

# Ein kuriozes Dauerprovisorium

## Die Eisenbahnstrecke durch die Münchner Berberitzenstraße

Von Wolfgang Hendlmeier

Die Berberitzenstraße in München verbindet die Wilhelmine-Reichard-Straße (früher: Schittgablerstraße) im Süden mit der Lerchenauer Straße im Norden (Bild 1). Sie war ursprünglich eine schmale Anliegerstraße mit einer Breite zwischen den Straßenbegrenzungslinien bzw. Zäunen von nur 5 bis 8 m. Sie liegt in der Kolonie Lerchenau, einem anfangs dünn besiedelten Kleinsiedlungsgebiet mit bescheidenen Ein- und Zweifamilienhäusern und großen Gärten, die landwirtschaftlich genutzt werden konnten. „Kolonien“ hießen in München viele der von 1840 an entstehenden Gartenstädte. Die Siedlung an der Berberitzenstraße entstand nach 1908 [1]. Die Vorgärten zwischen den Häusern und den Grundstücksgrenzen bzw. Straßenbegrenzungslinie waren 10 – 12 m breit. Etwa 100 m westlich der Berberitzenstraße führte von 1858 bis 1892 die von der Kgl. privilegierten Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen (Ostbahn) gebaute Hauptbahnlinie von München nach Landshut (Ndb.) vorbei. Sie wurde aufgegeben, um die Landshuter Strecke besser an den neuen Rangierbahnhof in Laim anschließen zu können und gleichzeitig die vielen schienengleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet beseitigen zu können. Unter diesen befand sich sogar je eine schienengleiche Kreuzung mit der Pferdebahn und mit der Dampfstraßenbahn.

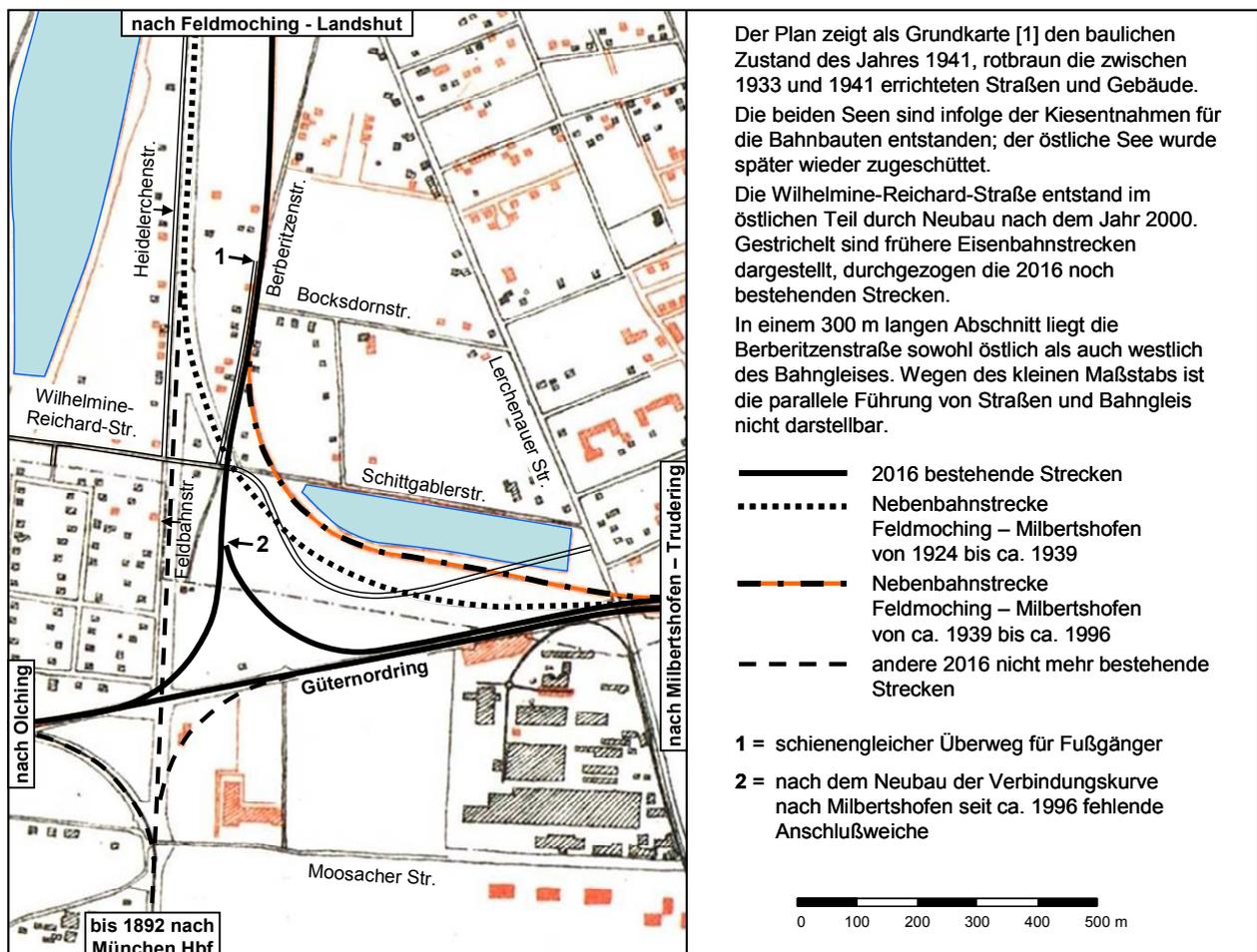


Bild 1:

Lageplan der Berberitzenstraße in München, Kolonie Lerchenau

Einen Abschnitt des früheren Bahndamms nutzte von 1894 bis etwa 1901 eine schmalspurige Feldbahn des Eisenbahnbataillons, an die heute noch die Feldbahnstraße neben der früheren Trasse erinnert (Bild 1). Zur Zeit ihrer größten Ausdehnung war die Feldbahn rund 7 km lang und führte von Feldmoching bis zur heutigen Kreuzung Heß-/Lothstraße [1]. Dort hat das von 1863 bis 1865 im Stil des Historismus erbaute ehemalige Zeughaus [1] den 2. Weltkrieg überdauert. Nach 1901 wurde die Feldbahn südlich des heutigen Güter-Nordringes zu einem normalspurigen Güter-Stammgleis umgebaut und an den Güter-Nordring angeschlossen.



**Bild 2:**

*Durch die Berberitzenstraße in der Kolonie Lerchenau führt seit etwa 1939 eine durch Güterzüge befahrene Eisenbahnstrecke. Das etwa im Jahr 2000 aufgenommene Bing-Luftbild zeigt den etwa 300 m langen straßenbahnähnlichen Streckenabschnitt. Die beiden Häuser rechts im Bild bestanden schon vor dem Bau der Strecke. Die übrigen Gebäude sind Ersatzbauten älterer Gebäude.*

In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts plante die Deutsche Reichsbahn den neuen, zentralen Rangierbahnhof von München. Südöstlich von ihm sollten der neue Ortsgüterbahnhof München-Nord sowie die neue Großmarkthalle und der neue Schlacht- und Viehhof liegen. Diese Anlagen hätten zwischen dem sog. Güternordring, der rund 500 m nördlich der Moosacher Straße verläuft, und der Schwere-Reiter-Straße eine Fläche von etwa 2,5 km<sup>2</sup> beansprucht [3], die 1938 überwiegend vom ersten Münchner Flughafen genutzt wurde. Dieser wurde 1929 eröffnet. Nach der Eröffnung des neuen Münchner Flughafens in Riem im Jahr 1939 wurde er noch bis 1957 für den militärischen Flugbetrieb genutzt, danach bis 1968 für die Privatfliegerei [7].

Der in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts für den neuen Hauptgüterbahnhof und für die städtischen Anlagen der Nahrungsmittelversorgung gedachte Verkehr ist im Lauf der Jahrzehnte zur Kosteneinsparung vollständig von der Schiene auf die Straße verlagert worden. Spätestens nach Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft ab Januar 1994 und nach Schließung der Ortsgüterbahnhöfe zum Jahresende 1998 wäre auch das riesige, aus Sicht des Verfassers 1940 überdimensioniert geplante Bahnhofsgelände, wenn es denn vollendet worden wäre, zu einer Industriebrache verkommen, bis es später anders genutzt worden wäre. So aber wurde die Fläche zunächst weiter für militärischen Flugbetrieb, nach 1945 teilweise

auch für die Ablagerung von Trümmerschutt und später für die Anlagen der Olympischen Sommerspiele des Jahres 1972 verwendet.



**Bild 3:**

*Die Berberitzenstraße in München, Kolonie Lerchenau, durch die seit etwa 1939 straßenbahnähnlich eine durch Güterzüge befahrene Eisenbahnstrecke führt; im Bild ein Kohle-Ganzzug auf der Fahrt zum Rangierbahnhof München-Nord. Das vorne links zu sehende Wohngebäude Bocksdornstraße 28/Berberitzenstraße liegt nur 7 m von der Strecke entfernt (Aufnahme: Dr. Ernst Rudolph, 5.6.2016).*

Der Bau des neuen Rangierbahnhofs und des neuen Hauptgüterbahnhofs begann etwa 1939. Genaue Daten sind offenbar wegen der damaligen Kriegsverhältnisse und der dadurch verursachten baldigen Baueinstellung nicht festgehalten worden. Die Zufahrtstrecke von Feldmoching zum Hauptgüterbahnhof sollte auf der Trasse der ehemaligen Landshuter Strecke verlaufen und den Güternordring in Hochlage höhenfrei kreuzen. Im Bereich der später gebauten Verlängerung der Landshuter Alle bis zur Moosacher Straße war ein ausgedehnter Streckenknoten mit zweigleisigen Verbindungsstrecken nach allen Richtungen geplant [3].

Im Zuge der Baumaßnahmen sollte anstelle der seit dem 1. Februar 1924 [2] bestehenden eingleisigen Nebenbahnstrecke von Feldmoching nach Milbertshofen eine viergleisige Strecke in neuer Lage entstehen. Warum man zur Baufeldfreimachung die bestehende eingleisige Strecke auf etwa 300 m Länge in die Berberitzenstraße verlegt hat, ist aus ingenieurtechnischer Sicht nicht zu erklären. Da die neue viergleisige Strecke ebenerdig verlief und ihr nur wenige Häuser in der südlichen Berberitzenstraße hätten weichen müssen, bestand kein Zwang, ein Gleis durch die Berberitzenstraße zu legen.

Vielmehr hätte man nach Fertigstellung des ersten Gleises der neuen viergleisigen Strecke den Verkehr vom bestehenden Gleis auf das neue Gleis verlegen können. Das offensichtliche Bauprovisorium ist im Plan von 1940 nicht enthalten, was darauf hinweist, daß die heutige Strecke nicht auf Dauer angelegt war. Wann sie eröffnet worden ist, war nicht zu ermitteln. Es dürfte 1939/40 gewesen sein. Jedenfalls gibt sie Max Megele in seinem Plan für den Stand von 1941 [1] als schon bestehend an.



**Bild 4:**

*Kohle-Ganzzug am Fußgängerüberweg in der Berberitzenstraße in München auf der Fahrt zum Rangierbahnhof München-Nord (Aufnahme: Dr. Ernst Rudolph, 5.6.2016).*

Die Berberitzenstraße mußte für die heutige Strecke 5566 auf 16 m verbreitert werden. Anlieger berichteten dem Verfasser bei einer Ortseinsicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den nachträglichen Bau der Verbindungskurve vom 1991 eröffneten Rangierbahnhof München-Nord zur Berberitzenstraße, daß ihre Eltern für die Verbreiterung der Berberitzenstraße einen Vorgartenstreifen hätten abtreten müssen und daß man deshalb ein Ersatzgrundstück erhalten habe, auf dem man ein Haus errichten konnte. Die etwa 1996 ausgeführte zweite Streckenverlegung (Bild 1) ist durch den Verkauf von Bahngrundstücken im Bereich zwischen Schittgablerstraße und Güternordring finanziert worden.

Der Bau des neuen Hauptgüterbahnhofs wurde nach Einstellung der Bauarbeiten im Jahr 1940 nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr wieder aufgenommen, das Streckenprovisorium in den Wirren der Kriegs- und Nachkriegszeit vergessen. Weder die Landeshauptstadt München noch die spätere Deutsche Bundesbahn scheinen einen Versuch unternommen zu haben, diese straßenbahnähnliche Strecke aus der Berberitzenstraße wieder auf die frühere Trasse zurückzuverlegen – im Gegenteil: Auf der

früheren immissionsschutztechnisch günstigeren Trasse wurden trotz der kritischen Immissionsverhältnisse längs des Streckenprovisoriums Neubauten genehmigt. Offensichtlich hat die Bahn den für die Rückverlegung benötigten Grund verkauft. Aus dem Plan (Bild 1) ist ersichtlich, daß die Strecke von Feldmoching zum Rangierbahnhof bzw. nach Milbertshofen seit ihrer Eröffnung bereits zweimal verlegt worden ist. Aus Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes ist ihre Trassierung sehr ungünstig; denn das Gleis wurde teilweise nur 7 m von den schutzbedürftigen Altbauten entfernt errichtet (Bilder 2 – 5). Auf ihm fahren zur Zeit unter anderem Kohle-Ganzzüge und Autotransportzüge, u. a. von Tschechien zum Heizkraftwerk München-Nord.



**Bild 5:**

*Gleis der Strecke 5566, Blick nach Süden in Richtung Rangierbahnhof München-Nord; rechts gegenüber dem Betonmasten für die Oberleitung beginnt im Bereich der in den neunziger Jahren gebauten Streckenverlegung eine Lärmschutzwand. (Aufnahme: Dr. Ernst Rudolph, 5.6.2016).*

Um lästige Körperschalleinwirkungen zu vermeiden, sollten Gebäude mindestens 40 – 50 m von der Gleisachse entfernt liegen, vor allem – wie hier – bei Güterzugstrecken. Trotz dieser Verhältnisse wurden nach dem 2. Weltkrieg unter Mißachtung der Immissionsschutzregeln etliche Neubauten in weniger als 16 m Entfernung von der Gleisachse genehmigt.

Etwa 1996 wurde die Strecke von Feldmoching nach Milbertshofen zum zweiten Mal verlegt, um auf dem früheren Bahngrund Platz für ein Gewerbegebiet zu schaffen. Der neue in der Kurve liegende Streckenabschnitt ist allerdings seit 20 Jahren nicht betriebsfähig. Die Strecke wird nur als Abstellgleis genutzt, weil das Eisenbahnbundesamt den Betrieb der erforderlichen Weiche durch das veraltete Stellwerk in

Milbertshofen nicht genehmigt hat. Durch diese Weiche würden die Strecken von Feldmoching zum Rangierbahnhof München-Nord und von der Berberitzenstraße nach Milbertshofen miteinander verbunden. Das Stellwerk in Milbertshofen soll jetzt durch ein modernes Stellwerk ersetzt werden, das vom Rangierbahnhof München-Nord aus fernbedient werden wird. Im Herbst 2016 ist das erforderliche Plangenehmigungsverfahren eingeleitet worden [8]. Wegen der nicht lärmwirkungsgerechten deutschen Lärmschutzregelungen wurden an dem bereits vor 1974 bestehenden Streckenabschnitt keine Lärmschutzwände errichtet. Die Anlieger in der Berberitzenstraße wehren sich verständlicherweise; denn nach Inbetriebnahme der Verbindungskurve ist eine höhere Anzahl der Züge mit entsprechenden Schallimmissionen zu erwarten. Die Lärmbetroffenen haben im Frühjahr 2016 den „Aktionskreis contra Bahnlärm München Nord AcB e.V.“ gegründet, um eine Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen.

Ortsunkundige Kraftfahrer, die die Berberitzenstraße anfahren, sind überrascht und verwirrt, daß sie die Berberitzenstraße nicht durchgehend befahren können. Durch das Streckengleis und zusätzlich durch behindernde Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Stadt München ist es seit vielen Jahren nicht mehr möglich, von der westlichen Straßenseite mit den ungeraden Hausnummern auf kurzem Weg zur östlichen Straßenseite mit den geraden Hausnummern zu gelangen sowie die östliche Straßenseite durchgehend zu befahren. Die einzige schienengleiche Straßenüberfahrt wurde aus Rationalisierungsgründen etwa 2005 aufgelassen. Nur noch Fußgänger und Radfahrer können auf einem mit Umlaufsperrn gesicherten Weg das durchgehend mit Absperungen, teilweise sogar mit Metallgitterzäunen gesicherte Gleis (Bilder 3 – 5) überqueren. Kommen Ortsunkundige mit ihrem Fahrzeug versehentlich auf der falschen Straßenseite an, müssen sie einen Umweg von 800 m fahren, um auf die richtige Straßenseite zu gelangen; denn der westliche Teil der Berberitzenstraße endet im Norden als Sackstraße, der östliche sogar zweimal: in der Mitte und im Süden. Für eine Verbesserung des verwirrenden Zustandes wäre die Umbenennung der Berberitzenstraße in drei verschiedene Straßen erforderlich; denn seit dem Einbau des Gleises in die Anliegerstraße sind daraus drei Straßen geworden, und man sollte dies auch durch die Straßenbenennung berücksichtigen.

Der Verfasser dankt Herrn Dr. Ernst Rudolph für wertvolle Hinweise und für die Aufnahmen.

### Wichtige Quellen:

- [1] Max Megele: Baugeschichtlicher Atlas der Landeshauptstadt München, Selbstverlag, München 1951; darin weitere Quellenangaben;
- [2] Klaus-Dieter Korhammer, Armin Franzke, Ernst Rudolph: Drehscheibe des Südens – Eisenbahnknoten München, Hestra-Verlag, Darmstadt;
- [3] Ortsgüterbahnhof München-Nord, Plan der Reichsbahnbaudirektion München im Maßstab 1 : 5000, Oktober 1940;
- [4] Süddeutsche Zeitung: Schmutziges gutes Geschäft, 21.04.2015:  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/heizkraftwerk-nord-inferno-in-block-1.2443911>;
- [5] Eisenbahn-Bataillon 1894, in: <http://www.laenderbahn-forum.de/>;
- [6] Münchner Nordring: [https://de.wikipedia.org/wiki/Münchner\\_Nordring](https://de.wikipedia.org/wiki/Münchner_Nordring);
- [7] Das Münchner Oberwiesenfeld: <https://de.wikipedia.org/wiki/Oberwiesenfeld>;
- [8] Katrin Hildebrandt: Feldmochinger Kurve wird wiederbelebt, in „Münchner Merkur“, 17./18.12.2016.

Stand: 20.12.2016