

# Materialien zur Grün- und Freiraumplanung in München

Herausgegeben vom Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum e.V., verantw. Klaus Bäumler, Kaulbachstr. 12, 80539, München

---

## 1955: Friedrich Zietsch anlässlich der Eröffnung des Finanzgartens

**Inhalt:** S.1 | Rede des Bayerischen Staatsministers für Finanzen Friedrich Zietsch anlässlich der Eröffnung des Finanzgartens am Mittwoch, den 28.9.1955, vormittags 11.00 Uhr.  
Entnommen aus: Berichte und Protokolle Nr. 92, Hrg. Münchner Forum, 23. April 1994, Text und Dokumentation Klaus Bäumler.  
S.5 | Titelblatt, Impressum und Inhaltsverzeichnis des Quelldokuments (Montage).

**Download:** [http://www.forummuennen.de/wp-content/uploads/2015/11/1955\\_FriedrichZietsch\\_Rede.pdf](http://www.forummuennen.de/wp-content/uploads/2015/11/1955_FriedrichZietsch_Rede.pdf)

**Hinzufügungen** des Herausgebers so wie die Seitenangaben des Originals stehen in eckigen Klammern: [...].

**Anfragen** an den Herausgeber: baeumler@maxvorstadt.net. Zusammengestellt am 25.11.2015. Verwendung mit Quellenangabe gemeinfrei.

---

[11] ARCHIV« Bezirksausschuß Maxvorstadt-Universität

## Rede des Bayerischen Staatsministers für Finanzen Friedrich Zietsch anlässlich der Eröffnung des Finanzgartens am Mittwoch, den 28.9.1955, vormittags 11.00 Uhr

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Der Alltag eines Finanzministers, ja jedes Ministers, bringt eine Unzahl von Verpflichtungen mit sich, die ich in notwendige und weniger notwendige, in angenehme und weniger angenehme unterteilen möchte. Veranstaltungen, die mir eine wirkliche innere Freude und Genugtuung bereiten, enthält mein Terminkalender leider nur wenige. Die heutige Feier allerdings, die Eröffnung des Finanzgartens, seine Übergabe an die Öffentlichkeit, an die Münchner Bevölkerung, gehört zu den Pflichten, denen ich mich mit ganz besonderer Freude unterziehe.

Wir leben in einer Zeit, in der sich die Natur aus dem Leben des Menschen immer mehr zurückzieht, in dem der Anblick größerer Baumgruppen, einer grünenden Wiese, eines freilebenden Tieres zumal für die Bewohner unserer Großstädte immer mehr zur Seltenheit wird. Der Großstadtmensch spürt diese Entwicklung instinktiv und versucht ihr dadurch entgegenzuwirken, daß er nun seinerseits die Flucht in die Natur antritt, um dort das zu finden, was ihm in seiner gewohnten Umgebung teils bewußt, teils unbewußt, fehlt.

Wir erleben heute eine früher nie gekannte Steigerung des Ausflugs-, Reise- und Ferienverkehrs mit Hilfe aller Mittel, die die moderne Technik uns zu diesem Zweck zur Verfügung stellt.

Wir erleben aber auch gleichzeitig eine immer weitergehende Verstädterung des flachen Landes, eine immer stärker werdende Reglementierung der Natur, die sich in unablässigem Rückzug vor dem Menschen und seiner Zivilisation befindet.

Die Wissenschaft hat sich - man muß sagen Gott sei Dank - längst von dem gefährlichen Fortschrittsglauben freigemacht, der ihr noch noch um die Jahrhundertwende und zum Teil auch noch in der Zeit zwischen den Weltkriegen das Gepräge gab.

Die moderne Medizin, aber auch namhafte Soziologen sind heute übereinstimmend der Auffassung, daß der Lebensrhythmus des Menschen aus einer Umwelt, die nur aus trockener Materie, aus Stein, Zement, Asphalt und Benzindämpfen besteht, gelöst und wieder mit der Natur verbun-

den werden muß.

Die Anlage öffentlicher Parks, die Anpflanzung von Alleebäumen, von Grünflächen ist daher nicht nur eine unter vielen Forderungen, die die moderne Städteplanung aufstellt, sondern eine der wichtigsten, wenn nicht die wichtigste überhaupt. Sie rangiert für mich - und ich möchte diese Tatsache hier ganz klar feststellen - vor den Erfordernissen des Verkehrs. Ich werde an anderer Stelle noch darauf zu sprechen kommen.

### [12] Finanzgarten

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Gestatten Sie mir, Ihnen im Folgenden einige interessante Einzelheiten aus der Geschichte des Finanzgartens mitzuteilen, der heute der Münchner Bevölkerung übergeben wird. Der Dreißigjährige Krieg hatte bekanntlich für München Befestigungsbauten notwendig gemacht, die 1619 begonnen und 1638 vollendet wurden. Sie bestanden in einem starken Schutzwall mit 18 vorspringenden Bastionen, die sich mehr oder weniger entlang der alten Mauer- und Grabenlinie hielten. Nur auf der Nordseite des von Kurfürst Maximilian I. neu angelegten Hofgartens trat der Schutzwall beträchtlich vor. Das zwischen Hofgarten und Schutzwall gelegene Gelände wurde dann vom Kurfürsten Ferdinand Maria dem neugegründeten Kloster der Theatiner als Garten mit Gartenhaus zu Eigentum gegeben. Als 1795 der Englische Garten, das segensreichste Vermächtnis der Regierung des Kurfürsten Karl Theodor, dem Publikum eröffnet wurde, wurden die Theatiner ersucht, zum Zwecke der Anlage einer Straße in den Englischen Garten, der heutigen Königinstraße, etwas von ihrem Garten abzutreten.

Dieser Garten war nicht nur ein Ort der Erholung für die Mönche, sondern diente auch vielen Soldaten, die aus irgendwelchem Anlaß Strafe zu befürchten hatten, als Asyl, wenn sie sich in das Theatinerkloster unmittelbar hinter der heutigen Theatinerkirche geflüchtet hatten. Mitunter wurden sie dorthin auch von anderen Klöstern geschickt, um sie der Militärjustiz zu entziehen. Im Kloster wurden sie als Theatinermonche eingekleidet und konnten dann ohne Be-

anstandung der Wache das Schwabinger Tor passieren, um sich vom Theatinergarten aus durch rasche Flucht weiteren Nachstellungen zu entziehen. Den Wehrpflichtigen unserer kommenden Bundeswehr kann ich auf dem Gelände des neuen Finanzgartens eine ähnliche Unterstützung allerdings nicht versprechen.

Um das Jahr 1796 erwirkte sich der Pfalz-Zweibrückische Minister von Salabert die Erlaubnis, am Eingang zum Englischen Garten ein Palais zu erbauen. Einige Jahre später erhielt er bei der Aufhebung des Theatinerordens einen Teil des Gartens zu seiner Benutzung. Nach dem Ableben des Herrn von Salabert machte der Hofgartenintendant Friedrich Ludwig von Sckell seinem König im Jahre 1807 den Vorschlag, den gesamten Besitz zu erwerben. In weiser städteplanerischer Voraussicht, die festgehalten zu werden verdient, äußerte er die Hoffnung, daß das gesamte Grundstück einmal in besseren Zeiten zur Verbindung des Hofgartens mit dem Englischen Garten verwendet werden möge. Fast genau 150 Jahre sind vergangen, bis dieser Wunsch endlich verwirklicht werden könnt. Wenn ich auch nicht überzeugt bin, daß die Zeiten heute wirklich besser sind als zu Beginn des 19. Jahrhunderts, so möchte ich doch meiner Freude Ausdruck geben, daß die Verwirklichung des Sckellschen Wunsches nur 148 Jahre und nicht noch länger auf sich warten ließ.

[13] Da die Erben des Ministers von Salabert das Erbe bei dessen Tode nicht antreten wollten, übernahm die Krone das gesamte Besitztum. Durch Verfügung vom 14. November 1825 wurde dann dem Prinzen Carl gestattet, das Palais mit Garten nutznießerisch für sich und seine Erben zu bewohnen. Beim Tode des Prinzen im Jahre 1875 wurde das Gebäude von der österreichischen Gesandtschaft bezogen, seit 1918 diente es teils meinen verehrten Vorgängern im Amt, den bayerischen Finanzministern, als Wohnung mit dem Recht der Gartenbenutzung - der Garten erhielt damals im Volksmund die Bezeichnung „Finanzgarten“ - teils dem Obersten Rechnungshof als Büro. Kurz vor und während des 2. Weltkriegs hatte das Grundstück dann weniger angenehme Mieter, so beispielsweise Benito Mussolini, dem das Palais während seines Besuches in München als Wohnung zur Verfügung gestellt wurde. Bei dieser Gelegenheit erfolgte im Palaisgarten die Anlage der Terrasse und des Springbrunnens. Während der letzten Kriegsjahre erlitt der schöne alte Baumbestand des Gartens leider schwere Schäden durch Bombentreffer.

Unmittelbar nach Kriegsende wurde der Nordteil des Gartens von der US-Besatzungsmacht zur Anlage eines großen Garagenhofs verwendet.

Bei Ablauf des Mietvertrages im kommenden Jahr besteht die Absicht, die dort errichteten Garagenanlagen abzureißen und das dortige Gelände wieder dem Garten anzugliedern. (\*1)

Die gesamte Gartenfläche gliedert sich in den hochgelegenen Wallgarten, die Bastion, den heute noch als Garagenhof genutzten Teil und dem tiefergelegenen Palaisgarten. Auf Wunsch des Kultusministeriums soll letzterer beim Palais verbleiben, er wird durch einen im Buschwerk kaum sichtbaren Zaun abgeschirmt. Da mit der Räumung des Garagenhofs, wie gesagt, erst im nächsten Jahr zu rechnen ist, mußte sich die gärtnerische Gestaltung vorläufig auf die Anlage der Verbindungswege, den Wallgarten und die Bastion beschränken. Anstelle des alten ehrwürdigen Baumbestandes

entstand durch Anflug und Anpflanzungen, besonders an den Hängen, ein dichter Jungwuchs aus Buchen, Ahorn, Eschen und Linden. Frei blieb lediglich die Fläche auf dem Wall.

Bei den Säuberungsarbeiten auf der Bastion stieß man auf eine Ruine, die sich bald als Unterbau eines Lusthäuschens herausstellte, von denen nach Schleifung der Festungsanlagen eine ganze Anzahl auf dem Münchner Stadtwall entstanden sein soll. Vermutlich waren es umgebaute Wachtürme. In ihr fand sich ein unterstandartiger Keller, der zur Festungszeit als Munitionsbunker gedient haben mag. Zu Klosterzeiten mag er vielleicht zur Kühlung köstlicher Getränke verwendet worden sein. Vermutlich befand sich der eigentliche Wohnraum westlich davon. Reste von Wandverkleidungen ließen darauf schließen. Über dem Gewölbe liegen noch Stufen und Podeste, die zum eigentlichen Gartenhaus führten, das wie eine Laterne ausgebildet war. Bei der Übernahme des Gartens war der historische Sinn der Ruine noch nicht erkennbar.

Er ergab sich erst nach der Freilegung und eines Aufschlusses von Prof. Esterer, dem ich dafür besonders danken möchte.

[14] Sobald der Garagenhof verschwunden ist, soll dieses Bauwerk wieder zur Erinnerung an das Zeitalter der Romantik neu errichtet werden.

Bis dahin bleibt die Ruine unter Rasen gebettet. Ihr Aufbau beherrscht den Wallgarten, in dessen Fläche nun die Geländeformen der Bastion ausschwingen. Heiter entfaltet sich der Blumenflor des sogenannten Frühlingsecks, das allen Münchner so ans Herz gewachsen ist. An dem kleinen Südhang zeigen sich bekanntlich im Februar/März jedes Jahres die ersten Kunder des Frühlings in unserer Münchner Stadt, wie Schneeglöckchen, Narzissen, Krokus, Märzenbecher, Seidelbast, Christrosen und Traubenhyaazinthen. Man wird sich an ihnen in Zukunft nicht nur von der Königinstraße, sondern auch von zahlreichen am Rande gelegenen Sitzplätzen aus erfreuen können.

Wenn die Stadt München - hoffentlich in naher Zukunft - ihr vor kurzem durch Herrn Stadtbaurat Dr. Högg gegebenes Versprechen einlöst und die Ruinenfläche zwischen Königin-, Prinzregenten-, Piloty- und Galeriestraße in eine Parkanlage verwandelt, wird das, was heute durch die Eröffnung des Finanzgartens begonnen wird, seine endgültige Vollendung finden.

Ein Wort der Anerkennung gebührt den Persönlichkeiten, die bei der Gestaltung des Gartens mitgewirkt haben, in erster Linie dem Leiter der Gärtenabteilung der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Herrn Gärtendirektor Bauer, sowie der Verwaltung des Englischen Gartens unter ihrem Vorstand Garteninspektor Sippl, der für die Ausführung der Arbeiten verantwortlich war. Die Tore entwarf Bauabteilungsleiter der Schlösserverwaltung, Herr Oberbaurat Huf. Ihnen allen gebührt der Dank der Münchner Bevölkerung, die heute eine neuen Stätte körperlicher Erholung und Entspannung, des seelischen Ausgleichs und der geistigen Vertiefung erhält.

[15] **Englischer Garten:**

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Gestatten Sie mir bei dieser Gelegenheit noch einige Ausführungen zu einem Thema, das in den letzten Wochen in München lebhaft erörtert worden ist: Das Problem Lastenstraße durch den Englischen Garten, über die Bedeutung des

Englischen Gartens für die Bevölkerung unserer bayerischen Landeshauptstadt brauche ich in diesem Kreis wohl kein Wort zu verlieren. München besitzt in dieser wahrhaft großartigen Parkanlage einen Schatz, ein Kleinod, das vor Schaden zu bewahren und in seinem Bestand zu erhalten und zu mehren ich mir persönlich zur Aufgabe gemacht habe.

In den letzten Tagen sind nun vom Münchner Stadtrat im Zusammenhang mit dem Problem Lastenstraße (\*2) und Leonhard-Eck-Brücke (\*3) Beschlüsse gefaßt worden, bei denen man - um mich volkstümlich aus-zudrücken - „die Rechnung ohne den Wirt“ gemacht hat. Der Wirt ist in diesem Fall der Bayerische Staat, von dem Geländeabtretungen zwischen dem sogenannten Milchhäusl (\*4) und dem westlichen IsarUfer vorgenommen werden müßten, ohne die das Projekt in seiner der-zeitigen Form nicht verwirklicht werden kann.

Grundsätzlich bin ich der Auffassung, daß eine neue Straßen- und Brückenverbindung zwischen den beiden sich immer mehr nach Norden vorschiebenden Statteilen Schwabing und Bogenhausen geschaffen werden muß. Diese Verbindung sollte jedoch den Charakter eines inner-städtischen Verbindungsweges erhalten und auch in Zukunft beibehalten und auf keinen Fall als Zwischenstück zwischen den Autobahnen Nürnberg - München und München - Salzburg angelegt werden.

Jeder Laie auf dem Gebiet der Verkehrsplanung weiß um die starke Sogwirkung, die breit angelegte Staßenzüge und Brücken auf die Verkehrsteilnehmer ausüben. Es handelt sich hier um psychologische Vorgänge, die in der Natur des Menschen begründet sind und die sich später auch durch Verkehrsvorschriften und mehr oder weniger ernst gemeinte Warnungen nicht bekämpfen lassen.

Wenn die Perfall- und Leonhard-Eck-Straße (\*5) auf dem Ostufer der Isar und die Leonhard-Eck-Brücke selbst in der derzeit geplanten Fahrbahnbreite von 15,5 m bei einer Gesamtbreite von 32 bzw. 25,5 m gebaut werden, werden sie über kurz oder lang ein Verkehrsvolumen aufweisen, das dieser Breite angemessen ist. Es wird dann auf dem 8,5 m breiten Straßenstück zwischen Milchhäusl (\*4) und Weißerbrücke (\*6) und darüber hinaus bis zur Ungererstraße zu Verkehrs- [16] Stockungen größeren Ausmaßes kommen, die diesen Teil des Englischen Gartens in ein wahres Inferno von Benzindünsten und Hupkonzerten verwandeln würden.

Ich bin nicht gewillt, einer solchen Entwicklung, die den Bestand des Englischen Gartens als einer geschlossenen Parkanlage schwer bedrohen würde, in irgendeiner Form Vorschub zu leisten und habe daher der Bayerischen Verwaltung der Schlösser, Gärten und Seen Weisung gegeben, Grundstücksabtretungen an die Stadt München für den Bau des Straßenstücks Milchhäusl - westliches Isarufer und der westlichen Brückenauffahrt nur insoweit vorzunehmen, als dies zum Bau einer 8,5 m breiten Straße und einer ebenso breiten westlichen Brückenrampe notwendig ist.

Ich bin in diesem Entschluß durch die Tatsache bestärkt worden, daß die von der Stadt München 1953 errichtete Brudermühlbrücke, die ausdrücklich als Verbindung nicht nur der Stadtteile Sendling und Giesing, sondern auch als SUdtangente und Verbindung der Autobahnen München - Salzburg und München - Stuttgart gebaut wurde - wie aus dem Vorwort zu der vom Stadtrat und dem Stadtbauamt München seinerzeit herausgegebenen Festschrift klar hervorgeht - nur

eine Fahrbahn in einer Breite von 8,5 m erhalten hat.

Da ich aus verschiedenen Äußerungen des Herrn Stadtbaurats Herrn Dr. Högg und anderer zuständiger Sprecher der Stadt entnehme, daß der Straßenzug Dietlindenstraße, Lastenstraße, Leonhard-Eck-Brücke, Leonhard-Eck-Straße, Perfallstraße nicht als Verbindungsstück zwischen den Autobahnen Nürnberg - München und Salzburg - München dienen soll, besteht umso weniger Veranlassung, die neue Brücke, die Leonhard-Eck-Straße und die Ferfallstraße im Vergleich zur Brudermühlbrücke in fast doppelter Fahrbahnbreite anzulegen.

Wer die derzeitigen Verkehrsverhältnisse in der Ungererstraße kennt - ich besitze darüber sehr genaue Vorstellungen - muß den Gedanken für völlig abwegig halten, die Kreuzung Ungererstraße verkehrsmäßig weiter zu belasten. Bereits heute kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu großen Verkehrsstockungen, die zu schweren Belästigungen der Anlieger führen. Damit scheidet auch der Gedanke aus, den Englischen Garten in der Höhe der Brandenburgischen Straße (\*7) in Richtung Wahnfriedstraße auf dem Isar-Ostufener durchstoßen, da es dann an der Kreuzung Ungererstraße - Brandenburgische Straße (\*7) zu derselben Situation kommen würde, wie heute bereits an der Dietlindenstraße.

Es ist eine Grundforderung jeder modernen Stadt- und Verkehrsplanung, den Schwerlastverkehr aus dem Stadtkern herauszuhalten und ihn entlang der Peripherie zu leiten. Dies kann im vorliegenden Falle verhältnismäßig leicht geschehen und zwar unter Benutzung des Straßenstückes von der neuen Einmündung der Autobahn Nürnberg - München parallel zum Bahndamm über die Oberföhringer Brücke (\*8). [17] Erforderlich wäre dann nur mehr der Ausbau eines rund 3 km langen Straßenstückes zwischen Oberföhringer Brücke und Effnerstraße, das keinerlei Terrainschwierigkeiten aufweist und daher verhältnismäßig billig erstellt werden könnte. Von der Effnerstraße aus könnte der Schwerlastverkehr über die bereits im Ausbau befindliche Fichtelgebirgsstraße (\*9) mühelos zur Salzburger Autobahn und in die östlichen Stadtteile weitergeleitet werden. Die Oberföhringer Brücke und das Straßenstück bis zur neuen Einmündung der Nürnberger Autobahn dürften die neuen an sie gestellten Anforderungen vermutlich noch eine Zeit lang erfüllen. In einigen Jahren wird man dann allerdings an den Bau einer modernen Straßenbrücke in Oberföhring (\*10) und einer neuen Straße denken müssen.

Noch ein Wort zu dem Problem Straßen- und Wegebrücken über die Lastenstraße! Diese Überführungen müßten eine lichte Höhe von rund 4 m aufweisen und würden daher Terrinaufschüttungen auf beiden Seiten der Straße in ungefähr gleicher Höhe notwendig machen. Dies würde in der Praxis dazu führen, daß ein Gelände von 60 - 100 m Breite nördlich und südlich der Lastenstraße mit Erdaufschüttungen bedeckt werden müßte, um für die Kutschen und Wirtschaftsfahrzeuge der Verwaltung Auffahrtsrampen mit einem erträglichen Steigungswinkel zu gewinnen. Dies würde an der engen Stelle zwischen dem Kleinhesselohrer See und der Fabrik Loden-Frey kaum durchführbar sein und auch einen Teil des alten Baumbestandes aufs äußerste gefährden. Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich bitte um Entschuldigung, daß ich Ihre Geduld so lange in Anspruch nehmen mußte, doch sind die Probleme, um die es geht, von eminenter Bedeutung für das leibliche und

seelische Wohl unserer Münchner Bevölkerung und die Zukunft unserer Münchner Stadt, die uns allen so am Herzen liegt. Ich habe bereits eingangs davon gesprochen, daß ich für meine Person bei einem Interessenkonflikt zwischen den Erfordernissen des Verkehrs und den Erfordernissen der Volksgesundheit letzteren den Vorzug gebe. Diese grundsätzliche Einstellung hat zu den Entscheidungen in der Frage Leonhard-Eck-Brücke - Lastenstraße geführt, die ich Ihnen soben mitteilen konnte. Ich werde auch in allen anderen Fragen, in denen es um den Schutz und die Erhaltung unserer Parkanlagen und Grünflächen geht, dieselbe Haltung einnehmen. Dem Moloch Verkehr sind in den letzten Jahren bereits so viele Opfer gebracht worden, daß ich, obwohl selbst Autofahrer, hier ein energisches Halt rufen möchte.

Ich werde mich daher auch niemals damit einverstanden erklären, daß der Alte Botanische Garten ganz oder zum Teil aufgelassen und in einen Autobusbahnhof verwandelt wird. Ich tue dies auf die Gefahr hin, da und dort Anstoß zu erregen und mir den einen oder anderen Interessenverband zum Feind zu machen.

[18] Sie alle bitte ich, mich in diesen Bestrebungen zu unterstützen und die Öffentlichkeit, die sich dieser Dinge erfreulicherweise mit großem Nachdruck angenommen hat, noch stärker und noch eindringlicher auf die Gefahren hinzuweisen, die für unser aller Leben und die Zukunft unserer Kinder entstehen, wenn der Mechanisierung unseres Lebens und der Zurückdrängung der Natur nicht endlich Einhalt geboten wird.

#### **Anmerkung 1989:**

Friedrich Zietsch war von 1954 - 1957 bayerischer Finanzminister. „Ghost-writer“ dürfte der nachmalige Präsident der Bayerischen Verwaltung der Schlösser, Gärten und Seen, Freiherr Levin von Gumpenberg (gest. 1988) gewesen sein. (Klaus Bäumler)

(\*1) Die Freigabe erfolgte nicht schon 1956, sondern erst am 6.6.1962. (K.B.)

(\*2) Lastenstraße = Mittlerer Ring (Isar-Ring) zwischen Ungererstraße und Effnerplatz ,

(\*3) Heute J.F.Kennedy-Brücke

(\*4) zw. Kleinhesselohrer See und Eisbach (vgl. Plan 1929, S. 46)

(\*5) Teil des Mittleren Rings zwischen J.F.Kennedy-Brücke und Effnerplatz

(\*6) Brücke über den Schwabinger Bach (?)

(\*7) Brandenburgstraße, südlich des Nordfriedhofs

(\*8) Leinthaler Brücke (Aumeister)

(\*9) Richard-Strauß-Straße

(\*10) Herzog-Heinrich-Brücke und Äußerer Ring (Oberföhringer Ring!)

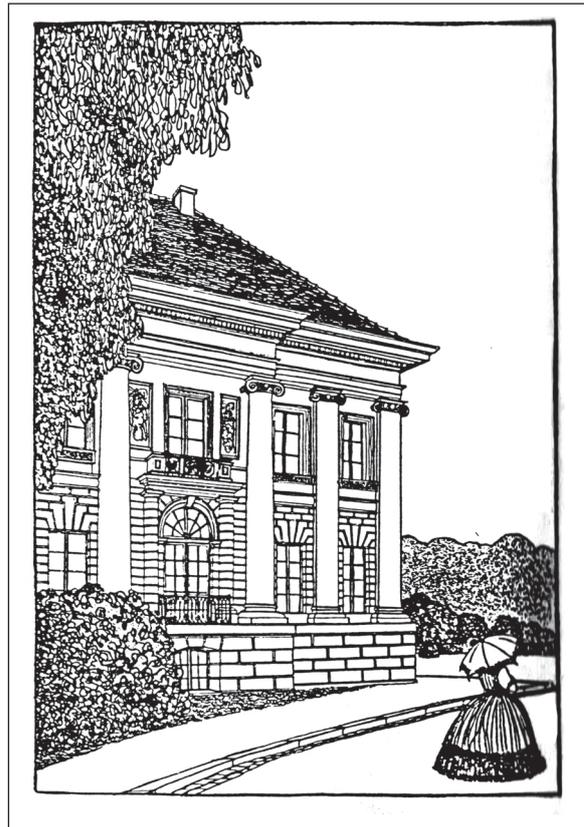


[2015: Siehe auch [https://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich\\_Zietsch](https://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Zietsch).

Foto: [http://www1.bayern.landtag.de/www/lebenslauf\\_ehemalige/lebenslauf\\_555600002804.html](http://www1.bayern.landtag.de/www/lebenslauf_ehemalige/lebenslauf_555600002804.html)]



Titelseite: „Münchner Bürgerinnen auf dem Weg zwischen Hofgarten und Englischem Garten vor dem Harmlos; im Hintergrund das Hofgarten-Brunnenhaus“ (Kupferradierung von F. Bollinger aus der Baumgartner'sehen Übersicht von 1805)



4. Umschlagseite: [Rücktitel]  
 „Münchnerin auf dem Weg in den Englischen Garten vor dem Prinz-Carl-Palais“  
 (Federzeichnung von Franz Wiesenberger 1912, aus: Theodor Dombart, Der Englische Garten zu München)

## Verkehr am, im und durch den Englischen Garten

- S. 1-9| Resolution
- S. 11-18| Rede des bayer. Finanzminister Friedrich Zietsch zur Öffnung des Finanzgartens am 18. September 1955
- S. 19-30| Ergebnisse des Plangutachtens der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung Landesgruppe Bayern von 1955 (Auszug)
- S. 31-33| Anregung zur Neuauflage des Plangutachtens durch den Bezirksausschuß Maxvorstadt-Universität (1978)
- S. 35-44| Denkschrift Rudolf Hoffmann zur „Linienführung einer Straßenbahn durch den Englischen Garten“ von 1927 (Auszug)

Pläne des Englischen Gartens, Maßstab 1 : 8.000

- S. 45| 1929
- S. 47| 1986

### Text und Dokumentation:

Klaus Bäumler  
 Bezirksausschuß 5 Maxvorstadt - Universität  
 (Lokales Organ der Landeshauptstadt München)  
 Kaulbachstr. 12  
 8000 München 22  
 Tel. 280 05 86

### Herausgeber:

**MÜNCHNER FORUM** Münchener  
 Diskussionsforum für  
 Entwicklungsfragen e.V.   
 Schellingstraße 65/II · 8000 München 40  
 Telefon 282076

Berichte und Protokolle Nr. 92