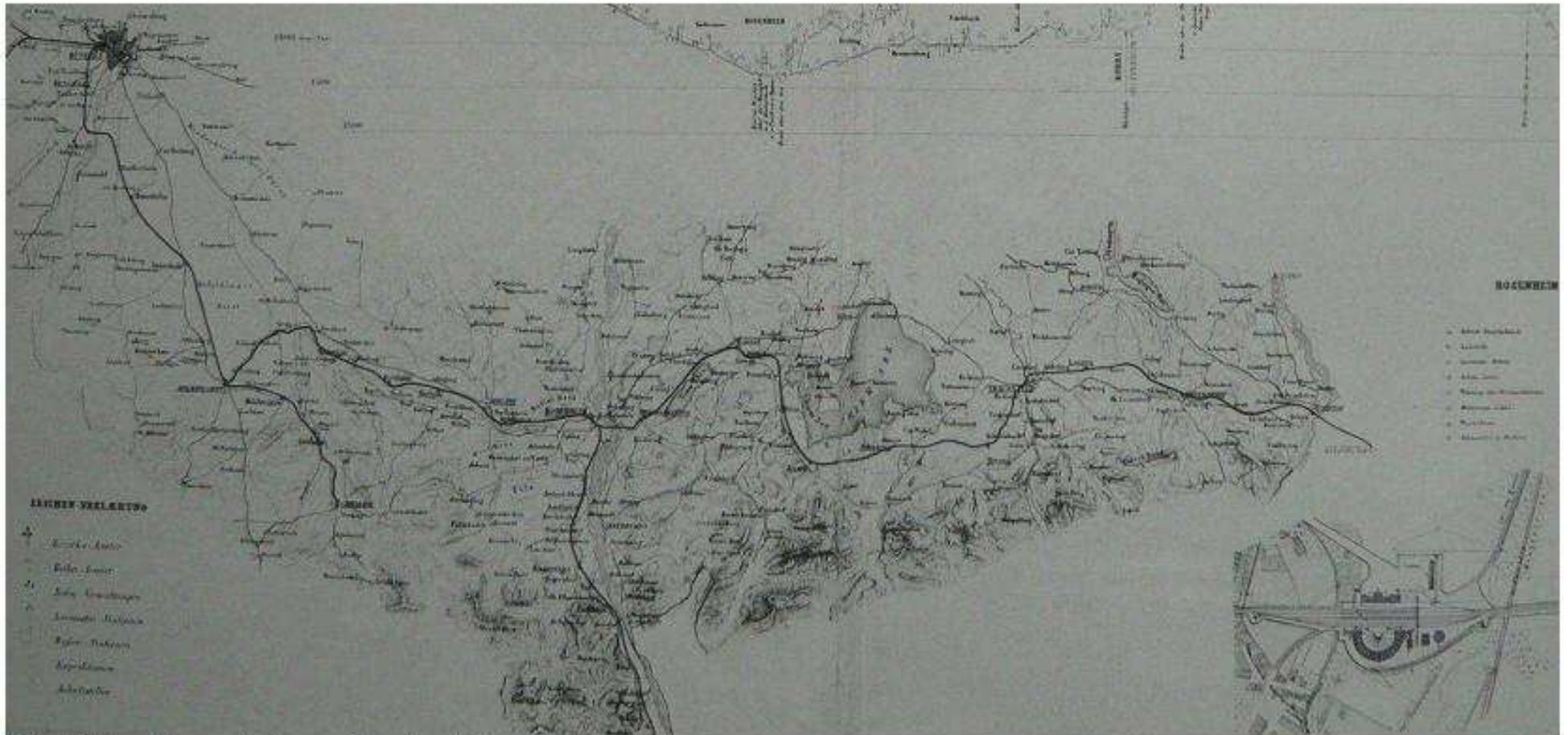


Die Maximiliansbahn wurde nach Maximilian II. benannt, der von 1848 bis 1864 Bayerischer König war.



Wappen der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen

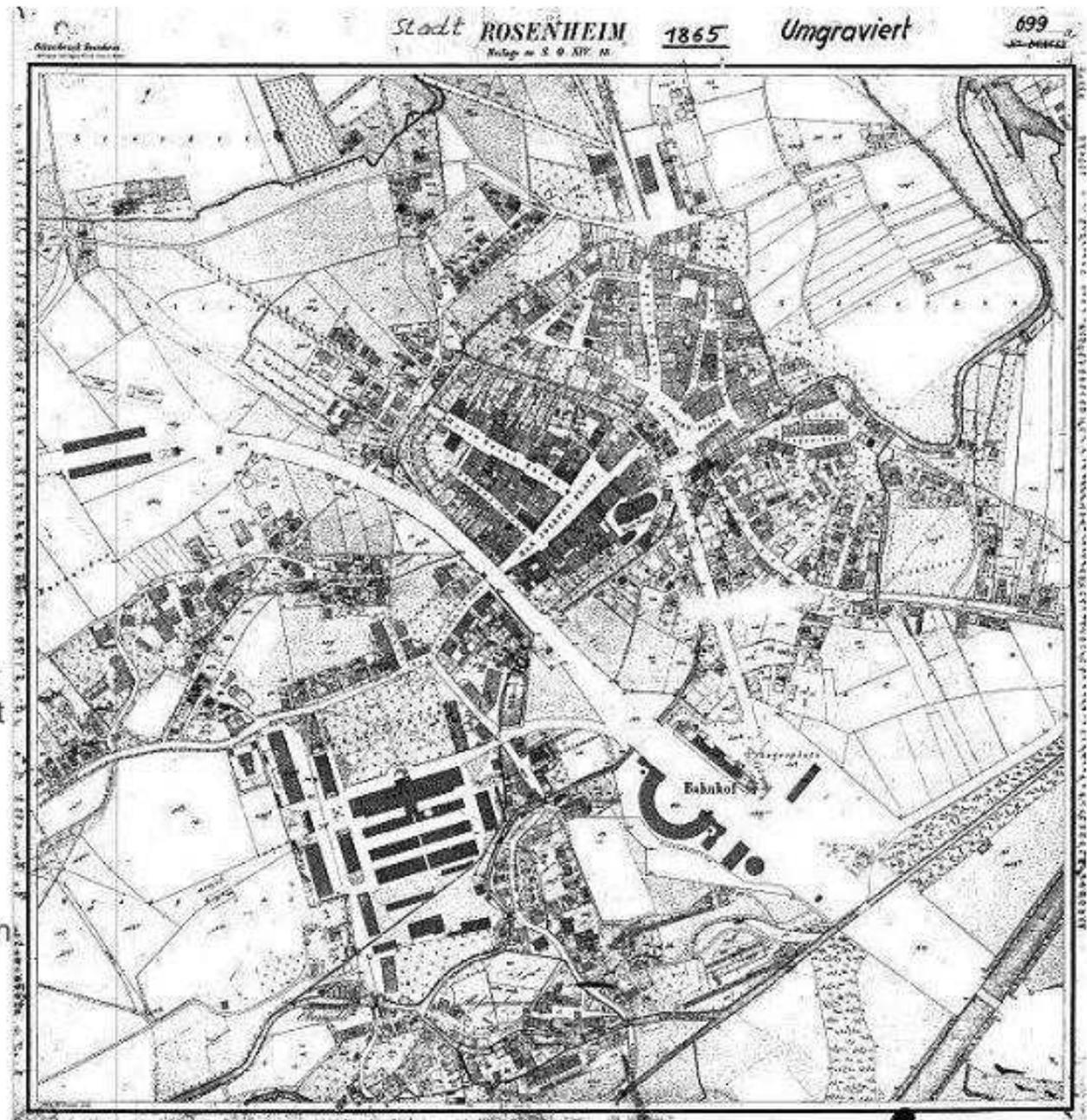
Recht spät, erst um 1851, entschloss sich Bayern, eine Ost-West-Eisenbahnverbindung zwischen den deutschen Staaten und Italien via Brennerbahn und nach Salzburg zu bauen. Man versprach sich eine gute Auslastung der Strecke durch den Anschluss an den österreichischen Adriaafen Triest. Entsprechende Staatsverträge wurden mit dem Königreich Württemberg und mit der österreichischen Regierung 1851 geschlossen. Einbezogen in die neue Strecke wurde die bestehende Linie Augsburg–München, die die ehemals private München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft 1840 eröffnet hatte. Die Bayerische Maximiliansbahn von Ulm nach Augsburg und von München nach Kufstein und einem Zweig nach Salzburg entstand von 1853 bis 1860 mit 188 Kilometern Länge.



Königlich – Bayerische – Staats – Eisenbahnen
 Maximiliansbahn Abschnitt München-Rosenheim-Kufstein+Salzburg 1862

Ausschnitt
 erste Bahnhofsanlage Rosenheim

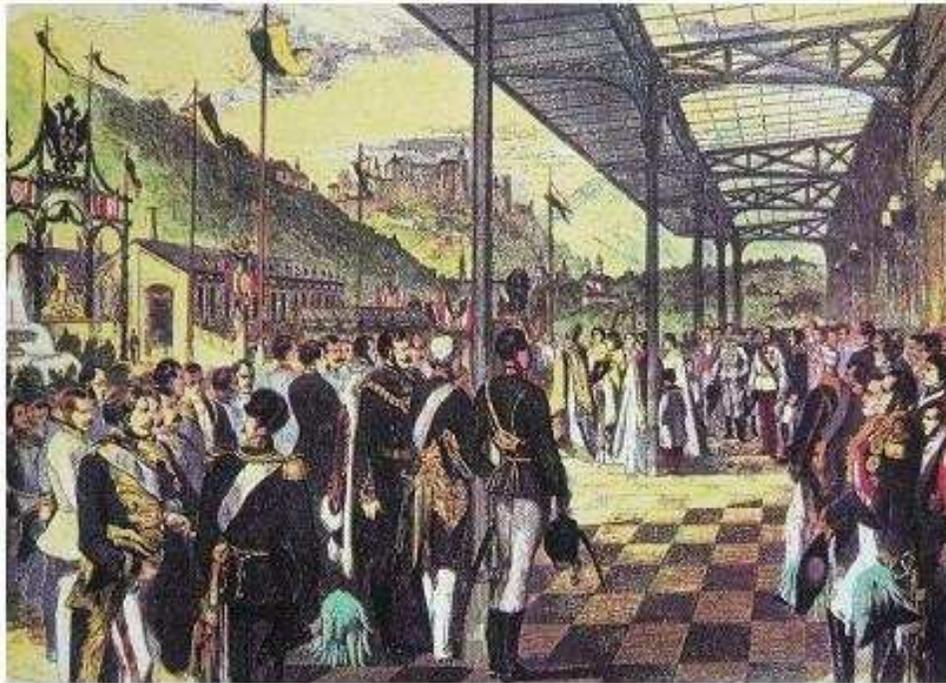
Quelle: Deutsches Eisenbahnmuseum Nürnberg
 entnommen aus dem Buch: Als die Eisenbahn in unsere Heimat kam – Die Geschichte der Maximiliansbahn (2007)
 und dem Bucheinband von: 150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal – Die erste Bahnverbindung München-Rosenheim (2007)



Rosenheim - Lageplan 1865 mit der Altstadt und dem Max-Josephs-Platz, der ersten Stadterweiterung im Nordosten mit Ludwigsplatz, den Gebäuden der Saline und der ersten Bahnstange sowie dem provisorischem Bahnhof im Nordwesten.

Es ist die ursprüngliche Gleistrasse zu sehen, die von München über Holzkirchen nach Rosenheim und weiter nach Kufstein bzw. nach Salzburg führte.

Quelle: Stadtplanungsamt Rosenheim

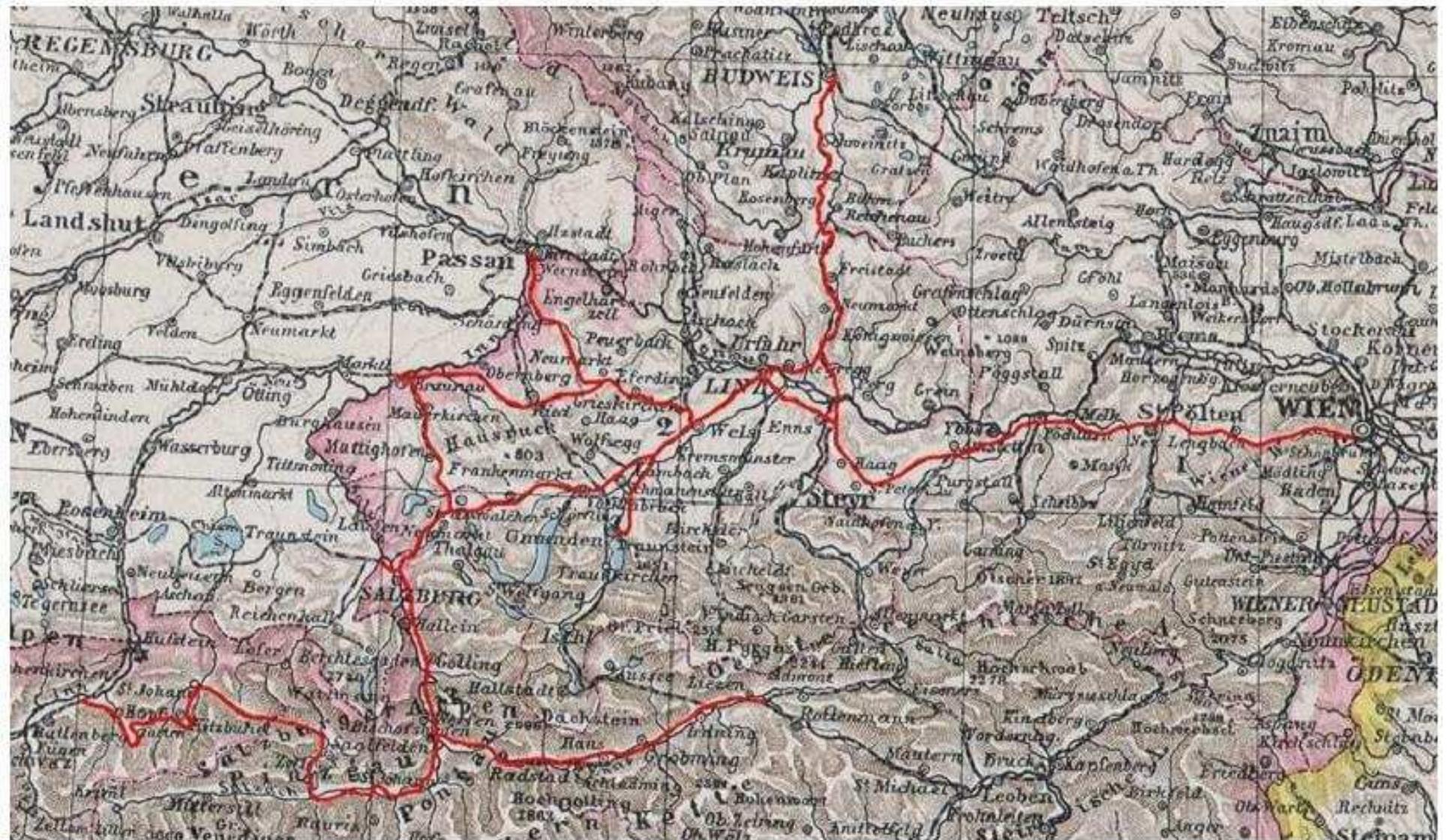


Einweihung Bahnhof Salzburg

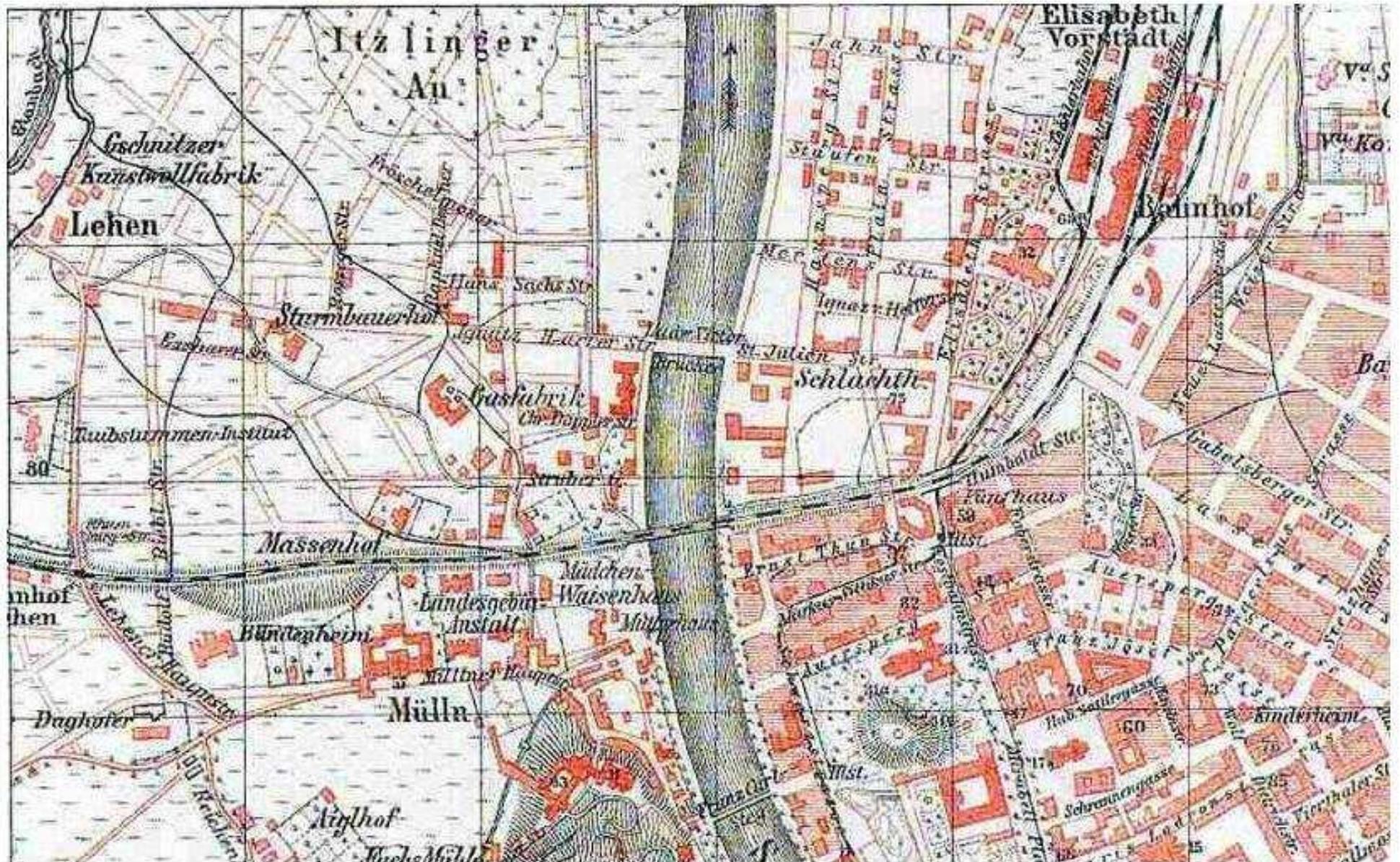
Radierung 1860

Am 12.08.1860 wurde Salzburg mit der Eröffnung der Bayerischen Maximiliansbahn von München über Rosenheim nach Salzburg und innerhalb Österreich-Ungarn der Kaiserin-Elisabeth-Bahn nach Wien, welcher der heutigen Westbahn entspricht, an das internationale Eisenbahnnetz angebunden.

Grenzbahnhof Salzburg (1867) von Heinrich Noë
 Die erste Studie, welche der Ankömmling auf dem Bahnhof von Salzburg machen kann, besteht im Anschauen eines handgreiflichen Stückes deutscher Einigkeit. Diese Uhr ist nach der Wiener, jene nach der Münchener Zeit gerichtet. Mitten in Deutschland steht die Schranke: wer nach Osten reist, muss an den argwöhnischen Augen der kaiserlichen, wer nach Westen wandert, an denen der baierischen Zollwächter vorüber Gasse laufen.



Das Streckennetz der k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn (KEB) - Am 21. Juni 1851 hatten Österreich und Bayern mit einem Staatsvertrag die Errichtung von Eisenbahnen zwischen beiden Ländern beschlossen. Vereinbart wurden die Strecken von München über Salzburg nach Wien, von Rosenheim über Kufstein nach Innsbruck.

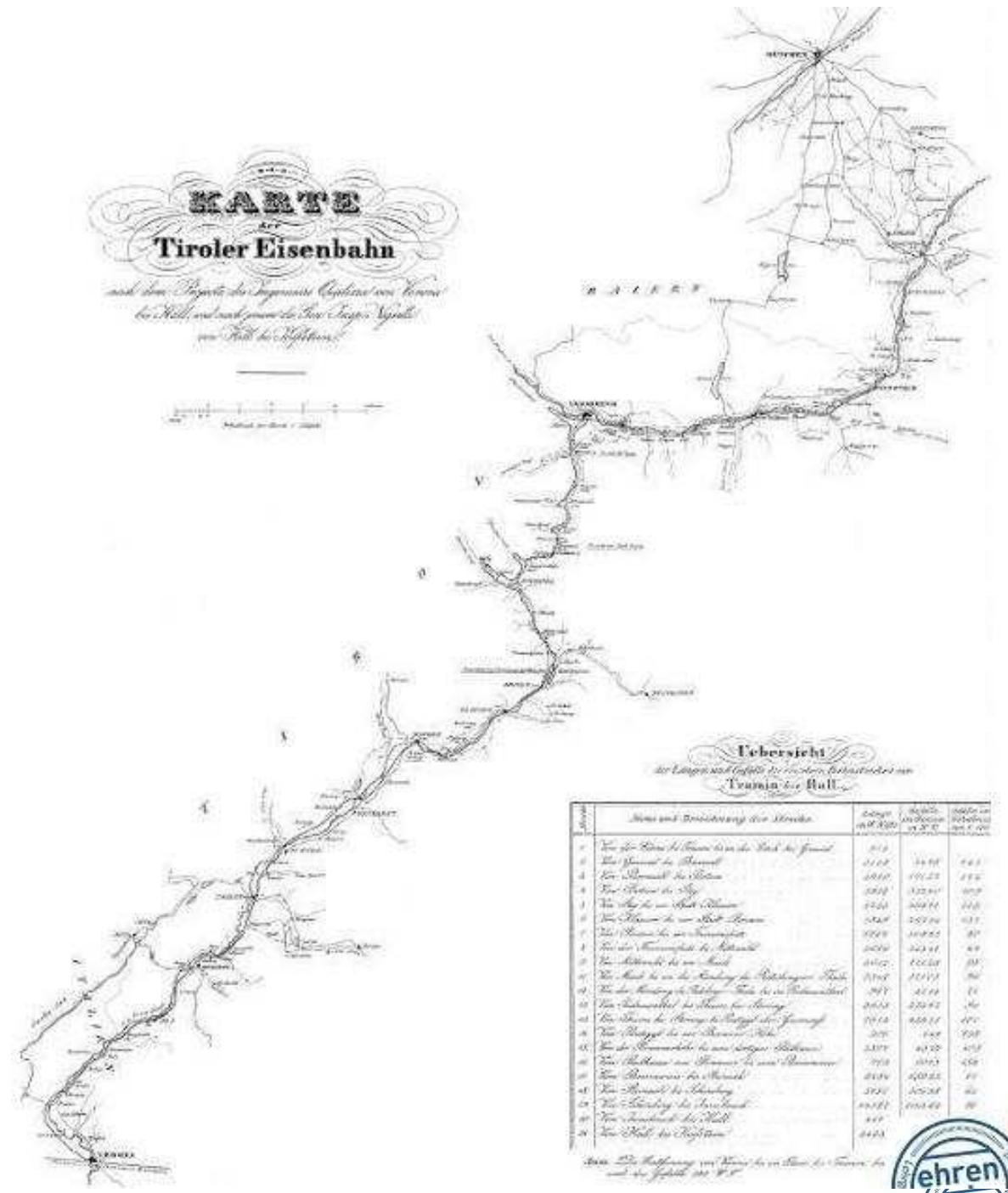


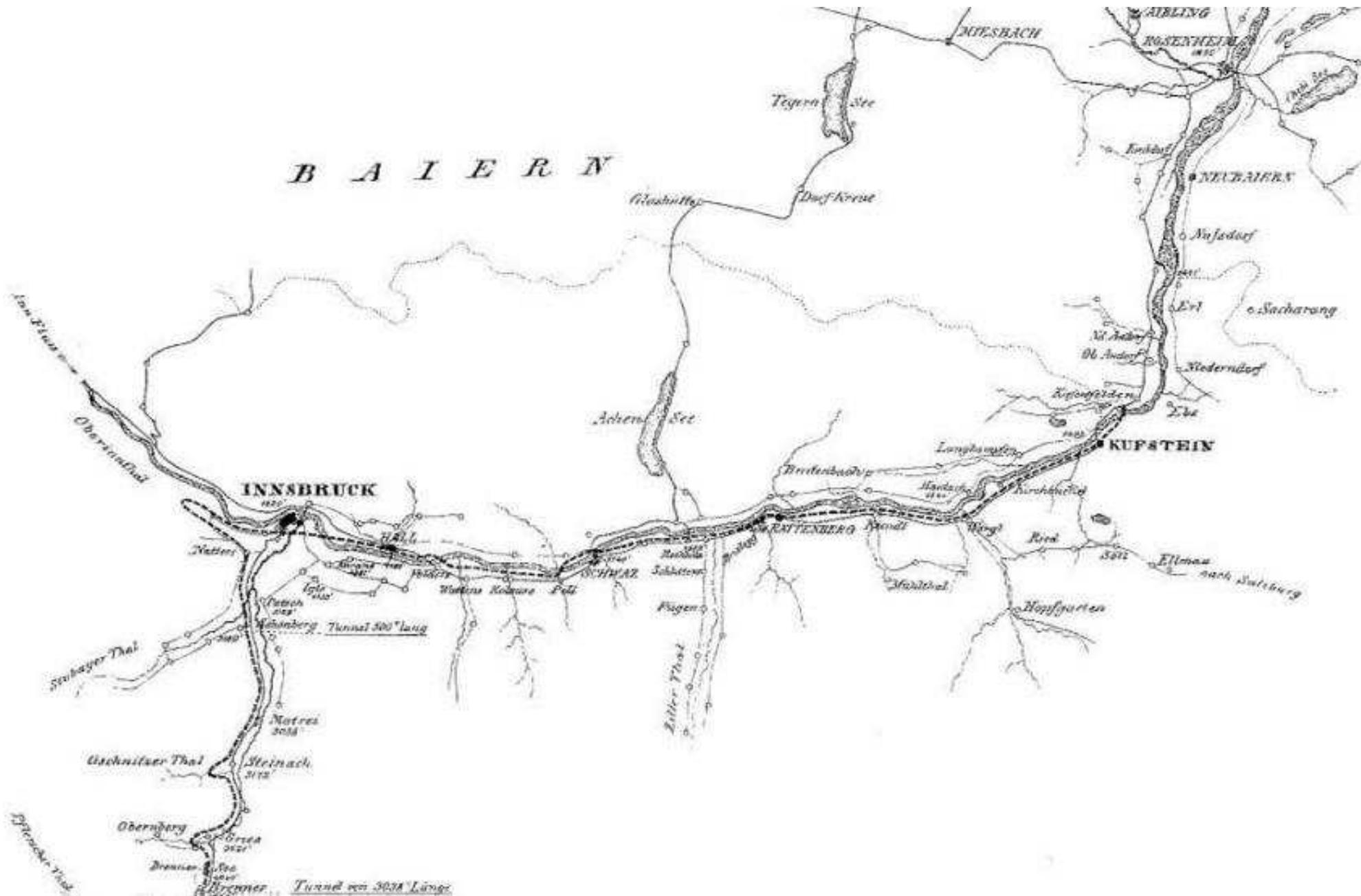
Lageplan Stadt Salzburg 1922 – Ausschnitt mit Bahnhoﬀsanlage und Elisabeth Vorstadt

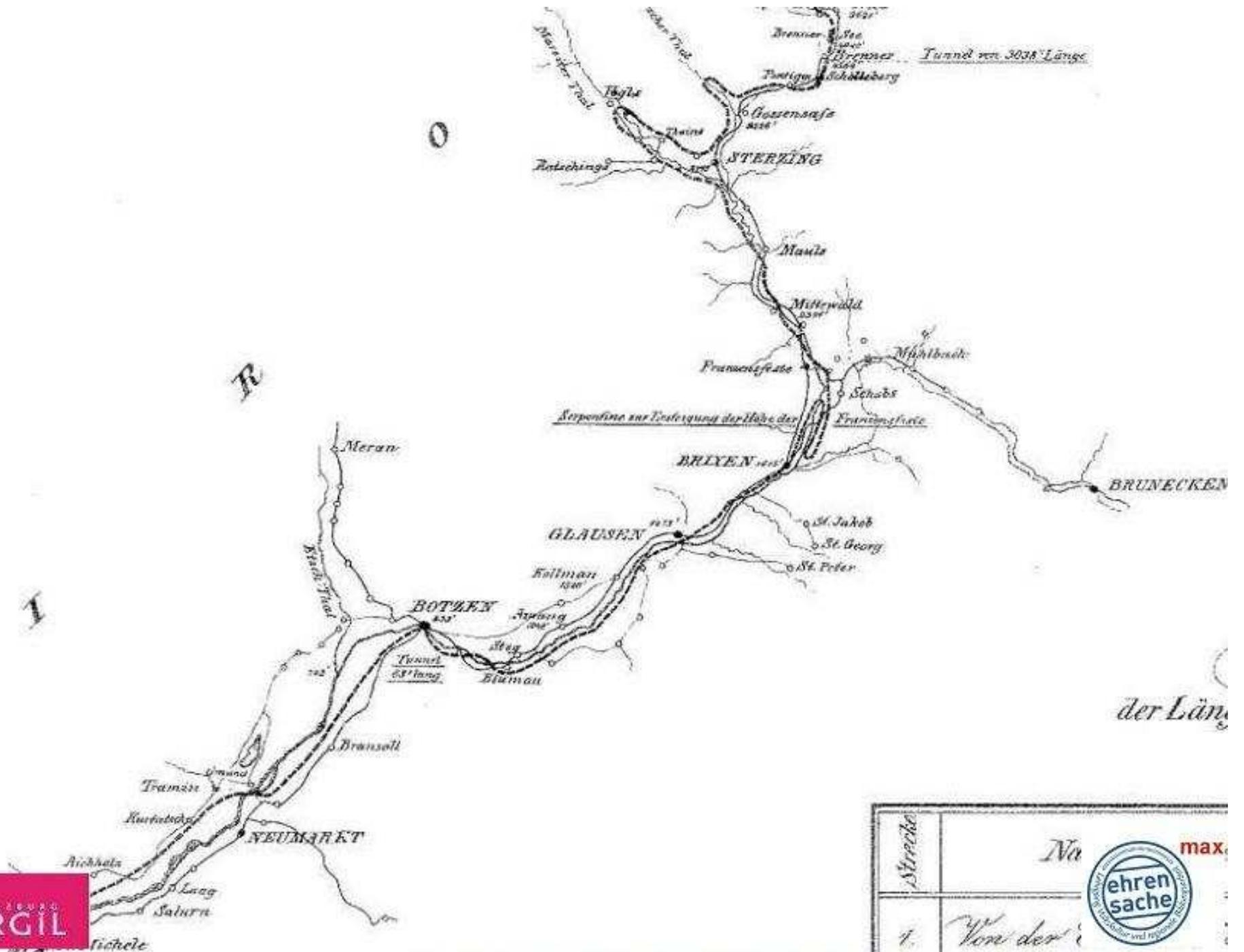
Vorprojekt der Tiroler Bahn von 1838

Faltkarte aus dem Jahre 1837

Quelle:
 Die Anfänge der Tiroler Eisenbahngeschichte (1962)
 Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte
 Österreichs in den Jahren 1835 – 1859
 in
 Tiroler Wirtschaftsstudien
 Schriftenreihe der Jubiläumsstiftung der Kammer der
 gewerblichen Wirtschaft für Tirol





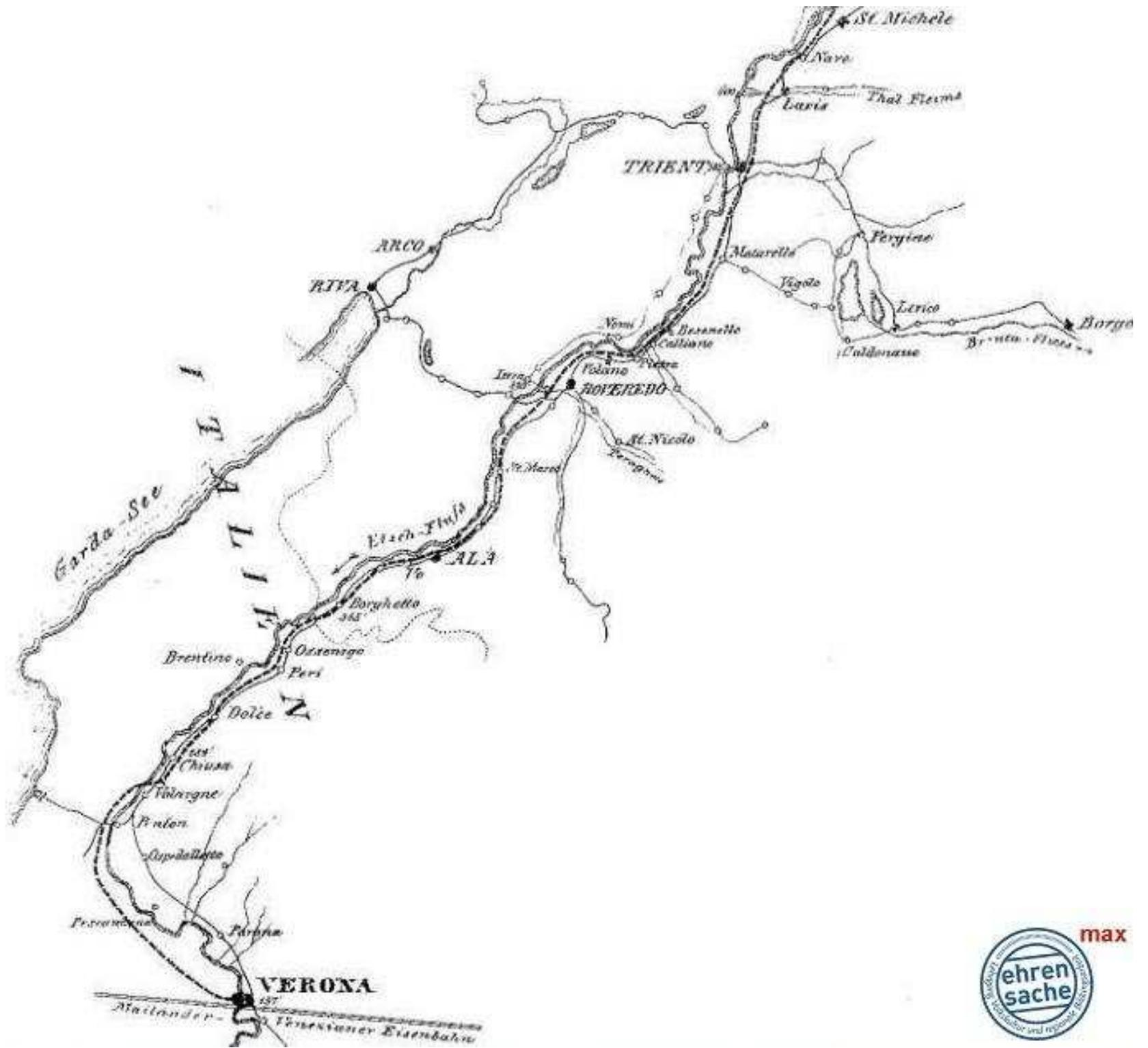


ST. VIRGIL
SALZBURG

ST. VIRGIL
SALZBURG

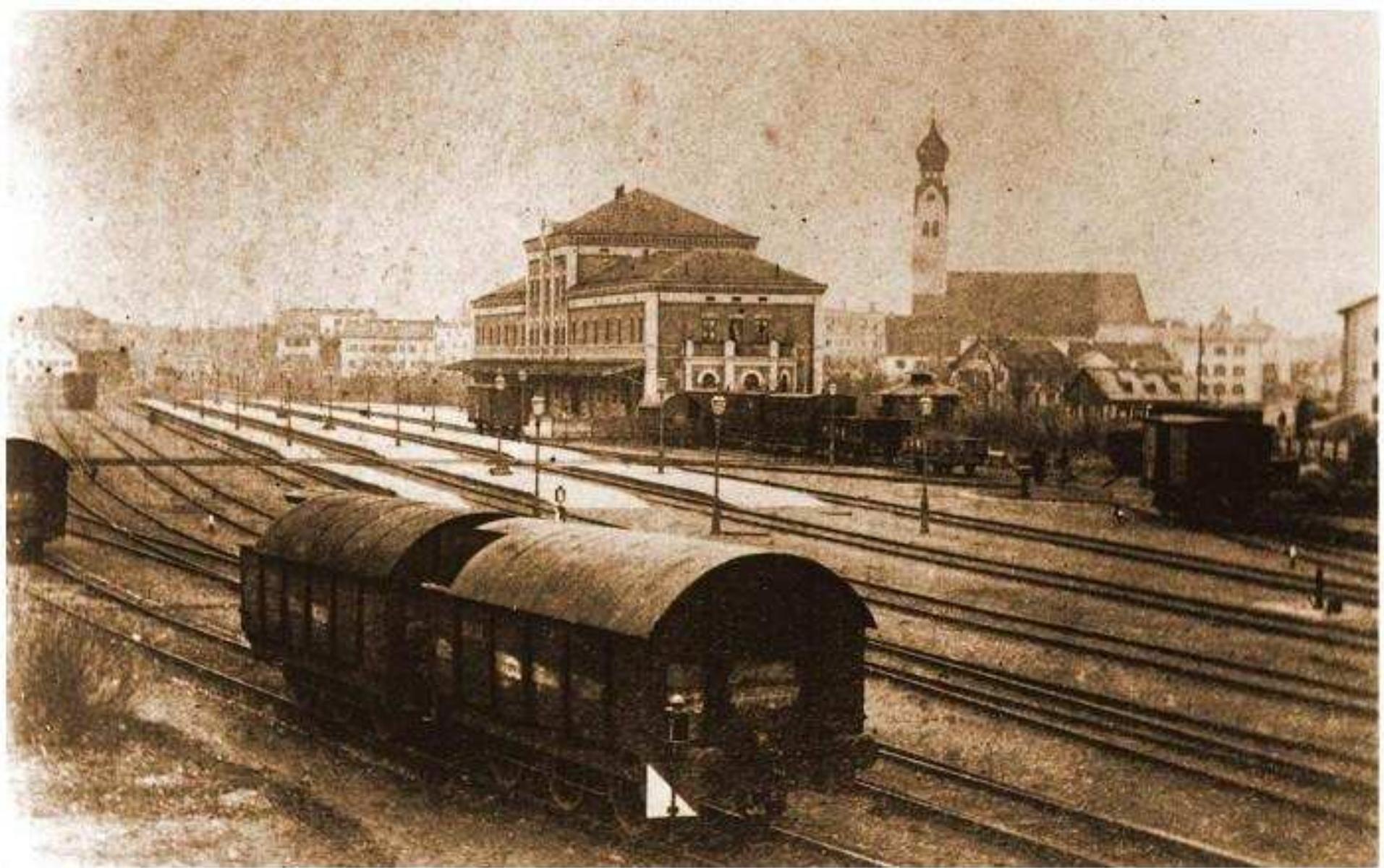
Strecke		max.
	Na	
		
1.	Von der	


ehrensache
Kultur und regionale Entwicklung



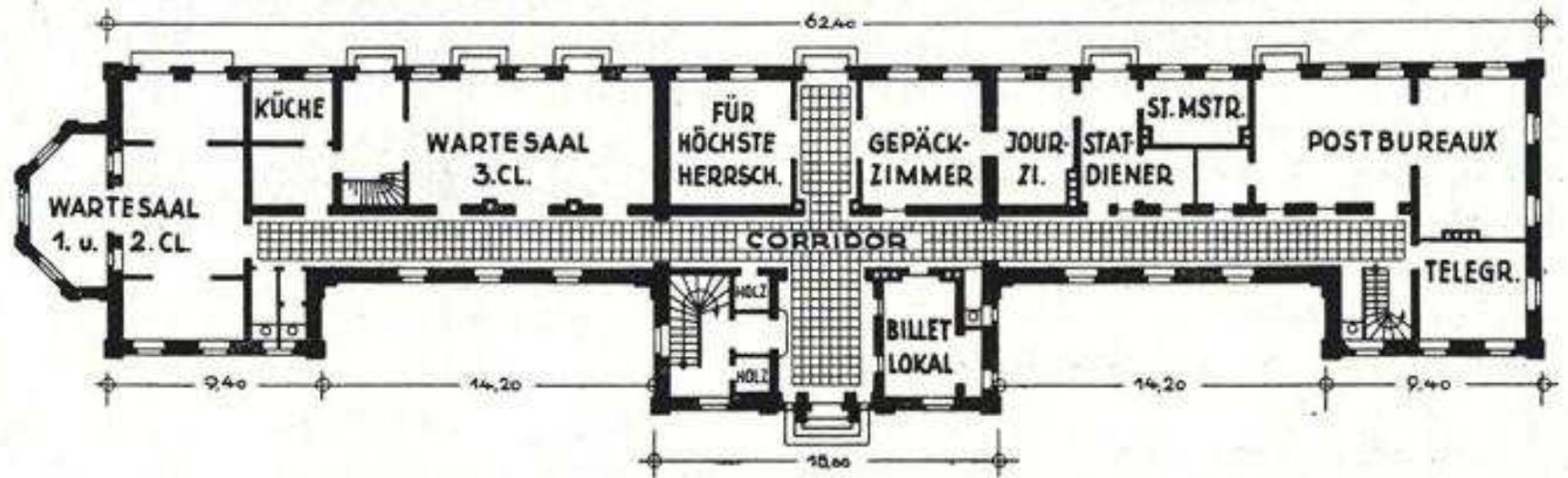
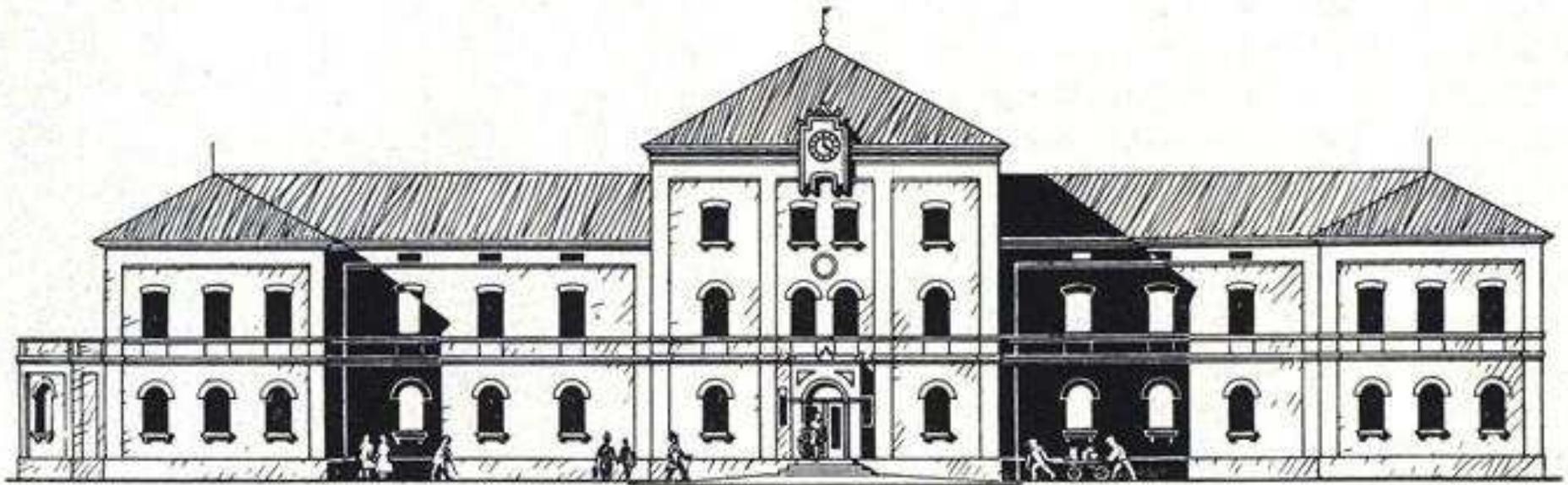


Bahnkarte Deutschland 1849 (Ausschnitt)

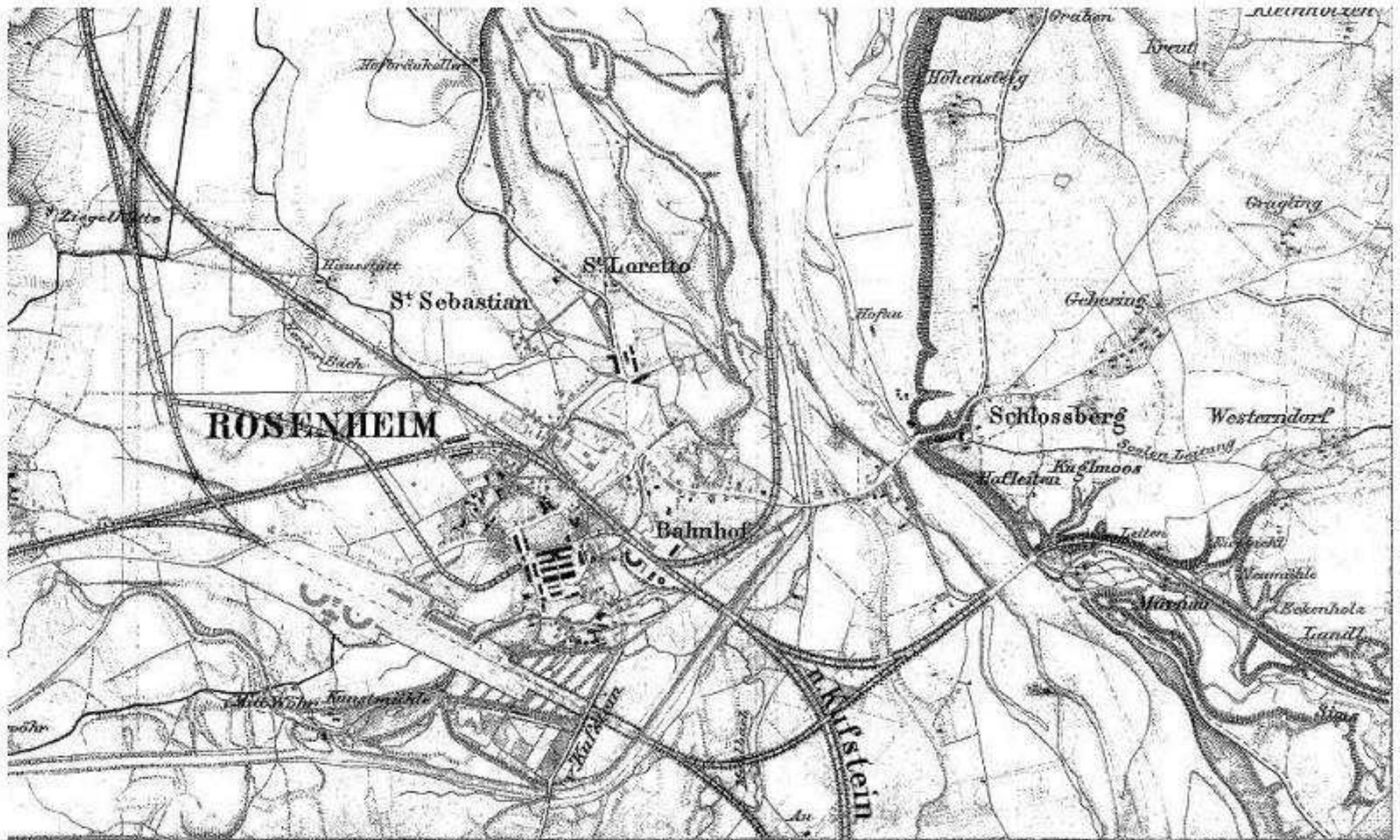


erster Bahnhof Rosenheim mit Gleisanlagen. Blick nach Norden - unbekannter Photograph, ca.1865

Quelle: [Stadtarchiv Rosenheim](#)



Grundriss und Ansicht (Platzfassade) des ersten Rosenheimer Bahnhofsgebäudes 1858
 heute genutzt als Polizeigebäude bei der ZDF-Serie „Die Rosenheim Cops“



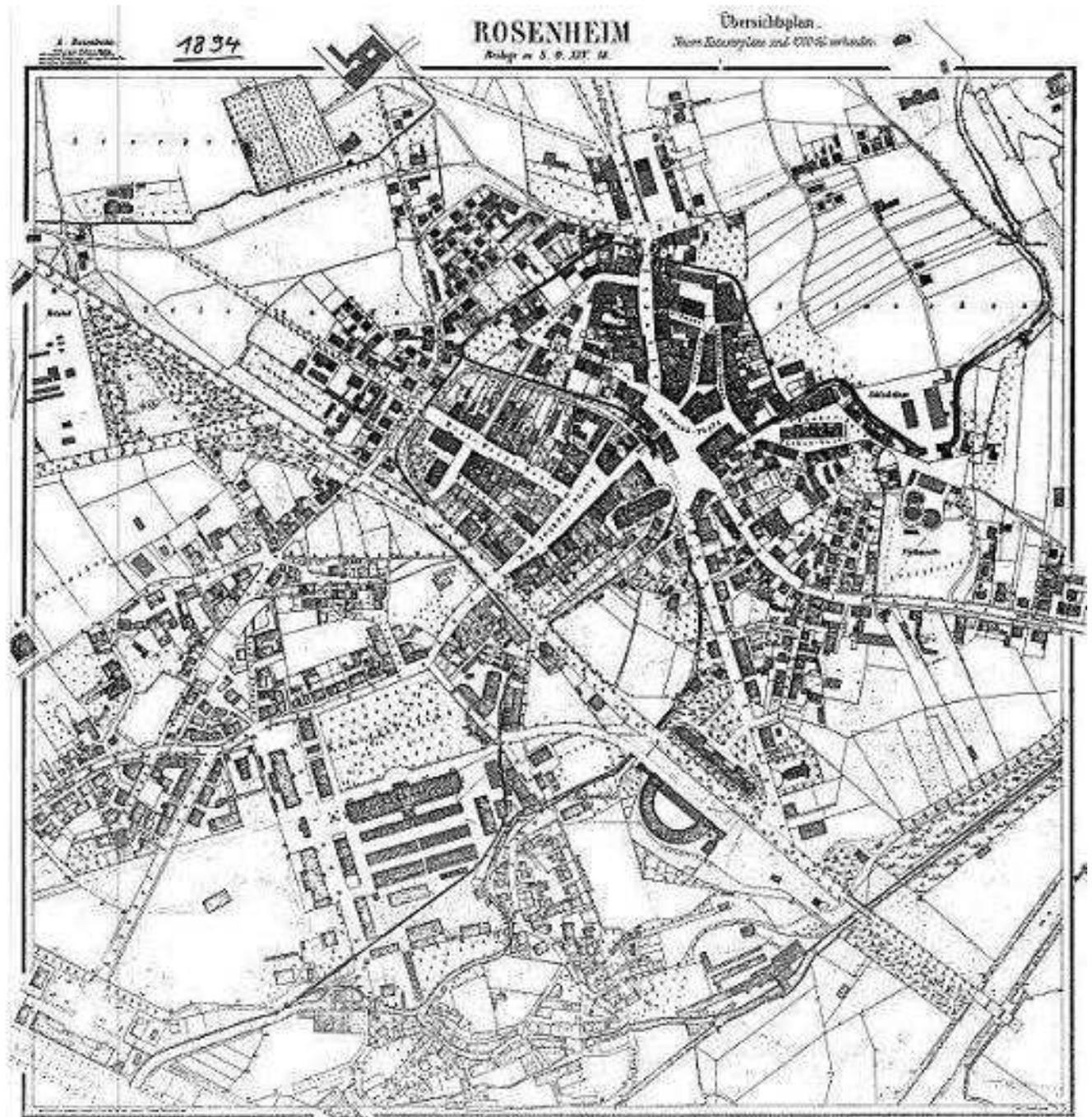
Zeichnung von Premierleutnant **Hettinger** 1873
 Zeichnung von Hauptmann **J. Dürr** 1874

Detailzeichnung von Junker **Loeb** 1865
 und Unteroffizier **Hurler** 1874

Eisenbahnknoten Rosenheim: Neuprojektierung der Bahntrasse und Verlagerung des Bahnhofs nach Südwesten

Lageplan 1894,
der erste Bahnhof wird
als Rathaus genutzt, die alten
Gleistrassen zur Promenade
ausgebaut.

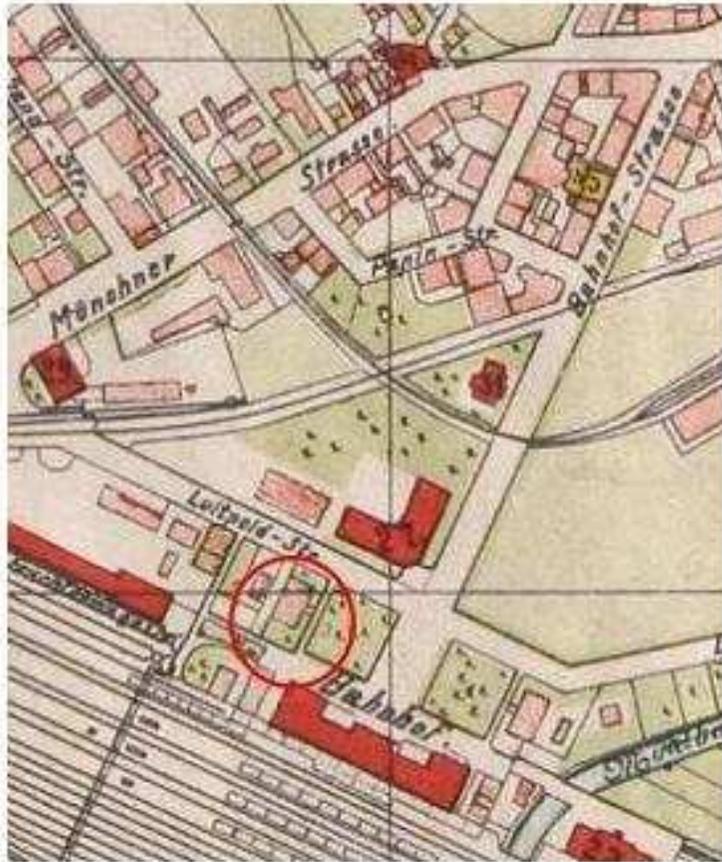
Am ursprünglich provisorischen
Bahnhof entstand der Luitpoldpark.
Die zweite Bahnstufsanlage wurde im
Südwesten neu errichtet.





Die zweite Rosenheimer Bahnhofsanlage - Foto 1876 - Blick nach Süden zum Wendelstein

Quelle: Stadtarchiv Rosenheim



Stadtplan von 1904 - Ausschnitt

Quelle: Stadtarchiv Rosenheim



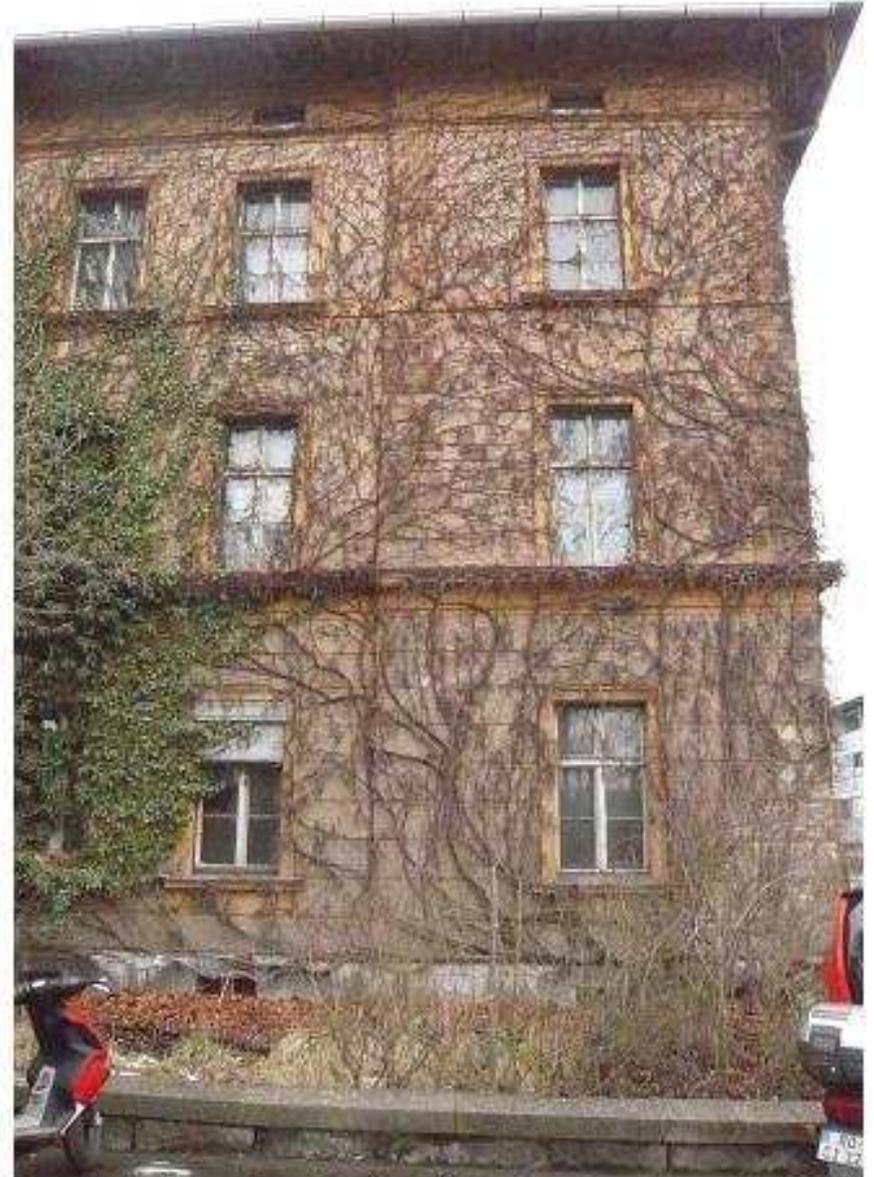
Luftbild Vogelflugperspektive 2008 – Blick nach Norden

Quelle: <http://maps.live.de/LiveSearch.LocalLive>

das königlich Bayerische Oberbahnamt Rosenheim - Südtiroler Platz Nr. 2



königlich Bayerisches Oberbahnamt ca. 1890
Foto: Stadtarchiv Rosenheim



Rosenheim - Südtiroler Platz 2 - Ostfassade 2009
Foto: M.O.

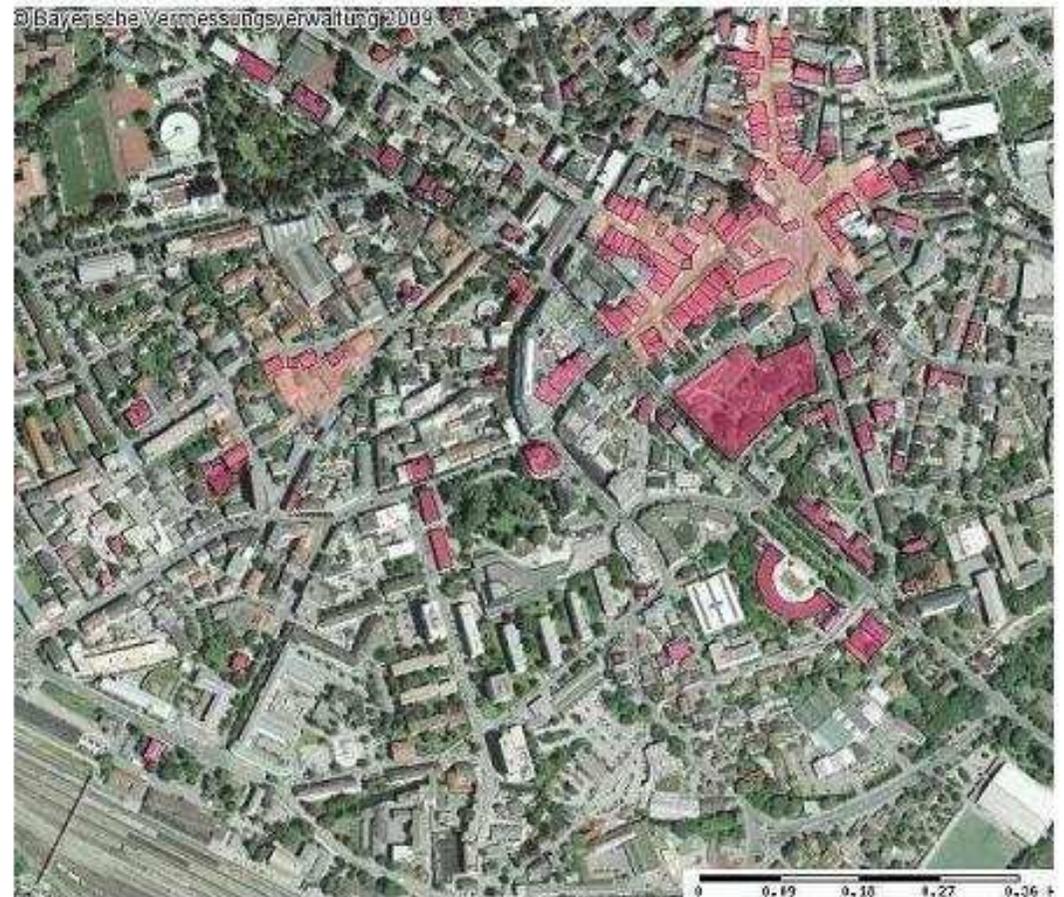


Lageplan der Stadt Rosenheim 1911 (Ausschnitt)

1908 - 2008

Geoinformation	
Reg. Bez., Lkr.	Oberbayern, Rosenheim (Stadt)
Gde., Gmkg.	Rosenheim, Rosenheim
Baudenkmal	
Funktion	Bahnverwaltung
Adresse	Südtiroler Platz 2
Beschreibung	Ehem. Eisenbahn-Verwaltungsgebäude, 1 Putzgliederung, spätklassizistisch, erbaut

Bilder



[BayernViewer-denkmal](#) Bayerische Vermessungsverwaltung 2009 Einzeldenkmäler und Ensembles in Rosenheim

Baudenkmal Südtiroler Platz 2 - Rosenheim

Ehem. Eisenbahn-Verwaltungsgebäude, freistehender dreigeschossiger Walmdachbau mit Eckrustizierung und Putzgliederung, spätklassizistisch, erbaut unter Leitung von Jakob Graff, 1876.





Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen

Offiziell wird die 1835 von der privaten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg erbaute Bayerische Ludwigsbahn als erste Eisenbahn in Deutschland angesehen. Sie wurde mit der erstmaligen Fahrt mit der Lokomotive „Adler“ am 7. Dezember 1835 eröffnet.

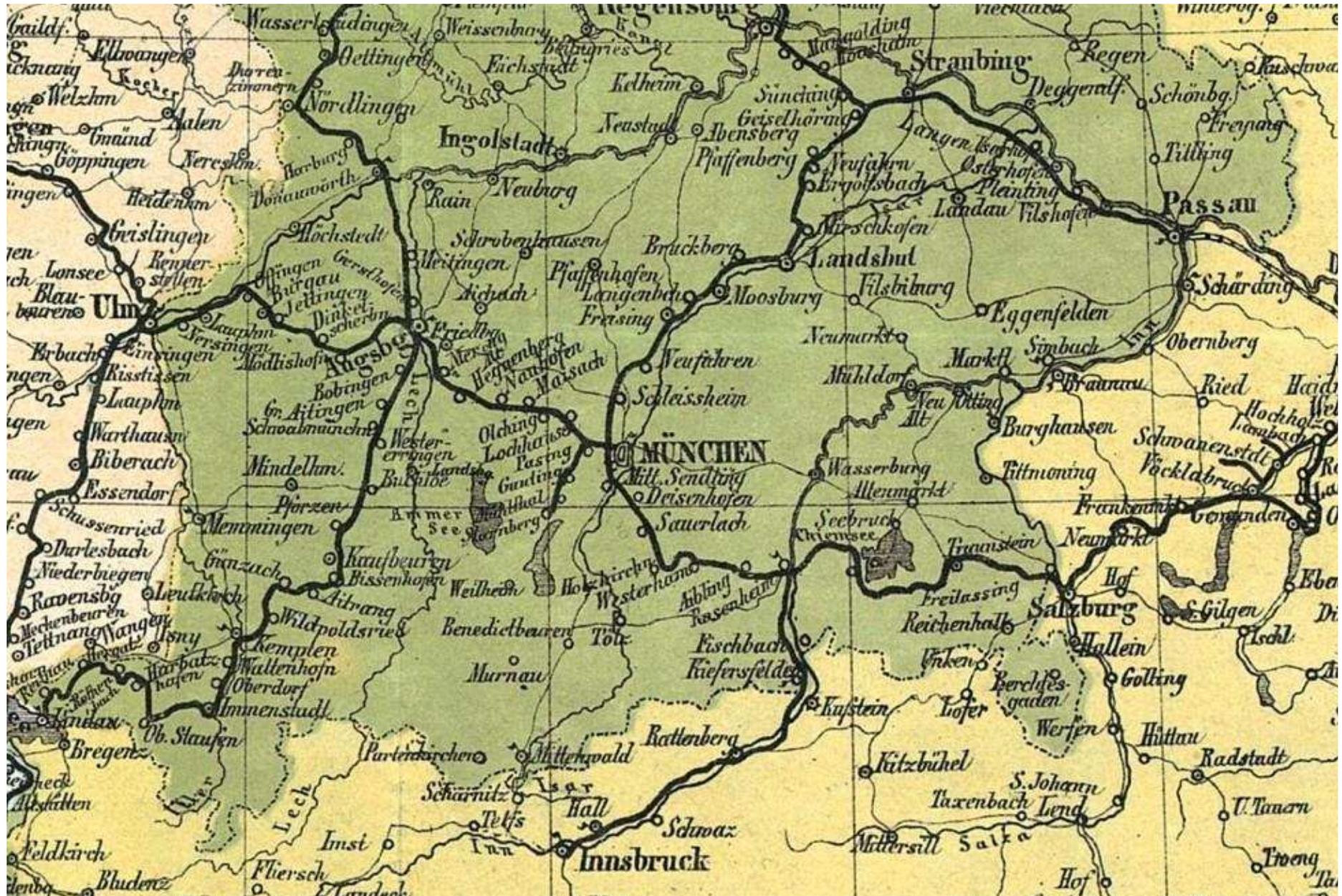
Die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen (K.Bay.Sts.B) wurden **1844** gegründet. Sie entwickelte sich bis zum Ende des Ersten Weltkrieges mit einem Streckennetz von 8.526 Kilometern (einschließlich der Pfalzbahnen) zur zweitgrößten deutsche Länderbahn nach den Preußischen Staatseisenbahnen.

Die ersten Eisenbahndirektionen der deutschen Länderbahnen waren in der Regel einem Fachministerium unterstellt.

In Bayern unterstanden die Eisenbahnbetriebsdirektionen dem „Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten“.

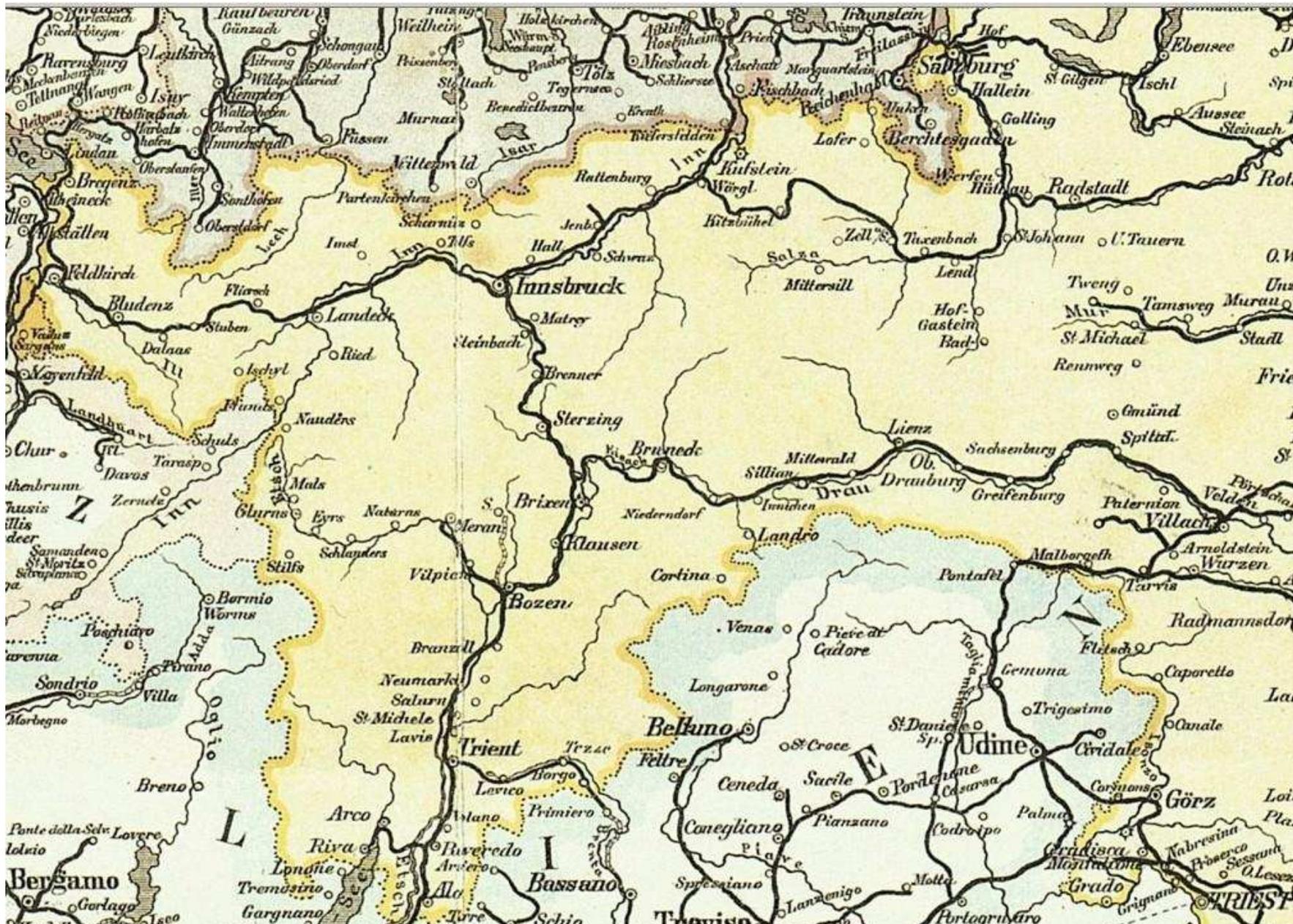
Die regionalen bayerische staatlichen Verwaltungen der Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen wurden zunächst als Bahnämter und **Oberbahnämter** bezeichnet, letztere befanden sich in Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, **Rosenheim**, Weiden und Würzburg. Sie waren bis 1886 der „Generaldirektion der königlichen Verkehrsanstalten“ und danach bis 1906 der „Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen“ unterstellt. Ab 1906 wurden die „Eisenbahnbetriebsdirektionen“ geschaffen, die dem „Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten“ unterstanden. Sie umfassten die Direktionen Augsburg, Ludwigshafen/Rhein, München, Nürnberg, Bamberg, Regensburg und Würzburg, die bis auf Bamberg (zu Nürnberg zugeordnet) nach 1920 von der Reichsbahn übernommen wurden.

Am 24. April 1920 ging die bayerische Staatseisenbahn in der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn auf. Die Verwaltung des bayerischen Streckennetzes wurde auf vier Reichsbahndirektionen in Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg aufgeteilt.



Bahnkarte Deutschland 1861 Ausschnitt Quelle: <http://de.wikipedia.org/>

am 24.10.1857 erreicht der erste Zug von München Rosenheim, am 24.11.1858 fährt der erste Zug von Innsbruck nach Kufstein



Bahnkarte Deutschland 1899 Ausschnitt Rosenheim bis Ala Quelle:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Bahnkarte_Deutschland_1899.jpg

die Giselabahn (Salzburg-Tiroler Bahn) wurde 1875 dem Verkehr übergeben, ein Jahr bevor der zweite Rosenheimer Bahnhof in Betrieb genommen wurde.



Deutsche Reichsbahn

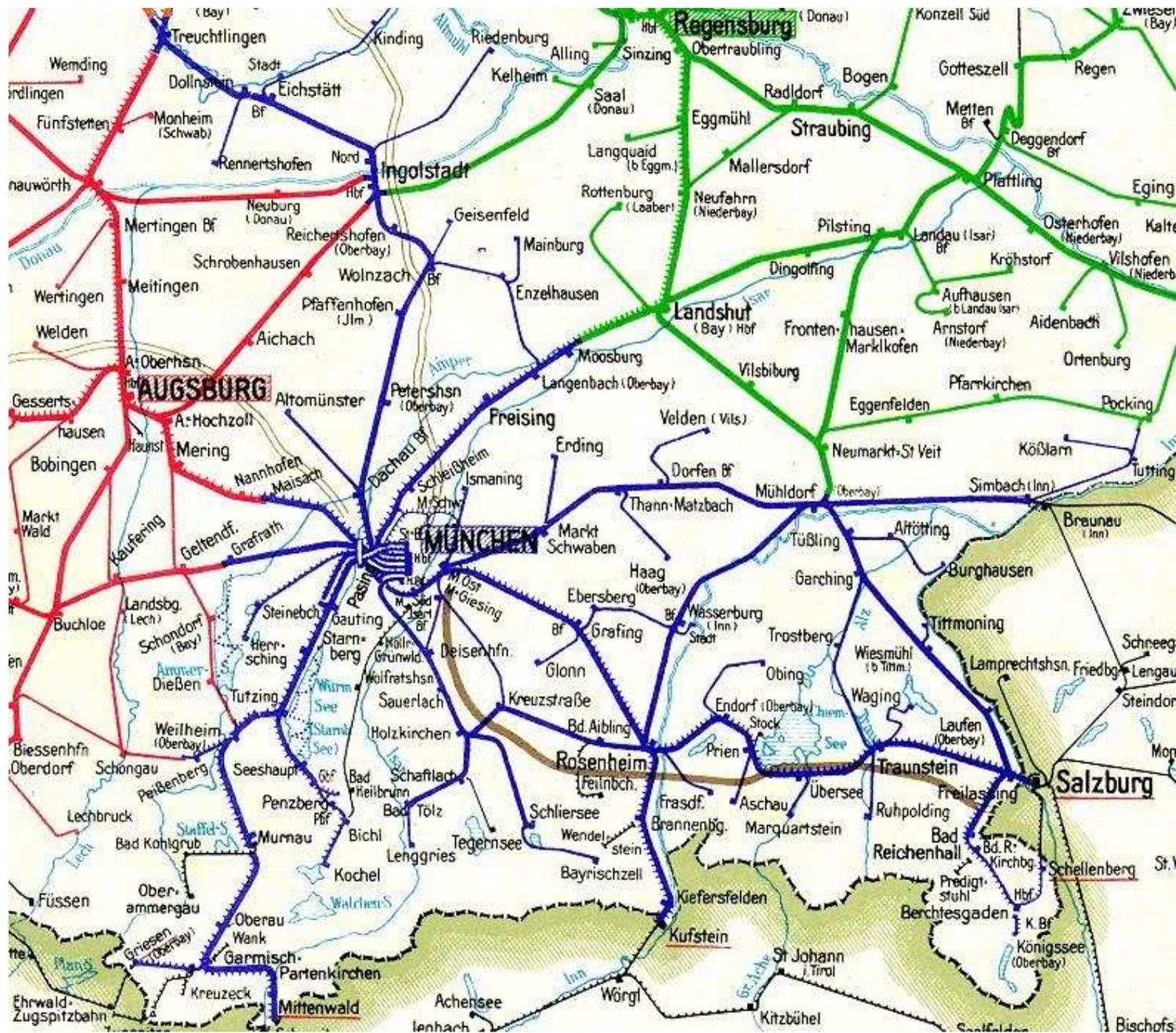
In Befolgung der Bestimmungen der Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 wurde am 1. April **1920** der Staatsvertrag zur Gründung der Deutschen Reichseisenbahnen in Kraft gesetzt und damit die vormaligen Länderbahnen der Hoheit des Deutschen Reiches unterstellt.

Die Deutsche Reichsbahn war die staatliche Eisenbahn in der Weimarer Republik und während der Zeit des Nationalsozialismus, die bis zur Ablösung durch die Staatsbahnen der Bundesrepublik Deutschland (Deutsche Bundesbahn) und der Deutschen Demokratischen Republik (mit Beibehaltung des alten Namens Deutsche Reichsbahn) im Jahr 1949 existierte.

Während dieser Zeit erfuhr die Deutsche Reichsbahn Erweiterungen, unter anderem am 27. Juni **1933** die Gründung des Tochterunternehmens **Reichsautobahn**.

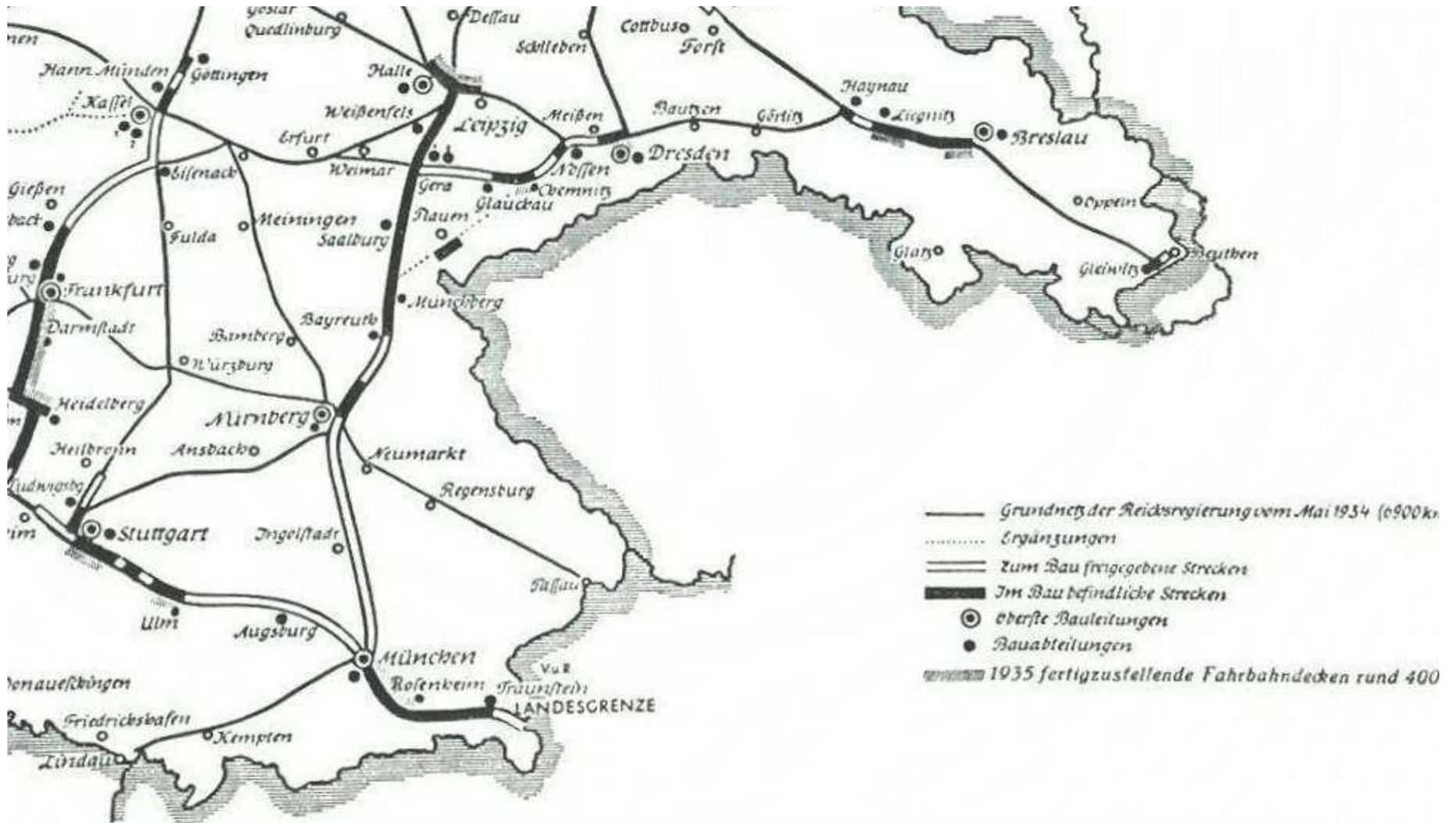
Nach Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 gingen die Teile der Deutschen Reichsbahn, die außerhalb der im Potsdamer Abkommen festgelegten neuen deutschen Grenzen lagen, in das Eigentum und die Verwaltung der jeweiligen Staaten über, auf deren Territorium sie sich nun befanden.

Die Abkürzung der Deutschen Reichsbahn lautete während ihrer gesamten Existenz **DR**.



Karte der Reichsbahndirektion München (blau) ca. 1935 http://www.hs-merseburg.de/~nosske/Epochell/dk/e2d_kmun.png

Die Reichsbahndirektion München war ein Verwaltungsbezirk der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn



Autobahnnetz 1934 (Ausschnitt)

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/Autobahnnetz_1934.jpg



Deutsche Reichsbahn (DDR)

Unter dem Namen Deutsche Reichsbahn (kurz: DR) wurde die Staatsbahn der Deutschen Demokratischen Republik betrieben. Sie entstand **1949** aus den Teilen der Deutschen Reichsbahn des Deutschen Reiches, die sich in der Sowjetischen Besatzungszone in Deutschland sowie West-Berlin befanden. Die DR bestand auch noch nach der Wiedervereinigung Deutschlands bis zur Zusammenlegung mit der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG zum Jahresende **1993**.



Deutsche Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn war die Staatsbahn der Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesbahn war ein nichtrechtsfähiges Sondervermögen der Bundesrepublik, das aber in eigenem Namen klagen und verklagt werden konnte. Zum 1. Januar 1994 ging sie zusammen mit der Deutschen Reichsbahn in der handelsrechtlich organisierten Kapitalgesellschaft Deutsche Bahn AG auf.



Foto: M.O. Berlin, 23.05.2009

Deutsche Bahn AG

Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 wurde das System der deutschen Eisenbahndirektionen abgeschafft und deren vormalige Aufgaben neuen „Geschäftsbereichen“ übertragen. Am 1. Januar **1994** werden die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn der DDR als Sondervermögen des Bundes in das privatwirtschaftliche Unternehmen Deutsche Bahn AG überführt.

Südtiroler Platz

Durch Stadtratsbeschluß vom 25. Juli 1928 wurde der Platz vor dem Bahnhof, früher zur Bahnhofstraße gehörig, in „Südtirolerplatz“ umbenannt. Veranlassung zu dieser Benennung gab die rücksichtslose Unterdrückung der deutschstämmigen und deutschsprachigen Volksteile durch den italienischen Faschismus im ehemaligen Südtirol vom Brenner bis zur alten Grenze Oesterreichs bei Ala, das durch den Frieden von St. Germain im Jahre 1919 vom Mutterland abgetrennt wurde. Seit dieser Zeit wurde das Gebiet mit Gewalt italienisiert. Zweck des Südtirolerplatzes in Rosenheim ist, den späteren Geschlechtern das Andenken an den heldenhaften Kampf der südtiroler Stammesbrüder um ihre völkische Eigenart zu überliefern.

Bahnhofstraße

Die neue Bahnhofstraße wurde gelegentlich der Verlegung der gesamten Eisenbahnanlagen in den Jahren 1871/76 hergestellt und bei der Neubenennung der Straßen im Jahre 1882 nach dem am 19. April 1876 eröffneten Bahnhof benannt.

(alte) Bahnhofstraße

Die alte Bahnhofstraße führte vom Eiermarkt am Ludwigsplatz zum Bahnhof, dem nunmehrigen Rathaus der Stadt Rosenheim und trägt heute den Namen Königstraße. Der alte Bahnhof wurde Ende des Jahres 1858 dem Betrieb übergeben, nachdem knapp ein Jahr vorher – am 24. Oktober 1857 – der erste Eisenbahnzug von München über Holzkirchen in Rosenheim eingetroffen war. Am 2. August 1858 war die Strecke Rosenheim–Kufstein betriebsfähig, am 7. Mai 1860 eröffnete man die Linie Rosenheim–Traunstein. Im Jahre 1868 mußte der Bahnhof durch den Anbau von zwei Seitenflügeln vergrößert werden, um dem sich rasch steigenden Verkehr gerecht zu werden zu können. In diesem Jahr wurde auch die erste Bahnhofswirtschaft dem Betrieb übergeben. Drei Jahre später – am 15. Oktober 1871 – war auch die neue Verbindung zwischen München und Rosenheim über Grafing fertiggestellt und die Linie Rosenheim – Mühldorf bereits im Bau. Die Bahnhofsanlagen genügten nun in keiner Weise mehr. Da aber weitere Vergrößerungen der Geleiseanlagen auf Schwierigkeiten stießen, wurde durch Ministerialentschließung vom 1. April 1871 die gänzliche Verlegung der Bahnhofanlage in die Holzfelder der kgl. Saline verfügt.

Das alte Bahnhofgelände wurde 1878 von der Stadtgemeinde erworben, der Bahnhof als Rathaus bestimmt und die verlassenen Schienenwege zu alleinreichen Straßenzügen umgestaltet.

aus:

Albert Aschl Alte und neue Straßennamen der Stadt Rosenheim Rosenheim 1931 Druck und Verlag Högner& Grosse Rosenheim



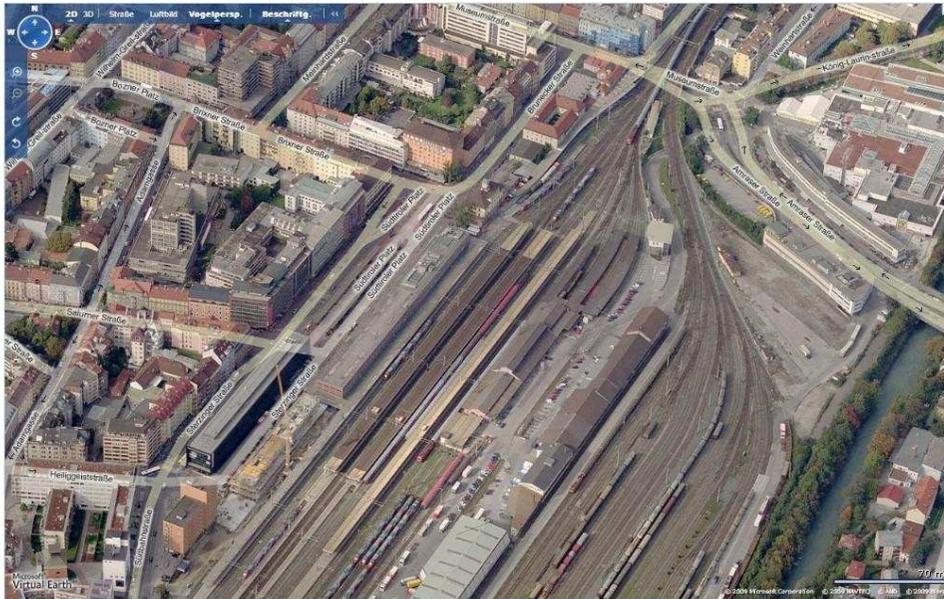
Mitteleuropa 1860



Mitteleuropa 1922

Quelle: <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/enter.htm> **IEG-MAPS** · Server für digitale historische Karten

Südtiroler Platz heißt der Bahnhofsvorplatz in Innsbruck, Kufstein, Rosenheim, Salzburg; es gibt die Platzbezeichnung außerdem in Nürnberg, München, Bad Reichenhall und Wien



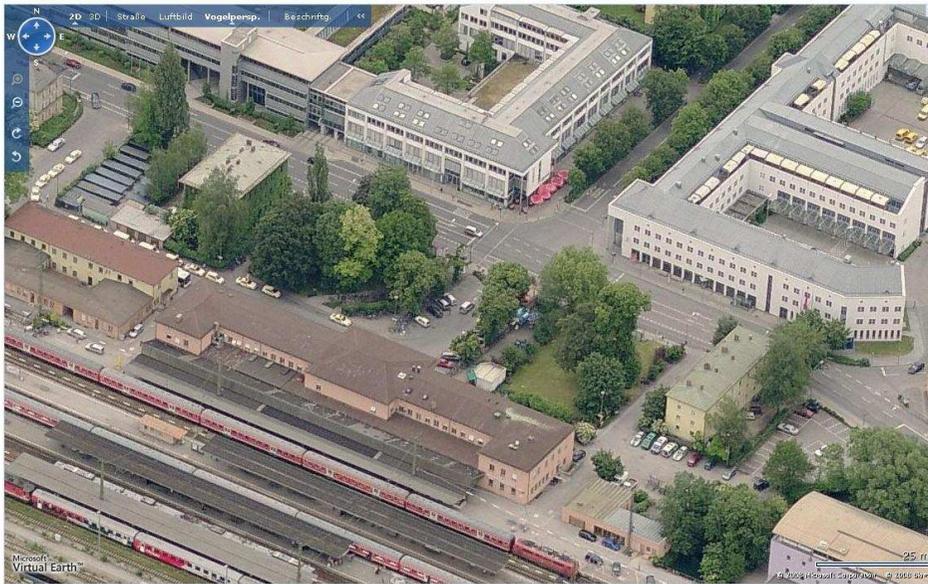
©2009 Microsoft | Datenschutz | Rechtliche Hinweise | Impressum
 Entwickler | Hilfezentrale | Konto | Feedback

Südtiroler Platz Innsbruck



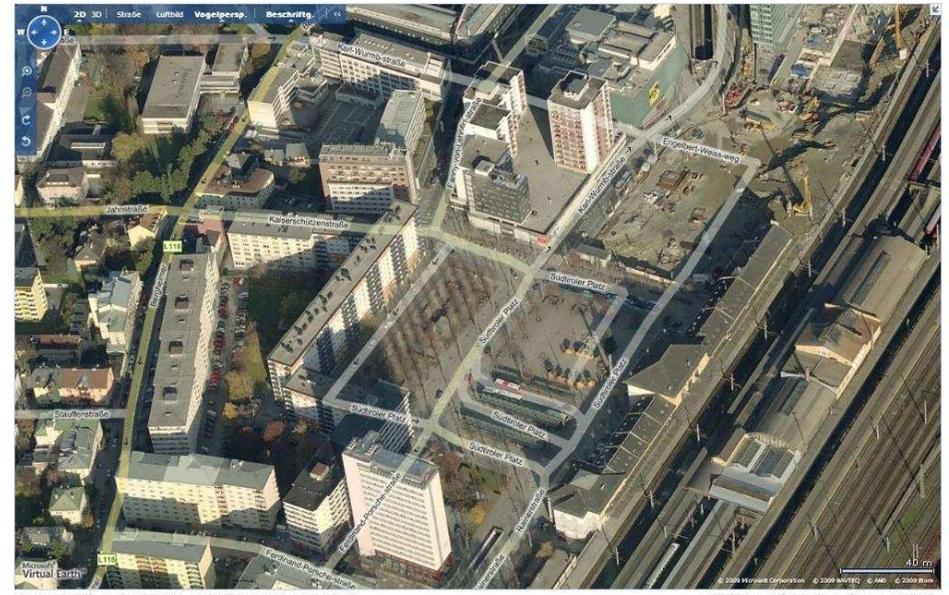
©2009 Microsoft | Datenschutz | Rechtliche Hinweise | Impressum
 Entwickler | Hilfezentrale | Konto | Feedback

Südtiroler Platz Kufstein



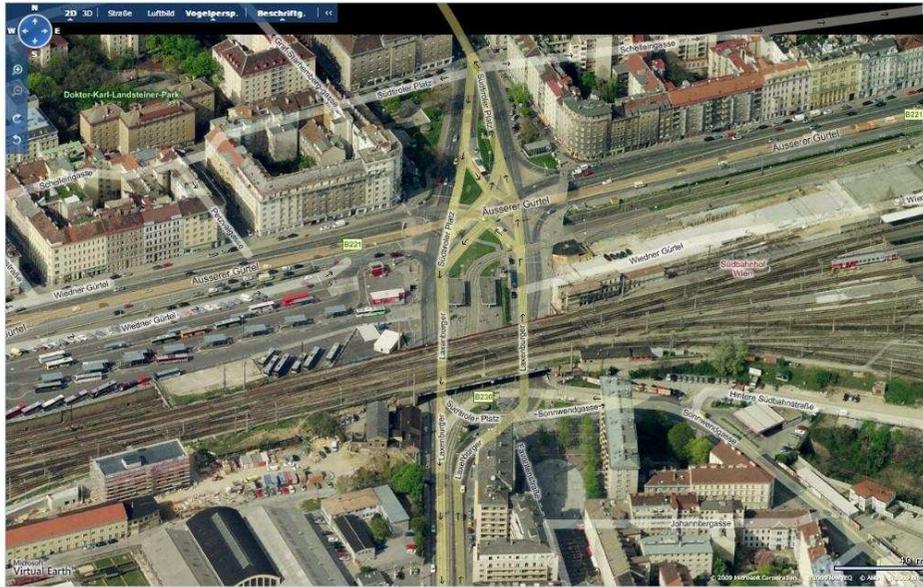
©2008 Microsoft | Datenschutz | Rechtliche Hinweise | Impressum
 Entwickler | Hilfezentrale | Konto | Feedback

Südtiroler Platz Rosenheim



©2009 Microsoft | Datenschutz | Rechtliche Hinweise | Impressum
 Entwickler | Hilfezentrale | Konto | Feedback

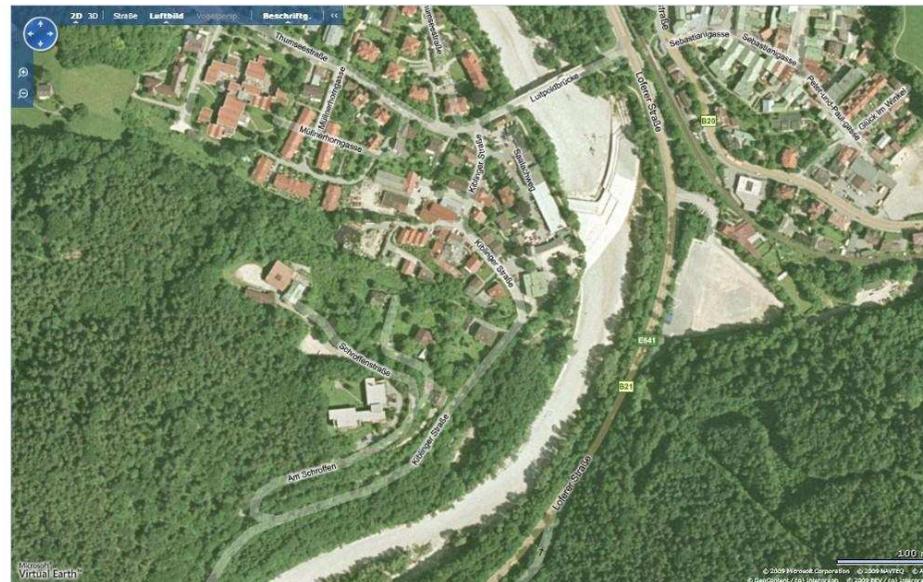
Südtiroler Platz Salzburg



Südtiroler Platz Wien



Südtiroler Platz Nürnberg



Südtiroler Platz Bad Reichenhall (Predigtstuhlbahn Talstation)

Quelle der Vogelflugperspektiven: <http://maps.live.de/LiveSearch.LocalLive?mkt=de-de>

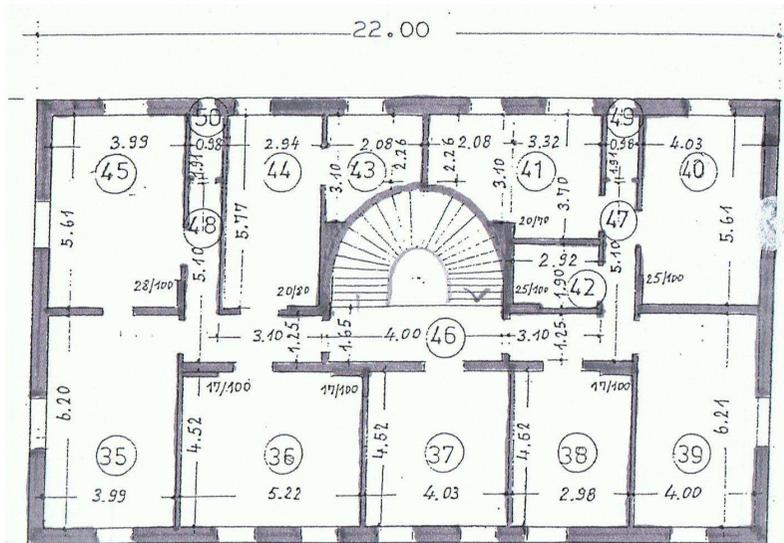


Bahnhofsempfangsgebäude Postkarte um 1911
Südtiroler Platz Rosenheim

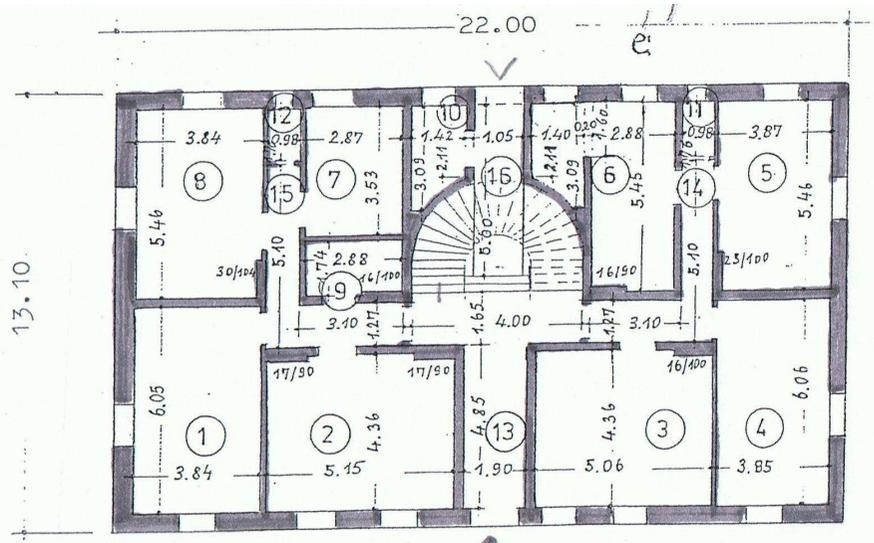
Foto: M.O. 30.03.2009



Blick nach Süden von der Bahnhofstraße – in der Mitte das Bahnhofsempfangsgebäude - rechts ehemaliges Oberbahnamt

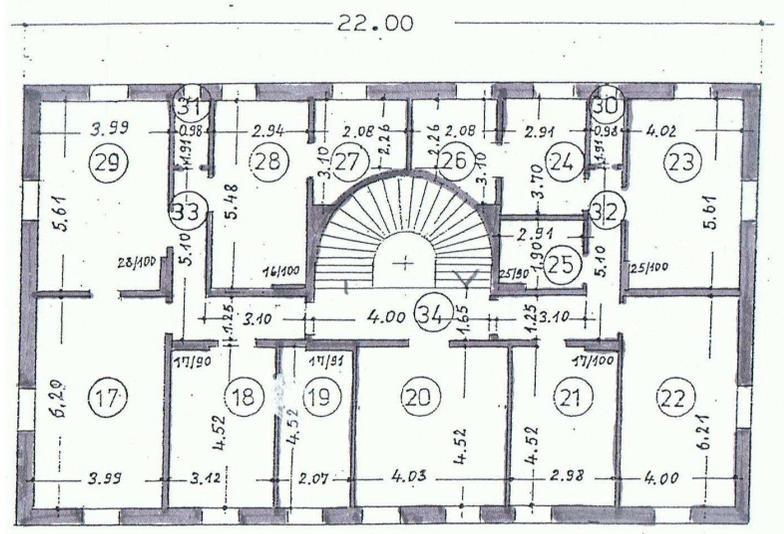


2. Obergeschoss

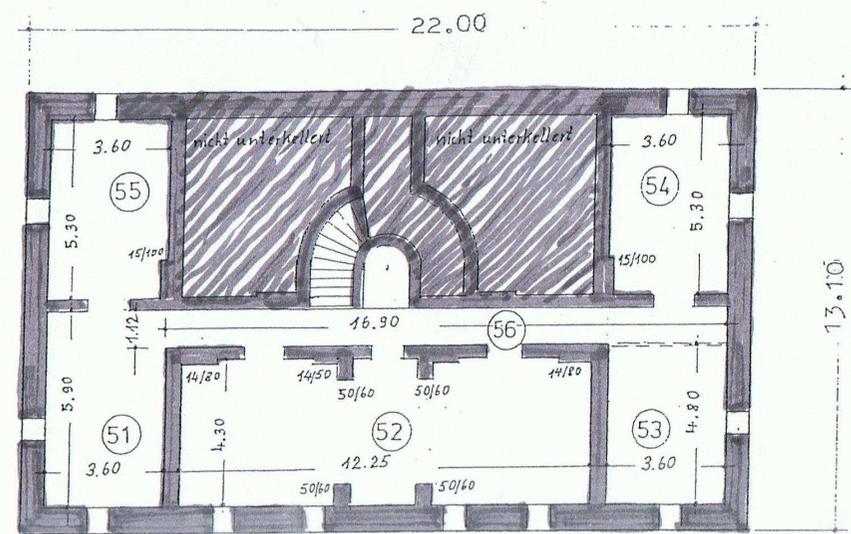


Erdgeschoss

NORDEN



1. Obergeschoss



Grundrisse Südtiroler Platz 2 – Rosenheim:

Quelle: Bundeseisenbahnvermögen (BEV)

Baudenkmal Südtiroler Platz 2 – Rosenheim

Baujahr	1875
Funktion	1876-1894 Kgl. Oberbahnamt Rosenheim, seitdem als Verwaltungsgebäude von Bahnbehörden und als Wohngebäude genutzt, seit den 1990er Jahren Leerstand
Entwurf	Jakob Graff, Direktionsrat und Oberingenieur der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten

Das Kgl. Oberbahnamt war ab 1876 die erste Behörde, die die zentralörtliche Funktion Rosenheims für den Südosten Bayerns begründete. In den großen Bahnknotenpunkten Bayerns waren damals insgesamt zehn Oberbahnhämter als Vollzugs- und Aufsichtsbehörden im Eisenbahnwesen eingerichtet worden. Mit der Wahl von Rosenheim als Sitz eines dieser Ämter rückte die Stadt erstmals zu den wichtigsten Zentren Bayerns auf. 1894 zog das Oberbahnamt in ein neu erbautes repräsentatives Gebäude an der Nordwestecke des Bahnhofsvorplatzes (1995 abgebrochen). Im Zuge von Zentralisierungsmaßnahmen der Bayerischen Staatseisenbahnen wurden 1907 fünf der zehn Eisenbahnbetriebsdirektion, wie die Oberbahnhämter seit 1901 hießen, geschlossen. Davon betroffen war auch die Eisenbahnbetriebsdirektion Rosenheim: Ihr Zuständigkeitsbereich wurde nun von München aus mitverwaltet. Als Ausgleich für den Verlust der Behörde machte man Rosenheim jedoch zum Hauptsitz des „Versicherungsamtes der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten“, der späteren „Sozialversicherungsstelle“ der Bahn.

Quelle: Karl Mair, stellv. Stadtheimatpfleger der Stadt Rosenheim, 2008



Oberbahnamt 2007 1.jpg



Oberbahnamt 2007 2.jpg



Oberbahnamt 2007 3.jpg



Oberbahnamt 2008 0 1.jpg



Oberbahnamt 2008 0 2.jpg



Oberbahnamt 2008 0 3.jpg



Oberbahnamt 2008 1OG 1.jpg



Oberbahnamt 2008 1OG 2.jpg



Oberbahnamt 2008 2OG 1.jpg



Oberbahnamt 2008 DG 1.jpg



Oberbahnamt 2008 DG 2.jpg



Oberbahnamt 2008 DG 3.jpg



Platzfassade Süd-Ost



Rückfassade Nord-West



Fassade Süd-West

Foto: M.O. 2009



Fassade Nord-Ost

Baudenkmal Südtiroler Platz 2 – Rosenheim

Rückblick

2

Rosenheims neues „Tor zur Welt“ Der erste Bahnhof (1858-1876)



Ugler, 1858. Der erste Rosenheimer Bahnhof, 1858. Die erste Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1858.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1858. Die erste Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1858.



Architekturbauzeichnung des ersten Rosenheimer Bahnhofs, 1858.



Technische Zeichnung des ersten Rosenheimer Bahnhofs, 1858.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Plan des ersten Rosenheimer Bahnhofs, 1858.

Am 13. November 1858 ging der fertig gestellte Bahnhof in Betrieb. Nach Plänen des Bahnhofsbauarchitekten Eduard Rüber war eine stattliche, streng symmetrische Anlage mit Sichtziegelfassaden entstanden. Die hoffnungsvollen Erwartungen, die die Rosenheimer mit dem Eisenbahnschluss verbunden, wurden bei weitem übertroffen: Von 1857 bis 1867 stieg die Bevölkerungszahl um mehr als 50 Prozent. 1864 erhob König Ludwig II. den Markt Rosenheim endlich zur Stadt und schon 1870 wurde der Ort verwaltungsmäßig zur „kreisunmittelbaren“, zur selbstverwalteten Stadt ernannt.

Photograph of the station building in 1876.

3

Ein neuer Bahnhof im Westen der Stadt Der zweite Bahnhof (1876-1945)



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Plan des zweiten Rosenheimer Bahnhofs, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.



Der Bahnhof im Jahre 1876. Die zweite Eisenbahnlinie durch Tirol (Dachsteinbahn) zwischen Innsbruck und München, 1876.

Die Standortwahl für den ersten Bahnhof hatte sich schon nach zwei Jahrzehnten als falsch erwiesen. Bis 1876 musste aus Platzgründen ein neuer Bahnhof in weithin unbebautem Gelände im Südwesten der Stadt errichtet werden. Das Empfangsgebäude des neuen Rosenheimer Bahnhofs war mit seinen Seitenfüßen insgesamt 97 Meter lang. Die Bahnsteige waren über einen so genannten „Perontunnel“ – dem ersten in Bayern – unterirdisch miteinander verbunden. Insgesamt umfasste die Bahnhofsanlage mit ihren 13 Parallelgleisen eine Länge von rund 1.300 Metern und eine Breite von knapp 200 Metern. Zum Betriebsgelände gehörten auch zwei Lokomotivrollen für jeweils 28 Lokomotiven.

Photograph of the station building in 1876.

Plakate zur Ausstellung „Der Bahnknoten vor den Alpen“ Mai 2007 von stellv. Stadtheimattpflger Karl Mair



1864 erhob König Ludwig II. den Markt **Rosenheim** endlich zur **Stadt**



Markt Rosenheim Ummessung 1857 (rot umrandete Flurnummern)

Ausblick

„Ich stehe dazu: Für mich entscheidet sich die Menschlichkeit unserer Welt am Schicksal Afrikas. Und wir wissen heute: Es wäre ein geringeres Risiko gewesen, **eine Eisenbahnlinie quer durch Afrika** zu bauen, als in eine angesehene New Yorker Investmentbank zu investieren. Machen wir was aus unseren neu gewonnenen Erkenntnissen. Überprüfen wir unsere alten Gewissheiten und überwinden wir unsere Angst vor dem Unbekannten. Dann können wir die Freude entdecken, die in der schöpferischen Aufgabe liegt, Verantwortung für die Zukunft zu übernehmen. Mir ist nicht bange darum, dass wir es schaffen.“

aus:

„Die Glaubwürdigkeit der Freiheit“

Berliner Rede 2009 von Bundespräsident Horst Köhler am 24. März 2009

Quelle:

http://www.bundespraesident.de/Anlage/original_653324/Berliner-Rede-2009-von-Bundespraesident-Horst-Koehler.pdf

Diese Projektarbeit habe ich im Rahmen des Lehrgangs für MultiplikatorInnen der Volkskultur und Bildungsarbeit

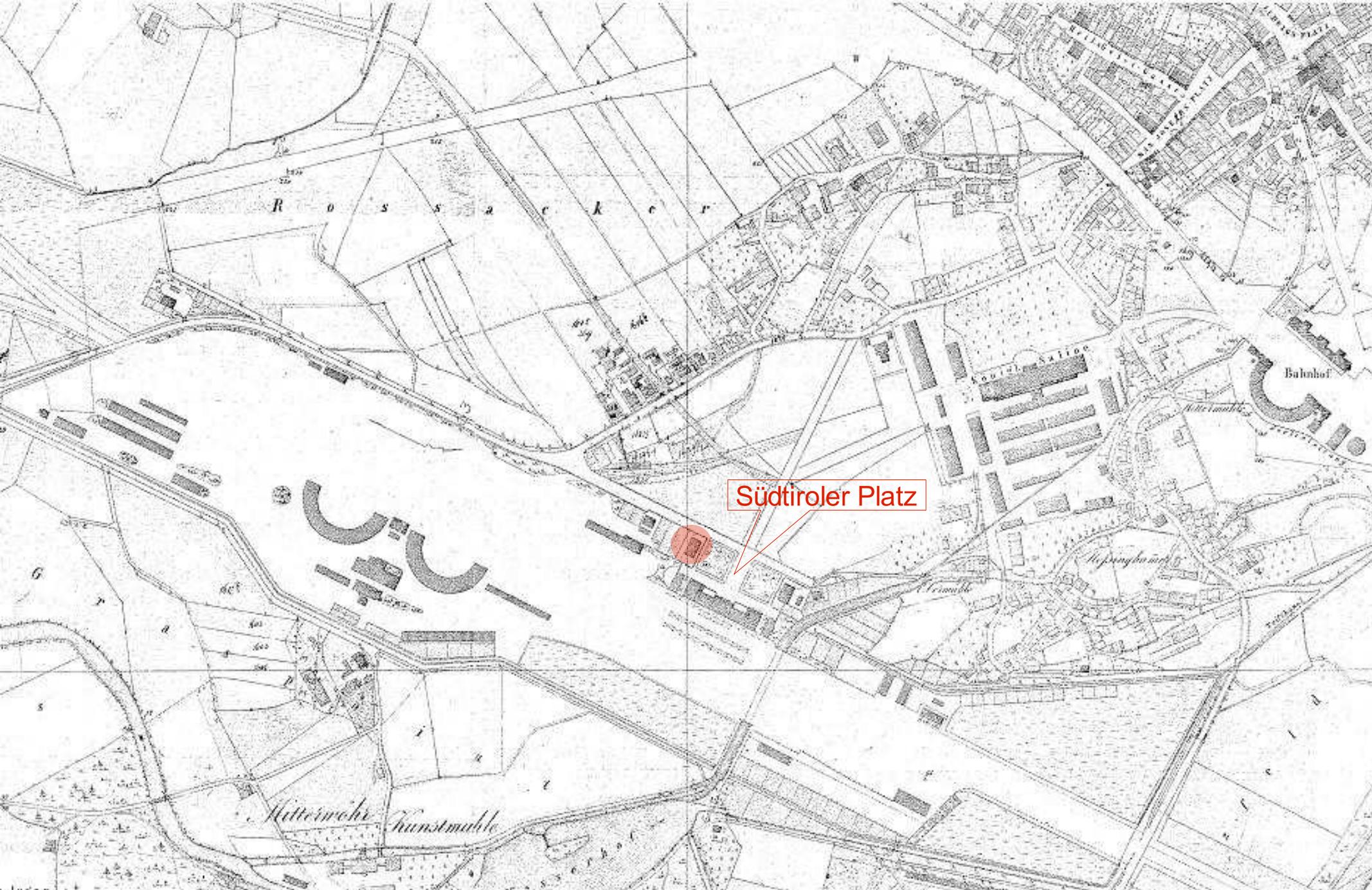
Ehren.Sache

im Bildungszentrum St. Virgil / Salzburg in der Zeit von September 2008 bis Juli 2009 bearbeitet.

Ich widme diese Arbeit Frau Gabriele Bauer – Oberbürgermeisterin der Stadt Rosenheim.

Max Korbinian Offenberger
Architekt | Stadtplaner
Punzenweg 11
83471 Schönau a. Königssee
DEUTSCHLAND
Tel. +49 8652 1838
max@offenberger.de

www.offenberger.de/suedtirolerplatz/projektarbeit-ehrensache.pdf



Stadt Rosenheim 1883

Südtiroler Platz – Rosenheim – Projektarbeit von Max Korbinian Offenberger – Juli 2009