



Suchergebnisse: Stadtviertel

21. Januar 1363 – Erstmalige Benennung der Münchner Stadtviertel

München * Erstmals werden die Stadtviertel Münchens in lateinischer Sprache benannt. Es sind dies das quarta fori pecorum, das Viertel des Rindermarktes, dann das quarta secunda ad gradus superioris institarum, das Zweite Viertel zu den oberen Kramen, weiter das quarta tertia apud fratres heremitanos, das Dritte Viertel bei den [Augustiner-] Eremiten, und zuletzt das quarta ultima apud Chunradum Wilbrechtum, das Letzte Viertel beim Konrad Wilbrecht. Das Tal schließt sich als eigener Bereich an, der jedoch nicht als Viertel bezeichnet wird.

9. Dezember 1566 – Herzog Albrecht V. befiehlt die Musterung in den Stadtvierteln

München * Da im Frühjahr des kommenden Jahres ein Übergreifen der Türken von Ungarn aus nach Österreich zu befürchten ist, befiehlt Herzog Albrecht V. die Musterung in den Stadtvierteln.

1839 – Maulbeerpflanzungen in den Oberen Isaranlagen

Regensburg - München * König Ludwig I. besichtigt die Regensburger Plantage und zeigt sich zufrieden, weshalb im ganzen Land immer mehr Maulbeerbäume angepflanzt werden. Da trifft es sich gut, dass die Münchner Stadtverwaltung die Kultivierung und Erschließung der brachliegenden Oberen Isaranlagen ausführen will, um dort für die Bewohner der südlichen Stadtquartiere eine Erholungszone zu erschließen, wie sie sich für die Bewohner der nördlichen Stadtviertel im Englischen Garten anbietet. Auf der sogenannten Abdeckerinsel soll ein zwei Tagwerk großes Grundstück für die Anpflanzung von Maulbeer- und anderen Pflanzlingen vorbereitet werden.

1. Oktober 1854 – Das Stadtgericht München wird um einen zusätzlichen Bezirk erweitert

München * Das Stadtgericht München wird um einen zusätzlichen Bezirk erweitert. Es enthält den Namen Stadtgericht rechts der Isar und umfasst die neu eingemeindeten Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen. Zwischen 1854 und 1862 existieren in München also zwei Landgerichte und zwei Stadtgerichte.



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 Scharding 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.

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 Bahnstands 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.

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.

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.

31. Januar 1918 – Polizei-Attacken gegen die streikenden Arbeiter

Berlin * Am Humboldtshain im Stadtviertel Gesundbrunnen wächst die Zahl der demonstrierenden Menschen immer stärker an. Dem Großaufgebot der berittenen Gendarmerie stellt sich eine Menschenmenge entgegen und ruft: „Schluss mit dem Völkermorden!“ Da ziehen die Polizisten ihren Säbel und sprengen nach Art einer Kavallerie-Attacke in die Menge hinein. „Gellende Schreie und Protestrufe wurden laut. Stöhnend sank ein Arbeiter zu Boden. Daraufhin wurden die Berittenen umringt. Ein Reiter stürzte, andere wurden vom Pferd gerissen“, schreibt ein Augenzeuge.

16. Juli 1918 – Frauen-Demo vor der Lebensmittelkartenverteilstelle

München-Obergiesing * Hunderte Frauen aus den östlichen und südlichen Stadtvierteln Münchens versammeln sich vor der Lebensmittelkartenverteilstelle in der Silberhornstraße in Giesing, um gegen die unzureichende Lebensmittelversorgung zu protestieren. Sie ziehen weiter zum Lebensmittelamt in der Thalkirchner Straße und von dort zum Rathaus, wo sie „laute



Rufe um Brot“ erheben. Der Ausschuss für Lebensmittelversorgung bewilligt daraufhin die „Abgabe von verbilligtem Gemüse und ein Pfund Frühkartoffeln für den Kopf und die Woche“.

2. Mai 1919 – München wird von den Regierungstruppen eingenommen

München * München wird nach harten Kämpfen gegen die sich erbittert verteidigenden Roten von den Regierungstruppen genommen. Bis zum Abend ist die Rote Armee geschlagen und die Stadtviertel von den Regierungstruppen militärisch besetzt. Die Militärs bereiten sich nun auf die bevorstehende „Säuberung und Befriedung“ vor. Für Giesing liest sich das dann so: „Da brechen sie in Häuser, durchsuchen die Wohnungen, die Keller, die Böden. Reihenweise schleift man die roten Schützen auf die Straße - stellt sie an die Wand. Und dumpf bricht sich das Krachen der Erschießungssalven an den Mauern“. Die Wirklichkeit ist oft noch viel grausamer. Nach dem Sieg über die Rote Armee durchkämmen die Weißen fast alle Häuser Haidhausens, der Au und Giesings. Über 5.000 Münchner, die irgendwie verdächtig erscheinen, werden verhaftet. Über eintausend, darunter viele unschuldige, oftmals denunzierte Menschen, müssen sterben. Die letzten Einheiten der Roten Armee werden am 4. Mai in der Umgebung von München zerschlagen. Vereinzelte Feuergefechte in der Stadt dauern noch bis zum 22. Mai an.

1941 – Der Untergiesinger Hochbunker

München-Untergiesing * An der Claude-Lorrain-Straße wird ein achteckiger, fensterloser Hochbunker gebaut, dessen Wände aus 2,40 Metern dicken Betonmauern bestehen, der nur über wenige Luftschlitze verfügt und in dem 450 Schutzsuchende Platz finden können. Der Münchner Stadtverwaltung ist inzwischen mehrfach bewiesen worden, dass das Abwehrfeuer aus den Fliegerabwehrkanonen, kurz Flak genannt, die alliierten Luftverbände nicht von den Bombenabwürfen abhalten kann. Deshalb setzt man jetzt auf Luftschutzräume, die angeblich Schutz vor jeder erdenklichen Gefahr bieten - so gegen Splitter detonierender Bomben und Geschosse sowie gegen den Einsturz eines Hauses. Als der sicherste Ort galt bei einem Luftangriff der Keller, dem angeblich auch Sprengbomben nichts anhaben können. Aber was macht man in einem Stadtviertel, in dem nicht jedes Haus über einen massiv gebauten Keller mit Luftschutzraum verfügt und durch seine Nähe zur Isar kein Keller sein konnte? Die Antwort sind die übers Stadtgebiet verteilten Hochbunker. Im Erbauungsjahr des Untergiesinger Hochbunkers - 1941 - werden keine Bombenabwürfe vermeldet.

23. Juni 1962 – Bei einer Straßenschlacht werden 14 Randalierer schwer verletzt



München-Schwabing * Samstag. Wieder versammeln sich bis zu 10.000 Protestierer auf der Leopoldstraße und erstellen Straßenblockaden. Mit Feuerwerkskörpern versuchen sie die Pferde der berittenen Polizei scheu zu machen. Flaschen und Steine fliegen in Richtung der Polizei. Dabei werden drei Beamte verletzt. Bei einer regelrechten Straßenschlacht, bei der die Polizei vom massiven Schlagstockeinsatz gebrauch macht, werden 14 Randalierer schwer verletzt. Der Student Georg Friz schwebt nach einem Leberriß in Lebensgefahr. Nach Ansicht von Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel haben an diesem Samstag weniger die Studenten als „vor allem der Pöbel aller Stadtviertel“ in Schwabing ihr Unwesen getrieben. Laut Polizeibericht kommen über 150 Polizisten zum Einsatz. 16 Protestierer werden festgenommen und neun nachträglich zur Anzeige gebracht.
