



Suchergebnisse: Autobahn

3. November 1858 – Die Maximilianstraße, Münchens teuerster Boulevard

München-Grägenau - München-Lehel * Der neue Boulevard erhält die offizielle Bezeichnung Maximilianstraße. Es ist eine großartige Straßenachse entstanden, die in der deutschen Architektur des 19. Jahrhunderts keinen Vergleich zu scheuen braucht. Die Münchner sind allerdings weniger mit den neugotischen Fassadenvorstellungen Friedrich Bürkleins einverstanden und so hagelt es durchwegs vernichtende Kritik am neuen Baustil. Leo von Klenze schreibt unter anderem: „Der Einfluß des Hofsekretärs Hofmann für seinen Freund Bürklein [...] bewirkte nun, daß der König sich der Illusion hingab, ein gewisses architektonisches Ragout, ein Mixtum compositum, welches ihm der Baurath Bürklein servierte, für einen wirklich neuen Baustyl anerkennen zu dürfen, dasselbe den maximilianischen Styl taufte und seine Anwendung bei allen nur aufzufindenden Gelegenheiten durch eigene Verordnung befahl.“

Noch erbarmungsloser fällt die Kritik des Ex-Königs aus: „Was man da gebaut hat“, sagt Ludwig I. zu Leo von Klenze, „ist das Abscheulichste, das ich kenne“ und weigert sich strikt, die Konkurrenz seiner Prachtstraße zu besich---tigen. Doch in der Maximilianstraße, immerhin „Münchens teuerstem Boulevard“, pulsiert das großstädtische Leben - im Gegensatz zur menschenleeren, sterilen, verkehrsreichen und autobahnähnlichen Ludwigstraße. Dass es zu der teilweise vernichtenden Kritik am Maximilianischen Stil kommt, liegt zu einem erheblichen Teil an dem ewig zaudernden und unsicheren Bayernkönig Max II., indem er mitten im Bau der Maximilianstraße die Konzeption abändert. So lässt er das fast fertiggestellte Taubstummeninstitut wieder abreißen, um eine einheitliche Bebauung am Forum zu erhalten. Und kurz vor seinem Tod ordnet er noch an, dass am Maximilianeum die gotisierenden Spitzbögen in Rundbögen abgeändert werden müssen, wodurch der Bau im Gegensatz zum ganzen Straßenzug einen Renaissance-Charakter erhält. Diese Stiländerung nimmt der Schweizer Kulturhistoriker Jacob Burckhardt in seiner Kritik auf. Er schreibt zum Maximilianeum: „[...] Ich habe nur deshalb Dankbarkeit für das Gebäude empfunden, weil es wenigstens äußerlich in die Formen der Renaissance hinüberleitet und den Geist von dem jämmerlichen Gotisch der Maximilianstraße befreit.“

11. September 1933 – Ein Denkmal für die Befreiung Münchens von den Räten

München * Der NS-Stadtrat Hans Zölberlein beantragt „ein Denkmal für die Befreiung Münchens vom Rätewahnsinn. [...] Zur dauernden Erinnerung an die geschichtlich bedeutsamen



Maitage und als Dank für das Opfer des Lebens von über 200 Freikorpsoldaten“. Der Münchner Stadtrat schreibt daraufhin einen Wettbewerb für eine „Erinnerungsstätte zum Gedenken an die Befreiung Münchens 1919“ aus. Diese soll am Ostrand der Ramersdorfer Muster-Siedlung aufgestellt werden und die über Ramersdorf ankommenden Autobahnbenutzer begrüßen. Doch der für Ramersdorf geplante „Autofahrerschreck“ kommt nicht zur Aufstellung, dafür wird Giesing - aufgrund seiner „linken“ Vergangenheit - vom Nazi-Stadtrat als Standort für ein Freikorps-Denkmal auserkoren.

November 1933 – Die Arbeiten für den Bau der Reichs-autobahn beginnen

Unterhaching * Die Arbeiten für den Bau der Reichs-autobahn München - Landesgrenze beginnen mit einem gewaltigen Personalaufwand.

15. November 1933 – Der Bau der Reichsautobahn München - Salzburg wird begonnen

Unterhaching * Ohne Zeremonie wird der Bau der Reichsautobahn München - Salzburg begonnen.

21. März 1934 – Ein durchinszenierter Auftritt an der Autobahn-Baustelle

Unterhaching * Der Tag soll nach dem Willen der Nationalsozialisten als „Großkampftag der Arbeitsschlacht“ in die Annalen eingehen. Es wird das Bild einer zupackenden NS-Herrschaft vermittelt, die Menschen mit dem Bau der „Straßen des Führers“ schnell in Arbeit bringt. Der durchinszenierte Auftritt, bei dem Adolf Hitler auf der Reichsautobahn-Baustelle den Beginn der „Arbeitsschlacht“ gegen die Arbeitslosigkeit verkündet, erzielt die gewollte Wirkung. Das Ereignis bei Unterhaching begründet den Mythos vom Wirtschaftswunder und von den Autobahnen, die dem NS-Regime zu verdanken seien. Die Propaganda-Schau soll über den Ort hinauswirken. Man hat Tausende Arbeiter herangekarrt und lässt diese mit geschulterten Spaten antreten. Im gesamten Land ruht die Arbeit. In Behörden, Betrieben und Schulen sind auf Anordnung Radiogeräte anzuschalten. 180 Journalisten ausländischer Zeitungen sind anwesend.

1. Dezember 1934 – Zubringerstraße zur Ludwigsbrücke

Unterhaching * Die Höchstzahl mit 11.750 Mann für den Bau der Reichs-autobahn München -



Landesgrenze ist erreicht. In fast allen Abschnitten wurde in Doppelschicht, in verschiedenen Losen sogar in drei Schichten gearbeitet. Von der Innenstadt bis hin zur Autobahn muss eine leistungsfähige Zubringerstraße errichtet werden, wozu die Rosenheimer Straße und die Ludwigsbrücken entsprechend verbreitert werden.

1935 – Verbreiterung der Rosenheimer Straße

München-Haidhausen * Im Zuge der Erweiterung des Rosenheimer Berges zum Zubringer der Autobahn München - Landesgrenze müssen das Gasthaus zum Salzburger Hof und der Stadtkeller mit seiner lang gestreckten Fasshalle abgetragen werden.

29. Juni 1935 – Die Autobahn geht bis nach Holzkirchen

München - Holzkirchen * Der erste Abschnitt der Reichsautobahn München – Salzburg bis Holzkirchen wird eingeweiht.

November 1935 – Die Ludwigsbrücke wird erweitert

München-Lehel - München-Isarvorstadt * Nachdem die Ludwigsbrücke schon wieder für den sich ständig verstärkenden Verkehr zu schmal geworden ist, wird sie auf 29 Meter verbreitert. Sie dient nun als Zubringer für die nach Salzburg führende Autobahn München - Landesgrenze. Alle vier Pylone werden an der Altstadtseite angebracht.

7. Juni 1986 – Österreichische WAA-Gegner werden zurückgewiesen

Bayerisch-österreichische Grenze * Die Bayerische Grenzpolizei verweigert mehreren Hundert österreichischen WAA-Gegnern die Einreise. Unter anderem werden am Grenzübergang Kiefersfelden sieben Busse mit rund 400 Demonstranten zurückgewiesen, die zu einer Kundgebung nach Wackersdorf fahren wollen. Die Behörden begründen die Maßnahme mit dem Ausländergesetz und möglichen Gefahren für die öffentliche Sicherheit. Aus Protest blockieren Demonstranten zeitweise die Autobahn auf österreichischer Seite.
