

Aufbruch- Rosenheim auf dem Weg in die Zukunft

Es lebe der Fortschritt! So lautete die Devise im Dezember des Jahres 1835, als die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth ihre Jungfernfahrt aufnahm. Auch der kleine kurfürstliche Markt zu Rosenheim fügte sich in den Reigen ein, um am Aufbruch teilzuhaben.

Es gab bald Pro und Contra in der Bürgerschaft, um all die Dinge des technischen Fortschritts mitzumachen und vor allem den immensen Finanzaufwand sicher zu stellen. Denn zum Eisenbahnbau brauchte es Hilfe. Und diese Hilfe hieß Privatisierung. Herr von Maffei zum Beispiel war einer jener Mutigen, der mit eigenen Mitteln dem Vorhaben zur Seite stand. Doch bald aber war es wieder der Staat, also König Ludwig I., der die Zügel in die Hand nahm. Denn der König verfügte über große Mengen Geld. Doch als der König seinen Gefallen mehr an den hübschen Münchnerinnen fand, ging das Geld bald zur Neige. Liebschaften sind teuer, auch für einen König. Die Idee für eine Eisenbahn wurde zurückgestellt. Hinzu kam die Revolution von 1848. Und mittendrin die Affäre des Königs mit Lola Montez. Der König musste gehen und mit ihm die Montez.

- Ein neuer König, Max II. suchte nach der Revolution nach neuen Wegen, um Bayern nach vorne zu bringen. Die Rosenheimer hörten dies mit großer Genugtuung und wollten wiederum beweisen, wie ernst es ihnen mit einer Eisenbahn war. In Teilen der Bevölkerung stand die Idee von Aufbruch und Fortschritt jedoch in der Kritik. Die einen lehnten den Fortschritt ab, die anderen versuchten, sich eine Goldene Nase zu verdienen.

Die Zeit erlebte einen schnellen Wandel, als auch die anderen deutschen Lande und vor allem das Ausland, wie Österreich, Italien oder Frankreich vom Eisenbahnfieber gepackt wurden. So war Rosenheim wieder im Gespräch und stand im Mittelpunkt einer Nord-Süd-Verbindung von München bis Wien und Triest. Als die Bahntrassen Gestalt annahmen, gab es aber immer noch keinen richtigen Bahnhof in Rosenheim. Mehrere Standorte bewegten die Gemüter. Heftiger Zwist unter den Befürwortern und den Gegnern der Standorte wurde öffentlich ausgetragen. Es entstanden schier unüberwindliche Feindschaften, dickste Freundschaften wurden in Frage gestellt. Unter den Befürwortern und den Gegnern der Standorte wurde öffentlich heftige Zwiste ausgetragen. Eine junge Liebe schien daran gar zu zerbrechen.

Aber auch anderweitig zeigte sich die Zwiespältigkeit um die Eisenbahn, besonders als tausende von Wanderarbeitern den Markt bevölkerten und für Unruhen und Hungersnöte sorgten. So traten die anfangs wichtigen Probleme wie Stadtrecht und Bezirksgericht weiter in den Hintergrund. Und mit dem Bahnhofsgebäude war es auch so eine Sache. Als die Trasse München-Rosenheim eingeweiht werden sollte, gab es außer den Grundmauern eines Bahnhofsgebäudes nichts zu sehen. Das Gespött machte die Runde. Nach den Schuldigen galt es zu suchen.

So erhebt sich nach wie vor die Frage, wird sich die Bürgerschaft wieder versöhnen? Wird der Streit zwischen den Befürwortern und Gegnern um die Eisenbahn enden? Wird es endlich doch noch ein Stadtrecht geben? Und wie steht es um die junge Liebe? Fragen über Fragen, nach all den Wirren der letzten drei Jahrzehnte.

Horst Rankl