



**MÜNCHNER
FORUM** Münchner
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



W. B. L.

Verkehr am, im und durch den Englischen Garten

Verkehr am, im und durch den Englischen Garten

Inhalt	Seite
Resolution	1 - 9
Rede des bayer. Finanzminister Friedrich Zietsch zur Öffnung des Finanzgartens am 18. September 1955	11 - 18
Ergebnisse des Plangutachtens der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung Landesgruppe Bayern von 1955 (Auszug)	19 - 30
Anregung zur Neuauflage des Plangutachtens durch den Bezirksausschuß Maxvorstadt-Universität (1978)	31 - 33
Denkschrift Rudolf Hoffmann zur "Linienführung einer Straßenbahn durch den Englischen Garten" von 1927 (Auszug)	35 - 44
Pläne des Englischen Gartens, Maßstab 1 : 8.000	
1929	45
1986	47

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** Münchner
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



Schellingstraße 65/II · 8000 München 40
Telefon 282076

Berichte und Protokolle Nr. 92

Abbildungen

- 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'schen Übersicht von 1805)
- 4. Umschlagseite:** "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)

200 Jahre Englischer Garten 1789 - 1989
Verkehr am, im und durch den Englischen Garten:
Wünsche an Freistaat, Stadt München und die Mitbürger

Eine Jubiläums-Resolution des Arbeitskreises Münchner Bürger für
Verkehrsberuhigung (Verkehrsprogramm Schwabing - Maxvorstadt)

1989 soll das Jubiläum des Englischen Gartens als der grünen Lunge
Münchens und der historischen Erholungsfläche im Herzen Münchens
feierlich begangen werden.

Anlaß für den Arbeitskreis Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung, in
dem seit 1977 die Bezirksausschüsse 5, 6, 7, 22, 26, 27 sowie
Bürgerinitiativen und engagierte Bürger an einem flächendeckenden
Verkehrsberuhigungskonzept ohne St.-Floriansprinzip für die Maxvor-
stadt und Schwabing arbeiten, zu aktuellen Problemen im Spannungs-
verhältnis "Grünplanung - Freiraumplanung - Verkehrsplanung - Stadt-
planung" am Beispiel des Englischen Gartens Stellung zu nehmen.

Schon 1955 hatte der damalige oberste Hausherr des Englischen Gartens,
Finanzminister Friedrich Zietsch, eine klare und deutliche Aussage
gemacht:

Grünplanung Verkehrsplanung Stadtplanung
Ein bayerischer Finanzminister (Friedrich Zietsch)
bezieht 1955 (!) Stellung:

"Die moderne Medizin, aber auch namhafte Soziologen sind heute über-
einstimmend der Auffassung, daß der Lebensrhythmus des Menschen aus
einer Umwelt, die nur aus toter 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 Alleeebäumen, 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 Er-
fordernissen des Verkehrs."

(Maxvorstädter IX/81)

Und in seiner Ansprache zur Öffnung des Finanzgarten für die Münchner Bürger am 28. September 1955 (S. 11 ff) fährt er fort:

"Über die Bedeutung des Englischen Gartens für die Bevölkerung unserer bayerischen Landeshauptstadt brauche ich 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."

Ebenfalls 1955 stellte die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Landesgruppe Bayern) ein detailliertes Plangutachten vor, in dem sie sich mit den Gefahren auseinandersetzte, die dem Englischen Garten durch die "Sachzwänge" der modernen Stadtentwicklung drohten und zugleich einen konkreten Forderungskatalog (S. 19 ff) formulierte.

Zur 200-Jahrfeier des Englischen Gartens sollte dieses Plangutachten aus heutiger Sicht "aufgearbeitet" und "neu aufgelegt" werden.

Eine entsprechende Anregung hatte der Bezirksausschuß Maxvorstadt-Universität bereits 1978 - ohne Erfolg - an die Landesgruppe Bayern herangetragen (S. 31 ff).

Mit seinem 11 Punkte umfassenden "Wunsch-Katalog" will der "Arbeitskreis Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung" einen konstruktiv - kritischen Beitrag zum Jubiläum des Englischen Gartens leisten (Pläne Englischer Garten 1929, S. 45 und 1986, S. 47)

1. Besucherfreundliche Zugänge

Die Zugänge zum Englischen Garten aus den angrenzenden Wohnquartieren müssen so gestaltet werden, daß sie von behinderten Mitbürgern ohne fremde Hilfe und ohne Gefährdung durch den Autoverkehr benutzt werden können.

Entsprechende Maßnahmen kommen auch anderen Besuchern des Englischen Gartens zugute (Senioren, Kindern sowie "Kinderwagen").

Folgende Zugänge des Englischen Gartens sind noch besondere Gefahrenpunkte:

1.1 Süd-West-Hauptzugang Schönfeldstraße/Königinstraße

Für Radler, Kinderwagen und Rollstühle stellt die Unterführung am Prinz-Carl-Palais keine angemessene Alternative dar.

Durch eine Verschmälerung der Fahrbahn der Königinstraße wird das Baureferat hier die Voraussetzungen für einen gesicherten Fußgängerüberweg schaffen.

1.2 Zugang Seeaustraße/Lerchenfeldstraße

Dieser Zugang ist wegen der Tramlinie für Rollstuhlfahrer und ältere Menschen besonders gefährlich. Auch wegen der unmittelbaren Nähe des Luitpold-Gymnasiums (Schulwegsicherung!) sind bauliche Maßnahmen hier notwendig.

1.3 Kultur-Flanier-Achse Haus der Kunst - Pinakotheken

Die "ebenerdige" Museums-Flanier-Achse vom Haus der Kunst zur Alten und Neuen Pinakothek ist über die Königinstraße hinweg herzustellen.

Die "wilde", aber häufige Benutzung der Radler-Furt an der Einmündung der Königinstraße in den Altstadt-Ring (nicht nur durch Museums-Benutzer) beweist die Notwendigkeit eines ebenerdigen Übergangs für Fußgänger in diesem Bereich.

2. "Fußgänger-, kinder-, radler-, reiter- ... und hundefreundliche" Gestaltung der Omnibusstraße durch den Englischen Garten

Die 1934 ausgebaute "Omnibusstraße" zwischen Martius-/Thiemstraße im Westen und Oettingen-/Tivolistraße im Osten ist zwar seit 1973 für den allgemeinen Verkehr gesperrt (ausgenommen die Zufahrt zum Parkplatz Chinesischer Turm von Osten). Städtische Omnibusse und sonstige privilegierte Einsatzfahrzeuge dürfen auf dieser Straße durch das Herz des Englischen Gartens aber (unbeschränkt) 50 km/h fahren.

Der westlich angrenzende 30 km/h-Bereich endet bis jetzt auf der Brücke über den Schwabinger Bach!

Die Omnibusstraße stellt damit eine ständige Gefahrenquelle für die Besucher dar: sämtliche wichtige Fuß-, Rad- und Reitwege kreuzen diese Trasse.

Um die Beeinträchtigung des Flaniergenusses zu beheben, wird vorgeschlagen:

Als kostengünstigste Sofortmaßnahme die Ausdehnung des 30-km/h-Bereichs auf die gesamte Omnibusstraße bis zu deren östlichem Ende an der Tivoli-/Oettingenstraße.

Auf längere Sicht sind die Querungen der Fuß-, Rad- und Reitwege durch bauliche Maßnahmen umzugestalten und ggf. Sicherungsmaßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung ("Zebrastreifen") anzuordnen.

3. Kieswege oder geteerte Wege im Englischen Garten?

Geteerte Wege müssen in dieser historischen Gartenanlage die große Ausnahme bleiben. Erfreulich: die Verwaltung Englischer Garten hat im Frühjahr 1987 bereits die Wege auf den Monopteros "vom Teer befreit". Hoffentlich der Auftakt einer größeren Aktion.

Wir verweisen im übrigen auf den in der Süddeutschen Zeitung vom 2. Januar 1989 Nr. 1/89 abgedruckten Leserbrief:

Für Naturwege im Englischen Garten

Zum Artikel "Der Asphalt muß wieder weg" (im Englischen Garten) in der SZ vom 20.10.: Ein Kompliment dafür, daß Sie das Thema aufgreifen. Asphaltwege muß der Mensch tagaus, tagein gehen, was zu Abnutzungerscheinungen führt - und wie viele Bürger klagen über schmerzhaftes "Arthrose". Der Englische Garten ist die Lunge der Stadt, dient der Erholung der Bürger, die zumindest in ihrer Freizeit ein gesundes Wegenetz erwarten dürfen. Für meinen täglichen Weg, ob Sommer oder Winter, zu Fuß oder per Rad, wähle ich den Weg durch den Englischen Garten; ich kann wie Sie und andere Bürger beurteilen, wie es um die Wege im Englischen Garten steht. Mobilisieren Sie alle Stellen in München, das zu verwirklichen, was die natürlichste Sache der Welt ist: Naturwege im Englischen Garten! Die Bürger werden es danken.

Nicht nur der neue Asphalt muß schleunigst verschwinden, so manche anderen Wege im Englischen Garten (zum Beispiel am Eisbach entlang) sollten mit einbezogen werden.

Erika Schoregge
Oettingenstr. 53
8000 München 22

4. Schallschutz für den Kleinhesseloher See und Aumeister

Ohrenbetäubender Lärm und mehrspurige Autokolonnen des Mittleren Rings lassen die vormalige Idylle und Beschaulichkeit des Kleinhesseloher Sees seit 1963 nicht einmal mehr ahnen.

Fast 100.000 Fahrzeuge durchqueren heute täglich auf dem Isar-Ring den Englischen Garten.

"Der Lärm ist bei der hohen Verkehrsfrequenz unerträglich und beeinträchtigt beiderseits den Garten in einer Tiefe von 400 - 500 m. Der Kleinhesseloher See wird in seiner Erholungsfunktion entwertet."

So formulierten Stadtplaner 1984 in der Dokumentation "Freiräume im Städtebau: München und Umgebung" (Hrsg. Akademie für Städtebau und Landesplanung, Landesgruppe Bayern) knapp aber treffend die Situation.

Ähnlich ist die Situation im Bereich des traditionellen Biergartens "Aumeister" und des nördlichen Englischen Gartens, der durch den Oberföhringer Ring ("Äußerer Ring") durchschnitten wird.

Wenn "hoch-offiziell" zum Jubiläum des Englischen Gartens dessen hoher Stellenwert betont wird, sollte es auch selbstverständlich sein, die "Wiedergutmachung" in diesen Bereichen anzugehen.

Denn Schallschutzmaßnahmen, dem heutigen Standard gemäß, würden hier "Wunder wirken". Begrünte Schallschutzwände müßten hier eine Selbstverständlichkeit sein!

5. Keine Aufweitung des Mittleren Rings durch den Englischen Garten!

Ein entschiedenes Veto eines engagierten bayerischen Finanzministers gegen die Zerschneidung des Englischen Gartens durch eine Hauptverkehrsachse schon 1955:

Minister Friedrich Zietsch ging bei der Öffnung des Finanzgartens für die Münchner Bürger (S. 11 ff) auch auf (heute wieder) aktuelle Verkehrsplanungen ein.

Weitsichtig sah er die Gefahr, die dem Englischen Garten durch die Trasse des Mittleren Rings droht(e), voraus:

"Grundsätzlich bin ich der Auffassung, daß eine neue Straßen- und Brückenverbindung zwischen den beiden sich immer mehr nach Norden vorschiebenden Stadtteilen Schwabing und Bogenhausen geschaffen werden muß. Die Verbindung sollte jedoch den Charakter eines innerstädtischen Verbindungsweges erhalten und auch in Zukunft behalten und auf keinen Fall als Zwischenstück zwischen den Autobahnen Nürnberg-München und München-Salzburg geplant und angelegt werden. Jeder Laie auf dem Gebiet der Verkehrsplanung weiß um die starke Sogwirkung, die breit angelegte Straßenzüge 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 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 staatlichen Schlösser, Gärten und Seen Weisung gegeben, Grundstücksabtretungen an die Stadt München für den Bau des Straßenstückes Milchhäusl - westliches Isarufer und der westlichen Brückenauffahrt nur insoweit vorzunehmen, als dies zum Bau einer 8,50 m breiten Straße und einer ebenso breiten westlichen Brückenrampe notwendig ist."

Dem ist aus heutiger Sicht nichts hinzuzufügen, zumal nicht nur der Äußere Ring (Oberföhringer Ring/Effnerstraße) gebaut ist, sondern auch der Autobahnring (A 99) Entlastung bringt.

Damit braucht der Englische Garten an dieser heiklen, besonders empfindlichen Stelle nicht weiter geopfert werden!

Im Gegenteil: die Schäden der 60-er Jahre sind zu reparieren (vgl. Nr. 4!).

6. Radwegverbindung Kleinhesselohes See - Hirschau

Beim Bau des Mittleren Rings durch den Englischen Garten wurden sie alle mehr oder weniger bedacht: Fußgänger erhielten "ihre" Überführung; Autofahrer, Radler und Reiter "ihre" Unterführung als Verbindung zwischen Hirschau und Kleinhesselohes See.

Radler benutzen "illegal" die Fußgängerüberführung; die östliche Umfahrung (an der Eisbach-Brücke) - wenn auch Eingeweihten bekannt - wird nicht angenommen.

So befahren nur "rechtsstaatliche" Familien mit Kindern "legal" die unübersichtliche, kurvenreiche, zumeist durch Seehaus-Besucher verparkte Fahrbahn der Unterführung.

Eine abgesicherte Radwegverbindung durch die Unterführung wäre für alle Radler ein großer Gewinn!

7. Rückbau der Ausfahrt des Mittleren Rings "Dietlindenstraße"

Mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Mittleren Rings im Nordwesten stellt sich die Frage, ob die Ost-West-Achse Dietlindenstraße - Karl-Theodor-Straße durch völlige oder teilweise Aufhebung der Anschlußstelle Dietlindenstraße entlastet werden kann.

Damit würde

- ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsberuhigung nicht nur in der Dietlindenstraße (und Alt-Schwabing) selbst geleistet, sondern auch
- die störende Zäsur der ehemaligen Biederstein-Anlagen zumindest teilweise behoben.

8. Rückbau der Königinstraße: "Wiedergutmachung" am Englischen Garten

Auf dem Weg zur "Hauptstadt des 1000-jährigen Reiches" "mußte" 1937/38 die Königinstraße zwischen Haus der Kunst und Veterinärstraße von 10 auf 30 m verbreitert werden. 289 Bäume des Englischen Gartens "mußten" deshalb gefällt werden.

Von der ursprünglich geplanten Verlängerung dieser "Schneise" nach Norden bis in die Hirschau blieb der Westrand des Englischen Gartens allerdings verschont.

Den Planern des "auto-gerechten" Münchens blieb es in den 60-er Jahren vorbehalten, die Anbindung des Altstadtrings über die (ausgebaute) Königinstraße an die Leopoldstraße zu konzipieren.

Ein Tunnel zwischen Veterinärstraße und Siegestor sollte die Verbindung herstellen.

Diese Planungen sind heute endlich vom Tisch.

Im Jahr der 200-Jahrfeier des Englischen Gartens sollte aber der Rückbau der Königinstraße zwischen dem Haus der Kunst und Veterinärstraße ernsthaft angegangen werden.

Die "Stadt-Reparatur" am Königsplatz ist als beispielhafte Stadtbildpflege in Zusammenarbeit von Stadt München und Freistaat Bayern 1988 abgeschlossen worden.

Die Umplanung des "Verkehrsknotens", der das Prinz-Carl-Palais verunstaltet, ist vom Stadtrat beschlossen.

Ein baldiger Rückbau der Königinstraße ist ein Jubiläumswunsch vieler Freunde des Englischen Gartens.

9. Mit der Trambahn durch den Englischen Garten?"

Die Freunde der Münchner Trambahn favorisieren eine neue Ringlinie, die auch Schwabing mit Bogenhausen verbinden soll. Ein Projekt, das schon 1927 engagiert diskutiert wurde, wie die Denkschrift von Rudolf Hoffmann zeigt (S. 35 ff)

Eine harte Nuß für die Freunde des Englischen Gartens? Sicher! Aber dafür könnte die Omnibusstraße wieder aufgelassen werden. Ein übliches, geschottertes Trambahngleis scheidet im Englischen Garten aber auf jeden Fall aus. (Ideal wäre sicher ein Tunnel, das aber aus Kostengründen kaum Chance auf Verwirklichung hat.)

Beispiele aus anderen Ländern zeigen: es gibt gute Alternativen für die Gestaltung. Überzeugende Gestaltungspläne (Schlagwort: "Grüne Trambahngleise") müssen daher für die Diskussion auf den Tisch.

10. Englischer Garten: Übungsgelände für ATB's und MTB's?

Ein neuer Trend ist unverkennbar: Die "Erkundung" des Englischen Gartens durch Fahrer von Mountain-Bikes (MTB's) und All-Terrain-Bikes (ATB's) ist in. Obwohl Landschaftsschutzgebiet, werden Wiesen und schutzwürdige Bereiche ("Krautbereiche") durchfahren.

Ein Appell an unsere sportlich-ambitionierten Mitbürger: doch auf die Natur Rücksicht zu nehmen und zumindest auf den Wegen zu bleiben.

Denn sonst gehen auch noch die letzten, ursprünglichen Bereiche verloren!

**11. Trampelpfade im historischen Grün:
Das Markenzeichen unserer demokratischen Grundfreiheit?**

"Wilde" Abkürzer durch Wiesen und Gehölze werden zu häßlichen Trampelpfaden. Wird all diesen "Wegen" nachgegeben, so löst sich das historische Wegenetz, ein wichtiger Gestaltungswert des Englischen Gartens, mehr und mehr auf; orientiert sich dann an der bloßen Zweckmäßigkeit der kürzesten Verbindung zweier Punkte.

Dies sollten die Besucher des Englischen Gartens bedenken, wenn sie "in Gedanken verloren" oder "gedankenlos" Abkürzer benutzen.

Beschlossen in der Sitzung des Arbeitskreises
Münchner Bürger für Verkehrsberuhigung vom 10. Mai 1989;
vorgelegt vom Bezirksausschuß Maxvorstadt-Universität

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 grünen 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 all der 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 verbunden werden muß.

Die Anlage öffentlicher Parks, die Anpflanzung von Alleeebäumen, 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.

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 Beanstandung 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 konnte. 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.

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 nutznießend 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.

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

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 Känder des Frühlings in unserer Münchner Stadt, wie Schneeglöckchen, Narzissen, Krokus, Märzenbecher, Seidelbast, Christrosen und Traubenhyazinthen. 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.

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 auszudrücken - "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 Isar-Ufer vorgenommen werden müßten, ohne die das Projekt in seiner derzeitigen 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 innerstädtischen 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 Weißer-Brücke (*6) und darüber hinaus bis zur Ungererstraße zu Verkehrs-

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

(*3) Heute J.F.Kennedy-Brücke

(*4) zw. Kleinhesseloher 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 (?)

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 Südtangente 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 Perfallstraße 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-Ostufer zu 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 Oberföhriger Brücke (*8).

(*7) Brandenburgstraße, südlich des Nordfriedhofs

(*8) Leinthaler Brücke (Aumeister)

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 Terrainaufschüttungen 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 Kleinhesseloher 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 soeben 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.

(* 9) Richard-Strauß-Straße

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

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 Gumppenberg (gest. 1988) gewesen sein.

(Klaus Bäumler)

DER ENGLISCHE GARTEN IN MÜNCHEN

EIN PLANGUTACHTEN ÜBER DIE BEBAUBARKEIT SEINER RANDGEBIETE

*Aufgestellt von der Landesgruppe Bayern
der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung*

BAYERLAND VERLAG MÜNCHEN

(1955/56)

PLANUNGSERGEBNISSE

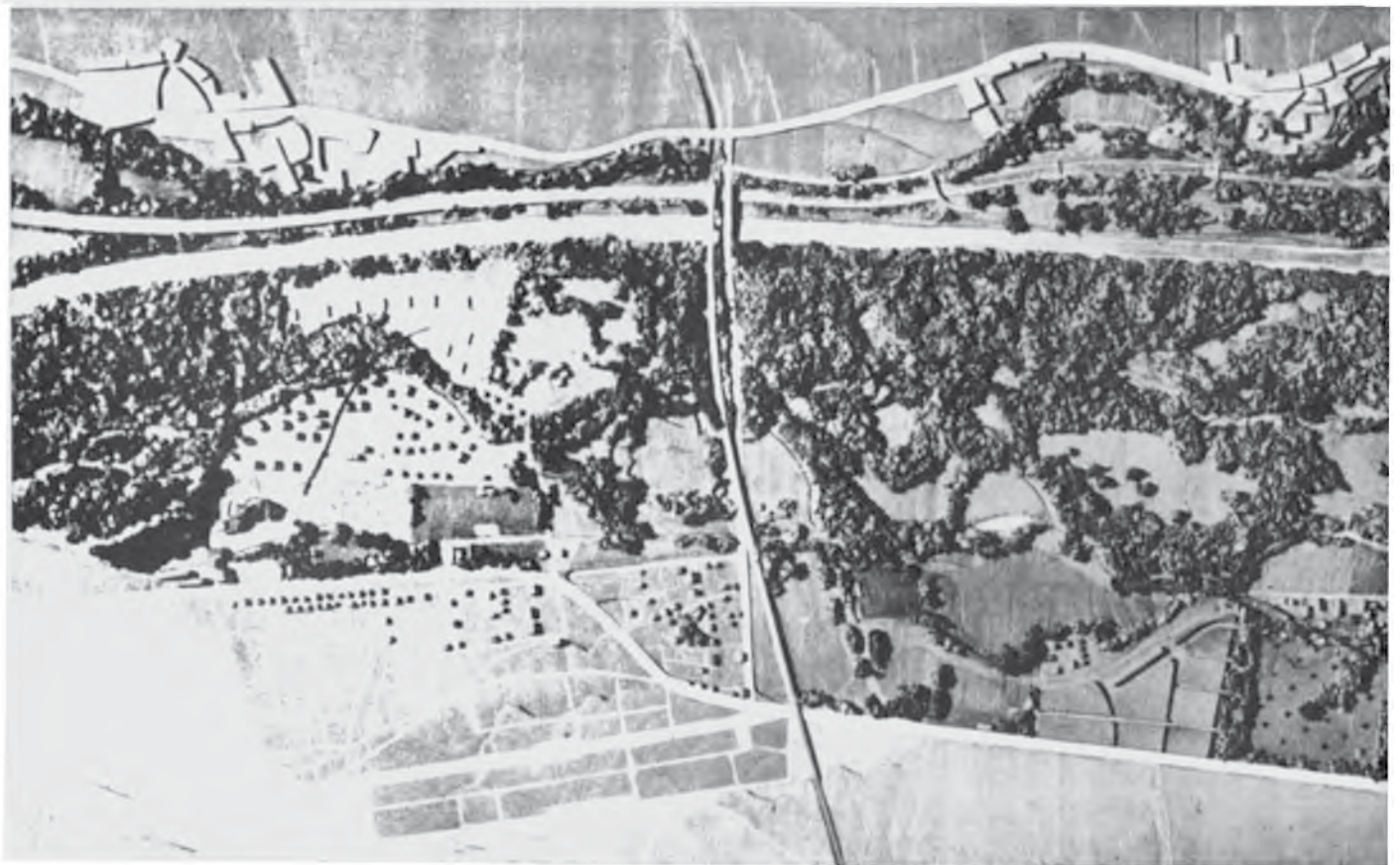
Erweiterung des Englischen Gartens

Die schmalste Stelle des Englischen Gartens befindet sich – oder besser gesagt befand sich – nördlich des Kleinhesselohes Sees zwischen der Lodenfabrik Frey und den Privatgrundstücken an der Gysslingstraße. Mit dem Erwerb der ehemals Maffeischen Grundstücke nördlich der Tivolimühle und dem geplanten und zum Teil schon vollzogenen Erwerb der Privatgrundstücke zwischen diesem Gelände und dem Englischen Garten ist hier eine Erweiterung der öffentlichen Grünfläche im Gange, die in ihrem Wert nicht hoch genug veranschlagt werden kann, zumal eine Beseitigung der den gesamten Grünzug so sehr störenden Lodenfabrik Frey in absehbarer Zukunft ausgeschlossen erscheinen muß.

Auf die Notwendigkeit der Erweiterung des Englischen Gartens nach Norden wurde bereits hingewiesen. Diesem Ziel stellen sich drei Hindernisse in den Weg:

Die Siedlung Kultursheim, das Gelände des Bayer. Rundfunks und die Gärtnereien, die von der bayer. Bauernsiedlung gleich nach dem Krieg errichtet wurden. Zwischen der Siedlung Kultursheim und den Gärtnereien

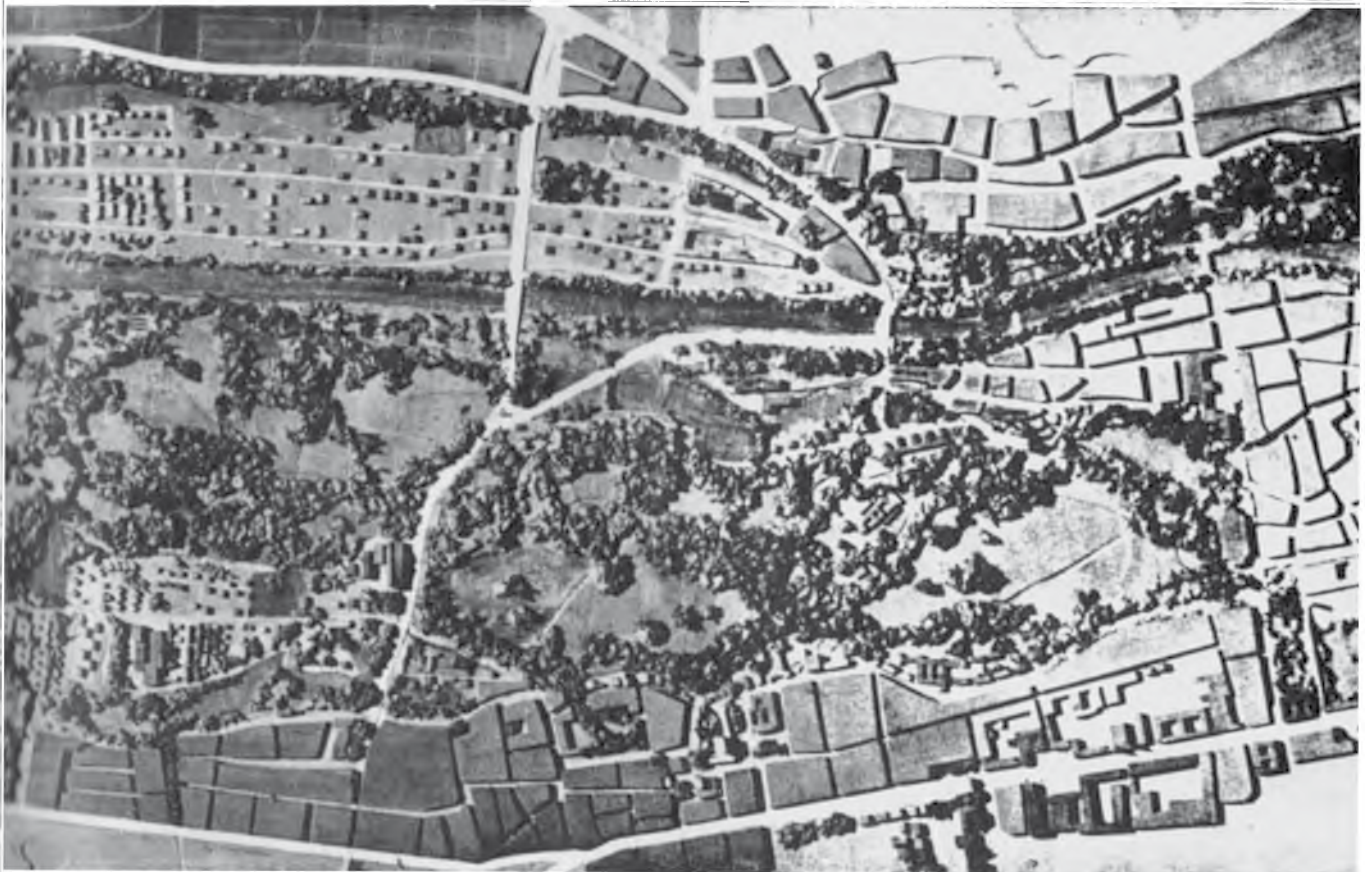
Modell des Englischen Gartens und seiner Randgebiete nach den Vorschlägen dieses Gutachtens



reien verbleibt ein Grünstreifen von rund achtzig Meter Breite entlang des Schwabinger Baches, zwischen den Gärtnereien und der Isar ein solcher von rund fünfzig Meter Breite. Beide Grünstreifen zusammen genommen haben damit die gleiche Breite wie die bisher engste Stelle bei der Fabrik Lodenfrey. Eine Verbindung mit dem nördlich anschließenden Auengelände ist damit hergestellt, wenn sie auch nicht als ideal bezeichnet werden kann. Durch geschickte Wegführung und sorgfältige Pflege und Erhaltung des Baumbestandes an diesen beiden Engpässen muß ersetzt werden, was an Fläche fehlt. In diesem Zusammenhang sei auf eine Besprechung des Bayerischen Rundfunks mit dem Stadtbauamt München am 7. August 1952 hingewiesen, bei der festgelegt wurde, daß an der Westseite des Grundstücks »der Zaun so weit zurückzusetzen ist, daß er an der engsten Stelle eine Breite von vierzig Meter zwischen Bach und Zaun im Gelände freigibt«. Auf die Einhaltung dieser Vereinbarung sollte im Hinblick auf das oben Gesagte mit Sorgfalt gesehen werden.

Eine dritte öffentliche Grünverbindung vom Aumeister zur freien Auenlandschaft ergäbe sich unter Opferung des größten Teiles der Floriansmühle und der nördlich daran anschließenden Kleingärten in dem Geländestreifen zwischen Sondermeierstraße und Mühlbach. Von einer plan-

Modell Rauchenberger





Grünverbindung Hofgarten-Englischer Garten; Ansicht von Norden.

lichen Darstellung dieser Möglichkeit wurde abgesehen, da die Floriansmühle ein bei den Münchnern sehr beliebtes Freibad darstellt, dessen Opferung nicht vertretbar ist. Viel eher wäre daran zu denken, die Gärtnereien nördlich des Sendergeländes zu verlegen, da sie auf einem Boden liegen, der für gärtnerische Kulturen wenig geeignet ist.

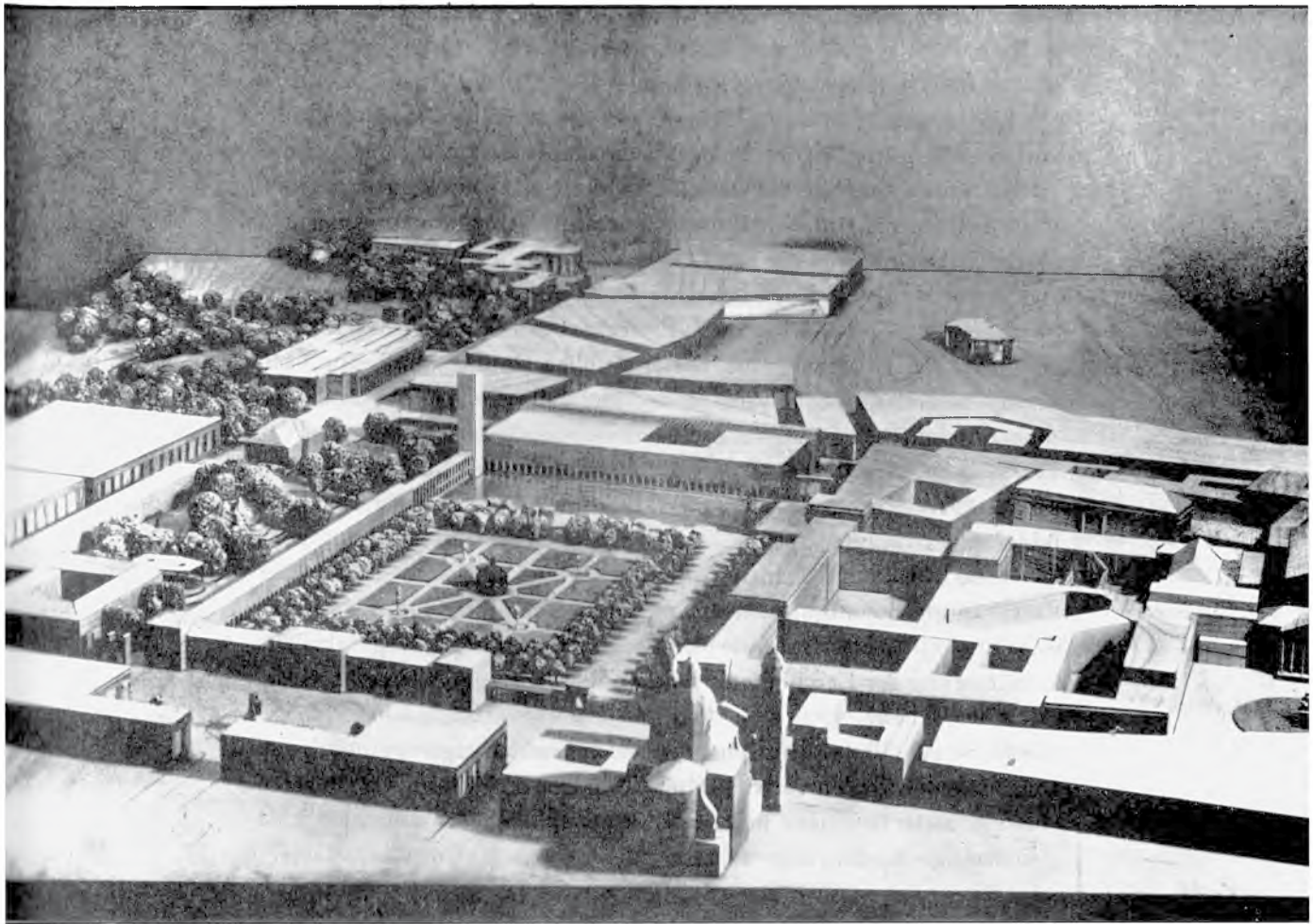
Verbindung Hofgarten-Englischer Garten

Die Grünverbindung Hofgarten-Englischer Garten ging um die Jahrhundertwende durch die Bebauung des südlichen Abschnittes der Königinstraße zwischen Galerie- und Prinzregentenstraße verloren. Immerhin war bisher die Überquerung dieser Straße für den Fußgänger noch ohne Lebensgefahr möglich. Da jedoch der unabweisbar notwendige Ausbau des innerstädtischen Verkehrsringes in seinem östlichen Teil den Anschluß an die Von-der-Tann-Straße finden muß, wird die Verkehrsbelastung der Straßenkreuzung Prinzregentenstraße-Königinstraße vor dem Prinz-Carl-Palais noch ganz erheblich zunehmen. Es wird daher für den Fußgänger eine bequeme und gefahrlose Verbindung vom Englischen Garten zum Hofgarten geschaffen werden müssen. Denn es kann nicht genügen, daß durch die geplante Neubebauung dieses Gebietes und durch die Zurücknahme der früheren Baufluchten die Grünverbindung allein für das Auge verbessert wird. Eine durchgreifende Neugestaltung dieser städtebaulich neuralgischen Stelle muß gefordert werden. Dabei könnte der Fußgänger diesen Verkehrsknotenpunkt entweder – wie bei allen Straßenkreuzungen – mit Hilfe von Verkehrsampeln überqueren oder es könnte für ihn eine zweite Verkehrsebene angelegt werden, die eine völlig ungehinderte Verbindung gestattet.

Hierfür wird die in den abgebildeten Modellphotos dargestellte Lösung vorgeschlagen:

1. Der Schwabinger Bach, welcher das Gebiet zwischen Galeriestraße und Englischem Garten unterirdisch durchfließt, wird geringfügig nach Osten verlegt.
2. Neben den Bach wird eine breite Fußgängerunterführung gelegt, die durch den Bach gut belüftet und durch weitere Brückenöffnungen ausreichend belichtet wird.
3. Die Prinzregentenstraße wird an dieser Stelle etwas höher gelegt, so daß sie vom Prinz-Carl-Palais bis zum Haus der Kunst etwa waagrecht verläuft.
4. Dies schafft die Möglichkeit, eine ebene Fußgängerverbindung vom Englischen Garten in eine Grünanlage zwischen Prinzregentenstraße und Hofgarten südlich des Prinz-Carl-Palais zu führen, wenn dieses Gebiet wieder soweit abgesenkt wird, wie es ursprünglich vor der Errichtung der ehemaligen Stadtbefestigungen und dem Bau der Galeriestraße war.

...und von Südwesten



5. Die Galeriestraße wird zwischen Pilotystraße und Ludwigstraße aufgelassen. Sie dient in ihrem westlichen Teil lediglich noch den Geschäften im Arkadenbau am Hofgarten als Zufahrt und Parkplatz. Zwischen den Ausgängen des Hofgartens und dem Prinz-Carl-Palais wird die Galeriestraße zur Grünfläche umgestaltet.
 6. Der Raum des Hofgartens wird im Osten durch einen möglichst ruhigen, gering gegliederten Baukörper geschlossen. Die Front zum Hofgarten sollte keinesfalls über die Linie der bisherigen Bebauung durch das Armeemuseum hinausgehen. Nach Norden wird der Raum begrenzt durch einen leichten zweistöckigen Arkadenbau, der Sicht nach zwei Seiten bietet: über den Hofgarten zur Theatinerkirche und der übrigen von hier aus so reizvollen Stadtsilhouette einerseits und in die grüne Weite des Englischen Gartens andererseits.
 7. Der sogenannte »Finanzgarten« beim Prinz-Carl-Palais wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Seine Gestaltung als Grünanlage soll die Geländeform, welche von einer ehemaligen Bastion der Stadtumwallung herrührt, nach Möglichkeit beibehalten. Im bewußten Gegensatz zum Englischen Garten könnte er auch was die Wahl der Pflanzen anbelangt, reich ausgestaltet werden. Zur Von-der-Tann-Straße sollte ein Gebäude mit möglichst zwei Obergeschossen eine Abschirmung des Verkehrslärms erreichen. Es könnte in seiner Zweckbestimmung und in seiner Grundrißlösung dem Arkadenbau an der Galeriestraße gleichen und Läden aufnehmen, die von der Straße und vom Garten aus zugänglich sind.
 8. Die Königinstraße zwischen Prinzregentenstraße und Veterinärstraße, vor dem Krieg ohne Notwendigkeit auf eine Breite von zwanzig Meter ausgebaut, erhält wechselweise jeweils anschließend an die Gehsteige einen Parkstreifen mit Bäumen und einen Grünstreifen mit Baum und Strauch, wodurch die Fahrbahn auf zehn Meter verschmälert werden kann.
 9. Das Haus der Kunst mit seinem hohen Kellergeschoß und der meist im Schatten liegenden Rückwand wirkt, vom Englischen Garten aus gesehen, wenig befriedigend. Dieser Anblick könnte durch eine flach verzogene Geländeaufhöhung bis auf Höhe der Kellerdecke und Vorpflanzung aufhellender Baumkulissen verbessert werden.
 10. Ein besserer Anschluß des Englischen Gartens an das Nationalmuseum und die Prinzregentenstraße wird durch die Auflassung der Lerchenfeldstraße zwischen Himbsel- und Prinzregentenstraße, besser noch zwischen Seeau- und Prinzregentenstraße erreicht. Damit könnte der Park unter Beseitigung der Vorgarteneinzäunung am Nationalmuseum bis an das Gebäude herangeführt werden. Die gefährliche Einmündung der Lerchenfeldstraße in die Prinzregentenstraße würde damit wegfallen.
- Die Vorschläge sieben mit zehn lassen sich unabhängig voneinander zu verschiedenen Zeiten verwirklichen. Dagegen stehen die Anregungen eins mit sechs in einem inneren Zusammenhang, der eine möglichst gleichzeitige Ausführung verlangt.

Den städtebaulichen Leitgedanken zur Schaffung verkehrsstillere Räume vom Stadtzentrum bis in den Englischen Garten weiter verfolgend wurden auch Planvorschläge für das Gebiet zwischen Residenz, ehem. Marstallgebäude und Maximilianstraße ausgearbeitet. Sie wurden im Modell dargestellt. Auf ihre Erläuterungen im einzelnen soll hier jedoch verzichtet werden, da sie eine Reihe von Fragen aufwerfen, die vom Thema abweichen. Nach diesen Vorschlägen könnten vom Hofgarten aus nach Süden städtebaulich reizvolle Räume und Platzfolgen geschaffen und auch die Höfe in der Residenz in diese Raumfolge mit einbezogen werden. So würde ein spannungsreicher und lebendiger Übergang von der dicht bebauten Altstadt in die freie Landschaft erreicht.

Planungsergebnisse westlich des Englischen Gartens

In dem engeren, unter Landschaftsschutz stehenden Randgebiet zwischen dem Schwabinger Bach und dem Isarhochufer, begleitet von der Königinstraße, Mandlstraße, Biedersteiner Straße, Brabanter Straße, Ostgrenze des nördlichen Friedhofs (früher geplante Niebuhrstraße), sind vor allem der Zusammenhang der durch eingestreute Bebauung zerrissenen Grünflächen zu verbessern und die Anlage von Fußwegen und Radwegen zu fördern. Die Eingänge in den Englischen Garten sind zu vermehren und auszugestalten. Die Kleinhesselhofer Straße sollte für den Kraftverkehr gesperrt werden. Die Osterwaldstraße als reine Binnenstraße eines ruhigen, locker bebauten Wohngebietes im eigentlichen Landschaftsschutzgebiet sollte von weiterer Verkehrsbelastung freigehalten und in locker schwingender, landschaftlich gestalteter Form am Nordende des Nördlichen Friedhofs in die Ungererstraße übergeführt werden.

In dem weiteren Randgebiet zwischen dem Terrassenrand (Isarhochufer) und der Leopoldstraße und Ungererstraße sind die Zugänge zum Englischen Garten zu verbessern und durch landschaftliche Gestaltung hervorzuheben.

Der Hauptbinnenstraßenzug Kaulbachstraße mit dem Durchbruch zum vergrößerten Nikolaiplatz, Werneckstraße und Siegesstraße, Occamstraße, Marstallstraße und Kunigundenstraße ist zur Entlastung des das alte Isarufer begleitenden Straßenzuges für den Verkehr besser auszubauen und gegenüber den benachbarten Wohnstraßen hervorzuheben; sei es durch Grüngestaltung oder auch durch bauliche Mittel, wie die Absteckung dieses Straßenzuges mit einigen höheren Häusern, beginnend an der Thiemestraße (inzwischen bereits bebaut) bis zum Eingang in die Kunigundenstraße.

Die Leopoldstraße sollte in ihrer ganzen Länge wieder auf beiden Seiten von Baumreihen begleitet sein. Von der Martiusstraße bis zur »Münchner Freiheit« sind die letzten Vorgärten zu beseitigen. Auch die Baumbepflanzung der Ungererstraße sollte bis ans Ende an der Aumeisterstraße zusammenhängend ergänzt werden.

Hierfür sind im einzelnen folgende Vorschläge aufgestellt worden:

1. Verbesserung des Zuganges zum Englischen Garten durch die Thiemestraße mit einem neuen Fußweg im breiten, öffentlich zugänglichen Grün.
2. Anlage von zwei neuen Fußgängerstegen im Abstand beiderseits der bestehenden Brücke für Wagen- und Radverkehr am folgenden Übergang über den Schwabinger Bach.
3. Freihaltung des Schwabinger Baches von der Bebauung an dieser Stelle bis zum Eingang in die Mandlstraße.
4. Neuer Fußweg zum Englischen Garten vom Ende der Leopoldstraße durch die Franzstraße vor dem Laboratorium der städtischen Elektrizitätswerke.
5. Verbesserung der Grüngestaltung an der schwarzen Lacke in der Stengelstraße als Zugang zum Englischen Garten.
6. Verbesserung der Grüngestaltung rings um die häßliche Einfriedung des Nördlichen Friedhofs.
7. Einbetten des Ausganges der Osterwaldstraße zur Ungererstraße nördlich des Friedhofs in einen parkartig gestalteten Grünstreifen.
8. Bewahrung des kleinstädtischen Charakters am Eingang in die Biedersteiner Straße, von der Gunezrainer Straße bis zur Haimhauser Straße. Beschränkung der Bebauungshöhen, Erhaltung der Einzelhäuser um die Kirche, Ecke Feilitzschstraße, Keferstraße und Haimhauser Straße.
9. Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge auf der Kleinhesselohrer Straße.
10. Mäßige Verbreiterung der Keferstraße. Bewahrung ihres Parkcharakters. Kein Durchgangsverkehr. Um das zu erreichen, sollte die Biedersteiner Straße vor der Abzweigung der Keferstraße nicht verbreitert werden.
11. Zusammenhängende landschaftliche Gestaltung der Biedersteiner Straße und des Beginnes der Brabanter Straße, im weiteren Verlauf der Fuß- und Radwege entlang dem alten Isarufer an der Ostseite des Nördlichen Friedhofs mit allen nach Osten sich anschließenden Grünflächen.
12. Wiedereinrichtung des Biedersteiner Sees zwischen der Studentensiedlung und dem Caritas-Altersheim.
13. Anlage neuer Fußwege von der Studentenwohnsiedlung zur geplanten Grammstraße und zu dem großen Fabrikkomplex; vom Ostende der Stengelstraße südlich um die idyllisch gelegene Gartenwirtschaft herum eben dorthin, vereinigt durch das Fabrikgelände hindurch, entlang der Schwarzen Lacke, nach Überquerung der Osterwaldstraße in den Englischen Garten.
14. Aufhebung des dem ehemaligen Industriegeleise folgenden Weges vom Ostende der Wohnsiedlung an der Brandenburger Straße bis zur Osterwaldstraße. Dafür Radwegverbindung von der Brabanter Straße zur Genter Straße als Radlerzufahrt von der Ungererstraße zum Englischen Garten.
15. Die bis zum Nordende dieser Siedlung in etwa neun Meter Breite vorge-

sehene landschaftlich gestaltete Osterwaldstraße ist im weiteren Verlauf nach Norden nur mehr als sechs Meter breite Anliegerstraße gedacht.

16. Im zukünftigen Hochschulsportgelände weiter nordwärts bis zur Aumeisterstraße sind die Baulinien aufzuheben. Hier findet sich die Möglichkeit zur Schaffung weiter, in Grün gebetteter öffentlicher Sport- und Spielanlagen.
17. Pflanzung eines parkartigen Zuganges zum Aumeister von der Ungererstraße und Abschirmung des Bahndammes mit Kleingärten zwischen Grünstreifen.

Planungsergebnisse östlich des Englischen Gartens

1. An der Kreuzung Himmelreich–Öttingenstraße kann durch geringfügige Ausweitung des Englischen Gartens eine bessere Verkehrsführung erlangt werden. Auch zur Verbesserung der Randbebauung bietet sich noch Gelegenheit, da die durch den Krieg zerstörten Gebäude dort noch nicht wieder aufgebaut sind.
2. Die Theodorparkstraße ist ohne jeglichen Verkehr und auch zum Abstellen von Kraftwagen nicht erforderlich. Durch Auflassung dieser Straße und Begrünung könnte das Ufer des Eisbaches mit in die Gestaltung einbezogen und damit die Tennisplätze gegen die hohen Bauten an der Emil-Riedel-Straße abgeschirmt werden.
3. Das Gelände der Tivolimühle links und rechts des Eisbaches und weiter nördlich bis auf Höhe des Milchhäusls sollte unter allen Umständen von weiterer Bebauung frei bleiben. Es bietet sich als Sportgelände zum Ersatz für den am Isarufer gelegenen Turnplatz Jahn an und läßt sich unter Einbeziehung des Eisbaches als reizvolles Wassersportgelände ausgestalten.
4. Das linke Isarufer ist im Bereich des ehemaligen Pionierübungsplatzes durch eine Unzahl von Baracken, Lagerplätzen, Autoreparaturwerkstätten usw. verunstaltet. Gerade dort, wo das Isarufer durch den hohen Grundwasserstand schön ist und der Staat Besitzer des Geländes ist, sollte der Fluß der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
5. Die Bebauung des Herzogparkes zwischen der Isar und dem Steilufer unterhalb der Föhringer Straße ist städtebaulich ein Fehler gewesen. Da sie nunmehr fast vollkommen abgeschlossen ist, sollte alles versucht werden, um sie so gut wie nur möglich in die Landschaft einzugliedern. Hierzu wird vorgeschlagen:
 - a) Aufhebung der Föhringer Allee und ihre Ausgestaltung als grüner Spazierweg mit Blick auf die Isar.
 - b) Teilweise Aufhebung der Adalbert-Stifter-Straße von der Leonhard-Eck-Straße bis zur Gellertstraße.
 - c) Ausgestaltung des Grünzuges zwischen Priel und Föhringer Straße einerseits und ehemaliger Adalbert-Stifter-Straße andererseits mit Fußwegen und entsprechender Bepflanzung als durchgehender höhenbegleitender Grünzug von Bogenhausen bis Oberföhring.
 - d) Erhaltung des Brunnbaches und Verbesserung seiner Wasserführung.

6. Bei Oberföhring rückt das Hochufer näher an die Isar heran. In dieser landschaftlich bevorzugten Lage, die uns eine Reihe schöner Ansichten vom historischen München aus der Hand bekannter Landschaftsmaler schenkte, sollte der alte Ortskern der Ortschaft weitgehend erhalten bleiben und eine neue Bebauung nur mit Zurückhaltung eingefügt werden.

Die nördlich vom Ortskern liegende Isarniederung ist nur gering bebaut und wird vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Hier könnte ein schön gelegenes Sport- und Erholungsgebiet für die in den ausgeziegelten Flächen Oberföhrings zu erwartende Wohnbebauung entstehen.

Das nördlich der Burgfriedensgrenze zwischen Ortsrand Oberföhring und Föhringer Brücke einerseits und zwischen Oberföhringer Straße und Mittlerem-Isar-Kanal andererseits liegende Gelände sollte nicht bebaut, sondern vielmehr in seiner derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung belassen werden.

7. Für Unterföhring besteht ein gültiger Flächennutzungsplan, der im wesentlichen vom gleichen Gedanken geleitet ist, wie ihn die Planverfasser bei der städtebaulichen Gestaltung von Oberföhring hatten: Weitgehende Freihaltung des Isartalraumes von der Bebauung, Ausnützung der grundwassernahen Böden mit einem Sportplatz und bauliche Erweiterung östlich der Ortschaft. Das Gebiet westlich der Straße Oberföhring – Unterföhring sollte unter allen Umständen vor jeder weiteren Bebauung bewahrt bleiben.

Landschaftlich noch ungestört ist der Hang- und Auenbewuchs zwischen Straße und Mittlerem-Isar-Kanal. Eine weitere Aufteilung dieses Gebietes sollte nicht stattfinden, bis es durch Anlage eines Rad- und Fußweges öffentlich zugänglich gemacht werden kann.

8. Der Poschinger Weiher ist ein Baggersee, der sich infolge des günstigen Grundwasserstandes und der guten Bodenverhältnisse sehr rasch wieder begrünt hat. Hier muß versucht werden, Verunstaltungen durch wilden Badebetrieb dadurch zu verhindern, daß nur bestimmte Uferstellen – insbesondere das Nordufer – zum Baden freigegeben werden. Die Gemeinde sollte durch den Bau einer einfachen Umkleideanlage mit einem Erfrischungsbetrieb ohne viel Reklame die Gestaltung möglichst selbst in die Hand nehmen.

Landschaftliche und flußbauliche Verbesserung des Isarlaufes

Auf die ständige Eintiefung der Isar wurde bereits hingewiesen. Sie ist eine Folge der Begradigung des Flusses und seiner Zusammenschnürung in ein Bett, das bei Hochwasser nur um ein wenig breiter ist als bei Mittel- und Niederwasser.

Seit der Flußverbauung fehlt die regelmäßig wiederkehrende Überflutung der umliegenden Auwälder und ihre Düngung mit Schlick aus mineralischen und organischen Sinkstoffen. Tritt, wie es im Bereich des Englischen Gartens der Fall ist, noch eine Grundwassersenkung dazu, werden die Folgen für den Waldbestand ernst.

*Die Isar
unterhalb des
Mittleren-Isar-Wehres
Sommer 1954*



Auch dem Laien sind die Schäden augenfällig, die durch Absterben selbst junger Weiden- und Erlenbestände in den Auen isarabwärts zwischen Mintraching und Dietersheim entstanden sind. Im Bereich des nördlichen Englischen Gartens ist der Schaden zunächst noch nicht so groß wegen der – wenn auch spärlichen – Grundwasseranreicherung durch den Schwabinger Bach und wegen der etwas feinkörnigeren Böden.

Die Flußeintiefung betrug zwischen 1850 und 1925 in der Gegend des Mittleren-Isar-Wehres über sechs Meter, bei Unterföhring sogar sieben Meter! Die Oberkante des Flinzes lag früher drei bis vier Meter unter dem Isarwasserspiegel und damit unter der Grundwasserspiegelhöhe. Heute liegt die Isar im Durchschnitt zwei bis drei Meter unter der Oberkante Flinz. Im gesamten Talraum wurde das Grundwasser früher von der Isar gespeist, heute hat sich der Vorgang bereits umgekehrt. Das Grundwasser rinnt in den Fluß aus.

Ungemein verschärft wurden diese Verhältnisse durch die Ableitung der Isar in den Mittleren-Isar-Kanal. Unterhalb des Wehres ist bei normalen Wasserständen das Flußbett der Isar nur noch durchflossen von dem aus den Uferböschungen austretenden Grundwasser, das vermehrt und verunreinigt wird durch die Wässer einiger »Regenauslässe«, die ungeklärte Abwässer in die Isar einleiten.

Dieser Zustand ist untragbar. Eine Änderung ist hier dringend notwendig. Es sind folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Hebung des Isarwasserspiegels unterhalb des Mittleren-Isar-Wehres auf größtmögliche Höhe.
2. Verbesserung der Uferbefestigung und Beseitigung der unnötig gewordenen, weil zu hoch liegenden Versteinerungen.
3. Beseitigung der Abwassereinleitungen.

Die Hebung des Isarwasserspiegels ist nur bedingt möglich, da in den grundwasserfern und hochwasserfrei gewordenen Talräumen in Ober- und Unterföhring Wohnbauten mit Kellern errichtet wurden. Es ist aber eine Hebung bis zur Überstauung der Flinzoberkante und damit wieder eine Anreicherung des Grundwassers mit Isarwasser möglich.

Die Beseitigung der Abwasserverschmutzung ist eine unabdingbare sanitäre Forderung. Nach der Behebung dieses Mangels könnte die Isar in diesem Abschnitt auch zum Baden freigegeben werden. Als Badestrand bietet sich vor allem das rechte Ufer an, das durch flach geneigte Kiesanschüttungen entsprechend gestaltet werden könnte.

Die Bepflanzung der Böschung des Mittleren-Isar-Kanals ist eine Forderung, die seit Jahren erhoben wird. Seit Jahren ist sie auch zugesagt, jedoch bis heute nicht durchgeführt worden. Technische Bedenken, die gegen die Bepflanzung sprechen könnten, sind – wie ungezählte Gegenbeispiele beweisen – unbegründet.

Sonstige Maßnahmen zur Landschaftspflege

Je weiter nördlich, desto mehr leidet der Auwald auf der linken Isarseite unter Grundwasser- und Nährstoffmangel. In Höhe der Kläranlage Großlappen quert ein Kanal mit vorgeklärtem Abwasser die Isarauen. Hier besteht die Möglichkeit, diese Abwässer in Richtung des allgemeinen Talgefälles unterirdisch zu verrieseln, um damit einen besseren Holzzuwachs der Auwälder zu erreichen. Das, was früher durch die Hochwässer geschah, die Anreicherung der armen Böden mit Nährstoffen, würde damit auf künstliche Weise erzielt. Die merkliche Anreicherung des Grundwassers bliebe auch für die unterliegenden Flächen nicht ohne Bedeutung.

Die isarnahen Auen nördlich der Bahnlinie Freimann-Föhring heben sich infolge ihres andersartigen Pflanzenkleides aus der übrigen Auenlandschaft deutlich hervor. Neben Grauerlen und Strauchweiden ist hier vor allem der Sanddorn zu finden, der allerdings infolge seines herrlichen Beerenschmuckes im Herbst Gefahr läuft, dort ausgerottet zu werden. Außerhalb der Küstenzone der Nord- und Ostsee ist dieser schöne Strauch in Deutschland einzig nur an den Alpenflüssen anzutreffen. Seine Pflege und Vermehrung sollte gerade dort unterstützt werden und damit ein Charakteristikum dieser Art von Flußbaue unterstrichen werden.

Die Bedeutung, die die öffentlichen Grünflächen für die Städte von heute haben, ist erst in den letzten Jahrzehnten wieder in vollem Umfang erkannt worden. Mit dieser Erkenntnis können zwar städtebauliche Fehlentscheidungen nicht rückgängig gemacht werden. Doch lassen sich – wenn man den Anregungen des Gutachtens folgt – bei verständnisvoller Mitarbeit aller Beteiligten nicht nur viele Verbesserungen im einzelnen erreichen; es könnte auch eine den heutigen städtebaulichen Forderungen entsprechende Stadtgestaltung im großen mit dem Ziele der Auflockerung und Durchgrünung des Stadtkörpers damit eingeleitet werden.

DEUTSCHE AKADEMIE
FÜR STADTEBAU UND LANDESPANUNG
LANDESGRUPPE BAYERN

8 MÜNCHEN 22, den 17. Aug. 1978
Karl-Scharnagl-Ring 60
Fernruf 3890 -306

703
9.2

8

An den
Vorsitzenden des Bezirks-
ausschusses Maxvorstadt-Universität
Herrn
Klaus Bäumler
Kaulbachstr. 12

8000 München 22

Gutachten über den Englischen Garten

Zu Ihrem Schreiben vom 5.8.1978

Sehr geehrter Herr Bäumler,

die Landesgruppe Bayern der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung hat sich auf Ihre Anregung hin in ihrer Sitzung am 8. Juni 1978 mit der städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Englischen Gartens befaßt. Sie hat festgestellt, daß die Grundgedanken des Gutachtens von 1955 durchaus wirksam geworden sind, wenn auch teilweise unvorhersehbare und dem Gutachten widersprechende Entwicklungen hingenommen werden mußten.

Einen Anlaß für die Aktualisierung des Gutachtens aus eigener Initiative sieht die Landesgruppe derzeit nicht. Sie wäre aber, wie bereits im Falle der beiden Altstadtringwettbewerbe, auch weiterhin bereit, zu besonderen städtebaulichen Problemen in diesem Bereich gutachtlich Stellung zu nehmen, wenn das vom Freistaat Bayern oder von der Landeshauptstadt beantragt würde.

Zur Information des Bezirksausschusses über das Gutachten von 1955 lege ich Ihnen 2 Exemplare bei.

Mit freundlichen Grüßen

F. Angerer

Prof. Fred Angerer
Vorsitzender der Landesgruppe

Sollte die Landesgruppe Bayern der Deutschen Akademie für Städtebau diese Anregung aufgreifen, wäre der Bezirksausschuß Maxvorstadt - Universität gerne bereit, seine Vorstellungen zu den zu behandelnden Themen, soweit sie den 5. Stadtbezirk betreffen, zu unterbreiten.

Mit freundlichen Grüßen

geg.

(Walter Gillhuber)
Vorsitzender

Herr Professor Albers
erhält einen Abdruck
dieses Briefs.

F: Klaus Baumbach

31.1.1978

Bezirksausschuß 5
Maxvorstadt - Universität
Walter Gillhuber
Vorsitzender

8000 München 2, 1.2.1978
Theresienstr. 38

Herrn Professor
F. Angerer
Vorsitzender der Landesgruppe
Bayern der
Deutschen Akademie für Städtebau
Arcisstraße 21
8000 München 2

Sehr geehrter Herr Professor Angerer,

die Deutsche Akademie für Städtebau Landesgruppe Bayern hat im Jahr 1955 ein Plangutachten über die Bebaubarkeit der Randgebiete des Englischen Gartens erstellt. In der umfassenden Untersuchung sind auch viele Vorschläge für das Gebiet des 5. Stadtbezirks von Bedeutung gewesen.

Ein Großteil der in dem Projektgutachten erarbeiteten Ergebnisse konnte in der Zwischenzeit durch Stadt und Staat verwirklicht werden. Andere der vorgeschlagenen Lösungen sind noch nicht realisiert, wobei hierfür die verschiedensten Gründe maßgeblich sein können.

Nach fast 25 Jahren wäre es nicht nur für die Münchner Bürger, sondern vielleicht auch für Ihre Landesgruppe von Interesse, eine "Neuaufgabe" des Projektgutachtens zu erarbeiten. Dabei könnten folgende Aspekte von Bedeutung sein:

1. Was wurde realisiert?
2. a) Was wurde aus welchen Gründen noch nicht realisiert?
b) Sollen diese Ziele noch angestrebt werden oder sind sie aufgrund neuer Erkenntnisse oder Entwicklungen überholt?
3. Welche neuen Probleme haben sich ergeben und wie können sie gelöst werden?

Die Brisanz der Diskussion über die Verbreiterung des Mittleren Rings am Kleinhesseloher See zeigt, daß die Öffentlichkeit den mit dem Englischen Garten verbundenen Fragen immer noch große Bedeutung zumißt.

Wie der Bezirksausschuß von Herrn Professor Albers erfahren hat, findet Mitte Februar eine Sitzung der Landesgruppe statt. Vielleicht könnte die "Neuaufgabe" dort diskutiert werden.

Die Linienführung einer Straßenbahn durch den Englischen Garten in München

Ein Beitrag zur Klärung einer
städtebaulichen Streitfrage

von

Ingenieur Rudolf Hoffmann

Allen hohen und höchsten Behörden des Staates Bayern und
der Landeshauptstadt München, in deren Händen die Ent-
scheidung der Linienführung liegt, als Denkschrift überreicht.

V o r w o r t

Weite Kreise der Münchener Einwohnerschaft waren durch den Plan der Straßenbahndirektion, eine Bahnlinie zur Verbindung von Schwabing mit Bogenhausen auf der Linie Maria-Josefastraße—Lengefeldplatz quer durch schönste Teile des Englischen Gartens zu führen, schwer beunruhigt; sie erblicken in einem solchen Plane einen harten Eingriff in künstlerische und hygienische Interessen der Stadt. Es wurde lebhaft die Führung dieser Linie jenseits des Kleinhesseloher Sees verlangt, da diese Führung den Englischen Garten viel weniger schädigt; die Straßenbahndirektion lehnte jedoch diese Linie ab, da nach ihrer Ansicht der entstehende Umweg wegen der höheren Bau- und Betriebskosten die ganze Anlage unwirtschaftlich machen würde. Dieser Einwand zieht meines Erachtens zu wenig die zukünftige Entwicklung der Stadt München in Betracht; meine Untersuchungen, die ich hiermit der Öffentlichkeit übergebe, kommen vielmehr zu dem Ergebnis, daß die Linie über Kleinhesselohe, selbst dann, wenn sie sofort gebaut wird, auch wirtschaftlich dem bestehenden Bauplan der Straßenbahndirektion überlegen ist.

Die bayerischen Staatsministerien haben dankenswerterweise das Baugesuch der Straßenbahndirektion aus Gründen des Naturschutzes abgelehnt; damit hat jedoch diese Frage noch keine endgültige Lösung gefunden. Sie ist bereits neuerdings wieder in den Vordergrund getreten, und mit wachsender Ausdehnung der Stadt München wird das Bedürfnis nach einer endgültigen Lösung — die völlige Ablehnung jeglicher Linie kann nicht als solche angesehen werden — immer dringender werden. Für viele Einwohner Münchens, denen gewiß auch die Erhaltung des Englischen Gartens am Herzen liegt, war das von der Straßenbahndirektion ins Feld geführte Argument der größeren Wirtschaftlichkeit ihres Planes ausschlaggebend, und es ist gewiß nicht zu bestreiten, daß zur Zeit die Finanzlage der deutschen Gemeinden Opfer und Aufwendungen für ideelle Zwecke nur in äußerst beschränktem Maße erlaubt. Der Plan der Straßenbahndirektion besitzt jedoch nicht den unbedingten Vorzug der größeren Wirtschaftlichkeit, wie meine Arbeit beweist; wenn es mir gelingt, die beteiligten Kreise hiervon zu überzeugen und so die Beilegung und Klärung der Streitfrage zu fördern, so hat meine Arbeit ihre Aufgabe erfüllt.

Ich möchte nicht versäumen, allen denen, die so freundlich waren, meine Arbeit in verschiedener Weise zu unterstützen, auch an dieser Stelle meinen Dank auszusprechen.

München, im März 1927.

Der Verfasser

Abschnitt I

Die Einwirkungen der Straßenbahnlinien auf den Englischen Garten

Der Englische Garten ist wie jeder städtische Park dafür geschaffen, den Stadtbewohnern Ruhe und Erholung in der freien Natur zu gewähren und ein Gegengewicht gegen die Schädigungen, die das Wohnen und Arbeiten in der Großstadt den Menschen bringt, zu bieten. Dementsprechend sind Verkehrswege mit ihrem lärmenden Getriebe von diesen Erholungsstätten so weitgehend als möglich fernzuhalten, und falls die Entwicklung einer Großstadt die Verbindung zweier Stadtteile durch einen Park hindurch gebieterisch fordert, so sind diese Eingriffe in die Parkfläche auf das geringstmögliche Maß zu beschränken.

Der Englische Garten ist jedoch nicht nur eine Grünfläche im gewöhnlichen Sinne, er stellt auch ein bedeutendes Kunstwerk der Gartenbaukunst des vorigen Jahrhunderts dar. Die im Folgenden zitierten Sätze sind einem Artikel des Kunsthistorikers Dr. Hallbaum, der den Englischen Garten zum Gegenstand seines Spezialstudiums gewählt hat, in den Münchn. Neuest. Nachr. vom 21. XI. 26 entnommen: „— Im Werk des bedeutendsten Gartenbau-Künstlers von Deutschland, Friedrich Ludwig v. Skell, stellt der Englische Garten den Höhepunkt dar. Er ist zugleich das hervorragendste Beispiel klassisch-landschaftlicher Gartengestaltung überhaupt. Es gibt keine Anlage, die formal bewußter und in größeren Linien komponiert wäre. Der eigentliche Englische Garten, d. h. die Wiesen und Waldflächen von der Prinzregentenstraße bis zur Linie Schwabingerkirche—Kleinhesselohe, ist nachweislich eine historische Einheit und als künstlerische Einheit komponiert.“

Es sei hier ferner auf die Gutachten verwiesen, die die Münchner Vereinigung für künstlerische Fragen, die Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst, der Landesausschuß für Denkmalpflege, der Bund Naturschutz, der Verein Heimatschutz u. a. abgegeben haben, die sämtlich gegen die geplante Linienführung aus Gründen des Naturschutzes, sowie vor allem aus künstlerischen Gründen Protest eingelegt haben. Eine Würdigung dieser Proteste seitens der Straßenbahndirektion ist leider nicht in genügendem Maße erfolgt, obwohl in den genannten Vereinigungen sämtliche auf künstlerischem Gebiet maßgebenden Persönlichkeiten Münchens vertreten sind; man hat vielmehr versucht, die Schäden, die der Englische Garten durch eine Durchquerung erleidet, als sehr gering hinzustellen, wenn verschiedene technische Hilfsmittel, auf die ich noch zurückkomme, angewandt werden. Es ist klar, daß man hier, wo es nicht nur die Wahrung gesundheitlicher Interessen und des Naturschutzes, sondern auch die Erhaltung eines bedeutenden Kunstwerkes gilt, mit zerstörenden Eingriffen doppelt vorsichtig sein muß.

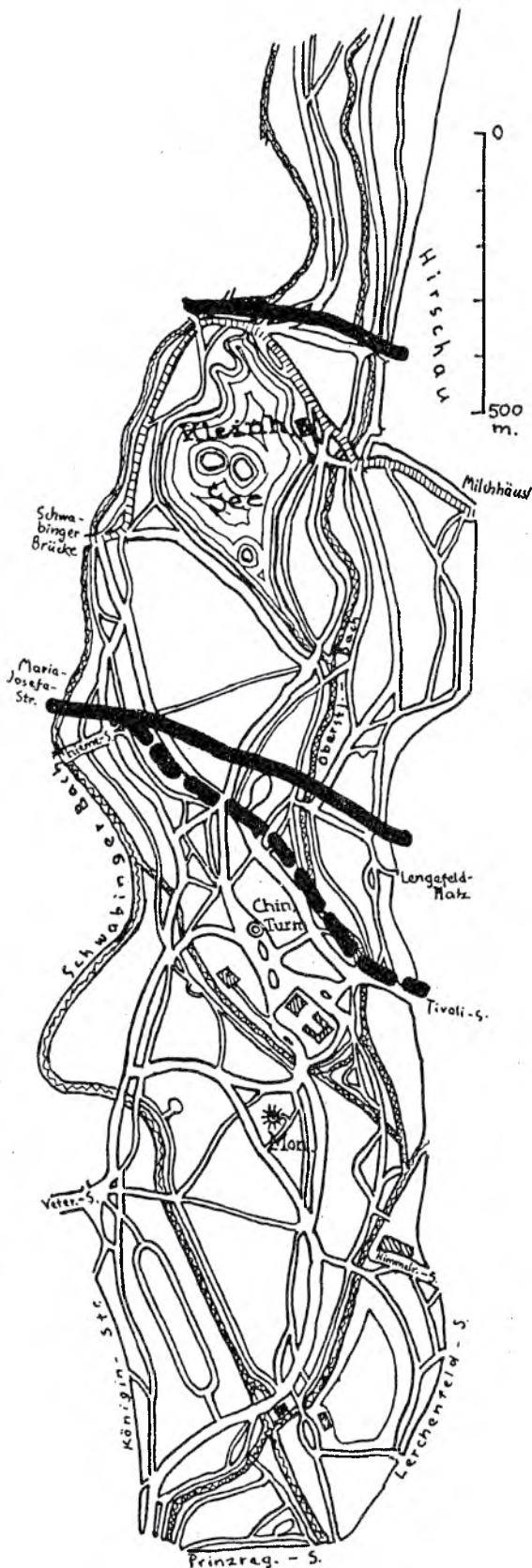


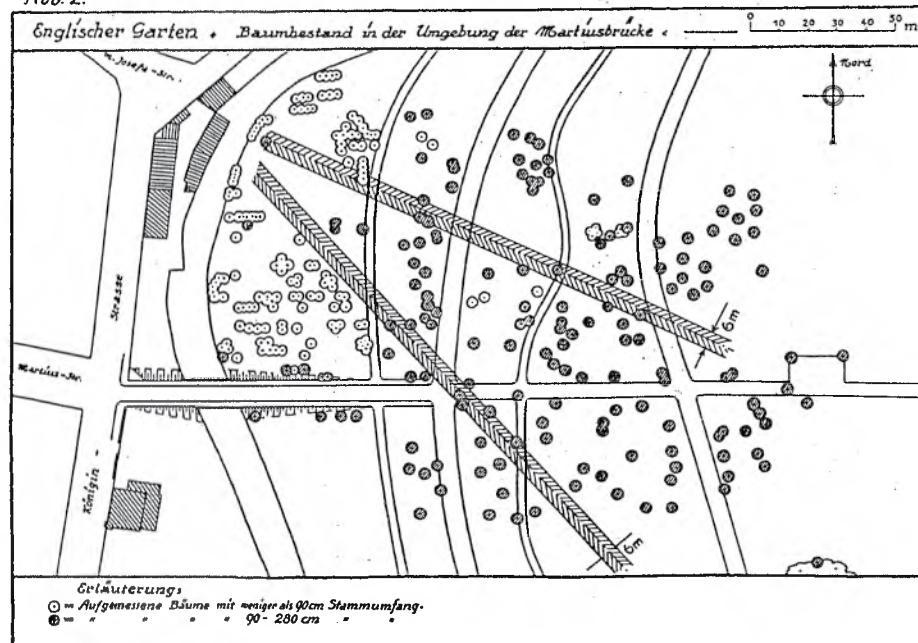
Abb. 1: Übersichtsskizze des Englischen Gartens

Es soll hier zunächst untersucht werden, welche Schäden der Park durch den Einbau einer Straßenbahnlinie erleiden würde. Abb. 1 zeigt den Englischen Garten und die von der Straßenbahndirektion geplante, sowie die dagegen vorgeschlagene Straßenbahnlinie. Die im Generallinienplan von 1922 vorgesehene Linie ist gestrichelt eingetragen; der jetzige Plan weicht von dieser Linie erheblich ab, es ist nicht mehr die direkte Verbindung zur Tivolistraße, sondern zum Lengefeldplatz vorgesehen. Auch soll nicht mehr, wie verlautete, der Fünfwegeplatz nächst dem Rumfordhaus berührt werden, da die dadurch notwendige Zerstörung des Sonnenliegeplatzes als ein zu schweres Opfer erscheinen muß. Die Abbildung zeigt klar, daß in Bezug auf den Englischen Garten die von der Straßenbahndirektion geplante, sogenannte „kürzeste“ Linie keinesfalls die kürzeste Strecke darstellt. Die nördlich des Kleinhesselohes Sees verlaufende Linie berührt den als einheitliches Kunstwerk geschaffenen Englischen Garten überhaupt nicht und durchschneidet im Erweiterungsgebiet, der Hirschau, die Grünfläche auf nur 360 m Länge, während die Linie der Straßenbahndirektion auf 700 m den Englischen Garten mitten durchquert. Es ist ganz klar, daß die Kleinhesseloher Linie schon diesen Längenmaßen nach eine weit geringere Schädigung des Englischen Gartens bedeutet und daher vorzuziehen ist, wenn sich ein Bauplan aufstellen läßt, der diese Linie vorsieht und der den Verkehrsbedürfnissen und dem Interesse der Wirtschaftlichkeit in gleichem Maße gerecht wird wie der bestehende Linienplan.

Die Straßenbahndirektion hat angegeben, daß bei Erbauung der Linie am Baumbestand des Englischen Gartens keine Opfer notwendig werden, da ein liches Raumprofil von 6 m Breite überall genügen würde.

Abbildung 2 zeigt einen Teil des in Frage kommenden Gebietes, und zwar den Teil nächst der Martiusbrücke. Sämtliche größere Bäume sind nach genauer Einmessung eingezeichnet. Eine bestimmte Lage der von der Straßenbahndirektion geplanten Bahnlinie auf Grund eingehender Vorarbeiten ist noch nicht gegeben, da solche Vorarbeiten bisher noch nicht durchgeführt worden sind. Sicher ist nur, daß die Bahnlinie von der Maria-Josefastraße kommend den Englischen Garten in südwestlicher Richtung durchqueren soll. Wie die Linie nun auch im einzelnen festgelegt werden würde, die Abbildung 2 zeigt klar, daß ein Verkehrsband von auch nur 6 m Breite

Abb. 2.



sich niemals so hindurch legen läßt, daß keine Bäume dabei fallen müssen. Auch eine sehr verschlungene Linienführung mit vielen Gegenkrümmungen würde nicht ohne Baumopfer auskommen können; betriebliche und andere Rücksichten erfordern aber eine möglichst schlanke Linienführung mit geraden Strecken, und eine solche wird, wie zwei in der Abbildung probeweise eingezeichnete 6 m-Streifen deutlich zeigen, stets eine ganze Anzahl Bäume berühren, man versuche es, wie man mag. Abbildung 2 zeigt nur einen Teil des von der Straßenbahnlinie durchquerten Parkgebietes; der Baumbestand ist auch in den übrigen Teilen von gleicher Art.

Die 6 Meter Breite sind aber noch dazu ein theoretisches Maß, das sich praktisch kaum einhalten lassen wird.

Es ist z.B. zu beachten, daß durch die Oberleitung die Freihaltung der 6 m bis in große Höhe hinauf notwendig wird, sodaß man von den Bäumen, die man auf knappste Entfernung stehen läßt, die Hälfte der Krone entfernen muß. Solchen Verstümmelungen ist die völlige Entfernung der zunächst stehenden Bäume sicherlich vorzuziehen.

Die infolge der dünnen Humusdecke des Englischen Gartens sehr große Windbruchgefahr erfordert weitere Vorsichtsmaßregeln. Bei jedem schweren Sturm werden nicht nur zahlreiche große Äste abgebrochen, sondern sehr oft einzelne Bäume ganz entwurzelt. Die auf die Oberleitung fallenden Äste können durch Her-

stellung der Verbindung mit benachbarten Bäumen Kurzschluß herbeiführen und auch den Bruch des Starkstromdrahtes bewirken. Es wird daher notwendig werden, über der stromführenden Leitung ein kräftiges Drahtnetz zum Schutze aufzuspannen, was eine Vermehrung der Spannmasten und eine weitere Verunstaltung des Gesamtbildes bedingt. Große und überständige Bäume, bei denen die Gefahr der Entwurzelung nahe liegt, müssen sofort entfernt werden; sollte gleichwohl ein stürzender Baum das Leitungsnetz zerstören, so muß durch geeignete Sicherheitseinrichtungen für selbsttätige Ausschaltung des Stromes gesorgt werden. Jedenfalls erscheint es unbedingt geboten, so viel Bäume als möglich aus der Nähe der Bahnlinie zu entfernen und mit 6 m Breite wird es wohl nirgends getan sein.

Die Bahnlinie soll ferner durch Umkleidung mit Gebüsch den Blicken entzogen werden. In Nähe der Wegkreuzungen ist dies aus Gründen der Verkehrssicherheit keinesfalls angängig. Zum Beispiel wird bei der Kreuzung von Reitwegen mit Fußwegen im Englischen Garten die Freihaltung der Sicht auf 30 m verlangt; die mit viel höherer Geschwindigkeit fahrende Straßenbahn ist aber weit gefährlicher! Die Linie weist aber nicht weniger als 9 Wegkreuzungen auf, statt der Umkleidung wird daher eine weitgehende Auslichtung von Gebüsch notwendig werden.

Abbildung 3 zeigt die ungefähre Lage der beiden in Frage kommenden Linien in der umgebenden Parkfläche. Die Linie jenseits des Kleinhesselohes erhält 4 Wegkreuzungen, davon sind 2 ungefährlich, da sie unmittelbar an einer Haltestelle liegen. Die von der Straßenbahndirektion geplante Linie hat 9 Weg-

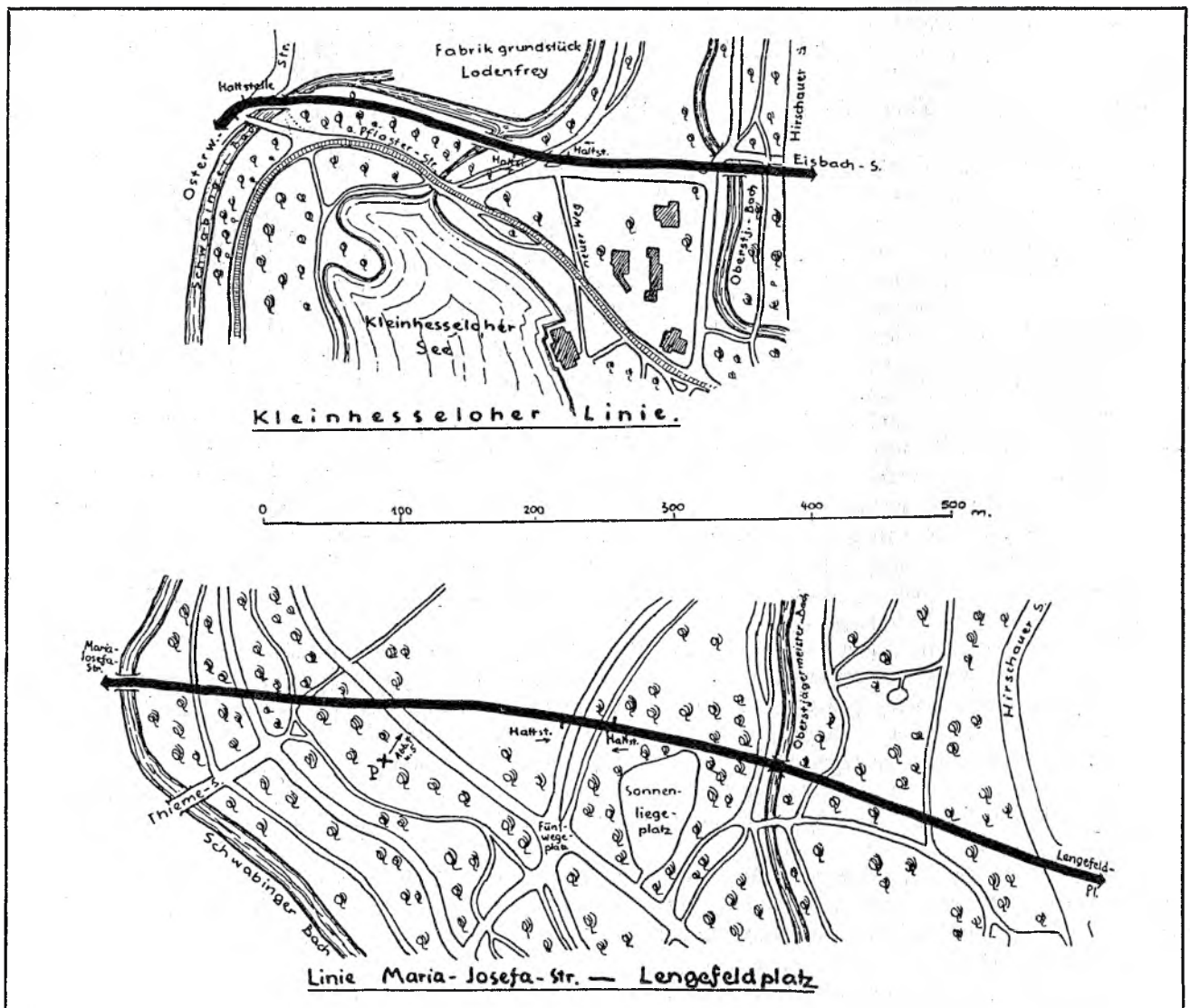


Abb. 3



Abb. 4

kreuzungen, davon ebenfalls 2 ungefährliche. Ursprünglich sollte die Linie den Fünfwegeplatz berühren und hätte dann im günstigsten Falle 7 Wegkreuzungen erhalten, davon eine ungefährliche. Während also die Linie über Kleinhesselohle nur 2 Gefahrpunkte besitzt, erhält jede Linie zur Verbindung von der Maria-Josefastraße zum Lengefeldplatz mindestens 6 oder 7 Gefahrpunkte; im gleichen Verhältnis stehen auch die Belästigungen des Verkehrs, insbesondere auch die Störung der Ruhe durch Glockenzeichen.

Wenn man den Sonnenliegeplatz nicht zerstören will, was doch anzunehmen ist, muß man vom Fünfwegeplatz abgehen; die Linie erhält dann ungefähr die Lage, die Abbildung 3 zeigt. Diese neue Lage hat aber den erheblichen Nachteil, daß die dem Kleinhesselohler See südlich angegliederte Wiesenfläche durchschnitten wird. Abbildung 4 zeigt den Blick über diese Wiesenfläche von dem auf Abbildung 3 bezeichneten Punkt P aus, so wie er heute sich darbietet. Abbildung 5 versucht darzustellen, wie das Bild nach dem Bau der Straßenbahnlinie sich verändern würde. Die mit großem künstlerischem Geschick geschaffenen reizvollen Durchblicke von den dem Fünfwegeplatz benachbarten Wegen über diese Wiesenflächen hin nach Kleinhesselohle werden auf alle Fälle schwer beeinträchtigt; sie sind entwertet sowohl bei Umkleidung der Bahnstrecke, als auch bei ihrer völligen Offenlassung.

Der Bahnkörper soll, um nicht aufzufallen, mit Rasen begrünt werden. Auf eine an verschiedene Städte aus allen Teilen Deutschlands gerichtete Umfrage, welche Erfahrungen mit Rasenbedeckungen eines Bahnkörpers gemacht wurden, liegen mir folgende Antworten der betreffenden Gartendirektionen vor.

Auszüge: 1. „Mit der Anlage von Bahngleisen in Rasenflächen wurden hier derart schlechte Erfahrungen gemacht, daß von einer weiteren Herstellung abgesehen wurde. Die hauptsächlichsten Mängel, die sich zeigten, sind folgende:

Durch die wasserdurchlässige Gleisunterbettung (Packlagegestein) hält auch der Rasen innerhalb der Gleiszone keine Feuchtigkeit, auch können die Wurzeln diese nicht mehr aus dem steinigen Untergrund entnehmen, was die Vertrocknung und Vergilbung des Rasens zur Folge hat. Auch wird durch das von den Wagen abträufelnde Schmieröl der Rasen stark verschmutzt und auch hierdurch am Wachstum gehindert. Bei Gleisunterhaltungsarbeiten muß der Rasen teils abgestochen, teils gestört werden. Auch bei sorgfältigster Wiederherstellung bleiben diese Stellen lange Zeit bemerkbar, so daß das Einheitliche verloren geht. Von Kalidüngung der Rasenfläche muß mit Rücksicht auf die Schienen abgesehen werden, weil diese sonst stark der Verrostung anheimfallen.

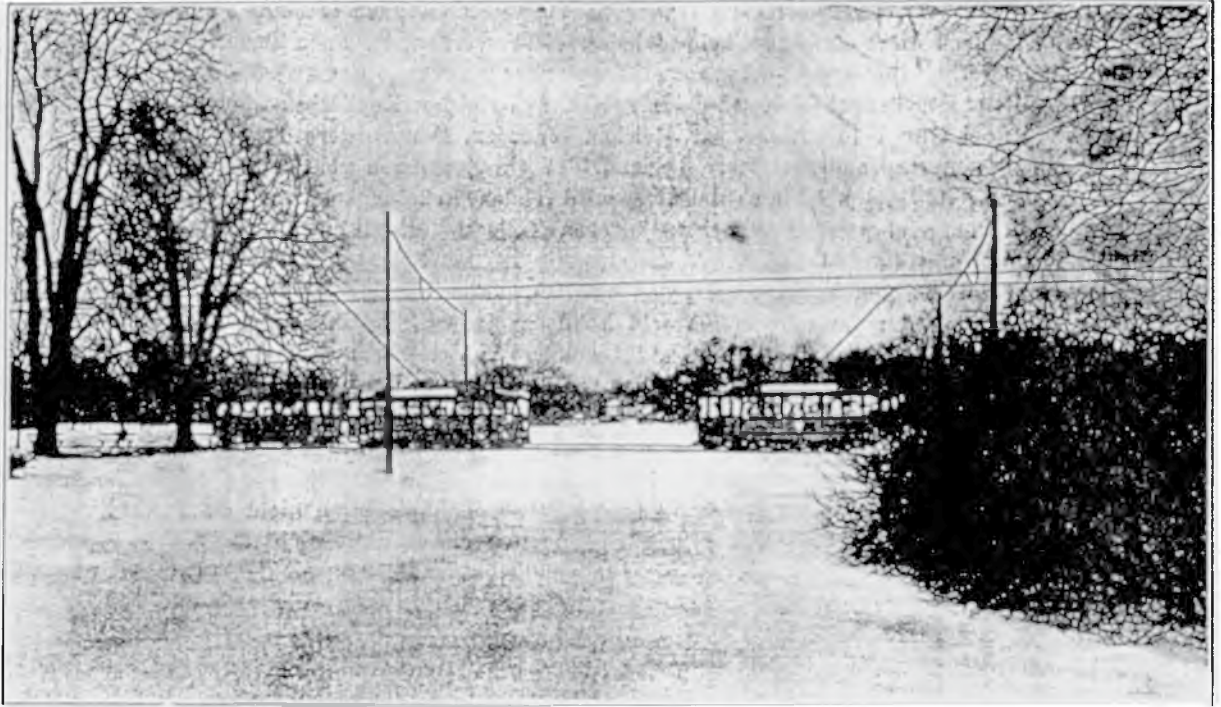


Abb. 5

Alles in allem bietet eine mit Gleisen belegte Rasenfläche nach kurzer Zeit ein sehr unansehnliches Bild, die das Straßenbild (Anm. d. Verf.: um wieviel mehr noch das Parkbild!) stark verunstaltet. An Stelle der Rasenflächen innerhalb der Gleiszone halten wir eine sauber ausgeführte Eindeckung mit Basalt-splitt oder Grus für besser und ansehnlicher.“

2. „Wir haben hier keine guten Erfahrungen mit Straßenbahnschienen im Rasen gemacht, weil hier der Boden zu schwer ist und das Öl der Achsen nicht einziehen kann. Der Rasen wird stets nach einigen Wochen unansehnlich und muß neu hergerichtet werden.“

3. „Ich teile Ihnen mit, daß von den wenigen Strecken der Straßenbahnschienen, die hier in Rasenflächen eingebaut sind, die Erfahrung gemacht worden ist, daß sich der Rasen zwischen den Schienen nicht lange hält, weil durch heruntertropfendes Öl die Rasennarbe verschmiert und im Wachstum verhindert wird. Auch bei Anwendung von Vignolschienen bleiben die Übelstände dieselben.“

4. „Die Pflege des Rasens in Straßenbahnschienen ist außerordentlich schwierig und kostspielig, und der Rasen ist ein zartes Schmuckgebilde, das sich mit dem technischen Eisenbahnbetrieb ästhetisch nicht verbinden läßt.“

Besonders bemerkenswert ist die Antwort derjenigen deutschen Großstadt, die als einzige die Rasenbedeckung von Bahngleisen in größerem Umfange durchgeführt hat; die Antwort stammt von der betreffenden Straßenbahndirektion. Sie lautet im Auszuge:

„Eine Berasung von Bahngleisen, die auf einer elastischen, wasserdurchlässigen Unterbettung verlegt sind, ist technisch nicht richtig, da durch die Besprengung des Rasens der Mutterboden in die Unterbettung gedrängt wird und diese verschlammt, also wasserundurchlässig macht. Auch die technischen Oberbeamten der deutschen Städte (Baubeamte) haben die Berasung der Bahnkörper als falsch anerkannt... Für die reine Rasenunterhaltung zahlen wir hier 1,20 Mk. pro qm und Jahr, was als sehr hoch zu betrachten ist....“

Eine Reihe von Städten konnte über Erfahrungen auf diesem Gebiete nicht berichten, da auf Rasenbedeckung von Bahnkörpern bisher verzichtet wurde. Auch das Münchener Straßenbahnnetz enthält verschiedene größere Strecken auf eigenem Bahnkörper, jedoch sämtlich in gewöhnlichem Schotterbett ohne Rasenbedeckung.

Die Führung der Straßenbahnlinie durch den Englischen Garten ist, sowohl auf der Linie Maria-Josefastraße—Lengefeldplatz wie auf der Kleinhesseloher Linie auf eigenem Bahnkörper mit Vignolschienen zu

denken, weil diese Bauweise betriebstechnisch erhebliche Vorteile bietet; ein ästhetisch einwandfreies Bild der Strecke kann jedoch durch diese Bauweise keinesfalls erreicht werden, da auch das Hilfsmittel der Rasenbedeckung ungeeignet ist.

Als ein Vorteil der Straßenbahnlinie wird hingestellt, daß sie den Englischen Garten leichter zugänglich macht. Dies trifft jedoch für beide Linien im gleichen Maße zu. Der vordere Teil des Englischen Gartens ist aber an schönen Sommertagen derart stark belastet, daß ein Zubringen von weiteren Besuchern durchaus unerwünscht ist; die Kleinhesseloher Linie hingegen wird vielen Erholungsuchenden als Ausgangspunkt zu einem Spaziergang in dem viel weniger besuchten äußeren Teile des Englischen Gartens, der bis zum Au-meister reicht, dienen.

Über die Lärmbelästigungen ist zu sagen, daß die Fahrgeräusche durch Anwendung von Vignolschienen stark abgedämpft werden und nicht sehr in Betracht kommen; jedoch sind in Nähe der Wegkreuzungen, die ja bei der Linie Maria-Josefastraße—Lengefeldplatz besonders zahlreich sind, lebhaftes Glockenzeichen unerläßlich, an schönen Tagen bei starkem Spazierverkehr natürlich ganz besonders. Zum Vergleich sei angeführt, daß Züge auf dem Maffei'schen Industriegleis, welches den äußeren, also schwach besuchten Englischen Garten durchschneidet, nur im Schritt fahren dürfen und gleichwohl von ununterbrochenen Glockenzeichen begleitet werden müssen.

Wenn auch der Sonnenliegeplatz von der Linie der Straßenbahndirektion nicht durchschnitten, sondern umgangen wird, ein Ruheplatz wäre er jedenfalls nach dem Bau dieser Linie nicht mehr.

Die Kleinhesseloher Linie kommt dem Seeufer nicht näher als auf 50 m; sie ist vom See aus völlig unsichtbar und etwaige Geräusche sind unbedeutend im Vergleich zu dem Fahrlärm auf der bestehenden Lastenstraße Schwabinger-Brücke—Kleinhesselohe—Milchhäusl.

Es wird auch oftmals auf den Radfahrverkehr verwiesen, der nach langem Widerstreben schließlich doch im Englischen Garten zugelassen wurde, und heute habe man sich vollständig an das Bild der Radfahrer gewöhnt. Es besteht jedoch ein Unterschied: der Radfahrverkehr erfordert keine Zerstörung von Teilen des Parkes, und vor allem, er ist verboten an den Tagen, an denen der Spazierverkehr stärker ist und dieses Verbot kann nach Bedarf beliebig erweitert werden. Die Straßenbahnlinie verunstaltet den betroffenen Parkteil und erfordert die Zerstörung zahlreicher reizvoller Bilder in viel höherem Grade, als man es der Öffentlichkeit zugeben will; und wenn sie einmal da ist, bringt man sie niemals wieder heraus.

Es wird oft gesagt, der Englische Garten sei sehr groß und man könne es wohl verschmerzen, wenn seine Schönheit an einigen Stellen etwas beeinträchtigt werde; es bleibe immer noch genug übrig. Ich glaube aber, daß man die Größe des Englischen Gartens leicht überschätzt, weil man den Luftraum angrenzender unbebauter Gebiete hinzurechnet; wenn erst der Rosipalpark, das Biedersteineranwesen und vor allem die Hirschauerstraße auf ihrer Ostseite völlig bebaut sein werden, wird man von dieser Täuschung zurück kommen.

Es kann nach allem Bisherigen nicht bezweifelt werden, daß die Linie Maria-Josefastraße—Lengefeldplatz im Vergleich zur Kleinhesseloher Linie eine ungleich schwerere Schädigung hygienischer und künstlerischer Interessen darstellt, die sich nur rechtfertigt, wenn wirtschaftliche und Verkehrsnotwendigkeiten durchaus keine andere Lösung zulassen. Es wäre auch nicht unbillig, von der Stadtverwaltung gewisse finanzielle Opfer im Interesse des Englischen Gartens, soweit sie ein vernünftiges Maß nicht überschreiten, zu verlangen, da auch der bayerische Staat, soviel mir bekannt ist, alljährlich sehr bedeutende Mittel für den Englischen Garten aufwendet.

Der jetzige Generallinienplan der Straßenbahndirektion entspricht jedoch in manchen Teilen nicht den heutigen Grundsätzen über den wirtschaftlich richtigen Ausbau eines Straßenbahnnetzes; es ist vielmehr sehr wohl möglich, diesen Linienplan so abzuändern, daß er bei hinreichender Befriedigung aller Verkehrsbedürfnisse eine Durchquerung des Englischen Gartens nur jenseits des Kleinhesseloher Sees vorsieht und dabei unter normalen Entwicklungsbedingungen den jetzigen Bauplan auch wirtschaftlich übertrifft. Den Beweis hierfür zu führen, soll im Folgenden versucht werden.



