

Vom Salzfuhrwerk zum Orientexpress – Das Doppeldorf im Sog Münchens bis 1932

1158: Beginn der „Beziehungsgeschichte“ zwischen Trudering und München

Seit der Gründung Münchens 1158 verläuft die Salzstraße von Salzburg nach Augsburg durch Truderinger Gebiet und führt zur Ausbildung des Straßtruderinger Dorfs als Relaisstation. Die Salzstraße führt zum großen Teil auf der Trasse der heutigen B 304 und auf der Truderinger Straße nach München.

1870: Ein neue Ära bricht an: Die Bahn kommt



Der „Ebersberger“ um 1932 an der Haltestelle Phantasie

Die neue Bahnstrecke München-Rosenheim dient nicht nur als Fernverbindung dem günstigen Warentransport, sondern auch dem Vorortverkehr zur Anbindung an den städtischen Absatzmarkt oder Arbeitsplatz (seit 1897 auch durch die zusätzlich eingeführten Haltepunkte Berg am Laim und Grönsdorf).

Die Vorortzüge werden auch in der Gegenrichtung, aus der Stadt heraus, rege zur Naherholung genutzt. Der Bau von Wochenendhäusern und ständigen Wohnsitzen während und nach dem 1. Weltkrieg führt zur Entstehung mehrerer Kolonien, z.B. Waldtrudering, Neutrudering, Gartenstadt Trudering. Diese neuen Siedlungen sind durch die Bahn zwar mit der Stadt verbunden, aber großenteils mit sehr langen

Fußwegen zu den Stationen.

1925: Ebersberger Bus als erste regelmäßige Verbindung auf der Straße

Ab 1925 stellt der sog. Ebersberger Bus eine alternative Verbindung zwischen Waldtrudering, Neutrudering, Straßtrudering und dem Endpunkt der Straßenbahn in München (zunächst Ostbahnhof, ab 1926 Berg am Laim) auf der Straße her. Daneben gibt es die nur viermal am Tag verkehrende Kraftpostlinie von Glonn über Trudering nach München.

1928: Künftige Verkehrsplanungen der Stadt

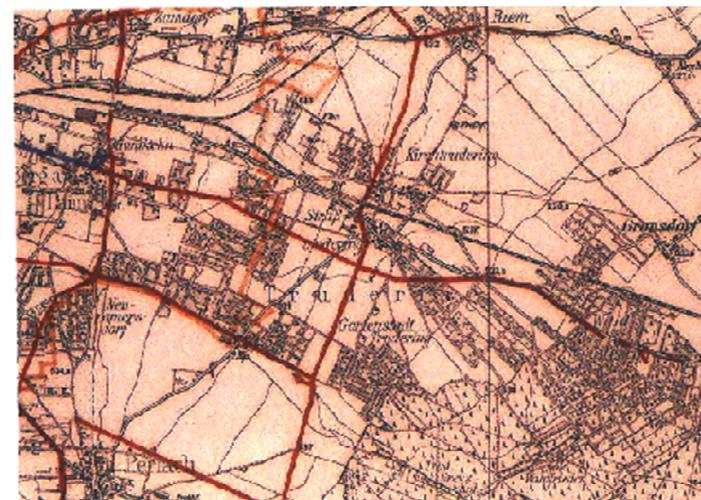
Mit dem Generalverkehrslinienplan von 1928 fasst die Stadt München erstmalig die noch nicht eingemeindeten Gebiete im Umkreis von etwa 13 km vom Stachus für ihre Verkehrsplanung ins Auge; dazu gehören u.a. Grünwald, Deisenhofen, Biberg und Trudering. Bereits jetzt, vier Jahre vor(!) der Eingemeindung Trudering, wird aber auch die fehlende Weitsicht bei der Planung künftiger Straßenzüge mit genügend Platz für öffentliche Verkehrsmittel wie z.B. die Straßenbahn bemängelt: „Es bestehen heute schon große Schwierigkeiten, eine geeignete Lücke zu finden, durch die eine zügige Verkehrsstraße noch gelegt wer-

den könnte.“

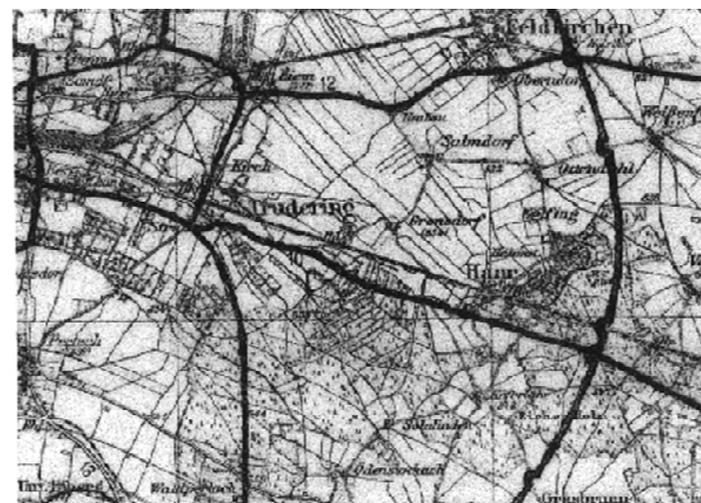
Diesen Bedenken zum Trotz werden noch einmal folgende neu einzurichtenden Straßenbahnstrecken festgehalten:

- Verlängerung der Berg-am-Laim-, Kreillerstraße nach Straßtrudering;
 - Rosenheimer Straße — Michaeliburg — Gartenstadt Trudering;
 - Vorortsaßenring: Straßtrudering — Neubiberg — Ottobrunn
- „Alle genannten Straßen sind beim Ausbau als Straßenbahnstraßen vorgesehen“** das heißt, eine Straßenbreite bis zu 36 m mit zwei Baumreihen).

Diesen großzügigen Planungen steht das Straßenbahnreferat 1928 wegen der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen sehr reserviert gegenüber: „Bei Verhandlungen über Eingemeindungen bitten wir, wenn irgend möglich, dahin zu wirken, dass keinerlei Zugeständnisse gemacht oder Bindungen eingegangen werden, nach denen die Straßenbahnverwaltung zur Schaffung von Verkehrsverbindungen oder zur Fortführung bestehender Straßenbahnlinien und dergleichen genötigt wäre.“



Der Generalverkehrslinienplan (GVLP) von 1928 sieht auch einen Straßenbahn-Vorort-Außenring u.a. durch die heutige Feldbergstraße vor



1933 weist die städtische(!) Planung bereits einen Autobahn-Ostring aus sowie eine ausgebaute Nord-Süd-Verbindung von Riem über den Leonhardiweg – Bajuwarenstraße quer durch den Truderinger Wald nach Waldperlach / Ottobrunn – vom Verlauf her ähnlich wie 1928