



# Studienabschlussarbeiten

Fakultät für Geschichts- und  
Kunstwissenschaften

Steffan, Felix:

Theodor Fischers Stadtplanungen für München im  
Kontext der Städtebautheorie um 1900  
Die Prinzregentenstraße

**Magisterarbeit, Wintersemester 2013**

Gutachter: Hoppe, Stephan ; Günther, Hubertus

Fakultät für Geschichts- und Kunstwissenschaften  
Department Kunstwissenschaften

Ludwig-Maximilians-Universität München

<https://doi.org/10.5282/ubm epub.19145>

**Felix Steffan**

**Theodor Fischers Stadtplanungen für München  
im Kontext der Städtebautheorie um 1900**

**Die Prinzregentenstraße**



*Wissenschaftliche Arbeit zur Erlangung des Grades eines Magister Artium  
am Institut für Kunstgeschichte der Philosophischen Fakultät für Geschichts- und  
Kunstwissenschaften der Ludwig-Maximilians-Universität München*

Referent: Prof. Dr. Stephan Hoppe

Koreferent: Prof. Dr. Hubertus Günther

München, im September 2013

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>I. Städtebau als Aufgabenbereich kunsthistorischer Forschung .....</b>	<b>9</b>
<b>II. Der Städtebau um 1900 am Beispiel der Prinzregentenstraße .....</b>	<b>21</b>
1. „Krumme oder gerade Straßen?“ .....	21
2. Der Städtebauliche Wettbewerb in München 1891-1893 .....	26
3. Die Prinzregentenstraße im Kontext zeitgenössischer Städtebautheorie .....	31
3.1. Das Forum am Bayerischen Nationalmuseum .....	32
3.2. Die Erweiterung der Prinzregentenstraße nach Bogenhausen .....	39
3.3. Der Entwurf eines axialen Abschlusses .....	48
3.4. Der Prinzregentenplatz .....	62
3.5. Vom Prinzregentenplatz zum Vogelweideplatz .....	76
3.6. „Großstadtgrün“ .....	83
4. Resumée .....	92
<b>III. Stadt und Denkmal – ein Ausblick .....</b>	<b>98</b>
<b>IV. Zeittafel der Prinzregentenstraße .....</b>	<b>108</b>
<b>V. Quellenverzeichnis .....</b>	<b>109</b>
1. Ungedruckte Quellen .....	109
2. Gedruckte Quellen .....	110
<b>VI. Literaturverzeichnis .....</b>	<b>117</b>
<b>VII. Internetquellen .....</b>	<b>134</b>

<b>VIII. Abbildungen .....</b>	<b>136</b>
1. Karten und Luftbilder der Prinzregentenstraße .....	136
2. Städtebauliche Entwicklung Münchens im 19. Jahrhundert .....	142
3. Beispiele der Stadterweiterungspläne Arnold Zenettis .....	145
4. Der städtebauliche Wettbewerb in München (1891-1893) .....	147
5. Beispiele der Planungen des Stadterweiterungsbüros .....	149
6. Entstehungsphase der Inneren Prinzregentenstraße .....	155
7. Das Richard-Wagner-Festspielhaus König Ludwigs II. ....	160
8. Die Maximilianstraße und das Maximilianeum .....	163
9. Das Forum am Bayerischen Nationalmuseum .....	165
10. Straßen- und Verkehrsplätze in der Städtebautheorie .....	171
11. Schlussakkzente und Friedensdenkmal .....	174
12. Die Erweiterung der Prinzregentenstraße nach Osten .....	178
13. Städtebauliche Skizzen und Notizen Theodor Fischers .....	181
14. Der Prinzregentenplatz .....	184
15. Das Prinzregententheater .....	189
16. Vom Prinzregentenplatz zum Vogelweideplatz .....	190
17. Die Villenkolonie Bogenhausen .....	191
18. Veränderungen an der Prinzregentenstraße im 20. Jahrhundert .....	193
19. Die Denkmalensembles Prinzregentenstraße und Bogenhausen .....	196
20. Gegenwärtige städtebauliche Situation der Prinzregentenstraße .....	199
<b>IX. Lebenslauf .....</b>	<b>216</b>
<b>X. Erklärung .....</b>	<b>218</b>



*„Die Stadt ist in gewissem Sinne sogar etwas Lebendiges,  
und als solches etwas Wandelbares.“*

*Theodor Fischer, 1927*



## I. Städtebau als Aufgabenbereich kunsthistorischer Forschung

Der Städtebau des 19. Jahrhunderts prägte das Erscheinungsbild der Stadt München. Eine dichte Folge verschiedenartiger stadtplanerischer und architektonischer Herangehensweisen sind dem facettenreichen Stadtbild bis heute abzulesen. Die Ausgestaltung des Münchener Stadtraumes ist oftmals auf komplexe Entstehungsprozesse zurückzuführen, die sich durch Betrachtung allein kaum erschließen lassen. Die mannigfaltigen Entwicklungsstadien städtebaulicher Situationen bleiben dadurch meist vorerst im Verborgenen. Erst eine intensive Auseinandersetzung mit der Entstehungsgeschichte machen uns das heutige Erscheinungsbild der Stadt München begreifbar. Eine kontinuierliche Aufarbeitung und Darstellung der ursprünglichen urbanen Gestaltungsformen wäre deshalb wünschenswert. Bislang ist dennoch wenig unternommen worden, das umfangreiche Quellenmaterial zur städtebaulichen Entwicklung Münchens zu systematisieren und zu erforschen. Insbesondere die gestaltungsgeschichtliche Aufarbeitung einzelner Plätze und Straßen wurde bisher vernachlässigt.

Die mangelhafte Sensibilisierung für die Vielschichtigkeit urbaner Konzepte forderte über Jahre hinweg einen hohen Tribut. Viele der individuellen Stadtviertel, Platzanlagen und Straßenzüge haben sich im Laufe der Zeit stark verändert oder mussten neuen Ideen weichen. Andere hingegen sind bis heute in ihrer ursprünglichen Konzeption weitestgehend erhalten geblieben. Nicht zuletzt dem im Oktober 1973 in Kraft getretenen Gesetz zur Erhaltung und Pflege der Denkmäler in Bayern verdanken wir, dass auch in Zukunft ein schonender und rücksichtsvoller Umgang gewährleistet werden kann.<sup>1</sup> Der Schutz ganzer Bauensembles ermöglicht neben der Bewahrung einzelner Baudenkmäler auch die Konservierung urbaner Konzeptionen. Die praktische Arbeit der Denkmalpflege ist dabei allerdings auf die Ergebnisse der Forschung angewiesen. Um in der Gegenwart gewissenhafte Entscheidungen treffen zu können, ist ein tieferes Verständnis der Vergangenheit unentbehrlich. Erst durch die Feststellung und wissenschaftliche Analyse besonderer städtebaulicher Qualitäten können diese in ihrer Eigenart auch für spätere Generationen bewahrt werden. Nicht zuletzt aufgrund ihres praktischen Nutzens ist eine fortwährende Erforschung der städtebaulichen Geschichte und Entwicklung Münchens deshalb dauerhaft notwendig.

---

<sup>1</sup> Nähere Informationen zu den Aufgaben und Zielen der Denkmalpflege finden sich auf der Webseite des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege unter <http://www.blfd.bayern.de/>.

Eine allumfassende Untersuchung der städtebaulichen Gestaltung Münchens im 19. Jahrhundert würde den Rahmen eines jeden Forschungsvorhabens sprengen. Auch wäre sie der denkmalpflegerischen Arbeit nur bedingt dienlich, da ein universelles Werk oft nicht ausreichend genug ins Detail gehen könnte. Sinnvoller ist es, ein prägnantes Beispiel des Münchener Stadtbildes aufgrund seiner bezeichnenden städtebaulichen Entstehungsgeschichte hervorzuheben. Die Analyse einer individuellen stadträumlichen Situation gibt dabei nicht nur Aufschluss über die einzelne Entwicklungsstadien eines spezifischen Gestaltungskonzeptes. Ein aussagekräftiges Beispiel und seine Einbettung in das ihm übergeordnete Gesamtkonzept kann zugleich paradigmatisch für die städtebauliche Herangehensweise einer ganzen Zeitperiode stehen.

Die Organisation städtischer Räume gliedert sich in mehrere Bestandteile, die erst in ihrer Einheit den eigentlichen Städtebau ausmachen. Neben der Architektur sind in erster Linie Platzflächen und Straßen wesentliche Bestandteile städtebaulicher Raumbildung. Oftmals können die architektonischen Werke erst durch die gewissenhafte Anlage und Ausgestaltung der angrenzenden Freiflächen ihre entsprechende Wirkung entfalten. Die Typologie öffentlicher Plätze und städtischer Straßen ist dadurch ein bestimmender Faktor im gesamtheitlichen Stadtbild. Dennoch sind deren städtebauliche Genese und die Hintergründe ihres heutigen Erscheinungsbildes im Fachbereich Kunstgeschichte bislang nur in wenigen, prominenten Fällen erforscht worden. Insbesondere die Erforschung der Konzeption und gestalterischen Durchführung städtischer Straßen stellt kein klassisches Aufgabenfeld der Kunsthistorien dar. Geradezu bildhaft geplante Entwürfe und Ausgestaltungen städtebaulicher Situationen können der Kunstgeschichtsforschung jedoch fruchtbare Ansätze wissenschaftlicher Auseinandersetzungen bieten. Grundvoraussetzung ist dabei prinzipiell die Annahme, dass der Planung städtischer Straßen neben den rein technischen Aspekten auch gestalterische Intentionen zugrunde liegen.

Bisher wurden zuvorderst der Anlage repräsentativer Prachtstraßen neben funktionalen auch künstlerische Bestrebungen zugeschrieben. Die Ludwigstraße und die Maximilianstraße in München sind prominente Zeugnisse einer Straßengestaltung, bei der die Grundfunktion der Straße – eine Verbindung zweier Punkte – in den Hintergrund gedrängt wurde. Und auch die Münchener Prinzregentenstraße vermittelt zunächst den Eindruck eines repräsentativen Prachtstraßenzuges im Auftrag des Bayrischen Königshauses. Die vom Prinz-Carl-Palais nach Osten verlaufende Straße ist ähnlich ihrer Vorläufer in ihrer Namensgebung dem zum Zeitpunkt der ersten

Planungen amtierenden Staatsoberhaupt gewidmet. Im Gegensatz zu den Straßenzügen Ludwigs I. und Maximilians II. kann die Entstehung der Prinzregentenstraße jedoch nicht der Machtausübung und den künstlerischen Präferenzen eines Alleinherrschers zugeschrieben werden. Die sich über Jahrzehnte erstreckende Entstehungsgeschichte des Straßenzuges erweist sich nicht zuletzt aufgrund der wechselnden politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse als weitaus komplexer. Dabei unterlag nicht nur der monumentale Straßenzug vom Prinz-Carl-Palais zum Friedensengel einem gestalterischen Gesamtkonzept; auch die Weiterführung der Prinzregentenstraße durch Bogenhausen folgte einem durchdachten städtebaulichen Entwicklungsschema. Das bilaterale Erscheinungsbild der Prinzregentenstraße als Ganzes lässt bereits eine grundsätzliche Umorientierung städtebaulicher Gestaltung erahnen. Deren Ursprünge, Aspekte und Rezeption sollen den Kern dieser Arbeit bilden.<sup>2</sup>

Der Universalhistoriker Eric J. Hobsbawm prägte für die Zeitperiode zwischen der Französischen Revolution 1789 und dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 den Begriff des *langen 19. Jahrhunderts*.<sup>3</sup> In insgesamt drei Bänden umschrieb der britische Geschichtswissenschaftler den politischen Bruch mit hegemonialen Staatsformen zugunsten aufkommender demokratisierender Bestrebungen in Europa. Interessanterweise lässt sich der sozialgeschichtliche Ansatz Hobsbawms auch auf andere politische Entwicklungen des 19. Jahrhunderts übertragen. So unterlag die Aufgabe städtischer Planung in Bayern auf ähnliche Weise einem schleichenden Demokratisierungsprozess. Bis weit über die Jahrhundertmitte hinaus bestimmten in erster Linie die monumentalen Bauprojekte der Bayerischen Herrscher das Stadtbild Münchens. Bereits kurz nach der Entfestigung der Stadt gegen Ende des 18. Jahrhunderts begann Maximilian I. als erster König Bayerns Stadterweiterungsmaßnahmen jenseits des mittelalterlichen Burgfriedens vorzunehmen. Und auch seine Nachfolger Ludwig I. und Maximilian II. verstanden es, sich mit großangelegten Stadtplanungen in München baulich zu verewigen. Die schematisch angelegte Maxvorstadt, der Königsplatz wie auch die repräsentativen Achsen der Ludwigstraße und Maximilianstraße geben Aufschluss über die städtebaulichen Ideale dieser Zeit. In den 1860er

---

<sup>2</sup> Im Bezug auf die Prinzregentenstraße wird oft der ursprüngliche Prachtstraßenzug zwischen dem Prinz-Carl-Palais und dem Friedensengel von der Äußeren Prinzregentenstraße zwischen Europaplatz und Vogelweideplatz unterschieden. Für erstere wird seltener auch die inoffizielle Bezeichnung *Innere* Prinzregentenstraße verwendet. Um Missverständnissen vorzubeugen, hat auch in dieser Arbeit die Terminologie der *Inneren* und *Äußeren* Prinzregentenstraße Gültigkeit.

<sup>3</sup> Vgl. Welskopp, Thomas: „Wir träumen in die Zukunft“. Nachruf auf Eric J. Hobsbawm (9. Juli 1917 – 1. Oktober 2012), in: *Geschichte und Gesellschaft*, Jg. 39 (2013), Heft 1, S. 116–124.

und 1870er Jahren schließlich löste sich die städtebauliche Entwicklung allmählich vom Königshaus und von der Bayerischen Staatsregierung.<sup>4</sup> Der Beginn der *Prinzregentenzeit* durch die Thronbesteigung Prinzregent Luitpolds von Bayern im Jahr 1886 und dessen politische Passivität waren hierbei ein ausschlaggebender Faktor.<sup>5</sup> Analog zu Hobsbawms Beschreibung eines generellen sozialen Umschwungs sollte auch die nunmehrige städtische Expansion nicht mehr durch die Vorherrschaft eines Regenten und dessen Protegés bestimmt werden. Die „starke kunstverständige Willenskraft Einzelner“ wurde fortan in „individuelle Willensbäche zersplittert“<sup>6</sup>. Gegen Ende des langen 19. Jahrhunderts gehörte der Städtebau zum Aufgabenbereich der aufstrebenden bürgerlichen Gesellschaft und fand fast gänzlich auf kommunaler Ebene statt.<sup>7</sup>

Zeitgleich mit der Übertragung der städtebaulichen Hoheit vom Bayerischen Staat auf die Verwaltungen der einzelnen Kommunen sah man sich mit den neuen Aufgaben der eintretenden Industrialisierung konfrontiert.<sup>8</sup> Eine explosionsartig steigende Einwohnerzahl, mangelnde Hygiene und chaotische Wohn- und Verkehrsverhältnisse stellten dabei nicht nur für die Stadt München eine Herausforderung dar<sup>9</sup>. In weiten Teilen des Deutschen Reiches wurde durch das Wachstum der Städte zu Metropolen eine Systematisierung städtebaulicher Planungsprozesse unabdingbar.<sup>10</sup> Als unmittelbare Konsequenz der Modernisierung und des Wachstums entstanden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erstmals umfassende theoretische Abhandlungen zu den Aufgaben und Schwerpunkten des Städtebaus. Zu den Protagonisten im

4 Vgl. Gross, Gerhard u. Heinz Jürgen Selig: Aufbruch zur Großstadt 1860-1918, in: Gerhard Gross (Hrsg.): *München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008*, München 2004 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 2004), S. 67–87.

5 Vgl. Götz, Norbert und Clementine Schack-Simitzis (Hrsg.): *Die Prinzregentenzeit*, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988), hier insbesondere S. 144 ff.

6 Hartmann, Barbara: Zweckbau als öffentliche Aufgabe. Die Stadt als Bauherr, in: Friedrich Prinz u. Marita Krauss (Hrsg.): *München – Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 – 1912*, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988), S. 107-113.

7 Demgemäß schrieb Giorgio Piccinato in seiner Analyse der Städtebaultheorie des 19. Jahrhunderts: „Mehr als jede andere Wissenschaft ist der Städtebau von Beginn an eine bürgerliche Wissenschaft“. Piccinato, Giorgio: *Städtebau in Deutschland 1871-1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*, Braunschweig (u.a.) 1983, S. 41.

8 Die Industrialisierung Münchens stellte im Verhältnis zu anderen Städten ein eher harmloses Beispiel dar, da Bayern stets agrarisch strukturiert war. Vgl. hierzu Breitling, Peter: *Die großstädtische Entwicklung Münchens im 19. Jahrhundert*, in: Helmut Jäger (Hrsg.): *Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter*, Köln (u.a.) 1978, S. 178–196 und Lutz, Fritz: *Land um die Großstadt*, München 1962, S. 306–307. Nichtsdestotrotz berichtet die *Deutsche Bauzeitung* etwa über das Jahr 1888, dass die Bautätigkeit in München eine bisher nicht da gewesene Höhe erreichte. Siehe hierzu *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 23, (1889), Heft 70, S. 426.

9 Vgl. Abb. 8 u. 9.

10 Vgl. Wehler, Hans-Ulrich: *Das deutsche Kaiserreich. 1871-1918*, Göttingen 1994, S. 24–48.

deutschsprachigen Raum zählte neben dem Bauingenieur Reinhard Baumeister und dem Stadtbaumeister und Planer Josef Stübben mit dem Wiener Camillo Sitte auch ein Kunsthistoriker und Architekt. Die Lösungsvorschläge für die Gestaltung zukünftiger urbaner Expansionen waren dabei ebenso verschieden und vielseitig wie die vertretenen Disziplinen ihrer Autoren.<sup>11</sup>

Den Grundstein dieser später als der Ursprung des *Modernen Städtebaus*<sup>12</sup> bezeichneten Phase legte Reinhard Baumeister im Jahr 1876 mit seinem Werk *Stadt-Erweiterungen*.<sup>13</sup> In der Städtebautheorie versuchte der Ingenieur und städtische Baurat zum ersten Mal die mannigfaltigen Gesichtspunkte städtebaulicher Planung systematisch zu ordnen und zu kategorisieren.<sup>14</sup> Im Vordergrund seiner Abhandlung standen in erster Linie Fragen des Verkehrs, der Finanzierung und der funktionalen Aufteilung des Stadtraumes. Im Hinblick auf ästhetische Fragen beruhte für Baumeister in erster Linie die „Schönheit auf Zweckmäßigkeit“<sup>15</sup>. Aufgrund dieser pragmatischen Herangehensweise wird Baumeister in der Forschung deshalb gerne als der Prototyp eines stets nach geometrischen Grundmustern planenden Städtebauers betrachtet. Dem Beispiel Baumeisters folgend veröffentlichte Josef Stübben im Jahr 1890 sein monumentales Werk *Der Städtebau*<sup>16</sup>. Als Hauptverantwortliche der Kölner Stadterweiterung konnte Stübben mit seiner theoretischen Abhandlung auf eigene, praktische Erfahrungen aufbauen. Zudem hatte er bereits in den 1870er Jahren durch erste städtebauliche Aufsätze in den einschlägigen Bauzeitschriften der damaligen Zeit

---

11 Vgl. Albers, Gerd und Martin, Klaus: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945: Texte und Interpretationen, Düsseldorf 1975, insbesondere S. 84-86.

12 Vgl. Piccinato 1983, hier S. 6 ff.

13 Baumeister, Reinhard: Stadt-Erweiterungen. In technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876.

14 Selbstverständlich gab es auch vor Baumeisters Publikation bereits Ansätze, die sich mit den Problematiken des Städtebaus auseinander setzten. Zu nennen sind insbesondere der Vortrag Rudolf Eitelberger von Edelbergs *Ueber Stadtanlagen und Stadtbauten* aus dem Jahr 1858 sowie ein 1874 von der Gräfin Adelheid Poninska unter dem Synonym *Arminius* veröffentlichtes Werk zur Wohnungsnot der Großstädte. Karl-Heinz Höffler schrieb, dass diese frühen Schriften jedoch im Gegensatz zu Baumeister „zumeist ausgehend von der Kritik bestehender Zustände – doch jeweils nur Teilaufsätze des Problemkreises Städtebau“ behandelten. Siehe Höffler, Karl-Heinz: Reinhard Baumeister (1833-1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau, Karlsruhe 1976, S. 81. Vgl. hierzu auch Arminius: Die Großstädte in ihrer Wohnungsnoth und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe, Leipzig 1874., sowie Eitelberger von Edelberg, Rudolph: Ueber Städteanlagen und Stadtbauten. Ein Vortrag von Prof. Rudolph Eitelberger v. Edelberg, Wien 1858. Letztere findet sich auch in: Lampugnani, Vittorio Magnago und Katia Frey (Hrsg.): Anthologie zum Städtebau. Von der Stadt der Aufklärung zur Metropole des industriellen Zeitalters, Berlin 2008, S. 401-409.

15 Baumeister, Reinhard: Grundsätze des Städtebaus, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 40 (1906), Heft 82, 85, 89, S. 556-558, 577-582, 604-605.

16 Stübben, Josef: Der Städtebau, Darmstadt 1890, ND Wiesbaden 1980.

am blühenden Austausch städtebaulicher Ideen und Erfahrungen rege beteiligt. Kein anderer Städtebauer um 1900 hinterließ ein planerisches wie auch theoretisches Gesamtwerk, das dem Umfang und der Vielgestaltigkeit der Hinterlassenschaft Stübbens auch nur nahe gekommen wäre. Obgleich sich auch Stübben zuvorderst auf die technischen Aspekte des Städtebaus konzentrierte, hatten in seiner Theorie Fragen städtebaulicher Gestaltung einen weit höheren Stellenwert als dies bei Baumeister der Fall war.<sup>17</sup>

Während der Großteil der Ingenieure und Stadtplaner stets an einer technischen und funktionalen Stadterweiterung nach geometrischen Mustern und Rastern festhielt, gab es gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch vermehrt innovative Ideen und neue Schwerpunktsetzungen. Im Kontrast zu der größtenteils recht pragmatischen Herangehensweise Baumeisters und Stübbens fühlte sich so mit den Arbeiten Camillo Sittes auch ein Architekt – und somit Baukünstler – zur städtebaulichen Tätigkeit berufen.<sup>18</sup> Sittes Hauptwerk *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* aus dem Jahr 1889 war nach nur wenigen Wochen vergriffen und wurde aufgrund seines durchschlagenden Erfolges in den kommenden Jahren mehrfach neu aufgelegt.<sup>19</sup> Im Gegensatz zur bisherigen Städtebaupraxis versuchte Sitte erstmals, einen Schwerpunkt auf die Gestaltungsprinzipien städtischer Planungen zu legen. Ganz im Zeichen seines Lehrers Rudolph Eitelberger von Edelberg, dem ersten Ordinarius für Kunstgeschichte an der Universität Wien, sah auch Sitte die Kunst im Städtebau als „Kind in Not“<sup>20</sup>. Die Schriften des Wiener Architekten und Kunsthistorikers waren deshalb ausschlaggebend für die nunmehr verstärkt in den Fokus rückende Auseinandersetzung mit den ästhetischen Aspekten des Städtebaus. Obschon die empirische Herangehensweise Camillo Sittes oft kritisiert wurde und stets umstritten blieb, waren

<sup>17</sup> In der Forschungsliteratur wird Stübben dennoch nicht selten auf eine Ebene mit Reinhard Baumeister gestellt. Zwar war Baumeisters Publikation – wie Oliver Karnau nachweisen konnte – die wichtigste Quelle für Stübbens eigene städtebauteoretische Orientierung. Allein der Umfang seines Gesamtwerkes zeigt jedoch, dass eine pauschale Gleichstellung mit den Ideen Baumeisters die Arbeit Stübbens reduzieren würde. Vgl. Karnau, Oliver: Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876-1930, Braunschweig (u.a.) 1996, S. 76 ff.

<sup>18</sup> Ansätze einer ästhetischen Auseinandersetzung mit der Städtebaufrage finden sich auch schon in der ersten Städtebaupraxis Reinhard Baumeisters. Obgleich dieser bereits 1876 die „auf dem Prinzip der Ungleichheit und Unsymmetrie beruhende malerische Wirkung“ erkannte, führte er jedoch die gestalterischen Aspekte eines demgemäß orientierten Städtebaus in seiner Theorie nicht weiter aus. Vgl. Baumeister 1876, S. 97.

<sup>19</sup> Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen der Architektur und monumentalier Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien, Wien 1889, hrsg. von Christiane Crasemann Collins und Klaus Semsroth, ND Wien 2003.

<sup>20</sup> Eitelberger von Edelberg 1858, zit. nach Lampugnani, Frey 2008, S. 403.

seine Theorien der Auslöser einer Neuorientierung in der urbanen Gestaltung und begründeten eine damit neue Ära der Städtebaulehre.<sup>21</sup>

Die neuen Errungenschaften und Ideen der blühenden Städtebautheorie fanden alsbald Eingang in die praktische Arbeit der Stadtplanung in ganz Europa. Die eigenen Planungsprojekte ihrer Protagonisten und deren Schüler wurden zum Ursprung komplexer Stadterweiterungskonzepte. Die städtebauliche Entwicklung Münchens im späten 19. Jahrhundert steht dabei geradezu paradigmatisch für die Aufnahme der neuen Ideen und Errungenschaften der jungen Disziplin. Bereits in den 1870er Jahren gab es Bestrebungen, einen Generalplan der zukünftigen Stadtentwicklung zu erstellen, um die Erteilung von Baugenehmigungen beschleunigen zu können.<sup>22</sup> Die Ausschreibung und Auslobung eines auf das gesamte Stadterweiterungsgebiet bezogenen Städtebauwettbewerbes zwischen 1891 und 1893 verlief schließlich parallel zu den sich immer mehr zusätzlichen Disputen zwischen den zeitgenössischen Städtebautheoretikern. Das im folgenden eingerichtete Münchener Stadterweiterungsbüro bedeutete schließlich nicht nur einen Bruch aus verwaltungstechnischer, sondern zugleich aus gestalterischer Sicht mit den bisherigen städtebaulichen Praktiken. Unter der Leitung des Architekten und Städtebauers Theodor Fischer entstanden zwischen 1893 und 1901 unzählige Planungen für das gesamte Stadterweiterungsgebiet der Bayerischen Residenzstadt, die in Deutschland nahezu beispiellos blieben.

Die vorliegende Arbeit behandelt die Gesamtkonzeption und Umsetzung der Prinzregentenstraße um die Jahrhundertwende als Teil der Stadtplanungen Theodor Fischers für München. Der bereits in den späten 1880er Jahren begonnene Straßenzug bildete als wichtige Münchener Hauptverkehrslinie einen Schwerpunkt der Fischerschen Planungen. Durch ihre vielschichtige Entstehungsgeschichte ist die Prinzregentenstraße ein herausragendes Exempel der Münchener Stadtplanungspraxis um 1900. In der langjährigen Planung und Durchführung der prominenten Straße trafen die Extreme gestalterischer Herangehensweisen der zeitgenössischen Städtebautheorie aufeinander. Am Beispiel ihrer städtebaulichen Gestaltung soll deshalb untersucht werden, ob und wie die zeitgenössischen Städtebautheorie die Stadterweiterungs-

<sup>21</sup> Der Einfluss Sittes auf den Städtebau seiner Zeit ist umstritten. Trotz alledem sollte man bei der Betrachtung seiner Schriften die aus heutiger Sicht differenziert zu betrachtende Herangehensweise Sittes berücksichtigen. So kritisiert Vittorio Magnago Lampugnani, Professor für die Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich, die analytischen und synthetischen Methoden sowie Sittes Selektion der historischen Wahrheit. Siehe hierzu Lampugnani, Vittorio Magnago: Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes, Berlin 2011, S. 97.

<sup>22</sup> Vgl. Fisch, Stefan: Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, München 1988b, S. 138.

praxis des Münchener Stadtplaners beeinflusst haben könnte. Aufgrund des kunsthistorischen Schwerpunktes werden dabei die ästhetischen Aspekte des Städtebaus im Vordergrund stehen. Obschon auf die zahlreichen späteren Änderungen des Straßenzuges verständlicherweise nur am Rande eingegangen werden kann, soll in einem Ausblick auch der Frage nachgegangen werden, wie heute und in Zukunft mit den städtebaulichen Errungenschaften um 1900 umzugehen ist. Insbesondere die städtebauliche Entwicklung Münchens unter besonderer Berücksichtigung der Denkmalpflege wird dabei im Fokus der Betrachtung stehen.

Ein Verständnis der Genese urbaner Gestaltungskonzepte ist unweigerlich mit der Untersuchung diverser Gesichtspunkte städtischer Planung verbunden und ohne diese nur schwer nachzuvollziehen: Wer war neben Theodor Fischer an der Planung der Straße beteiligt? Welche Rolle spielten rein ästhetische Gesichtspunkte und welche gestalterischen Prinzipien legte der Städtebauer dem Entwerfen seiner Baulinienpläne zugrunde? Wie wurde Fischers städtebauliches Gestaltungskonzept seitens der Stadtverwaltung und nicht zuletzt der Münchener Stadtbevölkerung wahrgenommen? Inwiefern wurden seine Entwürfe von anderen Faktoren der städtebaulichen Planung beeinflusst? Wie wurde seine städtebauliche Herangehensweise von den Ergebnissen und Ideen des zeitgenössischen Städtebaudiskurses geprägt? Und welche Ideen und Grundsätze der Städtebauer Reinhard Baumeisters, Camillo Sittes und Josef Stübben hat Fischer übernommen, weitergebildet oder gar in Frage gestellt? Insbesondere dieser letzte Punkt erfordert Gewissenhaftigkeit: Um alle Aspekte seiner Planungen nachzuvollziehen zu können, darf Theodor Fischers intensive Auseinandersetzung mit den verschiedenen städtebaulichen Strömungen um die Jahrhundertwende keineswegs auf eine der vorherrschenden Denkweisen reduziert werden. Auch der bisherige Konsens, Fischer habe sich bei seinen Münchener Planungen in erster Linie von den künstlerischen Prinzipien Camillo Sittes und den Ideen dessen Schülers Karl Henrici leiten lassen, soll in dieser Abhandlung kritisch hinterfragt werden.<sup>23</sup>

Städtebauliche Konzeptionen bieten reichlich Anhaltspunkte einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung. Die Komplexität urbanistischer Fragestellungen bedingt

<sup>23</sup> Vgl. Kerkhoff, Ulrich: Eine Abkehr vom Historismus oder ein Weg zur Moderne. Theodor Fischer, Stuttgart 1987, S. 35; Fisch 1988b, S. 214 ff.; Selig, Heinz Jürgen: Theodor Fischers Wirken in München, in: Landeshauptstadt München (Hrsg.): *50. Todestag von Theodor Fischer*, München 1988, S. 9–13; Nerdinger, Winfried (Hrsg.): Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer 1862–1938, München 1988 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchener Stadtmuseums 1988), hier S. 11, 24, 39, 50 u. 60; Collins, George R. und Collins, Christiane Crasemann: Camillo Sitte the birth of modern city planning, Mineola, NY 2006, hier S. 92 ff.

nicht selten eine interdisziplinäre Auseinandersetzung mit der Thematik.<sup>24</sup> Explizit kunsthistorische Ansätze in dem interdisziplinär ausgerichteten Forschungsfeld der Urbanistik finden sich bis heute kaum.<sup>25</sup> Oliver Karnaus Dissertation über das Leben und Werk Josef Stübbens ist bislang eine der wenigen Publikationen, die sich den Schwerpunkt einer *kunsthistorischen Urbanistik* des 19. Jahrhunderts gesetzt hat. Wie Karnau richtig betonte, darf eine „Hervorhebung der ästhetischen Dimension des Städtebaus“ nicht zur Folge haben, „gelungene Städte zwanghaft zum Kunstwerk zu erklären“<sup>26</sup>. Vielmehr erfülle die Kunstgeschichte durch die „Wahl des Untersuchungsobjekts Stadtgestalt“ eine „wichtige Aufgabe in der Erforschung der allgemeinen Kulturgeschichte“<sup>27</sup>. Ganz im Sinne der Interdisziplinarität des Fachbereichs Urbanistik sollte sich deshalb auch eine kunstwissenschaftliche Untersuchung städtebaulicher Fragestellungen nicht auf die Ergebnisse einer einzelnen Fachrichtung beschränken. Neben rein ästhetischen Aspekten haben ebenso wirtschaftliche, soziale und technische Gesichtspunkte einen gewichtigen Einfluss auf die Stadtgestalt. So ist die angestrebte kunsthistorische Analyse der Prinzregentenstraße ohne den Rückgriff auf die Ergebnisse benachbarter geisteswissenschaftlicher Disziplinen kaum vorstellbar. Neben kunsthistorischen und historischen Untersuchungen werden daher auch die Ergebnisse der kulturgeschichtlichen, sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Forschung in diese Abhandlung miteinbezogen.

Einen allgemeinen Überblick der Urbanisierung in Deutschland liefern Ludwig Grote und Jürgen Reulecke.<sup>28</sup> Gute Grundlagen für die sich daraus entwickelnde Städtebautheorie des späten 19. Jahrhunderts bieten insbesondere die Arbeiten von Gerd Albers und Giorgio Piccinato.<sup>29</sup> Weitere wichtige Beiträge zur Geschichte der Stadtplanung stellen zudem Ergebnisse der Planungstheoretiker Gerhard Fehl und Juan Rodri-

---

<sup>24</sup> Zum interdisziplinären Charakter des Faches Urbanistik siehe insbesondere den Tagungsband Mayrhofer, Fritz (Hrsg.): *Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven*, Linz 1993, insbesondere: Ehbrecht, Wilfried: *Formen zeitgenössischer Stadtgeschichtsschreibung im deutschsprachigen Raum*, in: Mayrhofer 1993, S. 215–236.

<sup>25</sup> Im Rahmen dieser Arbeit sind in erster Linie zwei Werke zu nennen: Selig, Heinz: *Stadtgestalt und Stadtbaukunst in München. 1860 bis 1910*, München 1983, S. 2–3 und Karnau 1996, S. 14.

<sup>26</sup> Karnau 1996, S. 17.

<sup>27</sup> Karnau 1996, S. 16.

<sup>28</sup> Grote, Ludwig (Hrsg.): *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter*, München 1974; Reulecke, Jürgen: *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt am Main 1985. Vgl. allgemein auch: Braunfels, Wolfgang: *Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt*, Köln 1976.

<sup>29</sup> Vgl. Albers, Martin 1975 und Piccinato 1983.

guez-Lores dar.<sup>30</sup> Neben dem Werk der Städtebautheoretiker Reinhard Baumeister<sup>31</sup> und Josef Stübben<sup>32</sup> wurde von der Forschung bisher vor allem die Theorie Camillo Sittes<sup>33</sup> gewürdigt. Für ein tieferes Verständnis des damaligen Städtebaudiskurses und der jeweiligen Standpunkte wurden neben der Sekundärliteratur und den Hauptwerken Baumeisters, Stübbens und Sittes diverse Vorträge und Aufsätze herangezogen. Die Kommunikation und der Austausch von Erfahrungen der Städtebauer und Städtebautheoretiker um 1900 untereinander beschränkte sich aufgrund des Fehlens einer etablierten Wissenschaft auf Kongresse, Seminare, Ausstellungen, Zeitschriften und Handbücher.<sup>34</sup> Zu den wohl wichtigsten Zeitschriften des deutschsprachigen Raums zählten die *Deutsche Bauzeitung*, das *Zentralblatt der Bauverwaltung*, die *Zeitschrift für Bauwesen* sowie die ab 1904 von Camillo Sitte und Theodor Goecke herausgegebene Monatsschrift *Der Städtebau*. Im Hinblick auf die städtische Entwicklung Münchens boten zudem die *Süddeutsche Bauzeitung* und die *Münchener Bauzeitung* eine fruchtbare zeitgenössische Quelle.

Zur Stadterweiterung Münchens im späten 19. Jahrhundert bieten die Veröffentlichungen Heinz Jürgen Seligs und Stefan Fischs eine gute Grundlage.<sup>35</sup> Die Beschreibungen der Zeitgenossen Reinhardt Döngens und August Blössner gewähren darüber hinaus einen tieferen Einblick in die damalige Planungspraxis.<sup>36</sup> Eine gute Übersicht der Arbeit Theodor Fischers als Leiter des Münchener Stadterweiterungsbüros bietet der Ausstellungskatalog *Theodor Fischer – Architekt und Städtebauer*

---

<sup>30</sup> Vgl. hierzu etwa Fehl, Gerhard und Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.): *Stadterweiterungen 1800 – 1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland*, Hamburg 1983; Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan: *Städtebaureform 1865-1900. Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit*, Hamburg 1985; Fehl, Gerhard: *Kleinstadt, Steildach, Volksgemeinschaft. Zum „reaktionären Modernismus“ in Bau- und Stadtbaukunst*, Braunschweig (u.a.) 1995.

<sup>31</sup> Vgl. Höffler 1976, sowie Schulze, Jan-Peter: *Der Städtebauer Reinhard Baumeister in Theorie und Praxis*, Rostock und Mannheim, Rostock 2001.

<sup>32</sup> Das theoretische und praktische Werk Josef Stübbens wurde von Oliver Karnau in einer sehr umfangreichen Dissertation aufgearbeitet, siehe hierzu: Karnau 1996.

<sup>33</sup> Sittes zahlreiche Aufsätze wurden erst vor wenigen Jahren in einer mehrbändigen *Camillo Sitte Gesamtausgabe* (hrsg. von Klaus Semsroth, Michael Mönninger und Christiane C. Collins) zusammengetragen. Ein in diesem Zusammenhang veröffentlichter Sonderband bietet einen ersten Einblick in die Vielschichtigkeit des Sitteanischen Gesamtwerkes. Siehe hierzu: Semsroth, Klaus (Hrsg.): *Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte*, Wien (u.a.) 2005. Zu Camillo Sitte vgl. zudem: Wieczorek, Daniel: *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*, Brüssel (u.a.) 1981; Reiterer, Gabriele: *AugenSinn. Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau*, Salzburg u. München 2003; Collins, Collins 2006; Wilhelm, Karin (Hrsg.): *Formationen der Stadt. Camillo Sitte weitergelesen*, Gütersloh u. Berlin 2006; Bohl, Charles C. und Jean-François Lejeune (Hrsg.): *Sitte, Hegemann and the metropolis. Modern civic art and international exchanges*, London (u.a.) 2009.

<sup>34</sup> Vgl. Piccinato 1983, S. 45.

1862 – 1938 des Münchener Stadtmuseums.<sup>37</sup> In einem erst kürzlich erschienen *Theodor Fischer Atlas* wurden zudem viele seiner städtebaulichen Skizzen und Planungen zusammengetragen.<sup>38</sup> Die drei Fischer-Biografen Hans Karlinger, Rudolf Pfister und Ulrich Kerkhoff beschränken sich in ihren Publikationen weitestgehend auf das architektonische Erbe Theodor Fischers und klammern sein städtebauliches Werk weitestgehend aus.<sup>39</sup> Wissenschaftliche Publikationen zu städtebaulichen Einzelplanungen der Fischerschen Schaffensperiode in München gibt es bisher keine.<sup>40</sup> Für ein Verständnis der Zuständigkeiten und städtebaulichen Vorgehensweise in München um die Jahrhundertwende waren die *Münchener Gemeindezeitung* und der *Bericht über den Stand der Gemeindeangelegenheiten der kgl. Haupt- und Residenzstadt München* (kurz: *Verwaltungsbericht München*) essentielle Quellen. Um auch die zeitgenössische Rezeption der Münchener Planungen miteinbeziehen zu können, wurden an

---

<sup>35</sup> Vgl. Selig 1983 und Fisch 1988b. Hierzu auch Fisch, Stefan: Theodor Fischer in München (1893 – 1901) – der Stadtplaner auf dem Weg zum Beamten, in: Ekkehard Mai, Hans Pohl u. Stephan Waetzoldt (Hrsg.): *Kunstpolitik und Kunstförderung im Kaiserreich. Kunst im Wandel der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Berlin 1982, S. 245–260; Selig 1988; Fisch, Stefan: Neue Aspekte der Münchener Stadtplanung zur Zeit Theodor Fischers (1893 bis 1901) im interurbanen Vergleich, in: Wolfgang Hardtwig u. Klaus Tenfelde (Hrsg.): *Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933*, München 1990, S. 175–191. Hierzu auch Breitling 1978; Hardtwig, Wolfgang und Klaus Tenfelde (Hrsg.): Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933, München 1990; Heisler, Andreas: Stadt und Boden. Zur Stadterweiterungsdiskussion der Jahrhundertwende und den Grundstücksverhältnissen in München 1860 – 1910, München 1994; Gross, Gerhard (Hrsg.): München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008, München 2004 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 2004).

<sup>36</sup> Vgl. Dönges, Reinhard: Beiträge zur Entwicklung Münchens unter besonderer Berücksichtigung des Grundstückmarktes, München 1910; Blössner, August: 25 Jahre Münchener Stadterweiterung 1893–1918. Aus Anlass des 25 jährigen Bestehens des Stadterweiterungsbüros München, München 1918; Blössner, August: Verhandlungen und Planungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933, München 1949.

<sup>37</sup> Vgl. Nerdingen 1988. Siehe auch Albers, Gerd (Hrsg.): Bauen in München 1890–1950. Eine Vortragsreihe in der Bayerischen Akademie der Schönen Künste, München 1980; Albers, Gerd: Theodor Fischer und die Münchner Stadtentwicklung bis zur Mitte unseres Jahrhunderts: *Jahrbuch der Technischen Universität München* 1981, München 1982, S. 127–156; Selig 1983; Landeshauptstadt München (Hrsg.): 50. Todestag von Theodor Fischer, München 1988; Selig 1988. Wichtig hierzu auch die Arbeiten des Historikers Stefan Fisch: Fisch 1982; Fisch, Stefan: Joseph Stübben in Köln und Theodor Fischer in München. Stadtplanung des späten 19. Jahrhunderts im Vergleich, in: *Geschichte in Köln*, Jg. 22 (1987), S. 89–113; Fisch 1988b; Fisch 1990.

<sup>38</sup> Wolfrum, Sophie (Hrsg.): Theodor Fischer – Atlas städtebauliche Planungen München. Zum 150. Geburtstag von Theodor Fischer, München 2012.

<sup>39</sup> Vgl. Karlinger, Hans: Theodor Fischer. Ein deutscher Baumeister, München 1932; Pfister, Rudolf: Theodor Fischer. Leben und Wirken eines deutschen Baumeisters, München 1968; Kerkhoff 1987.

<sup>40</sup> Zu erwähnen ist jedoch, dass die Autorin Uli Walter bei ihrer Untersuchung über den Umbau der Münchener Altstadt auch die Schaffensperiode Theodor Fischers als Leiter des Stadterweiterungsbüros beleuchtet hat. Vgl. Walter, Uli: Der Umbau der Münchener Altstadt. (1871 – 1914), München 1987.

ausgewählter Stelle zudem Artikel aus dem *Bayerischen Landboten*, den *Münchener Neuesten Nachrichten* und des *Münchener Volks-Blatts* miteinbezogen.

Erste Ansätze, die Anlage der Prinzregentenstraße in ihrer gesamten Ausdehnung zu erfassen und zu analysieren, finden sich in zwei Aufsätzen Birgit-Verena Karnapps und Stefan Fischs.<sup>41</sup> Die ursprüngliche Planung der Prinzregentenstraße als vierte Münchener Prachtstraße hat Ekkehard Bartsch in seiner Dissertation aufgearbeitet.<sup>42</sup> Für das Verhältnis zwischen dem Straßenzug und dem monumentalen Gebäude des Bayerischen Nationalmuseums ist zudem die Arbeit Wolfram Lübbekes von Bedeutung.<sup>43</sup> Bei der Annäherung an die städtebauliche Gestaltung des Straßenzuges östlich der Isar boten auch die Publikationen zu den angrenzenden Bauwerken – insbesondere dem Prinzregententheaters und dem Prinzregentenstadion – erste Anhaltspunkte.<sup>44</sup> Und nicht zuletzt ganzheitliche Betrachtungen des neuen Stadtteils Bogenhausen waren bei der Einordnung der Prinzregentenstraße in einen gesamtstädtischen Kontext unerlässlich.<sup>45</sup>

<sup>41</sup> Vgl. Fisch, Stefan: Die Prinzregentenstraße. Moderne Stadtplanung zwischen Hof, Verwaltung und Terraininteressen, in: Prinz; Krauss 1988a, S. 82–89 und Karnapp, Birgit-Verena: Die Anlage der Prinzregentenstraße, in: Norbert Götz (Hrsg.): *Friedensengel. Bausteine zum Verständnis eines Denkmals der Prinzregentenzeit*, Wolfratshausen 1999a (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1999), S. 166–184.

<sup>42</sup> Vgl. Bartsch, Ekkehard: Die Prinzregentenstraße in München von 1880 bis 1914 zwischen Prinz-Karl-Palais und Friedensengel, München 1979; siehe auch Götz, Norbert (Hrsg.): Friedensengel. Bausteine zum Verständnis eines Denkmals der Prinzregentenzeit, Wolfratshausen 1999 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1999). Zu den Münchener Prachtstraßen vgl. zudem Stankiewitz, Karl: Prachtstraßen in München. Ludwig- und Maximilianstraße, Dachau 2008 und Stankiewitz, Karl: Prachtstraßen in München. Briener und Prinzregentenstraße, Dachau 2009. Zur Maximilianstraße, welche auch im Bezug auf die spätere Prinzregentenstraße eine wichtige Rolle einnehmen sollte, vgl. zudem Koch, Florian: Maximilianstrasse. Städtebauliche Anbindung einer „Akropole“, in: Winfried Nerddinger u. Eva Börsch-Supan (Hrsg.): *Zwischen Glaspalast und Maximilianeum. Architektur in Bayern zur Zeit Maximilians II. 1848–1864*, Eurasburg 1997 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchner Stadtmuseums 1997), S. 276–301.

<sup>43</sup> Vgl. Lübbeke, Wolfram: Das Bayerische Nationalmuseum an der Prinzregentenstraße, in: Grote 1974, S. 223–234 und Bartsch, Ekkehard: Die Prinzregentenstraße und das Bayerische Nationalmuseum, in: Ingolf Bauer (Hrsg.): *Das Bayerische Nationalmuseum. Der Neubau an der Prinzregentenstraße 1892 – 1900*, München 2000, S. 27–36.

<sup>44</sup> Vgl. Köwer, Karl (Hrsg.): Das Prinzregenten-Theater. 1901 – 1983, München 1983 (= Ausstellungskatalog Prinzregententheater 1983); Schaul, Bernd-Peter: Das Prinzregententheater in München und die Reform des Theaterbaus um 1900. Max Littmann als Theaterarchitekt, München 1987; Kaboth, Jutta u. Gertrud Biedermann: Das Prinzregententheater. Die Geschichte des Hauses bis zur „Kleinen Lösung“, in: Institut Bavarium (Hrsg.): *Jahresband der Führungen 1988, 1989 und 1990*, München 1991, S. 153–173; Karl, Willibald, Arnold Lemke und Alfons Schweiggert (Hrsg.): Das Prinzregentenstadion. Eine Münchener Lebenswelt, München 2004.

<sup>45</sup> Vgl. Bühl, Christa: Bogenhausen. Vom Pfarrdorf zum Nobelwohnort, in: Institut Bavarium 1991, S. 136–152 und 233–246, sowie Gribl, Dorle: Villenkolonien in München und Umgebung. Der Einfluß Jakob Heilmanns auf die Stadtentwicklung, München 1999.

## II. Der Städtebau um 1900 am Beispiel der Prinzregentenstraße

### 1. „Krumme oder gerade Straßen?“

Im Sommer 1893 entfachte der Aachener Professor Karl Henrici durch einen Beitrag in der *Deutschen Bauzeitung* eine hitzige Diskussion über die richtige Anlage und Ausrichtung von Straßen im städtebaulichen Kontext. In seinem Aufsatz *Langweilige und kurzweilige Straßen* pries Henrici mit lebhaften Metaphern die Vorzüge konkav gekrümmter Straßen.<sup>46</sup> Gleichzeitig kritisierte er geradezu polemisch *langweilige*, gerade Verkehrslinien und verurteilte deren Anlage zur Verwirklichung geometrischer Rasterpläne harsch. Obgleich die intendierte krumme Linie im Städtebau de facto keinen schöpferischen Neueinfall des 19. Jahrhunderts darstellte, spiegelte der kontrovers diskutierte Beitrag Henricis den Städtebaudiskurs seiner Zeit sehr gut wider.<sup>47</sup> Der Aachener Städtebauer sah sich selbst als ideologische Verfechter eines künstlerischen Städtebaus nach den Ideen des Wiener Kunsthistorikers und Architekten Camillo Sitte. Inspiriert von dessen 1889 publizierten *künstlerischen Grundsätzen* war er fortan eifrig bestrebt, die „gemütvolle und unregelmäßige, deutsche Stadt“ von der fremden Beeinflussung der „rationalen und rechtwinkligen Stadtanlagen der italienischen Renaissance und des französischen Barock“<sup>48</sup> zu befreien.

---

<sup>46</sup> Henrici, Karl: Langweilige und kurzweilige Strassen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893a), Heft 44, S. 271–274. Die meisten seiner städtebaulichen Vorträge und Aufsätze veröffentlichte Karl Henrici zudem 1904 in einem Sammelband. Siehe hierzu Henrici, Karl: Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau. Eine Sammlung von Vorträgen und Aufsätzen, München 1904.

<sup>47</sup> Bereits im 15. Jahrhundert argumentierte Leon Battista Alberti – nicht zuletzt aufgrund ihrer ästhetischen Vorzüge – für gekrümmte Straßen. Obgleich die städtebauliche Thematik auch in den folgenden Epochen immer wieder aufgegriffen wurde, erfolgt eine breite fachliche Diskussion letztlich jedoch erst nach dem Erscheinen der Publikationen Baumeisters und Sittes im späten 19. Jahrhundert. Vgl. hierzu Germann, Georg: Krumme Straßen. Städtebauteorie der Frühneuzeit, in: *Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege*, Jg. 3 (1976), Heft 1, S. 10–25 und Rodriguez-Lores, Juan: „Gerade oder krumme Straßen?“. Von den irrationalen Ursprüngen des modernen Städtebaus, in: Fehl; Rodriguez-Lores 1983, S. 101–132.

<sup>48</sup> Sonne, Wolfgang: Politische Konnotation des malerischen Städtebaus, in: Semsroth 2005, S. 63–89. Karl Henrici gilt in seinen Ansichten als einer der radikalsten Verfechter der Sitteanischen Ideen. Zum Verständnis seiner städtebaulichen Ansichten, insbesondere im Bezug auf seine oft als unbesonnen und kurzsichtig bezeichnete Interpretation der Grundsätze Sittes, siehe insbesondere Fehl, Gerhard: Sitte ed Henrici. Il principio dell'individualità, in: Guido Zucconi u. Armand Brulhart (Hrsg.): *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Milano 1992, S. 73–83 und Fehl 1995, S. 99–131. Vgl. auch Curdes, Gerhard und Renate Oehmichen (Hrsg.): Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici, Köln (u.a.) 1981, hier S. 12, sowie Wieczorek 1981, S. 174.

Karl Henrici war der Ansicht, der „Begradigungswahn [...] rasiert, wo es nur irgend kann, die hübschen Pointen der alten Strassenbilder – eine nach der andern, einfach ab.“<sup>49</sup> Als Gegenkonzept zu den *modernen Systemen*<sup>50</sup> schwabte Henrici das fiktive Wunschbild einer *malerischen*<sup>51</sup> Stadtanlage vor. Der historisierende Charakter seiner Gestaltungsgrundlage speiste sich dabei hauptsächlich aus den von Sitte zusammengetragenen Beispielen städtebaulicher Situationen des Mittelalters und der frühen Neuzeit.<sup>52</sup> Ziel des Aachener Professors war es zum einen, dem Baukünstler in dem bisher von Ingenieuren bestimmten Berufsfeld des Städtebaus einen angemessenen Platz einzuräumen. Wie Camillo Sitte fürchtete Henrici, dass durch eine zu starke Fokussierung auf die modernen Aufgaben der Hygiene und des Verkehrs die ästhetischen Gesichtspunkte im Städtebau in Zukunft vernachlässigt werden könnten.<sup>53</sup> Zum anderen offenbarte sein Plädoyer für konkave Straßenanlagen zugleich eine geradezu nationalistische Grundeinstellung im Städtebau, die der Aachener Professor den ästhetischen Idealen Camillo Sittes durch seine eigene Auslegung aufdrängte.<sup>54</sup> Während Sitte mit seinen *künstlerischen Grundsätzen* keine eindeutige politische Position bezogen hatte, sah Karl Henrici in der Rückkehr zur Anlage gekrümmter Straßen auch eine nationale Aufwertung des Stadtbildes.<sup>55</sup> Die reaktionäre Auslegung der Sitteani-

---

<sup>49</sup> Henrici, Karl: Die künstlerischen Aufgaben im Städtebau. Vortrag gehalten in der Technischen Hochschule am 5. März 1891, in: Curdes; Oehmichen 1981, S. 65–74, hier S. 68 u. 70.

<sup>50</sup> Camillo Sitte verwendete die Bezeichnung abwertend für alle systematischen und schablonenhaft erstellten Planungen, die seiner Ansicht nach weniger den künstlerischen als vielmehr den verkehrstechnischen Aspekten des Städtebaus dienten. Siehe hierzu Sitte 1889/2003, hier S. 97 ff.

<sup>51</sup> Die „Architektur mit den Augen des Malers“ zu betrachten hat seinen Ursprung im späten 18. Jahrhundert. Bis hin zur Diskussion um 1900 wurde der Begriff des *Malerischen* als Analogie zwischen Städtebau und Malerei immer wieder aufgegriffen und entwickelte sich zu einem zwar stets umstrittenen, dennoch fest umrissenen Begriff. Insbesondere in Folge von Sittes *künstlerischen Grundsätzen* wurde der Ausdruck zur „Gegenreaktion auf die oft sehr einförmigen Bebauungsplanungen seit etwa 1860, die fast nur gradlinige, parallelwandige Straßen zur schematischen Aufteilung von Stadterweiterungsterrain vorsahen“. Zit. nach Germann 1976, S. 21–22 und Karnau 1996, S. 92. Vgl. hierzu auch Sitte 1889/2003, S. 118; Sonne, Wolfgang: „The Entire City Shall Be Planned as a Work of Art“. Städtebau als Kunst im frühen modernen Urbanismus 1890–1920, in: *Zeitschrift für Kunstgeschichte*, Jg. 66 (2003), Heft 2, S. 207–236; Rodriguez-Lores 1983, S. 107.

<sup>52</sup> Vgl. Sonne 2005, S. 65. Camillo Sitte suchte empirisch und geographisch breit gefächert nach Konstanten aus verschiedenen historischen Epochen, um sein Ideal des *malerischen* Städtebaus zu untermauern. Siehe Collins, Collins 2006, S. 14. Vgl. hierzu auch Moravánszky, Ákos: Erzwungene Ungezwungenheiten. Camillo Sitte und das Paradox des Malerischen, in: Semsroth 2005, S. 48–62, hier insbesondere S. 51.

<sup>53</sup> Vgl. Sitte 1889/2003, hier insbesondere S. 117 ff. und S. 132–133.

<sup>54</sup> Vgl. hierzu insbesondere Henrici, Karl: Von welchen Gedanken sollen wir uns beim Ausbau unsrer deutschen Städte leiten lassen? Vortrag gehalten im Kunst- und Gewerbeverein in Trier am 10. Januar 1894, Trier 1894a.

schen Grundsätze äußert sich in seinem Verlangen nach dem aus seiner Sicht verloren gegangenen *urdeutschen Wesen* im Städtebau. So schrieb er bereits 1891:

*„Ist es wirklich nöthig, dass diese auf das Malerische gerichteten, urdeutschem Wesen entspringenden Bestrebungen den Platz räumen müssen für undeutsche, italienische oder französische Art, weil diese besser passt zu dem ebenfalls undeutschen modernen Städtebausystem?“<sup>56</sup>*

Unmissverständlicher Adressat der abwertenden Kritik an den geraden Straßen als pars pro toto der *modernen Systeme* war der Städtebautheoretiker und ehemalige Kollege Henricis Josef Stübben.<sup>57</sup> Dieser war seit 1881 Stadtbaudirektor und Hauptverantwortlicher der Stadterweiterung Kölns und konnte somit bereits auf eine Dekade praktischer Erfahrung im Städtebau zurückblicken.<sup>58</sup> In seinem theoretischen Werk hatte es sich der Kölner Stadtbaudirektor zum Ziel gesetzt, sowohl die Funktionalität als auch die Ästhetik des städtebaulichen Planungen zu berücksichtigen. Sonach spielten der Verkehr und die Hygiene für Stübben eine ebenso wichtige Rolle wie das städtische Erscheinungsbild. Seine Ideen bauen damit in gewissem Sinne sowohl auf den dogmatischen Herangehensweisen des Technikers Reinhard Baumeister als auch des Künstlers Camillo Sitte auf.<sup>59</sup> Aus der Sicht Henricis repräsentierte Stübben jedoch nicht viel mehr als die von Sitte beanstandete „geschraubte Regelmäßigkeit, zweck-

<sup>55</sup> Vgl. Sonne 2005. Es wird ebenso die Ansicht vertreten, Sitte selbst hätte mit seinem konservativ gesinnten Werk eine latent nationale Haltung eingenommen, die zwar nicht offen politisch, jedoch einer politischen Auslegung durch Interpreten durchaus förderlich war. Vgl. Fehl 1995, S. 65-66 u. S. 99 ff.; Nerdinger, Winfried: „Ein deutlicher Strich durch die Achse der Herrscher“. Diskussionen um Symmetrie, Achse und Monumentalität zwischen Kaiserreich und Bundesrepublik, in: Romana Schneider u. Wilfried Wang (Hrsg.): *Moderne Architektur in Deutschland 1900 bis 2000. Macht und Monument*, Stuttgart 1998 (= Ausstellungskatalog Deutsches Architekturmuseum Frankfurt a. M. 1998), S. 87-100; Collins, Collins 2006, S. 92.

<sup>56</sup> Henrici, Karl: Gedanken über das moderne Städte-Bausystem, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 14, S. 81-83, 86. Vgl. hierzu auch Henrici, Karl: Ueber die Pflege des Heimatlichen im ländlichen und städtischen Bauwesen, München 1906; Sonne 2005, S. 64-67, 88; Fehl 1995, S. 99 ff. Karl Henrici wird bereits von Zeitgenossen für seine selektive und eigensinnig Vorgehensweise kritisiert. Siehe u. a. *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 15 (1895), Heft 9, S. 96.

<sup>57</sup> Stübben gewann 1880 zusammen mit Karl Henrici den Wettbewerb zur Kölner Stadterweiterung und erlangte dadurch den internationalen Durchbruch zu einem der renommiertesten deutschen Städtebautheoretiker und -praktiker um 1900. Vgl. Karnau 1996, S. 31.

<sup>58</sup> Karnau 1996, S. 40 ff.

<sup>59</sup> Karnau 1996, S. 77-80. Im Jahr 1893 schrieb Stübben: „Die Anforderungen, welche ein guter Städtebau- und Bebauungsplan erfüllen muss, sind im wesentlichen diejenigen der Schönheit, des Verkehrs, der Gesundheit, der Bebauung und des Grundbesitzes. Je nach Stellung des Beurtheilers wird er diese Reihenfolge, welche nach der Absicht des Verfassers keine Rangfolge sein soll, in anderer Weise ordnen.“ Zit. nach Stübben, Josef: Die Einseitigkeit im Städtebau und ihre Folgen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893a), Heft 57, 61, 68, S. 349-350, 373-374, 415-418.

lose Symmetrie und Einförmigkeit moderner Anlagen“<sup>60</sup>. Seine bilaterale Herangehensweise bedeutete für den Ideologen Karl Henrici den Verrat am *malerischen* Städtebau.<sup>61</sup> Obgleich sich auch sein Lehrmeister Sitte bedingt den Problematiken der modernen Aufgaben im Städtebau anzunehmen versuchte, war der Verkehr nach Henrici „nur ein doktrinärer Begriff“<sup>62</sup>. Die künstlerischen Interessen seien im Städtebau seiner Meinung nach prinzipiell den technischen Interessen des Verkehrs vorzuziehen und rasterförmige, geometrisierende Gestaltungen nicht mehr *en vogue*.<sup>63</sup>

Bereits in einer früheren Auseinandersetzung mit Henrici hatte Stübben eingerräumt, dass er zwar „vorwiegend gerade Strassen“ bevorzuge, „gekrümmte jedoch überall da, wo ein örtlicher Grund vorliegt“ durchaus empfehlen würde. Schließlich sei auch er ein „Freund des Malerischen“<sup>64</sup>. In der nun erneut aufflammenden Diskussion betonte er darüber hinaus, er sei nicht zuletzt aufgrund der „Vorzüge in ästhetischer Hinsicht“<sup>65</sup> stets dafür eingetreten, Straßenkrümmungen bei der Anlage von neuen Städten und Stadtverweiterungen zu fördern. Nichtsdestotrotz sollte der Städtebauer stets darauf bedacht sein, die „Einseitigkeit im Städtebau“<sup>66</sup> zu vermeiden. Ein facettenreiches Stadtbild sei nicht automatisch durch die von Henrici propagierte inflationäre Verwendung asymmetrischer Muster nach historischen Vorbildern gewährleistet.<sup>67</sup> Es wäre ganz im Gegenteil „eine Einseitigkeit von besonders starker Art, auf die grossen Verkehrslinien zu verzichten und auf die Befolgung alter Vorbilder

---

60 Sitte 1889/2003, S. 59.

61 Im weiteren Verlauf der Debatte zwischen Stübben und Henrici wird letzterer gar ausfallend und beleidigend. Vgl. hierzu Henrici, Karl: Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Strassen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893), Heft 53, S. 326.

62 Zit. nach Karnau 1996, S. 168. Sittes *Künstlerische Grundsätze* enthalten diverse Skizzen zu problematischen Verkehrssituationen, die seiner Ansicht nach durch die Anlage der von Baumeister vertretenen *Modernen Systeme* entstehen. Vgl. hierzu Sitte 1889/2003, hier S. 134 und S. 152 ff.

63 Henrici, Karl: Der Individualismus im Städtebau, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 49, 50, 53, S. 295–298, 301–302, 320–322, hier S. 296 ff.

64 Stübben, Josef: Ueber einige Fragen der Städtebaukunst, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 21, S. 122–128, 150–151, 154–155.

65 Stübben, Josef: Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Strassen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893b), Heft 48, S. 294–296.

66 Stübben 1893a, S. 349–350. Auch Reinhard Baumeisters wies 1876 in seiner Städtebauteorie von 1876 auf die auf „Ungleichheit und Unsymmetrie beruhende malerische Wirkung“ der gewundenen Linien hin. Zugleich warnte auch er vor dem Trugschluss, folglich „die krumme Linie als Prinzip“ zu betrachten. Siehe Baumeister 1876, S. 97.

67 In seinen *Künstlerischen Grundsätze* sammelte Camillo Sitte unzählige Beispiele, die dem Städtebauer lediglich als Inspirationsquelle dienen sollten. Henrici nahm dies später allzu wörtlich und plante ganze Stadtteile nach historischem Vorbild. Siehe hierzu Henrici 1891, S. 86 und Sitte 1889/2003, S. 119. Vgl. auch Fehl 1995, S. 102 ff., sowie Choay, Françoise: Das architektonische Erbe, eine Allegorie. Geschichte und Theorie der Baudenkmale, Braunschweig (u.a.) 1997, S. 141.

sich zu beschränken“<sup>68</sup>. Die „schlaffen Schlangenlinien bis zum *Wimmeln* zusammensetzen“<sup>69</sup> zu wollen sei letztlich ebenso wenig zielführend wie die ausschließliche Orientierung an geometrischen Rastersystemen.

Aus der leidenschaftlichen Auseinandersetzung zwischen Henrici und Stübben lassen sich nicht nur die konträren Positionierungen der beiden Protagonisten klar herauslesen. Sie steht zugleich paradigmatisch für eine grundsätzliche Diskrepanz im Städtebau um die Jahrhundertwende, die zur Herausbildung klar abgegrenzter Lager führte.<sup>70</sup> Während Baumeister propagierte, im Bauwesen beruhe die „Schönheit auf Zweckmäßigkeit“<sup>71</sup>, forderte Sitte 1889 in seinem Hauptwerk *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, der Städtebau „müsste im eigentlichsten und höchsten Sinne eine Kunstfrage sein“<sup>72</sup>. Der Kölner Stadtbaurat Stübben bemühte sich nun darum, einen Mittelweg zwischen den geometrisch-technischen Grundsätzen Reinhard Baumeisters und dem künstlerisch-historischen Standpunkt Camillo Sittes zu finden.<sup>73</sup> Wie schon Baumeister sah auch Stübben im Verkehr „die Grundlage des urbanen Lebens und die Ursache für die gewaltigen Veränderungen seiner Zeit“<sup>74</sup>. Umso mehr hielt er im Städtebau jedoch die künstlerische Ausgestaltung dieser Verkehrslinien für eine „moderne Aufgabe“, die „vielleicht schwieriger, aber dennoch eben so wichtig ist“<sup>75</sup>. Die Entscheidung zwischen einer krummen oder geraden Straße war demnach für Stübben im Gegensatz zu Henrici keine ideologische Frage, sondern vielmehr eine pragmatische:

---

68 Stübben 1893a, S. 373.

69 Stübben 1893b, S. 296. Hierzu auch Stübben 1893a.

70 Vgl. Fehl 1995, S. 44 und Rodriguez-Lores 1983, S. 104.

71 Baumeister 1876, S. 556.

72 Zit. nach Sitte 1889/2003, S. 2. Gerhard Fehl nennt darüber hinaus noch eine dritte, wohnkul-turelle Herangehensweise, deren Hauptvertreter Rudolf Eberstadt und Theodor Goecke waren. Der sozialpolitische Aspekt wird in dieser Abhandlung aufgrund des kunsthistorischen Schwer-punktes jedoch weitgehend vernachlässigt. Siehe Fehl, Gerhard: *Stadtbaukunst contra Stadtplanung*. Zur Auseinandersetzung Camillo Sittes mit Reinhard Baumeister, in: *Stadtbauwelt*, Jg. 65 (1980), Heft 12, S. 37–47. Vgl. auch Nerdinger 1988, S. 23.

73 Weder Camillo Sitte noch Reinhard Baumeister beteiligten sich persönlich an den aktuellen Diskussionen in der *Deutschen Bauzeitung*. In der Literatur wird deshalb oftmals davon gespro-chen, dass Architekt Henrici und Ingenieur Stübben in ihren kurzen Disputen stellvertretend deren Ansichten vertraten. Siehe Fehl 1995, S. 53–54 und Karnau, Oliver: Sitte e Stübben: arte versus tecnica?, in: Zucconi; Brulhart 1992, S. 91–98. Wie dieser kurze Überblick jedoch ergab, ist dies zumindest im Hinblick auf Josef Stübben nur bedingt zutreffend. Vgl. hierzu auch Karnau 1992, S. 268.

74 Karnau 1996, S. 168. Siehe hier auch Stübben 1893a, S. 373.

75 Stübben 1893b, S. 296.

„Eine krumme Straße kann ebenso praktisch, ja praktischer sein, d. h. die übrigen Anforderungen eines Stadtplanes ebensowohl oder besser befriedigen, wie die gerade; es kommt auf die örtlichen Verhältnisse an. [...] Und eine gerade Strasse kann ebenso-wohl der Schönheit entsprechen, wie eine krumme; in manchen Fällen ist sie sogar schöner.“<sup>76</sup>

Unmittelbarer Ursprung des wiederauflebenden Disputes über gewundene oder geradlinige Straßenzüge war ein städtebaulicher Wettbewerb um die Stadterweiterung Münchens, in den sowohl Karl Henrici als auch Josef Stübben maßgeblich involviert waren. Mit seiner Argumentation versuchte Henrici nicht zuletzt, seinen nach Sittes *künstlerischen Grundsätzen* geplanten Wettbewerbsentwurf für die Bayerische Hauptstadt zu verteidigen.<sup>77</sup> Der Wettbewerb und dessen Ergebnisse schlug demnach die Brücke zwischen dem städtebautheoretischen Diskurs um 1900 und der späteren städtebaulichen Tätigkeit Theodor Fischers in München.

## 2. Der Städtebauliche Wettbewerb in München 1891-1893

Bereits im Juli 1891 hatte die Stadt München aufgrund des rasanten Bevölkerungswachstums und der unumgänglichen Stadterweiterung in der *Deutschen Bauzeitung* zum städtebaulichen Wettbewerb aufgerufen.<sup>78</sup> Zu diesem Zeitpunkt existierten bereits für beinahe das gesamte Stadterweiterungsgebiet Planungen der letzten beiden Jahrzehnte durch Oberbaurat Arnold Zenetti. Dieser stand bis 1891 an der Spitze des Münchener Stadtbauamtes und erstellte seine Entwürfe nach der bis dato üblichen Stadterweiterungspraxis nach geometrischen Grundformen (Abb. 11-13).<sup>79</sup> Durch die neuere Entwicklung einer wissenschaftlich orientierten Städtebaudisziplin war die Stadtverwaltung München jedoch nun der Ansicht, dass Zenettis Vorhaben „dem

---

<sup>76</sup> Stübben 1893a, S. 349.

<sup>77</sup> Vgl. Sonne 2005, S. 67–70. Sein national gesinntes Streben nach einem „Volkscharakter“ durch den Städtebau seines Wettbewerbsentwurfes kommt insbesondere in der späteren Veröffentlichung desselben zur Geltung, siehe hierzu: Henrici, Karl: Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens, München 1893b.

<sup>78</sup> Die Ausschreibung und Ergänzungen finden sich in *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25, (1891), Heft 32, S. 193–194, sowie Jg. 26 (1892), Heft 48, S. 284 und Heft 78, S. 476. Siehe zudem *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 20 (1891), Heft 27, S. 392. Vgl. auch Blössner 1918, S. 1 ff. und Breitling 1978, S. 190 ff.

<sup>79</sup> Vgl. auch Selig 1983, S. 174 und Fisch 1988b, S. 195 ff. Der in dieser Arbeit als mäßige Reproduktion abgebildete gesamte Überblick aller Pläne Zenettis zwischen 1870 bis 1890 wurde von Ludwig Wenng bearbeitet. Das Original befindet sich unter dem Titel *Übersichtsplan der Königl. Bayer. Haupt- und Residenzstadt München und seiner Umgebung*, Maßstab 1:25000 in: StadtA, Plan A 471.

Grade der heutigen und zukünftigen Entwicklung der Hauptstadt bei weitem nicht mehr entspreche“. Die „allgemeinen Anschauungen über Städtebau und Stadterweiterungen“ hätten sich „seitdem wesentlich geändert.“<sup>80</sup>

Die Ausschreibung um die Stadterweiterung Münchens unterschied sich schon allein in ihrem Ausmaß von ähnlichen städtebaulichen Wettbewerben des späten 19. Jahrhunderts. Bisher hatten die Stadtverwaltungen den Wettbewerbsteilnehmern keine Planungen für eine „Ausdehnung auf ein ganzes Stadtgebiet vom Umfange München[s]“<sup>81</sup> abverlangt. Bei der nunmehrigen Planung der Bayerischen Residenzstadt wollte man jedoch nicht länger „den Blick auf das Ganze, auf die Entwicklung der Stadt“<sup>82</sup> außer Acht lassen. Die einzureichenden Vorschläge sollten demzufolge weniger detailreiche Einzelplanungen der Straßenführungen und neuen Stadtgebiete enthalten, als vielmehr die späteren Hauptzüge der Stadt als Gesamtheit vorzeichnen.<sup>83</sup> Während Karl Henrici einen der 13 Stadterweiterungsentwürfe einreichte, bildete Josef Stübben zusammen mit Camillo Sitte, Reinhard Baumeister und Paul Wallot ein an Prominenz bislang beispielloses Preisgericht.<sup>84</sup> Aufgabe der Jury war es nicht, einen der Wettbewerbsbeiträge zum Musterentwurf zu küren, der später umgesetzt werden sollte. Vielmehr wollte man „aus dem reichen Schatz an fruchtbringenden Gedanken schöpfen [...] um die beste Lösung zu finden.“<sup>85</sup>.

Der Stadterweiterungsentwurf Karl Henricis stach unter den verschiedenen Planungen besondere hervor (Abb. 14-16).<sup>86</sup> Sein Beitrag mit dem Titel *Der Realist*

80 *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 32, S. 193-194 und *Verwaltungsbericht* (1893), S. 65.

81 *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25, (1891), Heft 32, S. 194; vgl. hierzu auch Hartog, Rudolf: Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1962, S. 29; Karnau 1996, S. 407 ff. Die Anteilnahme am Wettbewerb war nichtsdestotrotz oder gerade deshalb eher dürftig. Stübben bemerkte später, die geringe Anzahl der Einreichungen und ihre Inhalte entsprächen nicht den „guten Gedanken und brauchbaren Vorschlägen“, die sich das Preisgericht erhofft hatte. Zit. nach Stübben, Josef: Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchener Stadterweiterung, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893c), Heft 31, S. 193–194. Beschreibungen und Abbildungen der einzelnen Wettbewerbsbeiträge finden sich bei Selig 1983, hier S. 105 ff.

82 Bürgermeister Widenmayer, zit. nach Fisch 1987, S. 103.

83 Vgl. Fisch 1990, hier S. 183.

84 Vgl. Schulze 2001, S. 111. Als problematisch erwies sich später, dass die Jurymitglieder folglich ihre Urteile an den eigenen städtebaulichen Gesinnungen und Vorlieben orientierten: Stübben favorisierte den verkehrstechnisch sehr durchdachten Entwurf des Architekten Georg von Hauberrisser. Sitte hingegen plädierte öffentlich für die Planung Karl Henricis. Vgl. auch Karnau 1996, S. 98.

85 *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25, (1891), Heft 32, S. 194. Da letztlich auch keiner der Entwürfe vollends überzeugen konnte, entschied die Jury keinen ersten Preis zu vergeben, sondern vier Arbeiten gleichwertig auszuzeichnen. Vgl. hierzu auch Fisch 1988b, S. 206–207, sowie Selig 1983, S. 104.

86 Der Wettbewerbsentwurf Karl Henricis ist umfassend dargestellt bei Curdes, Oehmichen 1981, S. 178–222.

galt als einer der ersten Versuche, die *Künstlerischen Grundsätze* Camillo Sittes in der Praxis anzuwenden.<sup>87</sup> Gerhard Fehl fasste die Neuartigkeit der Henricischen Planung in sechs essentielle Punkte zusammen, aufgrund derer sie sowohl im Münchener Wettbewerbs als auch in der städtebaulichen Praxis um 1900 einen Sonderfall darstellte.<sup>88</sup> Zwei der wesentlichsten Unterschiede zu den anderen Wettbewerbsteilnehmern waren dabei „Marktzentren“ und der „Primat der öffentlichen Bauten vor der Straßenführung“<sup>89</sup>. Zum einen konzipierte Henrici ein „polyzentrales Stadtentwicklungskonzept, in dem die einzelnen Erweiterungsgebiete neben der älteren Stadt als eigenständige Stadtteile behandelt werden“<sup>90</sup>. Durch eigenständige Stadtteilzentren erhielt die Stadt dadurch eine übersichtliche Gliederung (Abb. 15).<sup>91</sup> Diese als Märkte angelegten Platzgruppen prägten zugleich den dörflichen Charakter der zukünftigen Millionenstadt und waren somit auch Teil seines städtebaulichen Nationalgedankens.<sup>92</sup> Zum anderen versuchte Henrici durch die bewusste Platzierung öffentlicher Gebäude entlang der Bezirkszentren und die Orientierung in der Stadt zu erleichtern. In der Publikation seines Wettbewerbsentwurfes schrieb er:

„Ich war bemüht, meine Straßen thunlichst so zu richten, daß man beim Verlassen der einen Platzgruppe bald durch die in der Ferne auftauchenden Türme des folgenden Bezirkszentrums auf dieses hingelenkt werde und sich damit neue Aussichten mit neuen Ruhepunkten dem Auge erschließen.“<sup>93</sup>

Die städtebauliche Neuorientierung Henricis wurde allerdings nicht von allen Seiten als fortschrittlich empfunden. Preisrichter Josef Stübben kritisierte, dass mit Henricis „willkürlich verstreuten Plätzen und Märkten“ kein Städtebau, sondern nichts weiter als „die sinnlose Aneinanderreihung von Bildern betrieben wurde.“<sup>94</sup> Und Reinhard Baumeister sah bei Henricis Entwurf die Wettbewerbsbedingungen „hinsichtlich der Forderung von großen Verkehrslinien nicht erfüllt“<sup>95</sup>. Nichtsdestotrotz wurde der Entwurf schließlich im Protokoll des Stadterweiterungsausschusses unbeschadet dieser

<sup>87</sup> Fisch 1988b, S. 204–211. Vgl. auch Fehl 1992. Gerhard Curdes schrieb später über die Einreichung, Henrici „brachte dabei das Meisterstück fertig, nahezu sämtliche kontroversen Auffassungen dieser Zeit in einem einzigen Entwurf miteinander zu harmonisieren“. Curdes, Gerhard: Entwicklung der Entwurfsauffassung von Karl Henrici, in: Curdes; Oehmichen 1981, S. 9–20.

<sup>88</sup> Vgl. Fehl 1995, S. 112–114.

<sup>89</sup> Fehl 1995, S. 112–113. Vgl. hierzu auch Nerdinger 1988, hier S. 26 ff.

<sup>90</sup> Selig 1983, S. 124.

<sup>91</sup> Die Idee der Stadtteilzentren findet sich in ähnlicher Form auch bereits in der Theorie Reinhard Baumeisters. Für den Techniker war jedoch wichtiger, dass diese zu „Mittelpunkten einer Menge von Verkehrsstrahlen“ ausgebaut werden. Baumeister 1876, S. 33.

<sup>92</sup> Vgl. Henrici 1894a.

<sup>93</sup> Henrici 1893b, S. 11, zit. nach Fehl 1995, S. 113.

Mängel als „der hervorragendste“ bezeichnet. Ausschlaggebend hierfür waren die „rein künstlerischen Eigenschaften schöner Stadtbilder“ und „des an die Altstadt sich stimmungsverwandt anschließenden Charakters“<sup>96</sup>. Der Sitteaner und Mitherausgeber der Zeitschrift *Der Städtebau* Theodor Goecke lobte darüber hinaus Henricis „Erweiterung der Stadt als eine planmässige Angliederung einzelner, in sich geschlossener Vorstädte“. Das mit dörflichem Charakter untergliederte Stadterweiterungsgebiet vermeide die „beliebige Fortsetzung eines einzigen, grossen Gewimmels moderner Allerweltsstrassen, die eine Musterkarte von allerlei schön gezirkelten Block- und Platzfiguren bilden.“<sup>97</sup> Und sogar aus dem Lager der Techniker wurde anerkannt, dass der Aachener Professor mit seinem Beitrag „die bei den meisten anderen Entwürfen ziemlich vernachlässigte künstlerische Ausbildung der Strassen und Plätze vor allem berücksichtigt“; Henrici sei dabei weniger willkürlich vorgegangen „als dies bei Einzeichnungen der schematischen, streng regelmässigen Strassen- und Platzfiguren des modernen Städtebausystems der Fall sei“<sup>98</sup>.

Als unmittelbare Folge auf den städtebaulichen Wettbewerb wurde von dem neuen Oberbaurat und Leiter des Stadtbauamtes Wilhelm Rettig 1893 ein Stadterweiterungsbüro einberufen.<sup>99</sup> Rettig hatte es sich als Nachfolger Arnold Zenettis zum Ziel gesetzt, in der Stadterweiterung „die verschiedenen Zielvorstellungen der damaligen Städtebauteorie zu vereinen“<sup>100</sup> (Abb. 17-20). Darüber hinaus war es eine Prämisse der neuen Abteilung, „unter Beachtung aller auftretenden neuzeitlichen Forderungen den Charakter der Stadt München und deren natürliche Eigenheiten [...] streng zu wahren und in den Planungen zu betonen und zu steigern“<sup>101</sup>. Um diesen Aufgaben

<sup>94</sup> Zit. nach Nerdinger 1988, S. 26. Neben seiner Kritik an den zu häufig und oft willkürlich gewählten krummen Straßen sowie der Vernachlässigung des Verkehrs kritisiert Stübben an Henricis Entwurf, dass dieser „das gerade Gegentheil des vorbesprochenen“ sei: Der Entwurf beinhaltet die „individuelle Durchbildung der Einzelheiten“ und einen „Reichthum an malerischen Architekturbildern“ anstatt die Stadterweiterung einer „zukünftigen Millionenstadt“ in ihren Grundzügen zu umreißen. Stübben 1893c.

<sup>95</sup> Baumeister, Reinhard: Zu der Preisbewerbung für die Stadterweiterung von München, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 13 (1893), Heft 15, S. 158.

<sup>96</sup> *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 22 (1893), Heft 31, S. 536-537.

<sup>97</sup> *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893), Heft 27, S. 600.

<sup>98</sup> Weber, Carl: München und seine Stadt-Erweiterung, Jg. 27 (1893), Heft 50, 54, 56, 64, 65, 66, S. 305-306, 329-331, 341-346, 389-391, 397-399, 401-404, hier S. 401. Carl Weber war Bezirksingenieur der Lokalbaukommission München. Vgl. Fisch 1988b, S. 207.

<sup>99</sup> Das Stadterweiterungsbüro bildete eine Abteilung des Stadtbauamtes. Vgl. hierzu Fisch 1988b, S. 52-53, siehe hierzu auch Nerdinger 1988, S. 10 sowie *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25, (1891), Heft 99, S. 504.

<sup>100</sup> Zit. nach Fisch 1988b, S. 215. Vgl. auch Fisch 1982, hier S. 252.

<sup>101</sup> Blössner 1949, S. 67.

gerecht zu werden, betraute der Magistrat mit der Leitung des neuen Büros auf Empfehlung Rettigs deshalb bezeichnenderweise nicht – wie bislang üblich – einen „Straßenbauer“, sondern den Architekten Theodor Fischer.<sup>102</sup>

Dass die Ergebnisse des Wettbewerbs die spätere Arbeit des Stadterweiterungsbüros maßgeblich beeinflusst hätten, wurde bisher nicht eindeutig belegt. Untersuchungen zur Stadterweiterung Münchens gehen jedoch oft davon aus, dass insbesondere der Entwurf Karl Henricis in Fischers Planungen Eingang fand.<sup>103</sup> Bei der folgenden Untersuchung eines konkreten Beispiels der Stadterweiterung Theodor Fischers sollen deshalb auch Berührungspunkte mit den Ideen Henricis offen gelegt werden. Die Planung der Äußeren Prinzregentenstraße erfolgte als eine der ersten Maßnahmen des neu eingerichteten Stadterweiterungsbüros auf den städtebaulichen Wettbewerb. In einer Sitzung am 17. August 1893 äußerte Gemeindebevollmächtigter Simmerlein, „die Baulinien für Bogenhausen“ und „die Festsetzung der Prinzregentenstraße am rechten Isarufer“ wären die „wordringlichsten Arbeiten“<sup>104</sup> der bevorstehenden Stadterweiterung Münchens (Abb. 18-19).

---

<sup>102</sup>Den zu diesem Zeitpunkt im Atelier Gabriel von Seidls tätigen Architekten Theodor Fischer kannte Wilhelm Rettig aus dem Mitarbeiterkreis Paul Wallots beim Bau des Berliner Reichstages. Der Berufsstand des Städtebauers fand sich noch in der Entwicklung und seine Aufgaben waren noch nicht klar umrissen. Nur wenige Jahre später fasste Ludwig Hercher als einer der Ersten die Richtlinien des neuen Berufsbildes prägnant zusammen: „Der zukünftige Städtebauer der Großstädte muß nicht nur die wissenschaftliche Grundlage der Beherrschung aller technischen und künstlerischen Hilfsmittel des Städtebaus besitzen, die Fähigkeit des Ingenieurs zu nüchternen Berechnung mit der künstlerischen Gestaltungskraft des Architekten verbinden, wie der Jurist gesetzeskundig und verwaltungserfahren sein, sondern er muß auch den sozialen Bedürfnissen und Bestrebungen seiner Zeit ein warmes Herz und einen großen Sinn entgegenbringen.“ Zit. nach Hercher, Ludwig: Großstadterweiterungen. Ein Beitrag zum heutigen Städtebau, Göttingen 1904, S. 29. Vgl. hierzu auch Pfister 1968, S. 26; Albers, Martin 1975, S. 26; Fisch 1987, S. 99; Selig 1988, hier S. 11 und S. 130.

<sup>103</sup>Vgl. Blössner 1949, S. 63; Bertsch, Wilhelm: Stadterweiterung und Staffelbauordnung, in: Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein (Hrsg.): *München und seine Bauten*, München 1912, S. 706–716; Fisch 1988b, S. 214 ff.; Fisch 1990, S. 186–187; Kerkhoff 1987, S. 35; Selig 1983, S. 131–132; Selig 1988, S. 9–11. Bei Gerd Albers heißt es wiederum: „Untersucht man nun die in dieser Zeit entstandenen Baulinienpläne auf ihre gestalterischen Grundzüge, so zeigt sich, daß die von Camillo Sitte vertretenen Grundsätze zwar im allgemeinen befolgt werden, daß aber von den Vorschlägen Henricis kaum etwas in die tatsächliche Planung Eingang gefunden hat.“ Albers 1982, S. 141.

<sup>104</sup>Münchener Gemeindezeitung, Jg. 22 (1893), Heft 22, S. 1076.

### 3. Die Prinzregentenstraße im Kontext zeitgenössischer Städtebautheorie

Schon in den 1860er Jahren gedachte König Ludwig II. auf der Achse der späteren Prinzregentenstraße nach dem Vorbild seiner Vorfahren eine vierte Prachtstraße Münchens zu verwirklichen.<sup>105</sup> Die von der Münchener Residenz in nordöstlicher Richtung verlaufende Straßenachse sollte ähnlich der Maximilianstraße seines Vaters Maximilians II. ihren Abschluss am östlichen Isarufer finden (Abb. 29 u. 30).<sup>106</sup> Ganz im Zeichen der früheren königlichen Straßenprojekte in München beabsichtigte Ludwig II. zudem in der Blickachse seiner Prachtstraße ein bauliches Monument errichten zu lassen.<sup>107</sup> Dem Märchenkönig schwebte ein steinernes Richard-Wagner-Festspielhaus vor, das zur Vollendung der Ringtetralogie seines Lieblingskomponisten fertiggestellt sein sollte (Abb. 31-33).<sup>108</sup> Im November 1864 schrieb der König demgemäß, er habe „den Entschluß gefaßt, ein großes, steinernes Theater erbauen zu lassen, damit die Aufführung des *Ringes des Nibelungen* eine vollkommene werde“<sup>109</sup>. Gleich dem Maximilianeum sollte das Monumentaltheater durch eine mächtige Terrassen- und Treppenanlage erhöht jenseits der Isar zum Stehen kommen.<sup>110</sup> Mit der Planung des mächtigen Theaterbaus beauftragte Ludwig II. Architekt Gottfried Semper, der dem König im Jahr 1866 erste Entwürfe für den „Prachtbau der Zukunft“<sup>111</sup> vorlegte. Durch die Beauftragung des ruhmreichen Architekten „bahnte sich eine Konstellation an, welche die Entstehung eines der künstlerischen Haupt-

---

<sup>105</sup> Die drei bestehenden Prachtsstraßen der Bayerischen Könige wählten allesamt als Ausgangspunkt die Münchener Residenz. Hierzu zählen die Anlagen der Brienerstraße nach Westen durch Maximilian I., der Ludwigstraße nach Norden durch Ludwig I. und der Maximilianstraße nach Osten durch Maximilian II. Vgl. Karnapp 1999a, S. 167.

<sup>106</sup> Eckhardt, Wolfgang: Gottfried Sempers Planungen für ein Richard Wagner-Festtheater in München: *Jahrbuch des Museums für Kunst und Gewerbe Hamburg*, Hamburg 1983, S. 41–72.

<sup>107</sup> Die am Odeonsplatz beginnende Ludwigstraße fand ihren Abschluß im Norden durch das Siegestor, die nach Osten verlaufende Maximiliansstraße im Monumentalbau des Maximilianeums von Friedrich Bürklein am östlichen Isarufer. Siehe Karnapp 1999a, S. 167 und Lieb, Norbert (Hrsg.): München. Die Geschichte seiner Kunst, München 1988, hier S. 549 ff.

<sup>108</sup> Die verschiedenen Planungen und Ideen wurden umfassend dargelegt in Habel, Heinrich: Festspielhaus und Wahnfried. Geplante und ausgeführte Bauten Richard Wagners, München 1985, S. 20–149. Siehe hierzu auch Habel, Heinrich: Die Idee eines Festspielhauses, in: Detta Petzet u. Michael Petzet (Hrsg.): *Die Richard Wagner-Bühne König Ludwigs II. München, Bayreuth*, München 1970, S. 297–316, hier S. 298 ff.; Kaboth, Biedermann 1991, insbesondere 153 ff.; Nerdinger, Winfried und Werner Oechslin (Hrsg.): Gottfried Semper 1803 – 1879. Architektur und Wissenschaft (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchener Stadtmuseums 2003), München (u.a.) 2003, S. 413–422.

<sup>109</sup> Zit. nach Habel 1985, S. 23.

<sup>110</sup> Vgl. Habel 1970, S. 310 und Habel 1985, S. 125.

<sup>111</sup> Ludwig II. in einem Brief an Richard Wagner, zit. nach Habel 1970, S. 302.

werke des Jahrhunderts zu verheißen schien“<sup>112</sup>. Bereits nach zwei Jahren wurde das Projekt der Prachtstraße und des Festspielhauses für Richard Wagner dennoch überraschend fallen gelassen. Als offizielle Begründung führte das Wittelsbacher Königshaus die ablehnende Haltung der Öffentlichkeit gegenüber dem Bauvorhaben Ludwigs II. an. Die Umsetzung scheiterte jedoch vielmehr an Missverständnissen zwischen Architekt, Komponist und König sowie dessen jugendliche Unerfahrenheit und Naivität.<sup>113</sup> Der Bayerische Herrscher konnte die notwendigen Grundstücke auf der Isarhöhe aufgrund exorbitanter Preise nicht erwerben. Als Ludwig II. daraufhin dem Architekten eine Verlegung des Theaterbaus vorschlug, weigerte sich Semper, das königliche Bauprojekt weiterzuverfolgen.<sup>114</sup> Schließlich zeigte sich auch noch der Komponist selbst mit der Gestaltung eines seinen Werken gewidmeten Theaterbaus unzufrieden.<sup>115</sup> Erst Jahrzehnte später griff die Stadtverwaltung mit der Planung der Prinzregentenstraße Sempers Idee eines ausladenden Straßenzuges am südlichen Ende des englischen Gartens wieder auf.<sup>116</sup>

### 3.1. Das Forum am Bayerischen Nationalmuseum

Im Gegensatz zu den Prachtstraßen der Wittelsbacher Könige stellte die Anlage der späteren Prinzregentenstraße keine Repräsentation der monarchischen Ansprüche

---

<sup>112</sup>Habel 1985, S. 24. Die Huldigung Wagners wurde jedoch nicht von allen gut geheißen. So dichtete Georg Herwegh, ein Freund Wagners, im Januar 1866: „Solche Summen zu verplempern / Nimmt der Fremdling sich heraus! / Er bestellte sich bei Sempern / Gar ein neu Komödienhaus!“ Zit. nach Eckhardt 1983, S. 41.

<sup>113</sup>In der Tat war die Münchener Öffentlichkeit in erster Linie gegen das Bauprojekt Ludwig II., da man „eine Wertminderung und Verödung der zentralen Stadtteile befürchtete“. Semper hingegen argumentierte 1867, dass das „vernachlässigte Terrain“ im Süden des Englischen Gartens „durch angemessene Straßentracées entwirrt und zugänglich“ gemacht werden würde. Zit. nach Habel 1970, S. 307. Vgl. auch Habel 1985, S. 90 und Kaboth, Biedermann 1991, S. 153.

<sup>114</sup>In Frage gekommen wäre etwa der Bauplatz der baufälligen Hofgartenkaserne, an deren Stelle später das Bayerische Armeemuseum errichtet wurde, dessen bauliche Überreste heute einen Teil der Staatskanzlei bilden. Das Terrain befand sich im Besitz des Staates und stand somit sofort zur Verfügung. Semper war aus städtebaulicher Sicht gegen diesen Bauplatz, da der Monumentalbau „hier das Viertel an der Isar verschließen“ würde. Auch sei die beabsichtigte Wirkung des Theaters neben der Residenz fragwürdig, denn es „leidet dabei sein idealer Charakter“. Siehe hierzu Habel 1970, S. 307; Nerdinger, Oechslin 2003, S. 420; Hederer, Oswald: Die Pläne von Friedrich Gärtner und Gottfried Semper für die städtebauliche Gestaltung Münchens, in: Josef A. Schmoll; Marcell Restle u. Herbert Weiermann (Hrsg.): *Festschrift Luitpold Dussler. 28 Studien zur Archäologie und Kunstgeschichte*, München 1972, S. 379–392.

<sup>115</sup>Habel 1970, S. 307–310 und Karnapp 1999a, S. 167.

<sup>116</sup>Vgl. hierzu Blössner 1949, S. 84.

eines Bayerischen Herrschers dar.<sup>117</sup> Bis hin zur Mitte des 19. Jahrhunderts und der Herrschaft Maximilian II. ordneten die Bayerischen Könige persönlich den Bau der nach ihnen benannten, prunkvollen Straßenzüge an und gaben auch bei deren Ausführung die Zügel der Gestaltung nicht aus der Hand. Auch die Prinzregentenstraße sollte traditionsbewusst „eine der allerschönsten und großartigsten Straßen der Stadt“<sup>118</sup> werden. Obschon Prinzregent Luitpold als Liebhaber und auch Förderer der Kunst galt, entstanden jedoch aus seiner Initiative weder erhabene Schlösser noch pompöse Straßenzüge. Die vierte Prachtstraße Münchens war im Gegensatz zu ihren Vorläufern deshalb vielmehr ein Produkt kommunaler und privater Interessen.<sup>119</sup> Lediglich beim Bau der ebenfalls nach ihm benannten Luitpoldbrücke am Ende des Straßenzuges trat der Regent aus seiner Schattenrolle und übernahm deren Finanzierung (Abb. 25).<sup>120</sup> Nur wegen der besseren Vermarktung angrenzender Grundstücke wurde der Verkehrslinie schließlich zu Ehren des Machthabers der Name Prinzregentenstraße gegeben.<sup>121</sup>

Unter der Leitung des Oberbaurats Arnold Zenetti entstanden Mitte der 1880er Jahren erste Planungen für den zukünftigen Straßenzug am südlichen Ende des Englischen Gartens (Abb. 23-24).<sup>122</sup> Entlang der vormaligen Winterstraße sollte eine geradlinige Hauptverkehrsader zwischen dem Prinz-Carl-Palais im Westen und den Maximiliansanlagen an der Isar entstehen.<sup>123</sup> Wenngleich bereits die ersten Planungen einen größeren Platz oder Forum vorgaben, variierte die Positionierung und Ausformung dessen in den frühen Entwürfen sehr stark. Erst als sich die Straßenplanung um 1889

<sup>117</sup> Stankiewitz 2009, S. 89.

<sup>118</sup> Magistratsrat Josef Schuster in einer Sitzung vom 15. Januar 1889, zit. nach Bartsch 1979, S. 19. Siehe hierzu auch Weber 1893, S. 345.

<sup>119</sup> Vgl. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Landeshauptstadt München Mitte, München 2009.

<sup>120</sup> Die auch als Prinzregentenbrücke bezeichnete Isarüberführung sollte der Prinzregent nur wenige Jahre darauf gleich zum zweiten Mal finanzieren: Die 1891 errichtete eiserne Luitpoldbrücke wurde 1899 mitsamt zweier weiterer Isarbrücken durch ein Hochwasser zerstört. Die Planung der kurz darauf erbauten, massiven Steinbrücke übernahm Theodor Fischer. Vgl. Bartsch 1979, hier S. 89 ff. und Lucks, Kai: Die Münchener Isarbrücken im 19. und frühen 20. Jahrhundert, München 1976. Siehe hierzu auch *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 24, (1890), Heft 8, S. 47 sowie Jg. 33 (1899), Heft 82, S. 520 und Heft 94, S. 596. Zudem *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 19 (1899), Heft 76, S. 463.

<sup>121</sup> Die Benennung der Straße brachte ursprünglich Jakob Heilmann 1888 ins Spiel, als es darum ging, für die Anlage einer geradlinigen Ausfallstraße vom Prinz-Carl-Palais nach Osten von der Bayerischen Regierung Grundstücke südlich des Englischen Gartens zu erwerben. Vgl. hierzu Fisch 1988a, S. 82 u. 89, sowie Bartsch 1979, S. 24.

<sup>122</sup> Vgl. *Münchner Neueste Nachrichten*, 46. Jg (19. Januar 1893), Heft 30, S. 3. Zenetti war bereits als junger Stadtbaingenieur an der Anlage der Maximilianstraße beteiligt gewesen. Siehe hierzu Stankiewitz 2008, S. 92 und Wanetschek-Gatz, Margret: Die Grünanlagen in der Stadtplanung Münchens von 1790-1960, München 1972, hier S. 146 ff.

konkretisierte, kam das Forum an der heutigen Stelle zum Liegen (Abb. 28 u. 36).<sup>124</sup> Obschon die spätere Ausführung der Straße in ihren Grundzügen den schematischen Ideen Zenettis folgte, erfuhr die anfänglich in ovaler Form geplante Platzinsel durch das Stadterweiterungsbüro eine entscheidende Abänderung (Abb. 36 u. 37).<sup>125</sup> Auslöser war der ab 1892 geplante kolossale Neubau des Bayerischen Nationalmuseums auf Höhe des Straßenplatzes zwischen Lerchenfeldstraße und Oettingerstraße (Abb. 38-42)<sup>126</sup>. Am 9. Dezember 1894 wies das Münchener Magistrat darauf hin, dass der „Bau des Nationalmuseums mit Notwendigkeit auch eine Abänderung der Baulinien des Forums an der Prinzregentenstraße bedinge“<sup>127</sup>. Nur wenige Monate später plante das Stadterweiterungsbüro die achsensymmetrische Platzinsel zu einem langrechteckigen, leicht nach Norden versetzten Museumsforum um.<sup>128</sup>

Die neue Konzeption ging aus gemeinsamen Überlegungen Theodor Fischers mit dem späteren Architekten des Bayerischen Nationalmuseums und seines ehemaligen Lehrmeisters Gabriel von Seidl hervor.<sup>129</sup> Der Platz richtete sich demgemäß „maßstäblich [nach] den Anforderungen der Monumentalarchitektur“<sup>130</sup>. In einem Schreiben Fischers äußert dieser bereits im Januar 1895, dass eine „symmetrische Gestaltung des Forumsplanes“ durch das „in Anlagen geplante Nationalmuseum“<sup>131</sup> nunmehr auszuschließen sei. Und auch Architekt Gabriel von Seidl war der Überzeugung,

<sup>123</sup>Vgl. Bartsch 1979, S. 27–32. Die frühesten Ideen und Pläne finden sich im Akt StadtA, LBK 27306. Die späteren Planungsprozesse in den 1890er Jahren und die Ausführung der Straße ist mit Plänen und Protokollen in den Akten StadtA LBK 27307, LBK 181 und StG 541 dokumentiert. Ein sehr wichtiger Faktor bei der Planung und Durchführung der Straße war, dass sich große Teile des späteren Straßengrundes auf dem ehemaligen Gelände des *Königlichen Holzgartens* und somit im Eigentum des Bayerischen Staates befanden. Nicht zuletzt deshalb fand die schematische Planung Zenettis zu ihrer raschen und unkomplizierten Verwirklichung. Vgl. Bartsch 2000, S. 27.

<sup>124</sup>Vgl. StadtA, StG 541 und LBK 27306.

<sup>125</sup>Ein weiterer detaillierter Baulinienänderungsplan für das Forum – von Fischer selbst am 23. Januar 1895 unterzeichnet – findet sich in: LBK 27306.

<sup>126</sup>Für das Bayerische Nationalmuseum vgl. insbesondere den Sammelband Bauer, Ingolf (Hrsg.): Das Bayerische Nationalmuseum. Der Neubau an der Prinzregentenstraße 1892 – 1900, München 2000.

<sup>127</sup>Zit. nach Busuioc-von Hasselbach, Dan Nicolae: Chronik zur Baugeschichte des Bayerischen Nationalmuseums an der Prinzregentenstraße 1890 bis 2000, in: Bauer 2000, S. 269–289.

<sup>128</sup>Die einzelnen Entwürfe zur Rekonstruktion des Umplanungsprozesses zwischen 1895 und 1903 finden sich in StadtA, StG 544/II. Vgl. auch: Der Bericht des Stadtbauamtes von München über seine Thätigkeit im Jahr 1895, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 31 (1897), Heft 62, S. 390–391.

<sup>129</sup>Theodor Fischer war ab 1892 im Atelier von Gabriel von Seidl tätig. Gabriel von Seidl setzte sich 1893 in einem Wettbewerb um den Neubau des Museums gegen Georg von Hauberrisser und Leonard Romeis durch und erhielt den Auftrag. Im Gegensatz zu Gabriel von Seidl orientierte sich der Museumsentwurf Romeis an der ovalen Platzform Zenettis. Siehe Pfister 1968, S. 26 und Lübbeke 1974, hier S. 223-224.

<sup>130</sup>Amslinger, Friedhelm: Tendenzen in der Platzgestaltung seit der Industrialisierung, dargestellt am Beispiel der Stadt München, München 1979, S. 360

gung, dass „ein so unregelmäßiges Gebäude wie das neue Museum einen ganz symmetrischen Platz nicht vertrage“<sup>132</sup>. Für ihn stellte ein neues städtebauliches Gestaltungskonzept nicht zuletzt deshalb eine „Naturnotwendigkeit“<sup>133</sup> dar. In der Begründung des Stadterweiterungsbüros hieß es später, die ursprüngliche Planung nehme „keine Rücksicht auf die Zweckmäßigkeit des Verkehrs und noch weniger auf die Bebauung“<sup>134</sup>. Aufgrund dessen unterteilten Theodor Fischer und Gabriel von Seidl den Platz durch ihre Umplanung in zwei funktional unterschiedliche Hälften: Der Hauptverkehr der Prinzregentenstraße wurde nicht mehr um den kleinen Verkehrspunkt herum geführt, sondern gänzlich am südlichen Ende der Platzinsel vorbei geleitet. In der Mitte des Forums umgaben Balustraden und Treppen zwei Drittel der Platzfläche und fungierten durch ihre bühnenhafte Erhöhung als sichtbare Grenze zwischen Straße und Platzes (Abb. 40).<sup>135</sup> An der nördlichen Platzseite entstand so eine ruhige Zone vor der geplanten monumentalen Architektur des Bayerischen Nationalmuseums. In Fischers eigenen Worten erzeugte diese neue Planung „ein Stadtbild von entzückendem Reize und ganz eigenartiger Schönheit“<sup>136</sup>. Durch die Beseitigung der „Verkehrserschwerung“<sup>137</sup> und „mit Rücksicht auf spätere Bebauungs-

---

<sup>131</sup>Fischer sprach in seinen Schreiben bzgl. des Museumsforums meist von „wir“ und weist auf die „eingehende Berathung mit Herrn Prof. G. Seidl“ hin. Schreiben Theodor Fischers vom 26. Januar 1895, zu finden in: StadtA, StG 544/I.

<sup>132</sup>Von Seidl, Gabriel und Ivo Striedinger (Hrsg.): Der Neubau des Bayerischen Nationalmuseums in München, München 1902, zit. nach Volckamer, Volker von: Forum, Höfe und Gärten – die Außenanlagen des Bayerischen Nationalmuseums, in: Bauer 2000, S. 143–158.

<sup>133</sup>Zit. nach Bartsch 2000, S. 33. Gabriel von Seidl legt dadurch die Assoziation nahe, die asymmetrische Forumsanlage sei analog zu den gewachsenen Städtebildern alter Städte im Sinne Camillo Sittes entstanden. Vgl. auch Lübbeke 1974, S. 230.

<sup>134</sup>Verwaltungsbericht (1895), S. 82. In Fischers Schreiben vom Januar 1895 heißt es ähnlich: „Ferner galt es die ganz unnötigen Verkehrserschwerungen, die durch die in der Mitte [...] befindlichen Anlagen bedingt ist, hiermit so möglichst zu beseitigen“. Zit. nach StadtA, StG 544/I. Und auch Bartsch schrieb hierzu passend: „Mit dem Einschub eines gärtnerischen Mittelstücks wurde nun der Verkehrsfluß um dieses innere Oval geleitet, so daß er frei wie um eine Insel fließen konnte, was sich in Wirklichkeit aber als sehr hemmend erwies.“ Siehe hierzu Bartsch 2000, S. 29. Vgl. auch Lübbeke 1974, S. 228.

<sup>135</sup>Vgl. Amslinger 1979, S. 360. 1903 hatte man das Forum zudem um den von Adolf von Hildebrand geschaffenen Hubertusbrunnen erweitert, der 1937 German Bestelmeyers Bau der Prähistorischen Sammlung weichen musste. Lediglich das ebenfalls von Hildebrand errichtete Reiterstandbild des Prinzregenten befindet sich heute noch an seinem ursprünglichen Platz. Siehe hierzu Abb. 88. Vgl. Amslinger 1979, S. 358; Bauer, Richard (Hrsg.): Prinzregentenzeit. München und die Münchner in Fotografien, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988); Sattler, Bernhard: Adolf von Hildebrands Hubertusbrunnen in München, in: *Der Zwiebelturm*, Jg. 14 (1959), Heft 10, S. 224–229, hier insbesondere S. 224–225.

<sup>136</sup>Schreiben Fischers vom 26. Januar 1895, in: StadtA, StG 544/I.

<sup>137</sup>Ebd.

projekte“<sup>138</sup> wurde nunmehr „ein Platz vorgelegt, der [...] in schönheitlicher und auch in praktischer Beziehung Vorteile bietet“<sup>139</sup>.

Der Wirtschaftshistoriker Stefan Fisch schrieb in seiner Analyse kommunaler Stadtplanungen am Beispiel der Prinzregentenstraße, Theodor Fischer habe sich bei dieser Platzgestaltung in erster Linie von den *künstlerischen Grundsätzen* Camillo Sittes leiten lassen.<sup>140</sup> Es ist unbestritten, dass Fischers gestalterische Ideale und seine Kritik am vorherrschenden Schematismus im modernen Städtebau durch Sittes Gedanken beeinflusst wurden.<sup>141</sup> Schon kurz nach dem Erscheinen des *Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* 1889 lassen sich Belege dafür finden, dass Fischer Sittes Städtebautheorie eingehend studiert hatte und sich dessen ästhetischen Idealen anschloss.<sup>142</sup> Und auch das Museumsforum auf der Prinzregentenstraße erinnert durch seine asymmetrische Konzeption stark an die von Sitte geforderte Anlehnung an die „Unregelmässigkeiten alter Plätze“<sup>143</sup>. Durch einen verstärkten Fokus auf unregelmäßige Formen im Städtebau ließe sich „die Natürlichkeit steigern, unser Interesse anregen und vor Allem das Malerische des Bildes verstärken“<sup>144</sup>. Camillo Sitte kam bei der Formulierung seiner Ideale allerdings letztlich zu dem Schluss, der Städtebau dürfe „nicht blos eine technische Frage, sondern müsste im eigentlichsten und höchsten Sinne eine Kunstfrage sein“<sup>145</sup>. In Detailfragen der städtebaulichen Gestaltung waren sonach die ästhetischen Gesichtspunkte den technischen Fragen stets vorzuziehen. Wenngleich sich also Fischers Platzanlage vor dem Bayerischen Nationalmuseum mit den gestalterischen Idealen Sittes deckte, widersprach die Planung zugleich dessen Grundtenor der priorisierten Kunstfrage.<sup>146</sup> Zwar sollte das Museumsforum dem Fußgänger neben einem Ort der „Zuflucht vor Lärm und

---

<sup>138</sup>Theodor Fischer zur Umplanung des Forums, zit. nach Karnapp 1999a, S. 169. Vgl. hierzu auch *Verwaltungsbericht* (1897), S. 149.

<sup>139</sup>Schreiben Theodor Fischers vom 26.1.1895 in StadtA, StG 544/I.

<sup>140</sup>Fisch 1988a, S. 83–84.

<sup>141</sup>Zu Fischers Kritik am modernen Schematismus siehe etwa Fischer, Theodor: Die Stadt. Festvortrag, gehalten bei der akademischen Jahresfeier der Technischen Hochschule München im Dezember 1927, in: *Baukunst*, Jg. 4 (1928), Heft 1, S. 33–57. Siehe zudem Sitte 1889/2003, S. 59 ff. Vgl. hierzu auch Albers 1982; Fisch 1982, S. 250; Fisch 1988b, S. 214 ff.; Selig 1988, S. 9–11; Nerdingen 1988, S. 11, 24, 39, 50, 60; Collins, Collins 2006, S. 92 ff.

<sup>142</sup>Nerdingen nennt hierfür etwa einen Skizzenbucheintrag aus dem Jahre 1890, in dem Fischer vermerkte, dass die Frauenkirche in Dresden „viel besser wirken würde, wenn sie nicht freigelegt wäre“. Die im 19. Jahrhundert oft praktizierte, beliebige Freilegung von Kirchen war auch einer der Hauptkritikpunkte Sittes an der vorherrschenden städtebaulichen Praxis. Zit. nach Nerdingen 1988, S. 11.

<sup>143</sup>Das gleichnamige Kapitel findet sich in Sitte 1889/2003, S. 55–61.

<sup>144</sup>Sitte 1889, S. 56.

<sup>145</sup>Sitte 1889, S. 2.

Hektik“ auch eine „Reihe abwechslungsreicher Blickpunkte“<sup>147</sup> bieten. Die mangelhafte künstlerische Ausgestaltung war jedoch nur einer der Gründe, weshalb das Stadterweiterungsbüro „die abstrakt geometrischen alten Baulinien“ als „sinnentbehrend“<sup>148</sup> bezeichnete. Im gleichen Maße sollte die „unglückliche Erfindung der die Mitte axialer Plätze einnehmenden Schmuckanlagen [...] zu Gunsten des durchgehenden Verkehrs thunlichst beseitigt“<sup>149</sup> werden. Diese Idee einer gleichwertigen Interdependenz von ästhetischen und verkehrstechnischen Anforderungen ähnelt sehr stark einem Hauptgedanken des Städtebautheoretikers Josef Stübben.

Mehr als ein Jahrzehnt vor Camillo Sitte äußerte sich Stübben zur Gestaltung öffentlicher Plätze sowohl aus ästhetischer als auch aus verkehrstechnischer Perspektive. In einem 1877 publizierten Aufsatz diskutierte der Städtebauer neben größeren Platzanlagen auch Straßenerweiterungen in Form kleiner Plätze. Diese könnten nach Stübben dazu dienen, „in eine lange einförmige Strassenflucht einige Abwechslung“<sup>150</sup> zu bringen. Im Prinzip orientierte sich Stübben dabei an der Theorie Reinhard Baumeisters, der eine symmetrische oder auch einseitige „Ausweitung“ von „sehr langen Straßen“ als willkommenen „Ruhpunkt für das Auge“<sup>151</sup> betrachtete (Abb. 43 u. 44). Eine achsensymmetrische Anordnung von Platzinseln lehnte Stübben jedoch aufgrund ihrer unnötigen Beeinträchtigung des Verkehrs grundsätzlich ab.<sup>152</sup> Aufgabe der Straßenplätze sei es in erster Linie, den Verkehr „zu geregelten Bewegungen nöthigen“ und dadurch „Verwirrungen“<sup>153</sup> vorzubeugen. Darüber hinaus würde der „ruhige, befriedigende Eindruck einer Insel im Häusermeere“ durch „das

---

<sup>146</sup>Im Gegensatz zu Theodor Fischer könnte man Gabriel von Seidls Argumentation für die städtebauliche Umplanung des Forums eher als rein künstlerisch motiviert bezeichnen. Dem Architekten des Bayerischen Nationalmuseum ging es in erster Linie darum, dass der „aus der Stadt sich nähernde Besucher [...] in immer komplexeren Bildern an die Schauseite des Museums herangeführt werden“ würde. Vgl. Bartsch 2000, S. 31.

<sup>147</sup>Fisch 1988a, S. 84.

<sup>148</sup>*Verwaltungsbericht* (1895), S. 82.

<sup>149</sup>*Verwaltungsbericht* (1895), S. 82.

<sup>150</sup>Stübben, Josef: Über die Anlage öffentlicher Plätze, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 11 (1877), Heft 80, S. 393-395; 403-406, hier S. 393. In seinem Monumentalwerk *Der Städtebau* führte er den Gedanken der Platzinseln weiter aus. Vgl. Stübben 1890/1980, S. 141 ff.

<sup>151</sup>Baumeister 1876, S. 183.

<sup>152</sup>Stübben kritisiert, dass sich „wegen des mangelnden Anschlusses Niemand, weder der Anwohner noch der Vorübergehende, einer Platzanlage und ihrer Vorzüge bewusst wird und die spärliche Baumpflanzung der Verkümmерung preisgegeben ist“. Stübben 1877, S. 393.

Entgegen seiner theoretischen Formulierung findet sich – ähnlich der Skizzen Reinhard Baumeisters – jedoch auch in Stübbens Städtebautheorie eine zentral gelegene Platzinsel als Vorschlag der Straßenerweiterung. Vgl. hierzu Abb. 44 u. 45.

<sup>153</sup>Stübben 1890/1980, S. 147.

Wagengewirr und Karrengerassel“<sup>154</sup> ringsherum zerstört werden. Asymmetrisch platzierte Verkehrsinseln hingegen riefen „neben ihren praktischen Vortheilen zugleich eine wohltuende Abwechslung“<sup>155</sup> hervor (Abb. 45).

Ganz im Gegensatz zu Camillo Sittes *künstlerischen Grundsätzen* sollten für Stübben demnach bei der Platzgestaltung sowohl die verkehrstechnischen als auch die ästhetischen Aspekte eine Rolle spielen. Sittes Bestreben war es letztlich, durch eine Übereinkunft zwischen Künstler und Techniker die städtebauliche Planung auf beide Lager zu verteilen. Dies hätte zum Ergebnis, dass der Bereich der künstlerischen Ausgestaltung klar von den zu berücksichtigenden modernen Elementen im Städtebau getrennt wurde.<sup>156</sup> Stübben hingegen ging es darum, dass die öffentlichen Plätze den „Erfordernissen der Zweckmässigkeit [...] und der Schönheit gleichmässig entsprechen“<sup>157</sup> sollten. Wenngleich verkehrstechnische und architektonische Plätze prinzipiell verschiedene Anforderungen an den Städtebauer stellten, konnten sie ebenso gut „zu einer Anlage verbunden werden“<sup>158</sup>. Die Erfüllung verschiedener städtebaulicher Bestrebungen in einer Platzanlage hielt er somit nicht für ausgeschlossen. Diese Herangehensweise Josef Stübbens aufgreifend schrieb Theodor Fischer 1920 in seinen *Sechs Vorträgen über Stadtbaukunst*:

„Technische Vervollkommenung bringt seelischen Rückschritt, künstlerische Kultur wechselt mit wissenschaftlicher Bildung. Die Hypertrophie des einen ist untrennbar von der Unterernährung des anderen.“<sup>159</sup>

Die Umgestaltung der Platzanlage an der Prinzregentenstraße ist somit nicht – wie bisher angenommen – eine bloße Umsetzung der künstlerischen Ideale Camillo Sittes. Das Zusammentreffen des kolossalen Museumsbaus und der Hauptverkehrslinie verlangte nach einer gestalterischen Lösung, die neben ästhetischen auch verkehrstechnische Aspekte berücksichtigte. Durch die „Unbehaglichkeit des drängenden und

---

<sup>154</sup> Stübben 1877, hier S. 393 u. 395. Vgl. hierzu auch Karnau 1996, S. 171.

<sup>155</sup> Stübben 1877, hier S. 393.

<sup>156</sup> Vgl. Sitte 1889/2003, S. 98. Dort heißt es: „Auch ein *modus vivendi* dürfte zwischen Beiden gefunden werden können, falls nur die Geneigtheit dazu vorhanden wäre, denn der Künstler braucht für seine Zwecke nur wenige Hauptstrassen und Plätze, alles Uebrige mag er gerne dem Verkehr und den täglichen materiellen Bedürfnissen preisgeben.“

<sup>157</sup> Stübben 1877, hier S. 393. Vgl. hierzu auch Stübben, Josef: Praktische und ästhetische Grundsätze für die Anlage von Städten, in: *Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines*, Jg. 45 (1893), Heft 32, S. 441–447.

<sup>158</sup> Stübben 1890/1980, S. 141.

<sup>159</sup> Fischer, Theodor: *Sechs Vorträge über Stadtbaukunst*, München 1920, hrsg. von Matthias Castoroph, ND München 2009.

stoßenden Verkehrs“ dürfe nicht die Möglichkeit verschwinden, „in Ruhe das zu betrachten, was doch nur zur Betrachtung dahingestellt“<sup>160</sup> wurde. Es sollte deshalb ein Ideal des Städtebauers sein, die jeweiligen Funktionen eines Platzes richtig zu erkennen, sie zu berücksichtigen und ihn dementsprechend zu gestalten.<sup>161</sup> Nicht zuletzt deshalb steht das Museumsforum paradigmatisch für Theodor Fischers Verknüpfung der verschiedenen städtebaulichen Auffassungen seiner Zeit.<sup>162</sup> Es verwundert jedoch nicht, dass sich Zeitgenossen der etwas komplexe Ursprung dieser Neugestaltung des Museumsvorplatzes nicht vollends erschließen mochte. So wurde die Umplanung des Forums aufgrund der ungewöhnlichen Planung von der Bevölkerung zuerst äußerst kritisch betrachtet. „Die unsymmetrische, mehr malerisch als prunkvolle äußere Anlage des Baues“, schrieben die *Münchner Neuesten Nachrichten* im Jahr 1900, hatte „wie jedes originell von der überlieferten Auffassung abweichende Kunstwerk [...] anfänglich manchen Widerspruch hervorgerufen.“<sup>163</sup> Obgleich die Kernintention der Umgestaltung keine rein künstlerische war, wurde sie scheinbar dennoch als solche wahrgenommen. Schon bald nach ihrer Umsetzung und der Eröffnung des neuen Bayerischen Nationalmuseums gewann sie jedoch „mehr und mehr Freunde“<sup>164</sup>.

### 3.2. Die Erweiterung der Prinzregentenstraße nach Bogenhausen

Als Theodor Fischer im Jahr 1893 die neue Position als Leiter des Stadterweiterungsbüros übernahm, befand sich der Straßenkörper der Inneren Prinzregentenstraße gerade in seiner Durchführung (Abb. 27 u. 57). Auch hatte man bereits damit begonnen, monumentale Bauten entlang der Prachtstraße zu errichten. Mit dem ersten Spatenstich für das Bayerische Nationalmuseum erreichten die Arbeiten an der

<sup>160</sup>Fischer 1920, S. 52. Dementsprechend schrieb auch Friedhelm Amslinger in seiner umfangreichen Abhandlung über Stadtgestaltungskonzepte in München, dass die „Anziehungskraft“ des Museumsforums auf seine „die Betrachtung anregende, architektonische Exklusivität, die ihm einen ganz hervorragenden Grad der Bildhaftigkeit verleiht“, zurückzuführen ist. Siehe Amslinger 1979, S. 362.

<sup>161</sup>Vgl. hierzu Fischer 1920/2009, S. 50–52.

<sup>162</sup>Im Stadtarchiv finden sich auch Änderungen, die nach Fischers Zeit als Leiter des Stadterweiterungsbüros am Forum vorgenommen wurden. Das städtebauliche Konzept blieb jedoch in seiner Gestaltung bis hin zu einer grundlegenden Umplanung der Hauptverkehrslinie durch die Errichtung des gegenüberliegenden Luftgaukommando im Jahr 1937 erhalten. Siehe hierzu StadtA, StG 544/I, sowie Amslinger 1979, S. 358 und Lübbeke 1974, S. 230.

<sup>163</sup>*Münchner Neueste Nachrichten*, 53. Jg. (1. Oktober 1900), Heft 453, S. 2.

<sup>164</sup>Ebd.

Prachtstraße 1894 schließlich ihren ersten Höhepunkt.<sup>165</sup> Obgleich Fischer der nunmehrige Hauptverantwortliche für jegliche städtebaulichen Arbeiten am Rande des Burgfriedens war, nahm sein Büro nur wenig Einfluss auf die Anlage der Inneren Prinzregentenstraße. Bis auf die Umplanung des Museumsforums wurde die geradlinige Anlage des Straßenzuges westlich der Isar von den schematischen Planungen Arnold Zenettis bestimmt (Abb. 23-24).<sup>166</sup>

Die Errichtung der Luitpoldbrücke weckte erste Hoffnungen, die Prinzregentenstraße in Richtung des östlich der Isar gelegenen Bogenhausens zu verlängern.<sup>167</sup> Und in der Tat spielte auch der Münchener Magistrat mit dem Gedanken einer möglichen Weiterführung des Straßenzuges jenseits des Flusses. Im Dezember 1888 äußerte Arnold Zenetti, es gäbe Pläne auf dem „Areal, das zwischen Bogenhausen und München liegt“, eine „Bauanlage von sehr hübscher Form mit Pavillons“ durchzuführen. Hierbei solle auch „auf eine Fortsetzung der bereits in Projektierung begriffenen Prinz-Regentenstraße über die Isar Rücksicht“<sup>168</sup> genommen werden. Nur ein Jahr später verkündete auch Oberbürgermeister Johannes Widenmayer, dass „die Herstellung der Straße zur Verbindung der nördlich und westlich gelegenen Stadtteile mit dem anderen Isarufer und Bogenhausen ohne Zweifel [...] im Lauf der Zeit zu einem Bedürfnis“<sup>169</sup> werden würde. Vorerst sollte der Straßenzug deshalb „mittels zweier seitlicher Abbiegungen“<sup>170</sup> mit geringer Steigung auf die Anhöhe am östlichen

<sup>165</sup> Siehe Bartsch 1979, S. 24 und Karnapp 1999a, S. 169. Vgl. hierzu zudem *Münchener Neuesten Nachrichten*, 52. Jg. (6. Mai 1899), Nr. 210.

<sup>166</sup> Auch die Grünanlage vor dem Museum war bereits partiell im Stil des ursprünglich von Zenetti geplanten Forums ausgeführt worden. Im weiteren Verlauf der Bebauung der Prinzregentenstraße wurde sie schließlich zugunsten der neuen Planung des Stadterweiterungsbüros beseitigt. Vgl. *Verwaltungsbericht* (1898), S. 204 und *Verwaltungsbericht* (1907), S. 82. Vgl. auch Mosbauer, Amrei u. Christoph Valentien: Die Kommunale Grünentwicklung in München, in: Historischer Verein von Oberbayern (Hrsg.): *Oberbayerisches Archiv* 115, München 1991, S. 205–282.

<sup>167</sup> Vgl. Lutz, Fritz: Die Eingemeindung Bogenhausens in die königliche Haupt- und Residenzstadt München, in: Willibald Karl u. Reinhold Häfner (Hrsg.): *Bogenhausen. Vom bäuerlichen Pfarrdorf zum noblen Stadtteil*, München 1992, S. 72–93. Schon 1882 gab es eine erste Initiative seitens der Bürger für einen Steg auf Höhe der etwas südlicher gelegenen Liebigstraße zur direkteren und günstigeren Verbindung Münchens mit den Maximiliansanlagen und Bogenhausen. Insbesondere die im Norden an der Bogenhausener Brücke angesiedelten Ziegelbetriebe waren den Münchener Bürgern ein Dorn im Auge. Dementsprechend hieß es in einer Schwabinger Lokalzeitung zur Errichtung der Brücke im Jahr 1891: „Ist jedoch die Luitpoldbrücke fertig, dann wird wohl kein Equipagenbesitzer oder sonstiger Vergnügungsfahrer mehr die alte Zollbrücke bei Bogenhausen benützen, um dann mit einem ziemlichen Umweg durch schmutzige Straßen (in Bogenhausen) vom englischen Garten in die Maximiliansanlagen zu kommen, sondern er wird den Weg über die Luitpoldbrücke wählen [...]\“, zit. nach *Münchener Volksblatt (frühere Schwabinger Gemeindezeitung)*, 15. Jg. (1891), Nr. 7.

<sup>168</sup> Zit. nach *Münchener Neueste Nachrichten*, 46. Jg (19. Januar 1893), Heft 30, S. 3.

<sup>169</sup> *Münchener Gemeinde-Zeitung*, 18. Jg. (1889), Heft 49, S. 849.

<sup>170</sup> *Münchener Gemeinde-Zeitung*, 18. Jg. (1889), Heft 63, S. 1101.

Isarufer geführt werden. Noch im selben Jahr wurde Hofgartendirektor Jakob Möhl der Auftrag erteilt, eine dementsprechende Weiterführung der Prinzregentenstraße durch die Maximiliansanlagen in ihren Einzelheiten auszuarbeiten.<sup>171</sup> Zwischen 1890 und 1894 entstand auf der Grundlage dieser Planungen eine Verbindung der Luitpoldbrücke mit der höher gelegenen Maria-Theresia-Straße.<sup>172</sup> Zwei achsensymmetrische Auffahrtsrampen führten den Verkehr in einer weiten Kurve durch die Prinzregententerrassen auf die Anhöhe über der Isar (Abb. 27 u. 57). Nach einer kurzen Geraden mit geringer Steigung endete der Straßenzug in einem kreisförmigen Platz.<sup>173</sup> Ein weiteres, kurzes Straßenstück in Richtung Ismaningerstraße ließ eine weitere Fortsetzung der Straße nach Osten zunächst offen (Abb. 54).<sup>174</sup>

Der Lokalbaukommission blieb es verwehrt, Teile des östlich der Isar gelegenen Terrains von der Gemeinde Bogenhausen zu erwerben.<sup>175</sup> Aufgrund dessen strebte die Stadtverwaltung München ab 1890 eine Eingemeindung des gesamten Dorfes zum 1. Januar 1891 an.<sup>176</sup> In den hierfür geführten Verhandlungen betonte der Münchener Magistrat die Fortführung der Prinzregentenstraße als einen Kernpunkt zukünftiger Planungen.<sup>177</sup> Und auch die Gemeinde Bogenhausen legte großen Wert auf die Fortsetzung des Prachtstraßenzuges auf ihrem Terrain. Der Bogenhausener Bürgermeisters Sedlmayr sprach sich diesbezüglich für eine Weiterführung der Straße „in gerader östlicher Richtung“<sup>178</sup> aus. Wahrscheinlich bezog er sich damit auf die bereits seit längerem bei der Lokalbaukommission vorliegenden Pläne Arnold Zenettis zur städtebaulichen Erschließung Haidhausens und Bogenhausens. Dessen schematischer Rasterplan für den Münchener Osten sah vor, die Prinzregentenstraße durch Bogen-

---

<sup>171</sup>Vgl. Bartsch 1979, S. 91–92.

<sup>172</sup>Vgl. hierzu etwa *Bayerischer Landbote*, Jg. 103 (20. August 1893), Heft 36.

<sup>173</sup>Gemeint ist hierbei der heutige Europaplatz, der erst im Jahr 1984 in Erinnerung an den *euro-päischen Gedanken* seinen heutigen Namen erhielt. Vgl. Dollinger, Hans: Die Münchener Straßennamen, München 2010, S. 81.

<sup>174</sup>Im Akt StadtA, LBK 181 findet sich ein Plan der Prinzregentenstraße von 1889, der die Planungen Möhls und die Weiterführung der Straße bis hin zur Ismaningerstraße darstellt.

<sup>175</sup>Vgl. *Bayerischer Landbote*, Jg. 103 (10. Dezember 1893), Heft 52.

<sup>176</sup>Die Stadt München hatte bereits durch einen Regierungsbeschluss vom März 1890 „ein Einspruchsrecht bei allen Bauprojekten in den angrenzenden Gemeinden“. Durch die Einverleibung der angrenzenden Gemeinde Bogenhausen verschaffte man sich nun einen noch „besseren Einfluß auf die Bebauung und Verwendung der an das bebaute Stadtgebiet angrenzenden Gelände“. Blössner 1949, S. 111.

<sup>177</sup>Vgl. hierzu Lutz 1992, S. 83–84.

<sup>178</sup>Zit. nach Lutz 1992, S. 82. Blössner schrieb, dass München durch eine Regierungsentschließung schon seit Anfang 1890 Einspruchsrecht bei allen Bauprojekten der angrenzenden Gemeinden hatte. Da jedoch die Dörfer nicht über die nötigen Mittel groß angelegter Ausbauprojekte verfügten, war eine Eingemeindung letztlich unumgänglich. Vgl. hierzu Blössner 1949, S. 29 u. 111; Siehe auch Lutz 1992, S. 82–84.

hausen schlichtweg geradlinig fortzuführen. Lediglich auf halber Höhe sollte die Verkehrsader durch einen größeren Kreisplatz unterbrochen werden (Abb. 12).<sup>179</sup> Wie die meisten der existierenden Alignementspläne für das Münchener Stadterweiterungsgebiet wurde auch das ursprüngliche Vorhaben für die Prinzregentenstraße letztlich fallen gelassen.<sup>180</sup>

Nach dem plötzlichen Tod Zenettis im Jahr 1891 und der Einrichtung des Stadterweiterungsbüros zwei Jahre darauf hegte das Stadtbauamt gänzlich neue Pläne. Im Oktober 1893 schrieb Wilhelm Rettig an den Magistrat, dass „ein ästhetisches oder praktisches Bedürfnis, die Prinzregentenstraße in gerader Linie zu verlängern, nicht anerkannt werden kann“<sup>181</sup>. Nichtsdestotrotz sei die Verlängerung ein „ausdrücklicher Wunsch der Besitzer des Grundes [...], der durch die Weiterführung der Prinzregentenstraße erschlossen würde“ und „das Projekt nicht aufzugeben“.<sup>182</sup> Eine Umstaltung der bisherigen Pläne tat deshalb dringend not. Neben „dem Verkehr und der praktischen Erbauungsfähigkeit“ sollte in Zukunft „auch das Erstreben nach malerischen Strassen und Platzbildungen in gewissem Umfange berücksichtigt werden“<sup>183</sup>. Die zeitgenössischen Medien unterstützten diese Abwendung des Stadtbauamtes von geometrisierenden Planungen und hießen die Entscheidung zu einer städtebaulichen Neuorientierung in München willkommen. So kritisierte selbst die konservative Bürgerzeitung *Bayerischer Landbote* im Februar 1894 die nach geometrischen Mustern erstellten Entwürfe Zenettis. Das „apathische Zuwarten“<sup>184</sup> der Stadtverwaltung führe

---

<sup>179</sup>Vgl. Karnapp 1999a, S. 171.

<sup>180</sup>Vgl. Selig 1983, S. 100. Zu den zwischen 1870 und 1890 entstandenen geometrischen Planungen für das Stadterweiterungsgebiet Münchens durch Arnold Zenetti siehe auch Fisch 1988b, S. 194 ff.; Kerkhoff 1987, S. 35 sowie Weber 1893, S. 344–346.

<sup>181</sup>Schreiben Wilhelm Rettigs vom 5. Oktober 1893, in: StadtA, StG 543/I.

<sup>182</sup>Ebd.

<sup>183</sup>Kommentar zum Generallinienplan Nr. 4767 für Bogenhausen vom 17. November 1894, in: StadtA, StG 543/I, zit. nach Nerdinger 1988, S. 166. Die künstlerische Gestaltung städtischer Straßen war dabei keineswegs ein Phänomen, dass sich auf die Stadterweiterungstätigkeit in München beschränken sollte. So publizierte zur selben Zeit der österreichische Architekt Julius Leisching einen Artikel zur *kunstvollen Straße*, die dem Betrachter ein „immer neues, immer fesselndes Bild“ bieten sollte. Die „Strassenpflege“ sollte deshalb laut Leisching „nicht Ingenieuren, sondern Bildhauern unterstehen“. Vgl. Leisching, Julius: Die Kunstpflage auf der Strasse, in: *Süddeutsche Bauzeitung*, Jg. 5 (1895), Heft 2, S. 13–14.

<sup>184</sup>*Bayerischer Landbote*, Jg. 104 (18. Februar 1894), Heft 7. Hier auch alle weiteren Zitate dieses Absatzes. Auch das Münchener Gemeindekollegium hegte Kritik an Zenettis Plänen für die Prinzregentenstraße. Die Struktur einer Promenadenstraße bedeutete „trotz ihrer architektonischen Pracht für die Bewohner Bogenhausens und des Villenquartiers nur beträchtliche Verzögerungen, um zu den Versorgungsplätzen mit den mannigfachen Bedürfnissen für Haushaltungen größeren und kleineren Stils gelangen zu können“. Zit. nach *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 25 (1896), Heft 34, S. 481. Das originale, etwas umfangreichere Schreiben des Gemeindekollegiums an den Magistrat vom 20. April 1896 befindet sich in StadtA, LBK 205/I.

letztlich nur zur Verwirklichung einer veralteten Auffassung, die „die geradlinige Fortführung dieser Straße als den einzigen richtigen Durchbruch nach Osten ansieht“. Dadurch hemmten sie nicht zuletzt „in ganz unverantwortlicher Weise die Entwicklung des bisher so stiefmütterlich behandelten Ostens, der nach Natur und Lage der schönste und gesündeste Stadtteil Münchens ist“. Durch den Amtsantritt Theodor Fischers erhoffte man sich eine Verbesserung dieses Missstandes, da „die Bedingungen zur Durchführung“ von nun an „in einer Hand vereinigt“ seien.

Obgleich man sich fortan von den gestalterischen Prinzipien Zenettis distanzierte, verlor die Äußere Prinzregentenstraße nicht an Bedeutung. In den folgenden Planungen stellte sie nach wie vor eine der ersten Straßen zur Erschließung des Münchener Ostens dar.<sup>185</sup> Auch das Stadterweiterungsbüro sah in der Äußeren Prinzregentenstraße eine Hauptverkehrslinie, „an welche sich alle die übrigen Straßenzüge rationell anzugliedern haben“<sup>186</sup>. Die Weiterführung der Prinzregentenstraße war somit untrennbar mit der Ausgestaltung des angrenzenden neuen Stadtviertels Bogenhausen verbunden. Bei Birgit-Verena Karnapp heißt es, dass der Nordosten Münchens nicht zuletzt durch das „Projekt der Prinzregentenstraße [...] zu einer guten Wohngegend erhoben“ wurde. Durch sie gab es „die besten Verbindungen zur Altstadt, den Theatern, Museen und Schulen.“<sup>187</sup> Hinzu kam, dass Bogenhausen laut Stadtverwaltung München schon allein „durch seine natürliche Lage inmitten der herrlichsten Anlagen und Baumbepflanzungen zu einem der schönsten Stadtteile vorausbestimmt“<sup>188</sup> war. Das Stadtbauamt beabsichtigte deshalb, auf dem Gebiet des für seine Ziegelbetriebe bekannten Dorfes ein Villenviertel mit „weiträumiger, landhausartiger Bebauung“<sup>189</sup> zu planen (Abb. 70-72). Die städtebauliche Parzellierung

<sup>185</sup>Vgl. hierzu insbesondere StadtA, LBK 205/III. Der Akt dokumentiert die Entwicklung Bogenhausens nördlich der Prinzregentenstraße und die „Schaffung einer Villenkolonie bei der Sternwarte“ und gibt als solcher Aufschluss darüber, dass die Prinzregentenstraße als einer der ersten Straßenzüge als Hauptverkehrszug nach Osten geplant wurde.

<sup>186</sup>Münchener Gemeindezeitung, Jg. 24 (1895), Heft 7, S. 116.

<sup>187</sup>Karnapp 1999a, S. 178. Das Preisniveau der Grundstücke entlang der Prinzregentenstraße war dementsprechend selbst im Vergleich mit anderen Münchener Villenvierteln verhältnismäßig hoch. Vgl. auch Heisler 1994, S. 171.

<sup>188</sup>Verwaltungsbericht (1893), S. 76. Vgl. hierzu auch Bayerischer Landbote, Jg. 103 (20. August 1893), Heft 36 und Jg. 104 (18. Februar 1894), Heft 7.

<sup>189</sup>Weber 1893, S. 342. Vgl. hierzu auch Gribl 1999, S. 43–66 und Lutz 1962, S. 52 ff. Schon König Maximilian II. hatte den Plan gefasst, Bogenhausen und Haidhausen durch die Anlage großer Grünanlagen als Villenkolonien zu gestalten. Ein Anfang hierzu sollte mit einer in offener Bauweise geplanten Siedlung hinter dem Maximilianeum und entlang der Maximiliansanlagen geschaffen werden. Letztere waren das Ergebnis eines seit Mitte der 1850er Jahren angestrebten Ziels, am östlichen Isarufer eine „zusammenhängende Promenade von Harlaching bis Bogenhausen zu schaffen“. Mosbauer, Valentien 1991, S. 213. Vgl. hierzu auch Wanetschek-Gatz 1972, S. 147–148.

Bogenhausens sollte sich einerseits in dem Charakter „der Altstadt stimmungsverwandt anschließen“<sup>190</sup>. Andererseits war es Aufgabe des Stadterweiterungsbüros, durch bedachte städtebauliche Gestaltung den „eigenartigen Reiz“ und „landschaftlichen Charakter“<sup>191</sup> der Gegend zu bewahren.

Die erste Aufgabe des Münchener Stadterweiterungsbüros war es, für alle Stadterweiterungsgebiete einen „generellen Baulinienplan als Unterlage für die einzelnen Baulinien-Festsetzungen aufzustellen“<sup>192</sup>. Bei der städtebaulichen Planung Bogenhausens hatte man einen vergleichsweise großen Spielraum: Bis auf dort ansässige Ziegelbetriebe und wenige, bestehende Bauten am Beginn der Äußeren Prinzregentenstraße war das Gelände nach Osten hin bisher weitgehend unbebaut geblieben (Abb. 54 u. 57).<sup>193</sup> Während man bei den Stadterweiterungsmaßnahmen an anderer Stelle den vorhandenen Baubestand berücksichtigen musste, konnten die Gebiete östlich der Isar deshalb geradezu „auf die grüne Wiese“<sup>194</sup> geplant werden. Bereits im November 1894 war ein erster Bebauungsplan für den südlichen Teil des neuen Stadtviertels Bogenhausen ausgearbeitet worden (Abb. 18 u. 19).<sup>195</sup> Im Laufe des darauffolgenden Jahres wurde er dem Münchener Magistrat vorgelegt und durch diesen umgehend bewilligt.<sup>196</sup>

In einem zweiten Schritt galt es, „Vorschläge für geeignete zielbewußte Bebauungs-Vorschriften“<sup>197</sup> für das jeweilige Stadterweiterungsgebiet auszuarbeiten. Grundsätzlich unterschied man dabei die *offene* von der *geschlossenen* Bauweise. Während

<sup>190</sup>Verwaltungsbericht (1893), S. 65.

<sup>191</sup>Münchener Gemeindezeitung, Jg. 24 (1895), Heft 7, S. 116. Vgl. hierzu auch Bayerischer Landbote, Jg. 103 (20. August 1893), Heft 36 und Jg. 103 (3. Dezember 1893), Heft 51.

<sup>192</sup>Vgl. Staffel-Bauordnung für die kgl. Haupt- und Residenzstadt München vom 20. April 1904, in: Deutsche Bauzeitung, Jg. 38 (1904), Heft 87, S. 538–540.

<sup>193</sup>Vgl. Blössner 1949, S. 65 und Dönges 1910, S. 29. Bei Blössner heißt es zur entstehenden Verbindung zwischen dem Münchener Stadtgebiet und Bogenhausen: „An der Prinzregentenstraße stand ein einziges hohes Gebäude am westlichen Straßenanfang“.

<sup>194</sup>Klein, Dieter: Wohnen in Bogenhausen, in: Karl; Häfner 1992, S. 109–146. Vgl. Bühl 1991 und Stankiewitz 2009, S. 142. Fischer wies an anderer Stelle selbst auf diese verschiedenen Grundvoraussetzungen hin. In einem 1896 verfassten Kommentar zu den Baulinienprojekten in Neuhausen schrieb er, dass durch die bestehende Bebauung „die Gesichtspunkte, welche betr. die Behandlung z.B. der Bogenhauser Felder oder des Sendlinger Oberfeldes jenseits der Bahn maßgebend waren, nicht in Betracht kommen.“ Zit. nach Wolfrum 2012, S. 201.

<sup>195</sup>Als einer der ersten Baulinienpläne für Bogenhausen kann Plan Nr. 4767 vom 17. November 1894 betrachtet werden. Dieser befindet sich in StadtA, StG 543/I. Der in dieser Arbeit abgebildete Plan vom 23. April 1898 ist eine weitere Ausarbeitung dieses ersten Planes. Die Planung Bogenhausens hat sich hier bereits so weit nach Norden verlagert, dass die Prinzregentenstraße lediglich am südlichen Rand der Karte zu sehen ist.

<sup>196</sup>Vgl. Schreiben Theodor Fischers vom 24. April 1896, in dem es heißt: „Die Baulinien für Bogenhausen sind zum ersten Mal im März 1895 und [...] für ein beschränktes Gebiet wieder im Dezember 1895 vorgelegt worden und [...] nach diesem Plan durch Magistratsbeschuß angenommen worden“. Siehe hierzu StadtA, LBK 205/I.

das *geschlossene* Bausystem eine dichte Bebauung ohne seitlichen Grenzabstand der Gebäude zueinander erlaubte, schrieb die *offene* Bauweise einen Mindestabstand der Bauten zur Grundstücksgrenze vor. Dadurch eignete sie sich insbesondere „zur Schaffung weiträumiger Bebauung und geringerer Wohndichte in den äusseren Stadtheilen“<sup>198</sup>. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts galten in München einheitliche baupolizeiliche Vorschriften für das gesamte Stadtgebiet. So war sowohl im innerstädtischen Bereich als auch in den neu eingemeindeten Gebieten das *geschlossene* Bausystem vorherrschend. Aufgrund der zahlreichen Einverleibungen der Münchener Randgebiete wurde mit dem Erlass einer neuen Bauordnung im Jahr 1879 schließlich auch eine gesetzliche Grundlage für das *offene* Bausystem geschaffen.<sup>199</sup> Fortan musste demnach in den Bebauungsplänen der Stadterweiterungsgebiete auch die jeweils vorgeschriebene Bauweise festgesetzt werden.<sup>200</sup> Um die ursprüngliche Idee einer Villenkolonie in Bogenhausen gesetzlich zu verankern, beschloss der Magistrat für das neue Stadtviertel die *offene* Bauweise vorzuschreiben. Lediglich die Ismaningerstraße sowie die Äußere Prinzregentenstraße sollten gegen das Stadtteilzentrum hin baulich verdichtet werden.<sup>201</sup>

---

<sup>197</sup>Vgl. Staffel-Bauordnung für die kgl. Haupt- und Residenzstadt München vom 20. April 1904, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 38 (1904), Heft 87, S. 538–540.

<sup>198</sup>Weber 1893, S. 342.

<sup>199</sup>Auf Haidhausen, Giesing und Ramersdorf in den 1850er und 1860er Jahren folgten 1877 Sendling, 1890 Schwabing und Neuhausen. Nach Bogenhausen im Jahr 1891 wurde der Burgfrieden durch die Eingemeindungen Nymphenburgs 1899 und Thalkirchens und Laims 1900 erweitert. Vgl. Dönges 1910, S. 9. Vgl. zudem Wiedenhofer, Joseph: Die bauliche Entwicklung Münchens vom Mittelalter bis in die neueste Zeit im Lichte der Wandlungen des Baupolizeirechtes. Eine baupolizeiliche Studie, München 1916, S. 139 und *Verwaltungsbericht* (1895), S. 37. Die ersten *Villenkolonien* in München entstanden schließlich in den frühen 1890er Jahren. Siehe hierzu Gribl 1999, S. 17 ff.

<sup>200</sup>Die Kritik an dem neuen Bausystem richtete sich ab 1893 direkt an Theodor Fischer, der als Protagonisten der Stadterweiterung die *offene* Bauweise für bestimmte Bereiche vorschrieb. Im Münchener Magistrat heißt es, dass das Wohnen in München dadurch immer teurer werden würde. „Wer nun drängt aber den Magistrat auf eine derartige Bahn? Niemand anders als der Vorstand des Stadterweiterungsbureaus Architekt Theodor Fischer. Und wenn man das weiß, dann ist auch der Ruf berechtigt: 'Gott bewahre uns vor unseren Künstlern', denn ein solcher will doch Architekt Fischer sein.“ *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 1 (1898), Heft 29, S. 1.

<sup>201</sup>*Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 25 (1896), Heft 37, S. 522 und Heft 75, S. 1023-1026. Zur weiteren Bestimmung der Bauvorschriften Bogenhausens nördlich der Äußeren Prinzregentenstraße vgl. *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 24 (1900), Heft 13, S. 209, Heft 33, S. 513 und Heft 102, S. 1548. Sowie *Münchener Bauzeitung*, Jg. 3 (1900), Heft 9, S. 9-10. Auch die anderen Münchener Stadterweiterungsgebiete wurde nach diesem Verfahren geplant. So schrieb das Stadtbauamt über die Bauvorschriften Sendlings: „Als allgemein geltender Satz der Städtebaukunst ist in früheren Noten und Berichten schon mehrfach angeführt worden, daß mit der wachsenden Entfernung von dem dicht bebauten Stadtkern die Bebauung eine stets weiträumige werden soll“. Bericht des Stadtbauamtes vom Oktober 1898, zit. nach Wolfrum 2012, S. 151.

Für Theodor Fischer als den Leiter des Stadterweiterungsbüros reichte die Differenzierung zwischen *geschlossener* und *offener* Bauweise jedoch nicht aus. Infolgedessen plädierte das Stadtbauamt für die „Schaffung von Bauvorschriften, welche nicht einheitlich und starr für ein ganzes ausgedehntes Stadtgebiet“ zu gelten hatten; aufgrund der „ungleichartigen lokalen Verhältnisse“ sollten die Vorschriften auch „den speziellen Bedürfnissen verschiedener Stadtteile“<sup>202</sup> gerecht werden. Fischers Vorgehen orientierte sich dabei am Konzept der Zonenbebauung, das ursprünglich den städtebautheoretischen Ansätzen Reinhard Baumeisters zuzuschreiben ist. Baumeister unterschied drei unterschiedliche „Abtheilungen“, denen ein Stadtviertel bei der Planung unterzuordnen wäre. Die Bestimmung des *offenen* oder *geschlossenen* Bausystems für einen bestimmten städtischen Bereich sei entsprechend dessen Funktion um detaillierte Vorschriften zu erweitern.<sup>203</sup> Während der Wiener Camillo Sitte Zonenbauordnungen keine weitere Beachtung schenkte, schloss sich Stübben später den Ideen Baumeisters an.<sup>204</sup> So legte Stübben als Stadtbaumeister in Köln 1893 eine *Staffelbauordnung* vor, die das Stadtgebiet in vier Bauklassen unterteilte.<sup>205</sup> Neben der theoretischen Grundlage Baumeisters ließ sich der Kölner Stadtbaumeister zudem von der Pionierarbeit des Frankfurter Oberbürgermeisters Franz Adickes beeinflussen. Dieser reformierte 1891 die baupolizeilichen Vorschriften seiner Stadt durch die Unterscheidung zwischen Innen- und Außenstadt und hatte dadurch als erster die gesetzliche Zonenbauordnung praktisch umgesetzt.<sup>206</sup> Bis zur Jahrhundertwende folgten – wenn auch sehr zögerlich – weitere deutsche Städte diesem Vorbild Frankfurts und Kölns.<sup>207</sup>

Inspiriert von den Errungenschaften Franz Adickes und Stübbens sowie den städtebautheoretischen Grundsätzen Baumeisters kulminierten auch Theodor Fischers

---

<sup>202</sup> *Verwaltungsbericht* (1894), S. 64. Wenn auch nicht auf die Zonenbauordnung bezogen sagte Sitte hierzu passend in einem 1899 in München gehaltenen Vortrag: „Wie der gute Architekt beim Baue eines Hauses genau vorher berechnet, welche Räume Speise- oder Schlafzimmer sein sollen, und nicht der Partei diese Wahl überlässt, hat der Städtebauer auch mit den Häuser-Silhouetten zu operiren, und auf die Art der Bewohner Rücksicht zu nehmen“. *Münchener Neueste Nachrichten*, Jg. 51 (17. Dezember 1899), S. 9, zit. nach Gribl 1999, S. 45.

<sup>203</sup> Neben den Bereichen der Großindustrie und der Kleingewerbe sollen bestimmte Teile der Stadt auch ausschließlich dem Wohnen zugeschrieben werden. Für jede dieser Gruppen gab es darüber hinaus genauer differenzierte „lokale Bedingungen“. Siehe hierzu Baumeister 1876, hier S. 75-91.

<sup>204</sup> Stübben 1890/1980, hier insbesondere S. 51-53. Bereits vor der Veröffentlichung seines Hauptwerkes *Der Städtebau* forderte Stübben eine abgestufte Bauordnung. Vgl. Karnau 1996, S. 187 ff. und Hartog 1962, S. 111 ff. Siehe auch Collins, Collins 2006, S. 40.

<sup>205</sup> Obgleich dieser Antrag Stübbens abgelehnt wurde, tritt schließlich 1896 eine Zonenbauordnung in Kraft, die seiner Grundidee sehr ähnelt. Siehe hierzu Karnau 1996, S. 192-197.

<sup>206</sup> Vgl. Hartog 1962, S. 112.

Planungsergebnisse für München 1904 in einer *Staffelbauordnung* (Abb. 21).<sup>208</sup> Die Basis dieses Zonenbebauungsplanes bildeten neun unterschiedliche Baustaffeln, von denen je vier das *offene* und fünf das *geschlossene Bausystem* vorsahen.<sup>209</sup> In der Aufteilung des Stadtgebietes in die verschiedenen Zonen schlug das Münchener Stadtbauamt einen unkonventionellen Weg ein: Entgegen der vorherrschenden Praxis, die Zonen durch ein Schema kreisförmig anzugeben, entschieden sich Theodor Fischer und Wilhelm Rettig für ein flexibleres Verfahren der Zonenplanung. Um der Komplexität einer modernen Großstadt gerecht werden zu können, sollte jeder Straßenzug entsprechend seiner jeweiligen Bedeutung und Bestimmung gesondert behandelt werden. Straßenzug um Straßenzug plante das Stadterweiterungsbüro nun das bauliche Erscheinungsbild der Münchener Stadterweiterungsgebiete. Das Idealmodell der Zonung entlang konzentrischer Kreise wurde dadurch entscheidend weiterentwickelt.<sup>210</sup> Die *Staffelbauordnung* ermöglichte es, die vorausgehenden Überlegungen für Bogenhausen im Allgemeinen sowie die Äußere Prinzregentenstraße im Besonderen in einem städtebaulichen Gesamtkonzept festzuhalten. Ein im Juli 1907 erschienener Verkaufsprospekt für das *Bogenhausener Villenquartier* zeigte die zu erwartende Bebauung des Stadtviertels in einer Vogelschau (Abb. 72).<sup>211</sup> Und nur wenige Jahre später schrieb der Zeitgenosse Reinhard Dönges:

---

<sup>207</sup> Zu nennen sind neben Frankfurt am Main insbesondere die Städte Hamburg und Stuttgart.

Dass die praktische Umsetzung der theoretischen Ideen dennoch schleppend voranging, ist einem Artikel Baumeisters zu entnehmen: „[...] soll in einer bestimmten Stadt eine einzige Bauordnung über das ganze Weichbild gelten, soll sie unterschiedslos aufgestellt werden für alte Stadttheile [...]? Diesen Standpunkt nehmen in der That annoch die meisten städtischen Bauordnungen ein [...] Erst schüchtern und vereinzelt finden sich Regeln, welche bei gewissen baulichen Einzelheiten zwischen zweierlei Stadttheilen oder nach sonstigen topographischen und wirtschaftlichen Umständen Unterschiede festsetzen.“ Baumeister, Reinhard: Die Abstufung von Bauordnungen für den Stadtkern, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 12 (1892), Heft 41, S. 425-429, 442-444, 451-453, hier S. 426.

<sup>208</sup> Die *Staffelbauordnung* von 1904 wurde 1912 einigen Änderungen unterzogen und war schließlich bis 1979 wirksam und rechtskräftig. Zur *Staffelbauordnung* in München siehe insbesondere StadtA, HA 177, sowie Steinhauser, August (Hrsg.): Münchner Staffelbauordnung vom 20. April 1904, München 1904. Vgl. auch Fisch 1988b, S. 249 ff.; Nerdinger 1988, S. 31–32; Selig 1988, S. 11.

<sup>209</sup> In ihren Grundzügen unterschieden sich die Baustaffeln in erster Linie in der jeweils zulässigen Geschossshöhe. Vgl. Nerdinger 1988, S. 31 ff.

<sup>210</sup> Wiedenhofer 1916, S. 177 und Fisch 1988b, S. 186 u. 256-257. Obgleich sich Camillo Sitte nicht mit Zonenbauordnungen auseinandersetzen möchte, ist zu erwähnen, dass Sitteaner Theodor Goecke in einem lobenden Kommentar in der *Deutschen Bauzeitung* zu dem Schluss kommt, Fischer hätte durch seine *Staffelbauordnung* den „Städtebau in gesellschaftlicher und künstlerischer Richtung um einen Riesenschritt gefördert“. Siehe Goecke, Theodor: Der Entwurf zu einer Staffel-Bauordnung für München, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 34 (1900), Heft 94, S. 575–578.

<sup>211</sup> Vgl. auch Gribl 1999, S. 52 u. 55.

*„Außerordentlich viel zur Entwicklung Bogenhausens hat die prächtige Prinzregentenstraße beigetragen, deren künstlerisch einheitlicher Ausbau bald vollendet sein wird. [...] Jene Flächen, die in früheren Jahrzehnten und Jahrhunderten das Baumaterial für die Häuser von München lieferten, werden mehr und mehr von modernen Prachtbauten bedeckt. In kurzer Zeit werden auch die letzten Ziegeleianlagen aus diesem Teile des Burgfriedens verschwunden sein.“<sup>212</sup>*

Durch die individuelle Planungsweise konnte mit der *Staffelbauordnung* die ursprünglich angedachte bauliche Verdichtung des Straßenzuges im Kontrast zu der ihn umgebenden Villenbebauung umgesetzt werden (Abb. 22).<sup>213</sup> Die Äußere Prinzregentenstraße nahm dadurch in ihrer baulichen Ausgestaltung eine städtebauliche Vermittlungsfunktion zwischen dem dicht bebauten Münchener Stadtkern und der Villenkolonie Bogenhausen ein. Sie fügt sich damit in das Gesamtziel des Stadterweiterungsbüros, „die starre Grenze zwischen freiem ländlichen Gebiet und städtischer Mietshausbebauung in mehreren Übergangs-Zonen“<sup>214</sup> abzustufen. Neben der baulichen Struktur geschlossener Straßenwände waren in gleicher Weise jedoch die ihnen zugrunde liegenden Baulinien für das städtebauliche Erscheinungsbild der Straße ausschlaggebend. Ein tieferes Verständnis der stadtplanerischen Gestaltung des prominenten Münchener Straßenzuges in Bogenhausen ergibt sich demnach erst durch die genaue Analyse der einzelnen städtebaulichen Planungsphasen.

### 3.3. Der Entwurf eines axialen Abschlusses

Das Stadterweiterungsbüro sah ähnlich den Entwürfen Arnold Zenettis vor, die Äußere Prinzregentenstraße durch die Anlage eines Platzes in drei Teile zu gliedern (Abb. 55). Durch die Verschiedenartigkeit der drei Straßenabschnitte ist die Anlage des Straßenzuges geradezu beispielhaft für Theodor Fischers Prioritäten städtebaulicher Gestaltung. Bis mit der Anlage des ersten Straßenabschnittes im Jahr 1898 begonnen werden konnte, erfuhr die Gesamtplanung der Äußeren Prinzregentenstraße diverse Änderungen.<sup>215</sup> Einige dieser städtebaulichen Entwicklungsprozesse sind noch heute durch Skizzen, Pläne, Notizen und die Korrespondenz der verschiedenen

---

<sup>212</sup>Dönges 1910, S. 29.

<sup>213</sup>Sowohl die Innere als auch die Äußere Prinzregentenstraße erhielten demgemäß die auf drei Stockwerke beschränkte *Baustaffel 2* des geschlossenen Bausystems, während sich das Gebiet in Richtung des nördlichen Bogenhausens stufenweise einer niedrigeren, offenen Bebauung annäherte. Siehe hierzu auch Steinhäuser 1904, S. 133.

<sup>214</sup>Fisch 1990, S. 184. Vgl. hierzu auch Steinhäuser 1904, S. 66 und Wiedenhofer 1916, S. 177 ff.

Behörden in den Akten des Münchener Stadtarchivs anschaulich dokumentiert.<sup>216</sup> Die einzelnen Planungsschritte enthalten neben Abänderungsvorschlägen des Städtebauers selbst auch kritische Kommentare und Gegenentwürfe des Münchener Magistrats und angrenzender Grundbesitzer. Insbesondere der Entwurf eines axialen Abschlusses am Ende des ersten Straßenabschnittes in Anlehnung an Ludwigs II. Festspielhausprojekt zog eine rege Debatte nach sich (Abb. 49). Als wohl einer der prägnantesten Gegenvorschläge soll diese Planung als pars pro toto der kommunalen Stadterweiterungsdebatte in München etwas genauer beleuchtet werden. Durch die Rekonstruktion der Planungsphase lassen sich nicht nur Rückschlüsse auf Fischers urbanes Konzept für die Äußere Prinzregentenstraße ziehen. Die Analyse und Darstellung der widersprüchlichen Auffassungen seiner Zeitgenossen gibt zugleich die eigentliche Neuartigkeit der städtebaulichen Grundsätze Fischers zu erkennen.

Als eine wichtige Voraussetzung seiner städtebaulichen Planungen sah Theodor Fischer die Rücksichtnahme auf spezifische topographische Begebenheiten einer Gegend. Nach Fischer sollte alles, „was die Natur liefert, [...] nicht verwischt, sondern ausgebildet, gesteigert werden; die Höhe soll erhöht, die Fläche noch mehr geflacht werden“<sup>217</sup>. In seinen *Sechs Vorträgen über Städtebaukunst* schrieb er, es sei „gegen die gemeindliche Ökonomie“ die Straßen nicht so anzulegen, dass „jede unnötige Erdbewegung vermieden“<sup>218</sup> würde. Aufgrund dessen sollte man „sich so eng wie möglich an das Gelände anpassen“<sup>219</sup>. Nicht nur der wirtschaftliche Faktor war jedoch Grund für die Berücksichtigung der vorgegebenen Geländestrukturen. Der „Anschluß an die örtlichen Voraussetzungen des Geländes“ würde sowohl den „Schematismus [...] der Regelmäßigkeit als den der willkürlichen Unregelmäßigkeit“<sup>220</sup> unterbinden. Somit konnten sich mit den natürlichen Begebenheiten abgestimmte Planungen gewissermaßen auch aus ästhetischer Sicht als gewinnbringend erweisen.

---

<sup>215</sup>Der Baubeginn verzögerte sich um etliche Jahre, da der Magistrat das Bogenhausener Gebiet kurz nach der Eingemeindung vorerst mit einem Bauverbot belegt hatte. Obgleich bereits im April 1896 die Anlage der Äußeren Prinzregentenstraße und des Prinzregentenplatzes durch Ministerialbeschlüsse genehmigt wurden, konnte deshalb erst 1898 mit dem Bau begonnen werden. Vgl. hierzu StadtA, StG 543/I. Die Medien kritisierten den Umstand, dass „seit Jahren den dortigen Grund- und Häuserbesitzern alle möglichen Hindernisse in den Weg“ gelegt wurden. Zit. nach *Bayerischer Landbote*, Jg. 103 (20. August 1893), Heft 36.

<sup>216</sup>Für die Planungsschritte des im Folgenden behandelten ersten Straßenabschnittes siehe insbesondere die Akte StadtA, StG 543/I und LBK 205/I und II.

<sup>217</sup>Fischer 1920/2009, S. 89.

<sup>218</sup>Fischer 1920, S. 62.

<sup>219</sup>Fischer 1920, S. 63.

<sup>220</sup>Fischer, Theodor: Neuere Bebauungspläne, in: *Der Städtebau*, Jg. 5 (1908), Heft 7, S. 85–87.

Gewiss war Fischer nicht der Erste, der die Vorteile eines sich an der Topographie orientierten städtebaulichen Entwerfens erkannte. De facto war das Anpassen der städtebaulichen Planungen an die Geländestruktur einer der wenigen Punkte, in dem sich die widersprüchlichen Auffassungen in der zeitgenössischen Städtebautheorie einig zu sein schienen. So plädierte Reinhard Baumeister 1876 in seiner Städtebautheorie dafür, dass bei „der Trassierung von Straßen [...] die Topographie des Geländes unbedingt berücksichtigt werden“<sup>221</sup> sollte. Durch „völlige Nivellierung aller gegebenen Naturformen“ hätte man seiner Meinung nach zwar „die größte Freiheit im Entwurf“; der Städtebauer würde dadurch „aber – abgesehen von den Kosten – manchen Reiz der Lage, manche malerische Wirkung der Architektur unterdrücken“<sup>222</sup>. Und für seine späteren Rezessenten Camillo Sitte und Josef Stübben stellte das Gelände eines der Mittel dar, „künstlerische Ziele in den Bebauungsplänen zur Geltung zu bringen“<sup>223</sup>. Sonach könnten unregelmäßige Stadtstrukturen – die sowohl Sitte als auch Stübben als *malerisch* betrachteten – „in der Beschaffenheit des Geländes [...] begründet sein“<sup>224</sup>. „Unebenheiten des Terrains“ wären laut Sittes *künstlerischen Grundsätzen* „willkommene Ursachen zu gebrochenen Straßen und sonstigen Unregelmäßigkeiten“<sup>225</sup> des Stadtplanes.

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Anpassung an die Geländestruktur stand die Planung für Sitte darüber hinaus in einem interdependenten Verhältnis mit der späteren Bebauung. Bei der Erstellung eines Planes musste man sich sogleich ein Bild davon machen, „welche öffentliche Bauten und Plätze etwa in Aussicht zu nehmen wären“<sup>226</sup>. Erst wenn man „einen Begriff“ davon habe, „aus welchen Gebäuden und Plätzen ein Stadtteil bestehen wird“<sup>227</sup>, könne man die eigentlich wichtige Aufgabe der Planung in Angriff nehmen. Ziel war es letztlich, „Alles so zu vertheilen, dass es sich den Terrain- und anderen Verhältnissen anpasst und zugleich ein Maximum von künstlerischer Wirkung zulässt“<sup>228</sup>. Ein Städtebau im *künstlerischen* Sinne bedeutete für Sitte deshalb ein weit vorausblickendes Planen unter Berücksichti-

---

221 Zit. nach Höffler 1976, S. 37.

222 Baumeister 1876, S. 95.

223 Stübben 1891, hier S. 154. Siehe auch Sitte 1889/2003, S. 141. Oliver Karnau betont, Stübben habe bereits vor Sitte „Straßennetze mit krummer Linienführung geplant, die die topographische Situation berücksichtigen“. Siehe Karnau 1996, S. 173 ff.

224 Stübben 1891, hier S. 154. Vgl. hierzu auch Karnau 1996, S. 223.

225 Sitte 1889/2003, S. 141.

226 Sitte 1889, S. 136.

227 Sitte 1889, S. 136.

228 Sitte 1889, S. 136–137. Ähnlich auch bei Stübben, siehe Stübben 1890/1980, S. 40–41.

gung aller Faktoren, die den räumlichen Eindruck beeinflussten. Die Geländestruktur war dabei untrennbar an die spätere bauliche Ausgestaltung der zu planenden Stadtteile gebunden.<sup>229</sup> Diesen Gedanken seines selbstgewählten Lehrmeisters weiterverfolgend beschäftigte sich auch Karl Henrici im Jahr 1894 in einem Aufsatz mit der Anlage von Straßen und Plätzen auf unebenem Gelände.<sup>230</sup> Während Sitte sehr allgemein auf den ästhetischen Reiz einer baulichen Berücksichtigung der Geländestruktur verwies, versuchte Henrici konkrete Beispiele anzuführen. So hob der Aachener Städtebauer unter anderem hervor, dass man durch „einzelne Gebäude an dem Kulminationspunkt des Gefälles einen Ruhepunkt für das Auge schaffen“<sup>231</sup> könne.

Auf diesen Konsens der zeitgenössischen Städtebautheorie aufbauend formulierte Theodor Fischer 1903 in einem Beitrag zur Stadterweiterung Stuttgarts zwei seiner obersten Gebote im Städtebau.<sup>232</sup> Seinen ersten städtebaulichen Grundsatz nannte der Münchener Städtebauer die *Steigerung des Charakteristischen*<sup>233</sup>. Diesem Aspekt lag der Gedanke zugrunde, dass der landschaftliche Charakter einer Gegend durch den Städtebau stets berücksichtigt und – falls möglich – gar hervorgehoben werden sollte. An Steigungen und Höhepunkten seien durch markante Gebäude städtebauliche Akzente zu setzen. Wie bereits Karl Henrici sah Fischer darin eine Möglichkeit, den topographischen Begebenheiten ästhetische Vorzüge für die Planung abzugewinnen.<sup>234</sup> Überdies präzisierte er die als Vorlage verwendeten Erkenntnisse des Aachener Professors: Markante Gebäude sollte nicht nur an den höchsten Punkten eines Geländeanstieges zum Stehen kommen. Zur maximalen Wirksamkeit verlangte

<sup>229</sup>Einen ähnlichen Ansatz verfolgte auch Josef Stübben, als er nur ein Jahr darauf schrieb: „Den Forderungen der Schönheit wird in gleicher Weise dadurch Rechnung getragen, daß das Gebäude den Zielpunkt einer oder mehrerer Straßen bildet, daß es durch einen Vorplatz, durch erhöhte Lage, durch ringsum genügende Stellung den Blick des Stadtbesuchers fesselt, sich ihm in anziehender Perspektive gegenüber stellt, von dem Gewöhnlichen sich unterscheidet, aus dem Häuserganzen sich abhebt, hervorragt“. Stübben 1890, S. 40–41.

<sup>230</sup>Vgl. Henrici, Karl: Einiges zur Beachtung bei Anlagen von Strassen, Plätzen und Gebäuden auf unebenem Gelände, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 28 (1894b), Heft 81, 82, S. 501-502, 506-509.

<sup>231</sup>Ebd., hier 501.

<sup>232</sup>Theodor Fischers städtebauliche Grundsätze sind eng mit seinen architektonischen Wertvorstellungen verbunden. Durch den städtebaulichen Auftrag in München und seine fortwährende Karriere als Architekt versuchte er später deshalb, wenn möglich die beiden Bereiche zu kombinieren. So bemerkte er 1899 in einem Gesuch an die Schwabinger Gemeinde zur Errichtung der Erlöserkirche: Die Ausführung der Kirche „liegt mir deshalb besonders am Herzen, weil sie mir Gelegenheit bieten könnte, die Grundsätze, welche mich bei der Gestaltung öffentlicher Plätze und der Stellung öffentlicher Gebäude leiten, zum ersten Mal selbst in allen Theilen durchzuführen“. Zit. nach Karnapp, Birgit-Verena: Theodor Fischer, in: Lothar Altmann (Hrsg.): *Persönlichkeiten im alten Schwabing*, München 2000, S. 54–60.

<sup>233</sup>Fischer, Theodor: Stadterweiterungsfragen. Mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart. Ein Vortrag von Theodor Fischer, Stuttgart 1903, S. 18. Siehe hierzu auch Nerdinger 1988, S. 35.

Fischer ein „hochstehendes Bauwerk“, zudem „immer die Linie des Berges“<sup>235</sup> wiederholen zu lassen (Abb. 61). Dadurch konnte „das Eigenartige der Umgebung aufgegriffen und aufs höchste gesteigert“<sup>236</sup> werden.

Als zweiten Grundsatz in Bezug auf Gelände und Bebauung nannte Theodor Fischer die *Gliederung der Masse nach Herrschendem und Beherrschtem*<sup>237</sup>. Ganz im Sinne Sittes müsse der Städtebauer sich bei der Planung eines ganzen Stadtbezirks stets vor Augen halten, welche öffentlichen Bauten und Plätze später bestimmd sein sollten.<sup>238</sup> Während das *Herrschen* einzelner Bauten in der richtigen Ausnutzung der landschaftlichen Begebenheiten und somit der *Steigerung des Charakteristischen* begründet sein konnte, dachte Fischer hierbei auch an das Verhältnis der Gebäude zueinander. Wie bereits Josef Stübben gefordert hatte, sollten monumentale Gebäude „erhöht in dem Platz- oder Straßenbilde vor den Augen des Beschauers und hochragend in der äußeren Erscheinung der ganzen Stadt“<sup>239</sup> angelegt werden (Abb. 60 u. 61). Dies diene der Orientierung des Betrachters im komplexen urbanen Umfeld und hätte zudem wesentliche ästhetische Vorzüge. Für Fischer garantierte diese Betonung einzelner Elemente eine „Zusammenfassung aller Teile in eine Einheit, [...] in der alle Teile vom Geringsten bis zum Haupte ihre eigenste Bestimmung haben und schön sind dadurch, dass sie diesen ihren Zweck im ganzen erfüllen“<sup>240</sup>. Besonders die Unterscheidung zwischen *Herrschendem und Beherrschtem* bot dem Städte-

---

<sup>234</sup>Auch in Münchener Architektur- und Städtebaukreisen schien Fischer mit dieser Ansicht nicht alleine gewesen zu sein. In einem Bericht der *Münchener Bauzeitung* aus dem Jahre 1898 heißt es, zur „Erzielung eines schönen Verhältnisses zwischen den Straßen und Plätzen“ empfehle sich die „Stellung hervorragender Gebäude auf einen erhöhten Standort und in den Zielpunkt einer oder mehrerer Straßen“. Dies müsse „jedoch unter Vermeidung von gekünstelten Lösungen“ geschehen. Siehe hierzu *Münchener Bauzeitung*, Jg. 1 (1898), Heft 11, S. 2.

<sup>235</sup>Fischer 1903, S. 16.

<sup>236</sup>Fischer 1903, S. 17.

<sup>237</sup>Fischer 1903, S. 8.

<sup>238</sup>So später auch Karl Henrici: Der Städtebauer muss „das Vermögen besitzen, sich alle räumlichen Wirkungen, die aus seinem Plane hervorgehen werden, vorzustellen, ebenso wie nur der Architekt imstande sein wird, einen tadellosen Grundriß zu entwerfen, der sich gleichzeitig aller Folgerungen im Aufbau bewußt ist“. Je kunstvoller die planerische Grundlage gestaltet ist, desto weniger Aufwand wäre bei der späteren architektonischen Ausgestaltung aufzubringen. Vgl. Henrici, Karl: Woran ist zu denken bei Aufstellung eines städtischen Bebauungsplanes?, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 23 (1903), Heft 15, S. 96–98.

<sup>239</sup>Stübben, Josef: Der Bau der Städte in Geschichte und Gegenwart. Rede zum Schinkelfest des Architekten-Vereins in Berlin am 13. März 1895, Berlin 1895, S. 128.

<sup>240</sup>Fischer 1903, S. 9.

bauer die Möglichkeit, die „entsetzlichste Oede“<sup>241</sup> gleichförmiger moderner Städteanlagen zu umgehen.

Die Rücksicht auf Topographie und spätere Bebauung im Sinne dieser beiden städtebaulichen Grundsätze Theodor Fischers kam bei der Planung des ersten Abschnittes der Äußeren Prinzregentenstraße zum Tragen. Der Bau des Straßenstücks zwischen Ismaningerstraße und Prinzregentenplatz setzte den Verkehrszug vorerst in geradliniger Ausrichtung fort (Abb. 56). Obgleich auch Fischer gekrümmte Straßen bevorzugte, schloss er im Umkehrschluss die Gerade nicht gänzlich aus; gerade Strecken sollten lediglich nicht übermäßig lang werden und mussten dem Betrachter stets einen adäquaten „Abschluß für das Auge“<sup>242</sup> bieten (Abb. 59 u. 60). Letzteres lag darin begründet, dass den Geraden im Gegensatz zu konkaven Straßenzügen ein „die Augen des Wandelnden beschäftigendes Ziel“<sup>243</sup> fehlte. Fischers Ansicht unterschied sich damit grundlegend von der planerischen Vorgehensweise Karl Henricis. Für den Münchener Städtebauer stellte augenscheinlich die gekrümmte Linie – ganz im Gegensatz zu Henrici – kein Nonplusultra im Städtebau dar. Seiner Ansicht nach konnte auch die gerade Straßenführung auf kurze Distanz ästhetisch ansprechend gestaltet und situationsbedingt gar Vorteile gegenüber der gekrümmten Linie bieten.<sup>244</sup> Somit war auch Camillo Sittes Kanon *künstlerischer Grundsätze* für Fischer weniger eine ideologische Grundlage als vielmehr eine Inspirationsquelle seiner Arbeit.<sup>245</sup>

Die Distanzierung Fischers von der dogmatischen Haltung Karl Henricis offenbart aufs Neue seine Nähe zur städtebaulichen Praxis und Theorie Josef Stübbens.

---

241 Fischer 1903, S. 8. An anderer Stelle heißt es bei Fischer: „Und glücklich ist dann die Stadt, die ein Bauwerk ihr eigen nennt, das über alle weg herrscht, oder wenigstens eines, das durch seine besondere Form alle anderen an Bedeutsamkeit übertrifft“. Fischer 1920/2009, S. 95.

242 Fischer 1920, S. 26. Vgl. auch Fischer 1903, S. 41.

243 Fischer 1920/2009, S. 28.

244 Dieser Grundsatz wurde von der nächsten Generation der Münchener Stadtplaner übernommen. So schrieb Oberbaurat August Blössner, der 1916 zum Nachfolger Wilhelm Bertsch in das Amt des Leiters des Münchener Stadterweiterungsbüros erhoben wurde: „Seltsam berührt es, wenn die Frage gestellt wird, ob jetzt die geraden Strassen oder die geschwungenen Strassen vorzuziehen sind. Jeweils das Passende ist zu wählen! Ungeeignet sind die gekrümmten und vielfach gestaffelten Strassen, wenn sie nur gewählt sind, um mittelalterliche Städte nachzuahmen, und unzulässig sind die monumentalen, geometrischen Aufteilungen, wenn sie nicht die Gelände und Besitzverhältnisse beachten. Die Strassenform kann nicht in eine einzige Gussform gegossen werden“. Blössner 1918, S. 15.

245 In der Literatur heißt es nichtsdestotrotz immer wieder, Fischer hätte sich bei der Stadterweiterung Münchens maßgeblich von den Ideen und Idealen Sittes und auch Henricis leiten lassen. Vgl. Bertsch 1912, S. 706 ff.; Blössner 1949, S. 63; Albers 1982; Fisch 1982, S. 250; Kerkhoff 1987, S. 35; Fisch 1988b, S. 214 ff.; Selig 1988, S. 9–11. Lediglich Nerdinger schrieb entgegen dem bestehenden Konsens: „Fischers städtebauliche Arbeit wird zumeist nur als Produktion von malerischen Bildern und damit inadäquat beschrieben.“ Nerdinger 1988, S. 24.

Zwar schrieb auch Stübben, dass krumme Straßen durch den steten „Wechsel des Bildes“ ein „vielgestaltigeres Bild“<sup>246</sup> als lineare Straßenzüge bieten konnten. Ähnlich der Auffassung Fischers war dies jedoch kein Ausschlusskriterium für die Anlage von Geraden. Die geradlinigen Straßen bedurften laut Stübben lediglich „eines besonderen Gegenstandes“<sup>247</sup> zum Abschluss. Seiner Meinung nach konnten Geraden dadurch „dem gekrümmten Straßenzuge“ an „Monumentalität und Großartigkeit [...]“ weit überlegen sein<sup>248</sup>. Ganz im Gegensatz zu ihren Zeitgenossen beabsichtigten somit weder Josef Stübben noch Theodor Fischer, dem Stadtteil die subjektive künstlerische Auffassung des Städtebauers rücksichtslos aufzuzwingen. Ihr oberstes Gebot war es vielmehr, die gekrümmte oder gerade Ausrichtung einer Straße sowohl ästhetisch und als auch zweckorientiert individuell begründen zu können.<sup>249</sup>

Im Falle des ersten Straßenstückes der Äußeren Prinzregentenstraße sind zwei wesentliche Ursachen festzustellen, die zur geraden Fortführung der Straße geführt haben.<sup>250</sup> Zum einen bedingte die städtebauliche Kontinuität eine „schematische Lösung“<sup>251</sup>: So schuf Fischer nicht nur durch die bereits angesprochene, bauliche Verdichtung der Hauptverkehrslinie einen fließenden, städtebaulichen Übergang; im Gegensatz zu dem im *offenen* Bausystem geplanten Villenquartier Bogenhausen sollte auch die Prinzregentenstraße östlich der Isar in der *geschlossenen* Bauweise ausgeführt werden.<sup>252</sup> Auch griff er mit der geraden Fortsetzung des ersten Straßenabschnittes die lineare Grundstruktur der Inneren Prinzregentenstraße auf (Abb. 58). Die Anlage der Äußeren Prinzregentenstraße setzte damit nicht nur das Bausystem, sondern zugleich die Geradlinigkeit des Prachtstraßenzuges fort. Das erste Straßenstück bildete sonach eine Brücke zwischen der schematisch geplanten und dicht bebauten, städtischen Gebiet und der in Aussicht gestellten, nach gänzlich neuen städtebaulichen Ideen konzipierten Villenkolonie im Münchener Osten. Dadurch verkörperte die Planung des Stadterweiterungsbüros verkörperte die ursprünglich durch den Magistrat gewünschte „Ineinanderschiebung der beiden Nachbargebiete“<sup>253</sup>.

<sup>246</sup>Stübben 1890/1980, S. 75. Vgl. auch Karnau 1996, S. 268.

<sup>247</sup>Stübben 1890/1980, S. 75.

<sup>248</sup>Stübben 1890, S. 75.

<sup>249</sup>Vgl. Fischer 1903, S. 41 und Karnau 1996, S. 268.

<sup>250</sup>Wie an früherer Stelle erwähnt, war das Gebiet östlich der Isar bisher nur sehr spärlich bebaut.

Das Stadterweiterungsbüro hatte bei seinen Planungen dadurch einen verhältnismäßig großen Spielraum. Vgl. Blössner 1949, S. 65 und Dönges 1910, S. 29.

<sup>251</sup>Schreiben Theodor Fischers vom 20. September 1895, in: StadA, StG 543/I.

<sup>252</sup>Münchener Gemeindezeitung, Jg. 25 (1896), Heft 37, S. 522 und Heft 75, S. 1023-1026. Vgl. hierzu auch Bühl 1991, S. 136 u. 241.

<sup>253</sup>Beschluss des Magistrats aus dem Jahr 1891, zit. nach Lutz 1992, S. 84.

Zum anderen waren die topographischen Begebenheiten für die Wahl der geraden Ausrichtung entscheidend. Ein durch das Stadterweiterungsbüro erstelltes Längenprofil der Straße zeigt, dass zwischen der Ismaningerstraße und dem Prinzregentenplatz eine leichte Steigung zu verzeichnen ist.<sup>254</sup> Im Oktober 1893 schrieb Wilhelm Rettig an den Magistrat, dass die „geradlinige Fortsetzung“ der Straße bis zu dem Punkt beizubehalten wäre, an dem „das Terrain seine höchste Erhebung erreicht hat“; an dieser Stelle wäre schließlich „ein günstiger Platz für ein die äußere Prinzregentenstraße beherrschendes Bauwerk“<sup>255</sup>. Das Stadtbauamt plante also, den Geländeanstieg durch die bauliche Akzentuierung des höchsten Punktes vorteilhaft zu nutzen.<sup>256</sup> Der Bau eines öffentlichen Gebäudes am höchsten Punkt des Geländes würde dabei nicht zuletzt zur praktischen Verwirklichung der städtebaulichen Grundsätze Theodor Fischers führen. Die *herrschende* Situierung eines repräsentativen Baues im Fluchtpunkt des *beherrschten* Straßenzuges würde dem Stadtbild an dieser Stelle eine klare Untergliederung verleihen (Abb. 65).

In einem im März 1894 verfassten Antwortschreiben des Münchener Magistrats an die Lokalbaukommission begrüßte dieser die Idee einer vorerst geradlinigen Weiterführung der Straße.<sup>257</sup> Zugleich versuchte der Magistrat jedoch auch, einen interessanten Alternativvorschlag der städtebaulichen Situierung des öffentlichen Gebäudes einzubringen. Sollte nicht die geplante, „geradlinige Fortführung den Vorzug erhalten“, so würde der Magistrat den in der beiliegenden „Tektur zum Ausdrucke gelangten Gedanken“<sup>258</sup> befürworten. Die genannte Tektur – eine Überar-

---

<sup>254</sup> Ein Längenprofil der Äußeren Prinzregentenstraße ist neben den schriftlichen Zeugnissen Fischers und Rettigs ein weiteres Indiz, dass die Berücksichtigung der Topographie eine wichtige Rolle gespielt haben muss. In: StadtA, StG 543/I. Die genauen Höhenwerte der gesamten Prinzregentenstraße lassen sich auch einem aktuellen *Höhenlinienplan der Stadt München* entnehmen. Nachdem das Gelände vom östlichen Ende der Prinzregentenbrücke bis zum Europaplatz von 516 m ü. NN auf 523 m angestiegen ist, steigt es bis zum Prinzregentenplatz um weitere zwei Höhenmetern auf etwas über 525 m. Vgl. Schiermeier, Franz (Hrsg.): *Stadtatlas München. Karten und Modelle von 1570 bis heute*, München 2003.

<sup>255</sup> Schreiben Wilhelm Rettigs vom 5. Oktober 1893, in: StadtA, StG 543/I.

<sup>256</sup> Vgl. hierzu auch Fisch 1988a, S. 84. Hier heißt es, Fischer sah „die Gelegenheit zu einer freien Platzgruppe an der Stelle, wo sich das Gelände im Laufe der äußeren Prinzregentenstraße, zum zweiten Male nach dem Steilanstieg am Isarufer, um rund fünf Meter anhob. Die neue ästhetische Konzeption der Unregelmässigkeit und Abwechslung hatte jetzt nämlich auch den Blick auf die Eigentümlichkeit des Geländes geschärft.“

<sup>257</sup> Schreiben des Münchener Magistrats an die Lokalbaukommission vom 6. März 1894, in: StadtA, StG 543/I. Das Schreiben findet sich zudem stellenweise zitiert bei Karnapp 1999a, S. 176 und Nerdinger 1988, S. 166. Dass der Magistrat die Idee Rettigs billigte, ergibt sich aus der Tatsache, dass das Schreiben schlachtweg das Ansinnen der Stadtbauamtleiters wortwörtlich übernimmt.

<sup>258</sup> Schreiben des Münchener Magistrats vom 6. März 1894, in: StadtA, StG 543/I.

beitung des in seinen Grundzügen bereits fertiggestellten Baulinienplans – zeigte die axiale Platzierung eines markanten Bauwerks als *point de vue* des Straßenzuges (Abb. 49)<sup>259</sup>. Die städtebauliche Skizze des Magistrats entstand im Rahmen einer prinzipiellen Auseinandersetzung mit der Prinzregentenstraße und ist deshalb nur in diesem Kontext zu verstehen. Schon zwei Jahre vor Fischers Amtsantritt als Leiter des Stadterweiterungsbüros in München diskutierte die Stadt über eine adäquate Fortführung des Straßenzuges. Ursprünglicher Auslöser war dabei die Errichtung der durch den Prinzregenten selbst finanzierten Luitpoldbrücke im Jahr 1891.<sup>260</sup> Es stellte sich im Folgenden die Frage, ob die Straße durch ein bauliches Monument auf der Isaranhöhe abgeschlossen werden sollte oder vorerst in östlicher Richtung fortzusetzen sei. Laut August Blössner stand dabei auch ein die „Höhe dominierender Bau“<sup>261</sup> zur Debatte. Diesen Gedanken durfte nicht zuletzt die Idee des Richard-Wagner-Festspielhauses Ludwigs II. beeinflusst haben. Eine eindeutige Entscheidung jedoch fiel damals noch nicht.<sup>262</sup> Nach Fertigstellung der Prinzregententerrassen und der beidseitigen Auffahrtsrampen griff der Magistrat durch seine Tektur eines axialen Abschlusses somit lediglich die ergebnislose Diskussion der vergangenen Jahre wieder auf.<sup>263</sup>

Mit seinem städtebaulichen Entwurf plante der Magistrat, der Straße bereits auf Höhe der Ismaningerstraße „einen bedeutsamen Abschluß zu verleihen“<sup>264</sup>. Im Gegensatz zum ursprünglichen Lösungsvorschlag des Stadtbauamtes wäre dadurch der leichte Anstieg des Geländes bis hin zum Prinzregentenplatz nicht in der Planung berücksichtigt worden. Die Ausbildung einer größeren Platzanlage war in der Skizze noch nicht vorgesehen. Die prominente Situierung des markanten Gebäudes hätte eine leicht nach Norden versetzte Weiterführung der Prinzregentenstraße bedingt. Durch die Platzierung des Gebäudes am Anfang des ersten Straßenabschnittes bezog sich der eingezeichnete Bau weniger auf die Äußere, als vielmehr auf den deutlich tiefer gelegene Innere Prinzregentenstraße westlich der Isar. Der Entwurf kam damit dem früheren Wunsch der Stadt München gleich, dem Prachtstraßenzug der Prinzre-

---

<sup>259</sup>Die Skizze ist unbeschriftet und undatiert und dem Planungsabschnitt zwischen März 1894 und Juli 1895 beigefügt. Entsprechend dem Schreiben des Magistrats wird sie wohl ebenso Anfang März entstanden sein. In: StadtA, StG 543/I.

<sup>260</sup>Vgl. Bartsch 1979, S. 89 ff.

<sup>261</sup>Blössner 1949, S. 34.

<sup>262</sup>Vgl. Blössner 1949, S. 34.

<sup>263</sup>Im Jahr 1891 waren die Prinzregententerrassen und 1894 schließlich auch die beidseitigen Auffahrtsrampen fertiggestellt. Vgl. hierzu Karnapp 1999a, S. 171–174.

<sup>264</sup>Schreiben des Münchener Magistrats vom 6. März 1894, in: StadtA, StG 543/I.

gentenstraße durch ein bauliches Monument auf den Isarhöhen einen würdevollen Schlussakzent zu setzen.

Das Motiv einer geradlinigen Straßenachse und des erhöhten repräsentativen Baukörpers jenseits der Isar erinnert an die im Süden parallel verlaufende Maximilianstraße.<sup>265</sup> Als „Gloriette und Zielpunkt der Maximilianstraße“<sup>266</sup> entstand dort zwei Jahrzehnte zuvor der kolossale Bau des Maximilianeums in den Gasteianlagen. Architekt Friedrich Bürklein äußerte selbst, er hatte bei der Planung die Vision eines „unmittelbar mit der Stadt in Wechselwirkung stehenden, hochgelegenen Objekt[es]“<sup>267</sup> am Ende des prunkvollen Straßenzuges (Abb. 34 u. 35). Für den Abschluss der Prachtstraße wählte er deshalb eine städtebauliche Gestaltungsform, die in den Worten des Stadtplaners und Architekturhistorikers Karl Gruber insbesondere seit dem Barock zum „Lieblingskind der außenräumlichen Stadtbaukunst“<sup>268</sup> avanciert ist. Als Paradebeispiel des axialen Motives fand das Maximilianeum kurz nach Vollendung im Jahr 1874 sogleich Erwähnung in der sich zu selben Zeit entfaltenden Städtebautheorie des späten 19. Jahrhunderts.<sup>269</sup> Reinhard Baumeister bemerkte in Bezug auf Bürkleins Monumentalbau, die „glänzende Erscheinung“ Münchens sei gerade dieser „Disposition der öffentlichen Gebäude zu verdanken, welche sich mit den umliegenden Plätzen und Straßen gegenseitig im Effect steigern“<sup>270</sup>. Die „Unterbrechung der Fluchlinien“ mittels öffentlicher Gebäude und Monamente unterstützte seiner Ansicht nach „die malerische Wirkung“<sup>271</sup> der Stadt. Und auch Josef Stübben hob wenig später in einer seiner frühesten Schriften – einem Reisebericht über die

---

<sup>265</sup> Für einen Gesamtüberblick zur Anlage und Gestaltung der Maximilianstraße siehe insbesondere Koch 1997. Wie auch die Maximilianstraße sinkt der Straßenzug der Inneren Prinzregentenstraße gen Isar leicht ab. Florian Koch schrieb, der „vermeintliche Nachteil wurde von Bürklein bewußt zur Steigerung der städtebaulichen Wirkung des gesamten Straßenzuges genutzt, als dessen Höhepunkt das Maximilianeum erscheint.“ Siehe Koch 1997, hier S. 281. Vgl. hierzu auch allgemein Braufels 1976, S. 185.

<sup>266</sup> Wanetschek-Gatz 1972, S. 149. Vgl. auch Braufels 1976, S. 185.

<sup>267</sup> Zit. nach Stankiewitz 2008, S. 141.

<sup>268</sup> Gruber, Karl: Die Gestalt der deutschen Stadt. Ihr Wandel aus der geistigen Ordnung der Zeiten, München 1952, S. 151. Siehe zudem S. 14.

<sup>269</sup> Auch andere Zeitgenossen wissen den „gelungenen architektonischen Abschluss [...] der Sichtachse von der Oper zur Isar“ zu schätzen. Der Historiker und spätere Bewohner des Maximilianeums Karl Alexander von Müller lobt das „hohe,kulissenhaft malerische Gebäude“ als Schlusspunkt der Maximilianstraße. Und der *Bautechnische Führer durch München* von 1876 erwähnt die „prächtigen Beleuchtungseffekte“ auf der nach Westen ausgerichtete Schaufassade bei Sonnenuntergang. Kock, Peter Jakob: Das Maximilianeum. Biografie eines Gebäudes, München 2008, hier S. 9-10.

<sup>270</sup> Baumeister 1876, S. 183. Vgl. auch Baumeister, Reinhard: Städtisches Strassenwesen und Städtereinigung, Berlin 1890, S. 26.

<sup>271</sup> Baumeister 1876, S. 182.

städtebauliche Entwicklung Paris – die achsensymmetrisch platzierten Monumentalbauten hervor.<sup>272</sup> Die Gebäude besaßen als „Zielpunkte von größeren und kleineren, von einer oder mehreren Straßenperspektiven“<sup>273</sup> die Funktion krönender Schlusspunkte. Ferner konnte die „architektonische Wirkung [...] mit Vorliebe dadurch gesteigert“ werden, dass „das Bauwerk auf einer erhöhten, dominierenden Stelle errichtet“<sup>274</sup> wurde. In seinem später erschienenen Hauptwerk *Der Städtebau* lobte Stübben darüber hinaus den durch axial errichtete Gebäude forcierten „Eindruck der durchdachten Ordnung“<sup>275</sup>. Durch ihren „monumentalen Charakter“ erleichterten sie nicht zuletzt „den sicheren und schnellen Ueberblick über den Stadtplan“<sup>276</sup>. Lediglich Camillo Sitte als dritter Protagonist der Städtebautherorie um 1900 äußerte sich nicht explizit zu axialen Schlussakzenten im Städtebau. Seine generelle Ablehnung schematischer Städteanlagen lässt jedoch vermuten, dass er auch achsensymmetrischen Motiven eher kritisch gegenüberstand.<sup>277</sup>

Theodor Fischer vertrat im Bezug auf die Symmetrie im Städtebau prinzipiell eine ähnliche Auffassung wie Sitte. Im Städtebau galt demnach, „dass das Streben nach Regelmäßigkeit, nicht aber Regelmäßigkeit selbst, künstlerische Wirkungen hervorbringen lässt“<sup>278</sup>. Skizzen zeigen jedoch, dass der Münchener Städtebauer nichtsdestotrotz dem Abschluss gerader Straßenzüge durch erhöhte bauliche Monamente in axialer Stellung nicht gänzlich abgeneigt gegenüberzustehen schien (Abb. 59 u. 60). Seiner grundsätzlichen Haltung entsprechend forderte er jedoch im Bezug auf die Anlage von Straßenachsen „mehr Gewissenhaftigkeit“ und „Folgerichtigkeit“<sup>279</sup>. Durchdachte und begründete Planungen waren für ihn die Grundvoraussetzung gelungener Kompositionen. Wie auch alle anderen städtebaulichen Gestaltungsmittel sollte die Verwendung axialer Motive die „Notwendigkeit der Einheit“

---

<sup>272</sup>Vgl. Stübben, Josef: Paris in Bezug auf Straßenbau und Stadterweiterung, in: *Zeitschrift für Bauwesen*, Jg. 29 (1879), S. 377–412.

<sup>273</sup>Ebd., S. 379.

<sup>274</sup>Ebd.

<sup>275</sup>Stübben 1890/1980, S. 42.

<sup>276</sup>Stübben 1890, S. 42.

<sup>277</sup>In seinen *künstlerischen Grundsätzen* schrieb Sitte: „In den Plänen werden Symmetrie-Axen immer häufiger und von den Plänen wandern sie auf die Plätze und Strassen, ein Gebiet nach dem andern erobernd, bis sie als allein heilbringendes Arcanum dastehen“. Sitte 1889/2003, S. 59–60. Vgl. hierzu auch Mönninger, Michael: Vom Ornament zum Nationalkunstwerk. Zur Kunst- und Architekturtheorie Camillo Sittes, Braunschweig u. Wiesbaden 1998, S. 64–67.

<sup>278</sup>Fischer, Theodor: Städtebau, in: Stadtschultheissenamt Stuttgart (Hrsg.): *Die Stuttgarter Stadterweiterung*, Stuttgart 1901, S. 265–269, zit. nach Nerdinger 1988, S. 331 und Fischer 1928.

Vgl. hierzu auch Sitte, Camillo: Die Kunst des Städtebauens, in: *Neues Wiener Tagblatt*, Jg. 25 (5. März 1891), Heft 63, S. 2–3.

<sup>279</sup>Fischer 1920/2009, S. 101.

berücksichtigen, um letztlich nicht „wie eine Verkleidung, ein Kostümfest“<sup>280</sup> zu wirken. Der Architekt und Fischers Schüler Peter Meyer resümiert 1925 im Sinne seines Lehrers:

„Axiale Komposition scheint mir auch heute noch überall da (aber nur da) berechtigt, wo im Stadtorganismus ein einzelnes Gebäude an Würde schwerer wiegt als alle Richtungskräfte seiner Umgebung, in den Zeiten des Absolutismus war diese Situation häufig gegeben, in der modernen Großstadt ist sie fast ausgestorben: die Gelegenheiten, in denen axiale Architektur Sinn hat, sind überaus selten geworden.“<sup>281</sup>

Auch bei dem Entwurf eines axialen Schlussakzentes an der Ismaningerstraße galt es für das Stadterweiterungsbüro demgemäß die Vor- und Nachteile der Komposition gewissenhaft abzuwägen. Auf den ersten Blick verkörperte der Entwurf die beiden städtebaulichen Grundsätze Theodor Fischers: Die erhöhte Lage des Gebäudes verlieh ihm eine *beherrschende* Stellung über das Stadtbild im Allgemeinen und der Inneren Prinzregentenstraße im Besonderen. Mit der talwärts nach Westen gerichteten Schaufassade würde der Bau zugleich ganz im Sinne Fischers „die Linie des Berges“<sup>282</sup> wiederholen und somit das *Charakteristische* des Standortes steigern. Bei genauer Betrachtung des Gegenstandes jedoch wird ersichtlich, dass weder die eine, noch die andere Idee Fischers bei einer Umsetzung der Planung angemessen realisiert worden wäre. Das neue Projekt eines repräsentativen Gebäudes auf der Isaranhöhe stand durch seine geringe Größe in keinem Verhältnis zum monumentalen Bau des Maximilianeums oder dem kolossalen Theaterplänen Ludwigs II. Wie Josef Stübben in seinem Reisebericht über Paris bemerkt hatte, durfte bei der Planung axialer Straßenabschlüsse die Proportionalität der verschiedenen städtebaulichen Elemente zueinander nicht unterschätzt werden. Um den erwünschten Effekt zu erzielen, mussten deshalb „die Längen- und Breiten Verhältnisse der Straßen [...] zu den Maßen der Bauwerke“<sup>283</sup> aufeinander abgestimmt werden. Welche Auswirkung dies nun auf die Funktion des geplanten Gebäudes als *beherrschender* Schlusspunkt der Inneren Prinz-

---

<sup>280</sup>Fischer 1920, S. 104.

<sup>281</sup>Meyer, Peter: Axiale Architektur, in: *Die Baugilde*, Jg. 7 (1925), Heft 17 und 24, S. 1177-1183 und 1587-1589, hier 1588. Ähnlich schrieb auch Theodor Fischer selbst: „Strenge Stadtanlagen [...] lassen sich auch kaum mehr wieder herstellen, denn eine andere Luft weht heute, als in Versailles [...].“ Fischer 1920/2009, S. 104.

<sup>282</sup>Fischer 1903, S. 16. Vgl. zudem Abb. 59-61.

<sup>283</sup>So schrieb Stübben, dass auch Berlin und Kassel nennenswerte Straßenachsen aufwiesen, die jedoch aufgrund ihrer unproportionalen Verhältnisse zwischen Straßen und Gebäuden denen in Paris unterlegen waren. Dies zeigt nicht zuletzt, dass sich der Münchener Magistrat im Gegensatz zum Stadterweiterungsbüro wahrscheinlich weniger mit den Erkenntnissen der zeitgenössischen Städtebautheorie auseinandergesetzt hatte. Vgl. Stübben 1879, S. 379 ff.

regentenstraße gehabt hätte, wird durch eine Gegenüberstellung der unterschiedlichen Projekte ersichtlich: Im Vergleich zu dem wenig später auf den Isarhöhen verwirklichten Friedensdenkmal und den ursprünglichen Theaterplänen Sempers wirkt eine Umsetzung der Tektur des Magistrats geradezu unscheinbar (Abb. 53). Neben der geringen Größe ist hierfür nicht zuletzt die vergleichsweise weit zurückliegende Situierung des Gebäudes an der Ismaningerstraße verantwortlich. Obschon der Skizze eine eindeutige Orientierung an den städtebaulichen Plänen Ludwigs II. nicht abzuerkennen ist, hätte das Projekt im Falle einer Verwirklichung bei weitem keine ähnliche Wirkung erreicht.

Es überrascht infolgedessen nicht, dass der im März 1894 eingereichte Vorschlag des Magistrats im Stadtbauamt auf keinen fruchtbaren Boden fiel. Zwar hatten Theodor Fischer und Wilhelm Rettig schon im Oktober 1893 in einem gemeinsamen Schreiben festgehalten, dass gegen das Unternehmen eines Wagner-Festspielhauses an der Prinzregentenstraße grundsätzlich nichts einzuwenden sei. Entgegen seiner städtebaulichen Grundsätze jedoch hielt Fischer die städtebauliche Situierung in der ursprünglich von Gottfried Semper geplanten, axialen Form nicht für angebracht. Für eine gegenwärtige Verwirklichung war in gestalterischer Hinsicht „kein Grund vorhanden, über eine lediglich nur zweckentsprechende Anlage hinauszugehen“<sup>284</sup>. Es wäre ein nur „wenig künstlerischer Gedanke“, den Bau „in einfacher Wiederholung des Motives vom Maximilianeum“ auf die Isarhöhe zu setzen. Das Stadterweiterungsbüro plädierte deshalb vielmehr für einen „Musiktempel“ als „Anknüpfungspunkt für ein wirklich elegantes und lebendiges Promenadeleben, das sich dort wie am Monte Pincio in Rom entfalten könnte“. Eine zeitgemäße Ausführung wäre etwa ein dezenter Theaterbau als „der Größe und Ausstattung nach bedeutsamer Hintergrund“ eines „Promadenplatzes“. Durch architektonische „Umrisse [...] in den ruhigsten und bescheidensten Linien“ und „dem dichten Baumwuchs“ würde der Bau beim Begehen der Prinzregentenstraße vorerst „kaum irgendwie [...] in Erscheinung treten“.

---

<sup>284</sup>Siehe hierzu und für die folgenden Zitate dieses Absatzes das Schreiben Theodor Fischers und Wilhelm Rettigs vom 20. Oktober 1893, in: StadA, StG 543/I. Der Anfang der vierseitigen Schreiben findet sich auch zitiert in: Nerding 1988, S. 166. Einen Punkt, den Camillo Sitte an den modernen Systemen in seiner Städtebaultheorie wiederholt bemängelte, war die fehlende Ausbildung größerer Plätze nach „dem Typus des alten Forums“ als „Mittelpunkt des Gemeinwesens“. Obgleich auch Sitte bekennen muss, dass die moderne Infrastruktur eine derartige Nutzung oftmals nicht zuließe, fordert er nichtsdestotrotz zumindest die Gestaltung einer „künstlerischen Verbindung zwischen Platz und Gebäuden“ weiterzuverfolgen. Sitte 1889/2003, S. 12 ff.

Die heutige Situation zeigt, dass letztlich eben dies verwirklicht werden konnte (Abb. 94-99). Die komplexe Entstehungsgeschichte des Prinzregententheaters und seine Einbettung in das städtebauliche Gestaltungskonzept des Prinzregentenplatzes soll deshalb in einem weiteren Schritt erarbeitet werden. Die Umsetzung der von Rettig und Fischer geäußerten Idee kann einerseits als deutliches Zeichen der Souveränität des Stadtbauamtes über die Münchener Stadterweiterung gewertet werden. Andererseits mochte sich der Magistrat auch nach dieser Entscheidung nicht mit der aus seiner Sicht unvollendeten Prinzregentenstraße zufrieden geben. Durch die Ablehnung eines axial gestellten Gebäudes mangelte es dem Prachtstraßenzug aus der Sicht der Stadtverwaltung nach wie vor an einem würdigen Abschluss. Nicht zuletzt deshalb entschied der Münchener Magistrat im November 1895 ein seit Jahren debattiertes Denkmal zur Erinnerung an den Deutsch-Französischen Frieden von 1871 auf den Prinzregententerrassen zu errichten.<sup>285</sup> Welche Haltungen das Stadterweiterungsbüro im Allgemeinen sowie Theodor Fischer als dessen Leiter im Besonderen demgegenüber einnahmen, ist aus der Korrespondenz des Stadtbauamtes nicht explizit zu entnehmen. Dass jedoch kaum Einwände existiert haben konnten, ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass Fischer selbst einige Entwürfe für das geplante Denkmal lieferte.<sup>286</sup> Sein letzter Entwurf eines hoch aufragenden Säulendenkmals war noch vor der endgültigen Standortwahl des Magistrats ausdrücklich für die Prinzregententerrassen bestimmt (Abb. 50)<sup>287</sup>. Ein kurze Zeit später folgender Wettbewerb zur Gestaltung des Denkmals wurde Anfang 1896 schließlich zugunsten des heutigen Friedensengels entschieden. Der siegreiche Wettbewerbsbeitrag der Künstler Heinrich Düll, Georg Pezold und Max Heilmaier erinnert stark an den früheren Entwurf Theodor Fischers (Abb. 51-52).<sup>288</sup> Im Kontext der vorhergehenden Debatte über einen axialen Abschluss der Straße wirkt die Anlage des Denkmals auf den Prinzregententerrassen wie eine stille Kompromisslösung zwischen Magistrat und Stadterweiterungsbüro.<sup>289</sup> Entgegen der ursprünglichen Idee eines baulichen Akzents durch die Schaufassade

---

<sup>285</sup>Erst Ende 1895 konnte sich der Verwaltungsrat der Prinzregent-Luitpold-Stiftung als Finanzier des Projektes nach einer Besichtigung der in Aussicht genommenen Plätze auf den Standort der Prinzregententerrasse einigen. Die alternativen Standorte befanden sich allesamt im *Franzosenviertel* in der Nähe des Ostbahnhofes. Vgl. Karnapp, Birgit-Verena: Der „Friedensengel“. Vorgeschichte – Wettbewerb – Errichtung, in: Götz 1999b, S. 184–222, hier S. 190. Siehe hierzu auch Nerdinger 1988, S. 175 und Bartsch 1979, S. 99 ff.

<sup>286</sup>Alle Entwürfe für das Friedensdenkmal, darunter auch die Skizzen Theodor Fischers, finden sich bei Birgit-Verena Karnapp in chronologischer Reihenfolge. Vgl. Karnapp 1999b.

<sup>287</sup>Karnapp 1999b, S. 190.

<sup>288</sup>Vgl. Karnapp 1999b, hier S. 191 ff. Auch Bartsch 1979, S. 99–108.

eines öffentlichen Gebäudes jenseits der Isarhöhen wurde der Inneren Prinzregentenstraße nun mit dem Friedensengel ein Schlusspunkt gesetzt.<sup>290</sup> Die von einer Säule getragene Skulptur bildete sogleich das Gelenk zwischen dem bestehenden westlichen und dem noch zu planenden östlichen Teil der Prinzregentenstraße (Abb. 1-7).<sup>291</sup>

### 3.4. Der Prinzregentenplatz

Die Anlage des Prinzregentenplatzes war unweigerlich mit der vorhergehenden Debatte über ein signifikantes öffentliches Gebäude an der Äußeren Prinzregentenstraße verbunden. Unmittelbar auf die Diskussion über einen axialen baulichen Akzent folgend entstand im November 1894 ein erster Generallinienplan für das östlich der Isar gelegene Stadterweiterungsgebiet Bogenhausen.<sup>292</sup> Entgegen des früheren Magistratsvorschlages auf Höhe der Ismaningerstraße ein in der Straßenachse liegendes Bauwerk zu errichten, sah der Plan eine ununterbrochene Weiterführung der Straße vor. Entsprechend dem ursprünglichen Vorhaben des Stadtbauamtes wurde die „geradlinige Fortsetzung“ schließlich erst an der Stelle aufgegeben, an der „das Terrain seine höchste Erhebung erreicht hat“<sup>293</sup> (Abb. 55). Nach etwa 600 Metern sollte der gerade, erste Abschnitt der Äußeren Prinzregentenstraße aufgrund dessen in eine größere Platzanlage münden (Abb. 62-66). Das ab 1897 als Prinzregentenplatz bezeichnete Raumgefüge kam dabei interessanterweise in etwa an der selben Stelle zu liegen, an der einst Arnold Zenetti ein Kreisplatz vorgesehen hatte.<sup>294</sup> Die mit einem

<sup>289</sup> Geht man nach Wolfgang Hardtwig, war die Errichtung des Friedensdenkmals darüber hinaus ein wichtiges Politikum zur Manifestation der neuen kommunalen Obrigkeit in München: „In der Benennung, der Standortwahl, der ästhetischen Gestalt und Ikonographie, in den Interpretationen und in den politischen Festen, die am Denkmal gefeiert wurden, artikulieren sich wesentliche Aspekte des politischen Denkens und Empfindens des städtischen Bürgertums, politische Erinnerungen und Hoffnungen, aber auch objektive Strukturen der Schichtung der Stadtgesellschaft und der verfassungsrechtlichen und politischen Stellung der Stadt im verwirklichten Nationalstaat des neuen Deutschen Reiches“. Hardtwig, Wolfgang: Soziale Räume und politische Herrschaft. Leistungsverwaltung, Stadterweiterung und Architektur in München 1870 bis 1914, in: Hardtwig; Tenfelde 1990, S. 59–153.

<sup>290</sup> Das Friedensdenkmal wurde schließlich im Juli 1899 durch Prinzregent Luitpold feierlich enthüllt. Siehe hierzu *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 33, (1899), Heft 57, S. 364.

<sup>291</sup> Vgl. Braunfels 1976, S. 185; Bartsch 1979, S. 91 ff.; Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Landeshauptstadt München. Ensembles, Baudenkmäler, archäologische Geländedenkmäler, München 1985.

<sup>292</sup> Der originale Plan ist vom 17. November 1894 und befindet sich in: StadtA, StG 543/I.

<sup>293</sup> Schreiben Wilhelm Rettigs vom 5. Oktober 1893, in: StadtA, StG 543/I.

<sup>294</sup> Vgl. hierzu auch Abb. 12. Dass der Platz 1897 seinen Namen ebenso zu Ehren Prinzregent Luitpolds von Bayern erhielt, verstand sich nach den Namensgebungen von Brücke und Straße wie von selbst. Vgl. Dollinger 2010, S. 247.

Bauwerk verbundene Platzgruppe sollte sich allerdings „vorteilhaft von dem bisher geplanten Rundplatz“<sup>295</sup> unterscheiden. Im Gegensatz zu den „systematischen, zirkel- und linear gerechten“ Ansätzen, die „der modernen Städtebauweise eigen sind“<sup>296</sup>, erachtete man eine nach geometrischen Grundmustern erstellte Planung als nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr hätten „inzwischen andere Grundsätze für das Entwerfen von neuen Straßenfluchten und dergleichen Eingang gefunden“<sup>297</sup>. Bei der Platzgestaltung wäre deshalb neben „dem Verkehr und der praktischen Erbauungsfähigkeit [...]“ auch das Erstreben nach malerischen Straßen und Platzbildungen in gewissem Umfange<sup>298</sup> zu berücksichtigen. Wie bereits bei der Umgestaltung des Forums am Bayerischen Nationalmuseum spielten dadurch bei der Planung des Prinzregentenplatzes sowohl technische als auch ästhetische Aspekte eine Rolle.

Durch Theodor Fischers individuelle Anordnung der Straßeneinmündungen entstand der Eindruck eines geschlossenen Platzraumes. In der Literatur wurde folglich mit Recht auf die Orientierung der Fischerschen Platzgestaltung an den Idealen Camillo Sittes hingewiesen.<sup>299</sup> Sowohl Stefan Fisch als auch Heinz Jürgen Selig erkannten in der Platzanlage um das Prinzregententheater eine bewusst umgesetzte „Geschlossenheit des Raumeindrucks“<sup>300</sup>. Laut Sitte entstände die geschlossene Wahrnehmung in erster Linie dadurch, dass die „Gebäude an den Straßenmündungen sich perspektivisch überschneiden und durch die gegenseitige Deckung keine unangenehm auffallende Lücke lassen“<sup>301</sup>. Die Anordnung der Straßen „nach Art von Turbinenarmen“ ermöglichte im „günstigsten Fall [...] von jeder Stelle des Platzes aus“ höchstens einen Blick „aus dem Platz hinaus“<sup>302</sup>. Durch die damit hervorgerufene, harmonische Gesamtwirkung werde „ein freier Raum im Innern einer Stadt hauptsächlich dadurch ja erst zum Platz“<sup>303</sup>. Sowohl Karl Henrici als auch Josef Stübben machten sich diese Grundidee Camillo Sittes in ihren eigenen städtebaulichen Theorien und

---

<sup>295</sup> Schreiben Wilhelm Rettigs vom 5. Oktober 1893, in: StadA, StG 543/I.

<sup>296</sup> Kommentar zur Generallinienplanung Bogenhausens, zit. nach Nerdinger 1988, S. 166.

<sup>297</sup> Kommentar, zit. nach Nerdinger 1988, S. 166.

<sup>298</sup> Kommentar, zit. nach Nerdinger 1988, S. 166.

<sup>299</sup> Vgl. Fisch 1988a, S. 84; Selig 1983, S. 146; Selig 1988, S. 11; Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 1985, S. 138–140; Karnapp 1999a, S. 178.

<sup>300</sup> Fisch 1988a, S. 84 und Selig 1988, S. 11. Die Begrifflichkeit *Geschlossenheit der Plätze* geht auf das gleichnamige Kapitel in Sittes Städtebautheorie zurück. Vgl. Sitte 1889/2003, S. 35–44.

<sup>301</sup> Sitte 1889, S. 38.

<sup>302</sup> Sitte 1889, S. 38.

<sup>303</sup> Sitte 1889, S. 35.

Praktiken zu eigen.<sup>304</sup> Stübben übernahm gar wörtlich dessen metaphorische Beschreibung, als er schrieb, dass „Hauptstraßen nach Art von Turbinenflügeln in die Platzfläche münden“<sup>305</sup> sollten. „Erst durch die Umrahmung“ werde aus „der freien, unbebauten Fläche ein Platz“<sup>306</sup>.

Die neue Situierung des geplanten öffentlichen Gebäudes trug nicht unerheblich zu der Raumwahrnehmung einer in sich geschlossenen Platzkonstruktion bei. Nach der neuen Planung sollte das markante Bauwerk am südlichen Ende des Prinzregentenplatzes zum Stehen kommen. Das Gebäude unterteilte den Platz in zwei ungleiche Hälften (Abb. 65 u. 66). Die Schaufassade des Baukörpers war nicht – wie die Tektur des Magistrats dies vorgesehen hatte – in Richtung des aus westlicher Richtung kommenden Straßenzuges, sondern nunmehr nach Norden gerichtet. Durch die Versetzung des Bauplatzes an den Rand der Platzanlage bildete der Bau nunmehr lediglich einen „bedeutsamen Hintergrund“<sup>307</sup> des Platzes, wie Fischer und Rettig in ihrem Schreiben vom Oktober 1893 dies haben anklingen lassen. Erst bei unmittelbarem Betreten des Platzes wurde der Bau laut Selig als „plötzliches Raumerlebnis“<sup>308</sup> erfahrbar (Abb. 95-97). Das Einzeichnen einer Sichtachse zeigt jedoch, dass Theodor Fischer den Bau nichtsdestoweniger als Bezugspunkt des ersten Straßenabschnittes betrachtete (Abb. 63). Durch die leichte Drehung aus der Achse wurde die Platzwand vorerst nur geringfügig vom Blick des aus Westen kommenden Betrachters angeschnitten.<sup>309</sup> Beim Begehen der Straße in Richtung des Prinzregentenplatzes trat das Gebäude schließlich immer mehr aus der rechten Straßenflucht hervor. Ähnlich einem

<sup>304</sup>Siehe Henrici 1894a, S. 8–9 und Stübben 1890/1980, S. 50 und S. 161 ff. Vgl. hierzu auch Karnau 1996, S. 234 ff.

<sup>305</sup>Stübben 1890/1980, S. 194. Vgl. auch *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 24 (1890), Heft 35, S. 210-211. Stübbens offensichtliche Übernahme des Sitteanischen Ideengutes rügte Henrici später, indem er ihn des Plagiats bezichtigte. Und auch Sitte selbst schrieb hierzu später: „Stübben ist der reinste Kompilator und als solcher ändert er selbst mit jedem Jahre seine Grundsätze, je nach den neuesten Vorkommnissen, schwimmt dabei als routinirter Geschäftsmann immer obenauf und hält sich so für den ersten Städtebauer der Welt von Fach“. Siehe hierzu Henrici 1891, hier S. 81 und Sitte, Camillo: Das Wien der Zukunft. Zur Ausstellung der Regulirungsprojekte, in: *Neues Wiener Tagblatt*, Jg. 28 (6. März 1894), Heft 63, S. 1–2. Dass Stübben durch seine jahrzehntelange Erfahrung als Städtebauer jedoch einen nicht allzu geringen Teil zu diesen „neuesten Vorkommnissen“ beitrug, wurde von beiden kategorisch ausgeklammert. Bereits 1877 hatte Stübben darauf verwiesen – und somit zwölf Jahre vor Sittes Publikation – dass geschlossene Anlagen eine Voraussetzung schöner Plätze wären. Vgl. hierzu Stübben 1877. Siehe auch Karnau 1996, S. 232.

<sup>306</sup>Stübben 1890/1980, S. 193.

<sup>307</sup>Schreiben Theodor Fischers und Wilhelm Rettigs vom 20. Oktober 1893, in: StadA, StG 543/I. In den eingereichten Bauplänen des späteren Prinzregententheaters heißt es gar, der Bau sei als „Eckgebäude“ geplant. Siehe *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 29 (1900), Heft 19, S. 317.

<sup>308</sup>Selig 1983, S. 146. Siehe hierzu auch Selig 1988, S. 11.

<sup>309</sup>Vgl. Nerdinger 1988, S. 31 ff.

konkaven Straßenzug bot die städtebauliche Planung Fischers dem Betrachter dadurch „ein die Augen des Wandelnden beschäftigendes Ziel“<sup>310</sup>. Der imposante Bau war somit nicht nur Teil einer geschlossenen Platzanlage nach den stadtbaukünstlerischen Prinzipien Camillo Sittes. Auch die „besondere Betonung der Bewegungsform“ durch die leichte Querstellung des Gebäudes diente letztlich dazu, den „Eindruck des Räumlichen herzustellen“<sup>311</sup>.

Obschon das markante Bauwerk nunmehr eine weniger prominente Stellung im Stadtbild einnahm, plante man nach wie vor an dieser Stelle eine zeitgemäße Realisierung der Theaterbaupläne Ludwigs II. umzusetzen. Zwar oblag es letztlich dem Grundeigentümer, welche Art von Gebäude an dieser Stelle errichtet werden würde; sowohl der Magistrat als auch das Stadtbauamt bezogen sich jedoch bei der Planung des Bauplatzes für ein öffentliches Gebäude an der Äußeren Prinzregentenstraße auf das ursprüngliche Bauvorhaben des Bayerischen Königs.<sup>312</sup> Und auch seitens der Münchener Theaterwelt bestand das dringliche Verlangen, in München letztlich doch noch ein Festspielhaus für die Werke Richard Wagners zu errichten. An erster Stelle war die Weiterverfolgung der Grundidee Ludwigs II. dabei dem Engagement Ernst Ritter von Possarts zu verdanken. Bereits seit seinem Amtsantritt im Jahr 1893 bemühte sich der neue Generalintendant des königlichen Hoftheaters eifrig um eine Verwirklichung des königlichen Bauprojektes.<sup>313</sup> Da die Stadterweiterungspläne für den Münchener Osten zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorlagen, bevorzugte anfänglich auch Possart die ursprüngliche Ausrichtung des Theaters auf die Achse der Inneren Prinzregentenstraße. Gänzlich konträr zu dem späteren Vorschlag des Magistrats schwelte dem Generalintendanten allerdings eine „amphitheatralische Schau-

---

<sup>310</sup>Fischer 1920/2009, S. 28. Bei Karl Henrici heißt es ähnlich: „Das Ende der Strasse in perspektivischer Verkürzung immer vor sich zu haben und es erst später erreichen zu können, wirkt ermüdend und entmuthigend auf den Wanderer“. Henrici 1893a, S. 271.

<sup>311</sup>Fischer 1920/2009, S. 26. Heinz Jürgen Selig verwies bzgl. des nun im Hintergrund stehenden Theaters auf das Gebäude Prinzregentenplatz Nr. 23, das später am Blickende des ersten Straßenabschnittes zum Liegen kam. Er schrieb, „dessen Hauptrisalit mit Kuppelbekrönung [diene] noch heute der ganzen Prinzregentenstraße bis zum Friedensengel als Blickfang“. Selig erkannte darin ein bewusstes Vorgehen der Bauherren und Architekten, die das von Theodor Fischer vorgezeichnete städtebauliche Potential der jeweiligen Situation zu nutzen wussten. Siehe hierzu Selig 1983, S. 149. Vgl. auch Abb. 94-97.

<sup>312</sup>Vgl. die Korrespondenz zwischen Lokalbaukommission und Magistrat zwischen 1893 und 1895, in: StadA, StG 543/I.

<sup>313</sup>Siehe Habel 1970, S. 315 und Zauner, Franz Paul: München in Kunst und Geschichte. Eine Beschreibung von über 500 geschichtlich und kunsthistorisch bedeutsamen Gebäuden und Denkmälern aus alter und neuer Zeit, München 1914, S. 257. Vgl. hierzu auch Göring, Theodor: Dreißig Jahre München. Kultur- und kunstgeschichtliche Betrachtungen, München 1904, S. 175–192.

bühne“ auf „dem östlichen Höhenzug der Isar“<sup>314</sup> vor. Nachdem der Gedanke eines über der Straßenachse stehenden monumentalen Bauwerkes durch das Friedensdenkmal zunichte gemacht worden war, galt es, einen neuen Bauplatz zu finden.<sup>315</sup> Schließlich durfte nach Possarts Ansicht „nicht zum zweiten Male die günstige Gelegenheit unbenutzt vorübergehen“, einen „Kunsttempel nach der Weise des Wagnertheaters auch in München heimisch zu machen“<sup>316</sup>. Die im Generallinienplan für Bogenhausen vorgesehene Leerstelle für ein öffentliches Gebäude am Prinzregentenplatz erschien auch ihm als der hierfür geeignete Ort.<sup>317</sup> Mit der Ausführung des Bauwerks beauftragte man im Jahr 1900 schließlich das Bauunternehmen *Heilmann & Littmann*, dessen Inhaber Jakob Heilmann zudem für das spätere Bogenhausener Villenquartier verantwortlich war.<sup>318</sup> Auch wenn das nunmehrige Richard-Wagner-Festspielhaus keinen krönenden Abschluss der Prinzregentenstraße bilden konnte, lag der neue Bauplatz dadurch immerhin im Zentrum eines sich in der Entwicklung befindlichen, noblen Stadtviertels.<sup>319</sup>

Das Hauptinteresse der im bisher wenig bebauten Bogenhausen ansässigen Immobilien- und Terraingesellschaften waren in erster Linie gewinnbringende Maßnahmen. Die *Bayerische Terrain-Aktien-Gesellschaft* plante deshalb ursprünglich anstelle des durch das Stadtbauamt vorgesehenen, öffentlichen Gebäudes einen größeren Wohnkomplex zu errichten.<sup>320</sup> Theodor Fischer lehnte diesen Eingriff in seine städtebauliche Planung jedoch strikt ab, da das Konzept „einer weiträumigen Bebauung in den äußeren Stadtteilen [...] dadurch durchkreuzt“<sup>321</sup> worden wäre. Nicht zuletzt durch diese Auflage des Münchener Städtebauers fiel Possarts Gesuch bei der im Jahr 1899 gebildeten *Aktiengesellschaft Prinzregenten-Platz* deshalb auf fruchtbaren Boden.<sup>322</sup> Sowohl von Seiten der Finanziers als auch aus der Sicht des Stadtbauamtes bestand jedoch die Auflage, sich mit einer dezenten Verwirklichung des

---

<sup>314</sup>Dönges 1910, S. 97.

<sup>315</sup>In den Münchener Lokalnachrichten hieß es, dass es gar ein Unding wäre, dass das Theater nicht auf dem ursprünglich von Semper vorgesehenen Steilhang an der Isar gebaut wurde. Vgl. hierzu *Münchener Neueste Nachrichten*, Jg. 51 (23. Dezember 1899), S. 4, sowie Gribl 1999, S. 47.

<sup>316</sup>Dönges 1910, S. 97.

<sup>317</sup>Vgl. Dönges 1910, S. 97.

<sup>318</sup>Zu Jakob Heilmanns Einfluss auf den Bau des Prinzregententheaters und die bauliche Entwicklung des Münchener Ostens siehe Heilmann, Jakob: *Lebenserinnerungen*, München 1921, S. 47, sowie insbesondere Gribl 1999.

<sup>319</sup>Vgl. Kaboth, Biedermann 1991, S. 154.

<sup>320</sup>Fisch 1988a, S. 87.

<sup>321</sup>Gutachten Theodor Fischers, zit. nach Fisch 1988a, S. 87.

königlichen Bauvorhabens zufrieden zu geben.<sup>323</sup> Nach „harten und mit Ausdauer und Engagement geführten Verhandlungen“<sup>324</sup> erzielte der Generalintendant schließlich die Finanzierung der gewünschten Wagner-Oper. Am 13. September 1899 verkündeten die *Münchener Neuesten Nachrichten*, dass sich nun ein „kapitalkräftiges Konsortium [...] die Erbauung eines großen, modernen Theaters an der äußeren Prinz-Regentenstraße zum Ziele gesetzt“<sup>325</sup> habe.

Die zeitgenössische Theaterwelt sah Possarts Engagement und insbesondere seine Kooperation mit den Bau- und Aktiengesellschaften eher kritisch. Die Zeitschrift *Bühne und Welt* schrieb im Jahr 1900, dass den Baugesellschaften „jede ideale Absicht ferne“ liege und es sich bei dem Unternehmen „lediglich um eine simple Terrainspekulation“<sup>326</sup> handle. Und in der Tat erfolgte die Zusage der Geldgeber, das Projekt zu finanzieren, nicht aufgrund ihrer überschwänglichen Liebe zu den Werken Richard Wagners. Vielmehr sollte der Prinzregentenplatz durch den Bau des Theaters fortan zum „Kristallisierungskern eines neuen Viertels“<sup>327</sup> werden: Die Errichtung eines Theaterbaus statt des geplanten Wohnblocks mochte auf den ersten Blick als unökonomisch erscheinen. Es war jedoch weniger eine Investition in einen Einzelbau, als vielmehr die städtebauliche Aufwertung eines gesamten Stadtteils, und somit – in den Worten Stefan Fischs – „im Endeffekt ein Gewinn“<sup>328</sup>.

---

322 Die sogenannte *Aktiengesellschaft Prinzregenten-Platz* wurde im Dezember 1899 als Zusammenschluss mehrerer in Bogenhausen ansässiger Immobilien- und Terraingesellschaften zur besseren Vermarktung der Grundstücke am Prinzregentenplatz gegründet. Hauptzweck der Gesellschaft war jedoch alsbald nur noch die „Erbauung und nutzbare Verwertung eines Theaters im Osten Münchens unter der Erwerbung der zu diesem Zwecke notwendigen Grundstücke“. Siehe hierzu *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 34 (1900), Heft 44, S. 276; Göring 1904, S. 187 ff.; Dönges 1910, S. 97 ff.; Fisch 1988a, S. 87–88; Gribl 1999, S. 47 ff.

323 Vgl. Habel 1970, S. 315.

324 So der Generalintendant selbst, zit. nach Kaboth, Biedermann 1991, S. 154. Zu der Rolle der Terraingesellschaften und Possarts Auseinandersetzung mit diesen siehe insbesondere Köwer 1983, S. 7 und Dönges 1910, S. 97–100.

325 Zit. nach Köwer 1983, S. 7.

326 Zit. nach Klein 1992, S. 113.

327 So ein zeitgenössischer Kritiker, zit. nach Fisch 1988a, S. 88. Auch Gerhard Fehl sieht die „Konzentration öffentlicher Bauten und ihnen entsprechender Plätze“ als „Kristallisierungskern der Entwicklung eines neuen Stadtteils“. Fehl bezieht sich dabei auf Camillo Sitte, der in der Anlage markanter öffentlicher Gebäude an entsprechend wichtigen Schnittpunkten und Plätzen im Stadtbild ähnlich der Terraingesellschaften eine Wertsteigerung des umgebenden Baulandes sah. Eben dies hatte die *Heilmann'sche Immobiliengesellschaft* im Sinn, als sie 1907 in einem Verkaufsprospekt ihrer Bogenhausener Villen schrieb: „In der nächsten Nähe [...] erhebt sich das weltbekannte Prinzregententheater [...]. So ist Bogenhausen heute ein Glanzpunkt in der baulichen Entwicklung der Fremdenstadt München“. Zit. nach Fehl 1995, S. 51 und Gribl 1999, S. 52.

Entsprechend seiner Lage sollte der im Gegensatz zum Semperschen Theaterprojekt „eher intim, mit einer gewissen würdigen Schlichtheit“<sup>329</sup> errichtete Bau den Namen Prinzregententheater erhalten (Abb. 67 u. 68).<sup>330</sup> Das Stadterweiterungsbüro zeigte sich mit der finalen Verwirklichung der Wagneroper zufrieden. Am 5. Januar 1900 hieß es in einem Schreiben Theodor Fischers, es sei „erfreulich, daß die Absichten, welche bei der Parzellierung der Straßen und Plätze maßgebend waren, in der Weise erfüllt werden, daß an die hierfür bestimmte Stelle nun wirklich ein großes öffentliches Gebäude zu stehen kommt“.<sup>331</sup> Und auch die Münchener Lokalpresse begrüßte die Vollendung des neuen Festspielhauses. Zur Eröffnung des von dem Architekten Max Littmann geplanten Theaterbaus schrieben die *Münchener Neuesten Nachrichten* im Sommer 1901: „Spät und in anderer Weise als der kunstsinnige königliche Gönner Richard Wagners, Ludwig II. [...] es gedacht, hat sich der Plan, den Münchnern ein Bühnen-Festspielhaus zu geben, verwirklicht“<sup>332</sup>. Nach mehr als drei Jahrzehnten war damit nun endlich die Idee eines speziell für die Werke Richard Wagners geschaffenen Gebäudes in repräsentativer Form verwirklicht worden. Dadurch zeige „die Aeußere Prinzregentenstraße heute ein ganz anderes Gesicht als in den letzten Tagen, wo da draußen noch Manches öd anmuthete“<sup>333</sup>.

Durch die Verwirklichung des Theaterbaus als Teil eines geschlossenen Platzgefüges fanden nicht nur die Ideale Camillo Sittes Eingang in die städtebauliche Gestaltung Theodor Fischers. Der Prinzregentenplatz erinnerte mit dem Bau des Prinzregententheaters in gewissem Sinne an Karl Henricis Konzept der ursprünglich für München geplanten Stadtteilzentren.<sup>334</sup> „Zu einem städtischen Platze“ gehörte laut dem Sitteaner Henrici „mindestens ein öffentliches Gebäude, welches ihn beherrscht“<sup>335</sup>. Diese fänden sich „ganz natürlich an einer Stelle von gesteigerter

---

<sup>328</sup>Fisch 1988a, S. 88. August Blössner schrieb später: „Eine Dominante in dem Viertel ist das Prinzregententheater geworden, das seinerzeit schon bei Aufstellung des Baulinienplanes an seinen Platz hinkomponiert wurde. Die Prinzregentenstrasse, die von Westen her den Verkehr bringt, soll nach Osten noch eine Fortsetzung erhalten und so auch dem angrenzenden Viertel eine Aufschliessung und den Anschluss an bebautes Gelände verschaffen“. Blössner 1918, S. 12.

<sup>329</sup>Habel 1970, S. 315.

<sup>330</sup>Für das Prinzregententheater siehe Köwer 1983; Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein (Hrsg.): München und seine Bauten, München 1912; Zauner 1914, hier S. 257 ff. Eine umfangreiche Sammlung an (größtenteils schwer beschädigtem) Planmaterial befindet sich zudem in: StadtA, LBK 7676.

<sup>331</sup>Schreiben Theodor Fischers vom 5. Januar 1900, in: StadtA, LBK 27307. Ein Ausschnitt des Schreibens findet sich auch bei Nerdinger 1988, S. 164.

<sup>332</sup>*Münchener Neueste Nachrichten*, Jg. 53 (21. August 1901), S. 5.

<sup>333</sup>Ebd. Vgl. hierzu auch Kaboth, Biedermann 1991, S. 154 ff.

Verkehrsbedeutung, weil ihnen der Verkehr aus verschiedenen Richtungen“<sup>336</sup> zuströme. Diese Strukturierung neuer Viertel durch zentrale Plätze ließe die Stadterweiterung nicht ausufern und würde den einzelnen Gebieten zugleich einen kleinstädtischen Charakter verleihen.<sup>337</sup> Im selben Atemzug hieß es bei Henrici jedoch ebenso, dass der Verlauf der großen Verkehrszüge zugunsten künstlerischer Ausgestaltung oftmals vernachlässigt werden könnten.<sup>338</sup>

Den Ideen Henricis entsprechend errichtete man am Prinzregentenplatz durch das Theater ein „Bauwerk von Bedeutung für Stadt, Region und Land“<sup>339</sup>. Zwar betrachtete somit auch Theodor Fischer die richtige Platzierung öffentlicher Gebäude als wichtiges Mittel zur Schaffung einer städtebaulichen Einheit;<sup>340</sup> ganz im Gegensatz zu Karl Henrici versuchte der Münchener Städtebauer jedoch an dieser Stelle keineswegs einen „Primat der öffentlichen Bauten vor der Straßenführung“<sup>341</sup> zu forcieren. Wie bereits die Umplanung des Forums am Bayerischen Nationalmuseum gezeigt hatte, stellten Verkehr und Ästhetik für Fischer zwei ebenbürtige Elemente da, die bei der Gestaltung städtischer Straßen und Platzräume gleichermaßen beachtet werden mussten. Dadurch entsprach die städtebauliche Situierung des Prinzregententheaters am südlichen Platzrand nicht nur einer ästhetischen Vorliebe für geschlossene, räumliche Gebilde. Ebenso war dem Stadtplaner die unpraktikable Weiterführung des Verkehrs an dieser Stelle – wie sie etwa durch den axialen Entwurf des Magistrats entstanden wäre – ein Dorn im Auge.<sup>342</sup>

---

<sup>334</sup>Vgl. hierzu Abb. 15. Ein noch etwas deutlicheres Beispiel der Orientierung am Wettbewerbsentwurf Karl Henricis ist der Dom-Pedro-Platz in Neuhausen. Das um 1897 entstandene Entwurfskonzept umfasst neben einer Schule und einem Altersheim nach den Plänen des Architekten Hans Grässel zudem die evangelische Christuskirche von Erich Göbel. Der Platz steht dadurch paradigmatisch für die Realisierung der Henricischen Stadtteilzentren in München. Siehe hierzu Albers 1982, S. 141 und Selig 1983, S. 143–144. Vgl. auch Selig 1988, S. 10.

<sup>335</sup>Henrici 1894b, hier S. 502.

<sup>336</sup>Zit. nach Fehl 1995, S. 112.

<sup>337</sup>Vgl. auch Fehl 1992.

<sup>338</sup>Vgl. Fehl 1995, S. 112 ff.

<sup>339</sup>Amslinger 1979, S. 181.

<sup>340</sup>Siehe hierzu insbesondere Fischer 1920/2009, S. 47–48. Vgl. auch Heisler 1994, S. 27–28.

<sup>341</sup>Fehl 1995, S. 113.

<sup>342</sup>Auch Heinz Jürgen Selig ließ diesen Gedanken anklingen, als er schrieb: „Und funktional betrachtet ist der Prinzregentenplatz auch ein Stern- und das heißt ein Verkehrsplatz; allerdings in den Formen des malerischen Stils, wie ihn Camillo Sitte propagiert hat.“ Siehe Selig 1988, S. 11. Vgl. auch Selig 1983, S. 145–146. Es verwundert deshalb auch nicht, dass ein kleiner Vorbau, wie dieser auf Plan 10637F vom 20. Dezember 1897 zu sehen ist, alsbald wieder verworfen wurde. Vgl. Abb. 64.

Das Münchener Stadtbauamt sah „in der verlängerten Prinzregentenstraße einen Hauptstraßenzug“ zur Erschließung „des nordöstlichen Stadtteiles“<sup>343</sup>. Alle ins Detail gehende Planungen in Bogenhausen seien deshalb solange auszusetzen, „bis das Alignement für die verlängerte Prinzregentenstraße festgesetzt ist, an welche sich alle die übrigen Straßenzüge rationell anzugliedern haben“<sup>344</sup>. Die dabei unterschwellig mitklingende Klassifizierung verschiedener Straßentypen entsprach der grundsätzlichen Herangehensweise zeitgenössischer Städtebautheorie: Die Differenzierung zwischen schmäleren, ruhigen Wohnstraßen und größer angelegten Verkehrsstraßen hatte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts in der Stadtplanung fest etabliert<sup>345</sup>. Reinhard Baumeister hielt in seiner Städtebautheorie fest, dass in „einem guten Straßennetz [...] Hauptstraßen und Nebenstraßen unterschieden werden“<sup>346</sup> sollten. Die Klassifizierung einer Verkehrslinie sei jedoch nicht willkürlich gewählt; vielmehr ergebe sie sich aus „der Lage, welche die Straße im ganzen Netz einnimmt“<sup>347</sup>. Baumeister bemerkt überdies, dass diese Form einer organischen Abstufung der Stadt nicht zuletzt auch aus ästhetischen Gründen bevorzugt werden sollte. Die ungekünstelte Gliederung des Stadtplanes nehme dem Betrachter „die Angst vor dem Verwirren“ und verleihe ihm „beim Durchwandern einer Stadt“ ein natürliches „Gefühl der Sicherheit und Ordnung“<sup>348</sup>.

Der Meinung des Karlsruher Professors schlossen sich später weitere Protagonisten des Städtebaus an.<sup>349</sup> Dass neben Josef Stübben, Karl Henrici und Theodor

---

343 Kommentar des Magistrats zum Generallinienplan Nr. 4767 für Bogenhausen vom 17. November 1894, in: StadtA, StG 543/I, zit. nach Nerdinger 1988, S. 166.

344 *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 24 (1895), Heft 7, S. 116. Im Folgenden wird die Äußere Prinzregentenstraße immer wieder als Hauptverkehrsstraße Bogenhausen bezeichnet. Vgl. auch *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 25 (1896), Heft 37, S. 522 und Heft 75, S. 1023-1026.

345 Vgl. Karnau 1996, S. 162 und Fisch 1990, S. 186. Die Bezeichnungen Hauptstraße bzw. Verkehrsstraße und Nebenstraße bzw. Wohnstraße wurden dabei gleichwertig verwendet.

346 Baumeister 1876, S. 96. Vgl. hierzu auch Baumeister, Reinhard: Moderne Stadterweiterungen. Vortrag, Hamburg 1887, S. 4–5 und Baumeister 1890, S. 11.

347 Baumeister 1876, S. 96.

348 Baumeister 1876, S. 96.

349 Baumeister kritisierte später Henrici dafür, dass es in dessen Wettbewerbsentwurf „nicht klar zu dem in großen Städten wünschenswerthen Unterschied zwischen Hauptstraßen und Nebenstraßen“ käme. In der Theorie jedoch forderte auch Henrici die Differenzierung zwischen Hauptstraßen und „Nebenlinien – stille Gewässer, welche von den Strömungen des Verkehrs unberührt bleiben und zu behaglicher Wohnungsansiedlung einladen.“ Siehe Baumeister 1893 und Henrici 1891. Bei Stübben findet sich eine ähnliche Differenzierung, vgl. hierzu insbesondere Stübben 1879, hier S. 383 ff. Ebenso an dieser Stelle zu erwähnen ist der Sitteaner Theodor Goecke. Seinem sozialkritischen städtebaulichen Ansatz entsprechend und ähnlich der Herangehensweise Henricis unterschied er Straßen, die dem Verkehr dienten, und den ruhigen, städtischen Bereichen des Wohnens. Vgl. Goecke, Theodor: Der Bebauungsplan der Großstadt, in: Carl Johannes Fuchs (Hrsg.): *Die Wohnungs- und Siedlungsfrage nach dem Kriege. Ein Programm des Kleinwohnungs- und Siedlungswesens*, Stuttgart 1918, S. 155–168.

Goecke insbesondere Theodor Fischer ein Vertreter dieses städtebaulichen Grundsatzes war, geht aus seinem theoretischen Werk deutlich hervor.<sup>350</sup> Die Herstellung eines klaren Kontrastes zwischen den „großen Hauptstraßen“ und den „schmalen Gassen“ stellte für Fischer einen „Hauptreiz“<sup>351</sup> des Städtebaus dar. Eine gleichförmige Anlage aller Straßen, wie dies noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts mancher Orts praktiziert wurde, lasse „keine Ruhe und Einheit aufkommen“<sup>352</sup>. Durch eine funktionale Untergliederung der Straßen würden nicht zuletzt „die Konfliktpunkte der Kreuzungen verringert werden“<sup>353</sup>. Die „Konzentration des Verkehrs“ sei demnach „das erste Erfordernis“<sup>354</sup> für einen praktikablen und ästhetischen modernen Städtebau.

Durch die Klassifizierung der Äußeren Prinzenstraße als Hauptverkehrsader Bogenhausens kam auch dem Prinzregentenplatz eine wichtige verkehrstechnische Bedeutung zu. Neben dem von West nach Ost verlaufenden Straßenzug sollte zudem „eine vom Prinzregentenplatz nach Norden geführte Hauptstraße [...] das Rückgrat des Straßennetzes“<sup>355</sup> im Münchener Osten bilden. Die entstehende Schnittstelle des Verkehrs verlieh „zusammen mit den von ihm auslaufenden Straßenzügen dem gesamten Gebiet strukturellen Halt“<sup>356</sup>. Der Platz würde laut Theodor Fischer „ohne Zweifel einige Bewertung als Verkehrsmittelpunkt erhalten“<sup>357</sup>. Bei einer Analyse der Gestaltung des Prinzregentenplatzes darf deshalb das Zusammentreffen mehrerer Straßenzüge an dieser Stelle nicht vernachlässigt werden. Um den Verkehrsstrom der Prinzregentenstraße nicht zu behindern, musste sich die gesamte gestalterische Ausformung des Platzes zwangsläufig an seiner verkehrstechnischen Funktion orientieren. Das Vorbild der ästhetischen Gesinnung Camillo Sittes und seiner Vorliebe für geschlossene Platzgebilde war aufgrund dessen nur eine Seite der

---

<sup>350</sup>Vgl. insbesondere Fischer 1920/2009, S. 21–30. Hierzu auch Fisch 1987, S. 108.

<sup>351</sup>Fischer 1920/2009, S. 21.

<sup>352</sup>Fischer 1920, S. 21.

<sup>353</sup>Fischer 1920, S. 21.

<sup>354</sup>Fischer 1920, S. 21.

<sup>355</sup>Blössner 1949, S. 79. Obwohl Blössner diese nicht namentlich benennt, ist hierbei wohl die 1902 nach dem Generaldirektor des Münchener Hoftheaters und Initiator des Prinzregententheaters benannte Possartstraße gemeint. Vgl. hierzu Dollinger 2010, S. 245 sowie 247–248.

<sup>356</sup>Selig 1988, S. 11.

<sup>357</sup>Schreiben Theodor Fischers vom 10. August 1896, in StadtA, LBK 205/II. Ähnlich hieß es schon zwei Jahre zuvor in einem Kommentar Fischers, der erste Straßenabschnitt münde „zunächst in eine als Verkehrszentrum anzusehende, große Platzgruppe“. Vgl. Kommentar zum Generallinienplan Bogenhausens, zit. nach Karnapp 1999a, S. 176.

Medaille.<sup>358</sup> Für Sitte bedeutete ein „Knotenpunkt des Verkehrs“ zugleich einen „Knotenpunkt der Visuren“, an dem man durch die zusammentreffenden Verkehrslinien nie wüsste, „wo man eigentlich steht“<sup>359</sup>. In seinen *künstlerischen Grundsätzen* schrieb er:

„Das also sind die Erfolge eines Systems, das mit rücksichtsloser Verwerfung aller künstlerischen Tradition lediglich Fragen des Verkehrs allein im Auge behielt, und solche Undinge von Strassenknoten nennt man Platz, wo Alles vermieden ist, was den Charakter eines Platzes ausmacht, und Alles gehäuft erscheint, was unpraktisch und unschön zugleich ist.“<sup>360</sup>

Um derartige Verkehrszentren zu vermeiden, forderte der Städtebautheoretiker durch die Anlage eines „unregelmäßigen Bauplatzes“ schlichtweg die „Zertheilung des Verkehrs zu erzwingen“<sup>361</sup> (Abb. 47 u. 48). Obschon die Verkehrsproblematik damit behoben sein mochte, ging dadurch gleichwohl die Möglichkeit einer Platzanlage gänzlich verloren.<sup>362</sup> Eine Platzform, die dem Verkehrswesen in gleicher Weise wie der Produktion *malerischer* Bilder und geschlossener Raumeindrücke dienlich sein könnte, war in Sittes Theorie nicht vorgesehen.

Im Gegensatz zu Camillo Sittes recht einseitiger Herangehensweise an die Platzgestaltung, klassifizierte Stübben unterschiedliche Platzformen nach ihrer jeweiligen Funktion.<sup>363</sup> Die Geschlossenheit im Sinne Sittes war für ihn hauptsächlich ein Medium der mit monumentalen Bauwerken versehenen *Architekturplätze*. Diese Platzgestaltungsform musste seiner Ansicht nach „den Forderungen der Schönheit in besonders hohem Grade Genüge leisten“; demgemäß diente der architektonische Platz in erster Linie der „Aufnahme monumentalier Gebäude“ und „Denkmäler“<sup>364</sup>. Im Gegensatz zu dem Pendant des *Verkehrsplatzes* wurden die Zufahrtsstraßen so angeordnet, dass „die Lücke sich im Platzbilde möglichst wenig geltend“<sup>365</sup> machen würde. Der Betrachter sah dadurch „eine geschlossene Platzwand vor sich“ und verlor seine

---

<sup>358</sup>Bei Winfried Nerdinger heißt es passend: „Fischers städtebauliche Arbeit wird zumeist nur als Produktion von malerischen Bildern und damit inadäquat beschrieben.“ Nerdinger 1988, S. 24.

<sup>359</sup>Sitte 1889/2003, S. 104.

<sup>360</sup>Sitte 1889, S. 103.

<sup>361</sup>Sitte 1889, S. 152.

<sup>362</sup>Camillo Sitte nennt seine Gestaltung das *verbesserte moderne System*, das er den *Modernen Systemen* nach geometrischen Rastern gegenüberstellt. Vgl. Sitte 1889, S. 121–153.

<sup>363</sup>Zur genauen Bestimmung der verschiedenen Platzformen siehe Stübben 1890/1980, S. 141 ff.

<sup>364</sup>Stübben 1877, S. 393. In seinem Monumentalwerk *Der Städtebau* führte er diesen Gedanken schließlich weiter aus. Vgl. Stübben 1890/1980, hier S. 141 ff.

<sup>365</sup>Stübben 1890, S. 194.

Blicke nicht „über den Platz hinweg in eine neue Straße“<sup>366</sup>. Aufgabe der *Verkehrsplätze* war es hingegen, als notwendige Knotenpunkte der Hauptverkehrslinien „zu geregelten Bewegungen nöthigen und dadurch den Verwirrungen vor[zu]beugen“<sup>367</sup>. Da diese Platzform „meist in ganzer Ausdehnung dem Verkehr“ unterzuordnen ist, kann man „sonstige Annehmlichkeiten [...] in der Regel nicht verlangen“<sup>368</sup>. Letztendlich sei es laut Stübben jedoch auch „nicht ausgeschlossen“, dass „die Erfüllung“ der „verschiedenen Zwecke durch eine Platzanlage erreicht wird“<sup>369</sup>. Die Funktionalität des Verkehrs und Ästhetisierung der Geschlossenheit waren somit im Einzelfall auch vereinbar.<sup>370</sup>

Theodor Fischer schloss sich in seinen städtebaulichen Schriften dieser Terminologie der *Architekturplätze* und *Verkehrsplätze* Josef Stübbens an. Zwar war auch Fischer im Sinne der *künstlerischen Grundsätze* Sittes der Ansicht, dass architektonisch wertvoll gestaltete Plätze den Betrachter „zum Verweilen“<sup>371</sup> einladen sollten. Diese Platzform stelle jedoch „ganz andere Anforderungen an die Sinne des Menschen“<sup>372</sup> als sein Pendant, der *Verkehrsplatz*. Ganz im Zeichen Stübbens betrachtete auch Fischer die *Verkehrsplätze* in erster Linie als „Durchgangsräume“, für die man keine großen „Opfer an künstlerischem Aufwand“<sup>373</sup> aufbringen musste. Fischers oberster Grundsatz lautete deshalb, „*Architekturplätze* ohne großen Durchgangsverkehr“ und „*Verkehrsplätze* nur sachlich“<sup>374</sup> anzulegen. Wie sich diese Sachlichkeit nun in der Praxis äußern würde, führte der Städtebauer in seinen theoretischen Schriften nicht weiter aus. Gewiss kann jedoch ausgeschlossen werden, dass Fischer hierbei eine schematische Vorgehensweise im Sinn hatte. Im Gegensatz zu Reinhard Baumeister und Josef Stübben betrachtete er nach geometrischem Grundmuster geplante Kreis-

---

<sup>366</sup>Stübben 1890, S. 194.

<sup>367</sup>Stübben 1890, S. 147.

<sup>368</sup>Stübben 1877, hier S. 395.

<sup>369</sup>Stübben 1890/1980, S. 141.

<sup>370</sup>Obgleich man sich auch in früheren Epochen Gedanken über Platzgestaltung gemacht hatte und auch Camillo Sittes *künstlerische Grundsätze* in dieser Hinsicht nur teilweise wirklich neue Erkenntnisse brachten, ist der Ursprung des *Verkehrsplatzes* – und somit die Unterscheidung zwischen *Architektur-* und *Verkehrsplatz* – ziemlich eindeutig in der Städtebautheorie um 1900 zu verorten. Vgl. hierzu Jöchner, Cornelia: Das Innen des Außen. Der Platz als Raum-Entdeckung bei Camillo Sitte und Albert Erich Brinckmann, in: Cornelia Jöchner u. Alessandro Nova (Hrsg.): *Platz und Territorium. Urbane Struktur gestaltet politische Räume*, München u. Berlin 2010, S. 45–64, hier S. 45 ff.

<sup>371</sup>Fischer 1920/2009, S. 29.

<sup>372</sup>Fischer 1920, S. 29.

<sup>373</sup>Fischer 1920, S. 50.

<sup>374</sup>Fischer 1920, S. 52.

oder Sternplätze als „Konfliktpunkte schlimmster Art für den Verkehr“<sup>375</sup>. Und nicht zuletzt aus ästhetischer Sicht lehnte Fischer die Gleichförmigkeit geometrischer Grundmuster strikt ab.<sup>376</sup>

Das Beispiel des Prinzregentenplatzes zeigt jedoch, dass Theodor Fischer die verschiedenen Platzfunktionen in der Praxis nicht allzu strikt zu trennen vermochte, wie er dies in seiner Theorie propagierte. Wie es bereits Friedhelm Amslinger in seiner analytischen Auseinandersetzung mit den Münchener Plätzen hat anklingen lassen, handelte es sich durch die zweigleisige Herangehensweise des Stadtbauamtes um einen „Repräsentations- und Verkehrsplatz“<sup>377</sup> zugleich. Ähnlich dem Museumsforum auf der Inneren Prinzregentenstraße trafen somit am Prinzregentenplatz zwei verschiedene Platzgestaltungskonzepte aufeinander. Am Bayerischen Nationalmuseum bedingte die grundsätzliche Trennung der *Architektur- und Verkehrsplätze* Fischers spätere Umplanung in zwei funktional unterschiedliche Hälften.<sup>378</sup> Durch die Verschiebung des Straßenplatzes nach Norden wurde eine ruhige Zone vor dem Monumentalbau von dem Durchgangsverkehr der Prinzregentenstraße abgesondert. Am Prinzregententheater wäre ein ähnliches Vorgehen nur schwerlich zu bewerkstelligen gewesen. Im Gegensatz zur Straßenausbuchtung der Inneren Prinzregentenstraße stellte der Prinzregentenplatz rein funktional den Schnittpunkt *mehrerer* Hauptverkehrslinien dar. In ihm mündeten insgesamt sechs Zufahrtsstraßen aus allen vier Himmelsrichtungen. Neben der von Osten nach Westen verlaufenden Äußeren Prinzregentenstraße bildete ebenso die nach Norden weisende Possartstraße eine wichtige Hauptverkehrslinie Bogenhausens.<sup>379</sup> Eine strikte Trennung der funktionalen und ästhetischen Gesichtspunkte ähnlich dem Museumsforum war durch die Komplexität der Verkehrssituation schlachtrichtig nicht möglich.

---

<sup>375</sup> Fischer 1920, S. 32. Für Stübben war die Gestalt der Verkehrsplätze „meist ein Kreis [...] oder ein regelmäßiges Vieleck“. Ein Beispiel eines unregelmäßigen Verkehrsplatzes im Sinne des späteren Prinzregentenplatzes findet sich in Stübbens theoretischer Arbeit nicht. Siehe Stübben 1890/1980, S. 144. Vgl hierzu auch Stübben 1879, insbesondere S. 386, und Baumeister 1876, S. 33 ff.

<sup>376</sup> Fischer schrieb sarkastisch: „Wie angenehm es ist, überall die gewohnten Formen wiederzusehen, die gleichen Bequemlichkeiten zu haben und vor allem dieselben Renaissancefassaden, in Mainz und in Kassel, in Wien und in Strassburg, überall! Oder sollte irgendwer die Gleichheit nicht herrlich finden?“ Fischer 1901, zit. nach Nerding 1988, S. 330.

<sup>377</sup> Amslinger 1979, S. 507.

<sup>378</sup> Es sei dennoch zu erwähnen, dass es sich bei dem Museumsforum nicht um einen Platz im eigentlichen Sinne, sondern um eine Straßenausbuchtung handelte. Diese könnten laut Stübben „nur uneigentlich *Plätze* genannt werden“. Stübben 1877, hier S. 393. Vgl. auch Abb. 36-42.

<sup>379</sup> Vgl. Blössner 1949, S. 79.

Am Prinzregentenplatz verband der Städtebauer deshalb die gegensätzlichen Auffassungen des zeitgenössischen Städtebaudiskurses: Zum einen sollte der Platz dem ästhetischen Gesamtbild der städtebaulichen Einheit gerecht werden können. Zum anderen sollte die eigentliche Funktion als Verkehrsknotenpunkt nicht beeinträchtigt werden.<sup>380</sup> Fischers stadtplanerische Tätigkeit auf ein bestimmtes Vorbild zu beschränken, hätte demgemäß nicht zuletzt eine Reduktion seiner städtebaulichen Errungenschaften zur Folge. Sein Gestaltungskonzept umfasste neben Camillo Sittes Plädoyer für eine Abkehr vom einförmigen Schematismus auch wichtige Aspekte verkehrstechnischer Funktionalität. Ganz im Sinne Josef Stübbens und ebenso des rein technisch orientierten Städtebautheoretikers Reinhart Baumeister konzipierte Fischer am Prinzregentenplatz einen Verkehrsplatz, der zum Mittelpunkt „einer Menge von Verkehrsstrahlen“<sup>381</sup> werden sollte. Um nichtsdestoweniger den von Sitte prophezeiten „Knotenpunkt der Visuren“<sup>382</sup> zu verhindern, gestaltete Fischer den Platz als geschlossene, räumliche Einheit.<sup>383</sup> Das markante Gebäude des Prinzregententheaters im Zentrum des Platzes liefert dem Betrachter darüber hinaus einen klaren Bezugspunkt im Sinne der Henricischen Stadtteilzentren. Insbesondere die Luftaufnahmen der städtebaulichen Situation am Platz zeigen uns, wie Fischer die Anlage des Prinzregententheaters inmitten eines geschlossenen Platzes mit den fließenden Verkehrsströmen des Verkehrs zu kombinieren wusste (Abb. 3-5). Durch Aufgreifen des bilateralen Verhältnisses zwischen Funktionalität und Ästhetik bei der Platzgestaltung schlug Fischer eine Brücke zwischen den dogmatischen Ansichten seiner Zeitgenossen. Das Platzgestaltungskonzept des Prinzregentenplatzes kann deshalb bis heute als außergewöhnliches Beispiel des entstehenden modernen Städtebaus im späten 19. Jahrhundert betrachtet werden.<sup>384</sup>

---

<sup>380</sup> Meist äußerte sich das zweischneidige Vorgehen in der Abwägung einzelner Details. So lehnte Fischer es etwa ab, eine Diagonale über den Prinzregentenplatz zu führen. Dies wäre zwar eine „günstigere“ und leichter umzusetzende Variante, gleichwohl würde diese jedoch auch „der geschlossenen Platzerscheinung“ zum „Nachteil“ gereichen. Siehe hierzu das Schreiben Theodor Fischers vom 3. Oktober 1896, in: StadtA, LBK 205/II.

<sup>381</sup> Baumeister 1876, S. 33. Hierzu auch Stübben 1890/1980, S. 141 ff.

<sup>382</sup> Sitte 1889/2003, S. 104.

<sup>383</sup> Bei Stefan an Fisch heißt es: „Alle diese neuen Elemente der Platzgestaltung – ästhetisch abwechslungsreiches, *malerisches* Platzbild durch Asymmetrien, abknickende Einmündungen und aus dem Zentrum herausgerückte Grünanlagen – entstanden aus einer Anwendung der Regeln, die Camillo Sitte aus der Analyse mittelalterlicher, für ihn schöner Plätze gewonnen hatte.“ Fisch 1988a, S. 84.

### 3.5. Vom Prinzregentenplatz zum Vogelweideplatz

Die Tatsache, dass Theodor Fischer in Bogenhausen seine städtebaulichen Vorstellungen im Vergleich zu anderen Münchener Gegenden sehr rasch und zudem besonders anschaulich verwirklichen konnte, hatte er in erster Linie den dort ansässigen Terrain- und Immobiliengesellschaften zu verdanken.<sup>385</sup> Im Jahr 1898 schlossen sich die *Bayerische Terrain-Aktien-Gesellschaft*, die *Heilmann'sche Immobiliengesellschaft* und die *Aktien-Ziegelei München* zu einem Konsortium zusammen, um „die Durchführung der [Äußeren] Prinzregentenstraße zu fördern und den Verkauf der angrenzenden Grundstücke zu beschleunigen“<sup>386</sup>. Der große Zuspruch für die Planungen des Stadterweiterungsbüros erfolgte einerseits als Anerkennung der städtebaulichen Ästhetik Theodor Fischers.<sup>387</sup> Andererseits würdigten die Gesellschaften damit nicht zuletzt Fischers wirtschaftliche Fairness bei der Verlegung der Straßenlinie. Als pars pro toto der gesamtheitlichen Planung Bogenhausens berücksichtigte der Städtebauer auch bei Planung des zweiten Abschnittes der Äußeren Prinzregentenstraße die bestehenden Grundbesitzlinien.<sup>388</sup> Das Straßenstück zwischen Prinzregentenplatz und Vogelweideplatz erhielt dadurch eine leichte, nach Norden gerichtete Krümmung (Abb. 7). Obschon der dadurch entstehende bildhafte Entwurf einer krummen Linie auf den ersten Blick an die *künstlerischen Grundsätze* Camillo Sittes erinnerte, lag dessen Ursprung sonach vorerst in rein pragmatischen Aspekten.<sup>389</sup>

---

<sup>384</sup>Nicht wenige Architekten der an den Platz grenzenden Gebäude erkannten das künstlerische Potential der städtebaulichen Planung Fischers. Damit die Ausnutzung vorteilhafter Bauplätze der städtebaulichen Gesamterscheinung jedoch nicht zum Nachteil gereichte, wurde die bauliche Entwicklung des Platzes auch Jahre später von der Lokalbaukommission streng überwacht. So heißt es etwa zu einem 1907 eingereichten Plan für ein Gebäude am Prinzregentenplatz: „Der Senat erachtet die vorgelegten Fassadenpläne für mangelhaft, bezw. die Ausführung der Fassade für so monströs und so wenig in die Umgebung des Prinzregententheaters passend, daß er nach Antrag des Referenten beschließt [...] sich den Plänen gegenüber ablehnend zu verhalten.“ Siehe *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 36 (1907), Heft 87, S. 1379.

<sup>385</sup>Vgl. Gribl 1999, S. 52 und Gross, Selig 2004, S. 83.

<sup>386</sup>Vgl. Gribl 1999, S. 47. Während in Bayern die Herstellung der Straßenfläche sehr viel länger als etwa in Preußen Gemeindesache war, gab es auch hier seit 1888 ein sogenanntes *Pflasterstatut*. Die Last der Straßendurchführung wurde damit vom Steuerzahler auf die bauwilligen Besitzer der anliegenden Grundstücke allein übertragen. Vgl. Fisch 1987, S. 95–97.

<sup>387</sup>Vgl. Gribl 1999, S. 45.

<sup>388</sup>Bei Karnapp heißt es, bereits die Baulinien am Prinzregentenplatz seien nach diesem Prinzip entstanden. Im Gegensatz zum zweiten Straßenabschnitt ist dies jedoch aufgrund der unzähligen Grundbesitzer am Platz den Baulinienplänen nur schwerlich zu entnehmen. Vgl. hierzu Karnapp 1999a, S. 178. Obschon in der Reproduktion nur schwer erkennbar, gibt die Planung des Stadtbauamtes vom Oktober 1894 auch Aufschluss über die jeweiligen Grundbesitzgrenzen. Vgl. hierzu Abb. 55, 56, 62 u. 69.

<sup>389</sup>Siehe Heisler 1994, hier S. 135-136. Vgl. auch Sitte 1889/2003, S. 91 und Fisch 1988b.

Die Planung einer konkaven Verkehrslinie bedeutete einen erneuten Bruch mit den Arrondierungsplänen des ehemaligen Stadtbauamtsleiters Arnold Zenetti.<sup>390</sup> Der ursprüngliche Entwurf Zenettis für Bogenhausen sah eine durchgehend lineare Weiterführung der Prinzregentenstraße in Richtung Osten vor (Abb. 12). Damit ignorierte der oberste Baurat die bestehenden Eigentumslinien des bisher spärlich bebauten Gebietes.<sup>391</sup> Die Parzellierung des Gebietes erfolgte ganz im Sinne der städtebaulichen Grundsätze Reinhard Baumeisters. Dieser plädierte in seiner Städtebau-theorie dafür, zur Umsetzung verkehrsgerechter Stadterweiterungen die „alten Grenzen zwangsweise aufzuheben und neue zu schaffen“<sup>392</sup>. Die Enteignung angrenzender Grundbesitzer war für Baumeister demnach nicht nur Option, sondern gängiges Mittel einer zweckmäßigen Umsetzung seiner städtebaulichen Vorstellungen.<sup>393</sup> Im Hinblick auf Zenettis Pläne für die Münchener Stadterweiterung erwies sich ein derartiges Vorgehen jedoch als äußerst unrealistisch und unpraktikabel.<sup>394</sup> Obwohl die Expropriation in vielen Teilen des Deutschen Reiches ein wichtiges Element der Stadterweiterungspraxis darstellte, gab es in der Bayerischen Bauordnung keine gesetzliche Enteignungsgrundlage.<sup>395</sup> Eine Umsetzung der vorliegenden Rasterpläne Zenettis wäre deshalb gezwungenermaßen mit unzähligen Grundeigentümern zu verhandeln gewesen.<sup>396</sup> Als der Leiter des Stadtbauamtes 1891 verstarb, waren nicht zuletzt deshalb nur wenige seiner unzähligen Planungen für die Stadterweiterung Münchens wirklich umgesetzt worden.<sup>397</sup>

---

<sup>390</sup>Bei der Anlage des geradlinigen ersten Straßenstückes zwischen Friedensdenkmal und Prinzregentenplatz hatten die Besitzverhältnisse noch keine allzu große Rolle gespielt. Die in Betracht kommenden Grundstücke befanden sich zum großen Teil im Besitz der Gemeinde. Den wenigen, weiteren angrenzenden Parteien wurden laut Fischer „von Seiten der Gemeinde [...] Vorschläge zur *Umlegung* ihrer Grundstücke gemacht“. Siehe hierzu ein Schreiben Fischers aus dem Jahr 1895, zu finden in: StadtA, StG 543/I. Derselbe Akt dokumentiert zugleich die einzelnen Verhandlungen mit den Grundeigentümern. Vgl. auch *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 26 (1897), Heft 8, S. 81.

<sup>391</sup>Vgl. hierzu Fisch 1988b, hier S. 194 ff.

<sup>392</sup>Baumeister 1876, S. 386. Vgl. auch Baumeister 1887, S. 20 und Baumeister 1890, S. 56–58. Nichtsdestotrotz sah auch Baumeister die „geraden ununterbrochenen Baufluchten auf Stunden Länge“ nicht immer als Musterlösung. Vielmehr lobte selbst er die „auf dem Princip der Ungleichheit und Unsymmetrie beruhende malerische Wirkung“.

<sup>393</sup>Gleichwohl auch Stübben Enteignungen nicht ausschloss, stellten sie für ihn eher ein letztes, notwendiges Mittel dar. Siehe hierzu Stübben, Josef: Enteignung und Umlegung, in: *Der Städtebau*, Jg. 2 (1905), Heft 3, S. 38–41 und Stübben, Josef: Die Durchführung von Stadterweiterungen mit besonderer Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, in: Joseph Brix und Felix Genzmer (Hrsg.): *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der königlichen technischen Hochschule zu Berlin*, Jg. 1 (1908), Heft 6, S. 5–28. vgl. zudem Höffler 1976, S. 74 und Karnau 1996, S. 182–185.

<sup>394</sup>Vgl. Blössner 1918, S. 3.

Der Amtsantritt des Architekten Wilhelm Rettig im Dezember 1891 bedeutete einen Bruch mit der städtebaulichen Praxis seines Vorgängers Arnold Zenetti.<sup>398</sup> In der Auffassung des neuen Oberbaurates waren die vorliegenden Pläne nichts weiter als eine „Liebhaberei für zeichnerische Regelmäßigkeit“ und entsprachen „nicht mehr den Bedürfnissen der Gegenwart und Zukunft“<sup>399</sup>. Als eine erste Prämissen für das zwei Jahre später eingerichtete Stadterweiterungsbüro ergab sich deshalb die „genaue Würdigung der bestehenden Verhältnisse“<sup>400</sup>. Aufgrund des fehlenden „Rechts der Zwangseignung“ war es „erforderlich, [...] schon beim Entwerfen von Straßenfluchten möglichst im Einklang mit den Wünschen der Grundbesitzer“ vorzugehen und „ihren Einsprüchen im vornherein zu begegnen“<sup>401</sup>. Rücksichtslose, geometrisierende Planungen wurden durch diese Bedingung nunmehr ausgeschlossen. Und auch Theodor Fischer betrachtete Enteignungen als „gefährliche Waffen, deren leichte und unbekümmerte Anwendung bequem sein mag, deren Freigabe aber schematischer Gleichmacherei oder leerer Willkür in der Form Tür und Tor“<sup>402</sup> geöffnet hätte.

---

395 Als letzter, „absolutistisch-monarchisch“ geplanter Straßenzug in Bayern galt die um 1830 entstandene Prachtstraße Ludwigs I. Auch die Planung des Königs unterlag jedoch den „Restriktionen des neuen Eigentumsverständnisses“. Aufgrund dessen „zwang [Ludwig I.] die Stadt München, aus ihrem Etat Grundstücke zu erwerben und sie dann kostenlos an den Staat abzutreten“. Zit. nach Fisch 1987, S. 90–91 und Fisch 1988b, S. 108 ff. Vgl. auch Heisler 1994, S. 135–136, sowie Hederer, Oswald: Die Ludwigstraße in München, München 1942. Zum Bayerischen Baurecht und der Münchener Bauordnung im Kontext anderer baurechtlicher Entwicklungen im Kaiserreich siehe zudem Breuer, Rüdiger: Expansion der Städte, Stadtplanung und Veränderung des Baurechts im Kaiserreich, in: Mai; Pohl; Waetzoldt 1982, hier S. 225–244.

396 Zenetti distanzierte sich kurz vor seinem Ableben in einer Magistratssitzung selbst von seinen Planungen: „Wir haben noch vor zehn Jahren noch immer viel zu klein gedacht; die Stadt ist uns über den Kopf gewachsen und hat eine solche Ausdehnung angenommen, daß man in allem viel weiter und größer greifen muß als man gegriffen hat“, in: *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 20 (1891), Nr. 27, S. 392. Vgl. auch Fisch 1988b, S. 194 ff.

397 Vgl. Weber 1893, S. 344–346. Eine Ausnahme stellte die Anlage des auch als *Franzosenviertel* bezeichneten Ostbahnhofviertel in Haidhausen dar, an dessen Planung um 1870 Oberbaurat Zenetti maßgeblich beteiligt gewesen war. Der Baugrund des späteren Viertels gehörte fast gänzlich dem Unternehmer und Bauspekulanten Baron von Eichthal. Nur deshalb konnte Zenetts Parzellierung an dieser Stelle umgesetzt werden. Vgl. Selig 1983, S. 74 ff.

398 Zur Nachfolge Rettigs siehe u.a. *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 99, S. 504.

399 Wilhelm Rettig zit. nach Albers 1982, S. 137–138. Vgl. hierzu auch *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 23 (1894), Nr. 34, S. 700; Fisch 1988b, S. 211–216; Selig 1983, S. 100–101.

400 Wilhelm Rettig zit. nach Albers 1982, S. 137–138.

401 *Verwaltungsbericht* (1893), S. 65.

402 Fischer 1920/2009, S. 58. Der Metapher des Enteignungsgesetzes als *Waffe* hatte sich auch Camillo Sitte 1903 bedient. Vgl. Sitte, Camillo: Enteignungsgesetze und Lageplan, in: *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines*, Jg. 55 (1903), S. 245–246. In einem Nachruf auf Sitte schrieb Fischer ein Jahr später: „Je weniger ein Bebauungsplan wert ist, desto mehr bedarf er der Enteignungsgesetze“. Fischer, Theodor: Camillo Sitte, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 38 (1904), Heft 6, S. 33–34. Vgl. auch Fisch, Stefan: Sitte e Fischer: teoria e prassi della pianificazione, in: Zucconi; Brulhart 1992, S. 84–90.

Die Würdigung der bestehenden Eigentumsverhältnisse erwies sich jedoch keineswegs als Hindernis für die bevorstehende Stadterweiterungsplanung. Das fehlende Recht auf Expropriation kam den städtebaulichen Vorstellungen Fischers als Leiter des Stadterweiterungsbüros vielmehr entgegen.<sup>403</sup> So bemerkte der Städtebauer in einem 1901 gehaltenen Vortrag: „Fast überall, wo noch nicht die Arrondierungs-kommission vorübergegangen ist, bietet die Unregelmässigkeit der Besitzgrenzen Anlass zu den interessantesten Strassenführungen, zu kleinen Plätzen und Winkeln.“<sup>404</sup> Fischers Distanzierung von dem mächtigen Instrumentarium der Expropriation stand somit in einem harmonischem Verhältnis zu seinen gestalterischen Idealen. Die Rück-sicht auf Grundstücksgrenzen begünstigte geradezu die von Camillo Sitte prokla-mierte „naturgemäße“ Bauweise einer „von selbst so gewordenen Stadt“<sup>405</sup>. So schrieb der Wiener Kunsthistoriker, dass auch die Anlage seiner städtebaulichen Vorbilder „den Besitzgrenzen nachging und somit überall noch die alten Flurgrenzen und Acker-wege erkennen“<sup>406</sup> ließ. Gerade die sich daraus ergebenden amorphen Straßennetze waren es, in den Worten des Sitteaners Theodor Goeckes, die „den alten Stadtbildern den malerischen Reiz verliehen“<sup>407</sup>. Nach Ansicht Winfried Nerdingers beabsichtigte Sitte mit seinem „Kampf gegen die Modekrankheit Symmetrie“ auch eine „wirtschaft-lichere Ausnutzung des Bodens“<sup>408</sup>. Und der Architekturhistoriker Michael Mönninger bezeichnete die gekrümmte Linie in Sittes Städtebautheorie gar als die Möglichkeit, „eine quasi-natürliche Bodenökonomie zu konservieren“<sup>409</sup>. Neben seinen ästheti-

---

<sup>403</sup> Durch die fehlende Gesetzesgrundlage in Bayern bedurfte es nicht zuletzt auch gegenüber Kritikern keiner Rechtfertigung seiner stadtplanerischen Lösungsstrategien. Stadterweiterungen nach geometrischen Grundmustern fanden im Münchener Magistrat nach wie vor den Zuspruch einzelner Mitglieder. Seitens der Gemeindebevollmächtigten kam deshalb immer wieder Kritik an Fischers neuartiger städtebaulicher Orientierung auf. Insbesondere Wilhelm Glöckle kritisierte über Jahre hinweg die angebliche „Geschmacksdiktatur“ der Stadterweite- rungsbüros. Vgl. Fisch 1988b, S. 254–255.

<sup>404</sup> Fischer 1901, zit. nach Nerdinger 1988, hier S. 332.

<sup>405</sup> Sitte 1903. Juan Rodriguez-Lores nennt „die Unantastbarkeit der einmal historisch gebildeten Eigentumsverhältnisse am städtischen Boden“ später das „Glaubensbekenntnis“ des modernen, unregelmäßigen Städtebaus. Das erzwungene schematische System und die gerade Linie hätten eine natürliche Stadtform unmöglich gemacht. Erst die „Rückkehr“ zur krummen Linie als Teil eines Systems der Unregelmässigkeit stellte eine natürliche und zwanglose Entstehung der Städte wieder her. Siehe Rodriguez-Lores 1983, hier 122–123 u. 130.

<sup>406</sup> Sitte 1903. Vgl. auch Karnau 1996, S. 182 und Mönninger 1998, S. 37–38. Bei Stefan Fisch heißt es: „Der Erfolg von Sittes *künstlerischem Städtebau* in der Münchener Praxis war also auch eine Konsequenz aus dem System der Flurformen im Vorfeld Münchens, in denen unregel-mäßige vorindustrielle Strukturen konserviert waren.“ Fisch 1988a, S. 84.

<sup>407</sup> Goecke, Theodor: Rückblicke auf die deutsche Städte-Ausstellung in Dresden, in: *Der Städ-tebau*, Jg. 1 (1904), Heft 1, S. 12–15.

<sup>408</sup> Nerdinger 1998, S. 87.

schen Vorlieben schienen für Sitte also auch ökonomische und geradezu denkmalpflegerische Gesichtspunkte eine Rolle zu spielen.<sup>410</sup>

Josef Stübben schloss sich dieser Grundhaltung Sittes an, obgleich auch er die Möglichkeit der Enteignung nicht gänzlich ausschließen wollte.<sup>411</sup> Zum einen konnte die Planung entlang vorgegebener Eigentumsgrenzen letztlich dazu dienen, Schwierigkeiten und Umlegungen zu vermeiden.<sup>412</sup> Darüber hinaus wäre sie ein geeigneter Weg, die Unregelmäßigkeit als „erwünschtes Mittel der Stadtverschönerung“<sup>413</sup> zu fördern. Diese könnte schließlich „nicht willkürlich erfunden werden“<sup>414</sup>, indem man die „schlaffen Schlangenlinien bis zum Wimmeln“<sup>415</sup> zusammensetzte. Auf diese Erkenntnisse Sittes und Stübbens aufbauend hielt Theodor Fischer später fest:

„Die Jahrhunderte haben unserem Boden Linien und Runzeln aller Art eingegraben, die ehrwürdig sein sollten. Was erzählt ein alter Feldweg, was erzählt der Lauf der Grundstücks- und Gemarkungsgrenzen, was berichtet der und jener Hag und Rain, was diese alte Mauer und jener alte Graben? Das alles soll gleich gemacht, nivelliert werden. Der alte Boden, der die Geschicke so vieler Geschlechter getragen und ertragen hat, soll mit einem Schlag, mit einem Federzug irgendeines Beamten neu und unberührt gemacht werden, damit der Geometer leichte Arbeit hat. [...] Geht damit nicht mehr verloren, als irgendwie gewonnen werden kann?“<sup>416</sup>

Auch der Leiter des Münchener Stadterweiterungsbüros betrachtete es demnach als Notwendigkeit, die vorhandene Besitzstruktur aus konservatorischen und ästhetischen Gründen zu erhalten. Wie für Stübben war auch für Fischer die „willkürliche Unregelmäßigkeit [...] noch viel schlimmer als willkürliche oder ideologische Regelmäßigkeit“<sup>417</sup>. Die Orientierung der Straßenlinien entlang bestehender Grundbe-

---

<sup>409</sup> Mönninger, Michael: Naturdenken und Kunstgeschichte. Camillo Sitte und die ästhetische Theorie im 19. Jahrhundert, in: Semsroth 2005, S. 27–46. Vgl. zudem Sitte 1903, S. 245 sowie auch Sitte, Camillo: Enteignungsgesetz und Lageplan, in: *Der Städtebau*, Jg. 1 (1904), Heft 1-3, S. 5-7, 17-19, 35-37.

<sup>410</sup> Bis kurz vor seinem plötzlichen Tod im Jahr 1904 beklagte Sitte die mangelhafte „Ergründung der Geschichte des Städtebaus“ und die darauf folgende „ausgiebige Beschränkung der Arbeit“ des modernen Städtebaus. Mit dem Zusammentragen seiner städtebaulichen Beispielsituationen versuchte er demnach auch die moderne Städtebaupraxis auf den Denkmalwert historischer Anlagen zu sensibilisieren. Vgl. Sitte, Camillo: Die Sammlung von deutschen Stadtplänen auf der Dresdner Städteausstellung, in: *Der Städtebau*, Jg. 1 (1904), Heft 9, S. 137–139.

<sup>411</sup> Stübben schrieb 1905 sehr diplomatisch: „Für Enteignung und Umlegung gilt der Satz, daß die besten Gesetze diejenigen sind, welche wirken, ohne angewandt zu werden“. Siehe hierzu Stübben 1905, S. 41.

<sup>412</sup> Karnau 1996, S. 206–207.

<sup>413</sup> Stübben 1891, S. 128.

<sup>414</sup> Ebd.

<sup>415</sup> Stübben 1893b, S. 296. Hierzu auch Stübben 1893a.

<sup>416</sup> Fischer 1920/2009, S. 59.

sitztümer hingegen ließ auf natürliche Weise eine unregelmäßige städtebauliche Struktur nach den *künstlerischen Grundsätzen* Camillo Sittes entstehen.<sup>418</sup>

Der zweite Straßenabschnitt der Äußeren Prinzregentenstraße zwischen Prinzregentenplatz und Vogelweideplatz steht dadurch paradigmatisch für ein weiteres Grundprinzip der städtebaulichen Gestaltung Theodor Fischers.<sup>419</sup> Während der erste Straßenabschnitt unter anderem aufgrund der vorgegebenen Geländestruktur geradlinig angelegt wurde, verzeichnete der weitere Straßenverlauf vom Prinzregentenplatz nach Osten weder markante Steigungen noch Gefälle.<sup>420</sup> Die erwünschte „Ruhe [...] in den Straßenbildern“ musste daher nach Fischer durch den „Reichtum der räumlichen Gestaltung“<sup>421</sup> erzeugt werden. Die leichte Krümmung der Straße schuf aufgrund dessen nicht nur einen „konkaven Hohlraum der Straße“ zur „Vereinigung vieler Bauten zu einem städtebaulichen Raumgebilde“<sup>422</sup>. Durch ihre leicht gekrümmte Anlage orientierte sich die Äußere Prinzregentenstraße ab dem Prinzregentenplatz zudem an der unregelmäßig verlaufenden Grundstücksgrenze zweier Parteien.<sup>423</sup> Infolgedessen musste die *Aktienziegelei München* am nördlichen Straßenrand in gleichem Maße wie der im Süden angrenzende Anlieger für die erforderte Straßenfläche aufkommen.<sup>424</sup>

---

<sup>417</sup>Fischer 1920, S. 63. Dort heißt es weiter: „[...] und mit Nachdruck sei denen das Handwerk gelegt, die mit Schlägelstraßen, Eckvorsprüngen den realistisch gesunden Städtebau zur Karikatur verkehren.“ Hierzu auch Fischer 1901 und Fischer 1903.

<sup>418</sup>Vgl. hierzu auch Fisch 1987, S. 105 und Fisch 1988a, S. 84. Fischers Schüler Peter Meyer schrieb hierzu später sehr passend: „Das man Unregelmäßigkeit um ihrer selbst willen sucht, ist selbstverständlich, aber Symmetrie soll man nicht gegen andere, wichtigere Dinge erzwingen wollen“. Meyer 1925, S. 1589.

<sup>419</sup>Hinsichtlich der Straßenplanungen in Bogenhausen äußerte Fischer schon im Jahr 1895, dass „die bestehenden Straßen und Feldwege thunlichst beizubehalten [sind] und das Land zur baulichen Ausnutzung in möglichst geeignete Blöcke zerlegt“ werde. Siehe StadtA, LBK 205/I, zit. nach Gribl 1999, S. 44. Dass die Planung entlang bestehender Grenzen kein Sonderfall war, sondern vielmehr die gängige Praxis der Münchener Stadterweiterung, zeigt die umfangreich erhaltene Korrespondenz der Stadtverwaltung im Münchener Stadtarchiv. So schrieb Fischer etwa zur selben Zeit in einem Bericht über Berg am Laim, „daß auf die berechtigten Interessen der beteiligten Grundbesitzer, soweit dies mit der im allgemeinen Interesse gelegenen Durchführung des Projektes in Übereinstimmung zu bringen war, Rücksicht genommen wurde“. Vgl. Schreiben Fischers vom 9. Januar 1895, zit. nach Wolfrum 2012, S. 275.

<sup>420</sup>Siehe hierzu das Längenprofil der Straße in StadtA, StG 543/I. Vgl. auch den aktuellen *Höhenlinienplan der Stadt München* bei Schiermeier 2003.

<sup>421</sup>Fischer 1920/2009, S. 12. Vgl. hierzu auch Fischer 1903, S. 10 ff.

<sup>422</sup>Fischer 1920/2009, S. 37.

<sup>423</sup>Ein zwischen Oktober 1894 und Januar 1895 erstellter Plan des städtischen Vermessungsamtes zeigt die Besitzverhältnisse an der Äußeren Prinzregentenstraße, in: StadtA, LBK 27307. Der Plan findet sich auch in stark verkleinerter Form in Wolfrum 2012, S. 260–261.  
Vgl. hierzu Abb. 55.

<sup>424</sup>Vgl. Fisch 1988a, S. 84.

Der Straßenzug endete schließlich in einem im Jahr 1900 nach Walter von der Vogelweide benannten Platz (Abb. 69).<sup>425</sup> Auch am Vogelweideplatz entsprechen die seitlichen Begrenzungen den bestehenden Eigentumslinien.<sup>426</sup> Die Orientierung an den bestehenden Grundbesitzverhältnissen war dadurch nicht nur für die Straßenkrümmung, sondern auch für die unregelmäßige Form des Vogelweideplatzes verantwortlich. Die Planung des Platzes ist in sich geschlossen und erinnert dadurch in seiner Gestaltung an die bildhaften Entwürfe Camillo Sittes und Karl Henricis. Die ursprüngliche Idee eines axialen Bogenabschlusses zum Ende der Äußeren Prinzregentenstraße scheiterte am Widerspruch der Grundeigentümer.<sup>427</sup> Ein am östlichen Rand des Platzes geplantes Gebäude sollte deshalb die Straße durch eine in die Straßenlinie gestellte Schaufassade abschließen. Ähnlich dem Konzept eines axialen Straßenabschlusses am Ende einer Geraden hätte die leicht gekrümmte Verkehrslinie dadurch einen dominanten, architektonischen Bezugspunkt erhalten.

Das heutige Erscheinungsbild gibt die ehemals geschlossen geplante Grundstruktur des Platzes und das Motiv eines abschließenden Gebäudes nicht mehr zu erkennen (Abb. 102-104). Verantwortlich für den Bruch mit dem Entwurf einer unregelmäßigen Platzanlage war in erster Linie fortschreitende Ausbau der Münchener Randgebiete und das zunehmende Verkehrsaufkommen. Bereits in der damaligen Planung trafen auf Höhe des Vogelweideplatzes die Äußere Prinzregentenstraße mit der vom Maximilianeum stadtauswärts führenden Äußeren Wienerstraße als Verlängerung der Maximilianstraße zusammen. In den späten 1930er Jahren wurde deshalb zugunsten der Verkehrszusammenführung die Grundidee einer beschaulichen Platzanlage verworfen. Durch den notwendigen, weiteren Ausbau der Äußeren Wienerstraße zur heutigen Einsteinstraße in den 1950er Jahren ging das ursprüngliche Gestaltungskonzept schließlich vollends verloren (Abb. 74-76).<sup>428</sup> Obgleich sein Erscheinungsbild über die Jahrzehnte stark verändert wurde, bildet der Vogelweideplatz nichtsdestotrotz bis heute das Ende der in den 1880er Jahren am Prinz-Carl-Palais begonnenen monumentalen Münchener Prinzregentenstraße.

---

<sup>425</sup>Dollinger 2010, S. 320.

<sup>426</sup>Die südliche und östliche Grenzlinie des Platzes entspricht zugleich auch der damaligen Gemeindegrenze Bogenhausens. Heute erstreckt sich das Gebiet noch weiter nach Osten.

<sup>427</sup>Verwaltungsbericht (1910), S. 136. In einem Katasterplan von 1901 ist die Idee des Torschlusses auf Grundlage der Fischerschen Planung eingezeichnet. Siehe hierzu StadtA, LBK 10205.

<sup>428</sup>Vgl. auch Abb. 74-75. Die Äußere Wienerstraße wurde 1956 in Einsteinstraße umbenannt. Dollinger 2010, S. 72.

### 3.6. „Großstadtgrün“

Im Juni 2013 veröffentlichte das *European Centre for Environment & Human Health* an der britischen Universität Exeter eine Untersuchung zur Auswirkung städtischer Grünflächen auf das menschliche Wohlbefinden.<sup>429</sup> Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass sich bereits kleine Grünanlagen als Bestandteil urbaner Räume positiv auf die Psyche der Stadtbewohner auswirken. Auch in Zukunft sei es deshalb zu empfehlen, die stetige Zunahme städtischen Grüns zu fordern und zu fördern. Das Ergebnis der aktuellen Studie bestätigte eine Hypothese, die sich bereits die Städtebautheoretiker des späten 19. Jahrhunderts zu eigen gemacht hatten. Reinhard Baumeister beschrieb die positive „geistige Wirkung“ städtischer Grünflächen als eine Folge der „Verkettung des Gemüthslebens mit der Natur“<sup>430</sup>. Sie hätten seiner Meinung nach sowohl aus hygienischer als auch aus ästhetischer Sicht einen vorteilhaften Einfluss auf das menschliche Wohlbefinden.<sup>431</sup> Auf der Theorie Baumeisters aufbauend kam auch Josef Stübben zu dem Schluss: „[...] je weiter entfernt vom hellen Sonnenschein und von der lebenden Natur – desto roher das Volk“<sup>432</sup>. Die Ästhetisierung urbaner Grünflächen hatten für Stübben eine „erzieherische und moralisch verbessernde Wirkung“<sup>433</sup> zugleich. Und nicht zuletzt Camillo Sitte plädierte für eine zunehmende Begrünung der Städte. Der Meinung des Wiener Städtebautheoretikers nach befriedigten die Grünanlagen ein den Bewohnern innewohnendes „Heimweh nach Natur“<sup>434</sup>.

Im Konsens mit den Autoren Baumeister und Stübben schrieb Sitte dem *Großstadt-Grün* sowohl eine *sanitäre* als auch *dekorative* Funktion zu.<sup>435</sup> Für Baumeister

<sup>429</sup>Vgl. hierzu White, Mathew P., Alcock, Ian u. Bendeict W. Wheeler: Would You Be Happier Living in a Greener Urban Area? A Fixed-Effects Analysis of Panel Data, in: *Psychological Science*, Jg. 24 (2013), Heft 6, S. 920–928. Auch online abrufbar unter: <http://pss.sagepub.com/content/24/6/920> (Stand: 10. September 2013).

<sup>430</sup>Baumeister 1876, S. 184, zit. nach Hartog 1962, S. 88. Obgleich Baumeister oft als Begründer der modernen, wissenschaftlichen Städtebautheorie bezeichnet wird, finden sich schon früher Ansätze, die dem städtischen Grün eine positiven Effekt auf das menschliche Wohlbefinden zuschrieben. So spielten die Grünflächen etwa in dem 1874 veröffentlichten Werk der Gräfin Dohna-Poninska eine wichtige Rolle. In ihrer sozialkritischen Auseinandersetzung mit der Wohnungssituation Preußens forderte die unter dem Pseudonym *Arminius* bekannte Autorin Grünflächen in erster Linie als Erholungsraum für die Arbeiterklasse. Vgl. Arminius 1874.

<sup>431</sup>Baumeister 1876, S. 184–185.

<sup>432</sup>Stübben 1890/1980, S. 152, zit. nach Karnau 1996, S. 133.

<sup>433</sup>Karnau 1996, S. 133.

<sup>434</sup>Zit. nach Collins, Christiane Crasemann: Sitte als Cicerone, ,in: Sitte 1889/2003, S. 23–33, hier: S. 30.

<sup>435</sup>Vgl. Baumeister 1876, S. 184–185; Stübben 1890/1980, S. 152; Sitte, Camillo: Großstadt-Grün, in: *Der Lotse. Hamburgische Wochenschrift für deutsche Kultur*, Jg. 1 (1900), Heft 5, S. 139–146.

und Stübben erfüllten grundsätzlich alle Grünflächen sowohl eine gesundheitsfördernde als auch eine gestalterische Aufgabe. Camillo Sitte hingegen betrachtete die beiden unterschiedlichen Funktionen als Grund einer prinzipiellen Trennung zweier verschiedener Arten von Grünanlagen: Während das *sanitäre Grün* unauffällig in den Hintergrund der geschützten Innenhöfe treten sollte, hatte das *dekorative Grün* den eigentlichen „Zweck, gesehen zu werden“<sup>436</sup>. Was im Kleinen das „Blumenzier für das Äußere und Innere des Hauses“ ist, das wären in einer größeren Dimension „Gärten, Baumgruppen und Strauchwerk für die Stadt“<sup>437</sup>. *Dekoratives Grün* sei bedacht „auf den Hauptpunkten des Verkehres“<sup>438</sup> anzulegen. Camillo Sitte betrachtete die Grünanlagen demnach als integralen Bestandteil seiner städtebaulichen Gesamtaesthetik.<sup>439</sup> Im Kanon seiner *künstlerischen Grundsätze* schrieb er metaphorisch:

„Nimmt man einem Empfangsaal, einem Treppenhaus seinen Blumenschmuck, so nimmt man unter Einem auch der Architektur, der Wandmalerei, selbst den Teppichen und Möbeln einen guten Teil ihrer Wirkung; der Gesamteffekt wird trocken, einförmig, weil die wohlthuende Wirkung des Gegensatzes von strenger Kunstform zur freien Naturform verloren gegangen ist. So auch im Großen bei den Stadtbildern schöner Plätze, hervorragender Straßen.“<sup>440</sup>

In München bilden Grünanlagen bereits kurz nach der Entfestigung um 1800 eine Grundkomponente städtebaulicher Planungen.<sup>441</sup> Bei der frühen Expansion des mittelalterlichen Stadtcores wird die städtische Begrünung primär als gesundheitsfördernde Vorsorgemaßnahme betrachtet.<sup>442</sup> Die Anlage der Maxvorstadt des Architekten Carl von Fischer und des Gartenkünstlers Ludwig Sckells zu Beginn des 19. Jahrhunderts kann dafür als frühes Beispiel gesehen werden.<sup>443</sup> Durch freie Plätze, großangelegte

---

<sup>436</sup>Ebd., zit. nach Sitte 1889/2003, S. 231–250, hier S. 247.

<sup>437</sup>Ebd., S. 231.

<sup>438</sup>Ebd., S. 247.

<sup>439</sup>Sitte 1889, S. 106 ff. Vgl. auch Karnau 1996, S. 133. Laut Arnold Hausers Sozialgeschichte setzte sich viel früher noch als im Städtebau mit dem englischen Garten der Vorromantik – „dem großen Sinnbild des Zeitalters“ – der „Protest gegen alles Gerade, Steife, Geometrische und Bekenntnis zum Organischen, Unregelmäßigen und Pittoresken“ in der Gartenkunst durch. Die Grünanlage war wahrscheinlich nicht zuletzt deshalb ein wichtiges Anliegen des Wiener Städtebautheoretikers Camillo Sitte. Siehe Hauser, Arnold: Sozialgeschichte der Kunst und Literatur, Dresden 1987, S. 493.

<sup>440</sup>Sitte 1900, zit. nach Sitte 1889/2003, S. 231–250, hier S. 231.

<sup>441</sup>Vgl. hierzu Grobe, Peter: Die Entfestigung Münchens, München 1970.

<sup>442</sup>Vgl. Frey, Katia: Der grüne Ring um die Stadt. Vorläuferkonzepte des "greenbelt" und Gedanken zu den Grünanlagen in den Städtebau- und Stadterweiterungstheorien des 19. Jahrhunderts, in: Vittorio Magnago Lampugnani u. Katia Frey (Hrsg.): *Stadt & Text. Zur Ideengeschichte des Städtebaus im Spiegel theoretischer Schriften seit dem 18. Jahrhundert*, Berlin 2011, S. 80–98, hier S. 80 ff.

<sup>443</sup>Wanetschek-Gatz 1972, hier S. 52 ff.

Gärten und Straßenalleen sollten fortan gesündere Lebensverhältnisse für die Stadtbewohner geschaffen werden. Zudem wurde argumentiert, dass die vegetative Aufwertung des Stadtteiles auch den „Passanten zum Naturgenuss“ und zur „Lust der Augen“<sup>444</sup> dienen sollte. Schon sehr früh bildete die Anlage von Straßenalleen und Parks in der Bayerischen Residenzstadt deshalb neben ihrem gesundheitlichen Aspekt auch einen Bestandteil städtebaulicher Ästhetik. Im weiteren Verlauf der städtebaulichen Expansion gewann die urbane Begrünung einen immer größeren Einfluss auf die Gestaltung des Münchener Stadtbildes. Insbesondere die zur Jahrhundertmitte begonnene Anlage der Maximilianstraße integrierte beispielhaft dekorative Grünanlagen in eine gesamtheitliche städtebauliche Konzeption (Abb. 34 u. 35). Während Ludwig I. bei der Planung seiner Prachtstraße eine Begrünung zugunsten der Architektur noch ausgeschlossen hatte, zeigte die Maximilianstraße erstmals eine wohlüberlegte Verbindung der beiden Elemente. Durch die „ausgeprägte Begrünung“ als Teil eines städtebaulichen Gesamtkonzepts sollte sich die neue Straße bewusst von der „objektiven Strenge der Ludwigsstraße“<sup>445</sup> unterscheiden. Die der Architektur „vorgelagerte, raumwirksame Bepflanzung“<sup>446</sup> sowie die Einbindung der Isar in das gestalterische Konzept forcierten eine wechselhafte Beziehung zwischen Stadt und Natur (Abb. 34).

Etwa zeitgleich mit der Vollendung der Maximilianstraße in den 1870er Jahren rückten die öffentlichen Grünflächen als städtebauliches Element in den Fokus des erst kürzlich gegründeten Stadtbauamtes.<sup>447</sup> Auf längere Sicht wollte man auch die Gartenkunst als essentiellen Bestandteil städtischer Planungen zu einem gesonderten Fachgebiet kommunaler Planung modifizieren.<sup>448</sup> Ganz im Konsens mit der zeitgenössischen Städtebauteorie hätte die Begrünung der Stadt eine „wohlthuende Wirkung auf Auge, Lunge und Gemüt der Stadtbewohner“<sup>449</sup>. „Gut angelegte und erhaltene Pflanzungen von Bäumen, Blumen und Grasflächen“ bildeten zugleich „den schönsten Schmuck der Verkehrswege und -plätze“<sup>450</sup>. Und auch Wortführer der Münchener

---

<sup>444</sup>Zit. nach Wanetschek-Gatz 1972, S. 55 ff.

<sup>445</sup>Koch 1997, S. 279.

<sup>446</sup>Mosbauer, Valentien 1991, S. 218.

<sup>447</sup>Das Stadtbauamt München wurde ursprünglich 1867 mit einem Leiter und drei technischen Baubeamten eingerichtet. In den kommenden Jahrzehnten baute die Stadt die städtische Behörde immer weiter aus, so dass sich zwanzig Jahre später – kurz vor der Installation des Stadterweiterungsbüros 1893 – das Personal bereits verdreifacht hatte. Vgl. hierzu Fisch 1988b, S. 50–51.

<sup>448</sup>Siehe hierzu allgemein Mehlhorn, Dieter-Jürgen: Städtebau zwischen Feuersbrunst und Denkmalschutz. Erhaltung – Veränderung – Bewahrung, Berlin 2012, S. 192.

<sup>449</sup>Verwaltungsbericht (1894), S. 62.

<sup>450</sup>Verwaltungsbericht (1894), S. 62.

Stadtgärtner Jakob Heiler war der Meinung, dass die Stadtverwaltung nicht zuletzt „aus hygienischen und ästhetischen Rücksichten“ nunmehr „mit aller Entschiedenheit für diesen Teil der Stadtverschönerung“<sup>451</sup> eintreten sollte. Im Jahr 1899 wurde die Stadtgartendirektion schließlich zu einer eigenständigen Abteilung des Stadtbauamtes und Heiler zu ihrem ersten Direktor.<sup>452</sup> Die neue Einrichtung stand damit auf der selben Verwaltungsebene wie das sechs Jahre zuvor gegründete Stadterweiterungsbüro unter der Leitung Theodor Fischers.<sup>453</sup> Wie bereits unter den bilateralen Planungen des Architekten Carl von Fischer und des Gartenkünstlers Ludwig Sckell wurde die gärtnerische Aufgabe nunmehr auch auf kommunaler Ebene von der städtebaulichen Tätigkeit gelöst.<sup>454</sup> Obgleich die vegetative Gestaltung der Stadt damit einem gesonderten Fachbereich zugeteilt wurde, unterlag die Auswahl der mit Grünflächen zu versehenden Bauplätze jedoch nach wie vor der alleinigen Zuständigkeit des Stadterweiterungsbüros.<sup>455</sup>

Vielmehr noch als der Straßenzug der Maximilianstraße bildete die Anlage der Prinzregentenstraße eine Brücke zwischen der dichten städtischen Bebauung des Stadtcores und den natürlichen Begebenheiten jenseits des Burgfriedens. In den frühe-

---

<sup>451</sup>Heiler, Jakob: Die Gartenkunst in München. Vortrag des Städt. Gartenbau-Direktors J. Heiler am 19. Dezember: *Jahres-Bericht der Bayerischen Gartenbau-Gesellschaft*, München 1902, S. 72–102, zit. nach Mosbauer, Valentien 1991, S. 222. Siehe hierzu auch S. 242-243.

<sup>452</sup>Mosbauer, Valentien 1991, S. 242–243. Hierzu mag nicht zuletzt eine Ministerialbeschließung aus dem Jahr 1898 beigetragen haben, die festlegte, dass in den neu zu erstellenden Baulinienplänen mindestens fünf Prozent der gesamten Fläche für Grünanlagen und Spielplätze vorzusehen sind. Vgl. Blössner 1949, S. 82–83 und Mosbauer, Valentien 1991, S. 224. Zeitgenossen anerkannten diese Zunahme städtischen Grüns. So schrieb Theodor Göring 1904, dass die „Herstellung grüner Anlagen inmitten der Stadt in sehr loblicher Weise angelegen sein lässt, und daß in den letzten 30 Jahren in dieser Hinsicht viel Schönes geschaffen wurde“. Göring 1904, S. 214.

<sup>453</sup>Jakob Heiler plädierte für eine enge Zusammenarbeit der beiden Institutionen: „Es dürfte die Frage, für welche Monamente die gärtnerische Anlage und für welche das Steinpflaster die entsprechende Umgebung ist, am zweckmäßigsten durch eine Aussprache zwischen Künstler und Gärtner gelöst werden“. Theodor Fischer hatte jedoch keine sehr hohe Meinung von der Gartenkunst und plädierte eher für eine Trennung der beiden Fachgebiete. In seinen *Sechs Vorträgen über Stadtbaukunst* schrieb er demgemäß später: „Unser Standpunkt lässt sich in einem schroffen Ausdruck so etwa fassen: Gartenkunst und Stadtbaukunst haben zunächst und wesentlich nichts miteinander zu tun“. Siehe Heiler, Jakob: Der gärtnerische Schmuck der Stadt München in den letzten 25 Jahren: *Jahres-Bericht der Bayerischen Gartenbau-Gesellschaft*, München 1908 und 1909, S. 161–172 und Fischer 1920/2009, S. 53.

<sup>454</sup>Mosbauer, Valentien 1991, S. 225 und Wanetschek-Gatz 1972, S. 119.

<sup>455</sup>Vgl. Mosbauer, Valentien 1991, S. 221 u. 229. Dieser Beschluss der Stadtverwaltung München erfolgte geradezu parallel zu ähnlichen Forderungen der zeitgenössischen Städtebautheorie. So meinte Stübben nur wenige Jahre zuvor, „die Gesamtlage aller Pflanzungen – ihre Größe, Gestalt und Anordnung – sollte beim Entwurf des Bebauungsplans festgelegt werden, der Gärtner sollte lediglich die Einzelheiten und die technische Ausführung übernehmen. Damit lag die Planung der Grünflächen beim Städtebau, und den Gärtnern war nur noch die Ausführung zugestanden“. Siehe hierzu Karnau 1996, S. 247.

sten Planungen der 1870er und 1880er Jahre war der Straßenzug durch den königlichen Holzgarten noch viel mehr mit dem Englischen Garten verbunden als in seiner späteren Ausführung.<sup>456</sup> Der schließlich als „Alleestraße“<sup>457</sup> geplante Straßenzug westlich der Isar sollte ursprünglich nur auf der südlichen Seite bebaut werden. Am nördlichen Ende wurde die Straße zu Beginn durch das üppige Grün des Englischen Gartens begrenzt (Abb. 27 u. 57).<sup>458</sup> In den Augen eines Zeitgenossen bildete das Bayerische Nationalmuseum „in seiner aufgelösten Gruppierung, mit seinen malerisch gegliederten Dächern, Türmchen, Hof- und Gartenanlagen einen vorzüglichen Uebergang von der starren dreistöckigen Häuserreihe der Prinzregentenstrasse zum englischen Garten“<sup>459</sup>. Einem späteren Gedanken Stübbens ähnelnd fand durch die einseitige Bebauung der „Gegensatz zwischen der lebensvollen Vegetation und den ruhigen Massen der Architektur“<sup>460</sup> Eingang in die städtebauliche Gestaltung der Inneren Prinzregentenstraße. Der Kontrast zwischen Stadt und Natur wäre nach Stübben „ungemein“ dazu geeignet, „das Bild zur künstlerischen Vollendung zu bringen und den Genuss des Einen wie des Anderen besonders zu machen“<sup>461</sup>. Auch bei der kurz darauf folgenden Überbrückung der Isar und der Fortsetzung des Straßenzuges nach Osten versuchte die Stadt den „landschaftlichen Charakter“<sup>462</sup> der Gegend aufrechtzuhalten. Nachdem der Straßenzug über die mit dichtem Bewuchs versehene Prinzregententerrasse auf die Isarhöhe geführt worden war, sollte er auch in Bogenhausen durch dekoratives Grün verschönert werden (Abb. 71 u. 72).<sup>463</sup>

<sup>456</sup>Vgl. etwa Abb. 24. Zwei weitere Pläne aus den Jahren 1883 und 1885 sehen eine leicht gekrümmte Straßenführung vor, der in Anlehnung an die organisch geschlungenen Wege des Englischen Gartens auf halber Höhe durch einen frei gestalteten Naturplatz unterbrochen werden sollte. Vgl. StadtA, LBK 27306.

<sup>457</sup>Blössner 1949, S. 34. Vgl. hierzu auch Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 1985, S. 817.

<sup>458</sup>Vgl. Mosbauer, Valentien 1991, S. 224–225. Die städtebauliche Verdichtung der Stadt München lässt dieses Konzept jedoch heute nur noch erahnen. Nicht zuletzt die Anlage des Hauses der Kunst in den 1930er Jahren bedeutete einen deutlichen Bruch mit dem ursprünglichen städtebaulichen Charakteristikum des in zwei unterschiedliche Hälften geteilten Straßenzuges.

<sup>459</sup>Willich, Hans: Das neue bayerische Nationalmuseum in München, in: *Dekorative Kunst*, Jg. 3 (1900), Heft 7, S. 257–265.

<sup>460</sup>Stübben 1879, S. 380.

<sup>461</sup>Ebd.

<sup>462</sup>Münchener Gemeindezeitung, Jg. 24 (1895), Heft 7, S. 116. Zudem Blössner 1949, S. 54.

<sup>463</sup>Eine sehr präzise zeitgenössische Beschreibung der stadtgärtnerischen Gestaltung der Prinzregententerrasse findet sich bei Kolb, Max, Lebl, Matthäus u. J. E. Weiss: Die Prinz-Regenten-Straße in München, in: *Dr. Neubert's Deutsches Garten-Magazin. Illustrierte Monatshefte für die Gesamt-Interessen des Gartenbaues*, Jg. 10 (1891), Heft 10, S. 313. Max Kolb war ab 1859 der Leiter des Botanischen Gartens in München und erhielt 1869 – als die Stadtgärtnerei noch keinen eigenen Bereich der kommunalen Verwaltung bildete – die technische Oberleitung über die städtischen Anlagen und Alleen. Kolb führte in München u. a. die Verwendung städtischen Blumenschmuckes ein. Vgl. Mosbauer, Valentien 1991, S. 220 u. 242.

Als Theodor Fischer München im Jahr 1901 verließ und die Leitung des Stadterweiterungsbüros an Wilhelm Bertsch übertragen wurde, war die Äußere Prinzregentenstraße gerade einmal bis an den Prinzregentenplatz fertiggestellt worden.<sup>464</sup> Bis auf das im Sommer desselben Jahres eröffnete Prinzregententheater waren zu diesem Zeitpunkt nur wenige Gebäude entlang der Straße errichtet worden. Insbesondere infolge einer um die Jahrhundertwende einsetzenden Immobilienkrise verzögerte sich die bauliche Expansion der Stadt München in Richtung Osten.<sup>465</sup> Noch 1908 standen deshalb noch ganze 33 der insgesamt 46 Bauparzellen am Prinzregentenplatz zum Verkauf (Abb. 66).<sup>466</sup> Wie bereits der Prachtstraßenzug westlich der Isar sollte auch ihre Weiterführung durch Bogenhausen ein besonderes Verhältnis zwischen Architektur und Natur eingehen. Wenngleich das Stadterweiterungsbüro deshalb unmittelbar nach Fertigstellung der Straßen- und Platzfläche die vegetative Ausgestaltung der Straße in Angriff nahm, verzögerte sich die letztendliche Anlage des öffentlichen Grüns um einige Jahre.

Im Jahr 1900 hatte die Stadtgärtnerei mit der Herstellung einer Alleebelebung an der Äußeren Prinzregentenstraße begonnen.<sup>467</sup> Etwa ein Jahr später wurde zudem die Anlage einer größeren Grünfläche östlich des Prinzregententheaters in Aussicht gestellt, die 1902 zur Ausführung kommen sollte.<sup>468</sup> Auf unterschiedlichen Plänen der Platzsituation – wie etwa einer Verkaufsanzeige *Aktiengesellschaft Prinzregenten-Platz* aus dem Jahr 1908 – finden sich immer wieder Lösungsvorschläge für deren gestalterische Ausführung (Abb. 66 u. 71).<sup>469</sup> Da sich jedoch sowohl „das Stadterweiterungsbureau vom ästhetischen Standpunkt“ als auch „das Straßenbaubureau

---

<sup>464</sup>Theodor Fischer folgte 1901 dem Ruf der Technischen Hochschule Stuttgart und nahm dort eine Professur für Baukunde an. In den lokalen Medien heißt es, dass sie „es für einen unersetzblichen Verlust für München halten würden, wenn man Fischer ziehen ließe“. *Münchener Neueste Nachrichten*, 54 Jg. (27. Februar 1901), Heft 97, S. 2. Nicht zuletzt aufgrund seines guten Rufes kehrt Theodor Fischer deshalb 1909 nach München zurück und lehrte dort bis 1928 Städtebau. Siehe auch Pfister 1968, S. 42, sowie Guther, Max: Theodor Fischer, Gründer der „Stuttgarter Schule“, und die Städtebaulehre an deutschen Hochschulen, in: Landeshauptstadt München 1988, S. 56–81, insbesondere S. 59 ff.

<sup>465</sup>Ein Plan vom 7. Juni 1905 zeigt, dass bis dahin am Platz neben dem Theaterbau lediglich drei weitere Gebäude errichtet worden waren. Siehe hierzu StadtA, LBK 25903. Vgl. zudem Blössner 1949, S. 136 und Fisch 1988b, S. 254.

<sup>466</sup>Vgl. Fisch 1988a, S. 88. Wenngleich die meisten Gebäude erst Jahre später errichtet wurden, kann der Platz selbst nach Fertigstellung der Fahrbahnplasterung bereits 1902 als vollendet betrachtet werden. Vgl. *Verwaltungsbericht* (1902), S. 211.

<sup>467</sup>Vgl. *Verwaltungsbericht* (1900), S. 296.

<sup>468</sup>Vgl. *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 33 (1904), Heft 70, S. 1130.

<sup>469</sup>Ein weiterer Gestaltungsvorschlag findet sich auf Plan Nr. 17250 der Bayerischen Terrain-Aktiengesellschaft vom 5. Juli 1900. Die Planung sieht vor, die östliche Platzhälfte durch eine mittig platzierte, runde Grünfläche zu erweitern. Siehe hierzu StadtA, LBK 25903.

vom Verkehrsstandpunkt<sup>“470</sup> gegen diese Maßnahme aussprachen, distanzierte sich die Stadtverwaltung alsbald wieder von einer Anlage an diesem Ort. Obschon die Anlage der Grünflächen zu diesem Zeitpunkt bereits gänzlich der Stadtgartendirektion oblag, schien das Stadterweiterungsbüro nach wie vor ein Mitspracherecht zu haben. So äußerte Theodor Fischer bereits im Dezember 1898 in einem Schreiben an den Magistrat seinen Unmut über eine dergestalt geplante Grünfläche.<sup>471</sup>

Grundsätzlich kam für den Städtebauer eine Unterbrechung großer Straßenzüge, damit „in der Mitte Teppichgärtnerie Platz finden“<sup>472</sup> konnte, nicht in Frage. Während die Platzfläche östlich des Theaters demzufolge freizuhalten war, hatte man die Freifläche westlich des Gebäudes bereits 1901 mit einer dezenten Grünfläche versehen.<sup>473</sup> Eine Fotografie der Theatereröffnung aus dem Jahr 1901 zeigt, dass auf der Fläche nur vereinzelt Bäume gepflanzt worden waren (Abb. 67 u. 68). Der größte Teil der Fläche wurde „mit Erde überzogen und mit Grassamen bebaut“ und lediglich „in der Mitte der Anlage“ um eine „ausgedehnte Blumengruppe“<sup>474</sup> erweitert. Beinahe ein Jahrzehnt später entschied die Bayerische Staatsregierung im Juli 1909, inmitten der spärlich bepflanzten Freifläche neben dem Prinzregententheater ein Denkmal Richard Wagners zu errichten.<sup>475</sup> Besonders Generalintendant Ernst von Possart erfüllte die „gütige Würdigung“ seines „eifrigen Bestrebens [...] mit freudiger Genugtuung“<sup>476</sup>. Am 21. Mai 1913 – einen Tag bevor Richard Wagner hundert Jahre alt geworden

---

<sup>470</sup> *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 33 (1904), Heft 70, S. 1130. Darüber hinaus hatte auch die königliche Polizeidirektion Einwand erhoben, da der Platz als Parkplatz für die Besucher des Prinzregententheaters diente und hierfür in der Nähe keine andere Fläche zur Verfügung stand.

<sup>471</sup> Schreiben Theodor Fischer vom 22. Dezember 1898, in: StadtA, StG 543/I. Fischer hielt nichts von der „Kleinlichkeit und Maßstabslosigkeit, mit der die unpassendsten Stadtplätze durch Landschaftsgärtnerie, wie man zutreffend zu sagen pflegt, verunstaltet“ wurden. Diese Verunstaltung äußerte sich in erster Linie dadurch, dass nicht selten jede noch so kleine freie Fläche – ohne Rücksicht auf Verkehr und Architektur – zur Grünfläche umfunktioniert wurde. Siehe hierzu Fischer 1920/2009, S. 54.

<sup>472</sup> Fischer 1901, zit. nach Nerdinger 1988, hier S. 330.

<sup>473</sup> Die Grünflächen am Platz wurden 1901 unmittelbar nach dem Bau des Theaterbaus angelegt. Vgl. *Verwaltungsbericht* (1901), S. 289.

<sup>474</sup> *Verwaltungsbericht* (1901), S. 289.

<sup>475</sup> *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 38 (1909), Heft 64, S. 1238. Zwar wurde das Denkmal zentral auf der Grünfläche errichtet, stand jedoch im Hinblick auf die gesamte Ausformung des Prinzregentenplatzes eher verdeckt in einer Ecke des Verkehrsknotenpunktes. Obschon die Theorie Camillo Sittes im Bezug auf das Denkmal keine explizite Erwähnung fand, zeigt insbesondere sein Kapitel „Das Freihalten der Mitte“ deutliche Parallelen auf. Sitte plädierte dafür, „Brunnen und Monamente nicht in den Hauptachsen des Verkehrs, nicht in der Mitte der Plätze, auch nicht in der Visur von Hauptportalen, sondern mit Vorliebe seitwärts von alldem“ zu errichten. Vgl. Sitte 1889/2003, S. 22-34, hier S. 24.

<sup>476</sup> *Münchener Gemeindezeitung*, Jg. 42 (1913), Heft 44, S. 740.

wäre – enthüllte der regierende Bürgermeister Wilhelm von Borscht das von dem Künstler Heinrich Waderé geschaffene Denkmal (Abb. 97 u. 98).<sup>477</sup>

Als unmittelbare Folge der Denkmalerrichtung revidierte die Stadtgärtnerie auch das ursprüngliche Bepflanzungskonzept der Grünanlage. Im Stadtarchiv München findet sich ein Plan der Stadtgartendirektion vom 12. Februar 1914, der als Grundlage einer zukünftigen Baumbepflanzung dienen sollte.<sup>478</sup> Insbesondere der Verbindung zwischen städtischem Grün und Denkmälern wurde seitens der Münchener Gartenbaukünstler ein hoher Stellenwert zugeschrieben. So schrieb Gartenbautechniker Otto Mutterer im Jahr 1907:

*„Ich bin dessen sicher, daß kein Passant unserer Straßen an den Denkmälern von Goethe, Schiller, Gabelsberger, Senfelder vorübergeht, ohne sich der malerischen Baumgruppierung bei diesen Denkmälern zu freuen, und dadurch auch, wenigstens für einige Minuten, an die Verdienste dieser großer Männer erinnert wird. Wie malerisch und leicht hebt sich das Geäst der verschiedenen Baum- und Strauchtypen von einander ab, und wie ernst treten die strengen Formen und Linien der Plastik hervor. Gehört es doch zur Aufgabe der Gartenkunst, den Charakter eines Gegenstandes durch Form, Farbe und Blüte der umgebenen Pflanzen zu erheben.“<sup>479</sup>*

Gemäß dieses Grundsatzes sollte auch die mittig gelegene Skulptur Wagners von zwei dutzend, eng beieinander stehenden Bäumen verschiedener Größe und Sorte umgeben werden. Der grundsätzlich asymmetrischen Tendenz der städtebaulichen Planungen Theodor Fischers folgend bediente sich auch die Bepflanzung der Stadtgartendirektion keiner geometrischen Formensprache.<sup>480</sup> Die Stadtgärtnerie könnte mit der neuen Gestaltung der Anlage auf die ursprüngliche Idee des Stadterweiterungsbüros für die Bepflanzung an dieser Stelle zurückgegriffen haben.<sup>481</sup> Entsprechend der früheren Forderung Rettigs und Fischers verschwand durch den „dichten Baumwuchs“ der neuen Grünanlage die Front des Prinzregententheaters aus dem Blickfeld des aus westlicher Richtung kommenden Betrachters. Bei der Annäherung an den Prinzregentenplatz würde das imposante Bauwerk dadurch vorerst „kaum irgendwie [...] in

<sup>477</sup>Vgl. Stankiewitz 2009, S. 152. Siehe auch den Artikel „Das Richard-Wagner-Denkmal“ des Vereins für Stadtteilkultur im Münchner Nordosten, abrufbar unter <http://www.nordostkultur-muenchen.de/downloads/021Wagner.pdf> (Stand: 10. September 2013))

<sup>478</sup>Planung der Stadtgartendirektion vom 12. Februar 1914, in: StadtA, LBK 27307.

<sup>479</sup>Mutterer, Otto: Verschönerung der Städte durch Baumschmuck: *Jahres-Bericht der Bayerischen Gartenbau-Gesellschaft*, München 1907, S. 100–108.

<sup>480</sup>Bei Mosbauer und Valentien heißt es, die städtische Begrünung Münchens passte sich stets den Bauliniensplänen an. So konnte sich die Stadtgärtnerie im *Franzosenviertel* am Ostbahnhof bei der Begrünung der Freiflächen der geometrischen Formensprache des Stadtteils nicht entziehen. Erst durch die prinzipiell neuartige Herangehensweise Fischers änderte sich auch die Bepflanzungsmanier der Stadtgartendirektion. Vgl. Mosbauer, Valentien 1991, S. 230.

Erscheinung“<sup>482</sup> treten. Durch den plötzlichen Bruch mit der Straßenallee auf Höhe des Theaters wurde der am südlichen Ende des Platzes situierte Bau schließlich kurz vor dem Betreten des Platzes sichtbar.

Mit seinem Vorhaben und der späteren Umsetzung durch die Stadtgartendirektion spielte Theodor Fischer mit dem räumlichen Eindruck des Betrachters und den Forderungen zeitgenössischer Städtebaultheorie zugleich. Reinhard Baumeister, Josef Stübben, Camillo Sitte und sogar Karl Henrici waren sich darüber einig, dass Bäume und Straßenalleen „kein Visurhinderniss“<sup>483</sup> darstellen sollten. Laut Stübben wären das „Verdecken von Gebäudeansichten und das Versperren von Verkehrswegen [...] zwei Hauptfehler, welche bei der Bepflanzung von Stadtplätzen vermieden werden müssen“<sup>484</sup>. Reinhard Baumeister ging gar so weit zu verlangen, dass Vegetationen stets der „Würde öffentlicher Gebäude in der Regel“<sup>485</sup> unterzuordnen seien. In Verbindung mit einem markanten Bauwerk sollten Bäume „nur zur Unterstützung verwendet“ und dadurch nicht „die Architektur verkleinert und verdeckt“<sup>486</sup> werden. Die Betrachtung des Prinzregententheaters auf Höhe des Platzes vermittelt genau diesen Eindruck. Aus der Perspektive eines auf dem ersten Straßenabschnitt wandelnden Betrachters jedoch wurde das Gebäude vorerst gänzlich von den Bäumen verdeckt. Erst eine Annäherung an die Platzfläche ließ das hinter den Bäumen verborgene Gebäude erahnen (Abb. 95-97). In keiner der einschlägigen Städtebaultheorien des späten 19. Jahrhunderts ist ein eindeutiger Ursprung dieser räumlichen Komposi-

481 Die vegetative Gestaltung des Prinzregentenplatzes gleicht auch einer Formulierung des Architekten und späteren Münchener Stadtbaudirektor Hans Grässel. Dieser hatte sich unter anderem bereits an der Realisierung der Fischerschen Ideale am Dom-Pedro-Platz in Gern beteiligt. Im Jahr 1903 schrieb Grässel: „Jedes Bauwerk soll ferner mit der umgebenden Natur förmlich zusammengewachsen erscheinen. Man führe daher die Formen der Natur, Bäume, Sträucher usw. möglichst an das Gebäude heran, verwebe die Naturformen mit dem Gebäude und lasse umgekehrt die Architektur in die freie Landschaft allmählich übergehen. Auch trete das Bauwerk nicht zu grob und ungeschlacht hervor, sondern man lasse den Zauber des Verschwiegenen und Heimlichen hinter Zäunen, Buschwerk oder Bäumen walten“ Siehe hierzu Grässel, Hans: Architektur und Landschaft in ihren gegenseitigen Beziehungen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 37 (1903), Heft 43, 47, S. 275–279, 303.

482 Schreiben Theodor Fischers und Wilhelm Rettigs vom 20. Oktober 1893, in: StadtA, StG 543/I.

483 Sitte 1889/2003, S. 108. Sitte schrieb: „Was bedeutet denn ein freier Platz als Visurraum noch, wenn er mit Laubwerk verstopft ist?“ Vgl. auch Baumeister 1876, S. 185 ff.; Stübben 1890/1980, S. 440; Henrici, Karl: Großstadtgrün, in: *Deutsche Bauhütte*, Jg. 5 (1901), S. 162-164 u. 169-170.

484 Stübben 1890/1980, S. 468.

485 Baumeister 1876, S. 185.

486 Baumeister 1876, S. 185. Baumeister bezieht sich in seiner Argumentation explizit auf die Ludwigstraße in München: „Zum vollen architektonischen Effect gehört ungehinderte Perspektive. Daher die monumentale Ludwigstraße in München, bei welcher die Frage der Bepflanzung vor einiger Zeit erörtert wurde, trotz ihrer bedeutenden Breite *nicht* mit Bäumen besetzt worden ist“. Baumeister 1876, S. 188.

tion zu verorten. Zwar wurde die vegetative Gestaltung der Prinzregentenstraße im Zuge einer allgemeinen, kommunalpolitischen Tendenz zu einer zunehmenden Begrünung der Stadt konzipiert und ihre Ausführung war in erster Linie der Stadtgärtner unterstellt; nichtsdestotrotz ist das Motiv eines sich allmählich aus dem begrünten Straßenzug herausbildenden, imposanten Gebäudes letztlich auf die Vorarbeit Theodor Fischers und seine eigene stadtbaukünstlerische Linie zurückzuführen.

#### 4. Resumée

Die städtebaulichen Planungen Theodor Fischers für München wurden von den lokalen wie auch nationalen Medien sowie namhaften Zeitgenossen auch Jahre später gewürdigt. So resümierte der österreichische Schriftsteller Joseph August Lux 1909 in der Zeitschrift *Der Städtebau* über das Erscheinungsbild der Stadt München:

„Als Städtebaubild steht München einzig da. Keine deutsche Stadt hat sich so harmonisch entwickelt, wie München. Die Stadterweiterungen, die überall mit dem tiefsten Architekturniedergang zusammenfielen und unter der Vormundschaft des Geometers standen, haben allen Städten in den letzten fünfzig Jahren das bekannte schematische Gepräge aufgedrückt. Nur München ist der Gefahr ziemlich entronnen.“<sup>487</sup>

Die urbane Gestaltung der Prinzregentenstraße als Gesamtheit steht geradezu muster-gültig für diesen Paradigmenwechsel des Münchener Städtebaus um die Jahrhundert-wende. So erkannte der Zeitgenosse Theodor Göring im Jahr 1904, dass die Straße „obwohl noch lange nicht vollständig ausgebaut, bereits ein Stück des modernen Münchens“<sup>488</sup> darstellen würde, an. Und auch für den Architekten und Kunsthistoriker Cornelius Gurlitt verkörperte sowohl die Anlage der Straße im Besonderen als auch die Stadtplanung Münchens als Ganzes einen „Erfolg des modernen Städtebaus“<sup>489</sup>. Was Fischer „für den Bebauungs- und Erweiterungsplan unserer Stadt geleistet hat“, schrieben die *Münchner Neuesten Nachrichten*, „hat weit über

---

<sup>487</sup>Lux, Joseph August: München als Städtebaubild, in: *Der Städtebau*, Jg. 6 (1909), Heft 6, S. 80–81. Zu erwähnen sind ebenso die rückblickenden Meinungen August Blössners und Fritz Schumachers. Blössner schrieb 1918: „[...] auf dem Gebiete des Städtebaues Pionierarbeit geleistet, die nicht nur für unsere Stadt von Bedeutung geworden ist“. Und bei Schumacher heißt es 1955, der Erfolg der Münchener Stadterweiterung lag in erster Linie darin begründet, das mit einem „Manne wie Theodor Fischer“ endlich die „Künstler in die Verwaltung kamen“. Blössner 1918, S. 15, sowie Schumacher, Fritz: Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800, Köln 1955, S. 99.

<sup>488</sup>Göring 1904, S. 216.

München hinaus in seiner vorbildlichen Bedeutung Lob und Beistimmung gefunden“<sup>490</sup>. Noch vor ihrer Vollendung war die Prinzregentenstraße dadurch ein Sinnbild städtebaulicher Innovationen und stand paradigmatisch für Theodor Fischers städtebauliche Neuorientierung in München. So verwundert es auch nicht, dass die Stadt auch in den kommenden Jahren ihren Status als Präzedenzfall einer praktisch realisierten neuen Richtung im Städtebau beibehalten konnte.

Worin lag nun aber das eigentlich neuartige der Fischerschen Stadterweiterung in München, das so viele seiner Zeitgenossen anerkennen mochten, begründet? Ulrich Kerkhoff schrieb in seiner Theodor Fischer Biografie, Fischers städtebauliche Arbeit war zuvorderst ein „Widerspruch gegen die wirtschaftlich und technisch geprägte Stadtentwicklung der liberalistischen Gründerzeit“<sup>491</sup>. Es ist nicht zu leugnen, dass der Leiter des Münchener Stadterweiterungsbüros im Gegensatz zu früheren Generationen den künstlerischen Aspekten bei seinen Planungen eine besondere Bewertung zumaß. Vor dem Hintergrund der in dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse über die Prinzregentenstraße lässt sich die Annahme Kerkhoffs dennoch nicht bestätigen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass Theodor Fischers Arbeit weit mehr als eine reine Liebäugelei mit gewundenen Linien und *malerischen* Platzanlagen war. Der Münchener Oberbaurat und spätere Leiter des Stadterweiterungsbüros August Blössner fasste die prinzipielle städtebauliche Vorgehensweise Fischers sehr treffend zusammen, als er 1949 schrieb:

„Die Abteilung Stadterweiterung und ihre Führung stellte sich als grundlegende Aufgabe ihrer Arbeiten, unter Beachtung aller auftretenden neuzeitlichen Forderungen den Charakter der Stadt München und deren natürliche Eigenheiten, die sich aus Lage und umgebener Natur herausentwickeln mussten, streng zu wahren und in den Planungen zu betonen und zu steigern.“<sup>492</sup>

Auch den Worten Blössners ist zu entnehmen, dass die Gestaltungsprinzipien des Münchener Städtebauers keineswegs seines eigenen, subjektiven Kunstverständnis

---

<sup>489</sup> Gurlitt schrieb: „Ein Erfolg des modernen Städtebaues ist die Neuplanung Münchens: Hier zuerst wagte man es, die frei gezeichnete Kurve in den Entwurf großstädtischer Hauptstraßen einzuführen: So die Verlängerung der Arnulfstraße durch Neuhausen bis an den Nymphenburger Hirschgraben, und ebenso die Prinzregentenstraße“. Gurlitt, Cornelius: Der deutsche Städtebau, in: Robert Wuttke (Hrsg.): *Die deutschen Städte. Geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städteausstellung zu Dresden 1903*, Leipzig 1904, S. 23–45. Vgl. hierzu auch Engels, Eduard und Hermann Bahr (Hrsg.): Münchens Niedergang als Kunststadt. Eine Rundfrage von Eduard Engels, München 1902.

<sup>490</sup> *Münchner Neueste Nachrichten*, 54 Jg. (27. Februar 1901), Heft 97, S. 3.

<sup>491</sup> Kerkhoff 1987, S. 36.

<sup>492</sup> Blössner 1949, S. 67.

oder gar der reinen Willkür zu verschulden waren. Vielmehr suchte Theodor Fischer nach gestalterischen Lösungen, die auch den modernen Anforderungen des Städtebaus um 1900 gerecht werden konnten. In erster Linie spielte dabei der zunehmende innerstädtische Verkehr eine wichtige Rolle. So räumte Fischer bei der städtebaulichen Umgestaltung des Forums am Bayerischen Nationalmuseum den verkehrstechnischen Aspekten eine ebenso wichtige Rolle ein wie den räumlichen und ästhetischen Anforderungen des Monumentalbaus. Die Ausgestaltung des Prinzregentenplatzes schließlich wurde fast gänzlich von seiner Funktion als Knotenpunkt mehrerer Hauptverkehrslinien dominiert. Obgleich der Ideenfundus einer neuen, *künstlerisch* orientierten Richtung im Städtebau dem Münchener Stadterweiterungsbüro sichtlich als wichtige Inspirationsquelle diente, sollten die modernen Elemente dadurch nicht beeinträchtigt werden. Es lässt sich belegen, dass Fischer sich intensiv mit verkehrstechnischen Fragen und den Anforderungen der verschiedenen Transportmittel auseinandergesetzt hat – und in diesem Zusammenhang sogar so weit ging, als Städtebauer erste Pläne einer U-Bahn für München zu entwerfen.<sup>493</sup>

Darüber hinaus legte Theodor Fischer großen Wert auf die Wirtschaftlichkeit seiner Planungen. Für den Münchener Städtebauer war es ein „Verstoß gegen die gemeindliche Ökonomie“, wenn man Straßen „nicht so legt, daß jede unnötige Erdbewegung vermieden wird.“<sup>494</sup> Und auch die vorherrschende Meinung im Städtebau, Baulinienpläne durch Enteignungen zu erzwingen, widerstrebt ihm. An mancher Stelle konnte es laut Fischer unter Umständen im Bezug auf die bestehenden Grundbesitzverhältnisse „wirtschaftlicher [...] sein, einen kleinen Umweg in Kauf zu nehmen“<sup>495</sup>. Zudem sollte bei der Planung bereits die spätere Bebauung berücksichtigt werden, um letztlich eine „Zusammenfassung aller Teile in eine Einheit“<sup>496</sup> zu ermöglichen. Im Gegensatz zu den bestehenden Baulinienplänen für das Münchener Stadterweiterungsgebiet war seine Straßenführung deshalb ein Abwegen zwischen topographischen Gegebenheiten, bestehenden Eigentumsgrenzen und beabsichtigten Bauprojekten. Obschon die Arbeit des Stadterweiterungsbüros dadurch nicht unbedingt vereinfacht wurde, ermöglichte ihm erst seine feinfühlige Vorgehensweise, neuartige Planungen durchzusetzen: Neben der Sympathie angrenzender Grundbe-

<sup>493</sup>Vgl. Bodenschatz, Harald: Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer 1862-1938, in: *Arch+*, Jg. 22 (1989), Heft 98, S. 12–13.

<sup>494</sup>Fischer 1920/2009, S. 62.

<sup>495</sup>Fischer 1920, S. 57.

<sup>496</sup>Fischer 1903, S. 4.

sitzer erlangte der Münchener Städtebauer durch die Abwägung der verschiedenen Parameter eine individuelle und gar bildhafte Erscheinungsform seiner Straßen und Plätze. Als Fischer München 1901 verließ, bezeichnete ihn die Lokalpresse nicht zuletzt deshalb als „einen stets besonnenen, niemals ängstlichen Vermittler zwischen Tradition und Gegenwart“<sup>497</sup>. Entgegen der Auffassung seines Biografen Ulrich Kerkhoff entsprach Theodor Fischers städtebauliches Schaffen somit vielmehr der oft seinem architektonischen Werk zugeschriebenen „Oszillation zwischen Tradition und Moderne“<sup>498</sup>.

Auch ist die verbreitete Annahme, Fischer habe sich bei seinen städtebaulichen Planungen in erster Linie von den Ideen Camillo Sittes leiten lassen, nur einer Seite der Medaille. Gewiss hatte die Theorie des Wiener Kunsthistorikers einen bedeutenden Einfluss auf die gestalterische Herangehensweise des Münchener Städtebauers. In einem Nachruf schrieb Theodor Fischer selbst, nach Sittes *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* im Jahr 1889 sei auf dem Gebiet des Städtebaus „Größeres nicht mehr erschienen“<sup>499</sup>. Eine Ideologisierung der künstlerischen Auffassung Sittes – wie diese etwa Karl Henrici anstrehte – war Theodor Fischer jedoch fremd. Im Gegensatz zu Henrici verstand er es, in seinen praktischen und theoretischen städtebaulichen Arbeiten auch die Erkenntnisse und Errungenschaften anderer Zeitgenossen zu berücksichtigen und entsprechend zu würdigen. Obschon er wie Karl Henrici stets darauf bedacht war, individuelle Städtebilder zu schaffen, diente ihm Camillo Sittes Sammlung *malerischer*, historischer Vorbilder und seine daraus abgeleiteten ästhetischen Ideale letztlich nur als Inspirationsquelle seiner Arbeit.<sup>500</sup> In seinen *Sechs Vorträgen über Stadtbaukunst* schrieb er dementsprechend:

„Ich werde Sie also weder davon zu überzeugen versuchen, daß die freie, malerische Form der Stadt die Richtige sei, noch Ihren Glauben an die alleinseligmachende Wirkung der Regelmäßigkeit zu stärken mich bemühen. Wohl aber will ich versuchen, Ihnen zu zeigen, daß beide Formen um diese Extreme zunächst einmal festzuhalten, gut und schön sein können, wenn sie aus der Entwicklung notwendig entstanden sind,

---

<sup>497</sup> *Münchner Neueste Nachrichten*, 54 Jg. (27. Februar 1901), Heft 97, S. 3.

<sup>498</sup> Herzog, Hans-Michael: Theodor Fischer, in: *Archithese*, Jg. 19 (1989), Heft 4, S. 59–60.

<sup>499</sup> Fischer 1904, S. 33.

<sup>500</sup> Nichtsdestotrotz wurde Theodor Fischer selbst von zeitgenössischen Städtebauern der Reproduktion *malerischer* Bilder nach dem Vorbild Camillo Sittes beschuldigt. So kritisierte etwa der Stadtplaner und Architekturkritiker Werner Hegemann 1922 in seinem Werk *The American Vitruvius* Fischers enge Orientierung an Sittes „mittelalterlichen Stadtbildern“. Siehe hierzu Collins, Christiane Crasemann: Sitte: Übertragung und Verbreitung über den Atlantik. Die frühen Boten: Rymond Unwin, John Nolen und Werner Hegemann, in: Semsroth 2005, S. 129–147.

*und daß beide schlecht und leer sein können, wenn sie nicht den festesten Grund in den wirtschaftlichen, technischen und landschaftlichen Gegebenheiten haben.“<sup>501</sup>*

Camillo Sittes Publikation als Aufzählung *malerischer* Städtebilder der Geschichte konnte ihm in dieser Hinsicht keine handfeste Grundlage bieten. Im Hinblick auf die technische Funktionalität seiner städtebaulichen Planungen musste Theodor Fischer deshalb zwangsläufig auch auf Ergebnisse anderer Städtebautheorien zurückgreifen. Die aufgezeigten Parallelen zu Reinhard Baumeister und Josef Stübben als die wohl wichtigsten Städtebauer des 19. Jahrhunderts bildeten einen weiteren Teil seines theoretischen Grundgerüstes.<sup>502</sup> Die teils dogmatische Herangehensweise der beiden Techniker hatte dabei nicht zuletzt Einfluss auf seine städtebaulichen Gestaltungskonzepte. So folgte Fischer ähnlich der Theorie Stübbens dem Grundsatz eines interdependenten Verhältnisses zwischen den funktionalen und ästhetischen Elementen des Städtebaus. Bei der Umsetzung einer *Staffelbauordnung* schließlich orientierte er sich an dem Grundgedanken Reinhard Baumeisters, die Städte zugunsten eines klar organisierten und dadurch einheitlichen Stadtbildes abzustufen. In Kombination mit seiner weitsichtigen Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse, bestehender Baubestände sowie der Unterscheidung zwischen Verkehrs- und Wohnstraßen ergab sich ein vielschichtiger Bebauungsplan für das Münchener Stadtgebiet.<sup>503</sup> Mit seinem Entwurf einer Zonenordnung schuf Theodor Fischer einen an Komplexität und gestalterischer Sensibilität bislang ungesehenen Entwurf eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes.

Die verschiedenen Planungsstufen der Prinzregentenstraße zeigten immer wieder, dass sein städtebauliches Erbe eine komplexe Komposition verschiedener Interessengebiete darstellte. Erst das Sichtbarmachen und die Gegenüberstellung der verschiedenen Einflüsse ermöglichten es letztlich, Fischers Theorie und Praxis in den Rahmen des zeitgenössischen Städtebaudiskurses einzubetten. Neben den Vorbildern zeitgenössischer Städtebautheoretiker fielen dabei vor allem seine eigenen ästhetischen und künstlerischen Vorstellungen ins Gewicht. Insbesondere die ablehnende Haltung gegenüber der Tuktur eines axialen Abschluss auf Höhe der Ismaningerstraße als auch

---

<sup>501</sup>Fischer 1920/2009, S. 8.

<sup>502</sup>In der bisher einzigen Gegenüberstellung der städtebaulichen Arbeit Theodor Fischers mit dem Werk Josef Stübbens ging Stefan Fisch davon aus, dass sich die beiden Herangehensweisen grundsätzlich voneinander unterscheiden. Wie auch andere Publikationen stellt er Stübben rein gestalterisch auf die selbe Ebene mit Baumeister und sieht in Fischers Arbeit hauptsächlich eine starke Orientierung an den künstlerischen Idealen Camillo Sittes. Dass Stübben jedoch weit mehr ein Verfechter der „geometrisierend-schematischen Planungstradition“ war, belegt die Dissertation Oliver Karnaus. Vgl. Fisch 1987 und Karnauf 1996.

<sup>503</sup>Vgl. Wiedenhofer 1916, S. 177.

die Begrünung des Prinzregentenplatzes veranschaulichten, dass Fischer eine eigenständige, stadtplanerische Linie verfolgte. So versuchte er stets, aus der ihm gegebenen theoretischen Basis auch neue Ansätze städtebaulicher Gestaltung zu schaffen.

Heute ist die Anerkennung der Fischerschen Stadtplanung für München und viele weitere Städte in Bayern stark verblasst. Dem Reichtum Münchens an prominenten architektonischen Werken vergangener Zeiten ist es zu verschulden, dass die oft unscheinbaren, jedoch stimmig komponierten Straßenführungen und Platzanlagen des späten 19. Jahrhunderts in Vergessenheit geraten sind. Die Untersuchung seiner Ideen und Entwürfe für die Anlage der Prinzregentenstraße soll einen Beitrag dazu leisten, dass auch in Zukunft das städtebauliche Werk Theodor Fischers die ihm zustehende Würdigung erlangt. Wie bereits der Architekt und Mitstreiter Theodor Fischers Hans Grässel 1917 in seinem Aufsatz über die *Erhaltung des Charakters der Stadt München* schrieb, könne man neue Baulinienpläne nur „auf Grund der erkannten, nicht der angenommenen Bedürfnisse“<sup>504</sup> entwerfen. Wünschenswert wäre es deshalb, in Zukunft noch weitere Exempel seiner städtebaulichen Errungenschaften einer eingehenden Forschung zu unterziehen, um eine entsprechende Erhaltung und Würdigung zu gewährleisten.

---

<sup>504</sup>Grässel, Hans: Die Erhaltung des Charakters der Stadt München. Vortrag vom 17. Januar 1917 im Münchener Architekten- und Ingenieur-Verein, in: *Süddeutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1917), Heft 3, S. 13–20.

### III. Stadt und Denkmal – ein Ausblick

Erst durch die gewissenhafte Auseinandersetzung mit den ursprünglichen Intentionen und Ideen von Stadtplanung kann auch in Zukunft eine Konservierung der durch sie verkörperten städtebaulichen Ideale gewährleistet werden. Die Denkmalerfassung und der Denkmalschutz bauen hierbei auf die wissenschaftliche Arbeit der Geisteswissenschaften im Allgemeinen sowie der Kunstgeschichte im Besonderen auf.<sup>505</sup> Die umfassende Darstellung der Prinzregentenstraße und ihres urbanen Gestaltungskonzeptes könnte demgemäß eine potentielle Grundlage denkmalpflegerischer Arbeit in München bilden. Die Umsetzung des als *Städtebaulicher Denkmalschutz* bezeichneten Teilgebietes der Denkmalpflege sorgt bis heute für rege Diskussionen.<sup>506</sup> In der Wissenschaft herrscht kein eindeutiger Konsens darüber, auf welche Weise die städtebaulichen Eigenschaften eines Stadtteils oder gar nur eines Straßenzuges durch den Denkmalschutz geschont und erhalten werden können und sollen. Nicht zuletzt deshalb ist jüngst ein zunehmendes Interesse der Kunstgeschichts- und Denkmalforschung an der Thematik zu verzeichnen. Diverse Tagungen und Publikationen der vergangenen Jahre versuchten zu eruieren, welche Rolle von der Denkmalpflege in den vielschichtigen Prozessen der Stadtentwicklungen einzunehmen wäre.<sup>507</sup> Unter besonderer Berücksichtigung der Prinzregentenstraße soll nun abschließend angedacht werden, wie in Zukunft ein gewissenhafter und schonender Umgang mit dem prominenten Münchener Straßenzug im Rahmen des *Städtebaulichen Denkmalschutzes* gestaltet werden könnte.

Als Grundlage eines jeden denkmalpflegerischen Vorhabens im städtebaulichen Kontext ist die heutige Differenzierung zwischen Einzeldenkmal und Bauensemble

---

<sup>505</sup>Vgl. Hubel, Achim und Sabine Bock (Hrsg.): Denkmalpflege. Geschichte, Themen, Aufgaben – eine Einführung, Stuttgart 2011, hier S. 158 ff.

<sup>506</sup>Aktuelle Themen und Debatten sowie auch Forschungsvorhaben seitens der Denkmalpflege finden sich auf der Webseite der *Bundestransferstelle Städtebaulichen Denkmalschutzes* unter: <http://www.staedtebaulicher-denkmalschutz.de/>.

<sup>507</sup>Zu verweisen ist vor allen Dingen auf die seit 2006 Schriftenreihe *Stadtentwicklung und Denkmalpflege*. Auch weitere Publikationen der Herausgeber Hans Rudolf-Meier, Professor für Denkmalpflege und Baugeschichte an der Bauhaus-Universität Weimar, Gabi Dolff-Bonekämper, Professorin für Denkmalpflege an der TU Berlin und Jürg Sulzer, Professor für Stadtumbau und Stadtforschung an der TU Dresden sind in diesem Kontext wichtig. In diesem Zusammenhang nennenswert ist ebenso der erst 2009 ins Leben gerufene Masterstudiengang *Denkmalpflege und Stadtentwicklung* an der Technischen Universität Dresden. Dieser musste jedoch erst kürzlich aufgrund des hohen Betreuungsaufwandes wieder geschlossen werden. Siehe hierzu [http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/fakultaet\\_architektur/ibad/master/](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/fakultaet_architektur/ibad/master/) (Stand: 10. September 2013).

unabdingbar.<sup>508</sup> Bereits auf dem Deutschen Städetag 1966 erkannte man, dass der Stadtgrundriss und einheitlich gestaltete Quartiere in gleicher Weise gepflegt werden müssen wie die Einzelbaudenkmäler.<sup>509</sup> Das Bayerische Denkmalschutzgesetz vom Oktober 1973 schließlich definiert ein Ensemble als „Mehrheit von baulichen Anlagen“, in der „nicht jede einzelne dazugehörige bauliche Anlage die Voraussetzungen“ eines Baudenkmales erfüllen muss, „das Orts-, Platz- oder Straßenbild aber insgesamt erhaltenswürdig ist“<sup>510</sup>. Ausschlaggebend für diese Ensemblewirkung ist somit weniger das Einzelbauwerk als Zeugnis einer bestimmten historischen Epoche als vielmehr das charakteristische städtebauliche Gesamtbild.<sup>511</sup> Dementsprechend ist auch der Straßenzug der Münchener Prinzregentenstraße ein eingetragenes Denkmalensemble. Der geschützte Bereich umfasst dabei den Straßenzug vom westlich der Isar gelegenen Prinz-Carl-Palais bis hin zur Richard-Strauss-Straße im Osten (Abb. 78). Die Äußere Prinzregentenstraße zwischen Europaplatz und Prinzregentenplatz ist zudem Teil des Bauensembles Bogenhausen (Abb. 79). Der letzte Straßenabschnitt und der ursprünglich als Endpunkt der Prinzregentenstraße geplante Vogelweideplatz sind weder Teil eines Bauensembles, noch befinden sich eingetragene Einzeldenkmäler an dieser Stelle (Abb 80.).<sup>512</sup>

Ursache der unvollständigen Aufnahme in die Denkmalliste ist das stark veränderte städtebauliche Erscheinungsbild des Straßenzuges. Der gegenwärtige Grundriss der Prinzregentenstraße entspricht vielerorts nicht mehr der ursprünglichen Planung und Durchführung durch das Stadterweiterungsbüro um 1900. Am östlich der Isar gelegenen Teil zeigt sich dies in erster Linie gegen Ende des Straßenzuges. Während das Gestaltungskonzept des Prinzregentenplatzes in seiner Grundform bis heute weitestgehend bewahrt werden konnte, ist uns Fischers bildhafter Entwurf eines geschlossenen Platzes als Abschluss der Äußeren Prinzregentenstraße nicht erhalten

---

<sup>508</sup>Vgl. Mehlhorn 2012, S. 331–338 und Hubel, Bock 2011, S. 192–198.

<sup>509</sup>Vgl. Meier, Hans-Rudolf (Hrsg.): Denkmale in der Stadt – die Stadt als Denkmal. Probleme und Chancen für den Stadtumbau, Dresden 2006.

<sup>510</sup>Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG), zit. nach <http://www.gesetze-bayern.de/>.

<sup>511</sup>Vgl. Meier 2006, S. 37.

<sup>512</sup>Das letzte, größere Baudenkmal an der Prinzregentenstraße ist die 1926 zwischen Prinzregentenplatz und Vogelweideplatz errichtete Kirche St. Gabriel. Laut Monika Römischi orientierten sich die Architekten Otto Kurz und Eduard Herbert auch an „den Maximen des etwa 20 Jahre älteren *malerischen Städtebaus*“. Siehe hierzu Römischi, Monika: St. Gabriel. Katholische Pfarrkirche und Klosterkirche der Franziskaner, in: Andreas Hildmann u. Norbert Jocher (Hrsg.): *Die Münchner Kirchen. Architektur – Kunst – Liturgie*, Regensburg 2008, S. 123–127, hier S. 123. Vgl. auch *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 61, (1927), Heft 60, S. 497–501.

geblieben.<sup>513</sup> So ist die asymmetrische Komposition des Vogelweideplatzes mit dem im Sichtfeld der Straße liegenden Eckgebäude bereits auf einem Wirtschaftsplan aus dem Jahr 1938 nicht mehr als solche zu identifizieren (Abb. 74).<sup>514</sup> Eine städtebauliche Ansicht des Platzes aus dem Jahr 1952 schließlich zeigt detailliert, dass die ursprüngliche Form des bis dato spärlich bebauten Stadtrandgebietes nunmehr vollends zugunsten der Straßenführung aufgegeben wurde (Abb. 75). Dieser neue Grundriss der Platzsituation hat sich bis heute kaum verändert. Es ist verständlich, dass das triste Erscheinungsbild des Vogelweideplatzes – zwischen Brachland und Parkplatz – auf Grundlage einer völlig neuartigen städtebaulichen Planung deshalb keinen Teil des Bauensembles Prinzregentenstraße bilden kann (Abb. 102-104).

Und auch die Innere Prinzregentenstraße vermittelt heute stellenweise nur noch einen blassen Eindruck ihrer einstigen Konzeption. Die angedachte Wechselwirkung zwischen der städtischen Bebauung an ihrer Südseite und der Natur des Englischen Gartens an ihrer Nordseite hatte nicht lange Bestand. Die Errichtung des monumentalen Baus *Haus der Deutschen Kunst* durch die Nationalsozialisten im Jahr 1938 brach mit dem bilateralen städtebaulichen Charakteristikum der Straße.<sup>515</sup> Den umfassenden Plan eines Ausbaus der Prinzregentenstraße „zu einer steinernen Prachtstraße“<sup>516</sup> konnte das Regime Adolf Hitlers jedoch selbst nach der Machtübernahme 1933 nicht forcieren. So existierte das gegenüberliegende Gebäude *Haus der Deutschen Architektur* bis Kriegsende nur auf dem Papier (Abb. 73).<sup>517</sup>

Etwa zur selben Zeit entstanden erstmals auch gravierende Änderungen des Stadtbildes zugunsten des seit den 1920er Jahren stetig zunehmenden, motorisierten

---

<sup>513</sup> Die Straßenführung am Prinzregentenplatz ist nach wie vor die alte. Im Jahr 1988 wurde der Platz um einen von Architekt Alexander Freiherr von Branca entworfenen U-Bahnhof erweitert, der das Stadtbild der Oberfläche nicht weiter beeinträchtigt. Die in hellem Marmor ausgeführten Wände nehmen Bezug auf das darüber liegende Prinzregententheater. Vgl. hierzu: <http://www.muenchnerubahn.de/netz/bahnhoefe/pz/> (Stand: 10. September 2013).

<sup>514</sup> Vgl. hierzu auch StadtA, LBK 10205.

<sup>515</sup> Vgl. Mosbauer, Valentien 1991, S. 224–225. Zwar hatte in den frühen 1930er Jahren die Fraktion der Bayerischen Volkspartei im Münchener Stadtrat noch Bedenken geäußert, „dass durch eine derartige Gestaltung der Englische Garten Schaden leiden könne“. Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten und ihrem Einzug in das Münchener Rathaus verfolgte man nur noch den Ausbau Münchens zur *Hauptstadt der Bewegung*. Brantl, Sabine: Haus der Kunst, München. Ein Ort und seine Geschichte im Nationalsozialismus, München 2007, S. 46.

<sup>516</sup> Brantl 2007, S. 46.

<sup>517</sup> Vgl. Brantl 2007, S. 46–47. Das Haus der Kunst hingegen hat den Krieg unbeschadet überstanden und ist heute ein eingetragenes Einzeldenkmal. Ironischerweise war es die Nähe zum Englischen Garten und „das Resultat akribisch ausgeklügelten Programms luftschutzmäßiger Tarnung“ in Form künstlicher Baumkronen auf der Dachfläche, das das Gebäude im Gegensatz zu den anderen Bauten am Südende der Prinzregentenstraße vor den Luftangriffen der Alliierten bewahrte. Siehe hierzu Brantl 2007, S. 112.

Individualverkehrs.<sup>518</sup> Das wachsende, innerstädtische Verkehrsaufkommen bedeutete einen weiteren Bruch mit den städtebaulichen Ideen des späten 19. Jahrhunderts. Die Funktion der Prinzregentenstraße als Hauptverkehrslinie in den Münchener Osten hat sie bis heute zweifelsohne beibehalten.<sup>519</sup> Entsprechend musste sie im Laufe der Zeit wiederholt den modernen Anforderungen des Verkehrs angepasst werden. Laut Denkmalliste ist das Ensemble im „Bereich des Prinz-Karl-Palais [...] durch die Anlage des Altstadt-Rings mit Untertunnelung und durch den Bau der Obersten Baubehörde empfindlich gestört“<sup>520</sup> (Abb. 83 u. 85). Nicht zuletzt der gegenwärtige Zustand des Forums am Bayerischen Nationalmuseum verdeutlicht die Unvereinbarkeit des modernen automobilen Großstadtverkehrs mit den damaligen Wertvorstellungen städtebaulicher Planungen. Theodor Fischers und Gabriel von Seidls Idee eines Straßenplatzes als gewissenhafte Trennung der Hauptverkehrslinie von einer ruhigen Betrachtungszone vor dem Monumentalbau ist heute kaum mehr nachvollziehbar. Im Rahmen verkehrstechnischer Maßnahmen hatte man das ausladend geplante Forum im Laufe des 20. Jahrhundert immer mehr hin zu einer ebenen Vorplatzfläche reduziert. Die Treppenanlage und der Hubertusbrunnen fielen der prinzipiellen Überarbeitung der Straßensituation durch die Errichtung des gegenüberliegenden Luftgaukommandos German Bestelmeyers zu Beginn der 1930er Jahre zum Opfer.<sup>521</sup> In den 1970er Jahren schließlich wurde der verbliebene Freiraum gar ungeachtet seiner ehemals prunkvollen Erscheinung als Parkplatz verwendet (Abb. 2 u. 77).<sup>522</sup> Obschon in der gegenwärtigen Gestaltung der Versuch anklingt, die einstige Form in ihren Grundzügen nachzustellen, verbleibt dem objektiven Betrachter nur eine leise Ahnung des Vergangenen (Abb. 86-88).

Dass die uns bis heute erhalten gebliebenen städtebaulichen Dimensionen der Schaffensperiode Theodor Fischers in München auch in Zukunft als solche erkannt und erhalten werden sollten, steht nach den vorliegenden Erkenntnissen dieser Arbeit außer Frage. Wie ist jedoch aus heutiger Sicht mit den – teils drastischen – Eingriffen und der Veränderung an der urbanen Gestaltung der Prinzregentenstraße als Teil des

<sup>518</sup>Vgl. hierzu allgemein Mehlhorn 2012, S. 154–156.

<sup>519</sup>Vgl. hierzu insbesondere Abb. 91.

<sup>520</sup>Die aktualisierte Denkmalliste der Stadt München findet sich unter: [http://www.geodaten.bayern.de/denkmal\\_static\\_data/externe\\_denkmalliste/pdf/denkmaliste\\_merge\\_162000.pdf](http://www.geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmaliste_merge_162000.pdf) (Stand: 10. September 2013).

<sup>521</sup>Vgl. Amslinger 1979, S. 358 und Lübbeke 1974, S. 230.

<sup>522</sup>Bei Amslinger heißt es 1979, die ursprüngliche Konzeption leide unter der hohen Verkehrsbelastung, „die besonders heute die räumliche Ablesbarkeit durch die ausgesprochen lineare Tendenz des Verkehrsflusses beeinträchtigt.“. Amslinger 1979, S. 361.

Fischerschen Gesamtkonzepts für München umzugehen? Sind die Veränderungen alleamt selbst als Teil historischer Prozesse anzusehen und als solche selbst schützenswert? Oder wäre ganz im Gegenteil nicht vielmehr eine Wiederherstellung des ehemaligen Zustandes – um nicht zu sagen, eine Rekonstruktion – erstrebenswert, um die stadträumliche Gestaltung Theodor Fischers in München wieder erfahrbar werden zu lassen? Noch zu Lebzeiten hatte der Münchener Städtebauer selbst versucht, eine Antwort auf diese Fragen zu finden. Bereits im Jahr 1902 erklärte er, dass letztlich die „einheitliche Gesamtstimmung eines Raumes, eines Bauwerks, eines Platzes, ja einer Stadt“<sup>523</sup> erhaltenswert sei. Ein Vierteljahrhundert später befasste sich schließlich auch das alljährliche Treffen verschiedener Experten am *Tag der Denkmalpflege* im September 1928 erstmals mit der Thematik der Stadt aus konservatorischer Sicht. Fischer, der infolge seiner städtebaulichen Tätigkeit von 1909 bis 1928 eine Professur für Städtebau in München innehatte, behandelte in seinem Vortrag *Altstadt und Neue Zeit* die zentrale Frage: „Wie können trotz der neuen Zeit und ihres Geistes die Altstädte geschützt und gepflegt werden?“<sup>524</sup> Obgleich er sich davon distanzierte, eine allgemeingültige Antwort zu formulieren, lässt sich in seinem Ansatz durchaus eine deutliche Kritik an den bisher sehr konservativen Vorgehensweisen der Denkmalpflege erkennen.

Für Theodor Fischer stand es außer Frage, dass das rasante Wachstum der Städte und die aufkommenden Neuerungen eine Schwierigkeit für den konservatorischen Umgang mit historischer Substanz darstellen würden. Wie auch in der Stadtplanung galt es deshalb ebenso in der Denkmalpflege die Stadt als Gesamtheit zu begreifen, um sie vor dem Verlust ihres individuellen Charakters zu bewahren. Ein denkmalpflegerischer Umgang mit der Stadt bedeute nach Fischer sonach nicht nur „einzelne Häuser und Denkmäler“ zu „schützen und pflegen“<sup>525</sup>. Ähnlich seiner städtebaulichen Tätigkeit ginge es vielmehr um „den weiteren Begriff, das Räumliche und Einheitliche“<sup>526</sup>. Damit griff er in gewissem Sinne bereits 1928 den modernen Ensembleschutz vorweg. „Zufallsprodukte“ städtebaulicher Planung, die von „sentimental eingestellten Leuten

---

<sup>523</sup>Zit. nach Götz, Schack-Simitzis 1988, S. 140.

<sup>524</sup>Fischer, Theodor: Altstadt und Neue Zeit: *Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz. Würzburg und Nürnberg 1928. Tagungsbericht mit Sonderbeiträgen zur Heimat- und Kunstgeschichte Frankens*, Berlin 1929, S. 71–79. Der Vortrag ist auch online abrufbar unter: [http://www.-denkmaldebatten.de/fileadmin/dateien/Download-Materialien/T.\\_Fischer\\_-\\_Altstadt\\_und\\_Neuzzeit.pdf](http://www.-denkmaldebatten.de/fileadmin/dateien/Download-Materialien/T._Fischer_-_Altstadt_und_Neuzzeit.pdf), Stand: 10. September 2013), hier S. 1.

<sup>525</sup>Ebd., S. 2.

<sup>526</sup>Ebd., S. 2.

mit Entzücken für malerisch und poetisch“<sup>527</sup> gehalten werden, seien dabei auszuklamern. Erst durch die erfahrbare „künstlerische Absicht und damit eine sichere Ordnung der Dinge“<sup>528</sup> könne man im eigentlichen Sinne von einer Einheit sprechen. Um diese auch zu Zeiten städtebaulichen Wachstums beibehalten zu können, sollte die Denkmalpflege nach Fischer kleine Opfer tolerieren, um dadurch letztlich größere Schäden zu verhindern:

*„[...] es ist eine Erforderung des Lebens, daß das Herz der Stadt im Verhältnis zu dem wachsenden Gesamtkörper mitwachse im Maßstab seiner Kammern und Adern. [...] ich stelle den Satz auf, daß [...] gewaltsame Durchschläge, die sich aus Verkehrsgründen notwendig erweisen, die beste Art darstellen, wie im übrigen der Altstadtcharakter gewahrt werden kann, wenn das auf den ersten Blick auch widersinnig erscheint. Die Ordnung des Verkehrs, seine Zusammenlegung auf die rechtwinkligen Koordinaten wird das übrige im Gemenge liegende Altstadtgebiet vor unnötigen Störungen bewahren – solange es nach der Entwicklung der Dinge möglich ist.“<sup>529</sup>*

Zwar behandelte Fischer in seinem Vortrag in erster Linie das Schonen und Erhalten baulicher Substanz und urbaner Strukturen älterer Epochen. Sein Ansatz lässt sich jedoch ohne Weiteres auch auf jüngere städtische Planungen übertragen. Zwischen den Zeilen gelesen galt es, stets ein angemessenes Mittelmaß zu finden. Fischer riet prinzipiell davon ab, „die Form vergangener geschichtlicher Zeiten“<sup>530</sup> kopieren zu wollen. Die „neue Baukunst in ihrem gesunden Kern“ stände „im Wesen nach der guten alten näher [...] als die ganze Geschichtskunst“<sup>531</sup>. Der Umkehrschluss, die konservatorische Praxis nicht den gegenwärtigen architektonischen und stadtplanerischen Bestrebungen entgegenzustellen, ist der praktischen Denkmalpflege bis in unsere Zeit erhalten geblieben. So schrieb der Kunsthistoriker und langjährige Landeskonservator Rheinland Udo Mainzer in einer im Jahr 2010 veröffentlichten Festschrift zum 70. Geburtstag des Denkmalpflegers Georg Mörsch:

*„[...] aus der Erkenntnis, dass kulturelle Vitalität und ökonomischer Erfolg nicht neben- und erst recht nicht gegeneinander stehen, sondern eng und vertrauensvoll aufeinander Bezug nehmen müssen, setzt sich die Denkmalpflege seit nunmehr einem Jahrhundert für eine fruchtbare architektonische Auseinandersetzung von historischer Substanz und neuem Bauen ein – dies aus dem Bekenntnis heraus, dass der Konservator nicht der blinde Anwalt alles Alten bzw. der geborene Feind jeglichen Neuen ist.“<sup>532</sup>*

---

<sup>527</sup>Ebd., S. 3.

<sup>528</sup>Ebd., S. 3.

<sup>529</sup>Ebd., S. 6-7.

<sup>530</sup>Ebd., S. 8.

<sup>531</sup>Ebd., S. 9.

Georg Mörsch selbst ging gar noch einen Schritt weiter und sah „bei Einhaltung des städtebaulichen Rahmens wie Bauflucht, Parzellenbreite und Bauhöhe“ auch einen „noch so rücksichtsloser Neubauentwurf [...] denkmalpflegerisch weniger empörend als die Kopie des historischen Nachbarbaus oder seine Imitation.“<sup>533</sup> Mit seiner Ablehnung materieller Rekonstruktionen verlorengegangener Originale ist der Denkmaltheoretiker Mörsch nicht allein. Obgleich prominente Beispiele wie der 2006 vollendete Wiederaufbau der Dresdener Frauenkirche und die gerade begonnene Neuerrichtung des Berliner Schlosses nach historischem Vorbild zur Diskussion anregen, genießt die Rekonstruktion im gesamten Bereich der Denkmalpflege bis heute keinen guten Ruf.<sup>534</sup> So schrieb der Kunsthistoriker und ehemalige Landeskonservator Sachsens Heinrich Magirus, durch zeitgenössische Projekte wie der originalgetreuen Wiederherstellung der Frauenkirche würde „die eigentliche Aufgaben der Denkmalpflege öffentlich desavouiert“<sup>535</sup>. Und im Bezug auf das Stadtschloss in Berlin äußerte der Architekturhistoriker Wolfgang Pehnt, dass ein *kognitiver Wert* durch die selektive Illustration der Vergangenheit nicht gegeben sei. Letztlich stiftet das Rekonstruktionswesen nur Verwirrung, da „unter Masken [...] auch der, der sich nicht verkleidet, zur Maske“<sup>536</sup> wird.

Weniger diskutiert wird bislang die Rekonstruktion früherer urbaner Strukturen, die das ursprünglich intendierte Raumerlebnis – nicht jedoch das materielle historische Erscheinungsbild – wieder erfahrbar machen möchten. Dies mag daran liegen, dass insbesondere von den Stadtplanungen um 1900 bisher nur wenige Beispiele alleinig aufgrund ihres städtebaulichen Charakters unter Denkmalschutz gestellt

---

<sup>532</sup>Mainzer, Udo: Die Stadt und die Denkmalpflege, in: Hans-Rudolf Meier u. Ingrid Scheurmann (Hrsg.): *DENKmalWERTE. Beiträge zur Theorie und Aktualität der Denkmalpflege*, Berlin, München 2010, S. 191–202.

<sup>533</sup>Zit. nach Meier, Hans-Rudolf: Stadt der Stadtentwicklung – Stadt der Denkmalpflege?, in: Jörg Sulzer (Hrsg.): *IntraUrban. Stadt erfinden, erproben, erneuern*, Berlin 2010, S. 34–42.

<sup>534</sup>Zur Thematik *Geschichte der Rekonstruktion, Konstruktion der Geschichte* widmete jüngst das Architekturmuseum der TU München eine Ausstellung. Der von Winfried Nerlinger herausgegebene Ausstellungskatalog liefert ein reiches Spektrum an Beiträgen zur aktuellen Debatte über Rekonstruktion. Vgl. Nerlinger, Winfried, Markus Eisen und Hilde Strobl (Hrsg.): *Geschichte der Rekonstruktion, Konstruktion der Geschichte*, München 2010 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München 2010). Vgl. zudem den Sammelband Conrads, Ulrich und Peter Neitzke (Hrsg.): *Denkmalpflege statt Attrappenkult. Gegen die Rekonstruktion von Baudenkältern – eine Anthologie*, Gütersloh 2010.

<sup>535</sup>Magirus, Heinrich: Rekonstruktion und Denkmalpflege, in: Nerlinger; Eisen; Strobl 2010, S. 148–155.

<sup>536</sup>Pehnt, Wolfgang: Sehnsucht nach Geschichte. Neu und Alt in Architektur und Städtebau, in: Michael Braum u. Ursula Baus (Hrsg.): *Rekonstruktion in Deutschland. Positionen zu einem umstrittenen Thema*, Basel (u.a.) 2009, S. 46–59, hier S. 52.

wurden.<sup>537</sup> Städtebauliche Gestaltungskonzepte sind dann als solche erkenntlich, wenn die ursprünglichen Ideen und Motive des Städtebauers trotz des Wachstums einer Stadt berücksichtigt und erhalten werden konnten. Architektonische Details oder gar die Beschränkung auf etwaige Stilmerkmale einer bestimmten Epoche sind dabei oftmals nicht ausschlaggebend. So wie sich Einzeldenkmäler oft durch die Veränderungen ihres Umfeldes als Teil neuer städtebaulicher Gestaltungskonzepte wiederfinden, könnten dem entgegengesetzt auch neue Bauwerke auf der Grundlage schützenswerter, städtebaulicher Linienführungen entstehen und dadurch Denkmalwerte transportieren. Allein die Denkmaleigenschaft des städtebaulichen Grundrisses, das durch ihn vermittelte spezifische Gefühl von Raum und Bewegung, ist ausschlaggebend.<sup>538</sup> Zu welchem Zeitpunkt und auf welche Weise er baulich ausgestaltet wird, ist vorerst sekundär. Stadtplanungen vergangener Zeiten können somit bedenkenlos wieder aufgegriffen werden, ohne den Anschein einer historisierenden Maskerade zu vermitteln. Gewiss bleibt dennoch abzuwägen, ob der Gewinn einer Wiederherstellung im angemessenen Verhältnis zu den möglicherweise damit verbundenen Einschränkungen steht und letztlich überhaupt gerechtfertigt werden kann. Und dieser schmale Grad zwischen dem, wie der Stadtplaner Dietmar Reinborn es nannte, „Sündenfall der Denkmalpflege“ und einer „Anpassung der Architektur innerhalb einer vorgegebenen Stadtstruktur an neue Bedingungen“<sup>539</sup> wird wohl auch in Zukunft für rege Diskussionen sorgen.

---

<sup>537</sup>Ein prominentes Beispiel ist Düsseldorfs Stadtteil Oberkassel, der 1992 durch das Bestreben Hubertus Günthers und Oliver Karnaus als Modell moderner Stadtplanung nach den städtebaulichen Idealen Josef Stübbens unter Denkmalschutz gestellt wurde. Vgl. hierzu Günther, Hubertus u. Oliver Karnau: Die Anlage von Düsseldorf-Oberkassel. Ein Modell moderner Stadtplanung um 1900, in: *Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege XXXIII*, Düsseldorf 1989, S. 11-40. In München sind in Bezug auf die Fischersche Stadterweiterung insbesondere Nordschwabing und Bogenhausen zu nennen, die dementsprechend als Ensembles in die Denkmalliste eingetragen wurden. Andere Denkmalensembles städtebaulicher Errungenschaften um 1900 – wie etwa die Villenkolonie Gern oder Neuhausen – wurden nur wenig von den Fischerschen Planungen verändert und basieren weitestgehend auf den geometrischen Plänen Arnold Zenettis. Siehe unter [http://www.geodaten.bayern.de/denkmal\\_static\\_data/externe\\_denkmalliste/pdf/denkmalliste\\_merge\\_162000.pdf](http://www.geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmalliste_merge_162000.pdf) (Stand: 10. September 2013).

<sup>538</sup>Oder wie es Paul Jonas Meyer, Braunschweiger Museumsdirektor, auf dem Denkmalschutztag 1905 in Bamberg formuliert hatte: „Wenn ich um meine Meinung gefragt würde, welchem *Denkmal* einer beliebigen Stadt, die zu inventarisieren wäre, seiner ganzen geschichtlichen Bedeutung nach der Platz an erster Stelle gebührt, so würde ich ohne weiteres Besinnen sagen: dem Grundriss der Stadt mit dem Lauf der Straßen, der Lage und Gestalt ihrer Plätze, dem Zuge der Stadtmauern [...] man kann vielleicht sagen, der Grundriss einer Stadt ist die monumentalste Urkunde der Geschichte“. Zit. nach Mehlhorn 2012, S. 328.

<sup>539</sup>Reinborn, Dietmar: Stadtstruktur – zwischen Erhalten und Gestalten, in: Meier 2006, S. 71–75.

„Die Stadt ist in gewissem Sinne sogar etwas Lebendiges, und als solches etwas Wandelbares“<sup>540</sup>, bemerkte Theodor Fischer 1927 in einem Festvortrag an der Technischen Hochschule München. Im Hinblick auf gegenwärtige und zukünftige städtebauliche Eingriffe an der Prinzregentenstraße wäre es deshalb wünschenswert, die genuine Planung – sofern sie mit den städtebaulichen Anforderungen unserer Zeit vereinbar sind – im Zeichen des 21. Jahrhunderts weiterzuverfolgen. So wäre es etwa vorstellbar, den Vogelweideplatz auf Grundlage der alten Baulinien umzugestalten und eine zeitgenössische Interpretation des einst geplanten Stadtbildes zu verwirklichen. „Historisch ist nicht, das Alte allein festzuhalten oder zu wiederholen“, schrieb Karl Friedrich Schinkel im Jahr 1832. „Dadurch würde die Historie zugrunde gehen. Historisch handeln ist das, welches das Neue herbeiführt und wodurch die Geschichte fortgesetzt wird“<sup>541</sup>. Die Kombination der Planung Theodor Fischers und Architekturen der Gegenwart könnten eben diese Fortsetzung herbeiführen und zugleich dem Platz einen einzigartigen städtebaulichen Reiz verleihen. Der Prinzregentenstraße würde letztlich der ursprünglich geplante Abschluss verliehen werden, ohne dabei einer historisierenden Mimikry zu verfallen. Die alleinige Rekonstruktion des vormaligen Raumgefüges durch moderne bauliche Elemente entspräche dabei nicht zuletzt dem denkmalpflegerischen Ansatz Theodor Fischers selbst. Ziel wäre es, durch das Wiederaufgreifen der verlorengegangenen Baulinien den bisher ausgesparten Straßenabschnitt als essentiellen Teil in das denkmalgeschützte Ensemble der Prinzregentenstraße aufzunehmen.<sup>542</sup> Durch die Vollendung der einstigen Pläne erhielte nunmehr die gesamte Prinzregentenstraße den ihr zustehenden, ideellen Wert.

Am gegenwärtig stark minimalisierten Forum vor dem Bayerischen Nationalmuseum ist aus der selben Überlegung heraus eine Rekonstruktion des ursprünglichen Erscheinungsbildes nicht zielführend. Der Wiederaufbau der ehemaligen Treppenanlagen würde eine historische Wirklichkeit vortäuschen, die uns so nicht erhalten bleiben konnte. Auch könnte gegenwärtig der fehlende Bauplatz nur durch eine drastische Verringerung des innerstädtischen Verkehrs zurückgewonnen werden. Zudem

---

<sup>540</sup>Fischer 1928, S. 33.

<sup>541</sup>Zit. nach Fehl 1995, S. 26.

<sup>542</sup>Ähnlich der Formulierung des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes heißt es auch bei Achim Hubel: „[...] einige Länder schreiben in ihren Denkmalschutzgesetzen auch vor, dass die Existenz mindestens eines Baudenkmals nachzuweisen ist. Grundsätzlich aber ist dies eigentlich nicht erforderlich, denn der Denkmalwert eines Ensembles speist sich nicht auf der Einzelbedeutung der hier stehenden Bauten, sondern aus der Zuordnung und Beziehung der Objekte zueinander sowie der Gestaltung der dazwischenliegenden Straßen-, Platz- und Freiräume.“ Hubel, Bock 2011, S. 194.

ist selbst bei originalgetreuer Wiederherstellung des Museumsforums die damit verbundene städtebauliche Intention, einen vom Lärm der Straße getrennten Raum vor dem Monumentalbau zu schaffen, gegenwärtig geradezu unvorstellbar. In Betracht käme im Moment deshalb höchstens, eine verkleinerte zeitgenössische Interpretation des ehemaligen Zustandes zu schaffen, ohne damit die an dieser Stelle sehr stark frequentierte Hauptverkehrslinie zu beeinträchtigen. Auf längere Sicht gesehen wäre jedoch auch eine Annäherung an die Originalgröße der Anlage wünschenswert. Eine mögliche Grundlage für ein derartiges Vorhaben böten etwa gesamtstädtische Entwicklungskonzepte auf Grundlage nachhaltigen Wirtschaftens. Die zunehmende Reduzierung des bestehenden automobilen Individualverkehrs hin zu innovativeren und effizienteren Ideen urbaner Mobilität würde auch der Denkmalpflege neue Chancen bieten.<sup>543</sup> Welches zukünftige Erscheinungsbild uns die Prinzregentenstraße liefern soll, hängt demnach nicht zuletzt auch davon ab, welche Strategie der Stadtentwicklung die Landeshauptstadt München im 21. Jahrhunderts weiterverfolgen möchte. Beschrift der Städtebau gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen Weg der Selbstfindung zur Schöpfung und Umsetzung neuer Ideen, so ist es heute unsere denkmalpflegerische Aufgaben, diese auch für kommende Generationen zu bewahren. So gilt heute wie damals, was Josef Stübben 1893 mit einem Leitsatz des Städtebaus präzisierte: „Haben wir auch heute das Ziel noch nicht erreicht, so wollen wir demselben doch unverdrossen entgegen streben.“<sup>544</sup>

---

<sup>543</sup> Interessante Ansätze bietet hierzu Marion Wohlleben, die deutliche Parallelen zwischen den Konzepten der Denkmalpflege und dem Streben nach Nachhaltigkeit aufzudecken versuchte. So würde in einer nachhaltig funktionierenden Gesellschaft nach Wohlleben auch die Denkmalpflege einen deutlich höheren Stellenwert genießen. Vgl. Wohlleben, Marion und Hans-Rudolf Meier (Hrsg.): Nachhaltigkeit und Denkmalpflege. Beiträge zu einer Kultur der Umsicht, Zürich 2003 und Wohlleben, Marion: Gemeinsamkeiten von Denkmalpflege und Nachhaltigkeit, in: Meier 2006, S. 61–69. Dass sich auch die Stadt München in eine entsprechende Richtung bewegen möchte, gibt sich darin zu erkennen, dass der Preis *Denkmalschutz und Neues Bauen* im Jahr 2012 in *Bauen und Sanieren in historischer Umgebung* umbenannt wurde. Neben einem Vertreter des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege war dadurch mit Herrn Roland Gräbel vom Referat für Gesundheit und Umwelt auch erstmals eine Fachkraft für nachhaltige Entwicklung im Team der Wettbewerbsjury. Vgl. hierzu:  
<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Denkmalsschutz/Preis-fuer-Stadtbildpflege.html> (Stand: 10. September 2013).

<sup>544</sup> Stübben 1893b, S. 296.

## IV. Zeittafel der Prinzregentenstraße

1868	Ludwigs II. Pläne für Prachtstraße und <b>Richard-Wagner-Festspielhaus</b>
1874	Das <b>Maximilianeum</b> bildet den Schlussakzent der Maximilianstraße
1878	Erneute Planungen einer Prachtstraße südlich des Englischen Gartens
1886	Beginn der Regentschaft Prinzregent Luitpolds ( <b>Prinzregentenzeit</b> )
1888	Arnold Zenetti entwirft konkrete Pläne des späteren Straßenzuges Benennung der neuen Prachtstraße in <b>Prinzregentenstraße</b>
1889	Baubeginn der Prinzregentenstraße am Prinz-Carl-Palais Jakob Möhl entwirft erste Pläne für die spätere <b>Prinzregententerrasse</b>
1891	Eingemeindung des Vorortes <b>Bogenhausen</b> Der Straßenkörper der Inneren Prinzregentenstraße wird fertiggestellt Die <i>erste Luitpoldbrücke</i> wird eröffnet (Neuerrichtet im Jahr 1899)
1893	Der städtebauliche Wettbewerb in München wird entschieden Theodor Fischer übernimmt die Leitung des Stadterweiterungsbüros Die Straßenschleifen durch die Prinzregententerrassen werden angelegt
1894	<b>Tektur des Magistrats</b> zeigt axialen Gebäudeabschluss jenseits der Isar Stadterweiterungsbüro erstellt den <b>Generallinienplan für Bogenhausen</b>
1895	Fischers Umplanung des <b>Forums</b> vor dem Bayerischen Nationalmuseum
1896	Wettbewerb für den Entwurf eines <b>Friedensdenkmals</b> wird ausgelost Im April wird die Genehmigung zum Bau der Äußeren Prinzregentenstraße und des Prinzregentenplatzes erteilt Bau Palais Prinz Alfons mit der Adresse Äußeren Prinzregentenstraße 1
1898	Baubeginn der Äußeren Prinzregentenstraße an der Ismaningerstraße
1899	Im Juli enthüllt Prinzregent Luitpold persönlich das <b>Friedensdenkmal</b> Ernst von Possart erreicht die Finanzierung des <b>Prinzregententheaters</b> Herstellung von Prinzregentenstraße und -platz werden abgeschlossen
1901	Theodor Fischer verlässt München
1900	Das <b>Bayerische Nationalmuseum</b> von Gabriel von Seidl wird eröffnet
1901	Das <b>Prinzregententheater</b> wird im 28. August eingeweiht
1912	Prinzregent Luitpold stirbt und sein Sohn Ludwig übernimmt das Amt
1913	Errichtung <b>Richard-Wagner-Denkmal</b> neben dem Prinzregententheater Das Museumsforum erhält ein Reiterstandbild Prinzregent Luitpolds

## V. Quellenverzeichnis

*Sofern sich dies als nötig erwies, wurden die Archivalien und ungedruckten Quellen dem heutigen deutschen Sprachgebrauch angepasst. In dieser Arbeit zitierte Beiträge aus Zeitschriften und Zeitungen sowie Internetseiten, die nicht eindeutig einem Autor zuzuordnen waren, werden im Quellenverzeichnis nicht gesondert aufgelistet.*

### 1. Ungedruckte Quellen

#### Stadtarchiv München (StadtA)

##### *Akten der Lokalbaukommission (LBK)*

LBK 181	Prinzregentenstraße	(1888-1894)
LBK 205/I	Baulinien Bogenhausen	(1864-1900)
LBK 205/II	Baulinien Bogenhausen	(1894-1899)
LBK 205/III	Baulinien Bogenhausen	(1901-1927)
LBK 7676	Häuserakt Prinzregentenplatz Nr. 12	(1900-1940)
LBK 10205	Häuserakt Vogelweideplatz Nr. 9	(1893-1960)
LBK 25903	Baulinienakt Bogenhausen Ost I	(1898-1922)
LBK 25909	Baulinienakt Bogenhausen West I	(1868-1912)
LBK 26292	Äußere Prinzregentenstraße	(1879-1912)
LBK 27306	Baulinienakt Prinzregentenstraße	(1889-1954)
LBK 27307	Baulinienakt Prinzregentenstraße	(1895-1941)

##### *Akten des Bauamtes für Hochbau (HA)*

HA 177	Straßenverzeichnis des Staffelbauplanes	(1901-1932)
--------	---	-------------

## *Akte Städtischer Grundbesitz (StG)*

StG 541	Prinzregentenstraße	(1891-1900)
StG 543/I und II	Äußere Prinzregentenstraße	(1881-1898)
StG 544/I und II	Forum am Bayerischen Nationalmuseum	(1896-1903)

## **2. Gedruckte Quellen**

Arminius: Die Großstädte in ihrer Wohnungsnoth und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe, Leipzig 1874.

Baumeister, Reinhard: Die Abstufung von Bauordnungen für den Stadtkern, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 12 (1892), Heft 41, S. 425-429, 442-444, 451-453.

Baumeister, Reinhard: Städtisches Strassenwesen und Städtereinigung, Berlin 1890.

Baumeister, Reinhard: Zu der Preisbewerbung für die Stadterweiterung von München, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 13 (1893), Heft 15, S. 158.

Baumeister, Reinhard: Moderne Stadterweiterungen. Vortrag, Hamburg 1887.

Baumeister, Reinhard: Stadt-Erweiterungen. In technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876.

Baumeister, Reinhard: Grundsätze des Städtebaus, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 40 (1906), Heft 82, 85, 89, S. 556-558, 577-582, 604-605.

Eitelberger von Edelberg, Rudolph: Ueber Städteanlagen und Stadtbauten. Ein Vortrag von Prof. Rudolph Eitelberger v. Edelberg, Wien 1858.

Engels, Eduard und Hermann Bahr (Hrsg.): Münchens Niedergang als Kunststadt. Eine Rundfrage von Eduard Engels, München 1902.

Fischer, Theodor: Altstadt und Neue Zeit: *Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz. Würzburg und Nürnberg 1928. Tagungsbericht mit Sonderbeiträgen zur Heimat- und Kunstgeschichte Frankens*, Berlin 1929, S. 71-79.

Fischer, Theodor: Camillo Sitte, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 38 (1904), Heft 6, S. 33-34.

Fischer, Theodor: Städtebau, in: Stadtschultheissenamt Stuttgart (Hrsg.): *Die Stuttgarter Stadterweiterung*, Stuttgart 1901, S. 265-269.

Fischer, Theodor: Die Stadt. Festvortrag, gehalten bei der akademischen Jahresfeier der Technischen Hochschule München im Dezember 1927, in: *Baukunst*, Jg. 4 (1928), Heft 1, S. 33-57.

Fischer, Theodor: Stadterweiterungsfragen. Mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart. Ein Vortrag von Theodor Fischer, Stuttgart 1903.

Fischer, Theodor: Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, München 1920, hrsg. von Matthias Castorph, ND München 2009.

Fischer, Theodor: Neuere Bebauungspläne, in: *Der Städtebau*, Jg. 5 (1908), Heft 7, S. 85-87.

Goecke, Theodor: Der Bebauungsplan der Großstadt, in: Carl Johannes Fuchs (Hrsg.): *Die Wohnungs- und Siedlungsfrage nach dem Kriege. Ein Programm des Kleinwohnungs- und Siedlungswesens*, Stuttgart 1918, S. 155-168.

Goecke, Theodor: Rückblicke auf die deutsche Städte-Ausstellung in Dresden, in: *Der Städtebau*, Jg. 1 (1904), Heft 1, S. 12-15.

Goecke, Theodor: Der Entwurf zu einer Staffel-Bauordnung für München, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 34 (1900), Heft 94, S. 575-578.

Göring, Theodor: Dreißig Jahre München. Kultur- und kunstgeschichtliche Betrachtungen, München 1904.

Grässel, Hans: Architektur und Landschaft in ihren gegenseitigen Beziehungen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 37 (1903), Heft 43, 47, S. 275-279, 303.

Grässel, Hans: Die Erhaltung des Charakters der Stadt München. Vortrag vom 17. Januar 1917 im Münchener Architekten- und Ingenieur-Verein, in: *Süddeutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1917), Heft 3, S. 13-20.

Gurlitt, Cornelius: Der deutsche Städtebau, in: Robert Wuttke (Hrsg.): *Die deutschen Städte. Geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städteausstellung zu Dresden 1903*, Leipzig 1904, S. 23-45.

Heiler, Jakob: Die Gartenkunst in München. Vortrag des Städt. Gartenbau-Direktors J. Heiler am 19. Dezember: *Jahres-Bericht der Bayerischen Gartenbau-Gesellschaft*, München 1902, S. 72-102.

Heiler, Jakob: Der gärtnerische Schmuck der Stadt München in den letzten 25 Jahren: *Jahres-Bericht der Bayerischen Gartenbau-Gesellschaft*, München 1908 und 1909, S. 161-172.

Heilmann, Jakob: Lebenserinnerungen, München 1921.

Henrici, Karl: Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Strassen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893), Heft 53, S. 326.

Henrici, Karl: Ueber die Pflege des Heimatlichen im ländlichen und städtischen Bauwesen, München 1906 (= Flugschriften des Dürerbundes, Bd. 16).

Henrici, Karl: Langweilige und kurzweilige Strassen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893a), Heft 44, S. 271-274.

Henrici, Karl: Gedanken über das moderne Städte-Bausystem, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 14, S. 81-83, 86.

Henrici, Karl: Von welchen Gedanken sollen wir uns beim Ausbau unsrer deutschen Städte leiten lassen? Vortrag gehalten im Kunst- und Gewerbeverein in Trier am 10. Januar 1894, Trier 1894a.

Henrici, Karl: Der Individualismus im Städtebau, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 49, 50, 53, S. 295-298, 301-302, 320-322.

Henrici, Karl: Woran ist zu denken bei Aufstellung eines städtischen Bebauungsplanes?, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Jg. 23 (1903), Heft 15, S. 96-98.

Henrici, Karl: Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens, München 1893b.

Henrici, Karl: Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau. Eine Sammlung von Vorträgen und Aufsätzen, München 1904.

Henrici, Karl: Einiges zur Beachtung bei Anlagen von Strassen, Plätzen und Gebäuden auf unebenem Gelände, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 28 (1894b), Heft 81, 82, S. 501-502, 506-509.

Henrici, Karl: Großstadtgrün, in: *Deutsche Bauhütte*, Jg. 5 (1901), S. 162-164 u. 169-170.

Henrici, Karl: Die künstlerischen Aufgaben im Städtebau. Vortrag gehalten in der Technischen Hochschule am 5. März 1891, in: Gerhard Curdes u. Renate Oehmichen (Hrsg.): *Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici*, Köln (u.a.) 1981, S. 65-74.

Hercher, Ludwig: Großstadterweiterungen. Ein Beitrag zum heutigen Städtebau, Göttingen 1904.

Kolb, Max, Matthäus Lebl u. J. E. Weiss: Die Prinz-Regenten-Straße in München, in: *Dr. Neubert's Deutsches Garten-Magazin. Illustrierte Monatshefte für die Gesamt-Interessen des Gartenbaues*, Jg. 10 (1891), Heft 10, S. 313.

Leisching, Julius: Die Kunstpflage auf der Strasse, in: *Süddeutsche Bauzeitung*, Jg. 5 (1895), Heft 2, S. 13-14.

Lux, Joseph August: München als Städtebaubild, in: *Der Städtebau*, Jg. 6 (1909), Heft 6, S. 80-81.

Meyer, Peter: Axiale Architektur, in: *Die Baugilde*, Jg. 7 (1925), Heft 17 und 24, S. 1177-1183 und 1587-1589.

Mutterer, Otto: Verschönerung der Städte durch Baumschmuck: *Jahres-Bericht der Bayerischen Gartenbau-Gesellschaft*, München 1907, S. 100-108.

Von Seidl, Gabriel und Ivo Striedinger (Hrsg.): Der Neubau des Bayerischen Nationalmuseums in München, München 1902.

Sitte, Camillo: Großstadt-Grün, in: *Der Lotse. Hamburgische Wochenschrift für deutsche Kultur*, Jg. 1 (1900), Heft 5, S. 139-146.

Sitte, Camillo: Die Sammlung von deutschen Stadtplänen auf der Dresdner Städteausstellung, in: *Der Städtebau*, Jg. 1 (1904), Heft 9, S. 137-139.

Sitte, Camillo: Enteignungsgesetz und Lageplan, in: *Der Städtebau*, Jg. 1 (1904), Heft 1-3, S. 5-7, 17-19, 35-37.

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen der Architektur und monumentalier Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien, Wien 1889, hrsg. von Christiane Crasemann Collins und Klaus Semsroth (= Camillo Sitte Gesamtausgabe, Bd. 3), ND Wien 2003.

Sitte, Camillo: Die Kunst des Städtebauens, in: *Neues Wiener Tagblatt*, Jg. 25 (5. März 1891), Heft 63, S. 2-3.

Sitte, Camillo: Das Wien der Zukunft. Zur Ausstellung der Regulirungsprojekte, in: *Neues Wiener Tagblatt*, Jg. 28 (6. März 1894), Heft 63, S. 1-2.

Sitte, Kamillo: Enteignungsgesetze und Lageplan. Auszug aus dem Vortrage, gehalten in der Vollversammlung am 14. Februar 1903 von Regierungsrat Kamillo Sitte, in: *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines*, Jg. 55 (1903), S. 245-246.

Steinhauser, August (Hrsg.): Münchner Staffelbauordnung vom 20. April 1904, München 1904.

Stübben, Josef: Die Durchführung von Stadterweiterungen mit besonderer Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, in: Joseph Brix und Felix Genzmer (Hrsg.): *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der königlichen technischen Hochschule zu Berlin*, Jg. 1 (1908), Heft 6, S. 5-28.

Stübben, Josef: Paris in Bezug auf Straßenbau und Stadterweiterung, in: *Zeitschrift für Bauwesen*, Jg. 29 (1879), S. 377-412.

Stübben, Josef: Die Einseitigkeit im Städtebau und ihre Folgen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893a), Heft 57, 61, 68, S. 349-350, 373-374, 415-418.

Stübben, Josef: Ueber einige Fragen der Städtebaukunst, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 25 (1891), Heft 21, S. 122-128, 150-151, 154-155.

Stübben, Josef: Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Strassen, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893b), Heft 48, S. 294-296.

Stübben, Josef: Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 27 (1893c), Heft 31, S. 193-194.

Stübben, Josef: Enteignung und Umlegung, in: *Der Städtebau*, Jg. 2 (1905), Heft 3, S. 38-41.

Stübben, Josef: Über die Anlage öffentlicher Plätze, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 11 (1877), Heft 80, S. 393-395; 403-406.

Stübben, Josef: Der Bau der Städte in Geschichte und Gegenwart. Rede zum Schinkel-fest des Architekten-Vereins in Berlin am 13. März 1895, Berlin 1895.

Stübben, Josef: Praktische und ästhetische Grundsätze für die Anlage von Städten, in: *Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines*, Jg. 45 (1893), Heft 32, S. 441-447.

Stübben, Josef: Der Städtebau, Darmstadt 1890 (= Handbuch der Architektur 4. Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, Bd. 9. Halbband), ND Wiesbaden 1980.

Weber, Carl: München und seine Stadt-Erweiterung, Jg. 27 (1893), Heft 50, 54, 56, 64, 65, 66, S. 305-306, 329-331, 341-346, 389-391, 397-399, 401-404.

Willich, Hans: Das neue bayerische Nationalmuseum in München, in: *Dekorative Kunst*, Jg. 3 (1900), Heft 7, S. 257-265.

## VI. Literaturverzeichnis

Albers, Gerd (Hrsg.): Bauen in München 1890-1950. Eine Vortragsreihe in der Bayerischen Akademie der Schönen Künste, München 1980 (= Arbeitshefte des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, Bd. 7).

Albers, Gerd: Theodor Fischer und die Münchener Stadtentwicklung bis zur Mitte unseres Jahrhunderts, in: *Jahrbuch der Technischen Universität München* 1981, München 1982, S. 127-156.

Albers, Gerd und Martin, Klaus: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875 – 1945: Texte und Interpretationen, Düsseldorf 1975 (= Bauwelt Fundamente, Bd. 46).

Amslinger, Friedhelm: Tendenzen in der Platzgestaltung seit der Industrialisierung, dargestellt am Beispiel der Stadt München, München 1979.

Bartsch, Ekkehard: Die Prinzregentenstraße in München von 1880 bis 1914 zwischen Prinz-Karl-Palais und Friedensengel, München 1979.

Bartsch, Ekkehard: Die Prinzregentenstraße und das Bayerische Nationalmuseum, in: Ingolf Bauer (Hrsg.): *Das Bayerische Nationalmuseum. Der Neubau an der Prinzregentenstraße 1892 – 1900*, München 2000, S. 27-36.

Bauer, Ingolf (Hrsg.): Das Bayerische Nationalmuseum. Der Neubau an der Prinzregentenstraße 1892 – 1900, München 2000.

Bauer, Richard (Hrsg.): Prinzregentenzeit. München und die Münchner in Fotografien, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988).

Bauer, Richard und Eva Graf (Hrsg.): Stadt im Überblick. München im Luftbild 1890 – 1935, München 1986.

Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein (Hrsg.): München und seine Bauten, München 1912.

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Landeshauptstadt München. Ensembles, Baudenkmäler, archäologische Geländedenkmäler. (bearb. von Heinrich Habel und Helga Himen), München 1985 (= Denkmäler in Bayern, Bd. I. 1).

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Landeshauptstadt München Mitte. (bearb. von Heinrich Habel, Johannes Hallinger und Timm Weski), München 2009 (= Denkmäler in Bayern, Bd. I. 1-3).

Bertsch, Wilhelm: Stadterweiterung und Staffelbauordnung, in: Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein (Hrsg.): *München und seine Bauten*, München 1912, S. 706-716.

Blössner, August: Verhandlungen und Planungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933, München 1949.

Blössner, August: 25 Jahre Münchener Stadterweiterung 1893-1918. Aus Anlass des 25 jährigen Bestehens des Stadterweiterungsbüros München, München 1918.

Bodenschatz, Harald: Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer 1862-1938, in: *Arch+*, Jg. 22 (1989), Heft 98, S. 12-13.

Bohl, Charles C. und Jean-François Lejeune (Hrsg.): Sitte, Hegemann and the metropolis. Modern civic art and international exchanges, London (u.a.) 2009.

Brantl, Sabine: Haus der Kunst, München. Ein Ort und seine Geschichte im Nationalsozialismus, München 2007 (= Edition Monacensia).

Braunfels, Wolfgang: Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt, Köln 1976.

Breitling, Peter: Die großstädtische Entwicklung Münchens im 19. Jahrhundert, in: Helmut Jäger (Hrsg.): *Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter*, Köln (u.a.) 1978 (= Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster – Städteforschung A: Darstellungen, Bd. 5), S. 178-196.

Breuer, Rüdiger: Expansion der Städte, Stadtplanung und Veränderung des Baurechts im Kaiserreich, in: Ekkehard Mai, Hans Pohl u. Stephan Waetzoldt (Hrsg.): *Kunstpolitik und Kunstförderung im Kaiserreich. Kunst im Wandel der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Berlin 1982 (= Kunst, Kultur und Politik im deutschen Kaiserreich, Bd. 2), S. 225-244.

Bühl, Christa: Bogenhausen. Vom Pfarrdorf zum Nobelwohnort, in: Institut Bavarium (Hrsg.): *Jahresband der Führungen 1988, 1989 und 1990*, München 1991 (= Jahresband der Führungen, Bd. 8), S. 136–152 und 233-246.

Busuioc-von Hasselbach, Dan Nicolae: Chronik zur Baugeschichte des Bayerischen Nationalmuseums an der Prinzregentenstraße 1890 bis 2000, in: Ingolf Bauer (Hrsg.): *Das Bayerische Nationalmuseum. Der Neubau an der Prinzregentenstraße 1892 – 1900*, München 2000, S. 269-289.

Choay, Françoise: Das architektonische Erbe, eine Allegorie. Geschichte und Theorie der Baudenkmale, Braunschweig (u.a.) 1997 (= Bauwelt Fundamente, Bd. 109).

Collins, Christiane Crasemann: Sitte als Cicerone, in: Camillo Sitte: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen der Architektur und monumentalier Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien*, Wien 1889, hrsg. von Christiane Crasemann Collins und Klaus Semsroth, ND Wien 2003, S. 23-33.

Collins, Christiane Crasemann: Sitte: Übertragung und Verbreitung über den Atlantik. Die frühen Boten: Raymond Unwin, John Nolen und Werner Hegemann, in: Klaus Semsroth (Hrsg.): *Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte*, Wien (u.a.) 2005, S. 129-147.

Collins, George R. und Collins, Christiane Crasemann: Camillo Sitte the birth of modern city planning, Mineola, NY 2006.

Conrads, Ulrich und Peter Neitzke (Hrsg.): Denkmalpflege statt Attrappenkult. Gegen die Rekonstruktion von Baudenkmälern – eine Anthologie, Gütersloh 2010 (= Bauwelt-Fundamente, Bd. 146).

Curdes, Gerhard: Entwicklung der Entwurfsauffassung von Karl Henrici, in: Gerhard Curdes u. Renate Oehmichen (Hrsg.): *Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici*, Köln (u.a.) 1981, S. 9-20.

Curdes, Gerhard und Renate Oehmichen (Hrsg.): Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici, Köln (u.a.) 1981.

Dollinger, Hans: Die Münchener Straßennamen, München 2010.

Dönges, Reinhard: Beiträge zur Entwicklung Münchens unter besonderer Berücksichtigung des Grundstückmarktes, München 1910.

Eckhardt, Wolfgang: Gottfried Sempers Planungen für ein Richard Wagner-Festtheater in München: *Jahrbuch des Museums für Kunst und Gewerbe Hamburg*, Hamburg 1983 (= Jahrbuch des Museums für Kunst und Gewerbe Hamburg, Bd. 2), S. 41-72.

Ehbrecht, Wilfried: Formen zeitgenössischer Stadtgeschichtsschreibung im deutschsprachigen Raum, in: Fritz Mayrhofer (Hrsg.): *Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven*, Linz 1993 (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Bd. 12), S. 215-236.

Fehl, Gerhard: Stadtbaukunst contra Stadtplanung. Zur Auseinandersetzung Camillo Sittes mit Reinhard Baumeister, in: *Stadtbauwelt*, Jg. 65 (1980), Heft 12, S. 37-47.

Fehl, Gerhard: Kleinstadt, Steildach, Volksgemeinschaft. Zum „reaktionären Modernismus“ in Bau- und Stadtbaukunst, Braunschweig (u.a.) 1995 (= Bauwelt Fundamente, Bd. 102).

Fehl, Gerhard: Sitte ed Henrici. Il principio dell'individualità, in: Guido Zucconi u. Armand Brulhart (Hrsg.): *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Milano 1992 (= Urbistica, Bd. 18), S. 73-83.

Fehl, Gerhard und Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800 – 1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland, Hamburg 1983 (= Stadt, Planung, Geschichte, Bd. 2).

Fehl, Gerhard und Rodríguez-Lores, Juan: Städtebaureform 1865-1900. Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, Hamburg 1985 (= Stadt, Planung, Geschichte, Bd. 5).

Fisch, Stefan: Joseph Stübben in Köln und Theodor Fischer in München. Stadtplanung des späten 19. Jahrhunderts im Vergleich, in: *Geschichte in Köln*, Jg. 22 (1987), S. 89-113.

Fisch, Stefan: Sitte e Fischer: teoria e prassi della pianificazione, in: Guido Zucconi u. Armand Brulhart (Hrsg.): *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Milano 1992 (= Urbistica, Bd. 18), S. 84-90.

Fisch, Stefan: Theodor Fischer in München (1893 – 1901) – der Stadtplaner auf dem Weg zum Beamten, in: Ekkehard Mai, Hans Pohl u. Stephan Waetzoldt (Hrsg.): *Kunstpolitik und Kunstförderung im Kaiserreich. Kunst im Wandel der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Berlin 1982 (= Kunst, Kultur und Politik im deutschen Kaiserreich, Bd. 2), S. 245-260.

Fisch, Stefan: Neue Aspekte der Münchener Stadtplanung zur Zeit Theodor Fischers (1893 bis 1901) im interurbanen Vergleich, in: Wolfgang Hardtwig u. Klaus Tenfelde (Hrsg.): *Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933*, München 1990, S. 175-191.

Fisch, Stefan: Die Prinzregentenstraße. Moderne Stadtplanung zwischen Hof, Verwaltung und Terraininteressen, in: Friedrich Prinz u. Marita Krauss (Hrsg.): *München – Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 – 1912*, München 1988a (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988), S. 82-89.

Fisch, Stefan: Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, München 1988b.

Frey, Katia: Der grüne Ring um die Stadt. Vorläuferkonzepte des "greenbelt" und Gedanken zu den Grünanlagen in den Städtebau- und Stadterweiterungstheorien des 19. Jahrhunderts, in: Vittorio Magnago Lampugnani u. Katia Frey (Hrsg.): *Stadt & Text. Zur Ideengeschichte des Städtebaus im Spiegel theoretischer Schriften seit dem 18. Jahrhundert*, Berlin 2011, S. 80-98.

Germann, Georg: Krumme Straßen. Städtebautheorie der Frühneuzeit, in: *Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege*, Jg. 3 (1976), Heft 1, S. 10-25.

Götz, Norbert (Hrsg.): Friedensengel. Bausteine zum Verständnis eines Denkmals der Prinzregentenzeit, Wolfratshausen 1999 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1999).

Götz, Norbert und Clementine Schack-Simitzis (Hrsg.): Die Prinzregentenzeit, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988).

Gribl, Dorle: Villenkolonien in München und Umgebung. Der Einfluß Jakob Heilmanns auf die Stadtentwicklung, München 1999.

Grobe, Peter: Die Entfestigung Münchens, München 1970 (= Miscellanea Bavaria Monacensis, Bd. 27).

Gross, Gerhard (Hrsg.): München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008, München 2004 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 2004).

Gross, Gerhard und Selig, Heinz Jürgen: Aufbruch zur Großstadt 1860-1918, in: Gerhard Gross (Hrsg.): *München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008*, München 2004 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 2004), S. 67-87.

Grote, Ludwig (Hrsg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter, München 1974 (= Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts, Bd. 24).

Gruber, Karl: Die Gestalt der deutschen Stadt. Ihr Wandel aus der geistigen Ordnung der Zeiten, München 1952.

Günther, Hubertus u. Oliver Karnau: Die Anlage von Düsseldorf-Oberkassel. Ein Modell moderner Stadtplanung um 1900, in: *Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege XXXIII*, Düsseldorf 1989, 11-40.

Guther, Max: Theodor Fischer, Gründer der „Stuttgarter Schule“, und die Städtebaulehre an deutschen Hochschulen, in: Landeshauptstadt München (Hrsg.): *50. Todestag von Theodor Fischer*, München 1988, S. 56-81.

Habel, Heinrich: Festspielhaus und Wahnfried. Geplante und ausgeführte Bauten Richard Wagners, München 1985 (= Arbeitsgemeinschaft „100 Jahre Bayreuther Festspiele“, Bd. 4).

Habel, Heinrich: Die Idee eines Festspielhauses, in: Detta Petzet u. Michael Petzet (Hrsg.): *Die Richard Wagner-Bühne König Ludwigs II. München, Bayreuth*, München 1970 (= Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts, Bd. 8), S. 297-316.

Hardtwig, Wolfgang: Soziale Räume und politische Herrschaft. Leistungsverwaltung, Stadterweiterung und Architektur in München 1870 bis 1914, in: Wolfgang Hardtwig u. Klaus Tenfelde (Hrsg.): *Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933*, München 1990, S. 59-153.

Hardtwig, Wolfgang und Klaus Tenfelde (Hrsg.): Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933, München 1990.

Hartmann, Barbara: Zweckbau als öffentliche Aufgabe. Die Stadt als Bauherr, in: Friedrich Prinz u. Marita Krauss (Hrsg.): *München – Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 – 1912*, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988), S. 107-113.

Hartog, Rudolf: Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1962 (= Schriftenreihe des Vereins zur Pflege Kommunalwissenschaftlicher Aufgaben e.V. Berlin, Bd. 6).

Hauser, Arnold: Sozialgeschichte der Kunst und Literatur, Dresden 1987.

Hederer, Oswald: Die Pläne von Friedrich Gärtner und Gottfried Semper für die städtebauliche Gestaltung Münchens, in: Josef A. Schmoll; Marcell Restle u. Herbert Weiermann (Hrsg.): *Festschrift Luitpold Düssler. 28 Studien zur Archäologie und Kunstgeschichte*, München 1972, S. 379-392.

Hederer, Oswald: Die Ludwigstraße in München, München 1942 (= Neue Schriftenreihe des Stadtarchivs München, Bd. 12).

Heisler, Andreas: Stadt und Boden. Zur Stadterweiterungsdiskussion der Jahrhundertwende und den Grundstücksverhältnissen in München 1860 – 1910, München 1994 (= Neue Schriftenreihe des Stadtarchivs München, Bd. 160).

Herzog, Hans-Michael: Theodor Fischer, in: *Archithese*, Jg. 19 (1989), Heft 4, S. 59-60.

Höffler, Karl-Heinz: Reinhard Baumeister (1833-1917). Begründer der Wissenschaft vom Städtebau, Karlsruhe 1976 (= Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Fakultät für Bauingenieur- und Vermessungswesen Universität Karlsruhe, Bd. 9).

Hubel, Achim und Sabine Bock (Hrsg.): Denkmalpflege. Geschichte, Themen, Aufgaben – eine Einführung, Stuttgart 2011 (= Reclams Universal-Bibliothek, Bd. 18813).

Institut Bavanicum (Hrsg.): Jahresband der Führungen 1988, 1989 und 1990. (bearb. von Elfi Zuber), München 1991 (= Jahresband der Führungen, Bd. 8).

Jöchner, Cornelia: Das Innen des Außen. Der Platz als Raum-Entdeckung bei Camillo Sitte und Albert Erich Brinckmann, in: Cornelia Jöchner u. Alessandro Nova (Hrsg.): *Platz und Territorium. Urbane Struktur gestaltet politische Räume*, München u. Berlin 2010, S. 45-64.

Kaboth, Jutta und Biedermann, Gertrud: Das Prinzregententheater. Die Geschichte des Hauses bis zur „Kleinen Lösung“, in: Institut Bavanicum (Hrsg.): *Jahresband der Führungen 1988, 1989 und 1990*, München 1991 (= Jahresband der Führungen, Bd. 8), S. 153-173.

Karl, Willibald und Reinholt Häfner (Hrsg.): Bogenhausen. Vom bäuerlichen Pfarrdorf zum noblen Stadtteil, München 1992.

Karl, Willibald, Arnold Lemke und Alfons Schweiggert (Hrsg.): Das Prinzregentenstadion. Eine Münchener Lebenswelt, München 2004.

Karlinger, Hans: Theodor Fischer. Ein deutscher Baumeister, München 1932.

Karnapp, Birgit-Verena: Theodor Fischer, in: Lothar Altmann (Hrsg.): *Persönlichkeiten im alten Schwabing*, München 2000, S. 54-60.

Karnapp, Birgit-Verena: Die Anlage der Prinzregentenstraße, in: Norbert Götz (Hrsg.): *Friedensengel. Bausteine zum Verständnis eines Denkmals der Prinzregentenzeit*, Wolfratshausen 1999a (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1999), S. 166-184.

Karnapp, Birgit-Verena: Der „Friedensengel“. Vorgeschichte – Wettbewerb – Errichtung, in: Norbert Götz (Hrsg.): *Friedensengel. Bausteine zum Verständnis eines Denkmals der Prinzregentenzeit*, Wolfratshausen 1999b (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1999), S. 184-222.

Karnau, Oliver: Sitte e Stübben: arte versus tecnica?, in: Guido Zucconi u. Armand Brulhart (Hrsg.): *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Milano 1992 (= Urbanistica, Bd. 18), S. 91-98.

Karnau, Oliver: Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876-1930, Braunschweig (u.a.) 1996.

Kerkhoff, Ulrich: Eine Abkehr vom Historismus oder ein Weg zur Moderne. Theodor Fischer, Stuttgart 1987.

Klein, Dieter: Wohnen in Bogenhausen, in: Willibald Karl u. Reinhold Häfner (Hrsg.): *Bogenhausen. Vom bäuerlichen Pfarrdorf zum noblen Stadtteil*, München 1992, S. 109-146.

Koch, Florian: Maximilianstrasse. Städtebauliche Anbindung einer "Akropole", in: Winfried Nerdingen u. Eva Börsch-Supan (Hrsg.): *Zwischen Glaspalast und Maximilianeum. Architektur in Bayern zur Zeit Maximilians II. 1848-1864*, Eurasburg 1997 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchner Stadtmuseums 1997), S. 276-301.

Kock, Peter Jakob: Das Maximilianeum. Biografie eines Gebäudes, München 2008 (= Edition Monacensia).

Köwer, Karl (Hrsg.): Das Prinzregenten-Theater. 1901 – 1983, München 1983 (= Ausstellungskatalog Prinzregententheater 1983).

Lampugnani, Vittorio Magnago: Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes, Berlin 2011.

Lampugnani, Vittorio Magnago und Katia Frey (Hrsg.): Anthologie zum Städtebau. Von der Stadt der Aufklärung zur Metropole des industriellen Zeitalters, Berlin 2008.

Landeshauptstadt München (Hrsg.): 50. Todestag von Theodor Fischer, München 1988.

Lieb, Norbert (Hrsg.): München. Die Geschichte seiner Kunst, München 1988.

Lübbeke, Wolfram: Das Bayerische Nationalmuseum an der Prinzregentenstraße, in: Ludwig Grote (Hrsg.): *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter*, München 1974 (= Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts, Bd. 24), S. 223-234.

Lucks, Kai: Die Münchener Isarbrücken im 19. und frühen 20. Jahrhundert, München 1976.

Lutz, Fritz: Land um die Großstadt, München 1962 (= Münchener Stadtkunde – Schriftenreihe der Arbeitstelle für Volks- und Heimatforschung, Bd. 1).

Lutz, Fritz: Die Eingemeindung Bogenhausens in die königliche Haupt- und Residenzstadt München, in: Willibald Karl u. Reinhold Häfner (Hrsg.): *Bogenhausen. Vom bäuerlichen Pfarrdorf zum noblen Stadtteil*, München 1992, S. 72-93.

Magirus, Heinrich: Rekonstruktion und Denkmalpflege, in: Winfried Nerlinger; Markus Eisen u. Hilde Strobl (Hrsg.): *Geschichte der Rekonstruktion, Konstruktion der Geschichte*, München 2010 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München 2010), S. 148-155.

Mai, Ekkehard, Hans Pohl und Stephan Waetzoldt (Hrsg.): Kunstpolitik und Kunstförderung im Kaiserreich. Kunst im Wandel der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Berlin 1982 (= Kunst, Kultur und Politik im deutschen Kaiserreich, Bd. 2).

Mainzer, Udo: Die Stadt und die Denkmalpflege, in: Hans-Rudolf Meier u. Ingrid Scheurmann (Hrsg.): *DENKmalWERTE. Beiträge zur Theorie und Aktualität der Denkmalpflege*, Berlin, München 2010, S. 191-202.

Mayrhofer, Fritz (Hrsg.): Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven, Linz 1993 (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Bd. 12).

Megele, Max: Baugeschichtlicher Atlas der Landeshauptstadt München, München 1951.

Mehlhorn, Dieter-Jürgen: Städtebau zwischen Feuersbrunst und Denkmalschutz. Erhaltung – Veränderung – Bewahrung, Berlin 2012.

Meier, Hans-Rudolf (Hrsg.): Denkmale in der Stadt – die Stadt als Denkmal. Probleme und Chancen für den Stadtumbau, Dresden 2006 (= Stadtentwicklung und Denkmalpflege, Bd. 1).

Meier, Hans-Rudolf: Stadt der Stadtentwicklung – Stadt der Denkmalpflege?, in: Jörg Sulzer (Hrsg.): *IntraUrban. Stadt erfinden, erproben, erneuern*, Berlin 2010 (= Stadtentwicklung und Denkmalpflege, Bd. 13), S. 34-42.

Mönninger, Michael: Naturdenken und Kunstgeschichte. Camillo Sitte und die ästhetische Theorie im 19. Jahrhundert, in: Klaus Semsroth (Hrsg.): *Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte*, Wien (u.a.) 2005, S. 27-46.

Mönninger, Michael: Vom Ornament zum Nationalkunstwerk. Zur Kunst- und Architekturtheorie Camillo Sittes, Braunschweig u. Wiesbaden 1998.

Moravánszky, Ákos: Erzwungene Ungezwungenheiten. Camillo Sitte und das Paradox des Malerischen, in: Klaus Semsroth (Hrsg.): *Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte*, Wien (u.a.) 2005, S. 48-62.

Mosbauer, Amrei und Valentien, Christoph: Die Kommunale Grünentwicklung in München, in: Historischer Verein von Oberbayern (Hrsg.): *Oberbayerisches Archiv* 115, München 1991, S. 205-282.

Nerdingen, Winfried (Hrsg.): Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer 1862-1938, München 1988 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchener Stadtmuseums 1988).

Nerdingen, Winfried: „Ein deutlicher Strich durch die Achse der Herrscher“. Diskussionen um Symmetrie, Achse und Monumentalität zwischen Kaiserreich und Bundesrepublik, in: Romana Schneider u. Wilfried Wang (Hrsg.): *Moderne Architektur in Deutschland 1900 bis 2000. Macht und Monument*, Stuttgart 1998 (= Ausstellungskatalog Deutsches Architekturmuseum Frankfurt a. M. 1998), S. 87-100.

Nerdingen, Winfried und Eva Börsch-Supan (Hrsg.): Zwischen Glaspalast und Maximilianeum. Architektur in Bayern zur Zeit Maximilians II. 1848-1864, Eurasburg 1997 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchener Stadtmuseums 1997).

Nerdingen, Winfried, Markus Eisen und Hilde Strobl (Hrsg.): Geschichte der Rekonstruktion, Konstruktion der Geschichte, München 2010 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München 2010).

Nerdingen, Winfried und Werner Oechslin (Hrsg.): Gottfried Semper 1803 – 1879. Architektur und Wissenschaft, München (u.a.) 2003 (= Ausstellungskataloge des Architekturmuseums der TU München und des Münchener Stadtmuseums 2003).

Pehnt, Wolfgang: Sehnsucht nach Geschichte. Neu und Alt in Architektur und Städtebau, in: Michael Braum u. Ursula Baus (Hrsg.): *Rekonstruktion in Deutschland. Positionen zu einem umstrittenen Thema*, Basel (u.a.) 2009 (= Baukultur vor Ort – Potsdam, Bd. ), S. 46-59.

Pfister, Rudolf: Theodor Fischer. Leben und Wirken eines deutschen Baumeisters, München 1968.

Piccinato, Giorgio: Städtebau in Deutschland 1871 – 1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin, Braunschweig (u.a.) 1983 (= Bauwelt Fundamente, Bd. 62).

Prinz, Friedrich und Marita Krauss (Hrsg.): München – Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 – 1912, München 1988 (= Ausstellungskatalog Stadtmuseum München 1988).

Reinborn, Dietmar: Stadtstruktur – zwischen Erhalten und Gestalten, in: Hans-Rudolf Meier (Hrsg.): *Denkmale in der Stadt – die Stadt als Denkmal. Probleme und Chancen für den Stadtumbau*, Dresden 2006 (= Stadtentwicklung und Denkmalpflege, Bd. 1), S. 71-75.

Reiterer, Gabriele: AugenSinn. Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau, Salzburg u. München 2003.

Reulecke, Jürgen: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt am Main 1985 (= Edition Suhrkamp, Bd. 1249).

Rodriguez-Lores, Juan: „Gerade oder krumme Straßen?“. Von den irrationalen Ursprüngen des modernen Städtebaus, in: Gerhard Fehl u. Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.): *Stadterweiterungen 1800 – 1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland*, Hamburg 1983 (= Stadt, Planung, Geschichte, Bd. 2), S. 101-132.

Römisch, Monika: St. Gabriel. Katholische Pfarrkirche und Klosterkirche der Franziskaner, in: Andreas Hildmann u. Norbert Jocher (Hrsg.): *Die Münchner Kirchen. Architektur – Kunst – Liturgie*, Regensburg 2008, S. 123-127.

Sattler, Bernhard: Adolf von Hildebrands Hubertusbrunnen in München, in: *Der Zwiebelturm*, Jg. 14 (1959), Heft 10, S. 224-229.

Schaul, Bernd-Peter: Das Prinzregententheater in München und die Reform des Theaterbaus um 1900. Max Littmann als Theaterarchitekt, München 1987 (= Arbeitshefte des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Bd. 37).

Schiermeier, Franz (Hrsg.): Stadtatlas München. Karten und Modelle von 1570 bis heute, München 2003.

Schulze, Jan-Peter: Der Städtebauer Reinhard Baumeister in Theorie und Praxis. Rostock und Mannheim, Rostock 2001.

Schumacher, Fritz: Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800, Köln 1955.

Selig, Heinz: Stadtgestalt und Stadtbaukunst in München. 1860 bis 1910, München 1983.

Selig, Heinz Jürgen: Theodor Fischers Wirken in München, in: Landeshauptstadt München (Hrsg.): *50. Todestag von Theodor Fischer*, München 1988, S. 9-13.

Sembach, Klaus-Jürgen (Hrsg.): München. Photographische Ansichten 1885 bis 1915, München 1977 (= Ausstellungskatalog Neue Sammlung München 1977).

Semsroth, Klaus (Hrsg.): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien (u.a.) 2005.

Sonne, Wolfgang: Politische Konnotation des malerischen Städtebaus, in: Klaus Semsroth (Hrsg.): *Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte*, Wien (u.a.) 2005, S. 63-89.

Sonne, Wolfgang: „The Entire City Shall Be Planned as a Work of Art“. Städtebau als Kunst im frühen modernen Urbanismus 1890-1920, in: *Zeitschrift für Kunstgeschichte*, Jg. 66 (2003), Heft 2, S. 207-236.

Stankiewitz, Karl: Prachtstraßen in München. Briener und Prinzregentenstraße, Dachau 2009.

Stankiewitz, Karl: Prachtstraßen in München. Ludwig- und Maximilianstraße, Dachau 2008.

Volckamer, Volker von: Forum, Höfe und Gärten – die Außenanlagen des Bayerischen Nationalmuseums, in: Ingolf Bauer (Hrsg.): *Das Bayerische Nationalmuseum. Der Neubau an der Prinzregentenstraße 1892 – 1900*, München 2000, S. 143-158.

Walter, Uli: Der Umbau der Münchener Altstadt. (1871 – 1914), München 1987 (= Schriften aus dem Institut für Kunstgeschichte der Universität München, Bd. 24).

Wanetschek-Gatz, Margret: Die Grünanlagen in der Stadtplanung Münchens von 1790-1960, München 1972 (= *Miscellanea Bavaria Monacensis*, Bd. 35).

Wehler, Hans-Ulrich: Das deutsche Kaiserreich. 1871-1918, Göttingen 1994 (= Deutsche Geschichte, Bd. 9).

Welskopp, Thomas: „Wir träumen in die Zukunft“. Nachruf auf Eric J. Hobsbawm (9. Juli 1917 – 1. Oktober 2012), in: *Geschichte und Gesellschaft*, Jg. 39 (2013), Heft 1, S. 116-124.

White, Mathew P., Alcock, Ian u. Benedict W. Wheeler u.a.: Would You Be Happier Living in a Greener Urban Area? A Fixed-Effects Analysis of Panel Data, in: *Psychological Science*, Jg. 24 (2013), Heft 6, S. 920-928.

Wieczorek, Daniel: Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne, Brüssel (u.a.) 1981 (= *Architecture et recherches*, Bd. 16).

Wiedenhofer, Joseph: Die bauliche Entwicklung Münchens vom Mittelalter bis in die neueste Zeit im Lichte der Wandlungen des Baupolizeirechtes. Eine baupolizeiliche Studie, München 1916.

Wilhelm, Karin (Hrsg.): Formationen der Stadt. Camillo Sitte weitergelesen, Gütersloh u. Berlin 2006 (= *Bauwelt Fundamente*, Bd. 132).

Wohlleben, Marion: Gemeinsamkeiten von Denkmalpflege und Nachhaltigkeit, in: Hans-Rudolf Meier (Hrsg.): *Denkmale in der Stadt – die Stadt als Denkmal. Probleme und Chancen für den Stadtumbau*, Dresden 2006 (= Stadtentwicklung und Denkmalpflege, Bd. 1), S. 61-69.

Wohlleben, Marion und Hans-Rudolf Meier (Hrsg.): Nachhaltigkeit und Denkmalpflege. Beiträge zu einer Kultur der Umsicht, Zürich 2003 (= Veröffentlichungen des Instituts für Denkmalpflege an der ETH Zürich, Bd. 24).

Wolfrum, Sophie (Hrsg.): Theodor Fischer – Atlas städtebauliche Planungen München. Zum 150. Geburtstag von Theodor Fischer, München 2012.

Zauner, Franz Paul: München in Kunst und Geschichte. Eine Beschreibung von über 500 geschichtlich und kunsthistorisch bedeutsamen Gebäuden und Denkmälern aus alter und neuer Zeit, München 1914 (= Das bayerische Oberland in Kunst und Geschichte, Bd. 1).

Zucconi, Guido und Armand Brulhart (Hrsg.): Camillo Sitte e i suoi interpreti, Milano 1992 (= Urbanistica, Bd. 18).

## VII. Internetquellen

**Informationen zu Arbeit und Aufgabe der Denkmalpflege in Bayern**

Offizielle Webseite des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege

<http://www.blfd.bayern.de/>

**Informationen zur Geschichte und Praxis der Denkmalpflege**

Informationsplattform *DenkmalDebatten* der Deutschen Stiftung Denkmalschutz

<http://www.denkmaldebatten.de/>

**Aktuelle Denkmallisten Deutschlands**

Überblick alle Denkmalverzeichnisse im Internet

<http://denkmalliste.org/>

**Digitale Flächennutzungspläne der Stadt München**

Referat für Stadtplanung und Bauordnung München

<http://www.fnp-muenchen.de/>

**Bayerische Gesetze und Verordnungen**

Offizielle Webseite der Bayerischen Staatsregierung

<http://www.gesetze-bayern.de/>

**Digitale Geodaten Bayerns**

Offizielle Webseite der Bayerischen Vermessungsverwaltung

<http://www.geodaten.bayern.de/>

**Luftbilder der Stadt München**

Klaus Leidorf Luftbilddokumentation

<http://www.leidorf.de/>

**Informationen zur Stadtverwaltung München**

Offizielle Webseite der Stadt München

<http://www.muenchen.de/>

**Informationen zur Münchener U-Bahn (Prinzregentenplatz)**

Private Initiative der Autoren Florian Schütz und Boris Merath

<http://www.muenchnerubahn.de/>

**Erste Anlaufstelle für grundlegende Informationen zur Stadt München**

Offenes Stadtportal *München Wiki*

<http://www.muenchenwiki.de/>

**Informationen zu Geschichte, Kunst und Kultur in Bogenhausen**

Verein für Stadtteilkultur im Münchner Nordosten

<http://www.nordostkultur-muenchen.de/>

**Beschaffung von Bildmaterial**

Digitales Bildarchiv *prometheus* für Kunst- und Kulturwissenschaften

<http://prometheus-bildarchiv.de/>

**Informationen zu aktuellen Debatten über Städtebau im Kontext der Denkmalpflege**

Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz

<http://www.staedtebaulicher-denkmalschutz.de/>