



## **Suchergebnisse: Bahnhof**

### **1838 – Übernahme der Bahnhofswirtschaft an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn**

Dresden \* Heinrich Jeremias Kreutzkamm übernimmt die Bahnhofswirtschaft an der neu eröffneten Ferneisenbahnstrecke Dresden–Leipzig. Nachdem sich seine 1825 gegründete Konditorei wirtschaftlich nicht wie erhofft entwickelt hat, erschließt er sich mit diesem Schritt ein neues Geschäftsfeld.

### **7. Oktober 1841 – Die „Münchner“ wird zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht**

München-Englischer Garten - Hirschau \* Die „Münchner“ genannte Lokomotive wird von „zehn Pferden gezogen und aufs Schönste mit Blumen und Girlanden geschmückt“ zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht. Denn in der Zwischenzeit hatte Joseph Anton von Maffei, der Vorsitzende der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft, im Maffeischen Eisenwerk in der Hirschau, mit dem Bau von Lokomotiven begonnen. Das erforderliche technische Know-how brachte der Engländer Joseph Hall in das Unternehmen ein.

### **1845 – Friedrich Bürklein wird nach München versetzt**

München \* Friedrich Bürklein wird zur Generalverwaltung der kgl. Eisenbahnen nach München versetzt und studiert - im Regierungsauftrag - Eisenbahnhochbauten in Deutschland, Österreich, Belgien, Holland, Frankreich und England. Daher kommt es, dass viele bayerische Staatsbahnhöfe nach Bürkleins Plänen errichtet werden.

### **7. Februar 1847 – König Ludwig I. legt den künftigen Bahnhof-Standort fest**

München-Maxvorstadt \* &nbsp;König Ludwig I. legt sich auf das Gelände der „Königlich Privilegierten Hauptschützengesellschaft“ als künftigen Bahnhof-Standort fest.&nbsp;

### **4. April 1847 – Der Münchner Bahnhof fällt einem Brandanschlag zum Opfer**

München-Maxvorstadt \* Einem Brandanschlag auf den Münchner Bahnhof, eine Holzkonstruktion



etwa auf der Höhe der heutigen Hackerbrücke, fällt nicht nur das Gebäude, sondern auch sechs Waggonen samt der darauf gelagerten 300 Scheffel Weizen zum Opfer. Vermutlich machen die unbekannt gebliebenen Täter die Eisenbahn für die seit mehreren Jahren anhaltende Teuerung des Getreides verantwortlich. Denn schon bald hieß es: „Zu meinen Zeiten hast nix von Dampfswagen g'hört! Alles ist ruhig sein Weg g'gangen; aber desto mehr Dampfknuden hat's geben; und je mehr Dampfswagen herkommen, desto rarer werden die Dampfknuden! Die Zeit wird immer schlechter!“

### **3. Mai 1847 – Das Gelände der Schießstätte wird an die Eisenbahn verkauft**

München-Ludwigsvorstadt - München-Maxvorstadt \* Das Gelände der Königlich Privilegierten Hauptschützengesellschaft wird an die staatliche Generalverwaltung der Kgl. Eisenbahnen um 150.000 Gulden verkauft. Weil aber viele Bürger die Notwendigkeit der Eisenbahn nicht anerkennen, beschweren sie sich in einer Petition über den Verkauf der Schießstätte. Für die Beschwerdeführer ist die Eisenbahn ein „unnützes Spielzeug finanzkräftiger und prestigesüchtiger Bürger“. Außerdem, so die Kritiker, schadet das Reisen mit der Eisenbahn - durch die Rauchentwicklung, der die Passagiere schutzlos ausgeliefert sind - der Gesundheit. Tatsächlich verfügt damals nur die erste Wagenklasse über verglaste Fenster; die Wagen der 4. Klasse sind nicht einmal überdacht. Und da die München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft statt der teuren Kohlen mit Torf und Holz heizt, regnet es nicht selten auch brennende Funken und Späne auf die Passagiere nieder. Die Argumente änderten letztlich aber nichts am Verkauf der Schießstätte. Doch zur Beruhigung der Situation lässt König Ludwig I. die zu fallenden Kastanien ausgraben und am Wittelsbacher Palais wieder einpflanzen.

### **15. November 1847 – Der abgebrannte Bahnhof wird behelfsmäßig wiederhergestellt**

München-Maxvorstadt \* Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs lässt man den alten, aus Holz erbauten und auf dem Marsfeld stehenden Bahnhof behelfsmäßig wiederherstellen und gleichzeitig die Gleise zur Schießstätte verlängern. Der Bahnhof war am 4. April 1847 einem Brandanschlag zum Opfer gefallen. Am neuen Standort werden die behelfsmäßigen Betriebs- und Empfangsräume eingerichtet, um den Bahnverkehr an diesem Tag dort aufzunehmen. Als Architekten für das neue Bahnhofsgebäude wird der Friedrich-von-Gärtner-Schüler, Friedrich Bürklein, beauftragt. Es sollte der spektakulärste Bahnhofsbau werden, den er von 1847 bis 1849 im Rundbogenstil ausführt. Die kühn konstruierte und wegen ihrer Zweckmäßigkeit von den Zeitgenossen bewunderte Bahnsteighalle darf mit Recht als eine der ersten Ingenieurbauten bezeichnet werden, das den Bedürfnissen der Zeit



entspricht. Auf dem Platz des neuen Bahnhofs haben die Münchner Armbrustschützen, später Feuerschützen, ihre Schießstatt. Die Schützengesellschaft lässt sich dafür auf der Theresienhöhe ein Neues Schießhaus von Bürklein errichten.

## **1. Oktober 1849 – Der Centralbahnhof kann der Öffentlichkeit übergeben werden**

München-Ludwigsvorstadt \* Nach einer Bauzeit von 26 Monaten kann Friedrich Bürkleins Centralbahnhof der Öffentlichkeit übergeben werden. Der Architekt Friedrich Bürklein hat ein Zweckgebäude im sogenannten Rundbogenstil konzipiert, das Elemente der Romanik und der italienischen Renaissance verbindet. Das der Stadt zugewandte Empfangsgebäude erinnert mit seiner Fensterrosette und der vorgelagerten Arkadenhalle fast an die Bonifazkirche. Die den Mittelbau flankierenden, zweigeschossigen Seitenbauten dienen dem Billettverkauf, der Post und als Wohnungen für Beamte. Die Einsteighalle gilt als erstes großes Bauwerk der technisch-industriellen Ära in München, deren Kühnheit und Originalität weithin gerühmt wird. Halbrundförmig, rund 110 Meter lang, 29 Meter breit und bis zu 20 Meter hoch, überspannte sie fünf Gleise. Doch es ist noch eine hölzerne Konstruktion, die kurz vor der dann aus Eisen erbauten Schrannehalle ausgeführt worden ist. Eine Fußbodenheizung erwärmt die Warte- und Restaurationsräume auf 17,5 bis 20 Grad Celsius.

## **19. April 1851 – Der Zentralbahnhof wird mit 156 Lampen illuminiert**

München-Maxvorstadt \* Schwierigkeiten bereitet noch die Beleuchtung des Zentralbahnhofs. Doch dann kann die Einstiegs- und Empfangshalle mit 156 holzgasbetriebenen Lampen illuminiert werden.

## **1860 – Durch die private Ostbahn muss der Centralbahnhof erweitert werden**

München-Maxvorstadt \* Der ständige Ausbau des Schienennetzes zieht für den Centralbahnhof Erweiterungen und Umbaumaßnahmen nach sich. Durch die Aktivitäten der privaten Ostbahn-Aktiengesellschaft droht der Centralbahnhof zusätzlich aus allen Nähten zu platzen. Deshalb erbaut man nördlich des Bahnhofgebäudes eine eigene Einsteighalle für die Ostbahn. Sie überspannt vier Gleise, hat eine Länge von rund 145 und eine Breite von 24 Metern. Um das einheitliche Bild des Centralbahnhofs zu erhalten, blendet Friedrich Bürklein der Ostbahnhalle einen dreigeschossigen Pavillon als Kopfbau vor. Zur Symmetrie erhält der Bahnhof am südlichen Ende einen von der Post genutzten Erweiterungsbau.



## 16. Juni 1861 – Mit dem „Groschenwagen“ durch die Stadt

München \* Der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister richtet einen privaten, fahrplanmäßigen, schienenungebundenen Stellwagenverkehr ein. Damit möchte der Lohnkutscher, wie er selbst formuliert, „einem längst gefühlten Bedürfnis unserer Residenzstadt“ nachkommen. Seine drei sogenannten „Groschenwagen“ verkehren fünfmal täglich auf der Strecke Zentralbahnhof – Marienplatz – Tal – Lilienstraße – Mariahilfplatz. Giesing und Haidhausen - aber auch die anderen Vorstädte - werden nicht angefahren. Mit seinem Stadtomnibus ermöglicht Michael Zechmeister erstmals den innerstädtischen Transport größerer Personengruppen. Dennoch bleibt die Nachfrage zunächst gering. Ein Grund dafür ist die niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit der Pferdeomnibusse, die kaum über der eines Fußgängers liegt. Das Angebot dient daher eher dem Komfort als einer schnelleren Fortbewegung. Hinzu kommen die hohen Fahrpreise: Eine Fahrt kostet sechs Kreuzer und damit etwa doppelt so viel wie ein Brot. Für die ärmeren Bevölkerungsschichten ist der Omnibus deshalb kaum erschwinglich. Die wohlhabende Oberschicht hingegen bevorzugt weiterhin Fiaker oder eigene Kutschen. Die erste Betriebszeit des Zechmeister'schen Omnibus dauert lediglich von 1861 bis 1863.

## 12. August 1861 – Michael Zechmeisters dritte Pferde-Omnibus-Linie

München \* Der Lohnkutscher Michael Zechmeister eröffnet seine dritte Linie. Sie führt vom Bahnhof über den Promenadeplatz, über die Theatiner- zur Maximilianstraße und endet an der Praterinsel. Von hier aus muss der Fahrgast den Weg nach Haidhausen zu Fuß zurücklegen.

## September 1861 – Anfrage wegen einer Konzession für eine Pferdebahn

München - New York \* Der aus New York stammende Zivil-Ingenieur S. A. Beer sucht in München um eine Konzession für eine Pferdebahn nach. Doch der Münchner Magistrat lässt den Amerikaner abblitzen, weil die Sache für ihn zu wenig erprobt und er München schlichtweg für zu klein hält. Tatsächlich besteht München damals lediglich aus der Innenstadt, der zum ehemaligen Burgfriede gehörenden Anna-Vorstadt, der Maxvorstadt, der Ludwigsvorstadt, der Isarvorstadt und den seit dem 1. Oktober 1854 eingemeindeten Vorstädten Haidhausen, Au und Giesing. Durch die Eingemeindung hat sich das Stadtgebiet Münchens zwar verdoppelt. Doch dieses Stadtgebiet entspricht mit seinen rund 3.200 Hektar gerade einmal zehn Prozent der heutigen Stadtfläche, die damals von 130.222 Menschen bewohnt wird. Außerdem, so lautet ein weiteres Argument des Stadt-Magistrats, hat ja der bürgerliche Lohnkutscher Michael



Zechmeister gerade einen privaten Stellwagenverkehr eingerichtet, der seine drei Groschenwagen fünfmal täglich die Strecke Centralbahnhof - Marienplatz - Tal - Lilienstraße - Mariahilfplatz anfahren lässt.

---

### **1863 – Im Franzosenviertel ist der geschlossen bebaute Häuserblock bestimmend**

München-Haidhausen \* Eine neue Münchner Bauordnung regelt das Bausystem derart, dass im Ostbahnhofviertel der geschlossen bebaute Häuserblock bestimmend ist. Das kommt den Bauspekulanten recht, da diese ohnehin kein Interesse an einer offenen Bauweise haben.

---

### **September 1866 – Die Vermessungsarbeiten für die Eisenbahn nach Braunau beginnen**

München \* Die Vermessungsarbeiten, um den genauen Verlauf der Bahnstrecke nach Braunau am Inn festzulegen, beginnen. Die angedachte Trasse soll südlich von Untergiesing durch die Isarauen verlaufen, dann die Hangkante auf der Höhe des späteren Stadions an der Grünwalder Straße durchschneiden und östlich von Obergiesing durch die Hochau nach Haidhausen führen. Damit wären die drei Stadtviertel des Münchner Ostens direkt an die Eisenbahn angebunden. Als nächste Entscheidung steht die Standortwahl für den nach dem Zentralbahnhof zweiten großen Staatsbahnhof auf der Tagesordnung. Für das betroffene Stadtviertel hätte das weitreichende Folgen auf die wirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Entwicklungen, denn es geht bei dieser Entscheidung immerhin um die Drehscheibe für den künftigen Güter- und Personenverkehr im Münchner Osten.

---

### **Oktober 1866 – Das Haidhauser Komitee ist für einen Bahnhof in Haidhausen**

München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au \* Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnstandsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesiekt sind, gründen sechs Haidhauser Unternehmer und Geschäftsleute ein Komitee. Nach den Planungen der Eisenbahn-Generaldirektion soll der künftige Ostbahnhof an der heutigen Regerstraße, auf damals Giesinger Gebiet, entstehen. Dieser Standort gilt als ideal, da er von den Zentren der drei Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen nahezu gleich weit entfernt ist und einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs sowie der Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben nichts im Wege steht. Das Haidhauser Komitee spricht sich gegen den Bahnstandsstandort in Giesing und für einen solchen in Haidhausen - nahe dem heutigen Rosenheimer Platz - aus. Der Vorsitzende des Haidhauser Komitees ist der Besitzer der

---



Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr. Nach Auffassung der Haidhauser Unternehmer spricht für den Standort Haidhausen, dass der Hauptpersonen- und Hauptgüterverkehr schon immer über diesen Ort lief und demzufolge alle verkehrstechnischen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Die „gefährliche Verkehrsanbindung“ über den steilen und nicht regulierten Giesinger Berg und dem gleich abschüssigen Nockherberg sprechen gegen Giesing. Hinzu kommen die fehlenden Brückenverbindungen für die Pferdefuhrwerke. Der Münchner Magistrat und das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schließen sich umgehend den Forderungen der Haidhauser an. Doch das für den Eisenbahnbau in Bayern zuständige Handelsministerium steht den Vorschlägen völlig konträr gegenüber, da nach seiner Auffassung der zweite Bahnhof höchstens ein kleiner Nebenbahnhof werden soll, an dem nur wenige Züge halten.

## **Februar 1867 – Eine weitere Interessengruppe meldet sich zu Wort**

München-Haidhausen \* Eine weitere Interessengruppe meldet sich zur Standortfrage des Ostbahnhofs zu Wort. Diese Gruppierung hat für den Bahnhof ebenfalls einen Standort in Haidhausen vorgesehen. Dieser liegt aber etwa einen Kilometer östlicher, bei einem Kuisl genannten alleinstehenden landwirtschaftlichen Anwesen, das dem Perlacher Gärtnereibetreiber Peter Ballauf gehört. Das ist der Platz, auf dem sich heute der Ostbahnhof befindet. Der genannten Interessengemeinschaft gehören - neben Peter Ballauf - ausschließlich Personen an, die in der Nachbarschaft des Kuisl-Anwesens ausgedehnte Grundstücke besitzen. Sprecher und Vorsitzender dieses Konsortiums ist der Hofbankier Carl von Eichthal, der kurz zuvor ein riesiges und unbebautes, Auf der Ramersdorfer Lüften bezeichnetes Gelände erworben hat.

## **Februar 1867 – Noch eine Interessengemeinschaft zur Ostbahnhof-Standortfrage**

München-Au - München-Giesing - München-Haidhausen \* Noch eine Interessengemeinschaft zur Standortfrage des Ostbahnhofs tritt auf. Ihr gehören Handels- und Gewerbetreibende aus der Au, Giesing, Haidhausen und südlicher Stadtteile an. Sie wollen einen Südbahnhof in Untergiesing, südlich des im Jahr 1847 als Männerfreibad eröffneten Schyrenbades installiert sehen. Der Bahnhof soll die Anlage eines ausgedehnten Industrieviertels in den Isarauen ermöglichen. Ein Vorschlag, der heute möglicherweise Erstaunen hervorruft. Aber am Auer Mühlbach war von Hellabrunn bis hinauf zur Bäckerkunstmühle sogar ein Gebiet für schwerindustrielle Güter im Entstehen. Mit den genannten Vorschlägen liegen vier Standorte für einen Bahnhof und zwei alternative Streckenführungen zur Auswahl: eine innere, unmittelbar



am Haidhauser Zentrum, und eine äußere, am östlicher gelegenen Kuisl-Anwesen vorbeiführende Linie.

### **Mai 1867 – Eichthal unterbreitet dem Innenministerium ein lukratives Angebot**

München-Haidhausen \* Carl von Eichthal unterbreitet dem Innenministerium ein lukratives Angebot: Wenn die Braunauer Eisenbahnlinie am Kuisl vorbei geführt wird, tritt die Interessengemeinschaft - „der guten Sache halber und im Interesse der Vorstadt Haidhausen und zum allgemeinen besten“ - dem Staat schenkungsweise einen Tagwerk Grund ab. Gleichzeitig bietet er an, die zusätzlich für die Anlage des Bahnhofs und der Bahnstrecke benötigten Flächen zu einem Preis von lediglich 2.000 Gulden pro Tagwerk zur Verfügung zu stellen. Natürlich liegt dem Konsortium an der Wertsteigerung ihrer noch unerschlossenen Grundstücke. Das vorgelegte Angebot liegt zwar weit unter dem Verkehrswert, doch durch die geänderte Streckenführung würde sich das Entgegenkommen durch die in die Höhe schnellenden Baulandpreise schnellstens wieder ausbezahlen.

### **August 1867 – Es kommt zur Entscheidung in der Standortwahl des Ostbahnhofs**

München-Haidhausen \* Es kommt zur Entscheidung in der Standortwahl des Ostbahnhofs. In verschiedenen Gutachten werden eindeutig die Bahnhofs-Standorte in Haidhausen bevorzugt. Dabei fällt die Wahl zunächst eindeutig auf die Sedlmayr'sche Streckenführung mit dem Bahnhof nahe dem heutigen Rosenheimer Platz.

### **September 1867 – Der Ostbahnhof-Standort wird neu festgelegt**

München-Haidhausen \* Nur wenige Wochen nach der vorhergehenden Entscheidung, stellt die Generaldirektion der kgl. Staatseisenbahnen fest, dass sie wegen bautechnischer Schwierigkeiten auf den Bau der Sedlmayr'schen Alternative zugunsten der Eichthal'schen verzichten muss. Und diese Entscheidung steht felsenfest. Da bewirkten selbst die Proteste des Besitzer der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr, der die getroffene Entscheidung lauthals als „Resultat gelungener Agitation und Privatspekulation“ bezeichnet, nichts mehr. Als eindeutiger Gewinner geht aus diesem monatelangen Tauziehen Carl von Eichthal hervor. Der Hofbankier hat anno 1856 zusammen mit den bedeutendsten deutschen Großunternehmern und Bankchefs die Ostbahn-Aktiengesellschaft ins Leben gerufen. Carl von Eichthal gehört unter anderem dem Kollegium der Gemeindebevollmächtigten sowie der





Abgeordnetenversammlung an und verfügt damit über einen massiven Informationsvorsprung, der seine Eisenbahngeschäfte mit der Bodenspekulation verschmelzen lässt. Bei der Entscheidungsfindung für die äußere Bahnlinie und dem Bahnstandsstandort am Kuisl war es zumindest nicht hinderlich, dass Gustav von Schlör vor seiner Ernennung zum Handelsminister lange Jahre Direktor bei der Ostbahngesellschaft war. Eichthal und Schlör kennen sich persönlich gut und dem entsprechend gut sind die geschäftlichen Verbindungen zwischen dem Bankier und dem Minister. Darüber, ob es interne Absprachen zwischen den beiden Akteuren gab oder dass der einflussreiche Bankenchef Druck auf den Staatsminister ausübte, lässt sich nur spekulieren.

### 1868 – Der Untergiesinger Eisenbahndamm entsteht

München-Untergiesing \* Zur optimalen Straßenführung legt die Bahnverwaltung „einen Eisenbahndamm von der Brücke angefangen bis zum Berge von Giesing, und durch diesen einen aufsteigenden tiefen Einschnitt“ an. Damit wird Untergiesing in zwei Hälften zerschnitten. Proteste der Untergiesinger stellen heraus, dass mit dem plumpen und unansehnlichen Bahndamm die Vorstadt in ihrer baulichen Entwicklung beeinträchtigt, dass zumindest die in der Nähe des Damms liegenden Grundstücke entwertet und der Bevölkerung eine „unästhetische und unerträgliche Last aufgebürdet“ wird. Der Stadtrat befürchtet bei einem Bruch des Hochwasserdammes der Isar können die hereinströmenden Wassermassen große Teile Untergiesings überschwemmen. Statt des festen Bahndammes fordert man deshalb die Herstellung der Bahntrasse auf Pfeilern. Die Bahnverwaltung hält aber die vorgetragenen Hochwasserängste für stark übertrieben, da genügend Öffnungen für Straßen und Bäche vorgesehen sind. Gleichzeitig stellt sie die - berechnete - Frage, ob eine leichtere Bauweise etwas an der Lautstärke und der Ästhetik ändern würde. Zum Bau des Bahndamms wird auf der gesamten Strecke zwischen dem Bergeinschnitt und der Braunauer Brücke ein sieben Meter hohes Holzgerüst aufgebaut. Diese Konstruktion trägt eine Rollbahn, mit der die Erdmassen aus dem Hangeinschnitt abtransportiert und anschließend auf beide Seiten der Holzkonstruktion herabgekippt werden. Das Holzgerüst verschwand nach und nach im aufgeschütteten Eisenbahndamm. Zehn Monate sind dafür vorgesehen, um die 60.000 Kubikmeter Erdreich, die beim Aushub des Einschnitts zwischen dem Giesinger Berg und dem Ostbahnhof anfallen, auf den Bahndamm zu verteilen. Voraussetzung ist aber, dass die Bauarbeiter pro Tag rund 750 Waggons der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils sieben Waggons ständig im Einsatz. Zu erheblichen Problemen führen nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke die Lärmentwicklung an der Eisenbahnbrücke am Kolumbusplatz und dem gesamten Weg des Damms. Der Lärmpegel war noch höher wie





heute, da die Schienen ohne jede Geräuschdämmung direkt auf die eisernen Brückenläufe montiert worden waren.

---

### **1868 – Die Gleisverlegungsarbeiten und der Bau des Ostbahnhofs beginnen**

Haidhausen - Rosenheim - Simbach/Braunau \* Die Gleisverlegungsarbeiten an den Bahnlinien nach Simbach/Braunau am Inn und der neuen Streckenführung nach Rosenheim beginnen. Von Rosenheim aus sollte noch eine weitere, insgesamt kürzere Strecke nach Salzburg abzweigen. Im selben Jahr wird auch der Bau für den Haidhauser Bahnhof begonnen, der zu dieser Zeit noch „mitten auf der grünen Wiese“ entsteht.

---

### **1868 – Die Überplanung des Franzosenviertels ist unumgänglich geworden**

Haidhausen \* Gleichzeitig mit der Verlegung der Bahngleise und der Errichtung des Ostbahnhofs, ist die Überplanung des Geländes zwischen der künftigen Bahnlinie und der Vorstadt Haidhausen unumgänglich geworden. Diese Aufgabe übernimmt der städtische Oberbaurat Arnold Zenetti.

---

### **1868 – Der Magistrat ist gegen die Zulassung einer Pferdetrambahn**

München \* Der Magistrat spricht sich gegen die Zulassung einer Pferdetrambahn durch die Altstadt aus. Lediglich eine „Zirkelbahn“ - vom Hauptbahnhof über den Sendlinger-Tor-Platz zur Isar und zwei Stichlinien nach Nymphenburg und Schwabing - genehmigen die Stadtväter.

---

### **2. Januar 1869 – Michael Zechmeisters neues Stadtomnibusnetz**

München \* Der Lohnkutscher Michael Zechmeister startet einen neuen Versuch und schickt seine schienenunabhängigen, pferdebetriebenen, auf eisenbereiften Holzrädern laufenden Wagen auf die Straßen der bayerischen Haupt- und Residenzstadt. Das Stadtomnibusnetz besteht jetzt aus fünf Linien mit Umsteigebetrieb, wobei auf die weitere Anbindung der Au verzichtet wird. Auch Haidhausen und Giesing sind noch nicht in das Verkehrsnetz einbezogen worden. Die klassische Strecke geht jetzt vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke.

---

### **1870 – Der Zechmeister'sche Pferde-Omnibus ist wirtschaftlich erfolgreich**



München \* Die Strecke des Zechmeister'schen Pferde-Omnibus vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke wird in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt befahren. Auf Drängen der Polizei müssen die Linien beschildert und nummeriert werden, bei Dunkelheit farbige Lampen die Richtung anzeigen. Der Tarif beträgt nur mehr drei Kreuzer. Es gibt bunte Fahrscheine, die sogar schon mit einem Reklameaufdruck versehen sind. Da die Nachfrage inzwischen angestiegen ist, kann das Unternehmen auf einen wirtschaftlichen Erfolg hoffen. Das Zechmeister'sche Streckennetz wird in der Folgezeit ständig erweitert. Bei Unrentabilität werden Streckenabschnitte aber auch wieder eingestellt oder nur mehr zu besonderen Anlässen angefahren. So verkehrten bestimmte Sonderwagen nur während des Oktoberfestes oder fahren nach Nymphenburg.

## **31. März 1870 – Arnold Zenetti fertigt die Pläne fürs Franzosenviertel**

München-Haidhausen \* Der Plan für die Straßenzüge zum Braunauer Bahnhof in der Vorstadt Haidhausen wird vom Stadtbaurat Arnold Zenetti fertiggestellt und den zuständigen Gremien zur Genehmigung zugeleitet.

## **15. März 1871 – Der Ostbahnhofs und die Bahnlinie werden eingeweiht**

München-Haidhausen \* Das Empfangsgebäude des Braunauer Bahnhofs wird eröffnet. Spätestens jetzt bricht für das Ostend das Eisenbahnzeitalter an. Allerdings verlassen zunächst nur drei Personen- und wenige Güterzüge den Hauptbahnhof über die neue Isarbrücke durch Untergiesing zum Braunauer Bahnhof und weiter in Richtung Rosenheim und nach Simbach/Braunau am Inn.

## **15. März 1871 – Die Baulinie für das Eichthal'sche Areal ist bereits genehmigt**

München-Haidhausen \* Bis zur Eröffnung des Empfangsgebäudes des von Friedrich Bürklein entworfenen Braunauer Bahnhofs haben die Münchner Gemeindebevollmächtigten die Baulinie für das angrenzende Eichthal'sche Areal bereits genehmigt.

## **15. März 1871 – Auch für Giesing bricht das Eisenbahnzeitalter an**

München-Untergiesing \* Für Giesing bricht das Eisenbahnzeitalter an. Doch zunächst verlassen



nur drei Personen- und wenige Güterzüge den Hauptbahnhof über die neue Isarbrücke durch Untergiesing in Richtung Rosenheim und weiter nach Braunau.

### **1. Juni 1871 – Die Ruhe und der Beschaulichkeit in Untergiesing ist dahin**

München - Braunau - Linz - Wien \* Die über Mühldorf nach Simbach/Braunau am Inn führende Hauptverkehrsstrecke der Eisenbahn wird eröffnet. Sie führt weiter über Linz nach Wien. Spätestens ab jetzt ist es mit der Ruhe und der Beschaulichkeit in Untergiesing vorbei. Während die neue Streckenführung für den Güter- und Personenverkehr einen erheblichen Zeitgewinn bedeutet und reiche Spekulanten noch reicher macht, ist die Bahnlinie für Untergiesing mit erheblichen Nachteilen verbunden und bringt für die ansässigen Bewohner neben einer Lärmbelästigung noch zusätzlichen Gestank und einen sieben Meter hohen, die ganze Ortsflur durchtrennenden Bahndamm. Der gewünschte Bahnhof, verbunden mit der Möglichkeit der Ansiedelung von Industrieanlagen, bleibt den Untergiesingern ebenfalls versagt. War zu Beginn noch von einer Station mit Güterhalle die Rede, so verwarf die Generaldirektion auch diese Pläne, da Bodenuntersuchungen die Untergiesinger Isarauen als denkbar ungünstiges Areal für einen Bahnhof bezeichneten. Das bedeutet für die Stadt München, dass sie nach einem neuen Standort für den Städtischen Schlacht- und Viehhof suchen muss, der ursprünglich zwischen Schyrenbad und Stadtgartendirektion geplant war.

### **9. Juli 1871 – Bürgermeister Alois von Erhardt stellt das Franzosenviertel-Konzept vor**

München-Haidhausen \* Das Einverständnisschreiben des Innenministeriums für die „Straßenzüge zum Braunauer Bahnhof in der Vorstadt Haidhausen“ enthält gegenüber der Ursprungsplanung nur geringfügige Änderungen. Daraufhin kann Bürgermeister Alois von Erhardt noch im gleichen Monat das Konzept der Öffentlichkeit vorstellen. Das Franzosenviertel ist von dem Münchner Stadtbaurat Arnold Zenetti streng geometrisch als Dreistraßanlage geplant worden. Das Konzept umschließt das künftige Straßennetz zwischen dem Bahngelände, der Stein-, Rosenheimer-, Wolfgang- und der Äußeren-Wiener-Straße und sieht den Ostbahnhof und das ihn umgebende Rondell des Orleansplatzes als Mittelpunkt des Viertels vor. „Diese Zentrierung auf den Ostbahnhof nimmt sich wie die Persiflage eines residenzstädtischen Grundrisses aus, im dem - dem Arbeiterviertel entsprechend - der Platz des Herrscherhauses von dem Pendlerbahnhof eingenommen wird“. Damit die neue Wohnsiedlung an die Vorstadt Haidhausen und an das Gasteig-Gelände angebunden werden kann, sind in Zenettis Planungskonzepten Straßendurchbrüche von der Wörth- zur Preysingstraße und Verbreiterungen der Rosenheimer-, Stein- und Milchstraße vorgesehen. Im Gegensatz zu der am Beginn des 19.



Jahrhunderts angelegten Maxvorstadt und zu dem ab dem Jahr 1860 erbauten Gärtnerplatz-Viertel haben die Straßen und Plätze des Franzosenviertels erstmals unterschiedliche Breiten. Dafür sind - neben verkehrstechnischen - vor allem ästhetische Gesichtspunkte ausschlaggebend. Vom 530 Fuß messenden, halbkreisförmigen Orleansplatz ausgehend, bildet die 100 Fuß breite Wörthstraße die Mittelachse der symmetrischen Dreistraßanlage. Ihre Aufweitung - der früher als Forum bezeichnete heutige Bordeauxplatz - bildet den prunkvollen Mittelpunkt innerhalb des Franzosenviertels. An seiner Stelle beträgt die Straßenbreite 200 Fuß. Ein ebenfalls 100 Fuß breites Straßenprofil verzeichnen die Rosenheimer- und die Orleansstraße. Die Weißenburger- und die Belfortstraße verlassen das Rondell am Orleansplatz als Diagonalachsen. Diese Verkehrswege messen, ebenso wie die sie kreuzende Pariser- und Breisacher Straße 60 Fuß in der Breite. Die restlichen Straßen haben eine Breite von 50 Fuß. An den beiden diagonal verlaufenden Straßenzügen sind Platzanlagen geplant. So folgt an der Weißenburger Straße dem 220 Fuß messenden, rechteckigen Pariser Platz der im Durchmesser 300 Fuß umfassende, kreisrunde Weißenburger Platz. Spiegelbildlich zum Pariser Platz soll an der Belfortstraße ebenfalls eine quadratische Platzanlage, der Straßburger Platz, angelegt werden. Die Planung, die mit ihrer symmetrischen Straßeführung an eine barocke Bauweise erinnert, kann aber nur dort verwirklicht werden, wo sich der Grund in der Hand eines Besitzers befindet. Im Gegensatz zu dem Baugebiet das sich überwiegend im Besitz Carl von Eichthals befindet und das etwa bis zur Wörthstraße reicht, scheitert nördlich davon der weitere Ausbau am Kloster der Frauen zum guten Hirten, das das Gelände des ehemaligen Preysing-Schlusses seit 1840 besitzt. Die Klosterverwaltung lehnt jeden Verkauf der notwendigen Grundstücke zur Fertigstellung des Franzosenviertels ab und tritt nicht einmal einen Quadratmeter Grund für die Straßenanlagen ab. Ein Opfer dieser unnachgiebigen Haltung wird der Straßburger Platz den der Königlich-bayerische Major a.D., Karl Graf von Rambaldi, im Jahr 1894 in seiner Zusammenstellung der Münchner Straßennamen wie folgt beschreibt: „Straßburgerplatz. Liegt in Haidhausen zwischen der Elsaß-, Pariser- und Belfortstraße, nördlich vom Ostbahnhofe“. Doch ohne ein Entgegenkommen der Klosterschwestern kamen die weiteren Planungsarbeiten für dieses Gebiet ins Stocken. Dies auch, weil einerseits keine aussichtsreichen Enteignungsmöglichkeiten bestehen, andererseits, weil sich in den Zeiten der geometrischen Stadtplanung kein Verantwortlicher zu einer Planänderung entschließen kann.

Erst mit dem Amtsantritt Theodor Fischers, dem Vorstand des Münchner Stadterweiterungsbüros, werden die Planungen wieder aufgenommen.

## **1. August 1871 – Der erste tödliche Unfall nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie**

München-Untergiesing \* Schon wenige Monate nach Eröffnung der Eisenbahnlinie über den



Ostbahnhof nach Braunau kommt es zum ersten tödlichen Unfall. Die Frau des Gemeindebevollmächtigten Wilhelm Kanzler, der in Obergiesing die bekannte Gastwirtschaft Zum Giesinger Weinbauern betreibt, stirbt. Mutter Kanzler ist mit ihrem Sohn in der Kutsche über den Giesinger Berg in Richtung Innenstadt gefahren. Bei der Eisenbahnbrücke erschreckt ein heraneilender Zug das Pferd so sehr, dass es scheut, die Kutsche umwirft und beide Insassen unter sich begräbt. Während der Sohn mit leichten Blessuren davongekommt, stirbt die Mutter an ihren Verletzungen. Es kommt fast täglich zu solchen Unfällen, „weil die Bauernpferde aus den außergelegenen Dörfern noch keinen Kurs bezüglich der Vorsichtsmaßnahmen genommen und jetzt wie früher scheuen und durchgehen“.

---

## **1872 – Eine der frühesten rein stadtteilbezogenen Grünanlagen Münchens**

München-Haidhausen \* Der streng geometrisch angelegte heutige Bordeauxplatz, damals Forum in der Wörthstraße genannt, gilt als eine der frühesten rein stadtteilbezogenen Grünanlagen Münchens, der zusammen mit dem Orleans-, dem Weißenburger- und dem Pariser Platz das dreistrahlige, vom Ostbahnhof ausgehende Straßensystem im Franzosenviertel gliedert.

---

## **1876 – Der Centralbahnhof muss ständig umgebaut werden**

München-Maxvorstadt \* Durch das ständig steigende Verkehrsaufkommen wird der Centralbahnhof umgebaut.

---

## **1876 – Aus dem Braunauer Bahnhof wird der Ostbahnhof**

München-Haidhausen \* Erst jetzt erhält der im Neurenaissance-Stil errichtete Braunauer Bahnhof den Namen Ostbahnhof.

---

## **26. März 1876 – Ein Vorvertrag für die Pferdestraßenbahn wird geschlossen**

München - Brüssel \* Bürgermeister Alois von Erhardt schließt mit dem aus Brüssel stammenden Industriellen Edouard Otlet - vorbehaltlich der Genehmigung durch die beiden Ratskollegien - einen Vorvertrag ab. Dieser sieht eine Konzession auf dreißig Jahre vor. Edouard Otlet, der bereits zuvor in Prag und Wiesbaden erfolgreich Pferdebahnen aufgebaut hat, verpflichtet sich, auch in München ein weit gespanntes Linienkreuz zu errichten. Die West-Ost-Achse soll vom



Nymphenburger Schlosspark über Neuhausen zum Stachus führen und sich dort verzweigen. Ein Nebenast soll über den Lenbachplatz zum Promenadeplatz und den dort gelegenen Hotels und Geschäften führen. Der Hauptast soll - die Altstadt umfahrend - über die Sonnenstraße den Sendlinger-Tor-Platz erreichen und von dort über den Gärtnerplatz zur Isarbrücke, weiter durch die Rosenheimer- und Weißenburger Straße und am damals noch Haidhauser Bahnhof genannten Ostbahnhof enden. Der Verlauf der Nord-Süd-Linie beginnt am Großen Wirt in Schwabing und führt weiter über die heutige Leopoldstraße zum Odeonsplatz, von dort über die Brienner Straße zum Stachus, weiter zum Bahnhofplatz und endet am Fuße der Theresienhöhe. Mit dieser Linienführung können die engen Altstadtstraßen geschickt umfahren werden. Außerdem soll die Pferdetram in einem zehnminütigen Abstand verkehren und Otlets Gesellschaft - für die Benutzung des städtischen Straßengrundes ein Prozent der Bruttoeinnahmen an die Stadtgemeinde abführen.

---

### **25. August 1876 – Die Wittelsbacherbrücke wird der Öffentlichkeit übergeben**

München-Ludwigsvorstadt - München-Au \* Am 31. Geburtstag König Ludwigs II. wird die Wittelsbacherbrücke der Öffentlichkeit übergeben. Die eiserne Brücke stammt von der Münchner Tochtergesellschaft der Cramer-Klett'schen Eisenwerke Nürnberg, der Süddeutschen Brückenbaugesellschaft. Einen besonderen Aufwand betreibt man mit den zwei Brückenportalen, die reich ausgestattet waren. Den bisherigen Holzsteg reißt man kurz vor Fertigstellung der Brücke ab. Zweifellos ist eine leistungsfähige Brücke für Untergiesing überlebensnotwendig, da hier bisher nur sehr wenig funktioniert hat: kein Bahnhof, kein Schlachthof, dafür aber der städtebaulich stark behindernde Bahndamm. Eine Brücke ist Untergiesings letzte Chance, denn nur durch sie ist mit einer großflächigen Ansiedlung von Industriebetrieben und Unternehmen zu rechnen, nur durch sie entstehen neue Impulse für die Entwicklung des Stadtviertels, nur durch den neuen Isarübergang kann der Wohlstand der Bewohner gefördert werden und nur durch ihn kann bei der Vorstadt-Bevölkerung „Bildung und bürgerlicher Freisinn“ zunehmen.

---

### **1882 – Die Ostbahnhalde beim Centralbahnhof wird abgerissen**

München-Maxvorstadt \* Die Ostbahnhalde beim Centralbahnhof wird abgerissen.

---

### **1887 – Die Firma Franz Kathreiner's Nachfolger erwirbt ein Grundstück**



Berg am Laim \* Die Firma Franz Kathreiner's Nachfolger erwirbt an der Mühldorfstraße 20, nahe dem Ostbahnhof, ein 34.000 qm großes Areal mit Gleisanschluss.

## **1890 – Die Trambahn ist ein Beförderungsmittel für das Bürgertum**

München \* Die Trambahn ein Beförderungsmittel für das Bürgertum und noch kein Massenverkehrsmittel. Und das liegt nicht nur an den Verkehrszeiten der Pferdebahnen, die erst ab sieben Uhr fahren, während die Arbeiter in den Fabriken bereits seit sechs Uhr früh schuften. Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft lehnt die Einführung einer Arbeiterfahrkarte mit der Argumentation ab, dass die Trambahn nicht für den Massenbetrieb eingerichtet ist. Ein Blick auf die Netzstruktur der Pferdebahn von 1890 zeigt folgendes Bild: Die vorwiegend bürgerlichen Stadtviertel Maxvorstadt, die Nymphenburger Straße, der Süden Schwabings und das Lehel weisen ein dichtes Netz mit drei Linien auf. In die Proletenviertel im Westend, Untersending, Au sowie Giesing führt jeweils nur eine Stichstrecke. Der Ostbahnhof - und damit Haidhausen - ist mit zwei Linien erschlossen.

## **1898 – Hermann Tietz eröffnet Münchens erstes Kaufhaus**

München-Maxvorstadt \* Als erstes Kaufhaus in München wird jenes von Hermann Tietz, der heutige Hertie, am Hauptbahnhof eröffnet.

## **1899 – Die Parkanlage am Tassiloplatz wird angelegt**

München-Au \* Die Parkanlage am Tassiloplatz wird zwischen 1899 und 1901 an der Rückseite der zum Ostbahnhof führenden Gleisanlagen angelegt. Um den nahezu rechteckigen Platz führt ein geschwungener Weg mit kleinen ovalen und runden Sitzplätzen. Ein Diagonalweg durchschneidet die tiefergelegten Rasenflächen. An den Wegegabelungen befinden sich jeweils kleine Strauchgruppen. Eine Pflanzung aus Kastanien, Ulmen und Sträuchern schirmt den Park von den Straßen ab. Die Ausstattung mit einem Betonteich macht den Tassiloplatz zur wohl typischsten Anlage um die Jahrhundertwende. Der dreihundert Quadratmeter große Teich mit seinen geschwungenen Uferlinien wird von Spöttern „Vierwaldstätter See en miniature“ genannt.

## **1901 – Das Maffei'sche Eisenwerk in der Hirschau erhält einen Gleisanschluss**





München-Englischer Garten - Hirschau \* Das Maffei'sche Eisenwerk in der Hirschau erhält einen vom Prinzregenten Luitpold genehmigten Gleisanschluss zum Schwabinger Güterbahnhof. Bis dahin mussten über 2.000 Lokomotiven auf Straßenfahrzeuge verladen werden. Anfangs wurden die Maschinen von vielen Pferden, später von einer Lokomobile durch die ganze Stadt zur Zentralwerkstätte der Eisenbahn gezogen und dort mit den separat transportierten Radsätzen erneut zusammengebaut.

---

### **15. Juli 1901 – Der Glaspalast-Brunnen wird vor dem Ostbahnhof aufgebaut**

München-Haidhausen \* Der aufwändige, mit romanischen und gotischen Ornamenten geschmückte Schalenbrunnen aus dem Münchner Glaspalast wird vor dem Ostbahnhof neu aufgestellt und in Betrieb genommen. Der Glaspalastbrunnen war 1879 abgebaut und in der Zwischenzeit in einem Bauhof eingelagert worden.

---

### **1902 – Der Konsumverein München von 1864 erwirbt ein Grundstück in der Au**

München-Au \* Der Konsumverein München von 1864 erwirbt ein Grundstück mit Bahnanschluss zum Ostbahnhof an der Auerfeldstraße und bringt dort zunächst einen geräumigen Holz- und Kohlenhof unter. Später siedelt sich hier die ganze Zentrale an. Bis dahin war der Verein in der Au überhaupt nicht vertreten.

---

### **1909 – Die Post am Ostbahnhof wird erbaut**

München-Haidhausen \* Das „Postgebäude München-Ostbahnhof mit automatischer Telephonzentrale“ wird erbaut.

---

### **1910 – Post und Telefon am Orleansplatz**

München-Haidhausen \* Das Postgebäude am Orleansplatz und die Telefon-Vermittlungsstelle nehmen ihren Betrieb auf.

---

### **1910 – Das Postgebäude am Ostbahnhof mit automatischer Telegraphenzentrale**



München-Haidhausen \* Das Postgebäude München-Ostbahnhof mit automatischer Telegraphenzentrale wird gebaut.

## 21. Mai 1913 – Der Komponist Richard Wagner erhält ein Denkmal

München-Bogenhausen - München-Haidhausen \* Einen Tag vor dem 100. Geburtstag Richard Wagners wird ihm zu Ehren eine Statue neben dem Prinzregententheater enthüllt. Heinrich Waderé hat das Monument gestaltet. Aus mehreren zur Verfügung stehenden Entwürfen wählt man denjenigen aus, der den Komponisten in ähnlicher Pose zeigt, wie das berühmte Porträt von Johann Wolfgang von Goethe in der Campagne. Da die ruhende Darstellung des Künstlers extrem stark im Gegensatz zu dem unsteten Leben des Musikers steht, kommt bald Kritik hoch, in die sogar das städtische Kollegium der Gemeindebevollmächtigten einstimmt. Letztlich beruhigt aber ein einziges Argument alle Kritikerstimmen: Da Richard Wagner von Natur aus nur mit einer geringen Körpergröße ausgestattet war, hätte ein stehendes Denkmal die Öffentlichkeit nur wenig beeindruckt. Der Marmor für die Figur stammt vom Untersberg. Er umfasst als Rohblock 14 Kubikmeter Inhalt und wiegt 600 Zentner. Über dreißig Pferde sind notwendig, um diese gewaltige Last vom Untersberger Steinbruch zur nächsten Eisenbahn zu schaffen, mit der er ab Berchtesgaden nach München gebracht wird. Bildhauer Heinrich Waderé hat sich am Ostbahnhof ein provisorisches Atelier eingerichtet. Da die fertige Marmorfigur noch immer 450 Zentner wiegt gestaltet sich der Transport vom Atelier zum Aufstellungsort als besonders schwierig. Er nimmt mehr als zwei Tage in Anspruch. Die Statue muss mit einer Straßenlokomotive der Firma Maffei zum Ort seiner Aufstellung gebracht werden. Dort behindert vor allem der weiche Boden die Arbeiten, da sich die Räder des Transportwagens immer wieder eingraben. Cosima und Siegfried Wagner lehnen ihre Teilnahme an der Denkmalenthüllung ab. Bei Cosima sind es gesundheitliche, bei Siegfried grundsätzliche Gründe. Die Konkurrenz der Münchner Festspiele für Bayreuth sind aber die wahren Beweggründe. Das gesellschaftliche Ereignis an der Prinzregentenstraße wird durch Richard Wagners „Huldigungsmarsch“ eröffnet. Münchens erster Bürgermeister, Wilhelm von Borscht, hält eine Ansprache und Ernst von Possart, der Initiator des Denkmals, sagt in seiner Rede: „So grüßen wir Dich, Unsterblicher! Möge Dein Antlitz uns leuchten“. Prinzregent Ludwig III. enthüllt schließlich das Wagner-Denkmal. Die sozialdemokratische Tageszeitung Münchener Post kommentiert das Ereignis mit den Worten: „Das Streben Münchens, die seiner Zeit an Bayreuth abgegebene Hegemonie im Reiche von Wagners Kunst an sich zu bringen - das heimliche Agens [die treibende Kraft] unserer Festspiele - hat uns nun endlich ein würdiges Denkmal des Meisters beschert.“ Gleichzeitig kritisiert das Blatt, dass der Eröffnungsakt nicht dem Festwiesensbild der



Wagner'schen Meistersinger entsprach und auf den „Wach-auf-Chor“ kein spontaner Jubel des Volkes, sondern ein „hochoffiziell-eisernes Schweigen“ der „aristokratisch-bürgerlichen Festversammlung“ folgt. Den Abschluss der Einweihungsfeierlichkeiten für das Musiker-Standbild bildet der „Tannhäusermarsch“.

## **14. April 1914 – Erzherzog Franz Ferdinand besucht München**

München-Ludwigsvorstadt \* Der österreichische Erzherzog Franz Ferdinand trifft mit einem Sonderzug auf dem Münchner Hauptbahnhof ein. Der weithin als reaktionär geltende Erzherzog wird ein viertel Jahr später in der bosnischen Hauptstadt Sarajewo samt seiner Ehefrau Sophie von Hohenberg Opfer eines Anschlags werden.

## **28. Juni 1914 – Das Attentat von Sarajewo auf den Erzherzog Franz Ferdinand**

Sarajewo \* Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este und seine Ehefrau, die Herzogin Sophie von Hohenberg, besuchen die bosnische Hauptstadt Sarajewo. Am Bahnhof besteigen sie ein offenes Auto und lassen sich damit Richtung Rathaus kutschieren. Schon bald nach der Abfahrt misslingt ein erster Attentatsversuch mit einer serbischen Handgranate. Franz Ferdinand kann den Sprengkörper abwehren, sodass er erst hinter dem Auto explodiert. Der Erzherzog kommt mit dem Schrecken davon, absolviert anschließend seinen Empfang im Rathaus und fährt danach im offenen Automobil weiter. Der Wagen des Erzherzogs kommt unmittelbar vor einem besonders entschlossenen Mitglied des Terrorkommandos zum stehen. Der 19-jährige Gavrilo Princip schießt mit seiner 9-mm-Pistole zwei Mal. Der erste Schuss trifft die Herzogin Sophie von Hohenberg in den Unterleib, die zweite Kugel den Erzherzog. Beide Schüsse sind tödlich. Gavrilo Princip ist Mitglied der Organisation „Mlada Bosna“ [„Junges Bosnien“], eines national-revolutionären Netzwerks von Schülern und Studenten. Der Bund strebt die Vereinigung von Bosnien-Herzegowina mit dem Königreich Serbien an. Die selben Ziele verfolgt auch die Terror-Organisation „Vereinigung oder Tod“, auch bekannt als „Schwarze Hand“, ein im Jahr 1911 in Belgrad gegründeter serbischer Geheimbund.

## **1. August 1914 – München wird zur Drehscheibe der bayerischen Truppenverladung**

München \* München, das nach Berlin die zweitgrößte Garnison im Deutschen Reich besitzt, wird zur Drehscheibe der bayerischen Truppenverladung. Einberufene und Kriegsfreiwillige strömen hier zusammen. Auf den Münchner Bahnhöfen, die unter militärische Kontrolle stehen, herrscht



riesiger Trubel; alleine am Hauptbahnhof verkehren täglich bis zu 700 Züge.

---

### **5. August 1914 – Freudig begrüßte Nachwuchs-Soldaten**

München \* In den Münchner Neuesten Nachrichten ist zu lesen: „Heute Abend kam ein ganzer Zug von Gebirglern an. Wie der über den Bahnhof marschierte, da gab es ein Rufen und Winken; an allen Fenstern im Kaufhaus Tietz [später Hertie, heute Karstadt am Bahnhofplatz] würde es lebendig, alle Verkäuferinnen winkten mit Tüchern. [...] Und wenn man sie alle sieht, diese Prachtkerle, dann mischt sich in die ersten Erwägungen, was werden kann und werden mag, das Gefühl tröstlicher Zuversicht. Wo so viele Arme zugreifen, so viele Herzen fürs Vaterland schlagen, da kann es nicht gefehlt sein.“

---

### **9. August 1914 – Das lärmende Treiben in den Straßen ist einem feierlichen Ernst gewichen**

München \* In der Münchner Stadtchronik wird festgestellt, dass das „lärmende Treiben in den Straßen einem feierlichen Ernst gewichen sei. Auf den Straßen wird es ruhiger. Der Autoverkehr ist nahezu zum Erliegen gekommen. Wer Benzin kaufen will, braucht einen Erlaubnisschein des Stellvertretenden Generalkommandos. Vor dem Hauptbahnhof und am Stachus warten nur mehr wenige Taxis auf Kundschaft. Die Straßenbahnen fahren nun mehr bis 23 Uhr.

---

### **14. August 1914 – Die ersten Verwundeten kommen am Münchner Hauptbahnhof an**

München-Ludwigsvorstadt \* Zwei Wochen nach Kriegsbeginn kommen die ersten Verwundeten am Münchner Hauptbahnhof an. Von dort werden die verwundeten Soldaten mit umgebauten ehemaligen Sommerwagen der Trambahn in die verschiedenen Krankenhäuser und Lazarette gebracht. Die Lazarette sind über die ganze Stadt verteilt.

---

### **17. November 1916 – Ein französisches Flugzeug wirft sieben Bomben über München ab**

München-Ludwigsvorstadt \* Ein französisches Flugzeug wirft über München sieben Bomben ab, richtet aber nur wenig Sachschaden an, weil auch ein Blindgänger unter den Bomben ist. Das Ziel, den Münchner Hauptbahnhof zu zerstören, wird verfehlt.

---



## **31. Januar 1918 – Tausende schließen sich der Demonstration der Kruppianer an**

München \* Die rund 2.000 Streikenden ziehen gemeinsam von der Schwabinger Brauerei zu anderen Rüstungsbetrieben im Münchner Norden und schließlich in die Innenstadt in Richtung Hauptbahnhof. Der inzwischen auf 6.000 Menschen angewachsene Zug will in den Mathäserbräu, in dem aber bereits BMW-Arbeiter eine Versammlung abhalten. Ihr Demonstrationzug endet schließlich im Hotel Wagner an der Sonnenstraße. Hier sprechen neben Fritz Schröder auch Sarah Sonja Lerch und Hans Unterleitner.

---

## **18. Juni 1918 – Soldaten lassen sich nicht mehr alles gefallen**

München \* Die Zentralpolizeistelle meldet einen militärischen Vorfall. Ein ungeordneter Haufen zieht von der Kaserne zum Hauptbahnhof. Als ein Major einen Soldaten zur Ordnung ruft, schreit dieser ihn an: „Was wollt Ihr Himmel-Herrgottsakramenter, ist's nicht genug, dass wir für Euch ins Feld gehen, schikanieren wollt ihr einen auch noch, anpacken tu ich dich, bei der Fotze nehm ich dich, du Blindgänger.“ Die übrigen Soldaten zollen ihm daraufhin Beifall.

---

## **3. November 1918 – Kurt Eisner und der Bauernführer Ludwig Gandorfer**

München - Pfaffenberg \* Nach der Kundgebung eilt Kurt Eisner zum Bahnhof, um nach Pfaffenberg zu fahren, wo er sich mit dem Bauernführer Ludwig Gandorfer trifft. Eisner will sich die Unterstützung durch Gandorfer und seinem Kreis sichern. Er ist sich bewusst, dass ohne die ihm zugesicherten Lebensmittellieferungen die Revolution keine Chance hat.

---

## **4. November 1918 – Bewaffnete Matrosen befreien ihre Kameraden**

Kiel \* Bewaffnete Matrosen besetzen, unter dem Kommando der Soldatenräte, ohne Widerstand die Militärgefängnisse und befreien ihre Kameraden. Andere besetzen öffentliche Gebäude wie den Bahnhof und das Telegraphenamt.

---

## **7. November 1918 – Im Auftrag des Soldatenrats**

München-Maxvorstadt \* Um 20:12 Uhr ergreift ein Unteroffizier „im Auftrag des Soldatenrats“ vom Hauptbahnhof Besitz. Demnach gibt es zu diesem Zeitpunkt wohl offiziell einen Soldatenrat.

---



### **7. November 1918 – Die Räte sollen den Ablauf des Umsturzes organisieren**

München-Ludwigsvorstadt \* Der Mathäserbräu wird aufgrund seiner zentralen Lage zwischen Hauptbahnhof, Wittelsbacher Palais, Landtagsgebäude, Außenministerium, Residenz und Polizeipräsidium als Hauptquartier der Revolutionsbewegung ausgewählt. Die Funktion der spontan entstandenen revolutionären Arbeiter- und Soldatenräte besteht zunächst darin, den Ablauf des Umsturzes zu organisieren und seinen Erfolg sicherzustellen. Die Räte fungieren als Organe der Revolution. Sie leiten umgehend Maßnahmen ein: Bewaffnete Soldaten patrouillieren auf Lastkraftwagen die Nacht hindurch und sollen - wenn nötig - die Ordnung aufrecht erhalten. Vor den wichtigen öffentlichen Gebäuden werden Wachen aufgestellt. Die Verkehrs- und Nachrichtenzentren werden übernommen. Die wichtigen Zeitungsredaktionen und Verlagshäuser werden besetzt, um Bekanntmachungen zu drucken und die Bevölkerung mit Informationen zu versorgen.

---

### **7. November 1918 – Die wichtigsten Institutionen sind in den Händen der Aufständischen**

München \* Um 22 Uhr sind der Hauptbahnhof und kurz darauf die Post sowie das Telegraphenamt ebenso wie alle Ministerien, das Polizeipräsidium und die wichtigsten Zeitungsverlage kampflos in die Hände der Aufständischen gefallen.

---

### **20. November 1918 – Planungen für die Rückkehr von 60.000 bayerischen Soldaten**

München \* Ein aus Künstler- und Bürgerkreisen gebildeter Ausschuss berät im Künstlerhaus über die Empfangsfeierlichkeiten zu Ehren der nach München zurückkehrenden 60.000 bayerischen Soldaten. Die Stadt stellt dafür 50.000 Mark zur Verfügung. Damit sollen der Bahnhof und Ehrenporten ausgeschmückt werden.

---

### **18. Dezember 1918 – Militante Demonstration vor dem Münchner Hauptbahnhof**

München-Ludwigsvorstadt \* Am frühen Morgen ziehen mehrere hundert Menschen zum Hauptbahnhof, um die Bahnhofswache und deren Kommandanten zu verhaften. Die Bahnhofswache gibt einige Schreckschüsse ab und säubert, nach einem erneuten Ansturm der Menge, den Platz. Die Demonstration dauert etwa zwei Stunden. Dabei erhält ein Unbeteiligter zwei Schussverletzungen.

---



### **21. Dezember 1918 – Ein umfangreicher Schleichhandel wird aufgedeckt**

München \* Bei Kontrollen am Hauptbahnhof und in der Innenstadt wird ein umfangreicher Schleichhandel mit Butter, Fleisch und Gemüse aufgedeckt.

---

### **1919 – Dr. Alfred Haas kauft ein Sommerhaus in Bernried am Starnberger See**

Bernried \* Der Arzt Dr. Alfred Haas kauft von Carl Riedl ein Sommerhaus an der Bahnhofstraße 14 in Bernried am Starnberger See.

---

### **10. Januar 1919 – Mehrere Tote nach Schießerei am Bahnhofplatz**

München-Ludwigsvorstadt \* Die aus der Haft in Stadelheim entlassenen Erich Mühsam und Eugen Leviné sprechen im Festsaal des Mathäuserbräu. Es kommt zu einer Schießerei, bei der ein Chauffeur getötet und ein 14-jähriger Lehrling verwundet wird. Gegen 22:30 Uhr kommt es auf dem Bahnhofplatz zu einer Schießerei zwischen den Demonstranten und der Bahnhofswache. Als die Demonstranten in den Südbau des Bahnhofs einzudringen versuchen, eröffnet die Bahnhofswache ein Maschinengewehrfeuer, in dem drei Frauen und zwei Männer getötet sowie 15 Personen schwer verwundet werden.

---

### **12. Januar 1919 – Stuttgarter Spartakisten wollen den Hauptbahnhof besetzen**

Augsburg \* Am Abend erfährt die Bahnhofskommandantur aus Augsburg, dass Spartakisten aus Stuttgart auf dem Weg sind, die den Münchner Hauptbahnhof erobern wollen. Umgehend werden umfangreiche Maßnahmen eingeleitet, doch es bleibt ruhig in dieser Nacht.

---

### **19. Februar 1919 – Gegen 16 Uhr beginnt der sogenannte Lotter-Putsch**

München \* Gegen 16 Uhr beginnt in München der sogenannte Lotter-Putsch, an dem sich rund 600 bewaffnete, überwiegend bayerische Soldaten beteiligen, die am 15. Februar aus Wilhelmshaven kommend hier eingetroffen sind. Die Putschisten unter Führung des Obermatrosen Conrad Lotter schlagen gleichzeitig an drei Stellen zu: Sie besetzen das Telegraphenamt am Hauptbahnhof, verhaften zur gleichen Zeit den Stadtkommandanten Oskar Dürr und den Polizeipräsidenten Josef Staimer in ihren





Dienststellen und wollen in das vom Rätekongress besetzte Landtagsgebäude in der Prannerstraße eindringen. Außerdem wollen sie Kurt Eisner festnehmen und in die Tschechoslowakei abschieben. Während die putschenden Matrosen die beiden ersten Aktionen erfolgreich durchführen können, werden sie im Landtag von der Landtagswache mit Maschinengewehrfeuer vertrieben. Die Festnahme von Kurt Eisner verhindert der Landessoldatenrat Richard Scheid. Die Münchner Bevölkerung hält die Putschisten fälschlich für preußische Spartakisten. Es kommt am Bahnhofplatz zu einer kurzen Schießerei, bei dem der Straßenbahnfahrer Franz Stangl durch einen Kopfschuss ums Leben kommt. Gegen 17:30 Uhr ziehen sich die putschenden Matrosen zurück. Conrad Lotter wird verhaftet.

## 2. April 1919 – Oskar Maria Graf beschreibt die Münchner Lebenssituation

München \* Die Regierung Hoffmann strotzt in den letzten Märztagen nicht gerade vor Tatendrang. Wirtschaftlich geht's bergab, das miserable Wetter und der Schnee hindern alle weiteren Bemühungen. Oskar Maria Graf beschreibt die Situation folgendermaßen: „Die Stadt machte seit Tagen einen verwahrlosten Eindruck, und die Menschen fingen an, aufeinander böse zu werden. Im Rathaus und im Landtag berieten Parteien und Ausschüsse in einem fort. Niemand wusste mehr, wer regiert. Ratlosigkeit und Unsicherheit gingen um. In der Stadt nämlich herrschte die Revolution und auf dem Lande die Gegenrevolution. Der Bahnverkehr stockte, wilde Streiks tobten, die Geschäftswelt war in tausend Ängsten, vor den Brotläden stauten sich lange Reihen und krakeelten mürrisch. Manchmal schlugen sie die Fenster ein, aber sie fanden kein Brot. Die ganze Maschinerie des täglichen Getriebes schien aus den Fugen, und ein ungeheurer Druck lag über der Stadt. Der Hunger wurde immer drohender. Draußen auf den vielen Straßen und Sträßlein des flachen Landes trieb kein Viehtransporter mehr dahin, holperten keine watschelnden Milchfuhrwerke mehr zur nächsten Bahnstation. Jäh, fast von einem Tag auf den andern, gab es keine Milch, keine Butter, kein Ei und kein Fleisch mehr. Auf dem Güterbahnhof standen die leeren Waggons zu Dutzenden auf den angerosteten Schienen, die weiten Hallen gähnten schaurig leer, der Schlacht- und Viehhof lag still, und verlassen dehnten sich die sonst stets belebten Marktplätze aus.“

## 7. April 1919 – In Würzburg wird die Räteherrschaft sofort bekämpft

Würzburg \* In Würzburg beginnt der Versuch der Räteherrschaft mit Belagerungszustand, Pressezensur und Generalstreik, die ein Abgesandter aus München am Nachmittag offiziell ausruft. Die SPD reagiert sofort: Sie wendet sich dagegen und fordert ihre Mitglieder auf, „die



volle Verantwortung denen [zu] überlassen, die der bisherigen Regierung eine geordnete Fortführung ihrer Geschäfte unmöglich machten“. Die Revolutionäre nehmen daraufhin Geiseln, eine rätefeindliche Einheitsfront, der auch die SPD angehört, ruft zum Bürgerstreik auf. Es kommt zu Kämpfen um Residenz und Hauptbahnhof mit mehr als 20 Toten.&nbsp;

### **11. April 1919 – Die Republikanische Schutztruppe muss den Rückzug antreten**

München-Ludwigsvorstadt \* Im Gasthaus&nbsp;Zum Steyrer&nbsp;in der Schützenstraße kommt es gegen 15 Uhr zu einer Rauferei, bei der ein Angehöriger der&nbsp;Bahnhofswache&nbsp;Prügel bezieht. Die herbeigeeilte&nbsp;Republikanische Schutztruppe&nbsp;greift ein, muss aber vor der aufgebracht Volksmenge den Rückzug antreten. Daraufhin versucht die Menge den Hauptbahnhof zu stürmen. Gegen 16:45 Uhr kann das herbeigerufene&nbsp;Leibregiment&nbsp;mit Schreckschüssen den Bahnhofplatz räumen und später den Hauptbahnhof besetzen. Mindestens neun Personen, darunter eine Frau und ein Kind, werden verletzt.

### **13. April 1919 – Oskar Maria Graf beschreibt die Kampfhandlungen**

München \* In seinem Roman „Wir sind Gefangene“ schildert Oskar Maria Graf die Ereignisse so: „Von der Prielmayr-, von der Schützen-, Schiller- und Bayerstraße heraus liefen bewaffnete Massen andauernd Sturm gegen den feuerspeienden Hauptbahnhof, glitten brüllend und heulend wieder zurück und stürmten mit erneuter Erbitterung vor. [...] Getroffene fielen um, Boden und Häuser zitterten, die Menge, in der ich steckte, wogte weiter vor mit den Stürmern und mit furchtbarem Geschrei in den krachenden Bahnhof.“&nbsp;

### **13. April 1919 – Die Verhaftungskommission des Zentralrats nimmt Geiseln**

München \* Zwischen 2 und 3 Uhr nimmt die Verhaftungskommission des Zentralrats Geiseln aus der Münchner Bürgerschaft und dem Adel fest. Die Festgenommenen werden in die Polizeidirektion gebracht. Unter den Verhafteten befindet sich auch der Bahnhofskommandant Emil Aschenbrenner, der aber später von seinem Stellvertreter wieder befreit wird und sich danach umgehend zum Hauptbahnhof begibt.&nbsp;



### **13. April 1919 – Erich Mühsam wird verhaftet und nach Eichstätt gebracht**

München \* Um vier Uhr früh wird auch Erich Mühsam von Angehörigen der Republikanischen Schutztruppe aus seinem Bett heraus verhaftet. Alle Festgenommenen werden zum Hauptbahnhof gebracht und von dort sofort mit der Bahn nach Eichstätt gebracht, wo sie in der Willibaldsburg inhaftiert werden.

---

### **13. April 1919 – Die Verstärkung für den Palmsonntag-Putsch wartet in Ingolstadt**

München-Maxvorstadt - Ingolstadt \* Die Republikanische Schutztruppe hat sich im Hauptbahnhof verschanzt. Ihr Anführer, Alfred Seyfferitz, wartet dort auf die versprochene Verstärkung aus Ingolstadt. In Ingolstadt befindet sich zu diesem Zeitpunkt der Minister für militärische Angelegenheiten, Ernst Schnepfenhorst, der dort mit 600 Soldaten auf das Eintreffen der Nachricht aus München hofft, dass der erste Teil des Putsches erfolgreich abgelaufen ist, um dann die bayerische Landeshauptstadt einnehmen zu können. Schnepfenhorst wird die Nachricht jedoch nie erhalten, da sein Verbindungsmann am nördlichen Stadtrand von einer Patrouille der Roten Armee abgefangen werden wird.

---

### **13. April 1919 – Der Palmsonntag-Putsch scheint geglückt**

München \* Um 9 Uhr treffen sich Vertreter der gemäßigten Parteien beim Kommandanten der Republikanischen Schutztruppe, Alfred Seyfferitz, zu einer Lagebesprechung. Sie wenden sich gegen dessen Forderung nach Standrecht und Militärdiktatur. Am Vormittag des Palmsonntags scheint der Handstreich geglückt. Doch während in der ganzen Stadt die Absetzung des Revolutionären Zentralrats und die Rückkehr der Regierung plakatiert wird, rufen die Anhänger der Räterepublik zum Widerstand auf. Erste Schüsse fallen.

---

### **13. April 1919 – Eine Demonstration bewegt sich zum Hauptbahnhof**

München \* Gegen 16 Uhr bewegt sich ein gewaltiger Demonstrationzug durch die Bayerstraße in Richtung Hauptbahnhof.

---

### **13. April 1919 – Bewaffnete Arbeitermilizien rücken zum Hauptbahnhof vor**



München-Maxvorstadt \* Mit Maschinengewehre bewaffnete Arbeitermilizien unter der Führung des kommunistischen Matrosen Rudolf Egelhofer und des anarchistischen Schriftstellers Josef Sontheimer rücken am Nachmittag zum Hauptbahnhof vor. Eine aus drei Personen bestehende Abordnung wird gebildet, die mit dem Chef der Republikanischen Schutztruppe, Alfred Seyfferitz, verhandeln sollen. Der Bahnhofskommandant Emil Aschenbrenner lässt die Abgesandten festnehmen und umgehend erschießen. Spätestens in diesem Moment ist eine friedliche Lösung ausgeschlossen. 

### **13. April 1919 – Der Hauptbahnhof wird gestürmt**

München-Maxvorstadt \* Nun nehmen die Belagerer das Bahnhofsgebäude unter Beschuss. Die Schlacht dauert fünf Stunden und fordert 21 Tote und über achtzig Verletzte. Die Belagerer stürmen ab etwa 18 Uhr den Hauptbahnhof. Nach einer mehrstündigen Schießerei, bei der die Angreifer sogar Minenwerfer einsetzen, geben die Putschisten von der Republikanischen Schutztruppe gegen 21 Uhr auf. Ihre Anführer fliehen mit einer Lokomotive nach Ulm. Der Rest der Bahnhofsbesatzung kann durch unterirdische Gänge entkommen. 

### **13. April 1919 – Die Zweite oder Kommunistische Räterepublik wird ausgerufen**

München-Graggenau \* Noch während der Kämpfe am Hauptbahnhof kommen im Hofbräuhaus die Betriebs- und Soldatenräte zusammen. Sie rufen die Zweite Räterepublik oder Kommunistische Räterepublik aus, erklären den Revolutionären Zentralrat für abgesetzt und übertragen die gesamte gesetzgebende und vollziehende Gewalt einem 15-köpfigen Aktionsausschuss. Das Gremium, bestehend aus Mehrheitssozialisten, Unabhängigen und Kommunisten. Dieses wählt einen fünfköpfigen Vollzugsrat, dem unter dem Vorsitz von Eugen Leviné, KPD, Wilhelm Duske und Emil Maenner von der USPD sowie Willi Budich und Max Levin von der KPD angehören. Stadtkommandant wird der 23-jährige Rudolf Egelhofer. Levinés Schritt widerspricht der Lagebeurteilung der Berliner KPD-Parteizentrale, die seit den Januarereignissen vor politischen Abenteuern warnt. es wird spätere parteiinterne Kontroversen zur Folge haben. 

### **14. April 1919 – Am Ostbahnhof werden elf Geiseln genommen**

München-Haidhausen \* Am Ostbahnhof werden elf aus Rosenheim stammende Bürger als Geiseln genommen. Sie sollen im Austausch für mehrere kommunistische Geiseln, die in



Rosenheim inhaftiert sind, übergeben werden.

## **15. April 1919 – Regierungstruppen rücken aus Richtung Dachau nach München**

München - Dachau \* Als sich am Abend in München das Gerücht über das Anrücken einer aus Richtung Dachau kommenden, 800 Mann starken Regierungstruppe verbreitet, lässt Stadtkommandant Rudolf Egelhofer umgehend die Kasernen- und Betriebsräte informieren, den Zugverkehr unterbrechen, den Hauptbahnhof und den Bahnhofplatz räumen und in Verteidigungszustand versetzen, den Telefon- und Telegraphenverkehr einstellen und alle Zubringerstraßen nach München durch Soldaten absperren.

## **19. April 1919 – Fake News - Die Propaganda der Gegenrevolution**

München - Berlin \* Nach dem Palmsonntag-Putsch der regierungstreuen Truppen dominiert außerhalb Münchens die Propaganda der Konterrevolution. Der USPD-Politiker Felix Fechenbach liest Berliner Zeitungen und notiert in sein Tagebuch: „Es ist grauenvoll, was alles über München gelogen wird. Der Bahnhof zertrümmert, die Neuhauser Straße in Flammen, Massenmorde, Vermögensbeschlagnahme und die Erklärung der Frauen des Bürgertums zum Gemeineigentum. [...] Wahr ist von all diesen Nachrichten nicht ein Wort.“&nbsp;

## **30. April 1919 – 53 russische Kriegsgefangene werden in Pasing festgenommen**

Pasing - Lochham \* Am Pasinger Bahnhof werden 53 ehemalige russische Kriegsgefangene von Regierungstruppen festgenommen. Die Kriegsgefangenen wurden auf Veranlassung des Revolutionären Zentralrats am 11. April aus der Haft entlassen. Sie konnten sich frei bewegen und durften den Freistaat Bayern verlassen. Aufgrund der Unruhen in ihren Heimatländern war ihnen aber die Rückreise nicht möglich. Deshalb schlossen sie sich, wie viele andere Kriegsgefangene auch, freiwillig den Roten Garden in München an. Nach Kämpfen in Fürstenfeldbruck sind sie - unbewaffnet und aus der Roten Armee entlassen - nach München zurückgekehrt, wo in Pasing die Festnahme erfolgte. Sie werden nach Lochham gebracht.&nbsp;

## **1. Mai 1919 – Hauptbahnhof vorübergehend von bürgerlichen Kampftruppe erobert**

München-Maxvorstadt \* Eine bürgerliche Kampftruppe erobert vorübergehend den von den Roten



besetzten Hauptbahnhof.

## **1. Mai 1919 – Die Weißen Truppen müssen sich wieder aus der Innenstadt zurückziehen**

München \* Nach Bekanntwerden der voreiligen und unabgestimmten Kampfmaßnahmen ergeht vom leitenden Offizierskorps ein sofortiger Rückzugsbefehl. Einige Befehlshaber ignorieren diesen Befehl jedoch. Dass es einigen relativ kleinen Einheiten gelingt, ohne größere Verluste bis in den Stadtkern vorzudringen, ist nur der Beweis für das Nichtvorhandensein einer schlagkräftigen Gegenwehr. Bis zum Abend müssen sich die regierungstreuen Weißen Truppen dennoch wieder aus der Innenstadt zurückziehen oder sie verschanzen sich in der Residenz. Auch den Hauptbahnhof müssen sie wieder an die Rote Armee und die Arbeiterwehr übergeben. Bei den Angehörigen der Roten Armee und der Arbeiterwehr entsteht andererseits der Eindruck, dass die Weißen durchaus besiegbar sind. Sie wissen freilich nicht, dass sie nur gegen einige befehlswidrig vorgerückte Einzelgruppen gekämpft haben und ihnen nicht die eigentliche Streitmacht gegenübersteht.

## **2. Mai 1919 – Heftige Kämpfe um den Hauptbahnhof**

München-Maxvorstadt \* Auch um den Hauptbahnhof wird heftig gekämpft. Es dauert bis zum Nachmittag, bis es den Regierungstruppen glückt, von zwei Panzerzügen gedeckt, bis zum Bahngelände vorzurücken. Bei der Verteidigung des Hauptbahnhofs kommen viele Rotgardisten, aber auch viele Zivilisten ums Leben. Die Weißen nehmen keine Rücksicht, weder auf Alte noch auf Frauen und Kinder.

## **2. Mai 1919 – Das Freikorps Werdenfels beteiligt sich an den Säuberungsmaßnahmen**

München-Großhesselohe \* Das Freikorps Werdenfels wird um 10 Uhr in Großhesselohe ausgeladen. Um 12 Uhr marschiert die Kompanie Garmisch zum Isarthalbahnhof in Thalkirchen, um dann im „Krüppelheim“ [= Orthopädische Klinik] in Obergiesing zu verbleiben. Dort wird das Freikorps Werdenfels dem Bayerischen Schützenkorps unter Führung von Oberst Franz Xaver Ritter von Epp als Reserve zugeteilt. Die Kompanie Partenkirchen vereinigt sich mit dem Korps Schwaben und begibt sich zur Humboldtstraße, wo es zu Kampfhandlungen kommt. Leider geben uns weder der Gefechtsbericht noch der Erlebnisbericht eines Ettaler Schülers genauen Bericht davon. Jedenfalls beteiligt sich das Freikorps Werdenfels bis zum 6. Mai an den „Säuberungsmaßnahmen“ in Harlaching und Giesing, die als „Hochburg kommunistischer



Verseuchung und Verhetzung“ angesehen werden. Mehr Informationen über die Giesinger Vorgänge liefern Berichte des Freikorps Schwaben.

---

### **3. Mai 1919 – Die Emotionen der Regierungssoldaten werden aufgepuscht**

München \* Bei der Gerichtsverhandlung im Oktober 1919 wegen der Ermordung der 21 Kolpinggesellen erklärt der angeklagte Schütze Jakob Müller, dass ihm und seinen Kameraden von den Vorgesetzten gesagt wurde, die Spartakisten haben am 2. oder 3. Mai in der Nähe des Münchner Hauptbahnhofs eine achtzig Mann starke Patrouille von Regierungssoldaten bis auf vier Mann niedergemetzelt. Diese Falschinformationen lassen bei den Soldaten freilich den Hass auf die Roten ins Unendliche wachsen.

---

### **4. Mai 1919 – Die Perlacher Pastoren-Ehefrau fühlte sich von Kommunisten bedroht**

Perlach \* Am Abend erklärt Korpskommandeur Hans von Lützow Major Walter Schulz, dass er einen telefonischen Hilferuf von Frau Betty Hell, der Ehefrau des evangelischen Pfarrers von Perlach, erhalten habe. Die Pastorenfrau fühlte sich von Perlacher Kommunisten bedroht. Die Bedrohung beruhte darauf, dass die genannten Rotgardisten Kartoffeln beschlagnahmten, die ursprünglich für die Herstellung von Schnaps in der Schnapsfabrik Wolfram vorgesehen waren. Bei den sogenannten Rotgardisten handelt es sich zum Teil um Mitglieder des Perlacher Arbeiterrates, der sich auch um Versorgungs- und Wohnungsfragen kümmerte oder zur Überwachung des Personen- und Warenverkehrs, auch zur Eindämmung des Schwarzmarktes, Reisende am Bahnhof kontrollierte. Das Verbrechen bestand demzufolge darin, dass sie die Kartoffeln zur Ernährung und nicht zur Herstellung von Spirituosen verwenden wollten. Schulz beauftragt den als „energischen Mann“ bekannten Leutnant Georg Pölzing mit der Durchführung der Hilfeleistung. Dieser rückte sofort mit zwei Lastwagen und etwa vierzig Mann aus. Leutnant Pölzing ist im Besitz einer Liste, auf der die „gefährlichen Kommunisten“ aufgeführt sind.

---

### **5. Mai 1919 – Der Schienen-Nahverkehr wird teilweise wieder aufgenommen**

München \* Der Schienen-Nahverkehr wird vom Hauptbahnhof aus wieder aufgenommen. Der Fernverkehr sowie jeder vom Ostbahnhof ausgehende Verkehr bleibt gesperrt.

---





## **2. Oktober 1921 – Franz Halmanseger, der Rekommandeur vor dem Hippodrom**

München-Theresienwiese \* Franz Halmanseger, Dienstmann am Münchner Hauptbahnhof, spielt bis zu seinem Tod im Jahr 1962 den Rekommandeur - heute würde man sagen Animateur vor dem Hippodrom. Er ist die Personifikation des Herrenreiters. Im roten Rock, weißen Breeches, schwarzen Stiefeln und gebürstetem Zylinder, die Chrysantheme im Knopfloch, das Monokel am Auge, das Gesicht blasiert erstarrt, wippt er elegant mit seiner Reitpeitsche und deutete mit kaum merklichem Schulterzucken und Kniefedern den Rhythmus von Trab und Galopp an.

---

## **4. November 1921 – Die sterblichen Überreste werden in die Ludwigskirche gebracht**

München \* Schon die Rückkehr des toten Ex-Königs Ludwig III. - in einem Sonderzug - soll zu einer Triumphfahrt werden. Seit der Überschreitung der bayerischen Grenze läuteten entlang der Strecke die Kirchenglocken und auf den Bahnhöfen versammeln sich Amtsträger, Honoratioren und Vereine in der Landestracht. Der Sonderzug mit den sterblichen Überresten des Ex-Königs Ludwigs III. macht in Wildenwart Zwischenstation, um den Sarg der Ex-Königin aufzunehmen. Um Mitternacht trifft der Zug schließlich in München ein, wo man noch in der selben Nacht die beiden Särge in die Ludwigskirche bringt.

---

## **15. August 1925 – Pater Rupert Mayer führt die Bahnhofsgottesdienste in München ein**

München \* Pater Rupert Mayer führt die Bahnhofsgottesdienste in München ein.

---

## **1927 – Münchens erste elektrische Ampel**

München-Maxvorstadt \* Münchens erste elektrische Ampel leuchtet auf der Nordseite des Bahnhofplatzes.

---

## **Februar 1933 – Die Straßenbahn wird vernachlässigt**

München \* Die Zeit des Nationalsozialismus bringt für die Münchner Straßenbahn keine allzu großen Zuwächse, da die Nazis mehr auf das Auto und weniger auf den städtischen Nahverkehr setzen. Selbst die von den braunen Machthabern geförderten Reichskleinhaussiedlungen und GWG-Bauten bleiben ohne Straßenbahnanbindung. Dafür stehen Prachtstraßen-Planungen im

---



Mittelpunkt. Untergrundbahnen sollen die Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und dem Umland verknüpfen.

## **8. März 1943 – Die Münchner Sinti und Roma werden verhaftet**

München \* Nach einem Erlass von Innenminister Heinrich Himmler marschieren Polizeibeamte los, um die Häuser der Sinti und Roma zu umstellen und die Angehörigen dieser Bevölkerungsgruppen in Gefängnisse zu bringen. In München ist dies das Gefängnis der Polizei in der Ettstraße. Fünf Tage später rollen die Deportationszüge vom Güterbahnhof los.

## **1944 – Der Ostbahnhof wird nahezu vollständig zerstört**

München-Haidhausen \* Das vom Architekten Friedrich von Bürklein projektierte Gebäude des Ostbahnhofs wird in den Bombennächten des Jahres 1944 nahezu vollständig zerstört und nach dem Krieg nur mehr behelfsmäßig wieder nutzbar gemacht.

## **1. Mai 1953 – Protestzug mit Transparenten zum freien Samstagnachmittag**

München-Maxvorstadt \* Im Anschluss an die Mai-Kundgebung des Deutschen Gewerkschaftsbundes - DGB auf dem Königsplatz bewegt sich ein Protestzug mit Transparenten zum freien Samstagnachmittag durch die Luisenstraße in Richtung Bahnhofplatz. Da sich der Protestzug nach der polizeilichen Aufforderung nicht auflöst, greift die Staatsmacht auf der Höhe des Luisenbunkers mithilfe eines Wasserwerfers ein. Die mit Stahlhelm und Karabiner bewaffnete Bereitschaftspolizei löst mit Kolbenhieben den Protestzug auf. Vom Wasserwerfer gejagt bricht der 59-jährige Bahnangestellte Georg Bachl an der Ecke Luisen-/Prielmayerstraße tot zusammen.

## **21. Dezember 1955 – Die ersten Italiener treffen als Gastarbeiter am Hauptbahnhof ein**

München \* Die ersten Italiener treffen als Gastarbeiter auf Gleis 11 am Münchner Hauptbahnhof ein. In einem ehemaligen Luftschutzbunker befindet sich die „Weiterleitungsstelle“. Die Neuankömmlinge sollen „möglichst schnell vom Bahnsteig verschwinden, um nicht den Eindruck des Sklavenhandels“ entstehen zu lassen.



#### **4. Oktober 1957 – Der „Sputnikschock“ und die Volkshochschule**

Weltraumbahnhof Baikonur \* Die Sowjetunion schießt vom Weltraumbahnhof Baikonur aus den kugelförmigen Satelliten Sputnik 1 in den Weltraum. Der russische Start des ersten künstlichen Erdsatelliten löst in der westlichen Welt einen Schock aus und führt zur Gründung der NASA und zu verstärkten Anstrengungen im Bildungsbereich. In Westdeutschland setzt der sogenannte „Sputnikschock“ ein. Das wirkt sich auch auf die Münchner Volkshochschule aus. Das Bildungsangebot wird in allen Programmbereichen – ausgehend von Teilnehmerbedürfnissen – schrittweise über die nächsten Jahrzehnte ausgeweitet und verbessert. Neben der Expansion von kultureller, politischer, sprachlicher, gesundheitlicher und beruflicher Bildung werden in den folgenden Jahrzehnten auch spezielle Zielgruppenangebote entwickelt: für Senioren, Jugendliche sowie Menschen mit Migrationshintergrund.

---

#### **1. Februar 1965 – Der erste Spatenstich für die Münchner U-Bahn**

München-Schwabing \* Die Bauarbeiten für die Münchner U-Bahn beginnen in der Ungererstraße am Bahnhof Schenkendorfstraße, heute: Nordfriedhof.&nbsp;

---

#### **25. Juni 1966 – Die Beatles sind auf dem Weg nach Essen**

München - Essen \* Die Beatles verlassen um 8:25 Uhr auf Gleis 11 den Münchner Hauptbahnhof. Sie benutzen dazu den gleichen Vier-Waggon-Sonderzug, mit dem ein Jahr zuvor Königin Elisabeth und Prinz Philipp die Bundesrepublik bereist hatten. Beatles-Manager Brian Epstein hätte den Zug beinahe verpasst. Rund dreihundert Fans haben sich hinter den Absperrungen im Bahnhof versammelt, um ihre „plüschhaarigen Lieblinge“ ein letztes Mal zu sehen. „Schaurig hallte das Kreischen der Teenager durch die Bahnhofshalle“ - und dann sind sie weg. Langsam kann die „Münchner Bierruhe“ wieder zurückkehren. Um 16:32 Uhr sind die Beatles in Mülheim/Ruhr. Von dort fahren sie direkt zur Gruga-Halle in Essen, wo sie ebenfalls zwei Konzerte vor insgesamt 16.000 Fans geben sollen.

---

#### **26. Juni 1966 – Die Hamburger Beatles-Konzerte**

Hamburg \*&nbsp;Die Beatles&nbsp;treffen um 5:30 Uhr auf dem Hamburger Bahnhof Ahrensburg ein. Nach zwei Shows in der Ernst-Merck-Halle&nbsp;vor jeweils 5.600 Zuschauern bricht der Verkehr zusammen. Vier Stunden nach dem zweiten Konzert meldet der Polizeifunk:

---



„Durchbruch der Fans auf breiter Front.“&nbsp;   600 Polizeibeamte sind im Einsatz und 117 Fans werden inhaftiert. Unterdessen entwischen die Beatles&nbsp;  ihren Bewachern und feiern mit ihren alten Freunden von der Reeperbahn bis um vier Uhr in der Frühe. Damit endet das Gastspiel der „weltbesten Beatband“ in Deutschland.&nbsp;  

## **1971 – Der Glaspalast-Brunnen am Ostbahnhof muss dem S-Bahn-Bau weichen**

München-Haidhausen \* Der Glaspalast-Brunnen&nbsp;  vor dem Ostbahnhof&nbsp;  muss dem S-Bahn-Bau weichen.&nbsp;  

## **1972 – Die neue Schalterhalle im Ostbahnhof geht in Betrieb**

München-Haidhausen \* Mit der Eröffnung&nbsp;  der S-Bahn&nbsp;  nimmt die neue Schalterhalle im Ostbahnhof&nbsp;  neben dem alten Bahnhofsgelände ihren Betrieb auf.&nbsp;  

## **1973 – Planungen für eine Gleisüberbauung über den Ostbahnhof**

München-Berg am Laim - München-Haidhausen \* Noch plant man die in den 1930er-Jahren schon avisierte Gleisüberbauung über den Ostbahnhof,&nbsp;  die zusätzliche 37.000 Quadratmeter Nutzfläche bringen soll.&nbsp;  

## **28. Mai 1978 – Der U-Bahn-Bahnhof Poccistraße geht in Betrieb**

München \* Der U-Bahn-Bahnhof Poccistraße wird bei laufendem Betrieb in den bestehenden Streckentunnel eingefügt.

## **1982 – Ein Schandfleck und Ärgernis verschwindet**

München-Haidhausen \* Die als „Schandfleck“ empfundenen Gebäudereste des Ostbahnhofs werden endgültig angebrochen. Auch der Orleansplatz erfährt eine völlige Neugestaltung. Ein Busbahnhof wird gebaut.

## **1985 – Die Giebelskulpturen der Propyläen werden durch Kopien ersetzt**



München-Maxvorstadt \* Die Giebelskulpturen der Propyläen am Königsplatz werden abgenommen und durch Kopien ersetzt. Die Originale befinden sich im U-Bahnhof Königsplatz.

## **1. März 1986 – Verknüpfung der U 3/6 mit der U 5 am Odeonsplatz**

München-Graggenau \* Der U-Bahnhof Odeonsplatz für die U 5 wird eröffnet. Er verknüpft die Strecken der U 5 mit der U 3/6.

## **27. Oktober 1988 – Die Strecke für die U 4/5 wird eröffnet**

München-Haidhausen \* Die Strecke für die U 4/5 wird eröffnet. Gleichzeitig wird der U-Bahnhof Max-Weber-Platz in Betrieb genommen. Im Untergeschoss wird ein nachgebauter Pferdetrambahnwagen aufgestellt.

## **September 1990 – Die Parkanlage am Tassiloplatz ist mit Schwermetallen verseucht**

München-Au \* Als die Parkanlage am Tassiloplatz erneuert werden soll, stellt man fest, dass im Erdreich Altablagerungen unbekannter Ausdehnung vorhanden sind. Die Ablagerungen erstrecken sich bis in eine Tiefe von 5,70 Metern und umfassen den gesamten Tassiloplatz.

Im Krieg wurde aus dem Loch Kies für die Erweiterung des Ostbahnhofs entnommen. Nach dem Zweiten Weltkrieg diente das Loch als Mülldeponie. Dort wurden auf einer Fläche von 9.000 Quadratmetern Bauschutt, Metall- und Teerreste sowie Schlackereste und Hausmüll abgelagert. Die chemische Analyse erbringt unter anderem die Schwermetalle Zink, Blei und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in grenzüberschreitenden Konzentrationen zutage, die eine akute Gefahr für das Grundwasser, aber auch für Kinder und Erwachsene, darstellt. Die Anwohner der Hochau und die Betreiber der umliegenden Kindergärten befürchten das „Aus“ für den viel besuchten und einzigen Spielplatz der Oberen Au. Wohl auch deshalb haben Anwohner am versperrten Eingang an der Welfenstraße das Schild: „Wegen Sanierung geschlossen“ überklebt und erbst darüber geschrieben: „Vor den Anwohnern geschützt“.

## **29. Mai 1999 – Die U-Bahnfahrt bis zum Bahnhof Messestadt Ost**

München \* Die U-Bahn-Streckenverlängerung der U 2 zum Bahnhof Messestadt Ost geht in



Betrieb.

---

#### **4. Mai 2005 – Eröffnung des U-Bahnhofs am Fröttmaninger Stadion**

München \* Eröffnung des U-Bahnhofs am Fröttmaninger Stadion.

---

#### **21. Juli 2013 – Eine Gedenktafel für die Widerstandsgruppe Weiße Rose angebracht**

München-Haidhausen \* Auf dem Gelände des Ostbahnhofs wird eine Gedenktafel auf Privatgrund für die Widerstandsgruppe Weiße Rose angebracht. Zehn Jahre hat der Kampf zwischen den Stadtteilpolitikern und einem Politikwissenschaftler und der Landeshauptstadt andauert.

---

#### **6. Oktober 2013 – Das Oktoberfest 2013 endet. Das Fazit.**

München-Theresienwiese \* Das Oktoberfest 2013 endet. Das Fazit lautet: In 16 Tagen besuchten 6,4 Millionen Besucher die Wiesn, davon kamen 540.000 Gäste auf die Oide Wiesn. Der Konsum und damit die Umsätze waren zum Teil stark rückläufig. 6,7 Millionen Mass Wiesnbier wurden getrunken. 114 Ochsen wurden in der Ochsenbraterei verzehrt, in der Kalbs-Kuchl 58 Kälber verspeist. Insgesamt wurden 1.552 Straftaten bei der Polizei angezeigt. Es gab 492 Festnahmen. 449 Körperverletzungen wurden von der Polizei registriert. Die Polizeistatistik weist 99 Gewalttaten (gefährliche Körperverletzungen) aus, worunter auch die 58 Masskrugschlägereien zählen. 44 Täter konnten sofort festgenommen werden. 6 Raubüberfälle wurden angezeigt und 46 Falschgelddelikte erfasst. 504 Taschendiebstähle. 78 Täter konnten gefasst werden. 16 Strafanzeigen wurden wegen Sexualdelikten gestellt, darunter wegen zwei Vergewaltigungen. 7.551 Hilfeleistungen mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 914 Patienten mussten ins Krankenhaus gebracht werden. 638 Wiesnbesucher mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. Der überwiegende Teil dieser Patienten ist zwischen 18 und 30 Jahren alt, etwa ein Drittel ist weiblich. 27 Personen waren jünger als 16 Jahre. 230 Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz wurden registriert. 140 Mal musste der U-Bahnhof Theresienwiese gesperrt werden. 81.000 gestohlene Masskrüge werden den Besuchern wieder abgenommen. Rund 4.200 Fundstücke wurden im Wiesn-Fundbüro abgegeben. Darunter das obligatorische Gebiss. 22.221 Autofahrer wurden kontrolliert. Bei 473 Fahrzeugführern wurde Alkoholeinfluss festgestellt. Münchens Oberbürgermeister Christian Ude nahm nach 21 Jahren Abschied von der Wiesn.



## 28. April 2014 – Siegfried Able übernimmt das ehemalige Hippodrom als Marstall

München-Theresienwiese \* Der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft befasst sich mit der Frage, wer die Nachfolge für Ex-Wiesnwirt Sepp Krätz im Hippodrom antreten soll. Sepp Krätz war am 28. März von der Wirtschaftsstrafkammer am Landgericht München I in 36 Fällen wegen Steuerhinterziehung zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und zehn Monaten auf Bewährung und einer Geldstrafe von 570.000 Euro verurteilt. Seine Schanklizenz für den Andechser am Dom hat er bereits verloren, das selbe Verfahren für die Waldwirtschaft in Großhesselohe wird im Mai angeschlossen. Das Wirtzelt wird Siegfried Able, der bisherige Wirt der Kalbskuchl auf der Wiesn, übernehmen. Er ist Betreiber des See-Biergartens Lerchenau mit 1.200 Plätzen, des Eiszaubers am Stachus und seit 2008 auch der Kalbskuchl. Zudem gehören ihm Pizza-Stände im Stachus-Untergeschoss und im Hauptbahnhof, in Letzterem auch der Süßigkeitenstand Münchner Zuckerl. Im Tierpark Hellabrunn hat er einen Biergarten, ein Café und einen Fish-and-Chips-Stand. Siegfried Able wird das Hippodrom in Marstall umbenennen. Auch das Festzelt wird vollkommen neu gestaltet. Seine Kalbskuchl mit 300 Plätzen übernimmt Erich Hochreiter, der Wirt des Biergartens am Viktualienmarkt. Der Besetzung des Wirtzeltes auf der Wiesn gehen hinter den Kulissen heftige Auseinandersetzungen. Deutlich und laut fällt die Kritik an dem seit 1980 praktizierten Vergabesystem der Stadt aus, das zwar korrekt abgewendet worden sei, aber aus einer Zeit stammt, als Volksfeste noch ein reines Reisegewerbe waren. Unangenehm heftig fällt die Kritik des Sprechers der Wiesnwirte, Toni Roiderer, aus. Für ihn ist der „Emporkömmling“ Siegfried Able nur ein „Kioskbetreiber“, der nie „Wunschkandidat“ war. Die etablierten Wiesnwirte wollen sogar ernstlich prüfen, ob sie ihn überhaupt in ihrem Kreis aufnehmen wollen.

## 5. Oktober 2014 – Das Oktoberfest 2014 endet

München-Theresienwiese \* Das Oktoberfest 2014 endet. Das Fazit lautet: In 16 Tagen besuchten 6,3 (6,4) Millionen Besucher die Wiesn, davon kamen 610.000 (540.000) Gäste auf die Oide Wiesn. Der Konsum und damit die Umsätze waren zum Teil rückläufig. (Zahlen in Klammer = 2013) 6,5 (6,7) Millionen Mass Wiesnbier wurden getrunken. 112 (114) Ochsen wurden in der Ochsenbraterei verzehrt, in der Kalbsbraterei 48 (58) Kälber verspeist. Insgesamt wurden 1.290 (1.552) Straftaten bei der Polizei angezeigt. 398 (449) Körperverletzungen wurden von der Polizei registriert. Die Polizeistatistik weist 36 (58) Masskrugschlägereien auf. 3.603 (7.551) Hilfeleistungen mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 681 (638) Wiesn-Besucher mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. Der überwiegende Teil dieser Patienten ist zwischen 18 und 30 Jahren alt, etwa ein Drittel ist weiblich. (230) Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz wurden registriert. 150 (140) Mal musste der U-Bahnhof





Theresienwiese gesperrt werden. 112.000 (81.000) gestohlene Masskrüge werden den Besuchern wieder abgenommen. 3.646 (rund 4.200) Fundstücke wurden im Wiesen-Fundbüro abgegeben. Darunter das obligatorische Gebiss. Wasserverbrauch: 115.000 Kubikmeter Gasverbrauch: 220.000 Kubikmeter Stromverbrauch: 2,98 Millionen Kilowattstunden

## 4. Oktober 2015 – Das Oktoberfest 2015 endet

München-Theresienwiese \* Das Oktoberfest 2015 endet. Das Fazit lautet: In 16 Tagen besuchten 5,9 (6,3) Millionen Besucher die Wiesen, davon kamen 535.000 (570.000) Gäste auf die Oide Wiesen. Der Konsum und damit die Umsätze waren zum Teil rückläufig. (Zahlen in Klammer = 2014.) 7,3 (7,7) Millionen Mass Wiesenbier wurden getrunken. 114 (112) Ochsen wurden in der Ochsenbraterei verzehrt. Insgesamt wurden 1.191 (1.290) Straftaten bei der Polizei angezeigt. 372 (398) Körperverletzungen wurden von der Polizei registriert. Die Polizeistatistik weist 47 (36) Masskrugschlägereien aus. 3.312 (3.617) Hilfeleistungen mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 628 (681) Wiesen-Besucher mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. 121 (150) Mal musste der U-Bahnhof Theresienwiese gesperrt werden. 110.000 (112.000) gestohlene Masskrüge werden den Besuchern wieder abgenommen. 2.948 (3.646) Fundstücke wurden im Wiesen-Fundbüro abgegeben. Wasserverbrauch: 120.000 (115.000) Kubikmeter Gasverbrauch: 220.000 (220.000) Kubikmeter Stromverbrauch: 2,89 (2,98) Millionen Kilowattstunden

## 11. Dezember 2016 – Trambahn-Linie 19 bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert

München-Haidhausen - München-Berg am Laim - München-Steinhausen \* Die Trambahn-Linie 19 wird bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert. Die 2,7 Kilometer lange Strecke hat sechs neue Stationen erhalten.

## 11. Dezember 2016 – Trambahn-Linie 25 bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert

München-Haidhausen - München-Berg am Laim - München-Steinhausen \* Die Trambahn-Linie 25 wird bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert. Die 2,7 Kilometer lange Strecke hat sechs neue Stationen erhalten.



### **3. Oktober 2017 – Das Oktoberfest 2017 endet**

München-Theresienwiese \* Das Oktoberfest 2017 endet. Das Fazit lautet: In 18 Tagen besuchten angeblich 6,2 Millionen Besucher [2016: 5,6 in 17 Tagen, 2015: 5,9 in 16 Tagen, 2014: 6,3 in 16 Tagen] die Wiesn. 2017 gab es keine Landwirtschaftsausstellung, dafür eine Oide Wiesn. Im Jahr 2017 besuchten 480.000 Gäste [2015: 535.000] die Oide Wiesn. Der Konsum - und damit der Umsatz - hat sich erholt. [Zahlen in Klammer = 2016 - 2015 - 2014.] 7,5 Millionen Mass Wiesnbier [6,1 - 7,3 - 7,7] wurden getrunken. 127 Ochsen [109 - 114 - 112] wurden in der Ochsenbraterei verzehrt. Insgesamt wurden 1.162 Straftaten [1.067 - 1.191 - 1.290] bei der Polizei angezeigt. 314 Körperverletzungen [331 - 372 - 398] wurden von der Polizei registriert. Die Polizeistatistik weist 49 Masskrugschlägereien [42 - 47 - 36] aus. 3.449 Hilfeleistungen [3.897 - 3.312 - 3.617] mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 670 Wiesn-Besucher [593 - 628 - 681] mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. ?? [35 - 121 - 150] Mal musste der U-Bahnhof Theresienwiese gesperrt werden. 120.000 gestohlene Masskrüge [96.000 - 110.000 - 112.000] wurden den Besuchern wieder abgenommen. 4.055 Fundstücke [2.915 - 2.948 - 3.646] wurden im Wiesn-Fundbüro abgegeben.

### **7. Oktober 2018 – Das Fazit der Wiesn 2018**

München-Theresienwiese \* Das Oktoberfest 2018 endet. Das Fazit lautet: In 16 Tagen besuchten 6,3 Millionen Besucher [2017: 6,2 Millionen in 18 Tagen; 2016: 5,6 in 17 Tagen; 2015: 5,9 in 16 Tagen; 2014: 6,3 in 16 Tagen] die Wiesn. 2018 gab es keine Landwirtschaftsausstellung, dafür eine Oide Wiesn. Im Jahr 2018 besuchten 500.000 Gäste [2016: 480.000; 2015: 535.000] die Oide Wiesn. Der Konsum - und damit der Umsatz - hat sich erholt. [Zahlen in Klammer = 2017 - 2016 - 2015 - 2014.] 7,5 Millionen Mass Wiesnbier [7,6 - 6,1 - 7,3 - 7,7] wurden getrunken. 124 Ochsen [127 - 109 - 114 - 112] wurden in der Ochsenbraterei verzehrt und 48 Kälber [59 - xx - 50 - xx] in der Kalbsbraterei. Insgesamt wurden 924 Straftaten [1.162 - 1.067 - 1.191 - 1.290] bei der Polizei angezeigt. 62 Sexualdelikte [42] auf dem Festgelände, davon vier Vergewaltigungen. xxx Körperverletzungen [314 - 331 - 372 - 398] wurden von der Polizei registriert. Bei einer Schlägerei am 28. September war ein Todesfall zu verzeichnen. Die Polizeistatistik weist 27 Masskrugschlägereien [36 - 42 - 47 - 36] aus. 3.333 Hilfeleistungen [3.449 - 3.897 - 3.312 - 3.617] mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 717 Wiesn-Besucher [670 - 593 - 628 - 681] mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. ?? [?? - 35 - 121 - 150] Mal musste der U-Bahnhof Theresienwiese gesperrt werden. xx.xxx gestohlene Masskrüge [120.000 - 96.000 - 110.000 - 112.000] wurden den Besuchern wieder abgenommen. 2.685 Fundstücke [4.055 - 2.915 - 2.948 - 3.646] wurden



im Wiesen-Fundbüro abgegeben.

---