

stadt

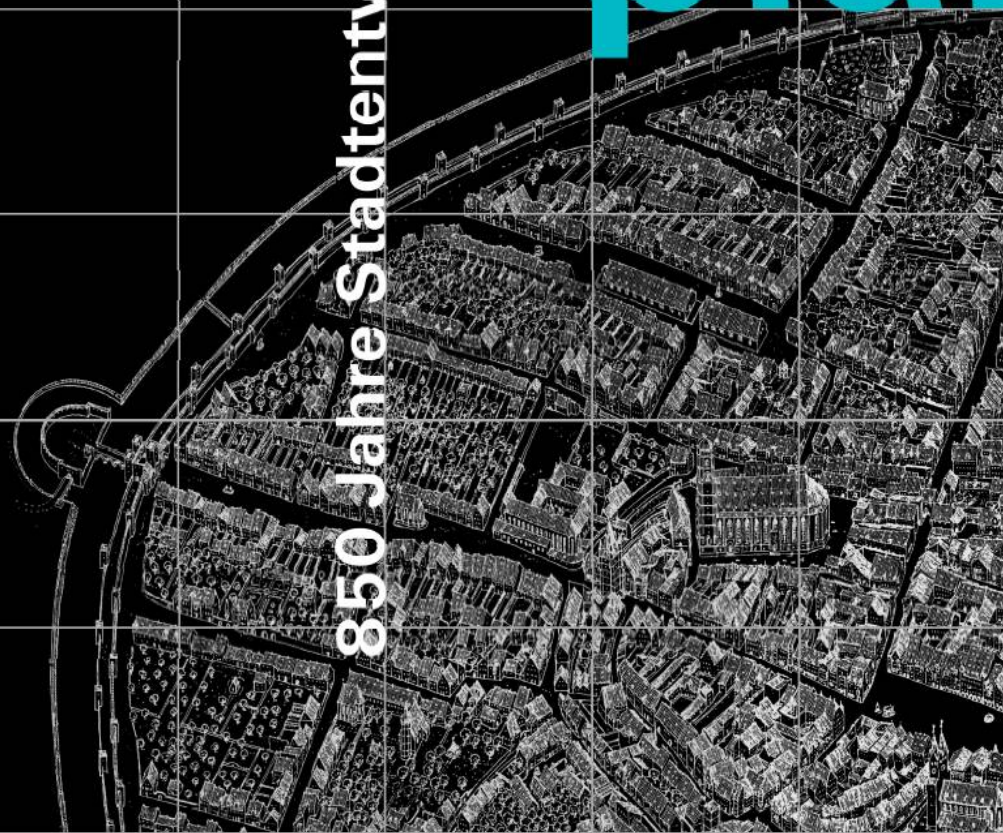
850 Jahre Stadtentwicklung München

bau

plan



Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung



Ausstellung

Blumenstraße 28b
(Hochhaus)

geöffnet
Montag bis Freitag
von 9 bis 19 Uhr

Zur Planung der Maxvorstadt
durch Ludwig von Sckell

aus:

Ausstellung stadt | bau | plan

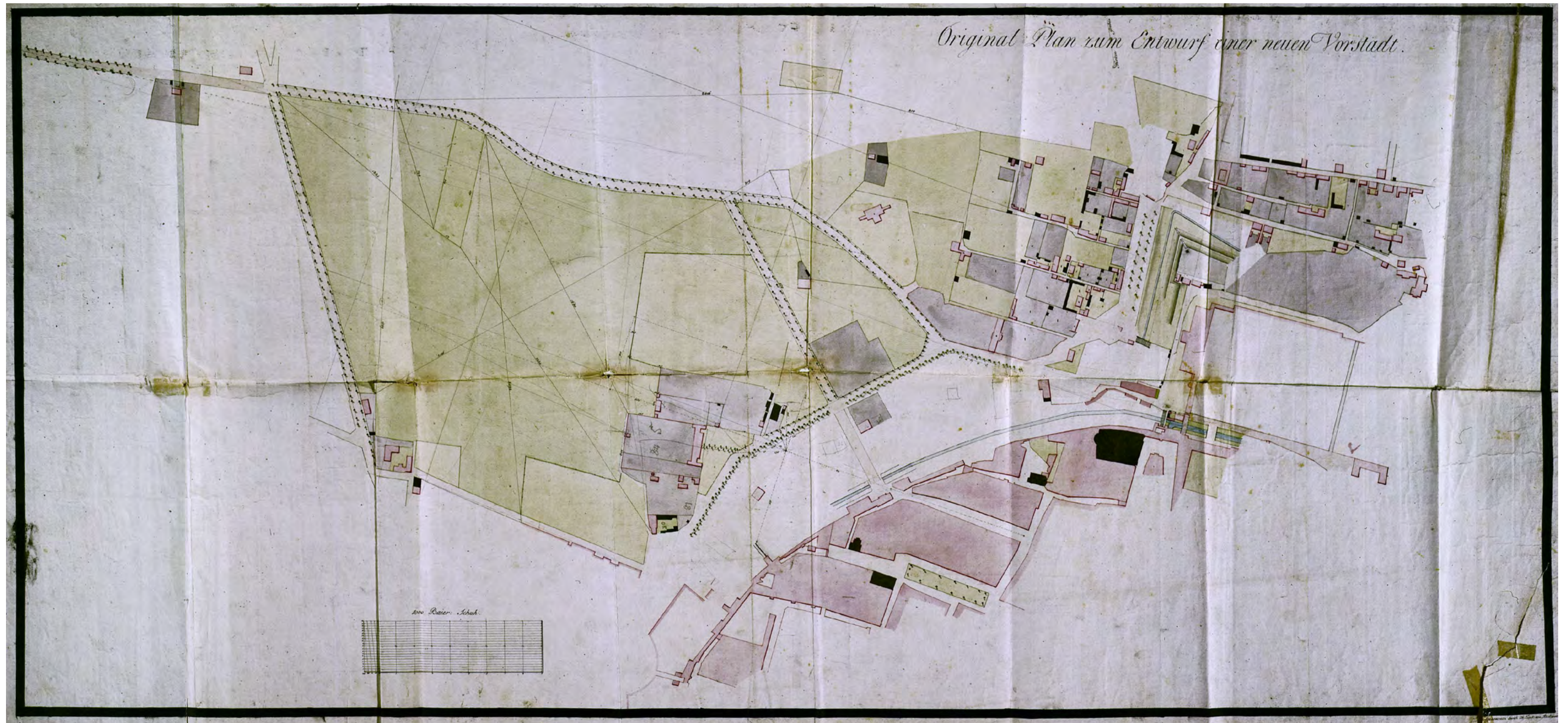
© Referat für Stadtplanung und Bauordnung



Vermessungsplan des Geländes der späteren Maxvorstadt,
Grundplan für die Vorstadtentwürfe, 1807/1808
Zeichner unbekannt
Farbige Feder, farbig laviert
Münchner Stadtmuseum

Maxvorstadt

Die Gründung der Maxvorstadt war Auftakt für die geordnete Besiedlung des Burgfriedens. Den Anstoß gab Friedrich Ludwig von Sckell, der Schöpfer des Englischen Gartens. Auf seine Anregung lud die Münchner Baukommission eine Anzahl Münchner Architekten, Militäringenieure und Geometer zur Planung der neuen Vorstadt ein. Aus insgesamt 17 Entwürfen entwickelte die Baukommission den Ausführungsplan: Einen weitmaschig gespannten Straßenraster, mit der heutigen Brienner Straße als Hauptachse. Gleichzeitig wurde durch Bauvorschriften der Gartenstadtcharakter der Neuplanung festgelegt. Die Bautätigkeit begann 1809 um den Karolinenplatz und an der Brienner Straße: Freistehende Solitärbauten, entworfen durch Carl von Fischer und eingebettet in weitläufige, wohl meist von Sckell gestaltete Gärten. Die Kooperation zwischen Architekt und Landschaftsplaner erwies sich als Idealfall einer künstlerischen Arbeitsgemeinschaft. Ihr entsprang im Kernbereich der Maxvorstadt ein städtebauliches Kunstwerk von hohem Rang, das heute freilich kaum noch zu erahnen ist.



Vermessungsplan des Geländes der späteren Maxvorstadt,
Grundplan für die Vorstadtentwürfe, 1807/1808
Zeichner unbekannt
Farbige Feder, farbig laviert
Münchner Stadtmuseum

Vom Weidegrund zur Vorstadtplanung

Auf Anregung Sckells erhielt die Münchner Baukommission Anweisung zur Planung einer neuen Vorstadt in dem nur wenig besiedelten Gelände im Nordwesten der Altstadt.

Es erstreckte sich bis zur Dachauer Landstraße und zwischen der späteren Elisenstraße und dem Fürstenweg nach Nymphenburg, damals die Hauptverbindung zwischen der Stadtresidenz des Königs und seinem Sommerschloss. Einbezogen war darüber hinaus auch ein stärker besiedeltes Gebiet westlich und nördlich des Hofgartens.

Als neue Verbindung zwischen dem Maxtor und dem Fürstenweg durchquert die 1807 eröffnete Max-Joseph-Straße das Planungsgebiet.



Entwurf Nr.4 zur Maxvorstadt, 1807/1808
 Friedrich Ludwig Sckell
 Bleistift, Feder, farbig laviert
 Stadtarchiv München

Der Rasterentwurf

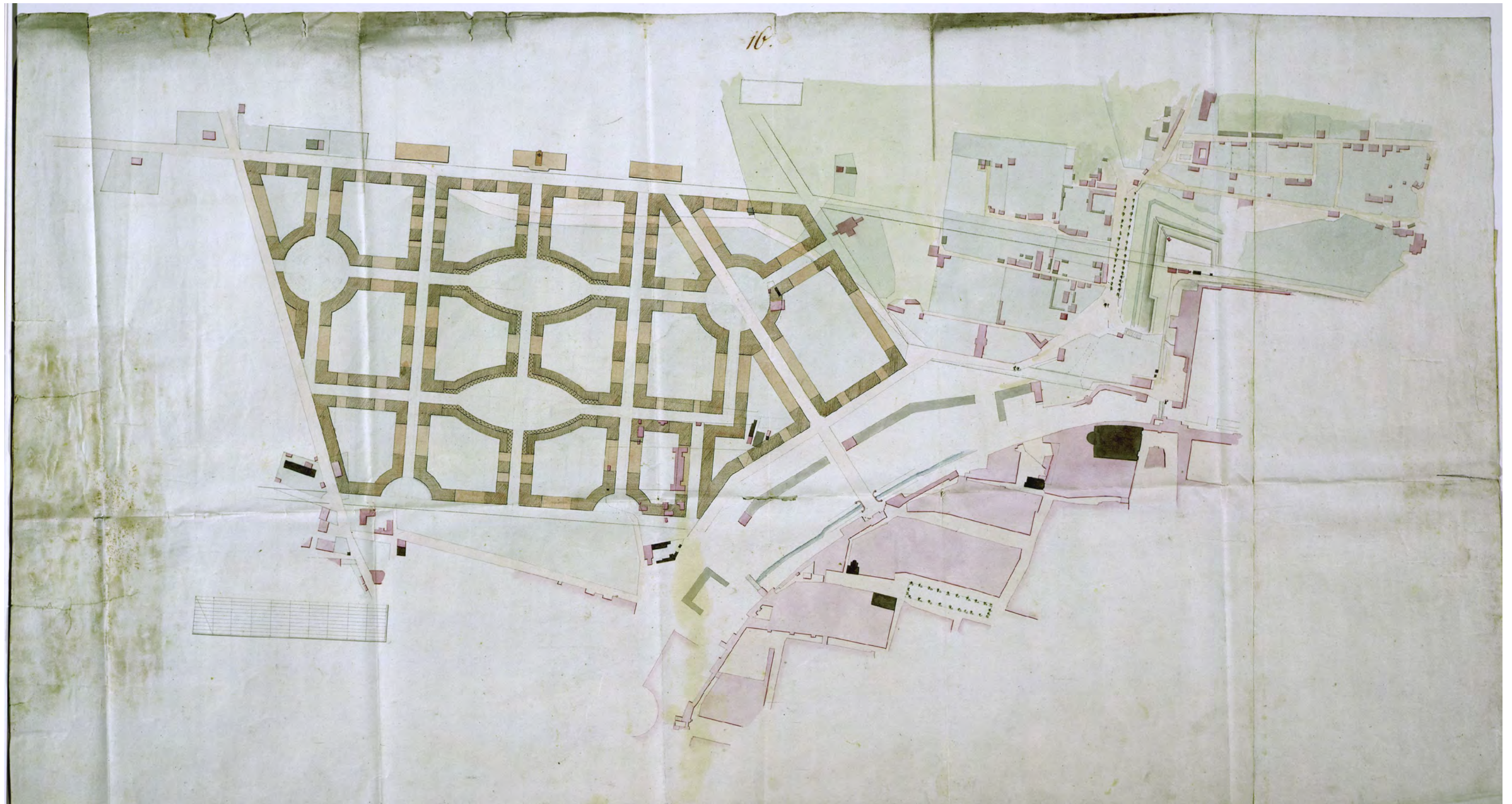
Der Ausführungsplan für die neue Vorstadt wurde von der Münchner Baukommission in einem kooperativen Verfahren aus insgesamt 17 Entwürfen erarbeitet. Grundlegend für das gesamte Verfahren war das Projekt von Sckell. Konsequenter folgt er der durch ihn selbst vorgegebenen Maxime: Anlage eines regulären und rechtwinkligen Straßenrasters der, wo immer es ging, auf die Altstadtstraßen ausgerichtet ist.



Entwurf Nr.15 zur Maxvorstadt, 1807/1808
 Michael Riedel
 Bleistift, Feder, farbig laviert
 Stadtarchiv München

Der Radialraster

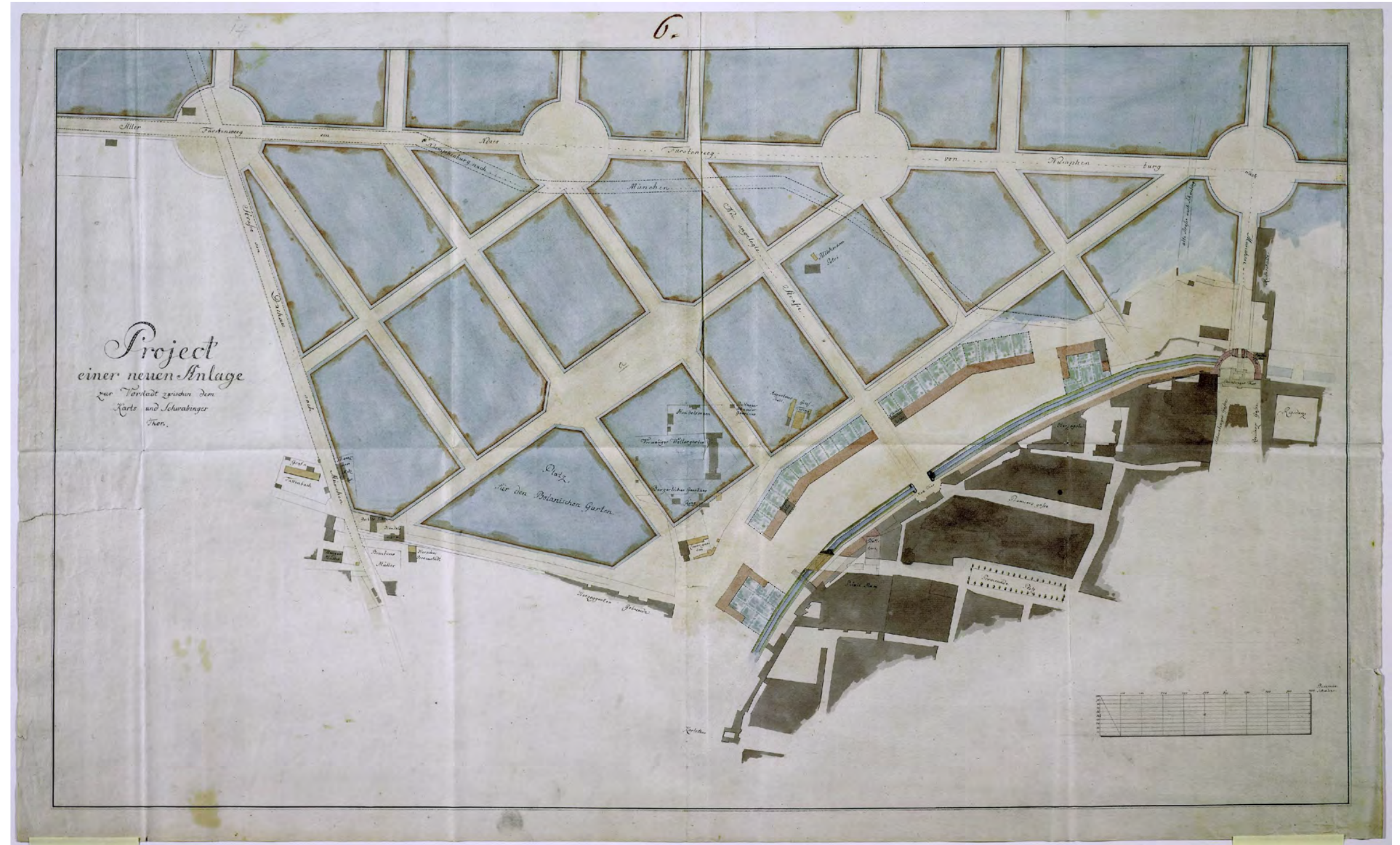
Michael Riedel, Bruder des besser bekannten Adrian von Riedel, war zum Zeitpunkt der Vorstadtplanung Wasser- und Straßenbaudirektor in Bamberg. Wie Speichen eines Rades strahlen die Straßen seines Entwurfs von der Altstadt in das Vorfeld aus. Sie werden durchschnitten durch konzentrisch auf der Grundfigur eines Polygons geführte Querstraßen. Das System ließe sich um die ganze Stadt fortsetzen. Doch hat es einen gravierenden Mangel: Der Fürstenweg nach Nymphenburg, wichtigste Verkehrsachse im Planungsgebiet, war auf befriedigende Weise nicht in das System einzuführen.



Entwurf Nr.16 zur Maxvorstadt, 1807/1808
Prändl (Prändtl)
Feder, farbig laviert
Stadtarchiv München

Der Bebauungsplan

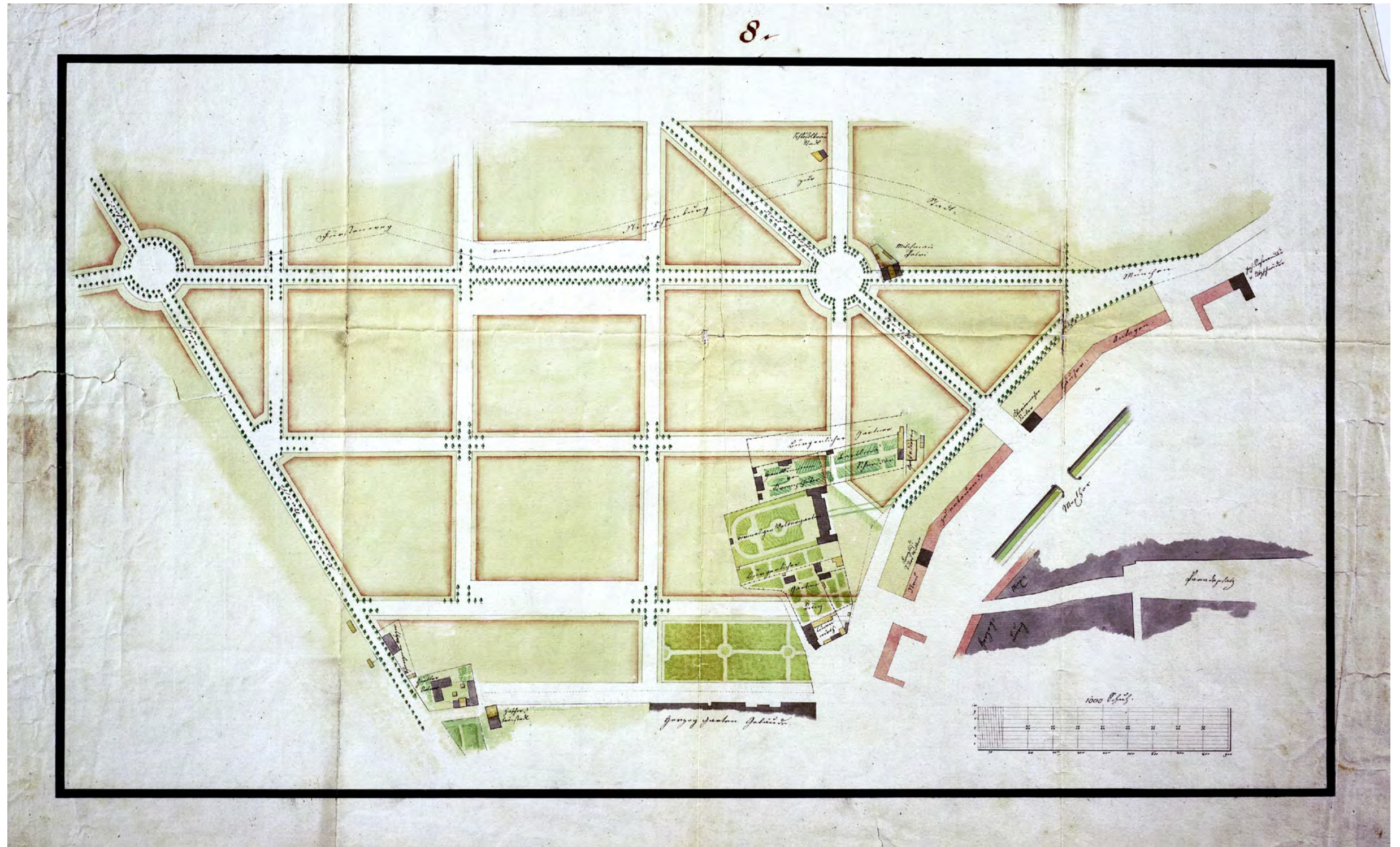
Vom Verfasser dieses Entwurfs ist bisher wenig bekannt. 1811 war er Königlicher Bau-Inspektor. Offenbar gehörte er nicht zum engeren Kreis der anderen Planverfasser. Zwar entwarf er einen Straßenraster ähnlich dem Entwurf Sckells. Doch entwickelte er nicht allein ein Straßensystem, vielmehr entwarf er darüber hinaus auch eine Bebauung, die vollkommen von dem durch Sckell und die Baukommission angestrebten Ziel einer durchgrüneten Vorstadt abweicht.



Entwurf Nr.6 zur Maxvorstadt, 1807/1808
 Johann Andreas Gärtner
 Bleistift, Feder, farbig laviert
 Stadtarchiv München

Der Tangentialraster

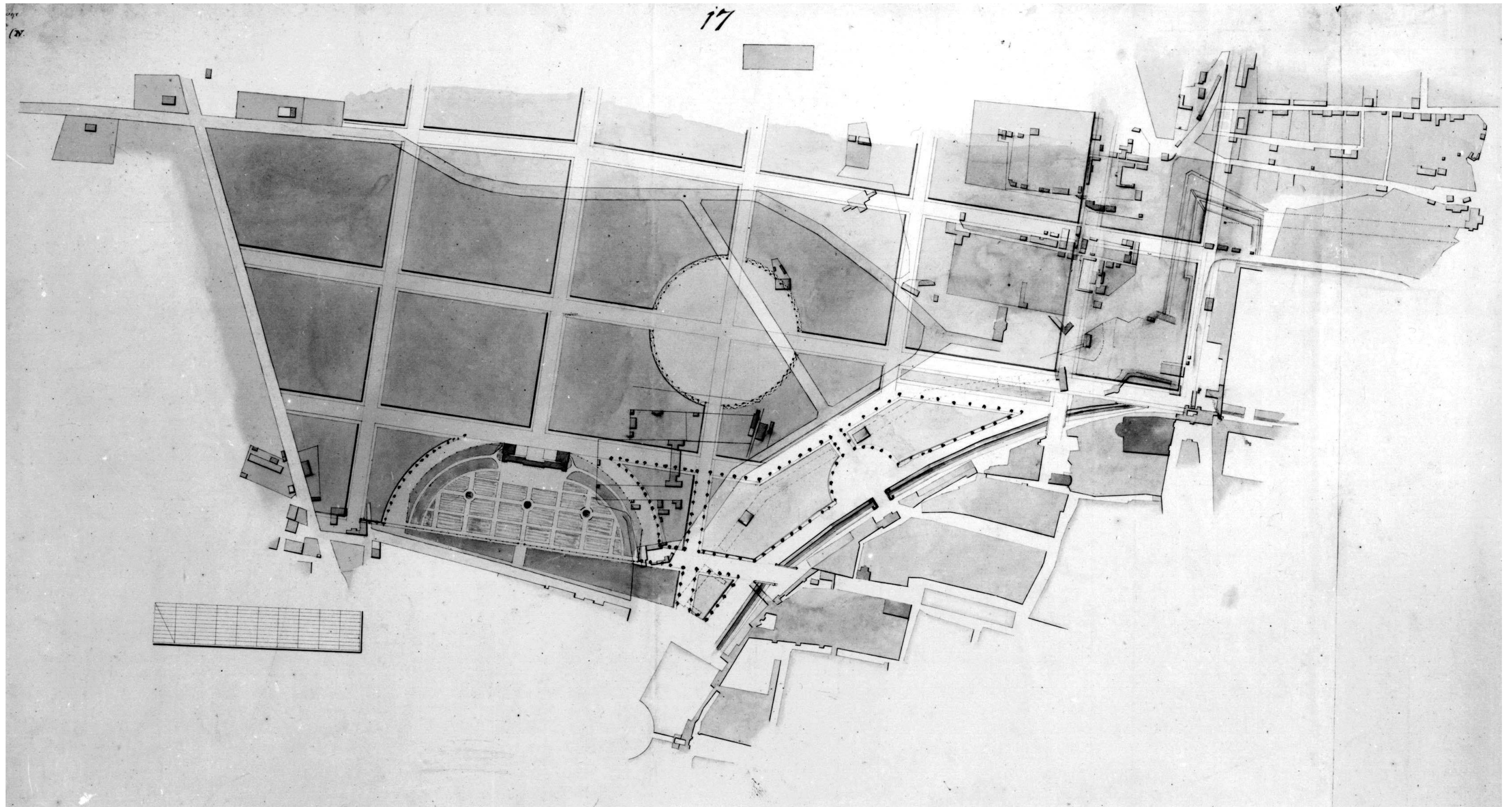
Autor dieses Entwurfs war der Hofbauintendant Andreas Gärtner, Vater Friedrich von Gärtners, Architekt Ludwigs I. Sein Projekt basiert auf einem tangential an die westliche Peripherie der Altstadt angelegten Straßensystem, auf dem ein von unterschiedlichen Platzformen durchsetzter Rechteckraster aufbaut. Die Straße nach Nymphenburg ist durch die Platzbildung als Hauptachse betont. Der Mangel dieser Planung wird sofort sichtbar: Mit zunehmender Entfernung vom Berührungspunkt entfernt sich die Basislinie immer mehr von der Altstadt. Daher kippt das System an einem Punkt in eine andere Richtung, eine planerisch höchst unbefriedigende Lösung.



Entwurf Nr.8 zur Maxvorstadt, 1807/1808
 Franz Thurn
 Feder, farbig laviert
 Stadtarchiv München

Vorstufe des Ausführungsplans

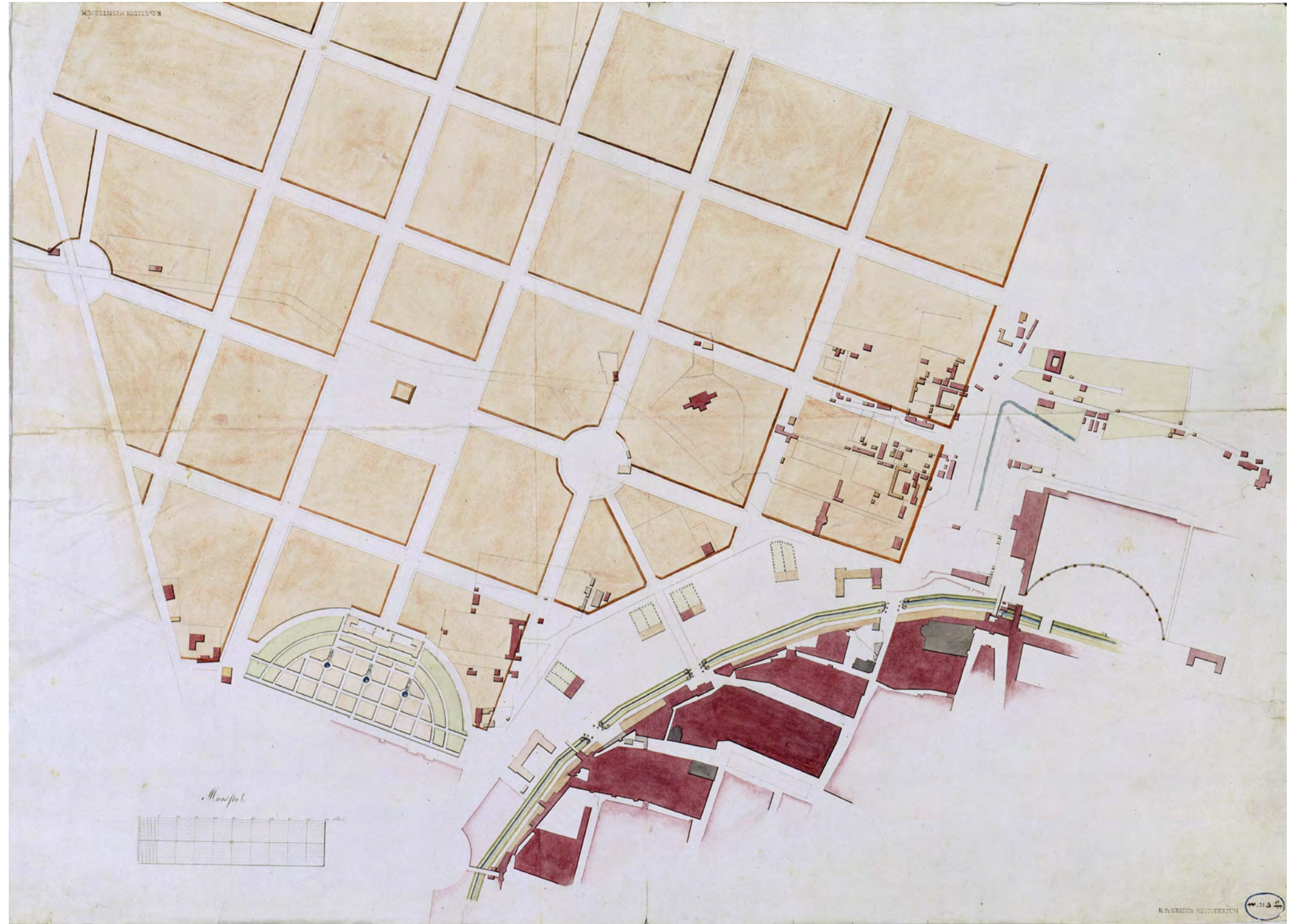
Franz Thurn, damals Inspektor der Hofbauintendanz, war unter Rumford zum führenden Stadtplaner in München aufgestiegen. 1809 wurde er in dieser Funktion durch Sckell abgelöst. 1808 arbeitete er mehrere Varianten des von Sckell nur skizzenhaft angelegten Rechteckrasters aus. Sie bilden die strengere zeichnerische Konkretisierung jenes Projekts. Der Raster wurde gleichmäßiger und der Fürstenweg nach Nymphenburg durch eine Platzfolge als Hauptachse ausgezeichnet. Zugleich wurde die von Sckell als systemwidrig eliminierte Max-Joseph-Straße wieder in die Planung eingeführt.



Entwurf Nr.17 zur Maxvorstadt, 1807/1808
Feder, farbig laviert
Johann Andreas Gärtner
Bayerische Staatsbibliothek

Ein nachgereichter Entwurf

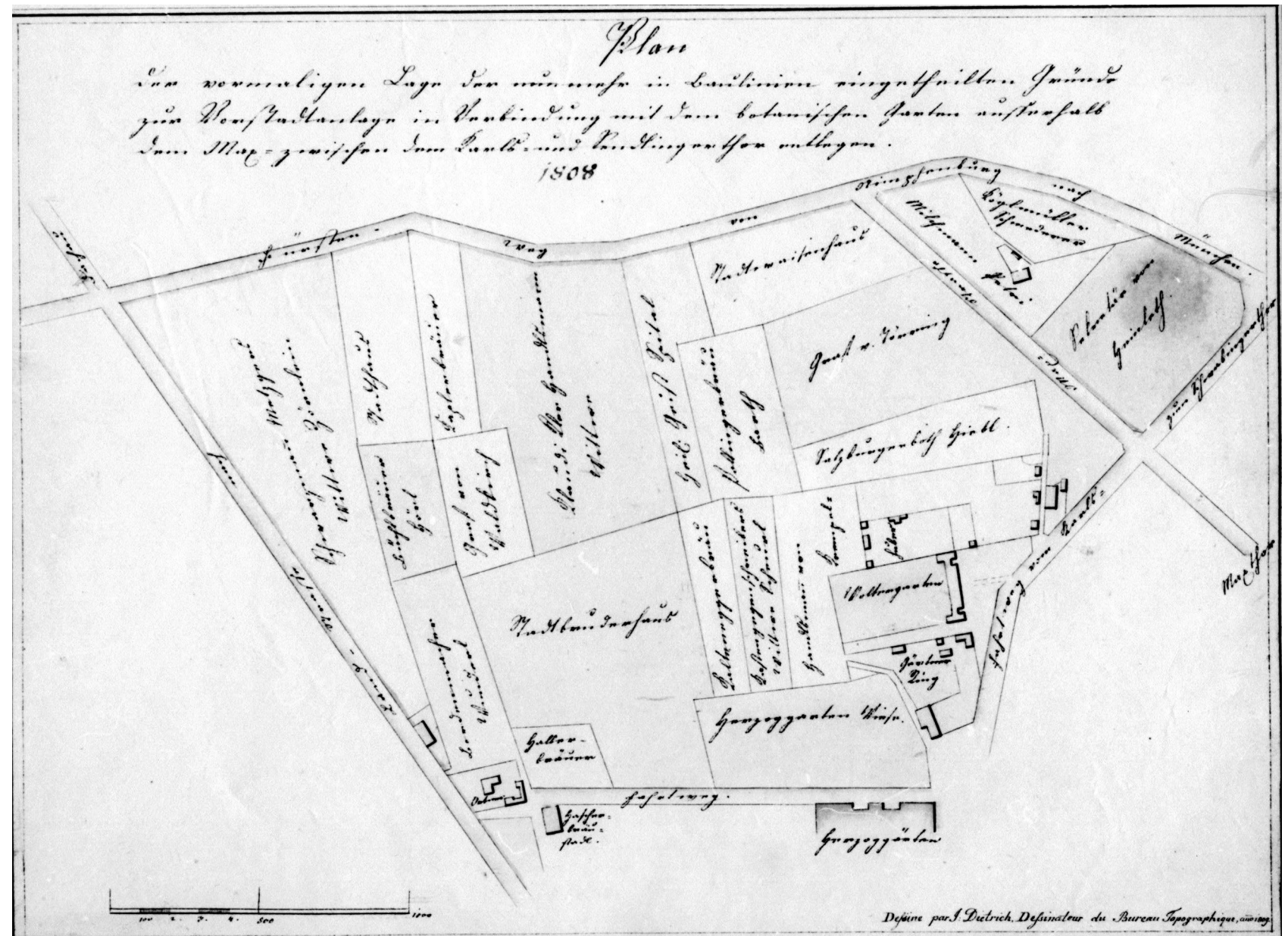
Wie Thurn und andere Planverfasser arbeitete auch Andreas Gärtner mehrere Entwürfe aus. Dieses Projekt, das nachträglich noch während der Arbeit am Ausführungsplan eingereicht wurde, basiert wie die Varianten Thurns unmittelbar auf dem Projekt Sckells, das Gärtner zu verbessern und vermutlich durch den großen Hauptplatz auch zu übertrumpfen suchte.



Ausführungsplan für die Maxvorstadt, 1808
Baukommission München unter Mitwirkung Sckells
Feder, farbig laviert
Kriegsarchiv München

Der Ausführungsplan

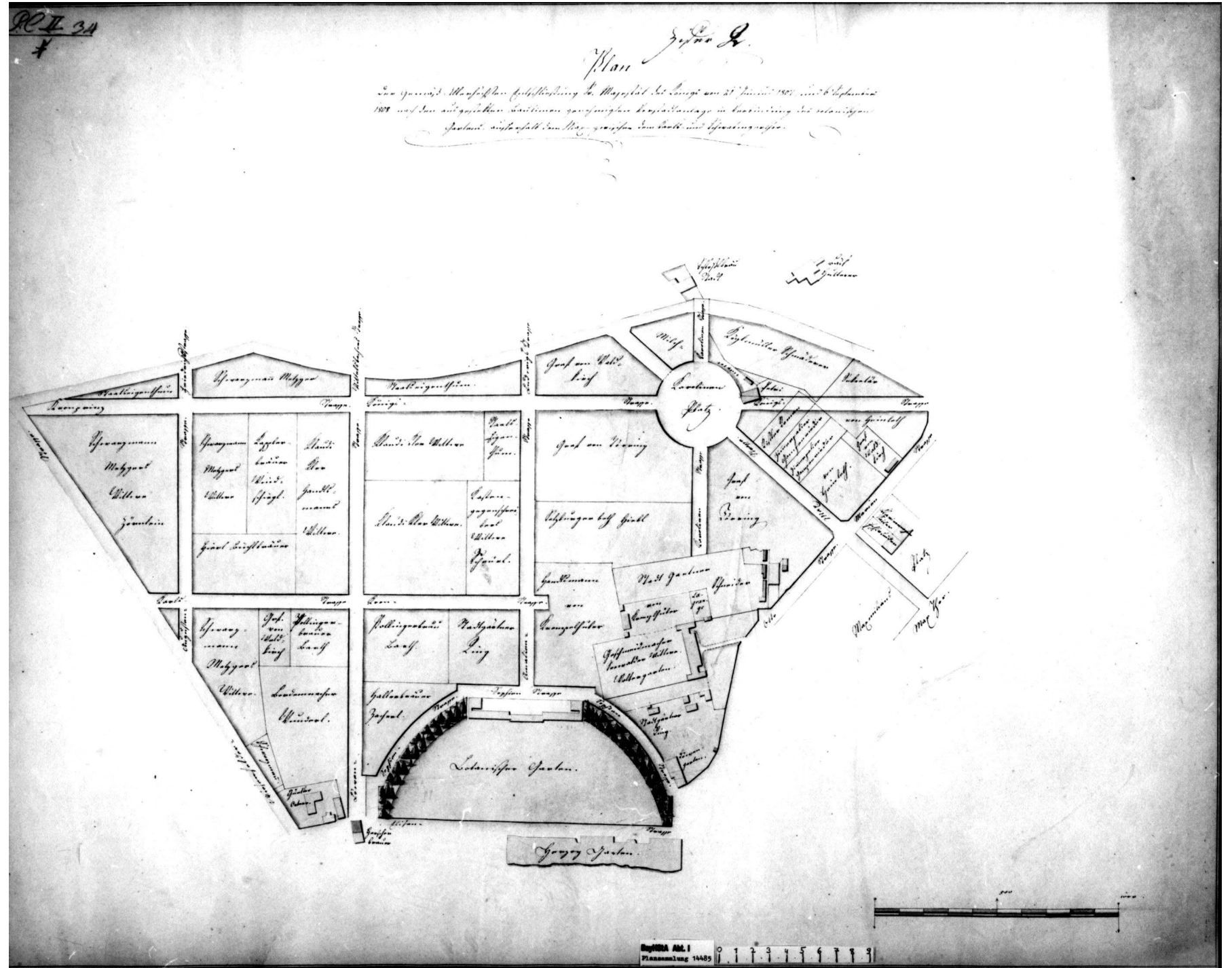
Der Baukommission fiel die Aufgabe zu, aus den 17 Entwürfen einen genehmigungsfähigen Vorstadtplan auszuarbeiten. Bedingung war die von der vorgesetzten Behörde geforderte Mitarbeit Sckells. Grundlage war der Rechteckraster, wie er von Sckell skizziert und durch Thurn zeichnerisch konkretisiert wurde. Ihm folgte der Ausführungsplan auch in Betonung der nach Nymphenburg führenden Hauptachse durch eine Platzfolge. Im Juni 1808 erhielt der Plan die Genehmigung durch die Regierung, zugleich mit Bauvorschriften, die den Charakter der Neugründung als durchgrünte Gartenstadt festschreiben sollten.



Vermessungsplan der Grundstücke auf dem Gebiet der Maxvorstadt, 1809
 J. Dietrich
 Feder, farbig laviert
 Bayerisches Hauptstaatsarchiv München

Ein Flickenteppich

Unmittelbar nach Genehmigung des Ausführungsplans wurde der Grundbesitz im Gelände vermessen, um die Voraussetzung für die Herstellung des Straßenrasters zu schaffen. Neben Privatbesitz waren auch Grundstücke der Stadt und der von ihr verwalteten Stiftungsgüter betroffen. Die "Herzoggarten Wiese" am unteren Rande des Planungsgebiets gehörte dem Königlichen Haus. Sie war seit 1807 zur Anlage eines Botanischen Gartens vorgesehen.



Flurbereinigungsplan Maxvorstadt, 1809
 J. Dietrich
 Feder, farbig laviert
 Bayerisches Hauptstaatsarchiv München

Flurbereinigung

Die Verhandlungen mit den Grundbesitzern zur Herstellung der neuen Straßen kamen rasch voran. Die Wertsteigerung des kargen Weidelands durch die Erschließung als Baugrund überzeugte die meisten Grundeigentümer, den nötigen Straßenraum abzutreten und ihren Besitz auf das neue Straßensystem auszurichten. Nur dort, wo größere Anwesen betroffen waren, blieben die Verhandlungen erfolglos, musste die Herstellung der neuen Straßen vorläufig ausgesetzt werden.



Blick vom Karolinenplatz nach Osten in die Brienner Straße, 1839
Albert Emil Kirchner
Bleistift, braun laviert mit Weißhöhlungen
Münchner Stadtmuseum

Gartengrün und Architektur

Mit Sckell als dem geistigen Vater hatte die Münchner Baukommission den Straßenraster als Grundmuster der neuen Vorstadt und ihre Durchgrünung durch Bauvorschriften festgelegt. Um den Karolinenplatz fand das 1808 entwickelte Konzept seine ideale Ausformung. Klenze gab der zuvor offenen Platzfläche durch den 1833 errichteten Obelisk einen betonten Mittelpunkt. Der Blick nach Osten in die Brienner Straße lässt jedoch bereits ahnen, dass sich das Idealkonzept einer Gartenstadt mit Villenbauten nicht überall durchsetzen ließ.



Blick durch die Max-Joseph-Straße auf den Maximiliansplatz und das Maxtor, 1836
Joseph Andreas Weiss
Aquarell
Münchner Stadtmuseum

Citybildung und Gartenvorstadt

An der Einmündung der Max-Joseph-Straße in den Maximiliansplatz prallen zwei unterschiedliche städtebauliche Konzepte aufeinander: Am Altstadtrand die verdichtete Bebauung mit geschlossenen Baureihen hoher Mietshäusern aus dem Anfang des Jahrhunderts, im Westen, vom Karolinenplatz her, die Gartenstadt mit offener Bebauung. Noch folgen hier Gartengrün und Staketenzäune den Bauvorschriften für die Maxvorstadt. Die Gebäude am Platzrand jedoch sind Teil einer schließlich gescheiterten Bebauungsplanung, die den Häuserzeilen an der Grenze zur Altstadt entsprechen sollte.



Der Karolinenplatz und die Maxvorstadt, 1841/1863
Johann Baptist Seitz, Franz von Seitz, Anselm Sickinger
Ausschnitt aus dem Modell der Stadt München
Bayerisches Nationalmuseum

Sckell und Fischer

Die Maxvorstadt, so wie sie zwischen Karolinen- und Königsplatz ihre ideale Ausformung fand, war das gemeinsame Werk Sckells und des Architekten Carl von Fischer. Die städtebauliche Planung für die neue Vorstadt war bereits abgeschlossen, als Fischer im Juni 1808 seinen Dienst in München antrat. Dann aber wurde sein Beitrag als Architekt entscheidend für die hohe städtebauliche Qualität der neuen Anlage. In Gleichstimmung der Architektur mit der Intention des Landschaftsplaners entstand im Zusammenklang von Villenbau und Gartenkunst ein städtebauliches Werk hohen Ranges, heute freilich kaum noch zu erahnen.



Maxvorstadt, Amalienstraße, gegenüber der Einmündung der
Lotzbeckstraße in geschlossener Bebauung mit Mietshäusern, 1910
Foto, Georg Pettendorfer
Stadtarchiv München

Das Mietshaus verdrängt die Gartenvilla

Am weiträumig angelegten Straßenraster der Maxvorstadt, lässt sich die ursprüngliche Absicht der Planung ablesen: Die Besetzung mit frei stehenden Solitärbauten, eingebettet in parkartige Gärten. Doch schon bald erzwangen steigende Grundstückspreise eine höhere Ausnutzung des Bodens durch renditeträchtige Mietshäuser. Bereits 1810 wurden für eine Anzahl von Straßen Vorgärten und offene Bauweise zugunsten der geschlossenen Baureihe aufgegeben.