



Suchergebnisse: hochwasser

Juli 1158 – München hat noch keine Brücke

München * Es ist sehr unwahrscheinlich, dass im Jahr 1158 eine Brücke über die Isar führt. Gerade zur Gründungszeit Münchens gleicht das knapp zwei Kilometer breite Isarbett einer unfruchtbaren Kieswüste, die von Flussarmen und Rinnsalen durchflossen ist und die bei normalem Wasserstand weder für Reiter noch für Wagen ein Hindernis darstellen. Bei Hochwasser ist das Überqueren des Flusses allerdings sehr gefährlich, da sich nicht nur der Wasserstand, sondern auch die Fließgeschwindigkeit und damit die Erosionswirkung und Zerstörungskraft des Wassers um ein Vielfaches erhöht.

12. Juli 1414 – Ein Hochwasser beschädigt die Isarbrücke

München * Ein Hochwasser beschädigt die Isarbrücke.

1463 – Die Auer bauen eine Heilig-Kreuz-Kapelle am heutigen Mariahilfplatz

Au * Bei einem Hochwasser der Isar wird ein Kruzifix aus der Gegend um Tölz am heutigen Mariahilfplatz angeschwemmt. Die Auer bauen eine Heilig-Kreuz-Kapelle um das Relikt.

14. September 1616 – Ein Hochwasser lässt die Flüsse über die Ufer treten

München * Nach der Hitzeperiode lässt ein Hochwasser die Flüsse über die Ufer treten.

1683 – Anwachsen der Isarinseln

München * Das ab dem Jahr 1683 von den Münchnern errichtete Hauptwührbeschlächt am zum Burgfrieden gehörenden Bereiter Anger ist entscheidend für das Anwachsen und die weitere Entwicklung der Münchner Isarinseln. Diese wasserbautechnische Maßnahme dient zum einen zur Befestigung des Ufers und zum anderen zum Abdrängen des Wassers auf die linke Seite des Flussbetts, um den Wasserhaushalt der Floßrinne sicherzustellen. Eine in den Fluss gerammte Wühr zwischen dem Bereiter Anger und der Isarbrücke, die sogenannten Oberen Überfälle, sind



so angelegt, dass der rechte Seitenarm der Isar nahezu trocken liegt und nur bei Hochwasser das überschüssige Wasser aufnimmt. Das bewirkt, dass sich weiteres Geröll an den bestehenden Kiesbänken ablagert und sich diese nicht mehr bei jedem Hochwasser verlagern können. Auch die Insel selbst muss mit einem Beschlächt befestigt werden, damit sie bei einem starken Hochwasser nicht wieder verschwindet.

September 1748 – Die Notbrücke wird durch ein Hochwasser zerstört

München * Nachdem die österreichische Besatzungsmacht die teilweise hölzerne Brücke über die Kleine Isar im Oktober 1744 abgebrannt hatte, ist die Stadt nur noch über eine Notbrücke zugänglich. Ein Hochwasser im September 1748 setzt der Notbrücke so zu, dass sie an einer Seite zusammensackt.

Dezember 1748 – Die neue Notbrücke wird wieder zerstört

München * Die nach dem Hochwasser neu errichtete Notbrücke wird schon im Dezember wieder ein Opfer des nächsten Hochwassers.

1790 – Der zwei Kilometer lange Isardamm ist fertig gestellt

München-Englischer Garten - Lehel * Der vom Geometer Adrian von Riedl geplante, etwa 2 Kilometer lange Isardamm ist fertig gestellt. Er schützt den Englischen Garten nicht nur vor Hochwasser, sondern ermöglicht auch die Entwässerung des Parkgeländes.

13. April 1795 – Das Kurfürstenpaar genießt das Sankt-Vater-Bier in der Au

Au * Während seiner Flitterwochen besucht der 71-jährige pfalz-baierische Kurfürst Carl Theodor mit seiner frisch angetrauten 18-jährigen Frau Maria Leopoldine den Ausschank des Sankt-Vater-Bieres, ein Starkbier, im Paulaner-Kloster in der Au. Drei Auer Bürger bitten den Landesherrn um die Abhaltung von zwei Jahrmärkten, als Ausgleich für die häufig zu erleidenden Hochwässer der Isar.

1809 – Wiebeking: Die Isarbrücke ist eine Fehlkonstruktion !



München * Ohne unmittelbar akuten Anlass veröffentlicht Karl Friedrich von Wiebeking, der Leiter der staatlichen Straßen- und Wasserbaubehörde in Bayern, ein Projekt zur Erneuerung des alten Flussübergangs bei München. Wiebeking hält die alte Brücke aus dem 18. Jahrhundert für eine Fehlkonstruktion, weil sie nach seiner Meinung durch ihre engen, niedrigen Bögen und durch die allzu massiven Pfeiler den Fluss anstaut und daher bei Hochwasser zu einer der Ursachen für die Überschwemmungen ist, welche die Isarvorstadt und die Au damals häufig heimsuchen. Überdies sei sie mit einem Querschnitt von nur 18 Fuß [circa 5,40 Meter] viel zu schmal und könne gerade an Markttagen den Stoßverkehr nicht mehr bewältigen. All dies seien ausreichende Gründe, die alte Brücke durch eine Neukonstruktion zu ersetzen. Vorrangig jedoch will Wiebeking durch seine Publikation die Möglichkeit demonstrieren, durch eine Holzkonstruktion mit einem einzigen Bogen von 286 Fuß [= knapp 80 Meter], den „größten Bogen der Welt“, den rechten Flussarm ohne Stützpfeiler zu überspannen.

1812 – Die Wiebekingsche Brücke bei Bogenhausen entsteht

Bogenhausen * Die zweite, die sogenannte Wiebekingsche Brücke bei Bogenhausen entsteht. Sie hält bis zum Hochwasser von 1826.

13. September 1813 – Ein Hochwasser reißt die Hälfte der Äußeren Ludwigsbrücke weg

Vorstadt Au - Haidhausen * Ein Hochwasser reißt die Hälfte der Äußeren Ludwigsbrücke weg. Eine pervers neugierige Menschenmenge hat auf der Äußeren Brücke gewartet, um dabei zu sein, wenn der nahe gelegene Kaiserwirt in sich zusammenfallen und in den Isarfluten mitgerissen wird. Die Schaulustigen glauben sich auf der aus Stein erbauten Brücke in Sicherheit, da sie gerade ihr eine hohe Standfestigkeit unterstellen. Der Fuhrknecht eines Brauwagens, der den Flussübergang gerade passiert hatte, warnte die Gaffer, dass die Brücke wankt. Eine Totengräberin, die auf einem Schubkarren ein Kruzifix über die Brücke rollt, ruft: „Schauts auf, da Tod kummt!“ Unmittelbar danach „knickte der östliche Brückenpfeiler ein, die Brückendecke senkte sich und stürzte dann in die Fluten“. Zwei weitere Bögen folgen nach. 108 Menschen stürzen in den tosenden Gebirgsfluss, nur sechs können gerettet werden.

13. September 1813 – Das Gasthaus zum Kaisergarten droht einzustürzen

München-Au * Der Kaisergarten ist jenes Wirtshaus, für das beim Jahrhundert-Hochwasser der Isar das letzte Stündchen angebrochen scheint. Viele neugierige Gaffer stehen auf der steinernen



Isarbrücke und wollen miterleben, wie das bereits unterspülte Gasthaus langsam in die tosenden Fluten der Isar versinkt. Doch nicht für den Kaisergarten hat das letzte Stündchen geschlagen, sondern für 93 schaulustige Münchner*innen. Sie trifft der jähe Tod, nachdem die Brücke Bogen für Bogen einstürzt und mitsamt den darauf befindlichen Personen in dem reißenden Gebirgsfluss versank. Es kann nur eine Person gerettet werden.

13. September 1813 – Die Grabstätte eines Hochwasser-Opfers

München-Isarvorstadt * Am Alten Südlichen Friedhof findet sich ein Grabmal der Familiengrabstätte des Lohnkutschers Strehle und der Kornkäufer Ostermayr und Reuther. Sie beschreibt den Tod des Kornkäufer Josef Reuther: „Zum Andenken Des Herrn Josef Reuther bürgerlicher Kornkäufer in München, der den 13. September 1813 im 73. Jahres Alter sein Leben leider kläglich vollenden mußte. Mein Lieber Leser, fasse dich !Steh still !Und lies jetzt mein Trauer- und Todesgeschichte !!!Im Jahre achtzehnhundert und dreizehn mußten die Bewohner Münchens Der schauernden Geschichte Jammernsvoll entgegen sehen: Wo am dunklen Abend des Septembers Zum Schreckensbild an dem dreizehnten Tag Die Isarbrücke jäh nach 6 Uhr Schlag Mit vielen Menschen durch des Stromes Wuth Scheußlich-grausam unter Schutt und Wellen lag. Entrissen war dem Weib der Mann !Vermißt auf ewig hin ein Vater. Den fünf seiner theuren Kinder. Nun Freund und wer du immer bist: Und wenn dein Herz noch edel und gefühlvoll ist, So weine. Um diesen seltenen Mann, den edlen Baier Bei seinem Leichensteine: Und werde auch wie Er ein Mann !So tugendhaft - so gut - und dann, Dann wird auch einst dein Leichenstein Mit Thränen von den wenig Edlern Sicher und gewiß umflossen sein“.

1815 – Rettung in letzter Sekunde

München-Giesing * Die Gebrüder Achleitner geraten bei Hochwasser mit ihrem Floß an den Schleusensteg, mit dem der Zufluss zum Auer Mühlbach geregelt wird, sodass das Floß zerbricht und die beiden schwerverletzten Fergen im reißenden Wasser treiben. Im letzten Moment können sie sich noch an einem der aus dem Wasser ragenden Pfosten festklammern. Im Angesicht des Todes schwören sie, der „heiligen Jungfrau“ eine Kapelle zu erbauen. Doch das Gelübde führen sie nie aus.

29. Oktober 1824 – Neuberechnungen für die Isarbrücke wegen Hochwasser

München * Ein starkes Hochwasser veranlasst die Neuberechnungen für die Isarbrücke. Das



Ergebnis ist, dass die Brücke um fünf Schuh [= knapp 1,50 Meter] erhöht werden muss.

1826 – Ein Hochwasser zerstört die „Wiebekingsche Brücke“

Bogenhausen * Ein Hochwasser zerstört die „Wiebekingsche Brücke“ bei Bogenhausen.

1850 – Die Kolonie Birkenau ist durch die Hochwässer bedroht

Untergiesing * Die Kolonie Birkenau ist, bis zur Aufschüttung der Dammanlagen der Isar - in den Jahren zwischen 1850 und 1860 - durch die jährlichen Frühjahrs- und Herbsthochwässer bedroht.

Vor der Bebauung sind die Giesinger Weidenflächen im Hochwassergebiet zwischen Entenbach und Kühbachl stellenweise eine mit Weiden und Birken bestandene Wiesenfläche. Aus dem Wildwuchs des älteren Lohwaldes entsteht später - durch das Vieh und die Beweidung - eine Baumkultur.

1851 – Ein Hochwasser der Isar zerstört das Schyrenbad

Untergiesing * Ein Hochwasser der Isar zerstört das Schyrenbad.

1861 – Die Arbeiten an der Maximilians-Anlage sind abgeschlossen

München-Haidhausen - Bogenhausen * Die Arbeiten an der Maximilians-Anlage sind weitgehend abgeschlossen. Carl Effners Hauptarbeit und Hauptleistung bestand zunächst darin, aus dem unansehnlichen, zum Teil unterspülten Steilhang eine künstlerisch geformte Landschaft zu bilden. Der Uferhang war stark erodiert. Der Höhenunterschied hinunter zur Isar lag bei fast fünfzehn Meter. Das Gelände fiel nahezu senkrecht zum Fluss ab. Den am Hangfuß gelegenen Uferbereich konnte Carl Effner zunächst gar nicht in seine Planungen einbeziehen, da die Isar zu diesem Zeitpunkt noch nicht hochwasserfrei verbaut und reguliert war. Dennoch erkannte Effner, welche Möglichkeiten ihm die Terraingewinnung durch die Isarregulierung bot und nutzte geschickt die Gegebenheiten am Fluss und am Steilufer aus. Er gestaltete aus der ganzen Wildnis und dem Geröllbett der Isar mit ihren Wassertümpeln eine künstliche Parkanlage im Stil eines englischen Parks. Effner ließ dazu mehrere hundert Fuhren Erde anschütten und mit großem Arbeitsaufwand die zerklüfteten Hangkanten abböschten, um die Schroffheit des Geländes durch eine sanft wellige Bodenmodellierung abzumildern. Die Auftragung des Bodens



diente gleichzeitig auch dem Zweck, den zu pflanzenden Gehölzen auf dem kargen, wasserdurchlässigen Boden das Anwachsen zu erleichtern. Insgesamt lässt Carl Effner 740 Bäume und 445 Sträucher, überwiegend heimische Arten aus den Münchner und Schleißheimer Schlossgärten und dem Englischen Garten, hierher verpflanzen. Der Hofgärtner unternimmt dabei für seine Zeit etwas Revolutionäres: Er lässt große Bäume mit gefrorenen Wurzelballen dorthin verpflanzen - und „die Bäume waren so gütig einzuwurzeln und bald waren die Maximilians-Anlage die beliebteste Promenade der Münchner“.

1866 – Martin Achleitner erbaut die Marienklause

München-Giesing * Erst fünfzig Jahre, nachdem die Gebrüder Achleitner im Angesicht des Todes schwören, der „heiligen Jungfrau“ eine Kapelle zu erbauen, errichtet der Sohn eines der Flößer, Martin Achleitner, die Marienklause. Auch er, der seinen Dienst als Wasserbaumeister und Aufseher am Wehr des Auer Mühlbachs ausführt, verlobt sich der Gottesmutter für „öftere Errettung aus Hochwasser- und Felssturzgefahr“. In den Jahren 1865/66 errichtet er hinter dem einsam gelegenen Schleusenwärterhäuschen die Marienklause, eine kleine Kapelle aus Holz und Grottenwerk mit einem Türmchen, in deren Altarraum sich eine Marienfigur befindet. Die Kapelle ist einerseits von den Hochwasserfluten der Isar, andererseits von Felsstürzen des Nagelfluhsteilhangs bedroht. Eng an den Isarsteilhang geschmiegt, von Bäumen, Sträuchern und Büschen schützend umgeben, ist die Kapelle den direkten Blicken entzogen. Die Marienklause ist weniger „Kunstwerk“, sondern eher ein authentisches Stück Alltagsgeschichte der Isararbeiter.

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.

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 Waggon der Rollbahn mit Erdreich be- und entladen. Auf dem Streckenabschnitt sind drei Rollbahnzüge mit jeweils sieben Waggon ständig im Einsatz. Zu erheblichen Problemen führen nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke die Lärmentwicklung an der Eisenbahnbrücke am Columbusplatz 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.

1881 – Die Kohleninsel wird mit einer Kaimauer gegen Hochwasser geschützt

München-Isarvorstadt - Museumsinsel * Die Kohleninsel wird mit einer Kaimauer gegen Hochwasser geschützt. Die Arbeiten dauern bis 1904 an.

10. September 1899 – Es regnet sechs Tage und Nächte

München * Im September 1899 regnet es ungewöhnlich lange und stark. Gewaltige Wassermassen lassen den Pegel der Isar massiv ansteigen. Uferbefestigungen werden überspült und in Längen von zwanzig Metern aufgerissen. Die Ursache für die Hochwasserkatastrophe liegt nach zeitgenössischen Berichten darin, dass es sechs Tage und Nächte extreme Niederschläge gab, die man heute mit dem Begriff „Starkregen“ bezeichnet. Während der ersten Tage ging er im Gebirge als Schnee nieder, um sich nach einem deutlichen Temperaturanstieg in Regen zu verwandeln. Die Schneeschmelze und weitere schwere Niederschläge führten zu einem Ansteigen der Wasserstände in München um etwa vier Meter.

12. September 1899 – Die Max-Joseph-Brücke wird ein Opfer der Fluten

München-Bogenhausen * Die Isar schwillt auf 1.290 Kubikmeter in der Sekunde an. Bei diesem sogenannten Jahrhunderthochwasser wird die Max-Joseph-Brücke von den Fluten des Gebirgsflusses weggerissen.

13. September 1899 – Die Ludwigsbrücken trotzen dem Jahrhunderthochwasser

München * Das Jahrhunderthochwasser vom 13. und 14. September 1899 überstehen die beiden



Ludwigsbrücken gut, doch das Münchner Brückenbauprogramm muss neu überarbeitet werden.

14. September 1899 – Neue Impulse für den Münchner Brückenbau

Nach dem 14. September 1899: München-Au - München-Isarvorstadt * Das Jahrhunderthochwasser beschädigt alle Münchner Brücken schwer oder lässt sie sogar einstürzen. Die Hochwasserkatastrophe führt zum Umdenken und zu einem neuen Brückenbauprogramm, das auch dem Bau der Corneliusbrücke zugute kommt.

14. September 1899 – Wassermassen bringen die Luitpoldbrücke zum Einsturz

München-Haidhausen * An den Ufern der Isar, die schon seit römischer Zeit mit vollem Recht als die „Reißende“ bezeichnet wurde, versammeln sich gaffende Menschenmengen und erwarten am den dramatischen Einsturz der Luitpoldbrücke, nachdem durch die Gewalt des Wassers am Tag zuvor bereits die Bogenhausener Brücke zusammengestürzt war. Ihre Sensationslüsternheit wird tatsächlich befriedigt, als eines der Widerlager unterspült wird, nachgibt und die Eisenkonstruktion mit lautem Knall zusammenbricht.

18. September 1904 – Die Thalkirchner Brücke wird dem Verkehr übergeben

München-Giesing * Die in Holz ausgeführte Thalkirchner Brücke, die mit fünfzehn unterschiedlich breiten Brückenjochen den Werkkanal und die Isar mitsamt dem Hochwasserbett überquert, kann eingeweiht werden.

31. Mai 1940 – 1.440 Kubikmeter Wasser in der Sekunde durch das Isar-Flussbett

München * Durch das Flussbett der Isar strömt eines der stärksten jemals in München gemessenen Hochwasser. Bei seinem Höhepunkt erreicht der Fluss mit 1.440 Kubikmeter reißendes Wasser in der Sekunde. Das übertrifft das bisher dagewesene und zeigt deutlich die Grenzen des Hochwasserschutzes auf. Auslöser sind mehrtägige Starkregenfälle im gesamten Isareinzugsgebiet (Alpen und Voralpen), wodurch enorme Wassermengen gleichzeitig in Richtung München abfließen. Besonders betroffen sind die Au, Thalkirchen, die Isarauen und die Bereiche nahe der Isarinseln. Zeitgenössische Berichte beschreiben die Auswirkungen: Überschwemmte Uferbereiche und tiefer liegende Stadtteile, Schlamm- und



Schlickablagerungen in Straßen und Häusern, große hygienische Probleme durch stehendes Wasser und deutliche Schäden an Infrastruktur und Wohnungen.

April 1954 – Die Arbeiten am Sylvensteinspeicher beginnen

Sylvensteinspeicher * Die Arbeiten am Sylvensteinspeicher beginnen. Der schnelle Start hängt direkt mit dem schweren Hochwasserjahr von 1954 zusammen. Der Hochwasserschutz hat politische Priorität. Die Arbeiten beginnen mit der Einrichtung der Baustelle im Tal bei Fall. Die Zufahrtsstraßen und Arbeiterunterkünfte müssen errichtet werden, dann beginnen die Erdarbeiten und die Vorbereitung der Fundamente. Die Isar muss für den späteren Dammbau umgeleitet werden. Ein Hochwasser führt dazu, dass der Damm um zwei Meter höher ausgeführt wird, als ursprünglich geplant. Die Arbeiten dauern bis 1958 an.

7. August 1954 – Das Isar-Hochwasser vom 7. bis 9. August 1954

München - Oberbayern * Das Isar-Hochwasser vom 7. bis 9. August 1954 ist eines der prägendsten Naturereignisse für Bayern und hat große Auswirkungen auf den späteren Hochwasserschutz Münchens. Mehrere Faktoren treffen gleichzeitig zusammen: Eine stationäre Tiefdrucklage über den Alpen mit zusätzlicher Schneeschmelze in höheren Lagen. Der über mehrere Tage andauernde Regen trifft auf bereits stark durchnässte Böden. Die Isar und viele Nebenflüsse führen gleichzeitig extremes Hochwasser. Besonders kritisch ist, dass das Wasser schnell und mit großer Geschiebemenge aus den Alpen kommt. Man erkannte, dass Flussverbauung alleine nicht reicht und dass das Hochwasser bereits im Gebirge zurückgehalten werden muss. Dadurch verändert das Hochwasser die Strategie.

April 1995 – Nachrüstungsarbeiten am Sylvensteinspeicher beginnen

Sylvensteinspeicher * Die in den 1970er-Jahren beginnende Diskussion über den zu erwartenden Klimawandel führt ab dem Jahr 1995 zu Nachrüstungen des Sylvensteinspeichers. Zur zusätzlichen Hochwasserentlastung wird der Damm um weitere viereinhalb Meter erhöht.

1999 – Der Sylvensteinspeicher ist für Extremhochwasser vorbereitet

Sylvensteinspeicher * Der Sylvensteinspeicher ist optimal auf Extremhochwasser vorbereitet.



22. Mai 1999 – Das Pfingsthochwasser der Isar

München * Das sogenannte Pfingsthochwasser wird durch starke Regenfälle vom 20. bis 22. Mai 1999 im Alpenraum ausgelöst. Der Hochwasserscheitel ist am 23. Mai mit 830 Kubikmeter in der Sekunde erreicht. Die Auswirkungen in München sind die gewollte vollständige Überflutung der Isarauen. Die starke Strömung bringt viel Treibholz mit. Dank des Sylvensteinspeichers kommt es zu keiner großflächigen Stadtüberflutung.

23. August 2005 – Die „wilde Karwendel-Königin“ zeigt ihre Macht

München * Ein Isarhochwasser zwischen dem 21. und 24. August 2005 erreicht am 23. August ihren Scheitelpunkt. 1.060 Kubikmeter Isarwasser durchfluten die Stadt. Die „wilde Karwendel-Königin“ zeigt wieder einmal ihre Macht und was in ihr steckt. Zum Glück ist der Sylvensteinsee als Speicher und Rückhaltebecken vorhanden, da sonst 1.800 Kubikmeter in der Sekunde ungehindert durch München gedonnert wären.

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 Schönbühlwiese 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.