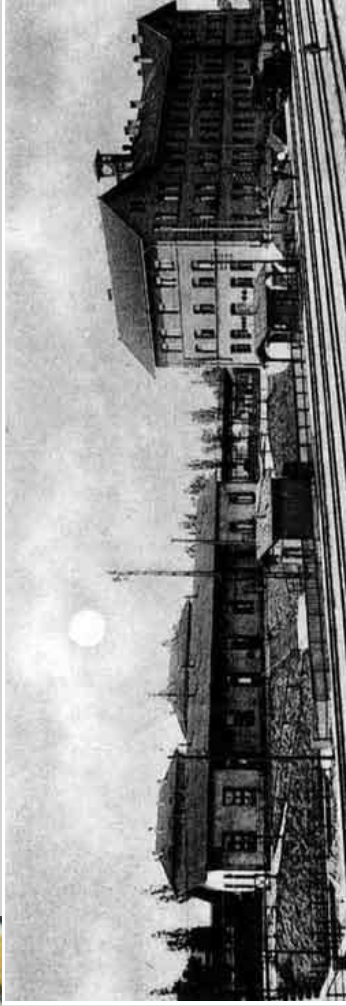




RANGIERBAHNHOF LAIM



RANGIERBAHNHOF LAIM



Rangierbahnhof Laim

Die Bahn machte nicht nur eingeseesene Laimer zu wohlhabenden Leuten. In der Zeit ab 1890 zog sie auch immer mehr Neubürger an. In den Jahren zwischen 1812 und 1890 war das Dorf nur um 77 Bewohner gewachsen. Nun aber konnte sich die Bevölkerung des Ortes in nur fünf Jahren – zwischen 1890 und 1895 – verdreifachen. Im darauf folgenden Jahrzehnt ist sie sogar um das Neunfache in die Höhe geschmellt. In konkreten Zahlen: 1890 hatte Laim 290 Einwohner, 1895 schon 838, zur Jahrhundertwende 1.300 und Ende 1900 bereits 2.612. Die meisten dieser Zuzügler waren Beamte, Angestellte oder Arbeiter der Bahn.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatten Laimer Bauern noch auf rund zweihundert Hektar Getreide angebaut, auf etwa hundert Hektar Kartoffeln und Futterpflanzen. Wiesen, Weiden und Hutungen machten 64 Hektar aus. Wald gab es in Laim keinen mehr. Aber bereits 67 Hektar waren verwaltungstechnisch Wege, im Klartext weitgehend Schienen. Denn 1890 war der Laimer Verschiebebahnhof eingerichtet worden. Die Bedeutung der Landwirtschaft wurde schnell kleiner. Kurz nach der Jahrhundertwende, 1901, gab es im

früheren Bauerndorf Laim kaum noch Bauern. Vier übrig gebliebene Baufamilien und ein Gütermacher machten nur noch 1,4 Prozent der Ortsbevölkerung aus. Zehn Prozent der Berufstätigen waren im Handwerk, aber mehr als die Hälfte aller Laimer verdiente ihr Geld bei der Bahn. Fast drei Viertel aller Bahnbediensteten waren auf dem Güterbahnhof beschäftigt. Unter ihnen waren allein 43 Wechselwärter für die vielen von Hand zu bedienenden Weichen, 21 Rangiermeister, um den Betrieb zu dirigieren, zehn Expeditoren, neun Ablosewärter für das Abstoßen der am Ablaufberg zu rangierenden Güterwagen, acht Bremsler, die diese Wagen im richtigen Moment wieder zum Halten zu bringen hatten, und sieben Packmeister

für die sachgerechte Arbeit in der Güterhalle. Andere Laimer fanden in Betrieben Beschäftigung, die sich wegen der Bahn hier ansiedelten.

Der Rangierbahnhof war sechs Kilometer lang und 300 Meter breit. Seit seinem endgültigen Ausbau 1920 verfügte er mit acht Einfahr- und elf Ausfahrgleisen, 26 Richtungs- und zwei Ausziehgleisen sowie zwei dreieinhalb Meter hohen Ablaufbergen über 82 Kilometer Gleise und 360 Weichen. Rund 2.400 Güterwagen wurden auf ihnen binnen 24 Stunden rangiert. Täglich kamen 74 Güterzüge an und gingen 64 neu sortiert wieder ab. Bis zu 500 Personen waren auf dem Güterbahnhof 117 Stunden wöchentlich beschäftigt, also an den Werktagen rund um die Uhr. In den 1980er Jahren war noch ein Container-Terminal nachge-

rüstet worden. Als sich die Bahn dann aber entschied, ihren Stückgutverkehr aufzugeben und 1991 in Allach einen neuen, bereits in den 1930er Jahren geplanten, allerdings kleineren neuen Rangierbahnhof in Betrieb zu nehmen, wurde die Laimer Anlage entbehrlich. Schon 1988 hatte der damalige SPD-Stadtrat Wolfgang Czisch im Stadtrat beantragt, das frei werdende Gelände vom Hauptbahnhof bis Pasing als städtisches Siedlungsgelände neu zu überplanen. Der Rangierbahnhof wurde geschlossen und die Gleise in den Jahren vor und nach der Jahrtausendwende entfernt. Seither entstand und entsteht hier ein komplett neuer Stadtteil, der seit Ende 2009 unter der Friedenheimer Brücke sogar den eigenen S-Bahnhof Hirschgarten erhalten hat.



Der Laimer Rangierbahnhof (oben) war zeitweilig der größte Europas. Heute sind nur noch wenige Durchfahrtsgleise erhalten.