



Suchergebnisse: Zentralbahnhof

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;

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, beschwerten 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 fällenden 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 Bahnhofsbaubau 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 Schrammenhalle 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.

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.



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.

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.



1876 – Der Centralbahnhof muss ständig umgebaut werden

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

1882 – Die Ostbahnhofhalle beim Centralbahnhof wird abgerissen

München-Maxvorstadt * Die Ostbahnhofhalle beim Centralbahnhof wird abgerissen.
