



Suchergebnisse: Braunau

1349 – Die Pest mündet in Pogrome

München - Herzogtum Bayern * Die Pest tobt im ganzen Land. Die Mattseer Annalen sprechen von einem Drittel der Menschen, die von der grauenvollsten Pest hingerafft werden. Unter den am meisten heimgesuchten Orten werden Braunau, München und Landshut genannt. Deshalb werden in Salzburg und München, aber auch in anderen Städten, „aus ruchloser übler Nachrede, die Juden verbrannt, geschlachtet, zerstückelt und auf sonstige Weise abgeschlachtet und getötet“.

4. Januar 1635 – Kurfürstin Elisabeth stirbt in Ranshofen bei Braunau an der Pest

Ranshofen bei Braunau • Die bayerische Kurfürstin Elisabeth Renata stirbt im Alter von 40 Jahren in Ranshofen bei Braunau, wohin sie vor der Pest geflüchtet ist. Sie wird in der Michaelskirche in München beigesetzt. Die Ehe des bayerischen Herrscherpaares war kinderlos geblieben.

15. Mai 1635 – Nach dreijähriger Abwesenheit kommt Maximilian I. wieder nach München

Braunau - München * Nach über dreijähriger Abwesenheit kehrt Kurfürst Maximilian I. wieder nach München zurück. Zuletzt residierte er in Braunau.

28. November 1705 – Die Aufständischen nehmen die Festung Braunau ein

Braunau * Die Aufständischen nehmen die Festung Braunau ein. Die Belagerungsarmee ernennt den Mitterschreiber des Gerichts Reichenberg, Georg Sebastian Plinganser, zum Kriegskommissär.

4. Dezember 1705 – Ausweitung der Rebellion übers ganze Land geplant

Braunau * Der frühere bayerische Kriegskommissär Matthias Ägidius Fuchs kommt nach Braunau. Gemeinsam mit Plinganser plant er die Ausweitung der Rebellion übers ganze Land und die Einnahme Münchens. Lokale Erhebungen im Bairischen Wald, an der unteren Isar und im



Raum Kehlheim sollen Teile der kaiserlichen Besatzungstruppen binden, während das starke Unterländer Defensionsheer über Mühldorf und Ebersberg auf die bayerische Hauptstadt vorstoßen soll. Flankierend sollen aus den Gerichten nördlich und südlich von München zwei Unterstützungsangriffe gegen die Stadt erfolgen.

8. Dezember 1705 – Die Aufständischen erzielen bedeutende Erfolge

Burghausen * Die Aufstandsbewegung unter der Führung des Pfarrkirchner Gerichtsschreibers Georg Sebastian Plinganser erzielt bedeutende Erfolge und kontrolliert nach der Einnahme der Städte Burghausen, Braunau und Schärding die Innlinie und große Teile des Rentamtes Burghausen. Als sich die Rentamtsregierung notgedrungen auf die Seite der Aufständischen stellt, breitet sich die Rebellion über das Rott- und das Vilstal weiter aus.

9. Dezember 1705 – Ein gefälschter Brief vom Kurfürsten aus dem Exil

Tölz * Der ehemalige bayerische Kriegskommissär Matthias Ägidius Fuchs begibt sich von Braunau nach Tölz, wo er den dortigen Pflegskommissär Johann Ferdinand Dänkel für die Aufstandspläne gewinnen kann. Die Bevölkerung des Oberlands steht dem Aufstand positiv gegenüber. Fuchs legt dazu ein angebliches Mandat des Kurfürsten Max Emanuel vor. Diese Fälschung war vermutlich von der Braunauer Führungsgruppe um Plinganser gefertigt worden. Es lautet: „Wir, von Gottes Gnaden Maximilian Emanuel, Churfürst zu Baiern etc. etc.. Nachdem Wir mit Schmetzen vernommen, dass ihr, meine Liebe, Getreue, seit unser Abwesenheit mehr und mehr beschweret werdet, und man euch eine Million nach der andern abpresset, benebst den Teutschen Krieg aus euren Mitteln fortsetzen wolle, wodurch dann die Armuth bey auch dermassen zugenommen, dass ihr die unerträglichen Lasten, sowohl in Geld, als Mannschafft, freye Einquartierung, und hin= und wider= Marches nicht länger ertragen könnet, dass ihr auch eur Vieh und Hauß-Zierathe zu Gelde gemacht, und nichts mehr als die leere Wohnung übrig habt, so haben wir nach der allzeit gegen euch erwiesenen und noch habenden Güt und Vorsorge rathsam und gut befunden, euch solchen vorzustellen und zu ermahnen, dass ihr solche unchristliche Beschwerden nicht länger duftet, sondern hingegen-gesamter Hand einander beystehet, mit Gewehr euch versorget und auf alle Arth und Weise das Land selbst zu beschirmen trachtet, und solches um soviel mehr, da man noch über dem die bequeme Mannschafft zu dem Kriegesdienst mit Gewalt zwingen und wegführen will. Zu dem Ende wollen wir auch nicht unterlassen, euch, soviel möglich ist, beyzustehen, und unser Winter-Lager nahe bey euch zu nehmen, biß ihr einen festen Fuß ins Land haben werdet. Womit wir, wie vor diesem, euch in Gnaden und Gunst gewogen verbleiben.“



10. Dezember 1705 – Der Kongress von Anzing vereinbart einen zehntägigen Waffenstillstand

Anzing * Zwischen gemäßigten Burghauser Delegierten und Vertretern der Landschaft kommt es - mit Einverständnis der Kaiserlichen Administration zum Kongress von Anzing, der die Beschwerden der Aufständischen formuliert und einen zehntägigen Waffenstillstand vereinbart. Die Braunauer Aufständischen um Georg Sebastian Plinganser bleiben jedoch auf Konfrontationskurs.

15. Dezember 1705 – Das Oberland macht beim Aufstand mit!

Braunau * Der ehemalige bayerische Kriegskommissär Matthias Ägidius Fuchs berichtet nach Braunau: „Das Oberland macht mit.“ Damit ist der Countdown eingezählt!

21. Dezember 1705 – Der politische Höhepunkt des Bayerischen Volksaufstands ist erreicht

Braunau - München * Der Höhepunkt der politischen Phase des Bayerischen Volksaufstands ist erreicht. In Braunau konstituiert sich ein Parlament, der Landesdefensionskongress. Ein Direktorium, die provisorische Regierung, wird gebildet. Die Kurbaierische Landes-Defension Oberland und Unterland unternimmt den Marsch nach München, um mit der Landeshauptstadt beginnend ganz Bayern zu befreien.

17. Januar 1706 – Braunau wird den Aufständischen geräumt

Braunau * Braunau wird den Aufständischen geräumt.

3. Oktober 1707 – Joseph Wüst wird Schulmeister in Haidhausen

Haidhausen * Als der Haidhauser Schulmeister Melchior Eizinger stirbt, übernimmt der aus Braunau stammende Joseph Wüst die Stelle. Auch er muss zuvor die Witwe Pubenstuber heiraten.

28. Oktober 1805 – Braunau wird von der napoleonischen Armee eingenommen



Braunau * Napoleon Bonaparte nimmt mit seiner Grande Armée Braunau ein.

10. Oktober 1863 – Eisenbahnstrecke über Mühldorf nach Österreich genehmigt

München-Kreuzviertel * Der Bayerische Landtag genehmigt die für die Stadtviertel des Münchner Ostens so wichtig werdende Eisenbahnstrecke über Mühldorf zur österreichischen Landesgrenze. Zeitgleich bewilligt er 15,4 Millionen Gulden für den Bau der Linie. Die genaue Streckenführung ist zu diesem Zeitpunkt allerdings an mindestens zwei Stellen noch offen.

Einmal, weil auf österreichischer Seite die rund fünfzig Kilometer lange Teilstrecke von der Grenze in Richtung Linz nicht von der Eisenbahnverwaltung, sondern von einem privaten Konsortium aus Großgrundbesitzern, Unternehmern und Bankiers finanziert wird und sich als Alternativen der Grenzübergang bei Braunau oder das vierzig Kilometer innabwärts gelegene Schärding anbieten. Von einem dieser Grenzübergänge soll die Eisenbahn das oberösterreichische Neumarkt und darüber hinaus Linz erreichen. Die zweite ungeklärte Streckenführung war gleich am Beginn der Bahnlinie. Die Generaldirektion der Kgl.

Bayerischen Staatseisenbahnen - als zuständige Planungsbehörde - will jedenfalls die Strecke unmittelbar nach der Großhesseloher Brücke - der seit dem Jahr 1858 bestehenden Hauptverkehrsstrecke München - Holzkirchen - Rosenheim - Salzburg - abzweigen lassen. In einem weiten Bogen soll die Bahntrasse dann durch den Perlacher Forst, weiter über das Obergiesinger Feld, südlich an Haidhausen vorbeiführend das Stadtgebiet in östlicher Richtung verlassen. So jedenfalls sieht die grobe Planung lange Zeit aus. Nun ist aber in Obergiesing, östlich der Tegernseer Landstraße, ein großes Neubaugebiet geplant. Und um zu verhindern, dass die Bahnverwaltung baureife oder möglicherweise schon bebaute Grundstücke teuer erwerben muss, verweigert das Ministerium des Inneren, das bei allen Bauvorhaben in der Haupt- und Residenzstadt ein Planungs- und Einspruchsrecht besitzt, ihre Zustimmung zum Wohnungsbau so lange, bis eine detaillierte Bahnplanung vorliegt. Erst danach will das Innenministerium den künftigen Baulinien zustimmen.

März 1866 – Einigung auf den Eisenbahn-Übergangspunkt bei Braunau am Inn

Wien - Braunau * Das österreichische Eisenbahn-Konsortium einigt sich auf den Übergangspunkt bei Braunau am Inn.

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 durchgesickert 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.

1867 – Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke



München-Untergiesing - München-Isarvorstadt * Die Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke, die einen Bestandteil der neuen Eisenbahntrasse von München nach Simbach/Braunau am Inn darstellt, dauern bis 1870 an. Nach vorhergehenden Probebohrungen wird mit den Fundamentierungsarbeiten der vier Brückenpfeiler begonnen. Für die beiden inneren Pfeiler sind dafür aufwändige Arbeiten auszuführen. Im Gegensatz dazu werden die beiden äußeren Pfeiler durch die sie umgebenden Hochwasserdämme stabilisiert. Mit sogenannten Lokomobilen, das sind auf Schienen bewegbare Dampfmaschinen, können Bagger, Förderbänder sowie Pumpen betrieben und über einen Dynamo Strom erzeugt werden. So eine Lokomobile leistet sechs PS. Um sie aufzubauen oder zu versetzen und zur Montage der Baggermaschine sind acht Arbeiter zehn Tage beschäftigt. Die Bedienungsmannschaft der Lokomobile setzt sich aus dem Baggerführer, dem Führer der Lokomobile und vier weiteren Arbeitern zusammen. Die elektrischen Lichtbogenlampen kommen zum Einsatz, nachdem die Spundwände für die Pfeiler gesetzt und mit den Betonierungsarbeiten begonnen worden ist. Um diese Arbeiten zügig fertig zu stellen, arbeiten die Brückenbauer bis spät in die Nacht hinein. Der riesige, schwenkbare Scheinwerfer ist dazu auf einem zwölf Meter hohen Holzturm angebracht. Die ursprünglich ausschließlich für militärische Zwecke - von der Telegraphenbau-Anstalt Siemens & Halske entwickelte Beleuchtungsanlage kommt beim Bau der Braunauer Eisenbahnbrücke erstmals im zivilen Bereich zum Einsatz. Nachdem die Fundamente errichtet worden sind, baute die aus Nürnberg stammende Eisenbaufirma Cramer-Klett, von der schon die Großhesseloher Brücke stammt, auch diese Brücke. Nun überspannen zwei unabhängig voneinander parallel verlaufende Fachwerkträgerkonstruktionen mit drei gleichen Öffnungen auf 150 Meter das Isarbett. Die sieben Meter hohen Eisenfeldträger können rationell in Serienproduktion hergestellt werden und werden anschließend an den Stößen vernietet. Der hölzerne Werksteg wird nach Beendigung der Bauarbeiten abgebaut und circa siebenhundert Meter isarabwärts - in der Höhe der heutigen Wittelsbacher Brücke wieder montiert. Er diente bis zur Fertigstellung dieser für Giesing so wichtigen Verkehrsanbindung - im Jahr 1875 - als provisorischer Flussübergang. Er darf bis dahin jedoch nur von Fußgängern benutzt werden.

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 Besitzers 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 Bankchef 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.

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.

1871 – Die Wittelsbacherbrücke wird erbaut



München-Isarvorstadt - München-Untergiesing * Die Wittelsbacherbrücke wird in Verlängerung der Kapuzinerstraße als hölzerner Fußgängersteg erbaut, um die Reichenbachbrücke zu entlasten und dem aufstrebenden Untergiesing entgegen zu kommen. Bei der neuen Brücke handelt es sich aber nur um den nicht mehr benötigten Werksteg, der nach Beendigung der Arbeiten an der Braunauer Eisenbahnbrücke dort demontiert und hier neu aufgebaut werden wird. Der ehemalige Werksteg darf aus Statikgründen nur von Fußgängern benutzt werden.

15. März 1871 – Der Ostbahnhof 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.

Mai 1871 – Der Zugverkehr läuft über die neue Braunauer Eisenbahnbrücke

München-Isarvorstadt - München-Untergiesing * Der gesamte Zugverkehr zwischen München und Salzburg beziehungsweise nach Kufstein läuft über die neue Braunauer Eisenbahnbrücke durch Untergiesing.

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 Straßenführung 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 Ostbahnhof“. 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 davonkommt, stirbt die Mutter an ihren Verletzungen. Es kommt fast täglich zu solchen Unfällen, „weil die Bauernpferde aus den außeergelegenen Dörfern noch keinen Kurs bezüglich der Vorsichtsmaßregeln genommen und jetzt wie früher scheuen und durchgehen“.

1876 – Aus dem Braunauer Bahnhof wird der Ostbahnhof

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

8. April 1879 – Volkssänger Georg Schwarz wird zu sechs Mark Strafe verurteilt

München * Der Münchner Volkssänger Georg Schwarz wird zu sechs Mark Strafe verurteilt. Er hat bei Abendauftritten am 27. November 1878 im Fraunhofergarten und am 4. Dezember 1878 im Braunauerhof Bärte, Perücken, Zylinder und „andere Versatzstücke“ benutzt.

20. April 1889 – Adolf Hitler wird in Braunau am Inn geboren

Braunau am Inn * Adolf Hitler, der spätere deutsche Reichskanzler, wird in Braunau am Inn in Österreich geboren.

30. November 1918 – Die Vereinigung Revolutionärer Internationalisten wird gegründet

München * Der Kreis um Erich Mühsam gründet die Vereinigung Revolutionärer Internationalisten - VRI. Sein Ziel ist, die Revolution siegreich zu Ende zu führen - auch gegen den Widerstand des zu wählenden Parlaments. Erich Mühsam lehnt zudem die stark zentralistisch geprägten Positionen des am 11. November 1918 in Berlin ins Leben gerufenen Spartakusbundes strikt ab. Dennoch gehören viele VRI-Mitglieder zur später gegründeten Kommunistischen Partei Deutschlands - KPD. In einem Flugblatt fassen sie ihre Ziele zusammen: „Revolutionäre, internationalistisch gesinnte, kommunistische Arbeiter und Soldaten! Männer und Frauen! Nicht alle Volksgenossen sind mit dem bisherigen Verlauf der Revolution einverstanden. [...] Wir verlangen die Verwirklichung des Sozialismus als Krönung der gegenwärtigen Volksbewegung. [...] Wir blicken nicht auf den Weg, sondern aufs Ziel. Das Mittel der Revolution heißt Revolution. Das ist nicht Mord und Totschlag, sondern Aufbau und Verwirklichung“. Geschäftsstelle ihrer



neuen Vereinigung wird das Wirtshaus Braunauer Hof in der Frauenstraße. Erich Mühsam bezeichnet die Stunden hier als die „eigentlich beste Zeit der Revolution“.

6. März 1932 – Dr. Fritz Gerlich kommentiert Auszüge aus Hitlers „Mein Kampf“

München * Dr. Fritz Gerlich kommentiert Auszüge aus Hitlers „Mein Kampf“ und identifiziert Alfred Rosenberg, den Chefredakteur des Völkischen Beobachters, als den eigentlichen „geistigen und weltanschaulichen Führer des Nationalsozialismus“, der „turmhoch über dem kleinen Dekorationsmaler aus Braunau steht“. Rosenberg hat in seinem Buch „Mythos des 20. Jahrhunderts“ klar Position gegen deutsch-christliche und speziell katholische Ideen bezogen.

1943 – Die Braunauer Eisenbahnbrücke wird durch Bomben beschädigt

München-Untergiesing * Die Braunauer Eisenbahnbrücke wird durch Bomben beschädigt.

1945 – Die Braunauer Eisenbahnbrücke erneut durch Sprengungen beschädigt

München-Untergiesing * Die Braunauer Eisenbahnbrücke wird erneut durch Sprengungen beschädigt.

1958 – Die Bahn baute die Braunauer Eisenbahnbrücke in ihre heutige Form um

München-Untergiesing - München-Isarvorstadt * Die Deutsche Bundesbahn baute die Braunauer Eisenbahnbrücke in ihre heutige Form um. Dabei verbreitert man die Pfeiler in nördlicher Richtung und verschiebt eine Hälfte der Gitterträgerbrücke dorthin. Auf der südlichen Seite errichtet man zwei neue Fahrbahnen für die Eisenbahn. Den alten Brückenteil vermietet die Bundesbahn anschließend an den Schlacht- und Viehhof, der ihn seither für Rangiermöglichkeiten für Viehtransporte benutzt. Die Fachwerkkonstruktion an der stromabwärts gerichteten Seite der Braunauer Brücke ist noch im Original erhalten und stammt aus dem Jahr 1868.

Mai 2013 – Besserer Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke



München-Untergiesing * Die Bahn verspricht einen besseren Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke. Die Bauarbeiten können allerdings erst 2015 beginnen, da die Streckensperrung erst auf internationaler Ebene abgesprochen werden muss.

8. April 2014 – Das Nacktbaden in der Stadt wird in 5 Bereichen zugelassen

München * Nachdem das Bayerische Innenministerium im Herbst 2013 die Badeverordnung hat auslaufen lassen, endet in Bayern auch der darin enthaltene „Zwang zur Badekleidung“. Das Münchner Kreisverwaltungsreferat will das Nacktbaden in der Stadt auf insgesamt fünf Bereiche festschreiben. Das sind jene Orte, an denen der hüllenlose Bade- und Sonnengenuss auch bisher schon erlaubt war und deren Adressen sich seit Jahren in diversen Reiseführern wiederfinden. Gerade die Nackerten im Englischen Garten sind - vor allem bei Besuchern aus Ländern, in denen solche textilfreien Zonen als „unsittlich“ gelten - eine bekannte Touristenattraktion. Und das sind die künftigen Nackerten-Paradiese: Im Englischen Garten auf der Schönfeldwiese hinterm Haus der Kunst, innerhalb des Ovals der Reitbahn. Die sogenannte „Poebene“. In der Schwabinger Bucht, zwischen Sulzbrücke und Alte-Heide-Steg im nördlichen Teil des Englischen Gartens. Am Ostufer der Isarinsel Oberföhring. Bei Maria Einsiedel im westlichen Hochwasserbett der Isar. An der Brudermühlbrücke im östlichen Hochwasserbett der Isar bis hinauf zur Braunauer Eisenbahnbrücke. Am Südufer des Feldmochinger Sees dürfen die Münchner auch künftig auf ihre Badekleidung verzichten. Und selbst am Flaucher, dem Nacktbadestrand Nummer Eins, an dem bisher - sehr zur Verwunderung der Stadtpolitiker - Textilzwang bestand, dürfen jetzt offiziell die letzten Hüllen fallen.

2015 – Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke

München-Untergiesing * Die Arbeiten für den Lärmschutz entlang der Braunauer Eisenbahnbrücke sollen beginnen. Die durch die Bauarbeiten verursachte Streckensperre muss zuvor erst auf internationaler Ebene abgesprochen werden.