

**Werkstatt für Landschafts-
und Freiraumentwicklung
Dr. Werner Nohl
Honorarprofessor (TU München)**

**Stockäckerring 17
85551 Kirchheim
Tel (089) 903 83 46
Fax (089) 904 58 05**

**Die Auswirkungen des geplanten Neubaus der
zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen
Garten als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum
und auf das Landschaftsbild**

Gutachten

Werner Nohl

Kirchheim, im Oktober 2000

Die Auswirkungen des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum und auf das Landschaftsbild

Gutachten

Werner Nohl

Im Auftrag der Regierung von Oberbayern, München

Kirchheim, im Oktober 2000

Werkstatt für Landschafts- und
Freiraumentwicklung
Dr. Werner Nohl
Honorarprofessor (TU München)

Stockäckerring 17
85551 Kirchheim bei München
Tel. (089) 903 83 46
Fax (089) 904 58 05
nohl@landschaftswerkstatt.de
www.landschaftswerkstatt.de

Gliederung

1.	Anlass des Gutachtens, Problemstellung und Vorgehensweise	5
1.1	Anlass und Problemstellung	5
1.2	Vorgehensweise	8
2.	Reichweite des Gutachtens	10
2.1	Räumliche Abgrenzung	10
2.2	Inhaltliche Abgrenzung	10
3.	Die Schwabinger Fahrstraße durch den Englischen Garten als Bustrasse und als zweigleisige Straßenbahntrasse	13
3.1	Beschreibung der heutigen Busstraße	13
3.1.1	Trassierung und Querschnitt	13
3.1.2	Aspekte des Verkehrs	14
3.2	Beschreibung der geplanten zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten	16
3.2.1	Trassierung und Querschnitt	16
3.2.2	Oberbau	18
3.2.3	Fahrleitungsanlagen	19
3.2.4	Baumausschnitt	21
3.2.5	Aspekte des Verkehrs	22
3.2.6	Maßnahmen zur Verminderung negativer Auswirkungen	23
4.	Beschreibung des Englischen Gartens als Gartendenkmal, als städtischer Erholungsraum und als Landschaftsbild	25
4.1	Der Englische Garten als Gartendenkmal	26
4.1.1	Der Landschaftsgarten als Stilrichtung	26
4.1.2	Der Volksgarten als Programm	29
4.1.3	Gartenkünstlerische Prinzipien im Englischen Garten	32
4.1.3.1	Gesamtkonzept	32
4.1.3.2	Räume und Raumfolgen, Bilder und Stimmungsbilder	34
4.1.3.3	Verwendung einzelner Elemente	36
4.1.3.4	Die Schwabinger Fahrstraße durch den Englischen Garten	38
4.1.4	Beeinträchtigungen des Gartendenkmals	42
4.2	Der Englische Garten als städtischer Erholungsraum	45
4.2.1	Die geschichtliche Zweckbestimmung als städtischer Erholungsraum	45
4.2.2	Die Erholungsausstattung im Englischen Garten	46
4.2.3	Die Nutzer des Englischen Gartens	48
4.2.3.1	Parkbesucher	49
4.2.3.2	Tätigkeiten und Aktivitäten	51
4.2.4	Der Beitrag des Englischen Gartens zur Freiflächenversorgung in der Stadt München	52
4.2.5	Belastungen und Beeinträchtigungen des Erholungsraums	54

4.3	Das Landschaftsbild des Englischen Gartens	57
4.3.1	Exkurs: Naturräumliche Anmerkungen zum Englischen Garten	60
4.3.2	Das Landschaftsbild der Gesamtanlage	61
4.3.2.1	Typische Landschaftsbildkomponenten	61
4.3.2.2	Untypische Landschaftsbildkomponenten	63
4.3.2.3	Erfassung der Landschaftsbildqualität	64
4.3.3	Das Straßenbild (Landschaftsbild der Busstraße)	65
4.3.3.1	Typische Landschaftsbildkomponenten	65
4.3.3.2	Untypische Landschaftsbildkomponenten	66
4.3.3.3	Erfassung der Landschaftsbildqualität	67
5.	Auswirkungen der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke auf den Englischen Garten	69
5.1	Auswirkungen auf den Englischen Garten als Gartendenkmal	70
5.1.1	Auswirkungen auf den Wegraum der Straßenbahntrasse	71
5.1.1.1	Beeinträchtigungen der Wegetrasse	71
5.1.1.2	Beeinträchtigungen der Raumverhältnisse (Raumbildung und –abfolge)	73
5.1.1.3	Beeinträchtigungen der Blickbeziehungen	74
5.1.1.4	Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)	75
5.1.2	Auswirkungen auf den gesamten Englischen Garten	76
5.1.2.1	Auswirkungen auf das gartenkünstlerische Gesamtkonzept	76
5.1.2.2	Auswirkungen auf den Englischen Garten als Träger kulturhistorischer Bedeutungen	78
5.1.2.3	Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)	78
5.2	Auswirkungen auf den Englischen Garten als städtischen Erholungsraum	80
5.2.1	Auswirkungen im Bereich der Trasse und im näheren Umfeld der geplanten Straßenbahnstrecke	80
5.2.1.1	Lärm und Luftverunreinigung	81
5.2.1.2	Unfallgefahren	82
5.2.1.3	Schreckerlebnisse	83
5.2.1.4	Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)	83
5.2.1.5	Exkurs: Auswirkungen und ihre Folgen oder die Macht des Faktischen	85
5.2.2	Auswirkungen auf den gesamten Englischen Garten	86
5.2.2.1	Zerschneidung des Englischen Gartens	86
5.2.2.2	Verschlechterung der innerstädtischen Freiraumversorgung	87
5.2.2.3	Beeinträchtigung des Englischen Gartens als touristische Attraktion	88
5.2.2.4	Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)	88
5.3	Auswirkungen auf das Landschaftsbild des Englischen Gartens	89
5.3.1	Auswirkungen auf die Qualität des Straßenbildes	90
5.3.1.1	Folgen für die Qualitätsparameter Vielfalt, Naturnähe und Eigenart	90
5.3.1.2	Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)	92
5.3.2	Auswirkungen auf die Qualität des Landschaftsbildes des gesamten Englischen Gartens	93
5.3.2.1	Folgen für die Qualitätsparameter Vielfalt, Naturnähe und Eigenart	94
5.3.2.2	Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)	95
6.	Zusammenfassende gutachterliche Einschätzung	96
	Literatur	100

1. Anlass des Gutachtens, Problemstellung und Vorgehensweise

1.1 Anlass und Problemstellung

Die Stadtwerke München planen den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnlinie (Linie 22) zwischen der Nordendstraße auf der Höhe des Elisabethplatzes und der Tivolistraße/Ecke Theodorparkstraße. Das Bauvorhaben sieht vor, die Straßenbahn durch den Englischen Garten auf der heutigen Bustrasse von der Thiemestraße/Ecke Königinstraße im Westen bis zur Tivolistraße/Ecke Oettingenstraße im Osten zu führen.

Absichten, den Englischen Garten mit einer Straßenbahn zu durchqueren, gehen bis in die Anfänge des 20. Jahrhunderts zurück. Seit 1901 der königlich-bayerische Obersthofmarschallstab sich bereit erklärte, eine Lastenstraße auch für den Trambahnverkehr durch den Englischen Garten zu befürworten, sind mit großer Regelmäßigkeit immer wieder entsprechende Anträge gestellt, und immer wieder verworfen worden. So wird 1927 ein Antrag der Landeshauptstadt München, eine Straßenbahnverbindung zwischen Schwabing und Bogenhausen durch den Englischen Garten herzustellen, sowohl vom Bayerischen Staatsministerium des Innern (25.1.1927) wie vom Bayerischen Staatsministerium der Finanzen (30.1.1927) aus Gründen des Naturschutzes abgelehnt. Der Bayerische Landtag hat diese Ablehnung am 10.11.1927 bestätigt. Auf einen weiteren Vorstoß hin, eine Straßenbahnlinie durch den Englischen Garten zwischen dem Kleinhesseloher See und dem Chinesischen Turm zu bauen, weigert sich das Staatsministerium der Finanzen im Einverständnis mit dem Staatsministerium des Innern „in eine neuerliche Würdigung der Frage einzutreten...“, wie einem Schreiben vom 6.12.1930 an die Krongutsverwaltung zu entnehmen ist, an die sich der Stadtrat von München in dieser Frage gewandt hatte (alle Schreiben in der Dokumentation bei BÄUMLER, 1998).

Im Vertrag vom 1. bzw. 3. August 1934 erteilt dann der Bayerische Staat der Stadtgemeinde München die privatrechtliche, widerrufliche Bewilligung, für den Personenverkehr auf einer Trasse zwischen Thiemestraße und Tivolistraße, die mit einigen Abweichungen der alten Schwabinger Fahrstraße, einer ehemaligen Wegeverbindung von Schwabing nach Bogenhausen durch den Englischen Garten folgt, eine Omnibuslinie einzurichten und zu betreiben. Gleichzeitig gibt die Stadt München die Zusicherung, den Bau einer Straßenbahnlinie auf dieser Trasse wie überhaupt südlich des Kleinhesseloher Sees während der nächsten 50 Jahre nicht zu beantragen. – Am 23. bzw. 27. August 1973 einigen sich die Vertragspartner darauf, dass die 1934 vereinbarte Trasse von der Einfahrt zum Parkplatz des Chinesischen

Turms bis zur Martiusbrücke (nahe der Thiemestraße) für den Individualverkehr gesperrt wird. Im gleichen Vertrag wird den Stadtwerken München die Benutzung dieser Trasse zur Personenbeförderung mit Omnibussen – widerruflich - gestattet.

Auf Antrag der Stadtwerke München hat die Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 23.12.1994 und vom 26.5.1997 die Genehmigung nach § 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) für den Bau, den Betrieb und die Linienführung einer zweigleisigen Straßenbahnverbindung von der Nordend- bis zur Tivolistraße (Nordtangente) einschließlich einer Wendeschleife an der Oettingenstraße/ Theodorparkstraße vorbehaltlich einer erforderlichen Planfeststellung erteilt. Bei dieser Genehmigung ging es um die verkehrsplanerische und die gewerberechtliche Seite des Vorhabens. Mit Schreiben vom 21. 7. 1998 haben dann die Stadtwerke, beauftragt vom Stadtrat der Landeshauptstadt München, den Antrag gestellt, die eingereichten Pläne und Unterlagen für die Straßenbahn-Neubaustrecke der ‚Nordtangente‘ gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (§ 28ff.) festzustellen.

Die geplante zweigleisige Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten ist als Teil der Straßenbahn-Neubaustrecke „Nordtangente“ (Linie 22) konzipiert, die ihrerseits eine Straßenbahnverbindung auf der ca. 8 km langen Strecke vom Rotkreuzplatz (Neuhausen) zum Effnerplatz (Bogenhausen) herstellen soll. Die Nordtangente mit einer Gesamtlänge von ca. 2,2 km beginnt im Westen an der Gleisabzweigung Nordendstraße, führt von dort über die Franz-Joseph-Straße, die Martiusstraße und die Thiemestraße in den Englischen Garten; durchquert diesen in etwa auf der heutigen Bustrasse bis zur Oettingenstraße und endet mit der Gleiswendung Tivolistraße/Theodorparkstraße/Oettingenstraße. Für das Planfeststellungsverfahren ist die Nordtangente aus Verfahrensgründen in zwei Abschnitte unterteilt, wobei die geplante Trasse durch den Englischen Garten in den Planfeststellungsabschnitt II gehört, der vor der Brücke über den Schwabinger Bach beginnt, und mit der Gleiswendung an der Oettingenstraße endet.

Die Planungen sehen vor, dass die Straßenbahn-Neubaustrecke durch den Englischen Garten auf der heutigen Bustrasse verläuft. Eigentumsrechtlich handelt es sich bei dieser Trasse um eine Privatstraße des Freistaats Bayern, dem als dem Eigentümer des Englischen Gartens auch die Grundstücke gehören, auf denen die Trasse verläuft. Infolgedessen ist sie auch nicht im Bestandsverzeichnis der Straßen und Wege in München eingetragen. Sie ist demnach keine öffentliche Straße im Sinne des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes. Allerdings hat sie der Freistaat für die Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer sowie für

den Linienverkehr durch Vertrag freigegeben. Daher ist sie im Sinne des Straßenverkehrsrechts sehr wohl als eine öffentliche Verkehrsfläche zu behandeln.

Da die geplante Straßenbau-Neubaustrecke als ein raum- und umweltbedeutsames Vorhaben einzustufen ist, wurde als Beurteilungsgrundlage für das Planfeststellungsverfahren u.a. eine Umweltverträglichkeitsstudie von den Stadtwerken München in Auftrag gegeben und erstellt. Darin wird im Rahmen der Gesamtproblematik u.a. auch auf die Erholung (Abschnitt 9.1), den Denkmalschutz und das Landschaftsbild (beide im Abschnitt 9.8/9) im Englischen Garten eingegangen.

Angesichts der Tatsache,

- ⇒ dass der Englische Garten als herausragendes Beispiel klassisch-landschaftlicher Gartengestaltung ein Baudenkmal gemäß § 1, Abs. 2 des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes ist, und in die Denkmalschutzliste der Landeshauptstadt München eingetragen ist,
- ⇒ dass er zu den Kernstücken des Erholungsflächensystems der Stadt München zählt, und
- ⇒ dass er nach Lage, Größe und Alter Aspekte des Naturraums und der geschichtlichen Entwicklung Münchens bildhaft sichtbar macht,

ist von verschiedenen Seiten (Bürgern, Bürgerinitiativen, Fachleuten, Arbeitsgemeinschaften, Fachverbänden, Trägern öffentlicher Belange, Behörden) eingewendet worden, dass eine genauere Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf Denkmalschutz, Erholung und Landschaftsbild des Englischen Gartens von unabhängiger Seite notwendig sei.

Die Regierung von Oberbayern hat daher dem Verfasser den Auftrag erteilt, ein Gutachten zu erstellen mit der Maßgabe, die Auswirkungen des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten als Gartendenkmal und als städtischen Erholungsraum sowie auf das Landschaftsbild detailliert zu ermitteln und zu bewerten, damit diese kulturellen Belange in der Abwägung im anstehenden Planfeststellungsverfahren adäquat berücksichtigt werden können.

1.2 Vorgehensweise

Um die Auswirkungen des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum und auf das Landschaftsbild systematisch und nachvollziehbar darstellen zu können, wird nach der Abgrenzung des Gutachtens in räumlicher und inhaltlicher Hinsicht (Kapitel 2) zunächst die

grenzung des Gutachtens in räumlicher und inhaltlicher Hinsicht (Kapitel 2) zunächst die geplante Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten in ihrer dinglich-räumlichen Anlage und den zugehörigen verkehrlichen Betriebsabläufen als Vorhaben (verursachende Einrichtung) beschrieben (Kapitel 3). Da nicht auszuschließen ist, dass bereits die bestehende Busstraße den Englischen Garten bis zu einem gewissen Grade beeinträchtigt, wird diese in ähnlicher Weise kurz dargestellt. Damit können jene Wirkungen der geplanten Straßenbahntrasse genauer erfasst werden, die das Gartendenkmal, den Erholungsraum und das Landschaftsbild über die bestehende Vorbelastung (der Busstraße) hinaus beeinträchtigen.

Im folgenden Kapitel 4 wird dann der Englische Garten detailliert als Gartendenkmal, als städtischer Erholungsraum und als Landschaftsbild beschrieben. Das ist notwendig, um herauszuarbeiten, welche Werte und Schutzgüter überhaupt durch die Auswirkungen des geplanten Straßenbahn-Neubaus betroffen sein können. Dazu gehört auch, dass am Ende jeder Einzelbeschreibung bereits bestehende Beeinträchtigungen aufgeführt werden, um ein realistisches Bild des Parks zu geben. In dem dann folgenden Kapitel 5 werden die Beschreibungen der Kapitel 3 und 4 zusammengebracht, um die Auswirkungen des Vorhabens auf den Denkmalswert, den Erholungswert und den Landschaftsbildwert des Englischen Gartens im Einzelnen zu ermitteln. Die Auswirkungen werden dabei in ihrer „Wirkungsbreite“ sachlich und detailliert beschrieben und anschließend hinsichtlich ihrer „Wirkungstiefe“ wertend beurteilt. Als Beurteilungskriterien dienen dabei die Erheblichkeit (Intensität der Beeinträchtigung) und die Nachhaltigkeit (zeitliche Dauer der Beeinträchtigung).

Im abschließenden Kapitel 6 werden die Ergebnisse der Auswirkungsanalysen dann in einer zusammenfassenden gutachterlichen Einschätzung aus der Sicht des Denkmalschutzes, der Erholungsvorsorge und des Landschaftsbildschutzes kommentiert, und eine Beurteilung des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten aus fachlicher Sicht abgeleitet.

Soweit zum methodischen Verständnis und zum Prozedere Erklärungen notwendig erscheinen, werden diese jeweils zu Anfang der betroffenen Kapitel und Abschnitte gegeben, so dass ein fortgesetztes Lesen möglich ist.

2. Reichweite des Gutachtens

Die Bestimmung der Reichweite oder des Umfangs des Gutachtens ergibt sich in Übereinstimmung mit dem Auftrag über eine räumliche und eine inhaltliche Abgrenzung.

2.1 Räumliche Abgrenzung

In räumlicher Hinsicht beziehen sich die nachstehenden Ausführungen auf den südlichen Teil des Englischen Gartens (von der Prinzregentenstraße bis zum Mittleren Ring), da das geplante Straßenbahnvorhaben etwa mittig in diesem „eigentlichen Englischen Garten“ (SCKELL, 1989) verläuft, und die Sichtbeziehungen nach Süden und nach Norden mit einigen Ausnahmen nicht über den Park hinausgehen. Dieser südliche Englische Garten stellt den eigentlichen Untersuchungsraum dar. Wenn Aussagen über den ganzen Englischen Garten (von der Prinzregentestraße bis zum Föhringer Ring) gemacht werden, wird ausdrücklich darauf hingewiesen. Fernblicke können im übrigen weit über den Garten hinausreichen. Bei den Analysen der Auswirkungen der geplanten zweigleisigen Straßenbahn-Neubaustrecke auf den Englischen Garten wird zwischen dem Untersuchungsraum im engeren Sinne (Straßenraum, den die geplante Trambahn durchfahren soll) und dem Untersuchungsraum im weiteren Sinne (südlicher Englischer Garten) unterschieden.

Die geplante Straßenbahntrasse, die als straßenbündiger Bahnkörper auch von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden soll, reicht von der Thiemestraße/Ecke Königinstraße im Westen bis zur Tivolistraße/Ecke Oettingenstraße im Osten. Ihre Länge umfasst im Untersuchungsraum rund 900 m (km 0 + 1.080 bis km 0 + 1.980, bautechnische Streckenplanung der Stadtwerke München). Sie führt zunächst von der Königinstraße 200 m nach Osten und wendet sich dann in einer scharfen Kurve über eine Länge von 700 m in fast südlicher Richtung bis zur Oettingenstraße. Sie teilt den südlichen Englischen Garten in zwei große Bereiche, in den nördlichen Bereich mit der Werneck-Wiese und dem Kleinhesselohrer See, und den südlichen etwas größeren Bereich mit der Schönfeldwiese, der Großen Carl-Theodor - Wiese und der zentralen Fläche des Hirschangerwaldes.

2.2 Inhaltliche Abgrenzung

In inhaltlicher Hinsicht wird die Reichweite des Gutachtens durch die im Auftrag angeführten Aspekte des Denkmalschutzes, der Erholung und des Landschaftsbildes bestimmt, für die

die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens erfasst und bewertet werden sollen. Die Auswahl dieser drei Aspekte ist nicht willkürlich. Sie sind vielmehr untereinander verknüpft und zwar derart, dass sie in ihrem Zusammenspiel den Englischen Garten als eine **kulturelle Einrichtung** ausweisen. Denn auch die natürlichen und die naturräumlichen Elemente, wie sie in der Erholung als Naturgenuss gesucht werden, im Landschaftsbild sinnlich wirksam sind, und im Gartendenkmal als Teil eines künstlerischen Entwurfs auftreten, sind in unseren Landschaften und Städten und damit auch im Englischen Garten – von Einzelelementen abgesehen – kulturell überformt. Das äußert sich schon darin, dass der Englische Garten als Denkmal, als Erholungsraum und als Landschaftsbild der regelmäßigen Pflege und Unterhaltung bedarf, um mit sich selbst identisch zu bleiben.

Die kulturbezogene Verknüpfung von Denkmalschutz, Erholung und Landschaftsbild kommt auch in den einschlägigen Schutzbestimmungen zum Ausdruck, die auf den Englischen Garten anzuwenden sind:

- ⇒ So ist in Artikel 3, Abs. 2 der **Bayerischen Verfassung** (BV) als unmittelbar geltendes Recht festgehalten: „Der Staat schützt die natürlichen Lebensgrundlagen und die kulturelle Überlieferung“. Dieser Schutz wird in Artikel 141 BV unter die vorrangigen Aufgaben von Staat, Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts eingereiht, wobei in Abs. 1 explizit die Schonung und Erhaltung „kennzeichnende(r) Orts- und Landschaftsbilder“, in Abs. 2 Schutz und Pflege der „Denkmäler der Kunst, der Geschichte und der Natur“ und in Abs. 3 die Gestattung des „Genusses der Naturschönheiten und der Erholung in der freien Natur“ für jedermann angesprochen ist.
- ⇒ Das **Raumordnungsgesetz** (ROG) von 1997 führt in § 2 Absatz 2 als Grundsätze der Raumordnung an: „13) ...Die gewachsenen Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen sowie mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten. 14) Für Erholung in Natur und Landschaft sowie für Freizeit und Sport sind geeignete Gebiete und Standorte zu sichern“. § 4 Absatz 1 und 2 des ROG verdeutlicht, dass die Grundsätze auch bei Planfeststellungen in der Abwägung zu berücksichtigen sind.
- ⇒ Wie bereits erwähnt, ist der Englische Garten nach dem **Bayerischen Denkmalschutzgesetz** (BayDSchG) als Baudenkmal geschützt. Nach Artikel 1 Absatz 1 und 2 (BayDSchG) gelten Gartenanlagen, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegen, als Baudenkmäler.

- ⇒ Seit 1964 ist der Englische Garten nach Artikel 10 des **Bayerischen Naturschutzgesetzes** (BayNatSchG) als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt, wobei die zugehörige Landschaftsschutzverordnung in § 3 ausdrücklich verbietet, „den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten“. In Artikel 10, Absatz 1 (BayNatSchG) werden als Festsetzungsgründe für Landschaftsschutzgebiete u.a. Schutz und Pflege des Landschaftsbildes und die Bedeutsamkeit des Gebiets für Erholung angeführt.
- ⇒ Auf der Ebene der Gemeinde ist der Englische Garten im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München (Stand: Januar 2000) als „allgemeine Grünfläche“ (d.h. als Park- und Erholungsfläche) dargestellt. Dies entspricht dem **Baugesetzbuch** (BauGB, § 5, Absatz 2), wonach die Grünflächen wie z.B. Parkanlagen explizit dargestellt werden können. Überhaupt macht das Baugesetzbuch in § 1, Absatz 5 deutlich, dass die Kommunen über die Bauleitplanung dazu beitragen sollen, in der Gemeinde „die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln“, wobei insbesondere auch die Belange der „Erholung“ (Nr. 3), „die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbilds“ (Nr. 4) sowie die Belange des „Denkmalschutzes und der Denkmalpflege“ (Nr. 5) zu berücksichtigen sind.

Hieraus ergibt sich, dass die Erhaltung des Englischen Gartens als Gartendenkmal, als städtischer Erholungsraum und seines Orts- und Landschaftsbildes einen wichtigen öffentlichen Belang darstellt. Es werden spezifische Interessen der Allgemeinheit berührt, die bei der Abstimmung der unterschiedlichen Anforderungen an den Raum gebührend zu berücksichtigen sind. Die nachstehenden Ausführungen sollen begründet Sach- und Fachargumente zusammenstellen, die die Bedeutung des Denkmalwerts, des Erholungswerts und des Landschaftsbildwerts des Englischen Gartens im Abwägungsprozess aufzeigen können.

3. Die Schwabinger Fahrstraße durch den Englischen Garten als Bustrasse und als zweigleisige Straßenbahntrasse

Im folgenden wird die geplante Straßenbahnstrecke als dinglich-räumliche Anlage und in ihren (verkehrlichen) Betriebsabläufen insoweit beschrieben, wie es nötig ist, ihre (negativen) Auswirkungen auf den Englischen Garten als Denkmal, als städtischen Erholungsraum sowie auf das Landschaftsbild des Englischen Gartens adäquat erfassen zu können. Die Busstraße wird diese in ähnlicher Weise kurz dargestellt, sodass bei Bedarf durch Vergleich beider Beschreibungen jene Merkmale der geplanten Straßenbahntrasse genauer erfasst werden können, die das Gartendenkmal, den Erholungsraum und das Landschaftsbild über die bestehenden Vorbelastungen (der Busstraße) hinaus beeinträchtigen.

3.1 Beschreibung der heutigen Busstraße

3.1.1 Trassierung und Querschnitt

Die Busstraße wurde 1934 zu großen Teilen auf der historischen Schwabinger Fahrstraße errichtet, die eine alte Verbindung von Schwabing nach Bogenhausen darstellte, und von Sckell in das Wegenetz des Englischen Gartens integriert wurde. Heute führt die Busstraße zunächst als Verlängerung der Thiemestraße am Westrand des Parks ca. 200 m nach Osten, wo sie auf die Trasse der von Norden kommenden Schwabinger Fahrstraße trifft, und überlagert sich dann diesem Weg über eine Länge von 700 m in südlicher Richtung bis zur Oettingenstraße. Dabei teilt sie den südlichen Englischen Garten in zwei große Bereiche, den Schwabinger Bereich im Norden und den Schönfeldbereich und den Hirschangerwald im Süden.

Wie alle Parkwege im Sckellschen Englischen Garten war auch die Schwabinger Fahrstraße verhalten geschwungen. Für die neue Funktion als Autobuslinie wurde der alte Fahrweg stärker gestreckt (begradigt) und befestigt. So erhielt die Busstraße (vermutlich) zunächst eine Pflasterung (RHOTERT, mündl.), und wurde später asphaltiert. Die großen Fahrwege hatten bei Sckell eine Breite von ca. 6,00 m, dagegen ist die Busstraße heute vom Schwabinger Bach bis zur Einfahrt zum Chinesischen Turm ca. 7 m und streckenweise 8 m breit, und von dort bis Hirschauerstraße ohne die seitlichen Gehsteige 9 m breit. Die größere Breite wurden 1946 auch von der damaligen Militärregierung gefordert, die die Wiederaufnahme

des Omnibusbetriebs von der Erfüllung dieser Forderung abhängig machte (BÄUMLER, 1998:15).

Abgesehen von der weiten Blicköffnung südlich der scharfen Kurve und einigen Wegeschneisen ist die Busstraße auf beiden Seiten von mehr oder weniger dichten Gehölzbeständen gesäumt, deren Bäume sehr unterschiedlichen Alters sind. Kronenschluss über der Busstraße findet sich insbesondere auf einem kleineren Abschnitt westlich der scharfen Kurve und auf einem größeren Abschnitt etwa auf der Höhe zwischen Chinesischem Turm und Rumfordhalle. Auf den übrigen Abschnitten der Straße, die in ihrer Gesamtheit den weitaus größten Straßenanteil stellen (ca. 700 m), gibt es jedoch keinen Kronenschluss. Insbesondere auf dem Straßenabschnitt von der Oettingenstraße bis zur Einfahrt zum Chinesischen Turm ist die Straße nach oben offen und ziemlich hell. Um den Busverkehr nicht zu stören, wird auf der gesamten Straße auf einen Baumausschnitt von 4,50 m Höhe geachtet.

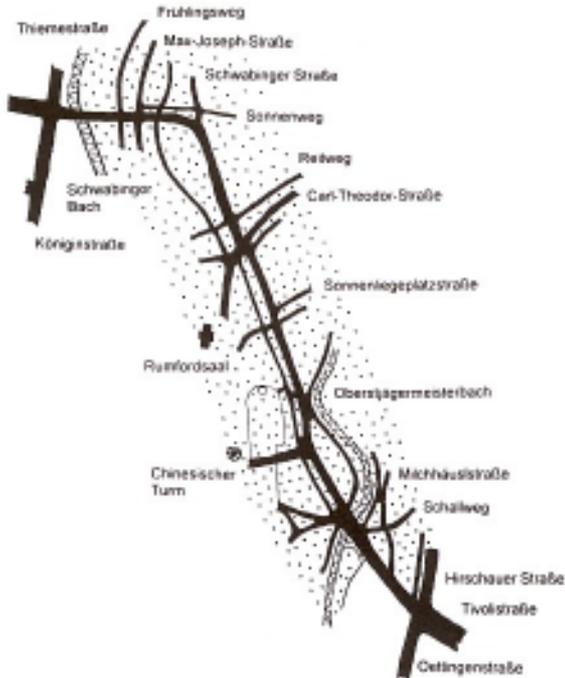
Es gibt eine Reihe von Beleuchtungsmasten, die meist im Abstand von etwa 40 m angeordnet sind, wobei sich der überwiegende Teil der Masten auf der Nordseite der Busstraße befindet. Auffällig sind desweiteren noch drei Wartehallen an Bushaltestellen, zwei davon befinden sich auf der Höhe der Einfahrt zum Chinesischen Turm (beiderseits der Straße), eine weitere auf der Ostseite der Busstraße nahe der Hirschauer Straße.

3.1.2 Aspekte des Verkehrs

Da sich das Wegesystem des Englischen Gartens im wesentlichen in Nord-Süd-Richtung erstreckt, stoßen fast alle wichtigen Wegeverbindungen auf die querverlaufende Busstraße. So wird die Busstraße von 7 Wegen gekreuzt und weitere 11 münden in sie ein. Bei den meisten handelt es sich um stark benutzte Fuß-, Rad-, und Wirtschaftswege, einer der querenden Wege ist ein Reitweg (Abbildung 1).

Um eine Vorstellung von der Besucherfrequenz auf den Querwegen zu bekommen, wurde an einem sonnigen, warmen Samstag Nachmittag im September diesen Jahres eine halbstündige Zählung auf der Carl-Theodor-Straße durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 841 (!) Besucher auf diesem Querweg gezählt (vgl. Tabelle 1). Das bedeutet, dass sich an dieser Kreuzung mehrere Personen (durchschnittlich 3 - 4, überwiegend Fußgänger) gleichzeitig auf der Trasse der Busstraße (meist in kleinen oder größeren Gruppen) befinden.

Abb. 1 : Die Busstraße mit Wegeeinmündungen und Wegekreuzungen



Tab 1 : Personenzählung (30 Minuten) auf der Carl-Theodor-Straße als Querweg zur Busstraße (30 m nördlich der Kreuzung) am 9.9.2000, 16.30-17.00 Uhr (schöner, sonnig-warmer Wochenendtag im Spätsommer)

	gezählte Personen	
	abs.	in Prozent
Fußgänger	583	69
Radfahrer	216	26
Kinderwagen	31	4
Kickboarder (Roller)	11	1
	841	100

Die Busstraße wird aber auch in Längsrichtung von vielen Menschen benutzt, insbesondere von Radfahrern, aber auch von nicht wenigen Fußgängern (Abbildung 2). Da sie asphaltiert ist, wird sie immer mehr auch von Inline-Skatern, Skateboardern und neuerdings Kickboardern (Rollerfahrern) in Anspruch genommen. Eine 30-minütige Zählung auf der Busstraße ca. 100 m nördlich der Carl-Theodor-Straße ergab für diesen Zeitabschnitt immerhin 344

Personen, die sich auf der Busstraße fortbewegten (Tabelle 2). Es überwiegen die Radfahrer (55 %), überraschend groß ist der Anteil an Inline-Skatern, die zusammen mit den Kickboardern 26 % der gezählten Personen ausmachen. – Weiter ist an die 7000 Sitzplätze des gleich neben der Fahrstraße gelegenen Biergartens am Chinesischen Turm zu erinnern. Ein nicht unerheblicher Teil der Biergartenbesucher kommt zu Fuß und benutzt dabei auch streckenweise die Busstraße.

Abb. 2 : Fußgängerverkehr auf der Busstraße an einem schönen, sonnig-warmen Wochenendtag im Spätsommer



Tab 2 : Personenzählung (30 Minuten) auf der Busstraße, ca. 100 m nördlich der Carl-Theodor-Straße am 9.9.2000, 15.55-16.25 Uhr (schöner, sonnig-warmer Wochenendtag im Spätsommer)

	gezählte Personen	
	abs.	in Prozent
Radfahrer	191	55
Inline-Skater	81	24
Fußgänger	66	19
Kickboarder (Roller)	6	2
	344	100

Derzeit finden auf der Bustrasse täglich 349 Busvorbeifahrten statt (SEIB, 1998), wobei die Busse mit 50 km/h fahren. Da der Bus (Normalbus: 12 m lang, Gelenkbus: 18 m lang) in der Hauptverkehrszeit alle 5 Minuten den Englischen Garten in einer Richtung durchquert, sieht sich ein Fußgänger oder Radfahrer durchschnittlich alle 2,5 Minuten mit einem Bus konfrontiert. Dazu kommt, dass von der Tivolistraße bis zur Parkplatzeinfahrt am Chinesischen Turm die Busstraße eine öffentliche Straße ist, auf der auch private Kfz zugelassen sind (z.B. Besucher des Biergartens).

Die Busse dürfen mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h den Park durchqueren, eine Geschwindigkeit, die für eine Erholungsanlage, in der sich die Menschen gerade auch vom Verkehr der Stadt entspannen wollen, sehr hoch ist (vgl. dagegen die gesetzlich vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit auf Spielstraßen). Allerdings sind bisher kaum Unfälle zu verzeichnen.

Die Verlärmung des Straßenumfeldes durch den Betrieb der Buslinien ist relativ gering. So wird der städtebauliche Orientierungswert für Parkanlagen nach DIN 18005, der bei 55 dB(A) liegt, nach einer von Seib (1998) im Auftrag der Stadtwerke München durchgeführten Untersuchung bereits nach 25 – 30 m von der Fahrbahnmitte wieder erreicht. Nur in diesem schmalen Streifen liegt die Lärmbelastung über den für Parkanlagen empfohlenen 55 dB(A).

Bezüglich Abgase sind nach einem Statement der Stadtwerke München vom 26.5.2000 alle neuen Busse, von denen bereits viele auf der Bustrasse eingesetzt sind, mit einem CRT-Filter ausgestattet, der Kohlenwasserstoff, Kohlenmonoxid und Rußpartikel weitgehend ausfiltert. Auch soll eine Weiterentwicklung dieses Filtersystems ab Ende 2001 in der Lage sein, ebenfalls die Stickoxide entscheidend zu reduzieren.

3.2 Beschreibung der geplanten zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten

3.2.1 Trassierung und Querschnitt

Die Länge der geplanten Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten (Untersuchungsgebiet) umfasst rund 900 m. Sie beginnt mit der Brücke über den Schwabinger Bach, führt von dort zunächst 200 m nach Osten und wendet sich dann über eine Länge von 700 m nach Süden bis zur Oettingenstraße/verlängerte Hirschauerstraße. Für die Trasse ist eine

Mindestbreite von 9,15 m vorgesehen. Davon entfallen auf die Fahrbahn 5,85 m und auf die beiden seitlichen Radwege je 1,65 m. Damit wird die Straße im Bereich vom Schwabinger Bach bis zur Einfahrt zum chinesischen Turm um ca. 1 m – 2 m, in Teilbereichen, in denen die Radfahrstreifen breiter angelegt werden, bis zu etwa 3 m breiter als die bestehende Busstrasse. Ab dem Schwabinger Bach im Westen ist zunächst wegen der Einengung der Trasse durch die Brücke eine ca. 90 m lange, niveaugleiche Mischfläche vorgesehen, die von Straßenbahnen, Notfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzt wird. Es gibt hier also keine ausgewiesenen Geh- und Radwege.

Im Anschluss an die Mischfläche wird der Fußgängerverkehr in die vorhandenen Fußgängerwege des Englischen Gartens abgeleitet, ohne den Fußgängern grundsätzlich die Benutzung der Straße zu verwehren. Die Radfahrer nutzen weiter die gesamte, für alle Verkehrsteilnehmer auch hier durchgängig niveaugleich gestaltete Trassenbreite. Damit aber die Straßenbahnen ungestört verkehren können, werden an beiden Trassenseiten Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 1,65 m optisch abgetrennt, auf die die Radler bei Herannahen einer Straßenbahn ausweichen können. Wo immer der Baumbestand es zulässt, ist eine Verbreiterung der Radfahrstreifen vorgesehen (bis auf ca. 2,00 m Breite). An querenden und einmündenden Fuß-, Fahr- und Reitwegen wird die Vegetation dreieckartig zurückgeschnitten, um die notwendige Übersicht auf die Trasse zu gewährleisten. Der Abstand zwischen den beiden Gleisachsen beträgt 2,75 m, nur in der großen Kurve der heutigen Busstrasse im Westen und vor der Oettingenstraße im Osten des Englischen Gartens folgt eine geringe Aufweitung des Gleisachsabstands.

Auf der Höhe der Einfahrt zum Chinesischen Turm sind zwei um ca. 40 m versetzte, Straßenbahn-Haltestellen geplant. Für die Haltestelle in Richtung Thiemestraße wird eine kleine Wartehalle mit einem vorgelagerten Fußgängerstreifen errichtet, während für die Haltestelle der Gegenrichtung das bestehende Wartehaus des MVV zur Verfügung steht. Die Haltestellen werden mit dem üblichen Zubehör (Sitzbänke, Abfallbehälter, Informationseinrichtungen) ausgestattet. – Es ist vorgesehen, die Straßenbahnen im Englischen Garten mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren zu lassen, damit im Notfall ein Anhalteweg (Bremsweg) gewährleistet ist, der etwa dem des derzeitigen Busverkehrs (mit 50 km/h) entspricht.

Die Straßenbeleuchtung wird teils an den Fahrleitungsmasten angebracht, teils auf eigenen runden Beleuchtungsmasten mit einer Höhe von 5,00 m installiert, und im Bereich der öffentlichen Straße durch abgehängte Beleuchtungskörper gewährleistet. Die Beleuchtungskörper haben einen kofferartigen Zuschnitt und sind ohne historisierenden Gestaltungstouch. Von

der Thiemestraße bis zur Einfahrt zum Chinesischen Turm wird die Beleuchtung nur auf der Südseite vorgenommen, von dort bis zur Öttingenstraße ist die Beleuchtung straßenmittig (abgehängt) angebracht.

3.2.2 Oberbau

Für die Mischfläche und die Zufahrt von der Tivolistraße zum Chinesischen Turm (öffentliche Straße) ist eine andere Form des Oberbaus konzipiert als für die Strecke dazwischen. Im ersten Fall werden Rillengleise auf einer 25 cm dicken Betonplatte befestigt, die ihrerseits auf einer Schicht aus Frostschutzkies mit Feinplanie aus Sand ruht. Nach oben wird mit Fahrbahnunterbeton aufgefüllt, der als oberen Abschluss eine Asphaltdecke erhält (insgesamt 20 cm). Die Fugen zwischen Asphaltdecke und niveaugleichen Schienen werden abschließend vergossen. Die Seitenränder der Trasse werden leichter gebaut. Hier ruhen die Asphaltdecken auf bituminösen Tragflächen von ca. 20 cm Stärke.

Im zweiten Fall wird ein 35 cm starkes Betonfertigteil auf Frostschutzkies (oder anstehenden Moränenkies) mit Feinplanie aufgelegt, wobei zwischen Fertigteil und Kies eine Hartschaumschicht (mit untergelegter Folie und Ausgleichsschicht) zu Isolierzwecken gegen Frost eingebracht wird. Die Schienen werden in Schächte, die bereits in das Betonfertigteil eingelassen sind, montiert, und schließen niveaugleich mit der Oberfläche des Betonfertigteils ab. Die dunkel eingefärbte Straßenoberfläche (der Betonfertigteile) wird seitlich gegen die Fahrradtrassen gegebenenfalls durch helle, ebenfalls niveaugleich gelegte Granitpflastersteine abgesetzt. Diese Oberbauform besitzt insgesamt eine Tiefe von nur ca. 45 cm gegenüber herkömmlichen Oberbautiefen von 65 cm. Die leichter gebauten, seitlichen Fahrradwege bestehen aus einer bituminösen Tragschicht (16 cm) mit einer Asphaltdecke als oberem Abschluss. Nach unten sind diese Tragschichten mit derselben Isolierschicht gegen den Frostschutzkies abgedichtet.

Die Planung sieht einen relativ schonenden Einbau der Straße in das Gelände vor. So wird an Altbäumen lediglich ein Exemplar zu entfernen sein. Es ist aber damit zu rechnen, dass in nicht wenigen Bereichen in den seitlichen Bestand regelmäßig eingegriffen werden muss, wenn die ohnehin schmalen Radfahrstreifen voll funktionsfähig sein sollen. Im übrigen ist wahrscheinlich, dass während der Bauphase größere Verluste und Beschädigungen an den Gehölzen auftreten werden. In dieser Hinsicht kritisch ist insbesondere das Setzen der Mas-

ten einzuschätzen, die abseits der befestigten Trassen in den Gehölzbereichen errichtet werden.

3.2.3 Fahrleitungsanlagen

Der Antrag der Stadtwerke München zur Planfeststellung sieht eine Fahrleitungsabspannung über die gesamte Strecke im Untersuchungsraum mittels Hochkette vor, wobei die Fahrdradhöhe 5,50 m beträgt. Die Stadtwerke haben als zweite Möglichkeit unter Hinweis auf § 25 (2) der Verordnung über den Bau und den Betrieb der Straßenbahnen vom 11. 12. 1987 (BO Strab) eine Alternative mit einer Fahrdradhöhe von 4,20 m entwickelt. Sie beziehen weiterhin die Möglichkeiten einer Beiseilkonstruktion und einer Flachkette in die Diskussion ein, die alternativ zur Anwendung kommen könnten. Diese Alternativen sind aber nicht in den Planfeststellungsunterlagen dargelegt, sondern in einem inoffiziellen Kompendium der Stadtwerke München „Fahrleitungsarten“ vom 10. 5. 1999 zusammengestellt.

Standardkonstruktion Hochkette

Bei der Hochkette erfolgt die Stabilisierung der Fahrdrähte durch vertikale Verspannungen (Ketten). Bei einer Fahrdradhöhe von 5,50 m und einer Systemhöhe (Abstand Fahrdraht-Tragseil) von 1,80 m liegt das Tragseil über den Gleisen bei ca. 7,30 m über Schienenoberkante, und die maximale Bauhöhe der Abspannung (Fahrdradhöhe + Systemhöhe + Abspannüberhöhung 1:6) beträgt etwa 8,00 m über Schienenoberkante. Bei den Fahrleitungs-masten handelt es sich um anthrazit-graue, abgesetzte Stahlrundmaste (Durchmesser: 32 cm im untersten Schuss).

Die Planung geht von insgesamt 28 Einzelmasten und 9 Zweigleisenauslegern aus. Die Masthöhe der Einzelmaste beträgt 9,00 m, die der Zweigleisenausleger 11,50 m über Schienenoberkante. Zweigleisenausleger, bei denen die Fahrdrähte beider Gleise von einem einzelnen Mast abgespannt sind, werden an visuell empfindlichen Stellen verwendet, um das Erscheinungsbild der historischen Gartenanlage möglichst wenig zu beeinträchtigen sowie wichtige Blickfelder von Masten freizuhalten. Es wird auch darauf geachtet, dass an heute zugewachsenen Stellen, an denen die ursprüngliche Konzeption der Wegraumgestaltung mit Aus- und Einblicken wieder hergestellt werden soll, auf die Errichtung störender Fahrleitungsmasten verzichtet wird.

Für die Strecke vom Parkplatz am Chinesischen Turm bis zur Hirschauerstraße sind – wie auch in den drei übrigen Alternativen – 8 Einzelmaste mit einer Höhe von 12 m vorgesehen. – Die quadratischen Blockfundamente (Beton) der Masten besitzen Kantenlängen von ca. 1,50 m und reichen bis zu 2,50 m tief ins Erdreich. Im Allgemeinen beträgt der Mastabstand zwischen 20 m und 45 m, im Untersuchungsgebiet finden sich gelegentlich Abstände bis zu 60 m.

Die Planung sieht im Untersuchungsgebiet an der Oettingenstraße/Ecke Busstraße auf der Südseite einen Peinermast als Einspeisemast vor. Der Peinermast ist ein viereckiger, sich nach oben verjüngender Mast (mind. 9,00 m hoch, Maststärke am Fuß: 0,34 m). – Auf der Strecke vom Schwabinger Bach bis zum Parkplatz am Chinesischen Turm sind zusätzlich 13 Beleuchtungsmasten vorgesehen (3.2.1).

Hochkette mit reduzierter Höhe des Fahrdrahts

Nach der BO Strab kann unter Bauwerken sowie unmittelbar davor und dahinter die Fahrdrahthöhe bis auf 4,20 m verringert werden, wobei auf die Höheneinschränkung durch entsprechende Zeichen und Warnschilder mit Blitzpfeil hinzuweisen ist. Würde diese Fahrleitungsart als Alternative akzeptiert, läge bei einer Fahrdrahthöhe von 4,20 m und einer Systemhöhe von 1,50 m das Tragseil über den Gleisen in einer Höhe von ca. 5,70 m, und als maximale Bauhöhe der Abspannung ergäben sich ca. 6,70 m über Schienenoberkante. Auch hier wären für die Fahrleitung insgesamt 28 Einzelmaste und 9 Zweigleisenausleger notwendig, wobei die Einzelmaste ca. 7,70 m und die Zweigleisenausleger 11,50 m über Schienenoberkante hoch sind. In allen anderen Angaben unterscheidet sich diese Lösung nicht von der Standardkonstruktion.

Beiseilkonstruktion

Eine weitere Alternative stellt die Beiseilfahrleitung dar, die ebenfalls senkrecht, aber nicht über das ganze Längsfeld verkettet ist. Bei dieser Konstruktion müssten im Englischen Garten nahe der Königinstraße ein zusätzlicher Einspeisemast und ein kleiner, wenig auffälliger Einspeiseschrank errichtet, sowie ein Kabel (zur Stromführung) parallel zur Trasse im Englischen Garten unterirdisch geführt werden, da auf weitere Einspeisungsmaste im Park verzichtet wird. Bei der Beiseilkonstruktion wären allerdings erheblich mehr Fahrleitungsmaste notwendig, insgesamt 44 Einzelmaste und 10 Zweigleisenauslegermaste. Da damit mehr Möglichkeiten bestehen, Beleuchtungskörper an den Fahrleitungsmasten aufzuhängen, würden hier nur 6 zusätzliche Beleuchtungsmaste benötigt. Die Fahrdrahthöhe beträgt ungefähr 5,70 m, die Systemhöhe 2,00 m und die maximale Höhe der Abspannung ca. 8,70 m über Schie-

nenoberkante (= höchste maximale Abspannungshöhe aller Alternativen). Masthöhen (9,00 m für Einzelmaste, 11,50 m für Zweigleiserausleger und 12,00 m für Maste auf der Strecke von der Einfahrt zum Chinesischen Turm bis Hirschauer Straße) sowie Mastabstände (20 m – 45 m) entsprechen denen der Standardkonstruktion Hochkette.

Flachkette

Als vierte Fahrleitungsart wäre die Flachkette zu nennen, bei der die Verspannung der Fahrdrähte durch horizontale Ketten erfolgt. Hier wäre – wie bei der Beiseilleitung – ebenfalls ein Einspeisemast und ein Einspeiseschrank bei der Königinstraße sowie die Verlegung eines separaten Kabels parallel zur Trasse notwendig. Bei der Flachkette würden nur Einzelmasten Verwendung finden, deshalb ist bei dieser Alternative die Mastenzahl am größten, nämlich insgesamt 60 Einzelmaste. Zusätzlich würden 7 Straßenbeleuchtungsmaste benötigt. Bei der Flachkette ist auch der Mastabstand geringer (20 m – 35 m).

Die Fahrdrathöhe der Flachkette liegt wie bei der Hochkette bei 5,50 m über Schienenoberkante. Da die Systemhöhe entfällt, ist hier im Vergleich zu anderen Konstruktionen die maximale Bauhöhe der Abspannung am geringsten (6,65 m), aber ähnlich hoch wie bei der „reduzierten“ Hochkette (6,70 m). Bei dieser Alternative können die kleinsten Maste Verwendung finden (Masthöhe: 7,30 m über Schienenoberkante). Da die Kettenglieder dichter liegen, und die Kette durch ihre horizontale Lage große Sichtflächen einnimmt, fällt sie, visuell gesehen, insgesamt deutlich stärker auf als die der übrigen Fahrleitungssysteme. – Auf der Strecke vom Parkplatz am Chinesischen Turm bis Hirschauer Straße kommt die Standardversion der Hochkette zum Einsatz, d.h. die dafür benötigten 8 Fahrleitungsmaste besitzen eine Höhe von 12 m über Schienenoberkante.

3.2.4 Baumausschnitt

Nach der BO Strab § 25 (2) wird davon ausgegangen, dass aus Sicherheitsgründen das vorhandene Kronendach über der Gleisanlage in einer Breite von 5,75 m soweit ausgeschnitten wird, dass ein Lichtraum bis in eine Höhe von etwa 1,00 m über dem Tragseil entsteht. Für die Standardkonstruktion der Hochkette bedeutet das einen Lichtraum von ca. 8,30 m Höhe, für die reduzierte Hochkette von ca. 6,70 m, für die Beiseilkonstruktion ca. 8,70 m und für die Flachkette ca. 7,70 m Höhe. Bei den seitlichen Radwegen wird dagegen von einem 2,50 m hohen Lichtraum ausgegangen. Bei der Standardkonstruktion Hochkette und insbesondere bei der Beiseilkonstruktion müsste am stärksten nach oben in möglicherweise vorhande-

nes Astwerk eingegriffen werden. Bei der Flachkette wären die notwendigen Eingriffe in das Kronendach geringer, aber nicht so gering wie bei der reduzierten Hochkette, bei der mit einem Lichtraum von 6,70 m Höhe am wenigsten aufgeastet werden müsste.

Bei allen Lichtraumprofilen ist desweiteren zu berücksichtigen, dass für die Verlegung der Hauptwasserleitung (in einem 2,15 m breiten und 2,50 m tiefen Graben unter der Straße eine Arbeitsplatzbreite von ca. 8,00 m und eine Höhe von ca. 5,50 benötigt wird, wofür gegebenenfalls ein entsprechender Kronenausschnitt (einmalig) herzustellen ist.

Ansonsten muss der Baumausschnitt aus Sicherheitsgründen regelmäßig durchgeführt werden. Schon heute sind die randständigen Bäume relativ hoch aufgeastet. In einigen Bereichen muss jedoch deutlich in das Kronendach eingegriffen werden. Im übrigen stellt sich die Frage, ob ein Sicherheitsabstand von 1,00 m über dem Tragseil ausreichend ist, da im Winter und im frühen Frühjahr mit erheblichen Nassschneelasten gerechnet werden muss.

3.2.5 Aspekte des Verkehrs

Da nach Fertigstellung der Straßenbahntrasse alle Wegeverbindungen wieder voll funktionsfähig sein werden, werden alle Nutzungen wieder aufgenommen. Fußgänger, Radfahrer, Reiter und Wirtschaftsfahrzeuge würden weiterhin die Trasse queren, vermutlich werden sich, da Seitenstreifen abgegrenzt werden, neben Radfahrern auch Fußgänger vermehrt auf der Straßenbahntrasse in Längsrichtung bewegen. Da die Trasse wieder einen harten Belag erhält, würden wahrscheinlich noch mehr Inline-Skater, Skateboarder und Kickboarder (Rollerfahrer) die Trasse benutzen. Denn zum Einen nehmen diese Trendsportarten in der nächsten Zeit noch zu, zum anderen würden die seitlichen Fahrradstreifen, auch wenn sie relativ schmal sind (Regelbreite von 1,65 m), mit aller Wahrscheinlichkeit willkommene Ausweichmöglichkeiten nicht nur den Radlern sondern auch allen anderen Gruppen bieten.

Die Zahl der Straßenbahnvorbeifahrten auf der Trasse würde mit insgesamt 292 Straßenbahn-Linienzügen/24 Std. (SEIB, 1998) etwas geringer sein als die der heutigen Busvorbeifahrten (349 Busse/24 Std.). In den Hauptverkehrszeiten würden aber genau so viele Straßenbahnzüge auf der Trasse verkehren wie heute Busse. Einem Passanten würde demnach in den Hauptverkehrszeiten im Durchschnitt alle 2,5 Minuten eine Straßenbahn begegnen. Dabei würde es sich entweder um zweigliedrige Straßenbahnzüge (Niederflurwagen) mit ca. 27 m Länge oder um dreigliedrige Züge mit 36 m Länge handeln (zum Vergleich Buslängen:

12 m bzw. 18 m, vgl. 3.1.2). Auf dem Straßenabschnitt von der Tivolistraße bis zur Parkplatzeinfahrt am Chinesischen Turm würde der private Kfz-Verkehr wieder aufgenommen werden (z.B. Besucher des Biergartens).

Es ist vorgesehen, die Straßenbahnzüge mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h verkehren zu lassen. Bei dieser Geschwindigkeit ist der Bremsweg ungefähr so lang wie derjenige der heutigen Busse, die mit 50 km/h fahren. Die Lärmbelästigung der Erholungssuchenden durch den Betrieb der geplanten zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten wäre (bei den vorgesehenen 30 km/h) gering. Abgesehen von der scharfen Kurve, dem Bereich vom Chinesischen Turm bis zur Hirschauer Straße und den Querwegen, wo mehr Lärm entsteht (Kurve) bzw. wo der Lärm durch die offenen Bereiche weiter getragen wird, würde der Lärmmittelungspegel den schalltechnischen Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) bereits nach etwa 10 m Abstand von der Mitte der Straße erreichen (SEIB, 1998). Es sei noch darauf hingewiesen, dass mit einer Verunreinigung der Luft durch den Betrieb der Straßenbahn nicht zu rechnen ist, da Straßenbahnzüge elektrisch betrieben und gebremst werden.

3.2.6 Maßnahmen zur Minimierung negativer Auswirkungen

Zur Minimierung negativer Auswirkungen auf den Denkmalswert, den Erholungswert und das Landschaftsbild des Englischen Gartens sind seitens des Vorhabensträgers eine Reihe von Maßnahmen beabsichtigt. So ist vorgesehen,

- ⇒ z.B. keine festen seitlichen Fahrbahnbegrenzungen, etwa in der Form erhöhter Kanten vorzunehmen;
- ⇒ die Straßenoberfläche – wie bei der heutigen Bustrasse – durch leichtes Gefälle in das angrenzende Gelände (ohne Gräben) zu entwässern, sodass die Niederschläge im Park verbleiben;
- ⇒ eine Angleichung des Oberbodenbelags an die wassergebundenen Parkwege (z.B. durch entsprechende Abkiesung) vorzunehmen;
- ⇒ ästhetisch und denkmalpflegerisch wichtige Bereiche (Sichtbereiche, wertvollen Baumbestand) von Masten freizuhalten;
- ⇒ Maste als technische Einbauten sichtbar zu lassen (keine Kaschierung z.B. durch Berandung);

- ⇒ zur Mastreduzierung so weit wie möglich Fahrleitungsmasten und Straßenbeleuchtung zu kombinieren;
- ⇒ Straßenbeleuchtung nur auf der Südseite vorzunehmen;
- ⇒ bei Beleuchtungsanlagen auf jede „historisierende“ Gestaltung zu verzichten;
- ⇒ die Bauarbeiten, insbesondere die Verlegung der 2,50 m tief liegenden Wasserleitung in der Straße im Vor-Kopf-Verfahren vorzunehmen, um außerhalb der Straßentrasse keine weiteren Lager- und Arbeitsflächen in Anspruch nehmen zu müssen;
- ⇒ die Verlegung der Wasserleitung mit dem Bau der Straße zu koordinieren, sodass in Abschnitten mit bereits wieder verfülltem Rohrgraben die Straße gebaut werden kann;
- ⇒ die Rohrgräben (abschnittsweise) spätestens nach vier Wochen wieder zu verfüllen, damit bei eventuellem Wurzelschnitt die Wurzelneubildung rasch vonstatten gehen kann;
- ⇒ gegebenenfalls die Regelgeschwindigkeit der Straßenbahnen auf 20 km/h als Gegenmaßnahme zu drosseln, wenn bei den vorgesehenen 30 km/h vermehrt Unfälle auftreten sollten, da diese Geschwindigkeitsreduzierung aufgefangen werden könnte (STIEBER, mündl.).

Viele dieser schonenden und minimierenden Maßnahmen sind einer späteren Detailplanung vorbehalten, befinden sich also nicht in den Planfeststellungsunterlagen.

4. Beschreibung des Englischen Gartens als Gartendenkmal, als städtischer Erholungsraum und als Landschaftsbild

Der Englische Garten zu München wird 1789 unter Kurfürst Karl Theodor in den Isarauen nördlich der Residenzstadt München nach Plänen des Grafen von Rumford und unter Beteiligung des zu dieser Zeit in Schwetzingen tätigen Hofgardendirektors Friedrich Ludwig von Sckell im Englischen Gartenstil errichtet. Obgleich seit dieser Zeit immer wieder Flächen von der Anlage, insbesondere von seinem innerstädtischen, südlichen Teil für andere städtebauliche Aufgaben abgezweigt wurden, ist der Park doch in seiner Gesamtheit, vor allem durch Zugewinne im nördlichen Teil (jenseits des heutigen Mittleren Rings) stetig ausgebaut worden (RHOTERT, 1989). Er gehört heute zu den größten europäischen Park- und Erholungsanlagen, die sich innerhalb eines bebauten Stadtgebiets erstrecken.

Die Gesamtanlage, die unter Denkmalschutz wie auch unter Landschaftsschutz steht, ist heute durch den stark befahrenen, mehrspurigen Isar-Ring als Teil des Mittleren Rings deutlich in zwei Teile separiert, die notdürftig über eine Fußgängerbrücke im Westen und eine Unterführung für Fahrverkehr und Reiter im Osten aneinander gebunden sind. Der südliche Teil, schon von Sckell als der eigentliche Englische Garten betrachtet, ist knapp 125 ha groß, und hat eine Längsausdehnung von der Prinzregentenstraße im Süden bis zum Isar-Ring im Norden von ca. 2100 m und eine durchschnittliche Ost-Westausdehnung von etwa 600 m. Der daran anschließende nördliche Englische Garten ist mit etwa 248 ha Fläche fast doppelt so groß. Er erstreckt sich vom Isar-Ring mit etwa 3300 m Länge bis zum Föhringer Ring und erreicht eine mittlere Breite von etwa 750 m. Beide Teile sind naturnah gestaltet, und zeichnen sich durch ein lebhaftes Muster wechselnd großer Räume und Durchblicke aus, gebildet aus Elementen, die als Relikte der ursprünglichen naturräumlichen Situation der Auwälder und Auwiesen angesehen werden können: Wiesen, Bäche, Weiher, See, Wälder, Haine, Baumgruppen, Einzelbäume (vgl. 4.3.1).

Mit dem Bau des mehrere Kilometer langen Damms gegen die Isarhochwässer, 1790 durch den Geometer Adrian von Riedl fertig gestellt, konnte das Gelände des heutigen Englischen Gartens in eine nutzbare Parklandschaft verwandelt werden (RHOTERT, 1989). Da die Residenzstadt München zu diesem Zeitpunkt außer dem Hofgarten keine größeren Frei- und Erholungsflächen besaß, war die Einrichtung des Englischen Gartens eine städtebaulich konsequente Maßnahme, zumal die Bevölkerung Münchens rasch anwuchs (SCHMID, 1989). Zugleich leitete der Park eine Entwicklung der Stadt nach Norden ein, da Karl Theodor nur spärliche Erlaubnis gab, auf die entfestigten Wälle und Remparts zu bauen (NAGLER, 1863:95).

Obwohl Rumford wie auch Sckell von Anfang an den Englischen Garten als jedermann zugänglichen Volksgarten planten, und insbesondere Sckell in der neuen Parkanlage der ganzen Stadtbevölkerung den „Genuß der schönen Natur“ (SCKELL, 1989) ermöglichen wollte, wird der Park vom ‚Volk‘ zunächst nicht besonders gut angenommen. „Die von Sckell vorausgesetzte Resonanz in der Stadtbevölkerung bleibt noch lange Zeit recht mäßig“, schreibt WANETSCHEK (1971:19). Anfänglich machen vor allem die vornehmen, ökonomisch prosperierenden Bürger, die sich in den neuen Vorstädten niederlassen, Gebrauch vom Englischen Garten. Die gesamtgesellschaftliche Aneignung des Englischen Gartens findet später, insbesondere im 20. Jahrhundert statt (4.2.1). Heute wird der Garten in einem solchen Ausmaß von Erholungssuchenden genutzt, dass nur über einen erheblichen Pflegeaufwand der Parkbestand in seiner ökologischen und gestalterischen Qualität erhalten werden kann.

4.1 Der Englische Garten als Gartendenkmal

4.1.1 Der Landschaftsgarten als Stilrichtung

Der Landschaftsgarten als Stilrichtung entsteht im England des frühen 18. Jahrhunderts. Die Vertreter des neuen Gartenverständnisses empfinden nun den Barockgarten mit seiner geometrisch-linearen, regelhaften Gestaltung als eine Vergewaltigung von Natur und Mensch, und setzen ihm den malerisch gestalteten Landschaftsgarten mit weiten, leicht modellierten Wiesenflächen, lockeren Baumgruppen, freiwachsenden Einzelbäumen, gebuchteten Seen und Ausblicken in das umgebende Land entgegen. Seine Vielgestaltigkeit überwindet die Tendenz zur Darstellung des Typischen, sie regt vielmehr an, den individuellen Charakter einer Örtlichkeit herauszuarbeiten und zu Bildern einer frei gewachsenen Natur zu komponieren. Der Landschaftsgarten in seiner an der Natur orientierten Gestaltung wird als „Sinnbild des freien Menschen“ angesehen, und der natürliche Wuchs der Pflanzen und die malerisch-organischen Formen des landschaftlichen Terrains werden als „eigenständiger Schönheitswert“ begriffen (LEHNER, 1989).

Vorläufer und Vorbilder

Für Sckell, der 1789 von Kurfürst Karl Theodor zur Mitwirkung am Englischen Garten nach München gerufen wurde, und 1804 die für ihn von Max IV. Joseph geschaffene Stelle des Bayerischen Hofgärtenintendanten antrat, besitzen unter den Engländern der Architekt William Chambers (1726-1796) und vor allem der Landschaftsgärtner Lancelot (Capability) Brown (1715-1783) Vorbildwirkungen. Brown, den Sckell – wie Chambers auch – während

eines England-Aufenthalts kennen lernte, führte nie gänzliche Neugestaltungen durch; vielmehr suchte er nach vorhandenen Potentialen („capabilities“) in den natürlichen Gegebenheiten, um diese dann entsprechend aufzubessern. Dabei verwendete er Stilelemente, von denen sich viele später in Sckells Englischem Garten wiederfinden wie etwa die belts (randliche Waldgürtel mit umlaufenden Wegen), leicht an- und abschwellige Wiesenflächen, clumps (Baumgruppen) u.a. „Die prinzipielle Verwandtschaft mit Sckells späterem Stil ist hierbei unverkennbar“, meint Schepers (1982).

Von besonderer Bedeutung für Sckell und seine Arbeit am Englischen Garten in München sind die Gartenbilder Browns auch deshalb, weil sie mit der psychologischen Ästhetik von Edmund Burke (1729-1797) „die unmittelbar sinnliche Wirkung der in den Gärten evozierten Stimmungen (sensations) auf die Seelenkräfte (Passions)“ herausstellen und zum Programm machen (BUTLAR, 1979). Entscheidend für das Parkerlebnis sind damit nicht (mehr) literarische Assoziationen und sinnbildhafte Verweise, wie sie durch Tempel, Ruinen und sonstige Staffage bewirkt werden; vielmehr sind es die landschaftlichen Elemente selbst wie Wiese, Wald, Hain, Bach usw. und ihre Komposition zu Räumen und Bildern, die als die Träger von Gefühlen und Stimmungen fungieren.

Stilistische Eigenart des Englischen Gartens

Im Englischen Garten in München orientiert sich Sckell an diesem Kerngedanken Browns, und schafft in einer bis dahin für den Landschaftsgarten in Deutschland einzigartigen Weise harmonische, ineinander fließende Folgen von dreidimensionalen, weiten und engen Erlebnisräumen, deren Stimmung und Atmosphäre sich nicht zuletzt der sinnlichen Wirkung dieser Naturbilder verdanken. Sckells Meisterschaft zeigt sich dabei vor allem in spannungsvollen Raumweiten, in seiner Fähigkeit, „große, fast leere Flächen, die in der Ferne von kompakten Baumassen begrenzt werden“ (HALLBAUM, 1927: 222), wie selbstverständlich auszubreiten, und damit den gesamten Garten zu kennzeichnen. Sckell schreibt in seiner „Denkschrift“ von 1807, in der er seine Vorschläge für die weitere Entwicklung des Englischen Gartens für den König Max I. Joseph niederlegt: „Bei dergleichen Anlagen ist ein wesentliches Bestreben, diese so groß und ausgedehnt zu zeigen, wie sie wirklich sind, oder wie sie durch Täuschung erscheinen können.“ (SCKELL, 1989).

Mit dieser „Abklärung des Stiles zu monumentaler Weite und klassischer Harmonie“ (BUTLAR, 1979) ging es aber Sckell im Englischen Garten nicht nur darum, mit den Mitteln der Natur schöne und ausgewogene Gartenbilder zu komponieren; es war ihm auch ein Anliegen, auf diese Weise beim Betrachter Stimmungen und Gefühle hervorzurufen, auch wenn

er in dieser Frage nicht so weit ging wie etwa der Gartentheoretiker Hirschfeld (1742-1792), zu dessen Hauptforderungen die „Empfindungserzeugung im Landschaftsgarten“ (SCHEPERS, 1982) gehörte, und auf den sich Sckell mehrfach bezieht. Dass aber auch Sckell im Englischen Garten Stimmungsbilder beabsichtigte, insbesondere solche mit heiteren, beseligenden Gefühlen, mag eine Stelle aus seinem (später geschriebenen) Buch „Beiträge zur bildenden Gartenkunst“ belegen, wo er in kritischer Auseinandersetzung mit Trauermonumenten im Park bemerkt: „Die eigentliche Bestimmung der Gärten ist doch eher, dass sie erheitern und belustigen, als dass sie uns... betrüben und ängstigen sollten“(SCKELL, 1825:39).

Um Stimmungen zu suggerieren, bedarf es also nach Sckell keiner ausgefallenen Staffagen. Er hatte sich mit Blick auf den Englischen Garten „von exotischen Bauten und sentimentalen Denkmälern, von Hütten und hölzernen Nachahmungen steinerne Tempel längst gelöst (HOFFMANN, 1963:191). „Gärten sollten ... ohne diese Verzierungen, sich auszeichnen, gefallen und in einem ästhetischen Werte erscheinen“, schreibt Sckell (1825:13). Kein Wunder, dass er den Chinesischen Turm am liebsten hätte abreißen lassen. Lediglich Gebäude „im guten und reinen Style, an Stellen errichtet, wo sie Wirkung hervorbringen“ (SCKELL, 1825:13), wollte er akzeptieren.

Idealisierung der Natur

Gegen diesen Purismus hatte sich im Falle Browns bereits Chambers gewandt mit dem Argument, dessen Gärten seien bis zur Unkenntlichkeit der Freinatur angeglichen, sie seien damit langweilig und öde. Hiergegen weiß sich Sckell in einer Art und Weise zu schützen, die seinen künstlerischen Ansatz zu klassischer Meisterschaft führte. Für ihn ist die Natur die Ausgangssituation, die durchaus „den neuern Gärten zum Muster dient“. Aber erst im Kunstwerk erscheint die Natur „in ihrem festlichen Gewande..., in welchem sie außer diesen Grenzen nicht mehr gesehen wird“ (SCKELL, 1825:1). Mit anderen Worten: „Statt bloßer Nachahmung fordert Sckell die Steigerung des Natürlichen ins Ideale...“ (BUTLAR, 1980). So überlagert er, wie das vor allem im Englischen Garten erfahrbar ist, der Eigenentwicklung der Natur absichtsvoll die künstlerische Bildkomposition, die der Natur den eigenen Charakter nicht nimmt, sie aber im Sinne vielfältiger, schöner und harmonischer Bilder und Bildfolgen ‚veredelt‘. „Die Natur drückt sich nur zufällig bildlich aus, die Kunst tut dies mit Vorsatz“ (SCKELL, 1825:100). Nur diese vorsätzlich komponierten, begehbaren Bilder, in denen sich Sckells Meisterschaft der Gelände- und Raummodellierung, der Wegeführung und der Blickbeziehungen widerspiegelt, macht es im Englischen Garten möglich, bis zu einem gewissen Grade auch Folgen gezielter Wirkungen, Stimmungen und Landschaftscharaktere zu erzeugen.

gen. Die künstlerischen Mittel zu dieser Idealisierung der Natur sind detaillierter in Abschnitt 4.1.3 dargelegt.

Hallbaum (1927:58) hat in seiner grundlegenden Arbeit zum deutschen Landschaftsgarten vier Phasen unterschieden, die die Entwicklung des Landschaftsgartens in Deutschland prägen, die seines Erachtens aber nicht als strenge zeitliche Abfolge verstanden werden sollten: 1. die naturalistische Periode, 2. die vorromantisch-sentimentale Periode, 3. die klassische Periode und 4. die Periode der Romantik. „Den künstlerischen Höhepunkt bildet die dritte Stilphase, die mit Sckells reifer Schaffensperiode zusammenfällt.“ Hoffmann (1963:186/187) macht den Vorschlag, für diese klassische Periode, die „den Charakter des Unfertigen und Suchens, des Abschweifens in literarische oder exotische Inhalte, in die Fülle des Details überwunden“ hat, als Zeitraum die ersten Jahrzehnte nach 1800 anzusetzen. Drei Persönlichkeiten, Friedrich Ludwig von Sckell (1750-1823), Peter Joseph Lenné (1789-1866) und Hermann Ludwig Heinrich Fürst von Pückler-Muskau (1785-1871) prägen mit ihren gartenkünstlerischen Werken diese klassische Periode des deutschen Landschaftsgartens (GOECKE, 1989). Nach allgemeiner Auffassung der Gartenhistoriker zählt der Englische Garten zu den gelungensten Beispielen der Parkgestaltung in dieser Zeit des klassischen Landschaftsgartens. Hallbaum (1927:182) erkennt im Englische Garten „dasjenige Werk, das die volle Meisterschaft Sckells bezeichnet...“, und er führt an anderer Stelle aus: „Er (der Englische Garten, W.N.) ist zugleich das hervorragendste Beispiel klassisch-landschaftlicher Gartengestaltung überhaupt. Es gibt keine Anlage, die formal bewußter und in größeren Linien komponiert wäre.“ (HALLBAUM, 1926)

4.1.2 Der Volksgarten als Programm

Der Englische Garten stellt jedoch nicht nur in künstlerischer und stilgeschichtlicher Hinsicht eine auf nationaler Ebene außergewöhnliche Parkschöpfung dar. Idee und Programm des von Rumford vorgeschlagenen Volksparks, den Sckell von Anfang an mitgetragen und praktisch entwickelt hat, bringen ein fortschrittlich-sozialpolitisches Verständnis zum Ausdruck, das nicht nur zu seiner Zeit als unerhört neu galt, sondern auch die Park- und Grünflächenpolitik im 19. und 20. Jahrhundert (MAAS, 1981) in einzigartiger Weise beeinflusst hat.

Entstehung

Um möglicher Empörung und Aufruhr in Militär und Volk zuvor zu kommen, schlug Graf Rumford nach dem Sturm auf die Bastille in Paris (1789) dem Kurfürsten Karl Theodor vor,

den Englischen Garten, in dem auf Rumfords Betreiben zuvor Militärgärten zur landwirtschaftlichen Ausbildung der Soldaten wie auch zur Erholung eingerichtet worden waren (MIEDANER, 1989), für die Bevölkerung der Stadt München zu öffnen. Karl Theodor stimmte schon bald den vorgelegten Plänen zu, und aus Schwetzingen wurde der dortige Hofgarden- direktor F.L.v. Sckell zur Beratung über die Anlage hinzugezogen.

Die Idee des Volksgartens findet sich schon bei Hirschfeld in seiner „Theorie der Garten- kunst“. Es geht darum, in den im späten 18. und dann im 19. Jahrhundert rasch anwachsen- den Städten Gärten und Parkanlagen für die Bevölkerung einzurichten, um auf diese Weise zur Verbesserung deren Wohn- und Gesundheitssituation beizutragen. Im Sinne der Aufklä- rung spielt dabei auch eine Rolle, dass man der Natur eine ‚veredelnde‘ Kraft und eine volkserzieherische Funktion zutraut. Während aber Hirschfeld noch eine Parkgestalt fordert, die eine Aufsicht der Polizei im Park unterstützen kann (z.B. gerade Alleen), spricht Sckell bereits 1807 in seiner Denkschrift zum Englischen Garten davon, dass der Volksgarten „zum traulichen, und geselligen Umgang und Annäherung aller Stände dienen“ solle (SCKELL, 1989). Rumford hatte schon zuvor erklärt: „Mein Werk soll nicht bloß einem Stande, sondern dem ganzen Volke zugute kommen.“ (zit. in DOMBART, 1972:187)

Freilich ist der Englische Garten zu München kein Volkspark in dem Sinne, dass er aufgrund des Beschlusses eines kommunalen Parlamentes entstanden wäre. Der Englische Garten kam über ein fürstliches Dekret (Stiftung an die Öffentlichkeit) zustande. Als älteste, 1802 von einem bürgerlichen Stadtparlament beschlossene und finanzierte Grünanlage in Deutschland gelten die ‚Wallanlagen‘ in Bremen (RAUTMANN, 1997). Auch der Volksgarten Klosterberge bei Magdeburg, der von Lenné 1824 als Landschaftsgarten gestaltet wurde, ist das Ergebnis eines kommunalen Selbstbestimmungsaktes. Setzt man aber die neuen Nut- zungsmöglichkeiten des Volkes und damit das Programm des Volksgartens als Maßstab, kann man den Englischen Garten zu München mit Fug und Recht als „den ersten wirklichen Volksgarten“ (SCHEPERS, 1989) in der Geschichte bezeichnen.

Programm

Sckell hat die neuen Funktionen des Englischen Gartens als Volksgarten 1807 in seiner Denkschrift programmatisch beschrieben. Er zählt dazu „Bewegung“, „Geschäftserholung“, „freie und gesunde Lebens Luft“, sowie den „traulichen, und geselligen Umgang und Annä- herung aller Stände“. Er fügt ausdrücklich hinzu, dass nicht nur für die Bedürfnisse aller Stände sondern auch für die aller Altersgruppen gesorgt werden müsse. „Greise, Wiederge- nesende, und die zarte Jugend fordern nahe, gemächliche, Gefahr freie, und mit viel Ruhe

Bänken versehene Weege,“ die windgeschützt, eher sonnig als schattig liegen. Für die „kraftvolle wirkende Menschen Klasse“ sind dagegen Wege notwendig, auf denen sich mehrere Stunden lang „durch Wälder, Hainen, und Auen“ laufen, reiten und fahren lässt. „Der Volksgarten ist daher in doppelter Hinsicht, die vernünftigste, wohlthätigste, und lehrreichste Gymnastische Schule für Geist und Körper, und gehöret mit unter die allernöthigste der bildenden Kunst-Anstalten, einer humanen und weisen Regierung.“ (alle Zitate in: SCKELL, 1989)

Auch die Bedeutung des spezifisch bürgerlichen Kommunikationsbedürfnisses nach Sehen und Gesehen werden hat Sckell für den Volksgarten explizit zum Ausdruck gebracht. „Hier will das Volk gesehen, gefallen, und bewundert werden...“ und schlägt dafür stadtnah gelegene „freie durchsichtig Pflanzungen“ vor, die „nur augenblicklich verbergen, nur die Neugier reitzen, und wieder befriedigen.“ Daneben bedarf es „anmuthiger, reichhaltiger Gefilde“ mit „Sammt ähnlichen Rasen“ und Wegen, die die Wahl lassen, „bald in dunkle Gebüsche zum traulichen Gespräch, oder in lichten Parthien, zum Genuße der schönen Natur zu treten.“ (alle Zitate in: SCKELL, 1989)

Bezüglich der Staffage macht Sckell Unterschiede zwischen den Volksgärten und höfischen oder vergleichbaren Landschaftsgärten. Mit Blick auf die Volksgärten spricht er sich nicht nur für Gebäude der „höhern und reinen Baukunst“ (SCKELL, 1989) aus, d.h. für Gebäude, die im klassischen Stil errichtet sind, er stellt auch die Nützlichkeit der Verwendung von Denkmälern und Ruinen heraus, vorausgesetzt sie stellen das „einheimische Verdienst, oder eine glückliche National Begebenheit allegorisch“ dar, bzw. sie bezeichnen „den Wohnsitz großer Männer, die die Geschichte der grauen Vorzeit mit Ruhm bedeckt“ (SCKELL, 1989). Gut gewählte Inschriften können nach Sckell diese Wirkungen noch vertiefen. Hier zeigt sich, dass Sckell ein Kind seiner Zeit ist, und dass es kein Zufall ist, „dass gerade in Verbindung mit der Rede vom ‚Volksgarten‘ auf die anspornende Wirkung solcher Denkmäler hingewiesen wird“. (SCHEPERS, 1982)

Abgesehen von der Burgfriedensäule, die noch aus der Zeit vor der Anlage des Englischen Gartens stammt und die Grenze München anzeigte, kann den drei übrigen Denkmalen im Englischen Garten, der Sckellsäule auf der Landzunge des Kleinhesseloher Sees, dem Werneckdenkmal auf der Ostseite des Sees und dem Rumforddenkmal am Hirschanger (nahe der Lerchenfeldstraße) dieser Vorbildcharakter wohl zugesprochen werden.

So richtig die Beobachtung ist, dass zunächst die gebildete Ober- und Bürgerschicht Münchens den Großteil der Besucher des Englischen Gartens als Volkspark stellt, während der „'vitale' Naturgenuss des Münchners“ (WANETSCHEK, 1971:21) eher in die umliegenden Dörfer und Wallfahrtsorte mit ihren Vergnügungslokalen und Biergärten drängt, so darf doch nicht übersehen werden, dass mit dem Englischen Garten das erste Modell eines „'demokratischen Grüns' auf dem Kontinent“ (BUTLAR, 1980:180) geschaffen wurde. Das allein schon macht den Englischen Garten zu einem Denkmal, dessen garten- und sozialgeschichtliche Bedeutung einzigartig ist.

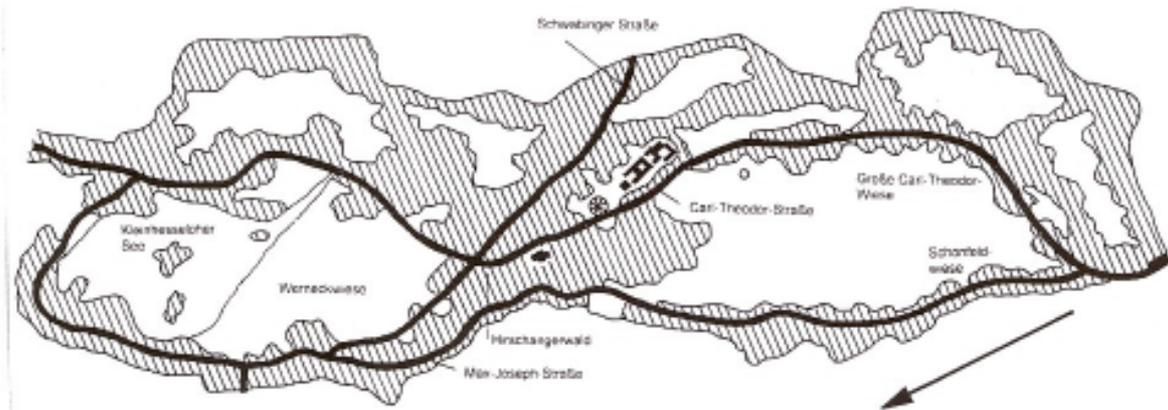
4.1.3 Gartenkünstlerische Prinzipien im Englischen Garten

4.1.3.1 Gesamtkonzept

Sckell hat die Idealisierung der alltäglichen Natur im Englischen Garten, ihre den sinnlichen und geistigen Bedingungen des Betrachters entsprechende Vervollkommenung auf vielfältige Weise vorgenommen. Auf der Ebene des Gesamtkonzepts schlägt er eine Entwicklung vor, wonach von Süden nach Norden die Anlage allmählich hinübergleitet von der Kunst der Stadt zur Natur der ländlichen Umgebung. Dieses „Decrescendo vom Kunstvollen zum Natürlichen“ (HALLBAUM, 1927:200) vollzieht sich nach Sckell (1989) vom südlichen Abschnitt, in dem „solide Verzierung“ und „reine Baukunst“ vorherrschen sollen, über den Schwabinger Abschnitt im ländlichen Charakter bis zur Hirschau, die „im einfachen und ungeschmückten Styl der Natur“ gehalten werden soll.

Dabei geht es aber nicht um eine simple additive Hintereinanderreihung unterschiedlicher Teile, wie sich überzeugend am südlichen Teil des Englischen Gartens (von der Prinzregentenstraße bis zum Mittleren Ring) verdeutlichen lässt. Für diesen Teil liegt ein Aufmaßplan von Carl Effner, dem späteren Leiter der Hofgärtenintendanz, und Johann Baptist von Sell aus dem Jahr 1830 vor, der den Zustand des Parks zu diesem Zeitpunkt detailliert und maßstäblich beschreibt. Danach weitet Sckell den mittig liegenden Hirschangerwald nach Norden und nach Süden durch je zwei breite Waldbänder in den Randzonen konsequent aus, und erreicht dadurch eine brillenartige Verschränkung der großen Offenbereiche der Schöpfungsfeld- und Carl-Theodor-Wiese im Süden und der Werneckwiese und des Kleinhesselohes Sees im Norden (vgl. Schemazeichnung in Abbildung 3).

Abb. 3 : Schemazeichnung zum gartenkünstlerischen Gesamtkonzept des Englischen Gartens



Diese Verschränkung, von Wanetschek (1971:14) als „liegende 8“ bezeichnet, ist für den Spaziergänger auch heute noch visuell gut nachvollziehbar über zwei Hauptwegebeziehungen, die Carl-Theodor-Straße und die Max-Joseph-Straße mit vorgelagertem Militärgartenweg. Beide beginnen im Südwesten der Gesamtanlage und umfahren – die eine im Westen, die andere im Osten – wie zwei spiegelbildlich verlaufende Sinuskurven zunächst den großen Offenbereich der Schönfeldwiese und der Großen Carl-Theodor Wiese. Dann nähern sie sich taillenartig im Hirschangerwald etwa auf der Höhe der Rumfordhalle an, um – die Schwabinger Fahrstraße (heutige Bustrasse) kreuzend – erneut auseinander zu treten und in großer Geste nun das weite offene Gelände der Werneckwiese und des Kleinhesseloher Sees einzuschließen (Abbildung 3).

Mit dieser auf dem Plan in einem Blick ablesbaren und beim Durchwandern vom Betrachter sukzessive nachvollziehbaren Umklammerung der im Norden und Süden gelegenen großen Offenbereiche erweist sich in Sckells Entwurf der Hirschangerwald nicht als trennendes Mittelstück, er ist vielmehr das zentrale Scharnier, die die Weiträumigkeit organisierende Mitte des südlichen Englischen Gartens. (Diese raumorganisierende Bedeutung wäre dem Hirschangerwald auch dann zugefallen, wenn er von Nord nach Süd aufgebrochen worden wäre, wie das Sckell 1807 im Plan B zur „Denkschrift“ (SCKELL, 1989) vorgeschlagen hatte, damit sich der Englische Garten wenigstens einmal „in seiner ganzen Größe zeigen könnte“.)

Damit ist das Gesamtkonzept des Englischen Gartens aber noch nicht erschöpft. Im Nord- wie im Südteil werden östlich des Eisbaches bzw. des Oberstjägermeisterbachs liegende

kleinere Wiesenflächen – modern gesprochen nach dem Prinzip der Selbstähnlichkeit – der Gesamtanlage zugeordnet, indem diese ebenfalls durch breite Wald- und Hainbänder nach Osten abgegrenzt werden und den Park beschließen. Durch die Anlagerung dieser Räume mit deutlicher Randausbildung durch die inneren Gehölzbänder in Ost-Westrichtung, die zugleich stark gegliedert und geöffnet sind, gelingt es Sckell, den Englischen Garten in Quer- richtung aufzuweiten und ihm trotz vorherrschender Längsbeziehung, wie sie auch durch den Verlauf der Bäche und Wege angezeigt wird, das Erlebnis einer relativen Breite zu vermit- teln, die heute beim Durchwandern noch erlebbar ist.

4.1.3.2 Räume und Raumfolgen, Bilder und Stimmungsbilder

Räume

Als weiteres wichtiges Stilmittel, mit dessen Hilfe im Englischen Garten die Zufälligkeiten der Natur aufgehoben werden, ist die Bildung von bewusst modellierten Räumen und Raumfol- gen zu nennen. Der Englische Garten besteht aus einer Abfolge großer und kleinerer Räu- me, die dadurch entstehen, dass weitgehend freie Wiesenflächen unterschiedlicher Ausdeh- nung von Gehölzkulissen gefasst sind. Diese folgen in der Regel natürlichen Gegebenheiten wie Wasserläufen, Geländebrüchen usw. oder den äußeren Grenzen des Gartens. Der Ein- druck räumlicher Tiefe wird dabei durch gegliederte und im Grundriss bewegte Randpflan- zungen, durch Auflockerung ihrer Gipfellinie, durch Vermeidung einförmiger und wandartiger Ränder, durch vorgelagerte Haine, gelegentliches Vorpflanzen von Gruppen schlanker Gehölzarten und durch Einzelbäume, die wie Repoussoirs den Vordergrund betonen, sowie durch die Verwendung unterschiedlicher Laubtöne erreicht. Das alles erzeugt Licht und Schatten, helle und dunkle Partien, Bewegtheit und Lebendigkeit in den Pflanzungen, die mit der Ruhe und relativen Leere der lagernden Wiesenflächen eindrucksvoll kontrastieren.

Durch die relative Offenheit der Wiesen, die Sckell als „Lichtträger“ bezeichnet, wird der Blick über die Flächen hinweg zum Rand gelenkt, und damit der Betrachter selbst zum Durchwan- dern angeregt. Dieser Appell, in die Tiefe des Gartens auch körperlich vorzudringen, wird besonders durch einzelne Weitblicke und Perspektiven gefördert, die den Blick in entferntere Partien des Gartens oder gar über die Grenzen hinweg bis in den Stadtraum freigeben (z.B. Panoramablick auf die Stadt vom Bereich des Monopteros her), und zugleich den Eindruck des Räumlichen vermehren. Auch optische Täuschungen werden zur Erzeugung der Raum- wirkung eingesetzt; so etwa um auch die Höhenwirkung kleinerer Hügel nutzen zu können.

All diese Angebote und Reize verleihen dem Englischen Garten einen ungewöhnlichen Anforderungscharakter, ohne die freie Bewegungsmöglichkeit des Betrachters einzuschränken.

Raumfolgen

Die Einzelräume sind in nord-südlicher wie in ost-westlicher Richtung derart angeordnet und über Wege zueinander in Beziehung gesetzt, dass sich beim Durchwandern fortwährend Räume unterschiedlicher Ausdehnung aneinanderlagern. Die Spannung dieser Raumfolgen besteht zum einen darin, dass es beim Durchwandern zum Erlebnis eines stetigen Wechsels von Raumdehnung und Raumverengung kommt. Zum anderen beruht die Attraktivität auch darauf, dass kein Raum dem anderen gleicht. Dazu tragen neben den Rahmenpflanzungen insbesondere Elemente wie die Bäche, der See, die Ausblicke, die Gebäude und Denkmäler u.a. bei. Gerade das Erlebnis der Raumfolgen macht dem Betrachter aber auch den Garten als größeres Ganzes deutlich, erkenntlich vor allem an der durchgängigen Beziehung der ruhigen Grundflächen und der sie umschließenden vielfältig belebten vertikalen Randpflanzungen.

Bilder

Solche Räume mit vielfältigem Vordergrund (aus Baumhainen, Baumgruppen, Einzelbäumen), weitem Mittelgrund (mit offenen Wiesenflächen) und rahmendem Hintergrund (aus Baumpflanzungen und Prospekten) wirken in ihrem kompositorischen Aufbau auf den Betrachter zugleich wie Bilder. Und weil sich dem Parkbesucher mit jedem Richtungswechsel der Wege und ihrem Vor- und Zurückspringen neue Perspektiven der Räume eröffnen, bildet sich ein facettenreiches Bild heraus, das sich fundamental von dem zweidimensionalen Bild einer Fotografie oder einem Gemälde unterscheidet. Die Parkbilder im Englischen Garten entstehen sukzessive und über die Zeit in den Köpfen der Parkbesucher, indem der Parkraum in eine „Reihe dreidimensionaler Veduten“ (BUTLAR, 1979) aufgelöst und wieder zusammengesetzt wird. Das begehbare dreidimensionale Gartenbild entsteht in eigentümlicher Weise mit dem ersten Blick in einen Raum und findet doch erst seine Vollendung mit der letztgeschauten „Vedute“. Da der Betrachter i.A. den Parkwegen folgt, kommt demnach im Englischen Garten dem ursprünglich-künstlerisch intendierten Weg mit der vorgesehenen Raumabfolge eine besondere Bedeutung zu.

Stimmungsbilder

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass im Englischen Garten, wohl über Burkes sensualistische Ästhetik vermittelt, das Gartenbild selbst zum Stimmungsträger wird. Auch Skell möchte Stimmungen wecken, in seinen Schriften ist aber nirgendwo zu erkennen,

dass er (im Gegensatz etwa zu Hirschfeld) eine fest gefügte Stimmungs-Grammatik voraussetzt, die die Beziehungen zwischen Gegenständen einerseits und Gefühlen und Affekten beim Betrachter andererseits regelt. Eher scheint er davon auszugehen, dass sich zwar bestimmte Zuordnungen immer wieder antreffen lassen, dass es der Gestalter aber nicht (völlig) in der Hand hat, über seine Gartenbilder spezifische Stimmungen und Gefühle zu evozieren. In Sckells Schriften jedenfalls finden sich keine Hinweise auf einen „strengen Empfindungskanon“ (SCHEPERS, 1982), solche Überlegungen stellt er eher nebenbei an, und gibt mit bestimmten Elementenkombinationen und Bildausprägungen nur die „grobe Richtung“ vor.

Für eine solche eher generelle Emotionalisierung finden sich in Sckells Buch „Beiträge zur bildenden Gartenkunst...“ freilich eine Reihe von Hinweisen. So nennt er beispielsweise Uferpflanzungen an Talbächen „lieblich“, während nach seiner Meinung Bäche in dichten Wäldern eher „schauerlich“ wirken (SCKELL, 1825:149). In diesem eingeschränkten Sinne lässt sich sagen, dass die verschiedenen Bilder im Englischen Garten durchaus unterschiedliche Gefühle, Stimmungen und Atmosphären erzeugen (sollen). Und sie finden vor allem dann zu einem lebhaften affektiven Ausdruck und drängen sich damit ins Bewusstsein des Betrachters, wenn gegensätzliche Bilder sehr rasch – wie etwa beim Wechsel von offenen Bereichen zu Waldpartien – aufeinander folgen.

4.1.3.3 Verwendung einzelner Elemente

Die Wege

Die Wege sind im Englischen Garten nicht willkürlich oder nur formal als Wellenlinie angelegt. Vielmehr folgen sie einerseits funktionalen Erfordernissen, indem sie beispielsweise die wichtigen Süd-Nord-Verbindungen herstellen oder wichtige bestehende Verbindungen, wie z.B. die Schwabinger Fahrstraße (heutige Bustrasse) als historische Verbindung zwischen Schwabing und Bogenhausen in das Gesamtwegenetz integrieren. Aber auch im Detail sind die Wege ‚motiviert‘, indem ihre Führung von Geländehindernissen wie Bäumen oder leichten Geländeanhebungen bestimmt ist (RHOTERT, 1989a). Das bewirkt, dass Richtungsänderungen dem Fußgänger immer plausibel erscheinen. Die großen Wege sind als Fahrwege gestreckter als die kleinen, sie folgen aber keineswegs geraden Linien, wie etwa dem erwähnten Plan von Effner und v. Sell (1830) deutlich zu entnehmen ist. Sckell fordert, dass die Wege nur in kurzen Strecken überschaubar sind, und wechselweise durch dichte Waldbestände, durch lockere Haine am Waldrand und über freie Wiesen führen. Das Erlebnis

räumlicher Tiefe im Park wird oft dadurch hervorgerufen, dass sich die Wege an bestimmten Stellen mit Baumgruppen oder Hainen überschneiden (Schirmwirkung).

Heute gibt es eine Reihe von Wegen, die die ursprünglichen Pläne nicht vorsahen. Vergleicht man mit dem Plan von Effner und v. Sell, dann sind als zusätzliche Wege visuell besonders auffällig vor allem der Frühlingsweg, der durch die Neuordnung an den Tierärztlichen Kliniken und der Verlegung des Schwabinger Baches notwendig wurde, der Weidenweg parallel zum Schwabinger Bach (Große Carl-Theodor-Wiese), der Burgfriedenweg (quer durch die Schönfeld- und die Große Carl-Theodor-Wiese), der Weg durch die Kleine Carl-Theodor-Wiese, der nördliche Teil der Tempelbergstraße, das westliche Endstück der heutigen Busstraße, die südparallelen Wege zur Bustrasse, der Parallelweg zur Carl-Theodor-Straße an der Werneckwiese, der Sonnenweg („Revolutionsweg“) quer über die Werneck- und Bauernwiese und der Gillmeierweg auf der Ostseite des Oberstjägermeisterbachs.

Die Gewässer

Eine wichtige Rolle spielen beim Erlebnis des Englischen Gartens auch die Gewässer (Bäche und Kleinhesseloher See), die Sckell als die „Seele des Gartens“ bezeichnet. Ähnlich den Wegen verlaufen auch die Bäche um so gestreckter, je größer sie sind und je langsamer sie in ebenem Gelände fließen. Aber auch hier gibt es keine geraden, kanalartigen Strecken, weil das schon dem Naturvorbild widersprechen würde. Soweit möglich bildet Sckell flache Ufer aus, um „dem Auge mehr Wasserfläche zu zeigen“ (SCKELL, 1825:56), und über längere Strecken werden Uferlinien nicht parallel geführt, um den Natureindruck zu fördern. Der Kleinhesseloher See ist entsprechend Sckells Auffassung über die Bepflanzung von Seen auf einer Seite, der Südseite, mehr oder weniger freigestellt, wodurch von Süden, z.B. vom Rand des Hirschangerwaldes aus weite Blicke über die Werneck-Wiese und den See nach Norden (mit einer ursprünglichen Sichtschneise in die Hirschau) möglich sind, sich genauso aber auch von den übrigen Seiten, die mit teils breiten, gegliederten Pflanzungen versehen sind, weite Perspektiven nach Westen, Süden (bis zu den Turmspitzen der Frauenkirche) und Osten ergeben.

Die Pflanzungen

Bezüglich der Pflanzungen ist schon angesprochen worden, wie der Eindruck räumlicher Tiefe erzeugt wird. Grundsätzlich ist zwischen Hainen und waldartigen Pflanzungen zu unterscheiden. Haine sind locker und licht bepflanzte Flächen mit Bäumen von schlankem Wuchs (z.B. Ahorn, Liriodendron, Hainbuche, Ulme, Birke usw.). Unter den Bäumen zieht sich ein „sammetartiger, lebhafter und beständig kurz gehaltener Rasen“ (SCKELL,

1925:129). Wenn möglich sollte ein Bach durch einen Hain ziehen. Eine lebendige Waldkulisse entsteht dagegen nach Sckell durch ausdrucksstarke und malerische Waldpartien vor allem durch Verwendung von Baumarten wie Eiche, Rotbuche, Esche, Ahorn, Hainbuche, Walnuss und Baumweide. Nadelhölzer, die mit Ausnahme der Kiefer, nach Sckell kein malerisches eher melancholisches Aussehen besitzen, wendet er vornehmlich bei besinnlichen Gartenszenen und im Kontrast zu hellen, heiteren Partien an. Sckell mischt Nadelhölzer und Laubhölzer nie, er stellt sie vielmehr als Gruppen gegeneinander. In größeren Pflanzungen stehen bei ihm immer Trupps aus Arten mit ähnlichem Kronenaufbau (z.B. Eiche, Ulme, Rotbuche) oder mit ähnlicher Blattform (z.B. Ahorn, Platane, Liriodendron oder Esche, Walnuß, Gleditschie). Waldartige Pflanzungen, bei denen die Ulme als größter Baum oft für den Aufbau des hintersten Horizonts benutzt wird, werden aus der Ferne weniger einförmig erlebt, wenn gelegentlich (an ausgesuchten Stellen) kleine Gruppen von Arten mit schlankem und hohem Wuchs (z.B. Säulenpappeln) zur Unterbrechung der waagerechten Gipfelinie vorgestellt werden (zu einzelnen Gestaltungsprinzipien im Englischen Garten vgl. vor allem: RHO-TERT, 1989a).

Auch im Englischen Garten findet die Schönheitslinie (die Wellenlinie) Anwendung. Bezüglich der Pflanzungen kennt Sckell zusätzlich noch die „oblicke Linie“ (Schräge). Solche Linien entstehen, wenn bei Gehölzpflanzungen die Massen der hohen Bäume unaufhörlich mit denen niedrigerer Bäume abwechseln, z.B. dadurch dass Mantel- und Saumgehölze den hohen Bäumen gruppenartig vorgepflanzt werden. Es entstehen dann Verteilungen von kleinen und großen Grünvolumina, deren Oberflächen in ihrem räumlichen Zusammenspiel (nach Sckell) mit Bildern von Gebirgen und zugehörigen Vorgebirgen vergleichbar sind. Die dabei entstehenden, in mannigfaltiger Richtung gegeneinander versetzten und verkanteten obliquen Linien und Flächen, hervorgerufen durch die Vielfalt der Verteilung von Haupt- und Vorpflanzungen, bewirken die „charakteristische Schönheit und malerische Wirkung“ solcher Pflanzungen (SCKELL, 1825:122)

4.1.3.4 Die Schwabinger Fahrstraße durch den Englischen Garten

Die alte Schwabinger Fahrstraße, auf der – abgesehen von dem ca. 200 m langen Straßenabschnitt im Westen – mit einigen Abweichungen heute die Bustrasse verläuft, die ihrerseits in etwa als Trasse für die geplante zweigleisige Straßenbahn dienen soll, zeigt nach dem Plan von C. Effner und J. B. v. Sell (1830) jenen gestreckten aber doch geschwungenen Verlauf, den Sckell für Fahrwege fordert (s.o.). Die Grundsätze, die auf dem Plan von Effner und

v. Sell ablesbar sind, werden in der „Gartendenkmalpflegerische Zielstellung - Pflegekonzept für den Englischen Garten München“, erstellt von der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen (Entwurf von 1997/98) nachvollziehbar und einleuchtend zur Anwendung gebracht. Das Konzept wird in vielen Bereichen des Englischen Gartens schon umgesetzt, da seit 1995 bereits vor allem die Gehölzbestände, die Sichtbeziehungen und die Wege im Sckellschen Sinne ausgeformt und überarbeitet werden.

Zur Verdeutlichung der künstlerischen Gestaltgebung der Schwabinger Fahrstraße kann dieses denkmalpflegerische Konzept herangezogen werden. Zwar ist wegen der anstehenden Diskussion über den geplanten Straßenbahn-Neubau bisher noch wenig des Pflegekonzepts an diesem Weg verwirklicht, entscheidend aber ist, dass die Vorschläge der Konzeption insbesondere an alten Baumbeständen, Raumbildungen und Ausblicken oftmals noch erkennbar, d.h. tatsächlich realisierbar sind.

Wegeführung

Der Weg lässt sich in zwei Teile untergliedern, die für Sckell zwei unterschiedliche Typen von Wegen im Landschaftsgarten darstellen. Im nördlichen Teil handelt es sich um einen Weg, der am Waldrand (Werneckwiese) entlang führt, während der südliche Teil des Wegs durch den Wald hindurch führt. Bezüglich des Waldrandtypus spricht Sckell ausdrücklich davon, dass es darauf ankommt, durch hohe lichte Bäume wie auch durch Sträucher eine möglichst große Mannigfaltigkeit von Weitblicken zu erzeugen, um damit eines jener dreidimensionalen Bilder hervorzurufen, die so typisch für den Landschaftsgarten sind (s.o.). Beim Waldtypus muss dagegen nach Sckell immer wieder Zwischenraum zwischen Wald und Weg gelassen werden, weil sonst der Weg „in einem ewigen Schatten liegt“ (SCKELL, 1825:136f.).

So führt im Nordwesten die Schwabinger Fahrstraße zunächst am Waldrand entlang, dessen Erlebniswirkung durch locker vorgelagerte Haine, Baumgruppen und Einzelbäume unterstrichen wird (Abbildung 4, Nr. 1). Allmählich – unter mehrfacher Freigabe des Blicks über die Werneckwiese und den Kleinhesselohler See (Nr. 3) – tritt der Weg dann in den Wald ein und läuft zügig und konsequent auf die Kreuzung mit der Carl-Theodor-Straße zu (zwischen Nr. 4 und 5). Vor dort führt er – immer im Wald - in leichter Bewegung und wie selbstverständlich zum Gleitufer einer Schleife des Oberstjägermeisterbachs (Nr.8), rückt dann vom Bach wieder ab, und erreicht in etwas stärkerer Bewegung die Tivolibrücke (Nr. 10), um hier aus dem Wald wieder herauszutreten.

Abb. 4 : Wegeführung und Raumbildung an der Schwabinger Fahrstraße im gartenkünstlerischen Konzept des Englischen Gartens



(Bearbeitete Unterlage der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Entwurf von 1997/98)

Raumbildung

Der gesamte Wegeverlauf kann zugleich als eine Kette unterschiedlich großer Räume betrachtet werden, an der auch die vorgelagerten Haine, Bäume und Gebüsche beteiligt sind (Abbildung 4, Nr. 1). An diese, in Richtung See eher locker gefassten Raumgebilde schließt sich unter Einfügung eines kleinen, deutlich gefassten Raumes (Nr.2) ein weiterer großer Raum an, von dem aus sich als Besonderheit ein „Fenster“ zum See hin öffnet, um diesen nun aus einer genauer vorgegebenen Perspektive erleben zu können (Nr. 3). Bei Nr. 5 geht der Waldrandweg dann in den Waldweg über: noch einmal öffnet sich hier hainartig das Gelände, lässt aber nur noch einen einzelnen Blick nach Norden zu. Erst bei Nr. 8 weitet sich der Raum wieder auf, wobei der Betrachter bemerkt, das er sich in einer Waldlichtung mit einem Bach (Oberstjägermeisterbach) befindet. Eine weitere Raumaufweitung findet sich bei Nr. 10, wobei der Blick (1830!) nach Süden in einen langgezogenen Wiesenraum (heute LMU-Gelände) gleitet.

Es gibt aber nicht nur diese breiten lichten Haine und Raumerweiterungen. Zwischen diesen liegen immer wieder Engstellen, die sich bei genauem Hinsehen selbst wieder in Abfolgen von Raumverengungen und Raumaufweitungen untergliedern, nun aber in einer deutlich geringeren Größenordnung. Solche an- und abschwellenden Engführungen können besonders gut bei Nr. 4, 7 und 9 erlebt werden. Das Prinzip der Raum- und Bildabfolgen, das im Gesamtkonzept eine große Rolle spielt, wiederholt sich also auf der Ebene der Wegeerlebnisse. Gerade hier erfährt der Besucher in einem raschen Wechsel die für das Entstehen von

Stimmungen so wichtige Abfolge von räumlicher Kontraktion und Ausdehnung. Diese Raumqualität stellt im denkmalpflegerischen Sinne eine ganz besondere Qualität der alten Schwabinger Fahrstraße dar.

Sichtbeziehungen

Bezüglich der Sichtbeziehungen ist anzumerken, dass schon die leichten Schwingungen des Fahrwegs zusammen mit den Engführungen bewirken, dass immer nur begrenzte, aber unterschiedliche Abschnitte des Weges zu überschauen sind. Das ist Teil der Sckellschen Wegechoreographie, erzeugt beim Betrachter Spannung und regt sein Neugierverhalten an. Neben diesen – in die beiden Hauptwegerichtungen orientierten – Sichtbeziehungen und den bereits erwähnten weiten Fernsichten in größere Räume ergeben sich in Abhängigkeit von der gewählten Bewegungsrichtung des Besuchers, von der Art der Bepflanzung und von den unterschiedlichen Raumbedingungen nach beiden Seiten eine sich ständig ändernde Folge von Perspektiven, Ausblicken und Einblicken in unterschiedlich große und lichte Nachbarräume (vgl. zu allem Abbildung 5).

Abb. 5 : Sichtbeziehungen in und an der Schwabinger Fahrstraße im gartenkünstlerischen Konzept des Englischen Gartens



(Bearbeitete Unterlage der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Entwurf von 1997/98)

Die damit verknüpfte Erlebnisdynamik des Wegs trägt wesentlich dazu bei, dass dem Weg ein eigenständiger und individueller Bildcharakter anhaftet. So erweist sich die von Sckell als Parkweg in den Englischen Garten integrierte Schwabinger Fahrstraße – und das gilt vom

Potential der Räume und Perspektiven her gesehen mit Einschränkungen auch noch für die bestehende Bustrasse – als ein hervorragendes und wichtiges Beispiel für den im Park verwendeten Wegetypus der breiten Fahrwege.

4.1.4 Beeinträchtigungen des Gartendenkmals

Auch wenn der Englische Garten unter Denkmalschutz steht, ist er im Laufe der Jahre nicht ohne Beeinträchtigungen geblieben. Im folgenden sind einige Veränderungen zusammengestellt, die das Gartendenkmal – zumindest in bestimmten Bereichen – durchaus beeinträchtigt haben. Unter Beeinträchtigungen werden dabei Nebenwirkungen menschlicher Tätigkeiten verstanden, die die Gestalt eines Denkmals schädigen oder zerstören, und die durch „normale“ Pflege und Unterhaltung nicht aufgefangen werden können. So stellen etwa die 2.000 Ulmen, die in den letzten 3 Jahren wegen des Ulmensterbens gefällt werden mussten, zwar einen herben Verlust dar, sie werden hier aber nicht als Beeinträchtigung aufgefasst. Auch Abnutzungserscheinungen durch „normalen“ Erholungsverkehr (z.B. Abtreten von Wegekanten) werden nicht als Beeinträchtigungen angesehen. Letztere sind Veränderungen der Denkmalsgestalt, die prinzipiell durch denkmalbezogene Pflegekonzepte bei entsprechenden Zeithorizonten rückgängig gemacht werden können.

Grundsätzlich lassen sich denkmalgefährdende Beeinträchtigungen in direkte Beeinträchtigungen und indirekte Beeinträchtigungen differenzieren. Direkte Beeinträchtigungen, die im Englischen Garten mit dem extrem starken Erholungsverkehr, parkfremden Flächennutzungen und deren Auswirkungen sowie mit Flächenverlusten verbunden sind, führen zu Veränderungen der Denkmalsgestalt; indirekte Beeinträchtigungen wirken von außen, visuell oder akustisch auf das Denkmal ein.

Direkte Beeinträchtigungen durch intensive Erholungsnutzung

- ⇒ So hat die intensive Erholungsnutzung auf den **Wiesenflächen** dazu geführt, dass die Wiesen regelmäßig und sehr oft gemäht werden müssen, wodurch der ursprünglich intendierte Wildblumenschmuck heute verschwunden ist. Ähnliches gilt für Wildarten der Fauna, die ursprünglich Teil der Gartenkonzeption waren.
- ⇒ Als erholungsbedingte Beeinträchtigung des Denkmals müssen auch die heute ausgedehnten Flächen für die **Restaurationsbetriebe** (Biergarten am Chinesischen Turm, Seehaus) angesehen werden, die weit über das hinausgehen, was ursprünglich für diese Funktion vorgesehen war.

⇒ Folge des großen Erholungsdruckes sind auch die ausgeweiteten **Parkplätze** am Chinesischen Turm und am Seehaus, wie auch die breiten Straßenzugänge zu beiden Restaurationsbetrieben.

Direkte Beeinträchtigungen durch parkfremde Flächennutzungen

⇒ Beeinträchtigungen der Denkmalsgestalt ergeben sich desweiteren durch die Errichtung des 4-spurigen, etwas erhöht geführten **Mittleren Rings** (Isar-Rings) nördlich des Kleinhesselohes Sees, der heute als parkfremde Nutzung den Südteil des Englischen Gartens vom Nordteil de facto abtrennt. Zwar sieht Sckell für den südlichen englischen Garten im Norden (nördlich des Kleinhesselohes Sees) eine gewisse Öffnung der Baumkulisse vor, der Blick sollte aber in die ländliche Umgebung gehen nicht auf eine Schnellstraße mit täglich 96.000 Kfz. Es ist gerade auch das permanente Vorbeischießen der einzelnen Kfz, das sehr belastend wirkt. Dazu kommt der starke Verkehrslärm, der synästhetisch die visuelle Beeinträchtigung noch verstärkt.

⇒ Auch die **Busstraße** auf der Trasse der alten Schwabinger Fahrstraße beeinträchtigt den Garten als parkfremde Nutzung. Diese zentrale Wegeverbindung, über die die herausragende Bedeutung des mittig liegenden Hirschangerwaldes im Sckellschen Gesamtentwurf erst erlebt werden kann, wurde für den Busverkehr an vielen Stellen gestreckt (begradigt), um 1m, stellenweise um 2 m, auf der Strecke von der Einfahrt zum Chinesischen Turm bis zur Hirschauerstraße für den Straßenverkehr im Laufe der Jahre um 3 m verbreitert, wobei die seitlichen Gehsteige noch nicht eingerechnet sind (ursprüngliche Breite nach Sckell ca. 6.00 m), und mit Asphalt befestigt. Durch den starken Ausbau dieses Wegs wie auch durch die Vielzahl der dort verkehrenden Busse und Kfz ist vieles von jenem subtilen Raum- und Stimmungsspiel bereits verloren gegangen, das das Wesen der Sckellschen Wege ausmacht. Auch das nachträglich für den Busverkehr geschaffene Verbindungsstück von der Schwabinger Fahrstraße zur Thiemestraße ist als Beeinträchtigung der ursprünglichen Gartengestalt zu nennen.

Direkte Beeinträchtigungen durch Flächenverluste

Flächenverluste stellen fast immer Beeinträchtigungen dar, denn sie greifen direkt in die Denkmalssubstanz ein. Sie ziehen oftmals aber auch konzeptfremde Maßnahmen zur Überbrückung der mit der Flächenabtrennung entstehenden Lücken nach sich. Problematisch ist desweiteren, dass im Einzelfall die Herausnahme einer Teilfläche oftmals relativ folgenlos erscheint. Erst wenn ein ästhetischer ‚Quantensprung‘ eingesetzt hat, d.h. die Gesamtsituation durch kumulierte Verluste in qualitativer Hinsicht fundamental verändert ist, werden die

Gesamtfolgen der Flächenbegehrlichkeit deutlich. Der südliche Englische Garten hat im Laufe der Jahre viele Flächenverluste hinnehmen müssen.

- ⇒ So gehen mit der Anlage der Prinzregentenstraße 1890 und dann später mit dem Bau des „Hauses der Kunst“ 1933/34 wertvolle Flächen verloren.
- ⇒ 1937/38 wird die Königinstraße von 10 m bis auf 30 m auf Kosten des Englischen Gartens erweitert.
- ⇒ 1934 wird die alte Schwabinger Fahrstraße zur Omnibustrasse durch den Park ausgebaut und asphaltiert, und
- ⇒ 1963 kommen mit dem Bau des Isar-Rings weitere Flächenverluste, verbunden mit hohen medialen Belastungen hinzu.
- ⇒ Große Flächen gingen noch 1950 mit der Errichtung des „Radio Free Europe“ (heute LMU-Gelände) an der Oettingenstraße und
- ⇒ 1952 durch die Erweiterung der Tierärztlichen Fakultät mit einer Verlegung des Schwabinger Baches auf der Westseite des Parks verloren.

Indirekte Beeinträchtigungen des Gartendenkmals

Beeinträchtigungen eines Gartendenkmals finden nicht nur unmittelbar durch Eingriff in die Substanz statt. Das Gartendenkmal kann auch indirekt, d.h. von außen belastet sein, etwa durch Elemente, die aus der Ferne visuell (oder auch akustisch, olfaktorisch usw.) „einstrahlen“.

- ⇒ So drängt sich das **Heizkraftwerk Süd** (an der Schäftlarnstraße gelegen) ins Bild, wenn der Besucher den berühmten Blick nach Süden auf die kulturhistorische Stadtsilhouette genießen will. Größenmäßig reiht sich das Kraftwerk allerdings in die Kette der übrigen Elemente der Silhouette ein, so dass es noch erträglich wirkt.
- ⇒ Betrachtet man den **Mittleren Ring** als den nördlichen Abschluss des Englischen Gartens Süd, dann ist vor allem auch auf die von ihm ausgehende visuelle Beeinträchtigung der Denkmalsgestalt im Bereich nördlich des Kleinhesselohes Sees hinzuweisen.

Es zeichnet den südlichen Englischen Garten mit seinem alten Baumbestand aus, so lässt sich **zusammenfassend** festhalten, dass er fast alle technischen Großbauwerke, die aufgrund ihrer Höhe das Parkerlebnis stören könnten, abschirmt. Nur an wenigen Stellen treten solche indirekten Störungen auf. Dagegen müssen die direkten Beeinträchtigungen als deutlich gravierender angesehen werden. Das gilt vor allem für die Flächenverluste, weil sie nach heutigen Maßstäben meist irreversibel sind. (Nur die Busstraße basiert auf einem jederzeit widerruflichen Gestattungsvertrag – vgl. 1.1). Insgesamt muss man aber dem Englischen

Garten Süd bescheinigen, dass er seinen herausragenden Denkmalswert bis heute hat halten können. Das ist in erster Linie damit zu begründen, dass die verloren gegangenen Flächen mit Ausnahme der Busstraße an den Rändern des (relativ großen) Parkgeländes liegen, und die grundlegende künstlerische Konzeption von diesen Verlusten zwar tangiert aber nicht zentral getroffen worden ist. Das gilt auch für die Belastungen durch die heutige Erholungsnutzung. Da sich die Beeinträchtigungen auf Flächen konzentrieren, die für solche Aktivitäten von Anfang an vorgesehen waren (Biergarten, Seehaus), und wichtige Teile der künstlerischen Konzeption (z.B. das Raumkonzept) durch die nutzungsbedingten Veränderungen (etwa der Wiesenvegetation) nicht außer Kraft gesetzt werden, bleibt die grundlegende Gartengestalt erhalten. So ist der Englische Garten durch die genannten Beeinträchtigungen als Denkmal nicht derart in Mitleidenschaft gezogen, dass er in seiner einzigartigen künstlerischen Intention nicht wiedererkennbar und in seiner unverwechselbaren Gestalt nicht noch eindrucksvoll nachvollziehbar wäre.

4.2 Der Englische Garten als städtischer Erholungsraum

4.2.1 Die geschichtliche Zweckbestimmung als städtischer Erholungsraum

Wie oben bereits ausgeführt, wurde der Englische Garten von Anfang an als Volksgarten konzipiert und eingerichtet. 1789 stiftete der Kurfürst Karl Theodor das Gelände des Hirschangers auf Anraten des Grafen Rumford der Öffentlichkeit, um „diese schönste Anlage der Natur dem Publikum in ihren Erholungs-Stunden nicht länger vorzuenthalten.“ (Dekret des Kurfürsten Karl Theodor in: FREYBERG, 1989) Er beauftragte Rumford, unter Hinzuziehung von Sckell die „Anlegung eines allgemeinen englischen Gartens“ (ebenda) vorzunehmen.

Freilich ist zunächst nur die gebildete Oberschicht in der Residenzstadt München in der Lage, Natur und Ästhetik des Englischen Gartens zu genießen, obwohl Sckell für den Englischen Garten als Volksgarten forderte, dass dort „für das Bedürfnis aller Stände und Alter gesorgt“ werde (SCKELL, 1989). Noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts wird aber berichtet, dass der Englische Garten „eigentlich viel zu wenig von den Münchnern gewürdigt (wird). Die vornehme Welt fährt und reitet darin spazieren, der echte Münchner benützt ihn aber nicht an und für sich, sondern nur als Durchgang zu den in seiner Nähe liegenden Orten

Neuberghausen, Föhring, Brunntal, Schwabing usw., wo so ein gutes Bier ist“ (SCHILLER, 1843, zit. in WANETSCHKEK, 1971:22).

Das ändert sich langsam in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, als mit der Trennung von Arbeiten und Wohnen, der Entwicklung der gründerzeitlichen Stadtviertel und der ersten Arbeitszeitregelungen auch Angestellte und Arbeiter beginnen, die Parkanlagen in den Städten zu Erholungszwecken aufzusuchen. Der eigentliche Wandel aber tritt im 20. Jahrhundert nach dem 2. Weltkrieg ein. Jetzt werden die Parkanlagen und mit ihnen der Englische Garten zu Alltagsräumen der gesamten Stadtbevölkerung. Triebfeder für dieses neue Freizeitverhalten ist die starke Zunahme an arbeitsfreier Zeit, die wachsende ökonomische Prosperität breiter Kreise der Bevölkerung, sowie der in dieser Zeit einsetzende Massentourismus in mediterrane Länder, der die Bilder vom Leben im Freien popularisiert. Die nun stattfindende „Besitzergreifung des Rasens“ bringt ein ästhetisches Verständnis zum Ausdruck, das den Nutzer mit seiner „eigenen Kompetenz“ einschließt (GRZIMEK, 1983:100). Diese ästhetische Auffassung, die den heutigen, intensiven und oftmals ungewöhnlichen Freiraumgebrauch gerade auch im Englischen Garten erklären kann, geht zwar weit über das hinaus, was Sckell dem Nutzer an ästhetischer Kompetenz zugestand, und dennoch war es Sckell, der wohl zum ersten Mal in Deutschland mit den Stilmitteln der begehbaren Landschaftsbilder eine bis dahin unbekannte ästhetische Mitaktivität der Besucher herausforderte.

4.2.2 Die Erholungsausstattung im Englischen Garten

Da der Englische Garten in der Vergangenheit immer als Kunstwerk und als Dokument der Gartenkunst aufgefasst wurde, hat sich die Ausstattung für Erholungszwecke seit seiner Entstehung nicht wesentlich verändert. Größere Schäden, soweit es sich nicht um Flächeninanspruchnahmen für andere Zwecke (z.B. für die Errichtung des Mittleren Ringes) handelte (vgl. 4.1.4), wurden im Sinne des Sckellschen Entwurfes in der Regel beseitigt. Beispielsweise sind die heftigen Bombardierungsschäden aus dem Zweiten Weltkrieg kaum noch wahrnehmbar. So bietet der hier betrachtete Südteil des Englischen Gartens – cum grano salis gesprochen – dasjenige an Ausstattung für die Erholung, was er schon vor 200 Jahren bereit stellte. Es handelt sich im einzelnen um:

⇒ **natürliche Ausstattungselemente** wie offene, beispielbare Wiesenflächen unterschiedlicher Größe, schattige Waldpartien und Haine, ein viele Kilometer langes System von Wegen unterschiedlicher Breite und Kurvatur mit zahllosen Bänken, Bäche meist in Waldbereichen verlaufend, aber auch auf der freien Wiese (Schwabinger Bach zwischen

Großer Karl-Theodor-Wiese und Schöpfungswiese), Kleinhesselohrer See mit drei Inseln, den große Wasserfall;

⇒ **kulturhistorische Ausstattungselemente** wie den Rumford-Saal, die Ökonomiegebäude (heute Verwaltung des Englischen Gartens), die Orangerie, das Japanische Teehaus, den Monopteros mit Aussichtshügel, den Chinesischen Turm, Denkmäler (für Sckell, Rumford, Werneck), die Burgfriedsäule, die steinerne Bank;

⇒ **erholungsinfrastrukturelle Elemente** wie den Biergarten am Chinesischen Turm (7.000 Sitzplätze) mit Parkplatz, das Restaurant Seehaus (2.500 Sitzplätze) mit Parkplatz, mehrere Kioske, eine Reihe einfacher Spielplätze, das Karussell, Fahrradverleih, Bootsverleih, viele Sitzgelegenheiten (Bänke).

Insgesamt lässt sich diese Ausstattung als relativ **unspezifisch**, aber auch als **bewegungsfreundlich, kommunikativ** und **naturnah** bezeichnen. Die Ausstattung kommt in mehrfacher Hinsicht der Bedürftigkeit der Besucher entgegen. Denn zum einen gehören heute (neben Ruhe und Entspannung) insbesondere Natur- und Landschaftserlebnis, Körperbewegung und Kommunikation zu den grundlegenden Freiraumbedürfnissen (OPASCHOWSKI, 1986:8; NOHL, 1993:42). Zum anderen möchten viele Besucher, insbesondere jüngere Menschen „improvisieren und ihre Phantasie spielen lassen können“ (SCHMIEDEKNECHT, 1976:50). Solche Handlungswünsche können im Englischen Garten gerade durch den Verzicht auf eine überzogene „Möblierung“ des Parks wirklich werden. Denn die mit Blick auf die Nutzung des Parks unspezifische Ausstattung lässt Spielraum für neue, besondere, unkonventionelle Tätigkeiten und Aktivitäten (s.u.).

Welche Bedeutung diese besondere Ausstattung des Englischen Gartens auch für die heutige Erholungsnutzung besitzt, macht eine Untersuchung der öffentlichen Grün- und Freiflächen in München von 1991 deutlich, bei der der qualitative Freizeit- und Erholungswert der Grünflächen unter Berücksichtigung der Aspekte ‚Gebrauchswert‘, ‚Erlebniswert‘, ‚Eigenart‘, ‚psychologisches Belästigungspotential‘ und ‚physiologisches Belastungspotential‘ ermittelt wurde. Dabei zeigte sich, dass der südliche Englischen Garten von den 8 stadtbedeutsamen (stadtbezogenen) Grün- und Parkanlagen in München (Nymphenburger Park, Englischer Garten Süd, Englischer Garten Nord, Flaucher, Südliche Isarauen, Olympiapark, Westpark und Ostpark) aufgrund seiner qualitativen Ausstattung zu den wertvollsten Anlagen in der gesamten Stadt zählt (NOHL et al. 1996:38).

Die unspezifische Ausstattung des Englischen Gartens spiegelt sich auch in der Tatsache, dass es keine separaten Radwege gibt. Vielmehr teilen sich Fußgänger und Radfahrer die für das Radeln zugelassenen Wege (alle breiten Fahrwege). Im übrigen haben Fahrbewegungen mit Menschen- oder Tierkraft (Kutschen) immer schon zu den Bewegungsarten im Englischen Garten gehört. So sind heute in Längsrichtung etwa die Carl-Theodor-Straße, die Rumford-Straße, die Max-Joseph-Straße/Alte Parkstraße, die Milchhäuslstraße, in Querrichtung der Burgfriedenweg, die Seinsheimstraße und die Bustrasse auch als Radwege nutzbar. Lediglich die Reitwege waren und sind separat ausgewiesen.

In gewisser Weise nimmt heute die **Busstraße** diese historische und zugleich aktuelle Tendenz zur unspezifischen Nutzung auf. Da sie einer der wenigen asphaltierten Wege im südlichen Englischen Garten ist neben der Milchhäuslstraße (auf der Ostseite des Parks vom Seehaus bis zur Busstraße) und in deren Fortsetzung nach Süden dem Oberstjägermeisterweg sowie dem Seerundweg (in seinem westlichen und nördlichen Abschnitt), sammeln sich hier Anhänger von Bewegungsaktivitäten, die zur Ausübung glatte Unterlagen benötigen, wie Inline-Skater, Skateboarder, neuerdings Kickboarder (Rollerfahrer). Dazu kommen die Fahrradfahrer und Fußgänger, die alle zu einer deutlichen Belebung der Busstraße beitragen (vgl. 3.1.2). (Aus dieser Perspektive ist unverständlich, warum bisher den Bussen erlaubt ist, die Trasse mit 50 km/h abzufahren. Gerade wegen dieser multifunktionalen Nutzung des Fahrwegs wäre eine strikte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder niedriger dringend angesagt.)

4.2.3 Die Nutzer des Englischen Gartens

Es war schon darauf hingewiesen worden, dass der Aufenthalt in den Freiräumen der Städte nach dem 2. Weltkrieg enorm zugenommen hat. Waren die Gründe für dieses veränderte Freiraumverhalten anfänglich in der stetig abnehmenden Arbeitszeit und in den neuartigen Urlaubserfahrungen zu suchen, so kommen dafür seit den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein wachsendes Natur- und Umweltverständnis der Menschen wie auch ein steigendes Gesundheitsbewusstsein als Begründungen hinzu. Auch senkt sich seit Jahren die Grenze des Erwerbslebens, sodass immer mehr gesunden, älteren Menschen eine Rundum-Freizeit zur Verfügung steht.

4.2.3.1 Parkbesucher

Zahl der Parkbesucher

Schätzungen gehen unter Rückgriff auf die Zahl der Sitzplätze in den Biergärten des Englischen Gartens davon aus, dass an warmen, sonnigen Wochenenden ca. 60.000 Personen den südlichen Englischen Garten und 40.000 den nördlichen Englischen Garten besuchen. An einigen Spitzentagen können sich diese Ziffern auf 90.000 und 60.000 Besucher erhöhen (KÖSTER, PALTEN, RHOTERT, alle mündl.). Geht man (zur Kontrolle) von 160 m²/Parkfläche je Besucher an wirklich schönen Wochenenden für stadtbezogene (große innerstädtische) Freiflächen (NOHL, 1993:48), von einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2-2,5 Stunden (s.u.) im Park sowie von einer 4-maligen „Umschichtung“ aus, und berücksichtigt weiter 9.500 Sitzplätze in Biergärten (7.000 am Chinesischen Turm und 2.500 am Seehaus) unter Zugrundelegung einer 3-maligen Umschichtung, dann ergibt sich ebenfalls eine Besucherzahl von knapp 60.000 Personen an einem schönen Wochenende im südlichen Englischen Garten. Die Schätzung der Gartenexperten ist demnach wohl verlässlich.

Abb. 6 : Nutzung des Englischen Gartens an einem schönen, sonnig-warmen Wochenende im Spätsommer



Wer sind die Besucher und wo kommen sie her?

Mitte der 1970er Jahre wurde in einer Fragebogenaktion ermittelt, dass 35 % aller Besucher Schüler und Studenten und gut 32 % Angestellte und Beamte sind (SCHMIEDEKNECHT, 1976:27). Hier zeigt sich, dass die nahe gelegenen Universitäten und die vielen Verwaltungen im Umfeld des Englischen Gartens sich deutlich auf die Zusammensetzung des Publikums auswirken. Entsprechend diesen dominierenden Gruppen liegt das Durchschnittsalter eines Besuchers des Englischen Gartens bei ca. 36 Jahren. Nur knapp 11 % der Befragten war älter als 60 Jahre. Die Besucherpopulation des Englischen Gartens ist damit wesentlich jünger als die einer „normalen“ städtischen Grünanlage. Gut 80 % der Besucher kommen nach dieser Befragung aus den Stadtteilen westlich und südlich des Englischen Gartens, also aus Schwabing, der Max-Vorstadt, aus dem Lehel und der Altstadt. Beim größten Teil der Besucher handelt es sich demnach um Wohnbevölkerung einschließlich der Studenten. Aber auch Touristen und auswärtige Besucher kommen in nicht geringer Zahl vor. Diese Ergebnisse werden von Experten der Gartenverwaltung auch für heute als zutreffend bestätigt (KÖSTER, PALTEN, mündl.)

Gut 75 % der Befragten geben an, dass sie einen Anweg von weniger als einer halben Stunde haben, um in den Englischen Garten zu gelangen, knapp 50 % brauchen dafür sogar weniger als 15 Minuten (SCHMIEDEKNECHT, 1976:25). Hier bestätigt sich, dass der Englische Garten nicht nur eine Freizeitanlage überlokaler Bedeutung ist, und nicht nur ‚urbane Sondertypen‘ anzieht, sondern ganz wesentlich auch der lokalen Wohnbevölkerung als alltäglicher Erholungsort dient. Dementsprechend geben über 40 % der Befragten an, dass sie zu Fuß in den Park gelangen, während knapp 30 % mit dem Fahrrad kommen. Es ist durchaus möglich, dass sich der Anteil der Radfahrer in der Zwischenzeit erhöht hat, jedenfalls weisen neuere Untersuchungen darauf hin (NOHL, 1998).

Am Wochenende wird der Englische Garten von vielen Stadtbewohnern auch als Ersatz für den schwieriger durchzuführenden Landschaftsbesuch in Anspruch genommen. Das gilt insbesondere für „distanzempfindliche“ Personen. Diese besitzen aufgrund mangelnder ökonomischer Ressourcen, fehlendem Autobesitz, aufgrund von Krankheiten, Behinderungen oder anderen kulturellen Gewohnheiten, wegen jugendlichem oder hohem Alter noch nicht oder nicht mehr die für den Besuch von Landschaft notwendige Mobilität, und gehen daher ersatzweise in die größeren naturnahen Grünanlagen der Stadt (NOHL, 1993:44).

Besuchshäufigkeit und Besuchsdauer

Nach den Befragungen von Schmiedeknecht (1976:31) gehen die Besucher des Englischen Gartens in den warmen Sommermonaten durchschnittlich mehrmals in der Woche in diesen Park, wobei Rentner und insbesondere Studenten die höchsten Besuchsfrequenzen aufweisen. Selbst im Winter (bei schönem Wetter) geht der „typische“ Besucher wenigstens einmal pro Woche in den Englischen Garten. Viele Nutzer des Englischen Gartens sind also „ortstreue“ Besucher, ganz offensichtlich trägt der Englische Garten auch zur Identifikation der Bewohner mit Stadt und Stadtteil bei. – Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer an schönen Sommertagen beträgt im Englischen Garten nach den Ergebnissen von Schmiedeknecht (1976:32) gut 2 Stunden, wobei der Aufenthalt tendenziell umso länger ist, je jünger die Besucher sind. Ältere Menschen gehen nach diesen Untersuchungen zwar öfter in den Englischen Garten, bleiben dafür aber weniger lange dort.

4.2.3.2 Tätigkeiten und Aktivitäten

Nach den Schmiedeknechtschen Befragungen überwiegen im Englischen Garten bei weitem die körperlichen Bewegungsaktivitäten wie Spazieren gehen, Promenieren, Radeln, Reiten, Joggen, Ball spielen, Boot fahren usw. Diese werden sicher zum Teil aus Spaß an der Bewegung (Kinästhesie) und am eigenen Körper (Somästhesie) ausgeführt, sind zum Teil aber auch Ausdruck für das entwickelte Gesundheitsbewusstsein vieler Stadtmenschen. Gut ein Viertel der Befragten geben an, dass sie im Englischen Garten kontemplative Tätigkeiten ausführen wie vor allem die Schönheit der Natur genießen, sich der besonderen Atmosphäre des Parks und den Stimmungen hingeben, oder sich „ganz einfach fallen ... lassen“ (1976:39). Knapp 20 % der Befragten erwähnen, dass sie bei einem Besuch im Englischen Garten auch das leibliche Wohl im Auge haben (Biergartenbesuch), und ungefähr 10 % geben an, dass sie körperliche Ruhe suchen. Nicht Wenige kommen hierher, um ganz pragmatische Tätigkeiten ausüben, wie die Kinder hüten, den Hund ausführen oder einen Weg abkürzen.

Palten (mündl.) nennt Spazieren gehen, Rad fahren, Joggen, in der Sonne liegen, Ballspiele auf den Wiesen (vor allem Fußball und Volleyball), Schwimmen in den Bächen (insbesondere im Eisbach), Reiten (es gibt noch ca. 100 Pferde in der Universitätsreitschule) und Hunde ausführen als die häufigsten Tätigkeiten. Köster (mündl.) ergänzt diese Liste noch durch Flanieren (Sehen und gesehen werden, sich treiben lassen), Surfen (am Haus der Kunst), Picknick machen, Freikörperkultur am Reiterrondell. Im Frühling und Herbst ist Drachen steigen

lassen eine beliebte Tätigkeit (am Monopteros). Am Monopteros spielt auch jeden Sonntag eine Gruppe Amerikaner Baseball. Amerikaner veranstalten im Sommer täglich 3 Radtouren (im Winter tägliche 1 Tour) durch den Englischen Garten mit je 25 – 30 Personen („Mike's Bike Tours“). Hinzuweisen ist auch auf die Kutschfahrten, die im Englischen Garten auf den breiten Fahrwegen unternommen werden können.

Insgesamt besteht also trotz des sparsamen Angebots an Freizeit- und Erholungsinfrastruktur einerseits und der großen Besuchermengen andererseits eine reichhaltige Palette an Aktivitäten, Spielen und Tätigkeiten, die aus Gründen von Freizeit und Erholung im Englischen Garten ausgeführt werden. Geschätzt wird vor allem, dass mitten in der Stadt lange Spaziergänge in der Natur möglich sind. Nutznießer sind insbesondere die umliegende Wohnbevölkerung, die Beschäftigten (Angestellte und Beamte) in Verwaltungen und sonstigen Einrichtungen des tertiären Sektors, die vielen Studenten wie auch die Touristen und Fremden, die nicht unwesentlich an der Wertschöpfung in der Stadt beteiligt sind. Das besondere Flair des Englischen Gartens beruht nicht zuletzt darin, dass sich hier – im Gegensatz zu sonstigen städtischen Grünanlagen – viele junge Menschen konzentrieren, die mit ihren spontanen, ungebundenen, einfallsreichen, körperbetonten, auffälligen Lebensstilen selbst Teil der Parkausstattung sind, ohne dabei den ästhetischen und Naturqualitäten des Gartens den Rang abzulaufen. Für diese „Ästhetik des Selbstverständlichen“ (GRZIMEK, 1983) stellt der Sckellsche Landschaftsgarten eine unverwechselbare Bühne dar. So demonstriert der Englische Garten als Erholungsraum in einzigartiger Weise, dass er als Kunstwerk vergangener Zeiten einen gewaltigen historischen Überschuss besitzt, und sich damit selbst aktualisiert.

4.2.4 Der Beitrag des Englischen Gartens zur Freiflächenversorgung in der Stadt München

Wesentliches Ziel einer städtischen Grün- und Freiflächenplanung muss es sein, eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Erholungsflächen in den Wohnvierteln sicher zu stellen. Dabei geht es aber nicht nur um genügend Fläche; unter Gesichtspunkten von Stadtwirtschaft und Nachhaltigkeit (Vermeidung unnötigen Flächenverbrauchs) kommt es zugleich darauf an, diese Flächen derart im Stadtgebiet anzuordnen, dass sie möglichst günstig zu den Wohngebieten liegen.

Freiflächenversorgungsaspekte

Bei der Grünflächenversorgung sind unterschiedliche Versorgungsebenen (Nachbarschaftsebene, Wohngebietsebene, Stadtteilebene, Stadtebene) zu unterscheiden, die sich aus der Zeit ergeben, die i.A. für die Erholung zur Verfügung steht. Beispielsweise sind Bewohner meist nicht bereit, an Werktagen (Feierabend) mehr als 10 Minuten oder 500 m zu gehen, um eine kleinere Grünfläche zu erreichen (Wohngebietsebene). In München übernimmt der südliche Englische Garten als große Grünfläche (125 ha) vor allem die Funktion eines stadtbezogenen Freiraums (Versorgungsebene ‚Stadt‘ mit 2000 m-Einzugsbereich) sowie eines stadtteilbezogenen Freiraums (Versorgungsebene ‚Stadtteil‘ mit 1000 m-Einzugsbereich). Er ist in dieser Funktion nicht ersetzbar, da kein Park vergleichbarer Größe in der Nähe liegt. Als Richtwert für die Versorgungsebene ‚Stadt‘ lässt sich von 8 m² Freifläche/Einwohner im zugehörigen Einzugsbereich, und für die Versorgungsebene ‚Stadtteil‘ von 7 m² Freifläche/Einwohner ausgehen (NOHL, 1993:48).

Tatsächlich stehen im Einzugsbereich des südlichen Englischen Gartens jedem Bewohner auf der Versorgungsebene der Stadt (2000 m-Einzugsbereich) etwa 7 m² Grünfläche und auf der Versorgungsebene des Stadtteils gut 6 m² Grünfläche zur Verfügung (NOHL/ZEKORN-LÖFFLER, 1991:74/75). In beiden Fällen wird also der Richtwert nicht ganz erreicht. Bedenkt man aber, dass der Englische Garten Süd nicht in den Außenbereichen der Stadt sondern im Innenstadtrandbereich liegt, dann kann dieses Versorgungsmaß als hinreichend gelten. Jede weitere Verknappung würde allerdings die Versorgungssituation in diesem Bereich der Stadt verschärfen.

Andererseits ist der Englische Garten für alle diejenigen Menschen, die in größerer Nähe zum Englischen Garten wohnen, auch auf allen anderen, niedrigeren Gebrauchsebenen wirksam, da er von dieser Klientel zugleich als nachbarschafts- und wohngebietsbezogener Park genutzt werden kann.

Lagegunst des Englischen Gartens

Ein sparsamer Umgang mit Grünflächen als Stadtf lächen liegt im Sinne von Nachhaltigkeit dann vor, wenn eine Grünfläche möglichst viele Stadtquartiere bedient, ohne dass dadurch das erforderliche Versorgungsmaß unterschritten wird. Das bedeutet: eine Grünfläche ist stadtwirtschaftlich umso effektiver angeordnet, je mehr bewohnte Bereiche sich um sie herum gruppieren. Diese Lagegunst einer Grünfläche lässt sich über das Verhältnis von realer Einzugsbereichsfläche (= bewohnte Fläche im Einzugsbereich) zu potentieller Einzugsbereichsfläche (= gesamte Fläche im Einzugsbereich) zum Ausdruck bringen (NOHL/ZEKORN-

LÖFFLER, 1991:77f.). Je mehr Flächennutzungen sich um eine Grünfläche lagern, die nicht dem Wohnen dienen, und je mehr Barrieren (Stadtautobahnen, Gleiskörper, Flüsse usw.) im Einzugsbereich Wohngebiete von der Grünfläche abschneiden, je geringer ist ihre Lagegunst.

Betrachtet man nun die Lagegunst des südlichen Englischen Gartens auf der Versorgungsebene des ‚Stadtteils‘, dann ergibt sich nach den Untersuchungen von Nohl/Zekorn-Löffler eine Lagegunst-Wert von 0,74 (1991:226), d.h. 74 % der Fläche im 1000 m-Einzugsbereich ist barrierefreies Wohngebiet. Damit erweist sich von allen 44 Grün- und Freiflächen, die in München die Funktion einer stadtteilbezogenen Freifläche übernehmen, der Englische Garten Süd als die Anlage mit der besten Lagegunst. Zum Vergleich: der durchschnittliche Lagegunst-Wert aller stadtteilbezogenen Grünflächen beträgt 0,43. Ähnlich sieht es auf der Versorgungsebene der ‚Stadt‘ (2000 m-Einzugsbereich) aus. Hier besitzt der Englische Garten Süd von den 8 großen, stadtbezogenen Grün- und Freiflächen in München mit 0,59 den zweitbesten Lagegunst-Wert nach den Flaucheranlagen, die einen Wert von 0,63 erreichen (1991:79).

Trotz seiner Innenstadtrandlage versorgt also der Englische Garten Süd nicht nur die Menschen in den zugehörigen Einzugsgebieten in ausreichendem Maße mit Park- und Erholungsraum. Er liegt auch als große zusammenhängende Erholungsanlage so günstig zu den Wohngebieten wie keine andere, in der Größe vergleichbare Grünfläche in München.

4.2.5 Belastungen und Beeinträchtigungen des Erholungsraums

Relevante Belastungen und Beeinträchtigungen des Englischen Garten als Erholungsraum ergeben sich als Folgen von Vorgängen, die die Erfüllung der wesentlichen Bedürfnisse der Benutzer erschweren oder unmöglich machen. Wie dargelegt (4.2.2), gehören zu diesen Bedürfnissen die körperliche Bewegung (spazieren gehen, wandern), der Natur- und Landschaftsgenuss sowie Gesundheit (Entspannen, Ausruhen). Dementsprechend können als wesentliche Belastungen und Beeinträchtigungen im Englischen Garten auftreten:

- ⇒ Unfallgefahren für Parkbesucher (durch Verkehr),
- ⇒ mediale Belastungen der Erholungssuchenden (insbesondere durch Verkehrslärm),
- ⇒ Flächenverluste und
- ⇒ visuell-ästhetische Beeinträchtigungen.

Unfallgefahren für Parkbesucher

- ⇒ Die Buslinie durch den Englischen Garten stellt eine gewisse Unfallgefahr dar, insbesondere weil die Wegeeinmündungen fast alle nicht besonders übersichtlich sind, und die Geschwindigkeit von 50 km/h für eine Buslinie durch einen Park sehr hoch ist. Allerdings sind auf dieser Strecke bisher kaum Unfälle zu verzeichnen gewesen.
- ⇒ Als negative Auswirkung auf den Erholungsvorgang können aber keineswegs nur tatsächliche Unfälle betrachtet werden. Vor allem stellen auch Schreckerlebnisse, wie sie gehäuft bei älteren Menschen und Kindern auftreten, starke Beeinträchtigungen dar. Solche nicht oder zu spät wahrgenommene Unfallmöglichkeiten und Gefahrenmomente (seitlich, von hinten usw.), die in psychischer Hinsicht (Erschrecken und Angstgefühle), in physiologischer (beschleunigter Herzschlag) und in körperlicher Hinsicht (schreckhafte, falsche Reaktionen) oftmals sehr belastend wirken, treten auf der Busstraße nicht selten auf, da hier Busse, Fußgänger, Radfahrer, Inline-Skater u.a. gemeinsam die Trasse benutzen. Derartige Belästigungen (von Fußgängern durch Radfahrer) werden auch von anderen, größeren Fahrwegen im Park berichtet. Wie in 4.2.2 dargelegt, gibt es keine separaten Radwege im Englischen Garten, vielmehr benutzen die Radfahrer die breiten Fahrwege des Parks gemeinsam mit den Fußgängern. Da sich die Radler dabei oftmals mit überhöhter Geschwindigkeit bewegen, kommt es nicht selten zu Schreckerlebnissen und Verletzungen, insbesondere bei älteren Besuchern und Kindern.

Lärmbelastungen

- ⇒ Bezüglich medialer Belastungen ist insbesondere der auf der Höhe des Kleinhesselohrer Sees 4-spurige Mittlere Ring (Isar-Ring) zu nennen, dessen Lärm den Bereich des Sees und die östlich davon gelegenen Flächen stark beeinträchtigen. Nach Auskunft der Stadt liegt auf dem Isar-Ring bis zum Abzweig der Ifflandstraße tagsüber ein Lärmmitlungspegel (in 25 m Entfernung von der Fahrbahn) in Höhe von etwa 71 – 77 dB(A) vor. Bei ungehinderter Schallausbreitung, wie das bei Parkgelände angenommen werden kann, wird – von 71 dB(A) ausgehend – der „schalltechnische Orientierungswert“ für „Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen“ (DIN 18005, 1987) in Höhe von 55 dB(A) frühestens nach 400 m erreicht. Das heißt, südlich des Isar-Rings wird in einem Streifen, der die Breite des Kleinhesselohrer Sees besitzt, der Orientierungswert für Parkanlagen überschritten. Die Erholungssuchenden werden also in diesem Teil des Englischen Gartens, der mit den weiten Blickmöglichkeiten über den See zu den spektakulärsten des Englischen Gartens zählt, aufgrund des starken Verkehrs auf der Ringstraße (derzeit 96.000 Kfz/24 Std.) insbesondere durch den Lärm gravierend gestört.

⇒ Dagegen ist der durch die Omnibusse (und die privaten Kfz der Biergartenbesucher) hervorgerufene Verkehrslärm auf der Busstraße deutlich geringer. Wie bereits erwähnt (3.1.2), wird der städtebauliche Orientierungswert für Parkanlagen nach DIN 18005 in Höhe von 55 dB(A) nach Seib (1998) bereits nach 25 – 30 m von der Fahrbahnmitte erreicht. Nur in diesem schmalen Streifen liegt die Lärmbelastung über den für Parkanlagen empfohlenen 55 dB(A).

Flächenverluste

Die Flächenverluste im südlichen Englischen Garten sind bereits unter 4.1.4 aufgelistet. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass dagegen im nördlichen Englischen Garten beträchtliche Flächengewinne in der Vergangenheit gemacht werden konnten (RHOTERT, 1989; PALTEN mündl.). So werden 1940 der Hirschauer Forst (67 ha), 1943 das ehemalige Maffei-Fabrikgelände (30 ha) und 1972 das „Rattenhuber-Grundstück (3,6 ha) erworben. 1979 kommen durch Verlagerung von Hochschulsportplätzen noch einmal 6.6 ha Grünfläche hinzu. Dementsprechend stehen heute jedem Bewohner im 2.000 m-Einzugsbereich des Englischen Gartens Nord 51 m² (!) Grünfläche zur Verfügung, während es – wie bereits in 4.2.4 erwähnt – im entsprechenden Einzugsbereich des Englischen Gartens Süd lediglich 7 m²/Einwohner sind (NOHL/ZEKORN-LÖFFLER, 1991:75). Ein Ausweichen ist jedoch nur für einen geringeren Teil der Betroffenen bzw. in Ausnahmefällen (bei längerer Freizeit) möglich, weil die Flächen im Englischen Garten Nord für die meisten Einwohner im jetzigen Einzugsbereich des Englischen Gartens Süd zu weit entfernt liegen. Oft wird ein Wechsel in den nördlichen Englischen Garten auch nicht angestrebt, da der südliche Englische Garten ein ganz eigenes Flair besitzt (4.2.3.2).

Visuell-ästhetische Beeinträchtigungen

Zu den Störfaktoren, die den Erholungswert einer Parkanlage und ihrer Ausstattung deutlich herabmindern, sind auch visuell-ästhetische Beeinträchtigungen zu zählen, wie sie insbesondere durch technische Großstrukturen hervorgerufen werden.

- ⇒ Hier ist zunächst auf den stark befahrenen **Mittleren Ring** (s.o.) zu verweisen, der in die angrenzenden Partien des Parks nicht nur akustisch sondern auch visuell hinein“strahlt“ und damit dort das Parkerlebnis schmälert.
- ⇒ Als visuell-ästhetische Beeinträchtigung muss desweiteren **die Busstraße** mit den dort verkehrenden Bussen und privaten Kfz (auf dem östlichen Straßenabschnitt) angesehen werden, da ein solcher Nutzungstypus weder dem gartenkünstlerischen Entwurf ent-

spricht, noch mit den ästhetischen Erwartungen von Erholungssuchenden an eine Parkanlage übereinstimmt.

⇒ Visuell-ästhetisch beeinträchtigend wirkt, wie bereits in 4.1.4 angemerkt, auch das **Heizkraftwerk Süd** an der Schäfflarnstraße, das sich beim Blick vom Monopteros am Rande der Stadtsilhouette anlagert, dessen Beeinträchtigungsintensität freilich als relativ gering eingestuft werden kann.

Wägt man Erholungsnutzen und Beeinträchtigungen im südlichen Englischen Garten gegeneinander ab, dann kann **zusammenfassend** festgehalten werden, dass der Englische Garten trotz der beschriebenen rekreativen Beeinträchtigungen wie insbesondere der starken Verlärmung im Norden durch den Mittleren Ring, trotz der mittigen Anlage der Busstraße und trotz vor allem der Flächenverluste, die die Bewegungsmöglichkeiten der Parkbesucher erkennbar beschneiden und die wegen ihrer Irreversibilität gravierend sind, immer noch einen bedeutenden Erholungsort darstellt. Dies liegt zum einen in seiner Größe und seiner naturnahen Ausstattung begründet, die den Bedürfnissen der diversen großstädtischen Nutzergruppen nach Bewegungsmöglichkeiten, Naturerlebnissen sowie Geselligkeit und Kommunikation in besonderer Weise entgegenkommen. Zum anderen ist es die ungewöhnliche Lage des Englischen Gartens, die seinen besonderen Wert als nachhaltig wirksame Erholungseinrichtung erklärt. Die innerstädtische, zentrale Lage macht den Englischen Garten zum Herzstück in der Münchener Freiflächenversorgung.

4.3 Das Landschaftsbild des Englischen Gartens

Auch wenn der Englische Garten ein nach künstlerischen Gesichtspunkten geformter Park ist, so ist er doch zugleich auch Landschaft („Landschaftsgarten“), freilich bildhaft idealisierte Landschaft. Die Welt in Bildern zu arrangieren, kennzeichnet aber nicht nur die ästhetische Produktion (Künstler) sondern auch die ästhetische Rezeption (Betrachter). Wenn immer wir Landschaft erleben, erleben wir sie in Bildern. Das Landschaftsbild beschreibt demnach eine Landschaft nicht, wie sie objektiv ist, sondern wie sie einem Betrachter subjektiv erscheint. In diesem phänomenologischen Sinne ist das Landschaftsbild das Erscheinungsbild der Landschaft. Das bedeutet, für jedes Landschaftsbild gibt es immer eine objektive Vorlage, die aber in Abhängigkeit vom Standpunkt des Betrachters subjektiv erlebt und überformt ist (phänomenologischer Ansatz, HOISL et al. 2000; NOHL, 1998:38f.). Der ‚Standpunkt‘ ist dabei in einem zweifachen Sinne zu verstehen:

- ⇒ als räumlicher Standpunkt, der zur Wahrnehmung ausgewählter visueller Perspektiven führt, sodass bestimmte Dinge und Bereiche wahrgenommen werden, andere nicht;
- ⇒ aber auch als Standpunkt im Sinne einer mentalen Einstellung und emotionalen Befindlichkeit (BOULDING, 1971), wodurch in einem Landschaftsbild nicht nur wirksam ist, was man unmittelbar sieht, sondern auch wie man das Gesehene (stimmungsmäßig) empfindet.

Die Selektivität der standpunkthaften Wahrnehmung im bildhaften Sehen bedingt, dass im Landschaftsbild immer eine affektive „Bearbeitung“ der Landschaft vorliegt, und dass die beteiligte Emotionalität ganz wesentlich eine ästhetisch-wertende ist. Daher sind mit Äußerungen zum Landschaftsbild in aller Regel auch ästhetische Wertäußerungen verbunden, die die **Qualität des Landschaftsbildes** wiedergeben.

Mit der Landschaftsbildqualität wird demnach zum Ausdruck gebracht, wie gut ein Landschaftsbild die Betrachter ästhetisch zu beeindrucken vermag. In empirischen Untersuchungen konnte nachgewiesen werden, dass die Landschaftsbildqualität nicht nur über direkte Gefallensäußerungen erfasst werden kann, sondern auch über bestimmte Landschaftsparameter, die wie Auslöser ästhetischen Gefallens wirken (HOISL et al., 1987; NOHL/NEUMANN, 1986). Als die wichtigsten Auslöser landschaftsästhetischer Erlebnisse erweisen sich dabei die (landschaftliche) **Vielfalt**, die **Naturnähe** und die **Eigenart**. Die Qualität eines Landschaftsbildes für einen Betrachter lässt sich demnach weitgehend über die Vielfalt, die Naturnähe und die Eigenart der zugehörigen Landschaft beschreiben, wobei sie in aller Regel umso besser ist, je vielfältiger und je naturnäher die zugehörige Landschaft ist, und je geringer ihre Eigenartsverluste sind.

Die ästhetische Wirkung von Vielfalt, Naturnähe und Eigenart kann mit spezifischen menschlichen Bedürfnissen erklärt werden, die bei Auftreten dieser Parameter in der Landschaft Erfüllung finden. So kommt eine vielfältige Landschaft in aller Regel dem Bedürfnis nach Information und Orientierung entgegen, eine naturnahe Landschaft mit ihrer Eigendynamik und Eigenproduktivität entspricht dem Bedürfnis nach Freiheit und Ungebundenheit, und Eigenart korrespondiert mit dem Bedürfnis nach Heimat und emotionaler Ortsbezogenheit (NOHL, 1988; NOHL/NEUMANN, 1986:101f.). Diese Beziehungen zwischen Landschaftsbildqualität einerseits und Vielfalt, Naturnähe und Eigenart andererseits gelten nicht nur für die freie Landschaft sondern auch für landschaftliche Bereiche im städtischen Kontext (MÖNNECKE/WALL, 1992).

Um aber zu wissen, worauf sich die Landschaftsbildqualität bezieht, wird man immer auch eine Beschreibung der Bildinhalte mitliefern müssen. Solche Deskriptionen von Landschaftsbildern als visuellen Erscheinungsbildern lassen sich einigermaßen repräsentativ über typische und untypische (beeinträchtigende) Bildkomponenten erstellen. Als **typische** Landschaftsbildkomponenten, die den spezifischen Charakter, die Eigenart der Landschaft wiedergeben, sind alle jene Teile des Englischen Gartens zu zählen, die an seiner besonderen Erscheinung beteiligt sind, wie Elemente, Räume, Sichtbeziehungen (NOHL, 1998a). Bei **untypischen** Landschaftsbildkomponenten, die den Charakter des Landschaftsbildes beeinträchtigen oder gar zerstören (bildfremde Komponenten), handelt es sich um Objekte und Strukturen, die aufgrund ihrer Größe/Massierung, Materialwahl, Formgebung, Oberflächenbeschaffenheit, Lage im Raum und/oder (unbeabsichtigte) Folgen davon das (ästhetische) Bild der Landschaft stören, beschädigen oder gar beseitigen (ADAM et al., 1987:207f.).

Bei Landschaftsbildern spielt bezüglich der Bildkomponenten in aller Regel nicht nur dasjenige eine Rolle, was man unmittelbar sieht, sondern auch das, was man bereits gesehen hat, und was man auch aus früheren Besuchen bereits weiß. Landschaft im Bild umfasst demnach oft mehr, als unmittelbar überschaut werden kann. Je größer der räumliche Umfang eines Landschaftsbildes ist, je mehr entwickelt es sich von einem Wahrnehmungsbild zu einem Gedankenbild. Dies ist zu beachten, wenn das Landschaftsbild des gesamten Englischen Gartens diskutiert wird. Das Bild, das sich ein Besucher vom Englischen Garten beim Durchwandern macht, besteht aus vielen Einzelbildern oder Bildfacetten, enthält viel Gesehenes aber auch – sofern er kein Neuling ist – viel Gewusstes und Erinnerungtes (vgl. auch 4.1.3.2).

Zwischen den Bildqualitätsparametern bestehen Beziehungen derart, dass die Eigenart einer Landschaft immer auch durch ihren Grad an Vielfalt und Naturnähe bestimmt ist. Eigenart ist sozusagen der Oberbegriff. Andererseits zählen Vielfalt und Naturnähe „immer schon“ zu den landschaftsästhetischen Grundbegriffen. Daher werden sie auch hier separat behandelt, während Eigenart im engeren Sinne über Eigenartsverluste berücksichtigt wird. Solche Verluste entstehen vor allem aufgrund starker, technisch bedingter Überformungen der Landschaft, etwa durch technisch-bauliche Großelemente, die am deutlichsten die Gefahr eines irreversiblen landschaftlichen Gestaltwandels anzeigen können.

Grundsätzlich liegt dem Landschaftsbild nicht irgendein (historischer) Zustand der Landschaft zugrunde sondern immer die Landschaft, wie sie sich heute präsentiert (Erscheinungsbild!). Das heutige Landschaftsbild des Englischen Gartens entspricht freilich weitge-

hend der künstlerisch-historischen Absicht, wie sie in 4.1.3 bereits beschrieben worden ist. Deshalb soll im Folgenden nur eine kurze Zusammenstellung relevanter Landschaftsbildkomponenten erfolgen als Grundlage für die Beschreibung der Landschaftsbildqualität des Englischen Gartens, wobei zum einen die Landschaftsbildqualität der Gesamtanlage und zum anderen die der heutigen Busstraße ermittelt werden soll.

4.3.1 Exkurs: Naturräumliche Anmerkungen zum Englischen Garten

Da sich der Englischen Garten in seiner künstlerischen Absicht am Landschaftstypus der (ehemaligen) Isaraue orientiert, sollen der Beschreibung des Landschaftsbildes einige erläuternde naturräumliche Bemerkungen zum Standort des heutigen Englischen Gartens vorausgeschickt werden. So gehört das Gebiet des Englischen Gartens naturräumlich gesehen zum Isartal, das genuiner Bestandteil der „Münchener Schotterebene“ ist (naturräumliche Haupteinheit 051, MEYNEN/SCHMITHÜSEN, 1953-62:113f.) Das Isartal, entstanden durch die Eintiefung des Flusses in langen Zeitläufen in die Schottermassen des alten Isarvorlandgletschers, erreicht auf der Höhe der Altstadt von München zwischen der Altstadt- und der Hirschaustufe bereits eine Breite von 3 km, wobei die Isarleiten auf der Ostseite des Flusses sehr steil bleiben.

Hier auf der Höhe der Hirschaustufe bewegte sich die Isar ursprünglich in einem bis zu 700 m breiten Flussbett (HENNEL, 1991) mit vielen, sich regellos verändernden Armen, Kiesinseln und größeren bewaldeten Flächen mit wechselnder Breite und ohne feste Uferlinien. Bei Hochwasser bildete sich ein reißender Gebirgsfluss, während bei Niedrigwasser die Isar träge dahin floss, und das breite Schotterbett nur zu einem geringen Teil mit Wasser ausfüllte.

Da die Isar wie alle großen Flüsse immer schon von Menschen genutzt wurde, wurden schon früh an ihrem Lauf „Korrekturen“ vorgenommen. Für das Gebiet des heutigen Englischen Gartens war dabei die Errichtung eines Hochwasserdamms durch Adrian von Riedl (Riedlscher Damm) um 1790 von entscheidender Bedeutung. Jetzt waren die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ein dauerhaft gepflegter Park angelegt werden konnte. Zusammen mit den späteren Flussregulierungen, die u.a. zu einer starken Vertiefung des Isarbettes führten, waren die Veränderungen freilich so durchgreifend, dass das Gebiet von nun an der Gewässerdynamik (Hochwasser) dauerhaft entzogen war, und andererseits das Grundwasser sich stark vertiefte. Mit dem Ausbleiben der jährlichen Überflutungen gab es keine Ab-

gerungen von Kies und Hochflutsedimenten mehr, sodass sich Wälder und Wiesen nun aus dem Auestadium fortentwickelten.

Eine weitere Überformung trat schließlich durch die intensive Erholungsnutzung im Park ein, wovon insbesondere die Wiesen betroffen waren. Erschwerend kommt hinzu, dass der Grundwasserstand heute sehr tief liegt, und die Böden durch Austrocknung gefährdet sind. Die als Spiel- und Liegewiesen genutzten Offenbereiche im südlichen Englischen Garten sind heute kurzwüchsige und artenarme Weidelgras-Weiden (HOLDER, 1989), die alle drei Jahre gedüngt werden, um das Wachstum der gegen mechanische Beschädigung und Bodenverdichtung unempfindlicheren Gräser zu fördern. Um der extrem hohen Nutzungsintensität zu genügen, müssen die Wiesen ständig (durch 20 – 30 Schnitte pro Vegetationsperiode) kurz gehalten werden.

Heute kann daher im Englischen Garten von funktionsfähigen Auwiesen und Auwäldern keine Rede mehr sein. Aus der ursprünglichen Isarauenlandschaft ist eine „Parklandschaft in der Aue“ (DUHME, 1989) geworden. Obgleich wegen der Grundwasservertiefung nicht wenige alte Bäume abstarben, sind dennoch viele Pflanzenarten (insbesondere Bäume und Sträucher), insbesondere aber die künstlich-künstlerisch überformten Bilder der Aue bis heute geblieben.

4.3.2 Das Landschaftsbild der Gesamtanlage

4.3.2.1 Typische Landschaftsbildkomponenten

Landschaftsbildtypische Komponenten kommen in der Regel als Elemente, Räume und Sichtbeziehungen vor. Für den südlichen Englischen Garten als Gesamtanlage sind sie bereits unter 4.1.3 und 4.2.2 zusammengestellt.

Elemente

Es handelt sich im wesentlichen um **natürliche Elemente** wie offene Wiesenflächen unterschiedlicher Größe, Waldpartien, oft als Randpflanzungen, Haine, Wege unterschiedlicher Breite, Bäche, den Kleinhesseloher See mit seinen drei Inseln, den großen Wasserfall. Desweiteren geht es um die **kulturhistorischen Elemente** wie den Monopteros, den Chinesischen Turm, den Rumford-Saal, die Ökonomiegebäude, die Orangerie, das Japanische Teehaus, verschiedene Denkmäler, die Burgfriedssäule, die steinerne Bank. Schließlich sind noch die **Elemente der Erholungsinfrastruktur** zu erwähnen, wozu etwa der Biergarten am

Chinesischen Turm, das Restaurant Seehaus, die Kioske, die Spielplätze, das Karussell, der Fahrradverleih, der Bootsverleih, die vielen Bänke u.a. gehören.

Diese Elemente sind in typischen, visuell nachvollziehbaren Mustern angeordnet. So konzentriert sich der Wald im mittleren Teil des Parks (Hirschangerwald), zieht sich aber auch entlang der Parkränder und der Bäche (vgl. 4.1.3.1), die ihrerseits durch ihren Verlauf die Längsrichtung der Anlage betonen, aber auch Querbeziehungen schaffen. Den Waldpartien sind oftmals Baumhaine, Baumgruppen und Einzelbäume vorgelagert, die zusammen mit den offenen Wiesenflächen vielfältige Einzelbilder erzeugen (4.1.3.2). Der Kleinhesseloher See und die große, offene Werneckwiese – ähnlich wie die beiden großen Wiesenpartien im Süden, die Große Carl-Theodor-Wiese und die Schöfeldwiese – bilden in visueller Hinsicht eine Einheit (Offenbereiche), wodurch im Norden und Süden weite Blickbeziehungen möglich werden (4.1.3.2). Die kulturhistorischen Elemente konzentrieren sich im Hirschangerwald, der damit mit den „ländlicher“ erscheinenden Wiesenbereichen im Süden und Norden in doppelter Weise (über die kulturhistorische und die natürliche Ausstattung) kontrastiert.

Räume

Räume unterschiedlicher Ausdehnung gehören, wie bereits ausführlich dargestellt, ebenfalls zu den typischen Landschaftsbildkomponenten des Englischen Gartens. Da Raumbildung überhaupt das die Weiträumigkeit organisierende Prinzip dieses Parks ist, spielt sie auch im Landschaftsbild des Englischen Gartens eine große Rolle. Wie sich die Räume im Englischen Garten typischerweise aufbauen, aus welchen Elementen sie sich zusammensetzen, wie ihre räumliche Wirkung verstärkt wird, wie sie den Besucher zum Durchwandern anregen, wie sie sich in dreidimensionale, begehbare Bilder, oder einfacher gesagt, in Gartenszenen umsetzen, und schließlich Stimmungen erzeugen, das alles ist bereits in 4.1.3.2 ausführlich beschrieben.

Alle diese Einzelräume sind Teil charakteristischer Raumfolgen, indem sie in Längs- wie in Querrichtung des Parks über Wege zueinander in Beziehung gesetzt sind mit der Folge, dass sich beim Durchwandern fortwährend Räume unterschiedlicher Ausdehnung aneinander reihen. Diese Raumfolgen, über die der Park als Landschaftsbild überhaupt erst erfasst werden kann, lassen das charakteristische Muster des Englischen Gartens deutlich werden, wie es in 4.1.3.2 genauer beschrieben ist. Die wechselnde Verwendung von verschiedenen natürlichen Elementen aber auch von Baulichkeiten, Denkmälern und Einrichtungen sowie von Grundrissformen bei der Raumbildung schafft trotz ständiger Raumwiederholung eine große Mannigfaltigkeit, die das Landschaftsbild dieser Parkanlage unverwechselbar macht.

Sichtbeziehungen

Zu den charakteristischen oder typischen Komponenten des Landschaftsbildes im Englischen Garten als Gesamtanlage gehört auch die Fülle der Sichtbeziehungen und Perspektiven. Sie übernehmen, wie in 4.1.3 dargelegt, eine wichtige Funktion in der Sckellschen Gestaltauffassung von einem englischen Garten, und prägen so noch heute das Landschaftsbild des südlichen Englischen Gartens in typischer Weise. Eine der prominentesten Perspektiven stellt der Blick auf die Stadtsilhouette vom Monopteros nach Westen dar. Aber auch die Blicke vom Südwesten auf den Monopteros, vom Rand des Hirschangerwaldes nach Norden über die Werneckwiese und den Kleinhesseloher See, wie insbesondere die Perspektiven von der West-, Nord- und Ostseite des Sees über seine offene südliche Flanke und die Werneckwiese, gehören zu den parktypischen Sichtbeziehungen, die das Landschaftsbild des südlichen Englischen Gartens prägen.

4.3.2.2 Untypische Landschaftsbildkomponenten

Als untypische Landschaftsbildkomponenten des heutigen Englischen Gartens, das sind Elemente und Strukturen, die das Landschaftsbild beeinträchtigen oder gar zerstören, sind zu nennen (vgl. 4.1.4):

- ⇒ der Mittlere Ring (Isar-Ring), der in den nördlichen Bereich des Gartens visuell und auditiv intensiv einwirkt,
- ⇒ die Busstraße mit ihrer begradigten, verbreiterten, asphaltierten Trasse, sowie den häufig verkehrenden Bussen und privaten Kfz (auf dem öffentlichen Straßenabschnitt im Osten),
- ⇒ die ausgedehnten Flächen für die Restaurationsbetriebe (Biergarten am Chinesischen Turm und Seehaus),
- ⇒ die dazugehörigen großen Parkplätze,
- ⇒ das Heizkraftwerk Süd an der Schäftlarnstraße, das von Süden her in den Park visuell „einstrahlt“.

Zusammenfassend kann der in 4.3.2.1 und 4.3.2.2 beschriebenen Bildausstattung entnommen werden, dass sich das Landschaftsbild des Englischen Gartens Süd in seiner Gesamtheit auch heute noch durch Weite und große Naturnähe, aber auch durch bewusste Modellierung und Gestaltung auszeichnet, und sich auf diese Weise von den Siedlungsbildern der umgebenden Stadt prägnant und eindrucksstark absetzt. Zu den Besonderheiten

dieses Bildes gehört gerade die typische Verteilung von Wald (bzw. Waldrändern) und offenen Wiesenflächen einschließlich der Wasserfläche des Kleinhesseloher Sees. Diese Verteilung wie auch die damit verbundenen typischen Raumfolgen, die sich über den ganzen Garten erstrecken, und zu immer neuen ästhetischen Erlebnissen führen, lassen trotz der beeinträchtigenden Wirkung der genannten, untypischen Bildkomponenten, wobei insbesondere auf den Mittleren Ring und die Busstraße hingewiesen werden muss, ein insgesamt einzigartiges Landschaftsbild entstehen.

4.3.2.3 Erfassung der Landschaftsbildqualität

Vielfalt

Hinsichtlich der Gesamtanlage ergibt sich aus den Ausführungen in 4.3.2.1 sowie in 4.3.2.2, dass dem Englischen Garten auch heute insgesamt eine außerordentliche hohe landschaftliche Vielfalt zugesprochen werden muss. Dabei ist nicht nur auf die Vielfalt an kulturhistorischen und insbesondere an natürlichen Elementen und Elementenmustern hinzuweisen, auffällig ist auch die ungewöhnliche Mannigfaltigkeit der Räume und Raumfolgen. Schließlich sind auch die vielen, unterschiedlichen Perspektiven und Blickmöglichkeiten innerhalb des Parks und aus dem Park heraus an der landschaftlichen Vielfalt im südlichen Englischen Garten beteiligt.

Naturnähe

Auch der Grad an Naturnähe ist im Englischen Garten insgesamt noch als sehr hoch anzusprechen, da nur in einigen Bereichen der Englische Garten relativ naturfern gestaltet bzw. intensiv genutzt ist. Weniger naturnah sind vor allem die Flächen des Biergartens am Chinesischen Turm, die Flächen des Restaurants Seehaus, die beiden zugehörigen Parkplätze, die Lager-, Arbeits- und Parkplatzflächen der Verwaltung des Englischen Gartens und die Flächen des Bootsverleihs. Dabei ist allerdings zu beachten, dass bezüglich Naturnähe die Anforderungen an einen Park innerhalb der Stadt nicht so hoch gesetzt werden dürfen wie in der freien Landschaft. Daher darf etwa das relativ dichte Wegenetz nicht als besondere Naturnähe-Minderung aufgefasst werden.

Eigenartsverluste

Als direkter Eigenartsverlust (im Park) muss der Ausbau und die Nutzung der Schwabinger Fahrstraße als Omnibusstraße betrachtet werden. Auch die umgebende Stadt, insbesondere mit dem 4-spurigen Mittleren Ring und seinen hohen Lärmauswirkungen sowie dem Heizkraftwerks Süd, das für einen Monopterosbesucher visuell-ästhetisch in den Park – wenn

auch weniger störend – hineinwirkt, führt zu erkennbaren Eigenartsdefiziten im heutigen Englischen Garten.

Diese Eigenartsverluste wie auch der reduzierte Grad an Naturnähe können aber, so lässt sich **zusammenfassen**, die Stimmigkeit, die innere Einheit des Bildes des Englischen Gartens nicht wirklich aufheben. Sie gehen nicht zuletzt wegen des Vorhandenseins großer Partien im Englischen Garten, in denen kaum nennenswerte Bildqualitätsverluste anzutreffen sind, nicht an die Grundsubstanz des Landschaftsbildes des südlichen Englischen Gartens. So wird mit dem Bild dieser künstlerisch gestalteten „Parklandschaft in der Aue“ auch heute noch in einzigartiger und faszinierender Weise die Natur in die Stadt hereingeholt und für jedermann sichtbar und zugänglich gemacht. Daher ist die Landschaftsbildqualität des Englischen Gartens Süd – insgesamt betrachtet – auch heute noch als sehr hoch einzustufen.

4.3.3 Das Straßenbild (Landschaftsbild der Busstraße)

4.3.3.1 Typische Landschaftsbildkomponenten

Auch das Bild der Busstraße kann einigermaßen umfassend über typische und untypische Bildkomponenten erfasst werden. Wie das am Sckellschen Entwurf orientierte gartendenkmalpflegerische Konzept, wonach derzeit der Englische Garten überarbeitet wird (vgl. 4.1.3.4), verdeutlicht, sind im Bereich der heutigen Busstraße noch eine Reihe von wichtigen Komponenten des ursprünglichen Wegebildes – meist freilich nur rudimentär oder eingewachsen – vorhanden, und stellen im Konzept die Grundlage für die geplante gartendenkmalpflegerische Überarbeitung der Trasse dar, (was bisher aber weitgehend unterlassen wurde wegen der anstehenden Diskussion über die geplante Straßenbahn-Neubaustrecke).

Elemente

Typische Elemente sind, wie sich aus den Ausführungen in 4.1.3.4 ergibt, die (noch vorhandenen) Waldränder, Waldinnenbereiche, Haine, Baumgruppen, Einzelbäume, Wiese im Nahbereich des Weges. Diese Elemente sind in charakteristischen Mustern angeordnet, wobei zwei Grundmuster auffallen, nämlich der am Wandrand geführte Weg (entlang der Werneckwiese), der heute wegen der am Westrand des Parks bestehenden „neuen“ Straßenführung nur noch in einem kleinen Streckenabschnitt erlebbar ist, und dem daran anschließenden und sich nach Süden ziehenden Wegeabschnitt, der im Waldinnern verläuft. Der asphaltierte, verbreiterte und begradigte Weg selbst muss zu den untypischen Landschaftsbildkomponenten gezählt werden.

Räume

Wegeräume gehören auch heute noch zu den bildtypischen Komponenten der Busstraße, wobei diese freilich oftmals eingewachsen oder bepflanzt worden sind. Andeutungsweise ist aber die Abfolge kleinerer und größerer Räume noch zu erkennen, während die Typik der dazwischen liegenden Engstellen, die ursprünglich selbst wieder charakteristische Sequenzen von Raumverengungen und Raumaufweitungen geringerer Größenordnung besaßen, und die den Wanderer durch raschen Stimmungswechsel emotional gefangen nehmen konnten, in dieser Form kaum noch zu erkennen ist. Grundstrukturen der alten Raumbildung sind aber noch vorhanden und können bei Bedarf entsprechend dem gartendenkmalpflegerischen Konzept wieder herausgearbeitet werden.

Sichtbeziehungen

Auch Perspektiven und Einblicke auf und von der Schwabinger Fahrstraße zu den Seiten sind charakteristische oder typische Komponenten des Erscheinungsbildes dieses Wegs. Dabei geht es dort, wo die Straße an der Werneckwiese entlang geführt wird, vor allem um Weitblicke über die Wiese und den Kleinhesseloher See hinweg nach Norden (teils in freiem Blick, teils unter dem Geäst hainartig gepflanzter Bäume). Im größeren östlichen Teil sind dagegen aufgrund der Führung des Fahrwegs im Wald relativ kurze, aber vielfältige und unterschiedliche Aus- und Einblicke möglich, sowohl in beide Richtungen des Wegeverlaufs als auch in seitliche Schneisen, lockere Baumpflanzungen, Querwege u.a. Dieses Angebot an Ein- und Ausblicken, kann auch heute noch die Neugier des Wanderers anregen und belässt der Bustrasse eine gewisse Attraktivität. Andererseits sind eine Reihe von Blickbeziehungen, insbesondere kürzere in seitlich liegende Waldräume inzwischen nicht mehr vorhanden.

4.3.3.2 Untypische Landschaftsbildkomponenten

Als untypische Landschaftsbildkomponenten mit teilweise deutlichen Beeinträchtigungen für das Wegebild der jetzigen Busstraße können vor allem genannt werden:

- ⇒ die begradigten Straßenabschnitte, insbesondere der öffentliche Straßenabschnitt im Osten,
- ⇒ die durchgängig verbreiterte Oberfläche der Schwabinger Fahrstraße (von ursprünglich ca. 6 m auf 7 m, gelegentlich 8 m Breite),
- ⇒ die Asphaltierung der Oberfläche,

- ⇒ der neu hinzugekommene, gerade geführte Streckenabschnitt im Westen mit der anschließenden scharfen Kurve,
- ⇒ der gestreckte Wegeabzweig zur Rumfordhalle und die verbreiterte Einfahrt zum Biergarten,
- ⇒ die „parkfremden“ Omnibusse, denen der Betrachter hier auf Schritt und Tritt als gartenästhetisch störende Vehikel begegnet, wie auch die privaten Kfz auf dem öffentlichen Straßenabschnitt.

Zusammenfassende Einschätzung (4.3.3.1 und 4.3.3.2): Anders als beim Landschaftsbild des gesamten Englischen Gartens müssen die hier aufgeführten untypischen Bildkomponenten bei einem einzelnen „Wegebild“ sehr viel kritischer eingestuft werden, da sie in ihrer Gesamtheit deutliche Bildbeeinträchtigungen gegenüber der ursprünglichen Wegekonzeption sichtbar machen. Das wird besonders deutlich, wenn man das Wegebild der Busstraße mit den Erscheinungsbildern anderer Wege im Englischen Garten vergleicht. Andererseits ist aber noch einmal auf die noch vorhandenen oder in Ansätzen vorhandenen Vegetationselemente, Räume und Blickbeziehungen hinzuweisen, die es erlauben würden, das Wegebild – zumindest in seinem Umfeld – erkennbar aufzubessern (vgl. hierzu das bestehende garten- und denkmalpflegerische Konzept).

4.3.3.3 Erfassung der Landschaftsbildqualität

Vielfalt

Entsprechend den Ergebnissen in 4.3.3.1 und 4.3.3.2 stellt sich die Landschaftsbildqualität der Busstraße kritischer dar. Die landschaftliche Vielfalt ist auch hier am wenigsten betroffen. Sieht man von einer gewissen Monotonisierung der Straße durch die Begradigungen und die Asphaltierung der Oberfläche ab, ist immer noch eine deutliche Raum-, Perspektiv- und vor allem Elementenvielfalt (Vegetationsstrukturen) vorhanden. So ergibt sich ein Straßenbild mit noch relativ großer landschaftlicher Vielfalt.

Naturnähe

Mit Blick auf die Naturnähe ist dagegen zu konstatieren, dass das Bild der Busstraße, bedingt insbesondere durch die durchgängige Asphaltierung des Fahrwegs sowie die hohe Frequenz der dort verkehrenden Busse und die an schönen Tagen ganz erhebliche Zahl der privaten Kfz (der Biergartenbesucher) auf dem Ostabschnitt der Straße, deutliche Naturnä-

heverluste aufweist. Daran können auch die vielen alten Bäume im unmittelbaren Umfeld nichts ändern.

Eigenartsverluste

Diese Beeinträchtigungen zusammen mit den Streckungen der leichten Schwingungen der ursprünglichen Schwabinger Fahrstraße wie auch die deutliche Verbreiterung der Trasse und der stadtstraßenförmige Ausbau auf dem Abschnitt von der Einfahrt zum Chinesischen Turm bis zur Hirschauerstraße (mit einer Breite von 9 m ohne Berücksichtigung der seitlichen Gehsteige) müssen in ihrer Durchgängigkeit als deutliche Eigenartsverluste betrachtet werden, die das Wegebild auf seiner ganzen Länge treffen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der verringerte Naturnähegrad wie auch die deutlichen Eigenartsverluste erkennbar in die Substanz und die Qualität dieses Wegebildes eingreifen, wodurch trotz des noch relativ hohen Vielfaltswertes die ästhetische Stimmigkeit der Wegeszene erkennbar reduziert wird. Die Diskrepanz zwischen der ästhetischen Erwartung, wie sie sich beim Betrachter aus dem Erlebnis anderer Parkwege im Englischen Garten im Vergleich mit der ästhetischen Realität dieses Fahrweges aufbaut, ist nicht gering. Daher ist die Landschaftsbildqualität dieses Straßenbildes, wie es sich heute darstellt, als eher mäßig anzusetzen. Es ist aber zugleich darauf hinzuweisen, dass das Umfeld der Busstraße ein gutes Wiederherstellungspotential besitzt, insbesondere im Hinblick auf Vegetationsstrukturen, Raumbildung und Aussichtsmöglichkeiten. Die systematische Nutzung dieses Potentials, wie es im Denkmalpflegekonzept der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen vorgesehen ist, würde dazu beitragen, das die Qualität dieses Straßenbildes deutlich aufgebessert würde.

5. Auswirkungen der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke auf den Englischen Garten

Im Folgenden werden die Auswirkungen des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten Süd als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum und auf das Landschaftsbild ermittelt (Wirkungsanalysen). In den Analysen werden die Auswirkungen zuerst sachlich beschrieben („Wirkungsbreite“) und anschließend wertend, d.h. aus der Sicht des Denkmalschutzes, der Erholung und des Landschaftsbildes beurteilt („Wirkungstiefe“). Positive Wirkungen konnten nicht gefunden werden. Das liegt daran, dass bei einer Parkanlage wie dem Englischen Garten, zu deren Ausstattung eine Straßenbahn bis heute nicht gehört, die (tatsächlichen und erwarteten) Funktionswerte von Verkehr einerseits und andererseits von Gartendenkmalschutz, naturbezogener Erholung und Landschaftsbildschutz nicht kompatibel sind. Daher werden im Folgenden unter Auswirkungen immer negative Auswirkungen verstanden, die sprachlich auch als Beeinträchtigungen, Belastungen, Zerstörungen oder allgemeiner auch als Verluste bezeichnet werden.

(Mit Blick auf die geplante Straßenbahn-Neubaustrecke außerhalb des Englischen Gartens kann vermutet werden, dass sie sich auch positiv auf den Englischen Garten auswirkt. Beispielsweise ist zu erwarten, dass eine Straßenbahn, die bis an den Englischen Garten heranfährt, für diejenigen Menschen, die in ihrem Einzugsbereich wohnen, die Zugänglichkeit zu diesem Park wie auch den Benutzerkomfort noch verbessert. Die geplante Straßenbahn-Neubaustrecke außerhalb des Englischen Gartens ist aber nicht Gegenstand dieser Untersuchung.)

Mit der **Wirkungsbreite** wird erfasst, welche inhaltlichen Bereiche und Faktoren der Kulturgüter (Gartendenkmal, Erholungsraum, Landschaftsbild) durch die Auswirkungen beeinflusst werden, während mit **Wirkungstiefe** die Intensität und zeitliche Dauer der Auswirkungen erfasst werden. Wirkungsbreite und Wirkungstiefe zusammen erlauben eine deskriptive (Inhalt und Umfang) und eine evaluative Abschätzung (Schwere) der Auswirkungen. Bei der Wirkungstiefe wird desweiteren unterschieden zwischen „erheblichen“ und „nachhaltigen“ Auswirkungen (Beeinträchtigungen). Eine **erhebliche** Wirkungstiefe ist gegeben, wenn größere räumliche Bereiche des Kulturguts beeinträchtigt sind (räumlich verursachte Intensität), oder wenn sich die Beeinträchtigungen auf wichtige Inhalte beziehen (inhaltlich verursachte Intensität). So kann beispielsweise die derzeitige Lärmbelastung des Mittleren Rings auf den Englischen Garten als erhebliche Beeinträchtigung interpretiert werden, da die Lärmeinwirkungen auf einem Streifen von mindestens 400 m Breite den Orientierungswert für Erholungsflächen überschreiten (vgl. 4.2.5). Die Formulierung „erheblicher“ Beeinträchtigungen

impliziert, dass es auch „nicht erhebliche“ Beeinträchtigungen gibt. Das sind Beeinträchtigungen, die zwar nachweisbar sind, deren Intensität oder belastete Flächen aber von geringer Größe, und damit ohne besondere Folgen sind (zumutbare Folgen). Beispielsweise kann die visuelle Beeinträchtigung des Englischen Gartens durch das in den Park „einstrahlende“ Hochhaus der HypoVereinsbank an der Arabellastraße, wahrnehmbar von einem kleinen Bereich aus an der Westseite der Schönfeldwiese, als nicht erheblich eingestuft werden, da nur von diesem, räumlich begrenzten und weniger prominenten Bereich das Gebäude und davon wiederum nur die Spitzen sichtbar sind. Diese Beeinträchtigung wird als „zumutbar“ und damit als „nicht erheblich“ bewertet.

Eine **nachhaltige** Beeinträchtigung liegt vor, wenn ein Kulturgut (aller Voraussicht nach) über längere oder lange Zeit von einer negativen Auswirkung beeinflusst bleibt. So ist beispielsweise die Beeinträchtigung durch das erwähnte Gebäude der HypoVereinsbank zwar nicht erheblich, sie ist aber nachhaltig, da davon auszugehen ist, dass das Hochhaus in den nächsten 50 – 100 Jahren wohl nicht abgerissen wird, also eine lange Lebensdauer besitzt, und andererseits die Randpflanzung des Englischen Gartens ihre ultimative Höhe bereits erreicht hat. Man wird also noch über viele Jahrzehnte die Spitzen der HypoVereinsbank sehen können. (Dass dennoch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die HypoVereinsbank insgesamt gering ist, beruht darauf, dass es sich um eine nicht erhebliche Beeinträchtigung handelt.) Im übrigen gibt es entsprechend den nicht erheblichen Beeinträchtigungen auch nicht nachhaltige Beeinträchtigungen. Um die Schwere oder Wirkungstiefe einer Beeinträchtigung angemessen beurteilen zu können, sind also meist beide Parameter zu berücksichtigen.

Bei der Beurteilung der Wirkungstiefe der Beeinträchtigungen der geplanten Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten ist zu beachten, dass bereits von der Busstraße negative Auswirkungen ausgehen. Diese Vorbelastungen sind entsprechend zu diskutieren und zu berücksichtigen.

5.1 Auswirkungen auf den Englischen Garten als Gartendenkmal

Bei der folgenden Darstellung und Bewertung der negativen Auswirkungen des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten als Gartendenkmal werden zunächst die Beeinträchtigungen des betroffenen Wegraums (5.1.1), durch den das Straßenbahnvorhaben führt, und in einem zweiten Abschnitt dann die Beeinträchti-

gungen der Gesamtanlage des Englischen Gartens (5.1.2) durch das Vorhaben diskutiert. Dabei werden in einem ersten Schritt die Auswirkungen jeweils sachlich beschrieben (Wirkungsbreite) und dann zusammenfassend beurteilt (Wirkungstiefe). Soweit neben den anlagebedingten Auswirkungen betriebs- und baubedingte Beeinträchtigungen involviert sind, wird darauf hingewiesen.

5.1.1 Auswirkungen auf den Wegraum der Straßenbahntrasse

Der Wegraum, durch den die geplante Straßenbahnstrecke geführt werden soll (die heutige Busstraße), ist als Teil des Gartendenkmals „Englischer Garten“ ursprünglich selbst nach künstlerischen Gesichtspunkten gestaltet. Wie 4.1.3.4 zu entnehmen ist, sind daher aus Gründen der Denkmalpflege die Auswirkungen des Vorhabens auf folgende Aspekte des Wegraums bezüglich möglicher Beeinträchtigungen darzustellen:

- ⇒ Wegetrasse,
- ⇒ Raumverhältnisse,
- ⇒ Blickbeziehungen.

5.1.1.1 Beeinträchtigungen der Wegetrasse

Durch die gegenüber der Bustrasse weitere Glättung der kleinteiligen Wegeschwüngen bei der Längstrassierung der geplanten Trambahnstraße, durch die Verbreiterung der Straße um 1- 3 m gegenüber der Bustrasse, durch den gleichmäßig breiten Oberbau der Straßen-trasse aus Betonfertigzeilen (wie auch durch die durchgängig asphaltierte Mischfläche), durch die Absetzung seitlicher, stetig paralleler Radfahrstreifen, durch die mehr oder weniger parallele Gleisführung und durch die parallel-symmetrische Fahrleitungsanlage würde aus dem im Sckellschen Entwurf vorgesehenen landschaftlichen Fahrweg eine technisch-urbane Straße entstehen. An die Stelle diskreter Fahrwegabschnitte mit je eigenem Aussehen, wie sie teilweise auf der Busstraße noch erlebbar sind, träte eine Straße monotoner Stetigkeit. Die Straßenbahntrasse würde aufgrund der Kurvenglättung und ihrer Aufweitung in die Breite über weite Strecken überschaubar und damit vorhersagbar, das so wichtige Überraschungsmoment bei der Wegeführung im Landschaftsgarten ginge noch stärker verloren. Abgesehen von den Baum- und Strauchverlusten durch den Bau der Trambahnstraße müsste die seitliche Vegetation regelmäßig beigeschnitten werden, um die volle Funktionsfähigkeit

der relativ schmalen Radfahrstreifen zu gewährleisten. Dadurch entstünde streckenweise ein kastenartiger Eindruck (bis in Augenhöhe).

Der technische Charakter der vorgesehenen Trasse würde insbesondere auch durch die für den Straßenbahnbetrieb notwendige Fahrleitungsanlage hervorgerufen, wobei sich je nach Wahl des Fahrleitungssystems graduell durchaus Unterschiede ergeben. Dabei wäre das in den Planfeststellungsunterlagen vorgeschlagene System der **Standardkonstruktion der Hochkette** mit einer maximalen Abspannungshöhe von 8,00 m mit Blick auf die visuellen Störungen des künstlerischen Entwurfs keineswegs die günstigste Lösung. Diese Konstruktion (vgl. 3.2.3) benötigt zwar die geringste Zahl an Fahrleitungsmasten (37 Stück), es würde sich aber um relativ hohe Masten (Einzelmaste 9,00 m bzw. 12,00 m im Bereich der öffentlichen Straße; Zweigleisenausleger 11,50 m) handeln, und wegen der Höhe des Tragseils könnte der Baumausschnitt in einigen Partien gravierend sein (Lichttraumprofil bis zu 8,30 m).

Wie bereits erwähnt, wären die Stadtwerke aber bereit, auch andere Konstruktionen zur Anwendung kommen zu lassen (3.2.3). Mit der **Beiseilkette** z.B. würde zwar der geringste „Draht-Aufwand“ bei der Verspannung des Fahrseils betrieben, die maximale Abspannungshöhe reicht aber bis 8,70 m, und sie benötigt relativ viele Fahrleitungsmaste (54 Stück). Die Masten der Beiseilkonstruktion sind zudem relativ hoch (9 m – 12 m), und der Baumausschnitt müsste gar bis zu 8,70 m hoch reichen. Bezüglich der visuellen Dominanz (Zahl und Höhe der Masten, maximale Bauhöhe der Abspannung, Verdrahtungsaufwand, Höhe des Lichttraumprofils u.a.) wäre die **Hochkette mit reduzierter Höhe** des Fahrseils die günstigste Lösung überhaupt, denn sie impliziert nicht nur weniger Fahrleitungsmaste (37 Stück), viele Masten wären bei dieser Lösung auch deutlich niedriger (7,70 m – 12,00 m), und die Bauhöhe der Abspannung wäre (mit 6,70 m) so gering wie bei der Flachkette. Trotzdem wäre aber die **Flachkette** im Hinblick auf mögliche visuell-ästhetische Beeinträchtigungen die ungünstigste Konstruktion, denn im Gegensatz zu den drei übrigen Fahrleitungsstrukturen verläuft bei ihr die zur Stabilisierung notwendige Drahtkette horizontal, sodass sich der Straßenpassant wie unter einem Drahtzelt bewegt. Die Flachkette würde auch mit Abstand die meisten Fahrleitungsmaste benötigen (60 Stück), wobei Zweigleisenausleger, die bei den übrigen Konstruktionen zum Schutz wertvoller Baumschubstanz und wichtiger Sichtbeziehungen zum Einsatz kommen, hier keine Anwendung finden könnten. Auch würde der Baumausschnitt hier bis zu etwa 7,70 m hoch reichen.

Die von den verschiedenen Fahrleitungssystemen hervorgerufenen Unterschiede der visuellen Auswirkungen sind jedoch nur gradueller Art. Gleichgültig welches System gewählt wird, in jedem Falle entstände mit der Einführung einer solchen technischen Einrichtung in die idealisierte Natur des Englischen Gartens eine gravierende visuelle Beeinträchtigung. Das menschliche Auge arbeitet antizipierend, „greift“ beispielsweise nach den Drähten der Fahrleitung, selbst wenn sie nur streckenweise im Laubdach zu sehen wären, und setzt sie, wie die Gestaltpsychologie zeigt, erlebnismäßig zu einer vollständigen Gestalt zusammen. Visuelle „Optimierungen“ technischer Lösungen, wie sie z.B. mit der Hochkette reduzierter Höhe versucht wird, können in dieser spezifischen Situation eines naturnahen Landschaftsgartens den grundlegenden Schaden nicht verhindern. Das gilt auch für die meisten der anderen (technischen) Vorschläge, die die Stadtwerke zur Verminderung negativer Auswirkungen der Straßenbahntrasse machen (z.B. Reduzierung der Mastenzahl). Gemessen an der grundsätzlichen Beeinträchtigung der künstlerischen Gestalt des Wegraums (z.B. durch die immer noch verbleibende Vielzahl der Masten) ist die Wirksamkeit objektseitiger Minderungsmaßnahmen relativ gering.

Auch betriebsbedingt würde der Besucher auf der geplanten Trambahnstraße landschaftliche Natur in künstlerischer Überhöhung, wie sie Sckell im Englischen Garten vermitteln wollte, kaum noch erleben können. In den Hauptverkehrszeiten würde dem Besucher auf dieser Straße durch den Hirschangerwald durchschnittlich alle 2,5 Minuten ein Straßenbahnzug begegnen, wobei die 2-gliedrigen Züge 27 m lang und die 3-gliedrigen 36 m lang sind. Gewiss, auch die Busse wirken sich in diesem Sinne bereits negativ aus, aber die Busse sind nur halb so lang (Normalbus: 12 m und Gelenkbus: 18 m Länge) und wirken weitaus weniger mächtig.

5.1.1.2 Beeinträchtigungen der Raumverhältnisse (Raumbildung und –abfolge)

Wie in 4.1.3.4 beschrieben, bestand ursprünglich die Schwabinger Fahrstraße, auf der größtenteils die geplante Straßenbahntrasse verlaufen würde, wie alle Wege im Sckellschen Park aus einer Kette verschieden großer Räume, die sich durch gewolltes Vor- und Zurückspringen der randlichen Baumpflanzungen ergaben. Bei der einfachen und naturnahen Gestaltung des Fahrwegs war das Grunderlebnis auf solchen Wegen immer ein Raumerlebnis, das in seiner Vielfalt wiederum die Voraussetzung für das Nachfühlen von Stimmungen und erregenden Stimmungswechseln war. Würde das Straßenbahnvorhaben verwirklicht, würde die technisierte Straßenbahntrasse mit ihren vielen randscharfen Längselementen wie Rad-

fahrstreifen, optischen Trennlinien, Beton- bzw. Asphaltbändern zwischen 4 parallelen Gleisen, Fahrdrähten, Längsketten usw. eine Umkehr des Erlebnisses bewirken. Nicht mehr die Folge von Raumaufweitung und Raumverengung würde den Betrachter gefangen nehmen sondern das lange verstetigte Straßenband. Selbst wenn es gelänge, Räume unterschiedlicher Größe dem Wegraum zuzuordnen, so würde doch bei der Dominanz des technischen Straßengebildes das Grunderlebnis ein Straßenerlebnis, nicht das eines – wenn auch breiten – Parkwegs sein.

Weitgehend verloren ginge im Verlauf der geplanten Straßenbahntrasse das Prinzip der Engführungen zwischen Raumaufweitungen. Das unverändert breite, offene Straßenband, das durch die Anlage der Straßenbahntrasse mit den beidseitigen Radfahrstreifen und dem Fahrleitungsaufbau entstehen würde, ließe keinen Raum mehr für die subtile Gestaltung solch enggeführter Abschnitte. Auch die heutige Busstraße hat in Bezug auf diese räumlichen Gestaltqualitäten bereits Verluste aufzuweisen, insbesondere im südlichen Abschnitt von der Orangerie bis zur Hirschauerstraße (öffentliche Straße). Das am Sckellschen Entwurf orientierte Pflegekonzept für den Englischen Garten der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen (4.1.3.4) macht aber deutlich, dass die Busstraße doch noch so wenig „kanalisiert“ und verstetigt ist, dass das ursprüngliche Raumbildungsmuster, das in manchen Partien ansatzweise noch erkennbar ist, in einer denkmalpflegerischen Anstrengung zumindest in größeren Teilen erfolgreich rekonstruierbar wäre.

5.1.1.3 Beeinträchtigungen der Blickbeziehungen

Die Verwirklichung des Vorhabens der zweigleisigen Straßenbahn durch den Englischen Garten würde sich auch auf die Blickbeziehungen im Wegraum auswirken. Durch die Verbreiterung der geplanten Trambahnstraße würden noch längere Straßenabschnitte überschaubar sein als das ohnehin schon auf der heutigen Busstraße der Fall ist. Das gilt insbesondere für den Teil von der scharfen Kurve im Norden bis auf die Höhe etwa des chinesischen Turms. Es gehört aber zur Sckellschen Wegechoreographie (4.1.3.4), dass immer nur begrenzte Teile des Wegs selbst überschaubar sind, sodass sich für den Wanderer ständig neue Perspektiven nach vorne wie nach hinten ergeben. Auch die Einblicke in die Querwege würden sich verändern, weil aufgrund des straßenbahnbedingten höheren Gefahrenpotentials keilförmige Einschnitte in die randständige Vegetation des Hirschangerwaldes rechts und links an den Einmündungen der Querwege vorgenommen werden müssten, um das Sichtfeld der die Straße querenden Fußgänger, Radfahrer und Skater zu vergrößern.

Ebenfalls würde sich die Vielzahl der Aus- und Einblicke in seitliche Räume und Schneisen reduzieren, da bei Errichtung der Trambahnstraße die Raumbildung des Sckellschen Entwurfs insbesondere aufgrund der Straßenbreite nur in einigen Bereichen, wenn überhaupt, rekonstruierbar wäre. Im übrigen spielt bei jeder Sichtbeziehung das Umfeld des Aussichtspunktes eine enorm wichtige Rolle. Der aber würde in Zukunft immer den Charakter einer technischen Straße aufweisen.

5.1.1.4 Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)

Mit Blick auf den Englischen Garten als Gartendenkmal müssen die oben beschriebenen Veränderungen des Wegraums (Wegetrasse, Raumverhältnisse, Blickbeziehungen), die mit der Errichtung der geplanten zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Park verbunden wären, in ihrer Gesamtheit als **erheblich** eingestuft werden. Das gilt insbesondere für die Auswirkungen auf die Trasse, die durch Kurvenglättung, Verbreiterung, stetig-monotonen Oberbau, Doppelgleisanlage, Fahrleitungsanlage mit Masten und Abspannung, mit langen Straßenbahnzügen und hoher Verkehrsfrequenz gravierend beeinträchtigt würde mit der Folge, dass sich der ursprünglich künstlerisch gestaltete landschaftliche Fahrweg zu einer technisch-urbanen Straße wandeln würde.

Das Vorhaben würde sich aber auch gravierend auf die charakteristische Raumbildung in diesem Wegraum des ehemaligen Fahrwegs wie auch auf die Blickbeziehungen auswirken. Denn die „scharfkantige“, technisierte Straßenbahntrasse würde bewirken, dass an die Stelle einer Abfolge unterschiedlicher Raumbilder ein mehr oder weniger immer gleiches Straßenbild treten würde, das auch zur Folge hätte, dass die Perspektiven weniger oft wechseln und sich ähnlicher würden.

Der Bau der Straßenbahn-Neubaustrecke ist nicht auf kurze Zeit ausgelegt. Der Vorhabens-träger sieht in der Errichtung der Straßenbahn-Nordtangente eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und Verknüpfungsvorteile bezüglich des verkehrlichen Gesamtnetzes. Die mit dem Bau der Straßenbahn-Neubaustrecke durch den Englischen Garten verbundenen Beeinträchtigungen, wie sie oben geschildert sind, würden von langer Dauer sein, und müssen daher als **nachhaltig** eingestuft werden. Diese zentrale west-östliche Wegeverbindung durch den Englischen Garten würde dauerhaft den Charakter des künstlerisch intendierten Parkwegs durch den Hirschangerwald einbüßen. (Die bisherige Busstraße wirkt

dagegen nach ihrer Entstehungsgeschichte wie auch in ihrer Anlage eher provisorisch; und es bedarf wohl keiner besonderen Fantasie, davon auszugehen, dass sie unter veränderten städtebaulichen und verkehrlichen Bedingungen wesentlich leichter aufhebbar und zu einem Parkweg rückbaubar wäre.)

5.1.2 Auswirkungen auf den gesamten Englischen Garten

Die geplante Straßenbahnstrecke wirkt sich aber nicht nur negativ auf den Wegraum aus, in dem sie verläuft. Die Wirkungen erstrecken sich weit darüber hinaus auf den Englischen Garten (Süd) als Gesamtanlage. Um diese Beeinträchtigungen exakter fassen zu können, werden im folgenden zunächst die Auswirkungen des Straßenbahnvorhabens

- ⇒ auf das gartenkünstlerische Gesamtkonzepts für den Englischen Garten (5.1.2.1) und
- ⇒ auf die kulturhistorischen Bedeutungen des Englischen Gartens (5.1.2.2)

in ihrer Wirkungsbreite beschrieben, um dann wieder die Wirkungstiefe mittels der Kriterien der Erheblichkeit und der Nachhaltigkeit einzuschätzen. Grundlage für die Ausführungen sind insbesondere die Abschnitte 4.1.3.1 und 4.1.3.2.

5.1.2.1 Auswirkungen auf das gartenkünstlerische Gesamtkonzept

Mit Blick auf das gartenkünstlerische Gesamtkonzept sind die Auswirkungen der Straßenbahntrasse hinsichtlich folgender Aspekte zu beschreiben und zu beurteilen:

- ⇒ die konzeptionelle Verschränkung der Großbereiche (Wiesenflächen, Hirschangerwald) über eine raumorganisierende Mitte und
- ⇒ die Raumbehandlung der Gesamtanlage (parktypische Raumfolgen).

Zerstörung der raumorganisierenden Mitte

Das ursprüngliche Gelände des heutigen südlichen Englischen Gartens bestand aus zwei großen Wiesenbereichen im Norden (Schwabinger Bereich) und Süden (Schönfeldwiesen) und dem dazwischen liegenden Hirschangerwald. Sckell gibt sich nicht mit dieser simplen additiven Aneinanderreihung von Flächen zufrieden, sondern verschränkt durch die Pflanzung breiter Waldbänder entlang der in Längsrichtung fließenden Bäche (Schwabinger Bach

und Oberstjägermeisterbach) bzw. entlang der Westgrenze des Parkgeländes in subtilmeisterhafter Art diese drei Bereiche zu einem brillenartigen Gebilde, als dessen Gläser die großen Offenflächen (Wiesen, Kleinhesselohes See) betrachtet werden können (4.1.3.1) In dieser zusammenhängenden Raumfigur ist der Hirschangerwald nicht mehr einfach das trennende Mittelstück, er stellt vielmehr das zentrale Scharnier der Raumkonstruktion dar. Würde die beabsichtigte zweigleisige Straßenbahnstrecke verwirklicht, die – auf der Trasse der alten Schwabinger Fahrstraße verlaufend – den Hirschangerwald in seiner ganzen Längsausrichtung am nördlichen Rande durchfährt, dann würde der Englische Garten durch diese parkfremde, technische Trasse an seiner empfindlichsten Stelle getroffen. Damit wäre das künstlerische Gesamtkonzept des Parks aufgehoben. Der Hirschangerwald wäre nicht mehr länger die raumorganisierende Mitte eines großen weitläufigen Parks sondern trennender Bereich zwischen 2 mehr oder weniger voneinander unabhängigen Grünflächen.

Zerstörung der parktypischen Raumfolgen

Mit der Umklammerung der großen Wiesenflächen durch bandartige Waldpflanzungen, die sich aus dem Hirschangerwald heraus entwickeln, gelingt es Sckell zugleich, die verschiedenen Charaktere des langgestreckten Geländes mittels einer einzigartigen Raumbehandlung in einer ganzheitlichen, naturnahen Parkgestalt zusammenzufassen, und damit zugleich die monumentale Weite des Englischen Gartens „einzufangen“ und herauszustellen. Die geplante Straßenbahnstrecke würde in ihrer strikten, technischen Zäsur die ineinander gleitenden Abfolgen sich aufweitender und verengender Räume, die im Süden mit ausgedehnten aber räumlich klar gefassten Wiesen (Schönfeldwiese, Große Carl-Theodor-Wiese u.a.) beginnen, sich dann im Hirschangerwald über Engführungen fortsetzen, um sich im Norden wieder in die Tiefe und Weite der Werneckwiese und des Kleinhesselohes Sees zu öffnen, einfach zerschneiden. Damit würden aber auch die spezifischen Abfolgen von naturnahen Bildern und Stimmungsbildern unterbunden, wie sie sich beim Durchwandern der Sckellschen Räume auf tun, und die zu den fundamentalen Erlebnissen im Park gehören (vgl. zu allem 4.1.3.2). Am prosaischen Bauwerk der Trambahnstraße würde jede ästhetische Raum- und Bilderfolge enden, und alles Emotionale, Stimmungsvolle und Atmosphärische zum Erliegen kommen. Den ganzen Park in seiner monumentalen Weite und seiner klassischen Harmonie als eine Einheit zu erleben, würde nicht mehr möglich sein.

5.1.2.2 Auswirkungen auf den Englischen Garten als Träger kulturhistorischer Bedeutungen

Verlust eines einzigartigen Dokuments der Gartenkunst (klassischer Landschaftsgärten)

Wie in 4.1.4 ausgeführt wird, stellt der Englische Garten nach allgemeiner Auffassung der Gartenhistoriker eine der herausragendsten Parkanlagen der klassischen Periode des Landschaftsgartens in Deutschland dar. Da jedoch wie oben aufgezeigt, mit der Errichtung der zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten zentrale Partien der Gartenanlage überbaut würden, der Garten in zwei Hälften zerrissen würde, würde ein einzigartiges Dokument der Gartenkunst in Deutschland verloren gehen, oder doch so stark beschädigt werden, dass sein besonderer Wert im Park selbst nicht mehr erlebbar wäre, sondern nur noch abstrakt in kunsthistorischen Erörterungen erschlossen werden könnte.

Verlust eines seltenen Zeugnisses der Stadt- und Freiflächenentwicklung (Volksgärten)

Die andere, ungewöhnliche kulturhistorische Bedeutung des Englischen Gartens liegt darin, dass dieser seiner geschichtlichen Zweckbestimmung und seinem Programme nach bereits vor der Wende zum 19. Jahrhundert von Rumford als Volksgarten initiiert und von Sckell angelegt wurde (4.1.2). Er ist damit der 1. Volksgarten auf dem Kontinent. Das allein schon macht ihn zu einem Denkmal mit einzigartiger garten- und sozialgeschichtlicher Bedeutung. Mit dem vorgesehenen Bau der Straßenbahn, über den wesentliche Teile des Sckellschen Entwurfes zunichte gemacht würden, würde auch ein außergewöhnliches Beweisstück liberalen Staats- und Gesellschaftsverständnisses im frühen 19. Jahrhundert zunichte gemacht, zumindest aber stark beschädigt werden. Mit der neuartigen Funktionsbestimmung als Volksgarten stellt der Englische Garten das Grundmodell des „demokratischen Grüns“ (GRZIMEK) dar, an dem sich seither immer wieder Versuche orientiert haben, die rasante Urbanisierung und Verdichtung des europäischen Lebensraums qualifizierend zu steuern. Die Errichtung der zweigleisigen Straßenbahn durch den Englischen Garten würde dieses seltene Zeugnis der Stadt- und Freiflächenentwicklung in Europa aufs höchste gefährden.

5.1.2.3 Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)

Die dargelegten Beeinträchtigungen der Organisations- und Raumaspekte des gartenkünstlerischen Gesamtkonzepts (5.1.2.1) durch den Bau der geplanten zweigleisigen Straßen-

bahnstrecke im Hirschangerwald müssen als sehr **erheblich** eingeschätzt werden. Der Hirschangerwald, der in seiner ganzen Länge von der geplanten Trambahnstraße durchquert würde, ist die raumorganisierende Mitte des südlichen Englischen Gartens. Diese besondere Bedeutung des Hirschangerwaldes ginge durch das strikte Straßenband total verloren und mit ihr das gesamte Grundkonzept. Zum anderen würde aber auch die Zerschneidung der spezifischen Raumabfolgen von Nord nach Süd und umgekehrt für das gartenkünstlerische Gesamtkonzept einen Eingriff größter Intensität darstellen, denn die Erlebbarkeit der ganzen ausdrucksvollen Weite des Englischen Gartens in vielfältigen Bildern und Stimmungsbildern setzt diese bewusst gestalteten, durchgängigen Raumreihungen im Park voraus.

Auch die geschilderten kulturhistorischen Verluste, die mit dem Bau der Trambahnstraße zu erwarten wären, müssen als äußerst **erheblich** bezeichnet werden. Denn der Englische Garten ist ein einzigartiges Beispiel für einen Park der klassischen Periode des Landschaftsgartens in Deutschland, und verträgt daher keinen technischen Eingriff, der die Grundlage dieser kulturhistorischen Bedeutung zerstören würde. Gleichmaßen empfindlich gegen Eingriffe macht ihn seine garten- und sozialgeschichtliche Bedeutung als erster Volkspark auf dem Kontinent. Er kann diese Zeugniskraft nur behalten, wenn er in seiner Substanz nicht derart verändert wird, wie das mit dem Bau der beabsichtigten Straßenbahntrasse der Fall sein würde.

Bezüglich der Einschätzung auf der Dimension der Nachhaltigkeit, muss auch hier darauf hingewiesen werden, dass die Errichtung der geplanten Straßenbahn-N eubaustrecke durch den Englischen Garten als eine dauerhafte Verkehrsverbindung vorgesehen ist. Daher müssen die Auswirkungen dieses Vorhabens sowohl auf das gartenkünstlerische Gesamtkonzept als auch auf den Englischen Garten als Träger der aufgezeigten einzigartigen kulturhistorischen Bedeutungen (garten- und sozialgeschichtlicher Art) in jedem Fall als **nachhaltig** beurteilt werden.

Es darf nicht übersehen werden, dass schon von der Busstraße deutliche Beeinträchtigungen auf das gartenkünstlerische Gesamtkonzept ausgehen. Die Bustrasse ist aber, wie bereits angedeutet, weit weniger intensiv in ihren Auswirkungen; vor allem aber wäre sie unter veränderten ökonomischen und städtebaulichen Bedingungen wesentlich leichter wieder aufzuheben als die beabsichtigte Straßenbahntrasse. Im übrigen weist das Pflegekonzept der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen für den Englischen Garten darauf hin, dass bei entsprechenden Wiederherstellungsmaßnahmen im Wegraum der Bustrasse diese selbst möglicherweise wieder in einen Zustand gebracht werden kann,

in dem eine Reihe der vom Betrieb der Busse ausgehenden Beeinträchtigungen nicht mehr erheblich sind. Damit wäre auch ihre Einschätzung als deutliche Beeinträchtigung relativiert.

5.2 Auswirkungen auf den Englischen Garten als städtischen Erholungsraum

Um die relevanten Auswirkungen des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf den Englischen Garten als städtischen Erholungsraum zu erfassen, ist von den grundlegenden Bedürfnisorientierungen für Erholung in der Natur, nämlich von körperlicher Bewegung, Gesundheit und Naturerleben auszugehen. Mit Blick auf die körperliche Bewegung wird dargestellt, ob und in wieweit mit der Verwirklichung der geplanten Straßenbahntrasse vorhandene Wege und Flächen zerschnitten werden. Bezüglich der Gesundheit wird darauf eingegangen, in wie weit durch Verlärmung, Luftverunreinigung, Unfallgefahr und Schreckerlebnisse die Erholungsvorgänge erschwert werden. Auswirkungen auf das Natur- und Landschaftserlebnis brauchen hier nicht gesondert untersucht werden, da sie weitgehend mit den Auswirkungen der Straßenbahntrasse auf den Englischen Garten als Gartendenkmal schon erfasst sind, bzw. bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes noch einmal angesprochen werden.

Auch hier muss nach Auswirkungen auf die Gesamtanlage und andererseits nach solchen auf das unmittelbare Umfeld der Trasse selbst differenziert werden. Dabei werden der Zerschneidungseffekt und daran sich anlagernde, weitere umfassende Auswirkungen als Beeinträchtigungen der Gesamtanlage (5.2.2) diskutiert. Die übrigen Wirkungen werden entsprechend ihrer geringen Reichweite im Zusammenhang mit der Trasse und ihrem näheren Umfeld (5.2.1) besprochen. In beiden Abschnitten werden Wirkungsbreite und Wirkungstiefe der Beeinträchtigungen wieder getrennt dargestellt. Bei den Auswirkungen handelt es sich weitgehend um anlagebedingte, seltener um betriebsbedingte und baubedingte Beeinträchtigungen. In diesen Fällen wird darauf hingewiesen.

5.2.1 Auswirkungen im Bereich der Trasse und im näheren Umfeld der geplanten Straßenbahnstrecke

Zu den relevanten bau- und betriebsbedingten Wirkungen der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke auf die Erholungsvorgänge im englischen Garten im Sinne von Gesundheitsvorsorge lassen sich im Umfeld der Straße zählen:

- ⇒ Lärm,
- ⇒ Luftverunreinigung,
- ⇒ Unfälle,
- ⇒ Schreckerlebnisse.

5.2.1.1 Lärm und Luftverunreinigung

Die Lärmbelästigung der Erholungssuchenden, die durch den Bau und den Betrieb der geplanten zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten hervorgerufen wird, hält sich in Grenzen. Wie schon darauf hingewiesen (3.2.5), erreicht der Lärmmittelungspegel in der Regel bereits nach 10 m Abstand von der Mitte der Straße den schalltechnischen Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A). Nur in der scharfen Kurve, im Bereich vom Chinesischen Turm bis zur Hirschauer Straße und bei den Querwegen ist der Lärm stärker bzw. wird der Lärm durch offene Bereiche weiter getragen, wobei aber auch dort nach maximal 50 m der Orientierungswert erreicht wird (SEIB, 1998). Im Vergleich mit der Buslinie ist der Lärmmittelungspegel sogar geringer, was zum einen an der geringer angesetzten Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn (30 km/h gegenüber dem Bus mit derzeit 50 km/h) und zum anderen an der geringer angesetzten Zahl der täglichen Straßenbahnvorbeifahrten liegt (vgl. 3.2.5). (Es ist aber schon darauf hingewiesen worden, dass die derzeitige Busgeschwindigkeit für einen Erholungspark wesentlich zu hoch liegt.)

Etwas anders ist die Lärmbelästigung während der Bauzeit einzustufen. Hier kann man davon ausgehen, dass der Lärm – zumindest in bestimmten Bauphasen – durch Rammen, Bagger, erhöhten LKW-Verkehr durch das Vor-Kopf-Bauverfahren usw. größer sein wird. Andererseits ist bei einer voraussichtlichen Bauzeit von ca. 8 Monaten (April-Oktober) diese Lärmbelästigung zeitlich deutlich begrenzt.

Mit einer Verunreinigung der Luft durch den Betrieb der Straßenbahn als einem elektrisch betriebenen und gebremsten Verkehrsmittel ist nicht zu rechnen (3.2.5). Dagegen ist auch hier wahrscheinlich, dass während der Bauphase größere Schadstoffmengen jene Erholungssuchende erreichen, die sich in der Nähe der Baustelle aufhalten. Da die Trasse eine wichtige Querverbindung durch den Park darstellt, und trassenparallele Fußwege vorhanden sind, ist mit einem bestimmten Erholungsverkehr in Baustellennähe auf alle Fälle zu rechnen.

(Andererseits würde der Bau der geplanten Straßenbahn im Vergleich mit dem vorhandenen Busverkehr auf Dauer zu keinen nennenswerten Verbesserungen bezüglich der Luftbelastung im englischen Garten führen, da, wie in 4.2.5 ausgeführt, alle neuen Busse, von denen bereits viele im Englischen Garten eingesetzt sind, nach Aussagen der Stadtwerke mit einem effektiven Filtersystem bezüglich CO, CO₂ und Rußpartikel ausgerüstet sind, und dass dieses Filtersystem ab Ende 2001 auch die Stickoxide deutlich verringern kann.)

5.2.1.2 Unfallgefahren

Ob mit Straßenbahnen durch den Englischen Garten wirklich mehr Unfälle stattfinden würden, lässt sich nicht voraussagen. Die bestehende Bustrasse zeigt, dass trotz Regelgeschwindigkeit von 50 km/h die Unfallhäufigkeit auf der Busstraße äußerst gering ist. Es gibt aber eine Reihe von Punkten, die auf eine Erhöhung des Gefahrenpotentials im Falle des Baus der Straßenbahntrasse hinweisen. So ist damit zu rechnen, dass die neu angelegte Trambahnstraße von mehr Menschen in Längsrichtung benutzt wird. Denn sie würde wegen der größeren Straßenbreite und der höheren Aufastung heller und besonnerter sein, es würde wegen der ausgewiesenen Radfahrstreifen ein Gefühl größerer Sicherheit von ihr ausgehen. Vor allem aber wäre mit mehr Inline-Skatern, Skateboardern und Kickboardern (Rollerfahrern) auf der neuen, „gut“ befestigten Fahrbahn zu rechnen. Wie in 3.1.2 dargestellt, sind schon heute auf der Busstraße ¼ aller Passanten in Längsrichtung Skater und Rollerfahrer. Gerade diese Nutzergruppe folgt am stärksten dem Bedürfnis nach ästhetischer Körperdarstellung, und führt Bewegungen aus, die nicht nur sehr raumgreifend sind (große Schwingbreiten), sondern auch nicht selten von Walkmen musikalisch „unterstützt“ werden. Der fehlende Hörkontakt zur Außenwelt erhöht aber auch die Gefahr.

Mit der größeren Nutzerzahl vergrößert sich die Anzahl der Menschen, die die Gefährdung sozusagen als Disposition mitbringen. Alte Menschen, deren Hörfähigkeit häufig nicht mehr besonders gut funktioniert, wie auch Kinder, die dem Verkehr nicht die nötige Aufmerksamkeit schenken, gehören zu diesen Risikogruppen. Auch haben Straßenbahnen im Vergleich zu Bussen bei gleicher Geschwindigkeit den längeren Bremsweg, was ebenfalls die Unfallgefahr erhöhen würde. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass sich gerade Radfahrer, die in Längsrichtung fahren, leicht mit ihren Rädern in den Schienen verklemmen können. Das gilt im Prinzip auch für die Rollerfahrer und die Inline-Skater. Letztere würden sich nicht in den Schienenrillen verklemmen, sie würden aber die Balance verlieren, wenn sie mit einem Rollschuh in eine Schiene gerieten.

Während der Bauphase ist die Unfallgefahr für Erholungssuchende aller Wahrscheinlichkeit nach sehr gering, da von einer soliden und vorschriftsmäßigen Absperrung des Baugeländes ausgegangen werden kann.

5.2.1.3 Schreckerlebnisse

Schreckerlebnisse, die durch die unbemerkte Annäherung starker/schneller Verkehrsteilnehmer an leicht verletzbare Personen hervorgerufen werden, haben in Parkanlagen in den letzten Jahren enorm zugenommen. Viele Menschen, insbesondere alte Menschen, Personen mit Kinderwagen, Kleinkinder u.a. leiden unter Schreckerlebnissen, wie sie durch spätes Wahrnehmen anderer, bedrohlich erscheinender Verkehrsteilnehmer auf Parkwegen hervorgerufen werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass solche nicht oder zu spät wahrgenommenen Gefahrenmomente, die sich psychisch, physiologisch und körperlich bei den Betroffenen auswirken, vermehrt auf der geplanten Trambahnstraße durch den Englischen Garten auftreten würden, und zwar direkt aufgrund der zu spät bemerkten Annäherung von oder an Straßenbahnen, aber auch indirekt, wenn sich der Publikumsverkehr auf der neuen Straßenbahntrasse ausweitet, und vor den Straßenbahnen ausweichende Radfahrer und Skater dann vor allem Fußgänger erschrecken.

Auf diese Belastung wurde schon bei der Charakterisierung der Busstraße hingewiesen (4.2.5), doch ist es wohl richtig anzunehmen, dass beim Bau der geplanten Straßenbahntrasse durch den Englischen Garten Schreckerlebnisse Erholungssuchender vermehrt auftreten würden. Schließlich spielt in diesem Zusammenhang auch eine Rolle, dass Straßenbahnzüge mit 27 m (zweigliedrige Züge) und 36 m Länge (dreigliedrige Züge), die mit 30 km/h durch die Erholungsanlage fahren, bedrohliche Vehikel darstellen, insbesondere wenn im Schnitt alle 2,5 Minuten (in den Hauptverkehrszeiten) ein solcher Zug passiert. Prinzipiell trifft diese Belastung auch auf die heute im Englischen Garten verkehrenden Busse zu, aber bei den deutlich geringeren Buslängen (von 12 m bei Normalbus bzw. 18 m bei Gelenkbus) ist sie nicht so ausgeprägt.

5.2.1.4 Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)

Lärmbelästigung und Luftverunreinigung

Bezüglich der Wirkungstiefe können die Lärmbelästigungen und Luftverunreinigungen, die durch den Betrieb der geplanten zweigleisigen Straßenbahn durch den Englischen Garten

entstehen würden, wegen ihrer Geringfügigkeit als **nicht erheblich** eingestuft werden. Sie sind zwar nachhaltig wegen des zu erwartenden dauerhaften Betriebs der Straßenbahn durch den Englischen Garten, das ist jedoch wegen ihrer geringen Intensität ohne Belang. Anders muss die **Bauphase** bezüglich dieser Beeinträchtigungsarten beurteilt werden. Es ist während dieser Zeit sehr wohl mit **erheblichen** Lärm- und Luftimmissionen für Erholungssuchende im näheren Umfeld der Baustelle bzw. bestimmter Abschnitte der Baustelle (für Straßenbahn und Hauptwasserleitung) zu rechnen, insbesondere weil die geplante Straßenbahnstrecke auf einer Trasse errichtet würde, die eine wichtige Querverbindung im Park darstellt, und deshalb mit relativ vielen Menschen etwa auf den angrenzenden Parallelwegen zu rechnen wäre. Da aber andererseits die Bauzeit begrenzt ist, sind diese Beeinträchtigungen als **nicht nachhaltig** anzusehen.

Unfallgefahren

Die Gefahr, als Erholungssuchender auf der Trasse an einem Unfall mit den Straßenbahnen, aber auch mit anderen Erholungssuchenden (Radlern, Inline-Skatern) beteiligt zu sein, ist kritischer einzuschätzen vor allem auch deshalb, weil die Trambahnstraße bei ihrer Verwirklichung vermutlich von deutlich noch mehr Passanten und Erholungssuchenden benutzt würde als die heutige Bustraße. Insbesondere sind, wie dargelegt, Unfälle mit Straßenbahnen zu befürchten wegen der meist weit ausschwingenden Inline-Skater, aber auch wegen der vielen, oftmals schnellen Radler auf den ohnehin schmalen Randstreifen und wegen der zu erwartenden vermehrten Zahl an Fußgängern. Daher ist die Wirkungstiefe der Beeinträchtigungen hier bezüglich der Intensität als **erheblich** und mit Blick auf die zeitlichen Dauer als **nachhaltig** einzustufen.

Da mit einer ordnungsgemäßen Sicherung der Baustelle gerechnet werden kann, ist die baubedingte Unfallgefahr als **nicht erheblich**, und wegen der Kürze der Bauzeit als **nicht dauerhaft** einzustufen.

Schreckerlebnisse

Die zu erwartenden Schreckerlebnisse auf der geplanten Trambahnstraße durch den Englischen Garten, die direkt oder indirekt von zu spät wahrgenommenen Straßenbahnen ausgelöst werden, sind als **erheblich** einzustufen, nicht zuletzt deshalb, weil sich wahrscheinlich neben Fußgängern besonders viele Radfahrer und Inline-Skater auf der Straßenbahntrasse bewegen würden, die bei Herannahen einer Straßenbahn auf die seitlichen Radfahrstreifen ausweichen und dabei die Fußgänger, insbesondere ältere Menschen belästigen würden. Auch die im Vergleich zu den Bussen fast doppelt so langen Straßenbahnzüge würden si-

cher nicht ohne Einfluss auf die Schreckbelastung sein. Wegen der auf Dauer angelegten Straßenbahnstrecke sind diese Belastungen zudem als **nachhaltig** zu beurteilen.

5.2.1.5 Exkurs: Auswirkungen und ihre Folgen oder die Macht des Faktischen

Bezüglich der Unfallgefahren muss die Frage gestellt werden, was passieren würde, wenn sich vermehrt ernsthafte Unfälle ereignen sollten, auch dann, wenn die Richtgeschwindigkeit für die Straßenbahn bereits auf 20 km/h abgesenkt wäre (vgl. 3.2.6, letzter Punkt). Es ist wenig realistisch, davon auszugehen, dass dann die Straßenbahn durch den Englischen Garten wieder abgebaut würde. Vielmehr wäre damit zu rechnen, dass massive seitliche Absperreinrichtungen installiert würden, und dass gegebenenfalls Fußgänger, Skater, Kickboarder und Radler die Trasse in Längsrichtung nicht mehr benutzen dürften. Damit würde der Erholungswert des Parks noch einmal erheblich und nachhaltig in Mitleidenschaft gezogen werden. Aber auch das Gartendenkmal würde unter einer solchen nachträglichen Sperrung der Trambahnstraße erneut erheblich und nachhaltig beeinträchtigt.

Statt die auf der Südseite der Busstraße parallel verlaufenden Fußwege, die nachträglich angelegt wurden und der künstlerischen Parkkonzeption widersprechen, aufheben zu können, müssten weitere parallel verlaufende Radwege in den bestehenden Park eingezogen, zumindest aber deutliche Verbreiterungen der Fußwege vorgenommen werden. Damit würde die Zäsur durch den Hirschangerwald noch breiter und noch deutlicher ausfallen, der Englische Garten noch stärker beeinträchtigt. Die ‚Macht des Faktischen‘ würde zu Maßnahmen führen, die insgesamt den Denkmalswert wie auch den Erholungswert des Englischen Gartens noch erheblicher und nachhaltiger beeinträchtigen würden. - Zu solchen berechtigten Fragen machen die Feststellungsunterlagen keine besonderen Ausführungen.

Andererseits muss damit gerechnet werden, dass bei Gefahrenhäufung vor allem alte und andere Menschen mit geschwächter körperlicher Konstitution diese zentrale Querverbindung durch den Englischen Gartens meiden und Umwege in Kauf nehmen würden. Eine solche Nutzerverdrängung würde der Erholungsfunktion des Englischen Gartens diametral widersprechen. Es lägen dann ebenfalls erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen vor.

5.2.2 Auswirkungen auf den gesamten Englischen Garten

Als negative Auswirkungen der geplanten zweigleisigen Straßenbahn-Neubaustrecke auf die Gesamtanlage des Englischen Gartens als Erholungsraum in der Stadt München lassen sich benennen:

- ⇒ die Zerschneidung des Parks,
- ⇒ die Verschlechterung der innerstädtischen Freiraumversorgung und
- ⇒ die Beeinträchtigung des touristischen Images des Englischen Gartens.

5.2.2.1 Zerschneidung des Englischen Gartens

Die Zerschneidung des Englischen Gartens durch die geplante Trambahnstraße ist nicht nur ein Denkmalschutzproblem, sie wirkt sich auch gravierend auf die Erholungsmöglichkeiten und das Erholungsverhalten der betroffenen Bevölkerung aus. Der Englische Garten ist – von seinem qualitativen und quantitativen Ausstattungsangebot her betrachtet – ein Park der weitläufigen Bewegung. Viele Menschen wollen und können hier ausgedehnte Spaziergänge und Radtouren in einer naturnahen Umgebung machen. So sind eine ganze Reihe von Fuß- und Radwegen in Längsrichtung (Nord-Süd-Richtung) angeordnet, die zur Bereicherung des Wegeangebots über Querwege miteinander verbunden sind (4.2.2). Dem entspricht, dass Promenieren, Spazieren gehen, Radfahren, Joggen, Inline-Skating zu den dominierenden Aktivitäten im Englischen Garten gehören (4.2.3.2). Für alle diese lokomotorischen Bewegungsarten würde die Trambahnstraße, die sich über die ganze Breite des Parks zieht, eine deutliche Zäsur darstellen, den Park zerschneiden. Sicher, die Straße wäre für die Erholungssuchenden nicht unüberwindbar und es gingen von ihr auch – wie oben dargestellt – keine weitreichenden Lärmbelastungen und Luftverunreinigungen aus, wenngleich das Überqueren oftmals nicht ungefährlich und nicht angenehm wäre. Das technisch-monotone Band in einer sonst naturnahen landschaftlichen Umgebung würde jedoch in psychologischer Hinsicht eine absolute Schnittlinie darstellen, die das Natur- und Landschaftserlebnis der Erholungssuchenden gewaltsam zerreißt. Die auf weiten Spaziergängen und Radtouren basierende Erholung im Englischen Garten, die zu großen Teilen eben an Natur- und Landschaftserlebnisse gebunden ist, würde schwer beeinträchtigt.

Es wäre damit zu rechnen, dass die Weite des heutigen südlichen Englischen Gartens von vielen Menschen gar nicht mehr in Anspruch genommen würde, weil der Park selbst den Eindruck dieser Weite nicht mehr vermitteln würde. So würde der Englische Garten nicht nur

als Denkmal sondern auch als Erholungsraum bewußtseinsmäßig und verhaltensmäßig in zwei kleinere Parkteile zerfallen. Letztlich liefe der Park Gefahr, als Ort ungestörter Weitläufigkeit aus dem Bewusstsein der Bevölkerung getilgt zu werden. Erste Ansätze zu dieser Zerschneidung der gesamten Parkanlage sind bereits mit der Busstraße gemacht worden, aber der eher provisorische Charakter dieser Trasse und ihre geringere Breite wirken bei weitem nicht so trennend und Einhalt gebietend. Auch lässt sich ein Großteil der Trennwirkung der Busstraße bei Durchführung des vorgesehenen Denkmalpflegekonzepts der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen für die Schwabinger Fahrstraße, auf der die Busstraße größtenteils verläuft, rückgängig machen, was bei der vorgesehenen Straßenbahntrasse mit ihrer größeren Breite und technischen Ausstattung nicht mehr möglich ist.

5.2.2.2 Verschlechterung der innerstädtischen Freiraumversorgung

Es ist darauf hingewiesen worden, dass der Englische Garten aufgrund seiner innerstädtischen Lage und seiner Größe ungewöhnlich viele Menschen mit weitläufigen Grünflächen versorgen kann (4.2.4). Ihm ist es zu verdanken, dass große Stadtbereiche mit hoher Dichte an Einwohnern und Studenten, insbesondere auf der Westseite des Parks, auf allen Versorgungsebenen, insbesondere aber auf der stadtteil- und stadtbezogenen Ebene ausreichend mit Erholungsgrün versehen werden. Und die hohe Auslastung des Englischen Garten (vgl. 4.2.3.1) verweist darauf, dass der Park von der lokalen und überlokalen Bevölkerung wie kaum eine andere vergleichbar große Grünanlage als Erholungsraum angenommen wird. Durch den Bau der zweigleisigen Straßenbahn-Neubaustrecke, die den Park in zwei Teilflächen unterteilen würde, würde gerade die in der verdichteten Innenstadt so notwendige Freiflächenversorgung mit den weitläufigen Bewegungsmöglichkeiten gravierend beeinträchtigt werden.

Die innerstädtische Freiflächenversorgung würde sich mit der geplanten Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten auch deshalb deutlich verschlechtern, weil es, wie dargelegt, keine größere Grünfläche in München gibt, die unter dem Gesichtspunkt nachhaltigen Wirtschaftens (ausreichend Grün, aber keine Überversorgung) einen höheren (Erholungs-) Nutzen abwirft, was durch die außerordentliche Lagegunst des Englischen Gartens als städtischer Erholungsraum bedingt ist (4.2.4).

5.2.2.3 Beeinträchtigung des Englischen Gartens als touristische Attraktion

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass mit den Veränderungen des Parks, wie sie mit dem Bau der Straßenbahn durch den Englischen Garten verbunden wären, in München eine Besucherattraktion von einzigartiger Bedeutung bedroht wäre. Mit ‚Besucherattraktion‘ ist zum einen gemeint, dass der Englische Garten als weltweit bekannte Parkanlage wesentlich zum touristischen Wert der Stadt München beiträgt, dass er eine attraktive Kraft für den Fremdenverkehr ist, und dass die touristische Wertschöpfung in der Stadt München sich nicht zuletzt auch diesem ästhetischen und memorialen ‚Kapital‘ des Englischen Gartens verdankt.

Es geht aber auch darum, dass für viele Besucher der Stadt München der Englische Garten Ausdruck eines bestimmten Lebensgefühls ist, das sie mit dieser Stadt verbinden, und über das sie München als besonderen Wohn- Arbeits- und Lebensraum definieren. Der Englische Garten ist über die Touristen wesentlich am positiven Image der ganzen Stadt beteiligt. Auch sind es in nicht geringem Maße die Touristen und Fremden, die dem Englischen Garten ein groß- und weltstädtisches Flair verleihen. Schließlich muss noch darauf hingewiesen werden, dass die Bedeutung des Englischen Gartens als Denkmal auch dadurch herausgestellt, in die Welt getragen und international wach gehalten wird, dass die Fremden und Touristen in der Stadt bevorzugt den Englischen Garten als Erholungs- und Erlebnisraum besuchen. Ohne Zweifel würde sich aber die Zerschneidung und Zerteilung des Englischen Gartens durch die geplante Straßenbahn-Neubaustrecke deutlich negativ auf den Englischen Garten als touristischen „Magnet“ auswirken.

5.2.2.4 Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)

Zerschneidung des Englischen Gartens

Betrachtet man die oben beschriebenen Folgen der Zerschneidung des Englischen Gartens durch die geplante Trambahnstraße aus rekreativer Sicht, dann ist sie als sehr **erheblich** einzustufen. Für den Erholungssuchenden stellt sich die Straßenbahnstrecke als eine trennende Zäsur dar, der er auf praktisch allen Wegen in der dominanten Längsrichtung des Parks begegnet. Der kontinuierliche Erlebnisstrom der Erholungssuchenden würde gewalt- sam zerrissen, die Weite des heutigen südlichen Englischen Gartens von vielen Menschen nicht mehr in Anspruch genommen. Die besondere, den Englischen Garten charakterisierende Qualität der Weitläufigkeit ginge verloren. Da die geplante Straßenbahn als langfristige

Einrichtung einzustufen ist, müssen diese erheblichen Zerschneidungseffekte zudem als **nachhaltig** beurteilt werden.

Verschlechterung der innerstädtischen Freiraumversorgung

Angesichts der Tatsache, dass großen Teilen der innerstädtischen Bevölkerung Münchens durch den heutigen, weitläufigen Englischen Garten nicht nur auf den unteren sondern gerade auch auf der stadtteil- und stadtbezogenen Versorgungsebene ausreichend Erholungsgrün zur Verfügung steht, müssen die mit dem Bau der zweigleisigen Straßenbahn-Neubaustrecke zu erwartenden Beeinträchtigungen in der Freiraumversorgung der Innenstadt als **erheblich** eingeschätzt werden. Die Beeinträchtigungen sind auch deshalb so gravierend, weil dem Englischen Garten ein im Stadtvergleich einmalige Lagegunst bescheinigt werden muss. Da mit dem Vorhaben der Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten eine dauerhafte, langfristige verkehrliche Lösung angestrebt wird, sind die damit verbundenen Mängel in der innerstädtischen Freiraumversorgung zugleich als **nachhaltige** Mängel einzustufen.

Beeinträchtigung des Englischen Gartens als touristische Attraktion

Der Englische Garten ist eine wesentliche, weltweit bekannte Einrichtung Münchens (vergleichbar der Bedeutung des Central Parks für New York oder des Hyde Parks für London), die am positiven Fremdbild der Stadt entscheidend beteiligt ist. Deshalb müssen die mit der geplanten Errichtung der Straßenbahn-Neubaustrecke durch den Englischen Garten verbundenen negativen Auswirkungen auf Tourismus, Stadtimage, Parkflair und internationalen Ruf als **erheblich** und zugleich wieder als **nachhaltig** angesprochen werden.

5.3 Auswirkungen auf das Landschaftsbild des Englischen Gartens

Um die Auswirkungen der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke auf das Landschaftsbild, oder genauer, auf die Landschaftsbildqualität des Englischen Gartens zu erfassen und zu beurteilen, werden zunächst wieder die Auswirkungen der vorgesehenen Straßenbahntrasse in ihrer Breite (Wirkungsbreite) erfasst und dann die Tiefe (Schwere) der beschriebenen Wirkungen auf das Landschaftsbild mit Hilfe der Kriterien „Erheblichkeit“ und „Nachhaltigkeit“ eingestuft. Die Wirkungsbreite lässt sich einigermaßen repräsentativ über die Parameter „Vielfalt“, „Naturnähe“ und „Eigenart“ ermitteln (vgl. 4.3). So wird sachlich erfasst, inwieweit Vielfalt, Naturnähe und Eigenart des Landschaftsbildes (als die Auslöser der landschaftsäs-

thetischen Qualität des Schönen) durch das Straßenbahnvorhaben beeinträchtigt werden. Im zweiten Schritt wird dann bewertet, wie erheblich und nachhaltig diese Beeinträchtigungen sind.

Es wird unterschieden zwischen den Auswirkungen auf das Straßenbild (mit der vorgesehenen Trambahnstraße) im engeren Sinne (5.3.1) und den Auswirkungen auf das Landschaftsbild des Englischen Gartens insgesamt (5.3.2). Da es hier um Bilder einer Park-Anlage geht, sind die im Folgenden besprochenen Auswirkungen weitgehend anlagebedingte Auswirkungen oder Beeinträchtigungen. Es werden aber, wo immer nötig, auch die betriebs- und die baubedingten Beeinträchtigungen der Landschaftsbilder erfasst.

5.3.1 Auswirkungen auf die Qualität des Straßenbildes

Negative Auswirkungen auf das Straßenbild und seine Qualität äußern sich für den Betrachter vor allem in Verlusten an Vielfalt, Naturnähe und Eigenart, wobei sich diese wiederum auf Landschaftsbildkomponenten wie Elemente, Räume und Blickbeziehungen richten können.

5.3.1.1 Folgen für die Qualitätsparameter Vielfalt, Naturnähe und Eigenart

Vielfaltsverluste

Durch den vorgesehenen Straßenbahn-Neubau würde im Straßenbild die Vielfalt, hervorgerufen durch landschaftliche Elemente, deutlich verringert werden. Die Gründe dafür liegen in der weiteren Einebnung der kleinteiligen Wegeschwüngen, der Verbreiterung der Straße gegenüber der heutigen Busstraße um 1 – 3 m, der Erstellung eines monoton-stetigen Straßenbandes anstelle sich aneinander reihender diskreter und individuell gestalteter Wegeabschnitte, dem sich auf ganzer Strecke angleichenden Lichtraumprofil durch höhere Aufassung, wie sie die Verspannung des Fahrleitungssystems notwendig macht. In diesem Straßenbild ist die Vielfalt der landschaftlichen Elemente gegenüber anderen Wegen im Park deutlich verringert.

Aber auch die Raumvielfalt würde erkennbar abnehmen, da durch die Breite der Straße viele kleinere Straßenräume aufgehoben würden. Das gilt insbesondere für die Raumfolgen an ehemaligen Engführungsstellen, die auch nachträglich im Rahmen eines Denkmalpflegekonzeptes nicht mehr wiederherstellbar wären. Schließlich wird auch die Perspektivvielfalt deut-

lich beeinträchtigt, da durch die Verbreiterung der Trasse die überschaubaren Straßenabschnitte länger, die Blickmöglichkeiten damit weniger werden. Im übrigen wird mit dem Verlust an kleinteiligen Wegräumen auch die Vielfalt der Einblicke reduziert. Letztendlich werden mit der Reduktion der Vielfalt die für ein ästhetisch positives Landschaftserleben so notwendigen Momente der Überraschung, der Unsicherheit, des Rätselhaften und des Mehrdeutigen abgebaut, was sich gravierend auf die Landschaftsbildqualität dieses Straßenbildes auswirkt.

Naturnäheverluste

Ähnlich groß wären bei Verwirklichung der vorgesehenen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten die zu erwartenden Naturnäheverluste in diesem Straßenbild. Der Bau der Straße aus Betonfertigteilen, die Einführung der vielen technischen Elemente wie Schienen, Fahrdrahtabspannung, Zweigleisenausleger, Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten usw., das alles erzeugt den Eindruck einer technisch-urbanen Straße, widerspricht dem Bild eines naturnahen Fahrwegs durch einen Landschaftspark. Auch die Ausblicke – etwa in die Querwege hinein – erschienen künstlicher, da für letztere an den Einmündungen Sichtdreiecke geschnitten werden müssten, die das Blickfeld kanalisieren. Die Vielzahl der Straßenbahnen (betriebsbedingte Beeinträchtigung), die bei der Verwirklichung des Projekts auf der Trambahnstraße verkehren würden, würden ebenfalls die Naturnähe im Straßenbild deutlich reduzieren.

Freilich zeigt auch die heutige Busstraße bereits Ansätze zu geringerer Naturnähe, etwa durch die Asphaltierung der Trasse, die Beleuchtung usw. Es muss aber noch einmal darauf hingewiesen werden, dass das vorgesehene denkmalpflegerische Konzept zur Wiedergewinnung der ursprünglichen Parkgestalt bei der Busstraße noch Anwendung finden kann, da eine ganze Reihe von entwickelbaren Resten noch erhalten sind, die jedoch mit der Anlage der Straßenbahntrasse verloren gingen. So würden bezüglich der Landschaftsbildqualität die genannten Naturnäheverluste, wie sie sich mit dem Bau der Trambahnstraße einstellen würden, insgesamt eine fundamentale Verschlechterung bedeuten.

Eigenartsverluste

Am größten aber wären die Eigenartsverluste, die dem Straßenbild im engeren Sinne durch den geplanten Straßenbahn-Neubau durch den Englischen Garten zugefügt würden. Hier ist vor allem das Fahrleitungssystem zu nennen, das benötigt wird, um die Straßenbahn mit Energie zu versorgen. Mit der Drahtabspannung, über die eine zweite technische Ebene in den Straßenraum eingezogen wird, wird die Eigenart des bisherigen Straßenbilds entscheidend verändert. Ähnlich beeinträchtigend wirken die sich in mehr oder weniger regelmäßigen

Abständen wiederholenden Maste, auch wenn versucht worden ist, ästhetisch sensible Bereiche nicht als Maststandorte auszuweisen. Wie die Hochkette mit reduzierter Höhe (4,20 m Regelhöhe) den Englischen Garten als Denkmal noch am wenigsten beeinträchtigen würde (5.1.1.1), so würde sie auch für das Straßenbild die geringsten Eigenartsverluste mit sich bringen, während die Flachkette mit ihren visuell auffälligen horizontalen Längsketten am stärksten das Landschaftsbild der Straße verfremden würde (zu den Begründungen vgl. 5.1.1.1). Doch entscheidend für die deutlichen Verluste an Landschaftsbildqualität ist die Tatsache, dass überhaupt ein (parkuntypisches) Fahrleitungssystem zum Betrieb der Straßenbahn eingebaut werden müsste.

Nicht weniger stark wird die Eigenart des Straßenbildes in Mitleidenschaft gezogen durch den technischen und monoton-stetigen Charakter, den die gegenüber der Busstraße nochmals verbreiterte und begradigte Trambahnstraße erhalten würde. Das über eine lange Strecke unveränderte, randscharfe Nebeneinander von Radfahrstreifen, Straßenbändern, Schienen usw. hat mit der Wegequalität eines Parkwegs nichts mehr gemein. Auch die verbreiterte Busstraße mit ihrer asphaltierten Oberfläche führte in diesem Punkt bereits zu deutlichen Eigenartsverlusten, die jedoch in ihrem Ausmaß in keinem Vergleich zu der geplanten Straßenbahntrasse stehen. Mit Errichtung der Straßenbahntrasse wird das Bild der alten Schwabinger Fahrstraße endgültig in das einer technisch hochausgerüsteten Straße, wie man sie sonst im bebauten Kontext der Stadt finden mag, verwandelt. Dazu tragen auch die massiven Straßenbahnzüge bei (27 m und 36 m lang), die in den Hauptverkehrszeiten in rascher Folge (durchschnittlich alle 2,5 Minuten) einem Passanten begegnen würden (betriebsbedingte Eigenartsverluste).

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass während der etwa achtmonatigen Bauphase die Errichtung massiver Bauzäune, auch wenn sie Einblicke und Durchblicke gestatten würden, aber auch die Präsenz und der Einsatz großer Baumaschinen und LKW vorübergehend die Eigenart beeinträchtigen würden. Solche „Bildstörungen“ gehen nicht nur über das Auge als Sinnesorgan sondern auch über das Ohr.

5.3.1.2 Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)

Die beschriebenen Vielfaltsverluste im Straßenbild, die mit der Verbreiterung, der Streckung und der Verstetigung des Straßenoberbaus einsetzen würden, müssen als gravierend eingeschätzt werden. Dazu würden noch die erwähnten Verluste der Raumvielfalt (durch die Brei-

te der Straße) sowie die der Perspektivvielfalt treten (vor allem wegen langer überschaubarer Straßenabschnitte), so dass insgesamt die Vielfalt **erheblich** reduziert würde.

Eine vergleichbare Einstufung muss bei der Naturnähe vorgenommen werden. Die Dominanz der vielen technischen Elemente wie Schienen, Fahrdrabtabspannung, Zweigleisenausleger, Masten usw. in einer sonst landschaftlich-natürlichen Umgebung wie auch die Vielzahl der auf der Strecke verkehrenden Straßenbahnzüge würde im Straßenbild, wie es sich nach der Errichtung der geplanten zweigleisigen Straßenbahn-Neubaustrecke dem Betrachter darbieten würde, einen der Wirkungstiefe nach **erheblichen** Naturnäheverlust verursachen.

Am größten aber wären, wie dargelegt, die Eigenartsverluste des Straßenbildes, hervorgerufen vor allem durch das Fahrleitungssystem mit seinen visuell auffälligen Drahtabspannungen, durch den technischen und monoton-stetigen Charakter des Straßenverlaufs wie auch durch die visuell mächtigen Straßenbahnzüge, die sich bei dem geplanten dichten Takt im Bild ebenfalls deutlich niederschlagen würden. Daher sind auch die Eigenartsverluste im Straßenbild als **erheblich** einzuschätzen.

Wie bereits mehrfach erwähnt, ist der Bau der vorgesehenen Straßenbahn-Neubaustrecke nicht als vorübergehende Maßnahme geplant sondern als eine langfristige Einrichtung zur Verbesserung des Gesamtnetzes des öffentlichen Personennahverkehrs in München. Die mit dieser Verkehrsmaßnahme verbundenen erheblichen Verluste an Vielfalt, Naturnähe und Eigenart im Bild der Trambahnstraße durch den Englischen Garten sind daher zugleich als **nachhaltig** einzuschätzen.

Dagegen sind die (erhebliche) Einbußen an Landschaftsbildqualität, die in der (6 – 8-monatigen) **Bauphase** durch Bauzäune und Baumaschinen hervorgerufen würden, aufgrund der kurzen Störzeit **nicht nachhaltig**.

5.3.2 Auswirkungen auf die Qualität des Landschaftsbildes des gesamten Englischen Gartens

In 4.3.2 war aufgezeigt worden, dass der Englische Garten trotz der visuell nicht unbedenklichen Busstraße auch heute noch eine eindrucksvoll hohe Landschaftsbildqualität besitzt. Im Folgenden wird der Frage nachgegangen, wie sich das Vorhaben der zweigleisigen Straßenbahnstrecke auf der Trasse der ehemaligen Schwabinger Fahrstraße durch den Englischen Garten auf das Landschaftsbild des gesamten Parks auswirkt.

5.3.2.1 Folgen für die Qualitätsparameter Vielfalt, Naturnähe und Eigenart

Vielfaltsverluste

Bei der Einschätzung der Bedeutung der Vielfaltsverluste für das Landschaftsbild des Gesamtparks, die durch das Straßenbahnvorhaben ausgelöst würden, ist zu berücksichtigen, dass das Bild der Trambahnstraße zwar, wie beschrieben, deutlich an Vielfalt verlieren würde, dass aber in Bezug auf den ganzen Garten diese Straße nur eine unter vielen breiten Wegen (Fahrwegen) ist. Gleichzeitig muss auch beachtet werden, dass gerade die Straßenbahntrasse in ihrer zentralen Lage innerhalb des gesamten südlichen Englischen Gartens und in ihrer räumlichen Verknüpfung mit der Längsrichtung des Hirschangerwalds erlebnismäßig eine wichtige Position einnimmt, die sich für einen Besucher, der den Englischen Garten durchwandert, visuell immer wieder aufs Neue bestätigt. Deshalb beschränken sich die Vielfaltsverluste dieser Straße im Bewusstsein eines Betrachters nicht allein auf das unmittelbare, zugehörige Straßenbild, sie wirken sich vielmehr auch deutlich auf das Landschaftsbild des gesamten Parks aus.

Naturnäheverluste

Was über die Wirkung der Vielfaltsverluste auf das Landschaftsbild des gesamten Englischen Gartens gesagt wurde, gilt erst recht für die Wirkung der Naturnäheverluste. Auch wenn der Park mit seinen großen Flächen insgesamt noch als sehr naturnah anzusprechen ist, muss bezüglich der Wirkung der in 5.3.1.1 beschriebenen Naturnäheverluste (hervorgehoben vor allem durch die technisch überformte Straße) doch festgestellt werden, dass diese zentral gelegene und mit dem großen Rest des Parks in der landschaftlichen Qualität so deutlich kontrastierende Straße daher auch eine deutliche Reduktion der Naturnähe des Landschaftsbildes des gesamten Englischen Gartens bewirken würde. Oder anders ausgedrückt: würde das Straßenbauvorhaben realisiert, würden die Besucher den gesamten Englischen Garten als deutlich weniger naturnah erleben als das heute der Fall ist.

Eigenartsverluste

Die besonders hohen Eigenartsverluste, die für das Bild der geplanten Trambahnstraße durch den Englischen Garten im engeren Sinne festgestellt wurden (5.3.1.1) können nicht folgenlos für das Landschaftsbild des gesamten Parks bleiben. Es ist unübersehbar, dass das technisch überformte, monoton-stetige Straßenband und das dem Charakter des Parks in landschaftsästhetischer Hinsicht völlig widersprechende Fahrleitungssystem mit Masten,

Drahtabspannung und hohem Baumausschnitt der geplanten Straßenbahntrasse im gedanklichen Abbild eine eindruckstarke Zäsur quer durch den Englischen Garten darstellen würde. Diese charakterfremde, parkuntypische Zäsur würde sich bei den Besuchern ohne Zweifel in das größere Landschaftsbild des gesamten Parks tief eingraben.

5.3.2.2 Zusammenfassende Beurteilung (Wirkungstiefe)

Bezüglich der Wirkungstiefe ergibt sich aus diesen Einschätzungen, dass die Verluste an Vielfalt, Naturnähe und Eigenart, und damit an Qualität des gesamten Landschaftsbildes des südlichen Englischen Gartens als **erheblich** einzustufen sind. Auch die heutige Busstraße beeinträchtigt, wie dargestellt, das Landschaftsbild des gesamten Englischen Gartens, bleibt jedoch bezüglich des Ausmaßes an Vielfalts-, Naturnähe- und Eigenartsverlusten weit unter denen, die mit der geplanten Straßenbahntrasse verbunden wären. Hinsichtlich der Zeitperspektive stellen sich diese erheblichen Qualitätsverluste, wie sie durch die geplante Straßenbahn hervorgerufen würden, in ihrer Wirkungstiefe zugleich als **nachhaltig** dar.

6. Zusammenfassende gutachterliche Einschätzung

Die Ergebnisse der Analyse der Auswirkungen der geplanten zweigleisigen Straßenbahn-Neubaustrecke auf den Englischen Garten als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum und auf das Landschaftsbild sind in der nachstehenden Tabelle 3 zusammenfassend dargestellt.

Es zeigt sich, dass bezüglich des **Denkmalsaspektes** (5.1) sowohl die Auswirkungen auf den Wegraum der Straßenbahntrasse im engeren Sinne als auch diejenigen auf den gesamten südlichen Englischen Garten erheblich und nachhaltig sind. Das gartenkünstlerische Konzept für den Englischen Garten als Gesamtanlage wie auch dasjenige für den Wegraum, durch den die vorgesehene Straßenbahn-Neubaustrecke führen würde, würden durch die Verwirklichung dieser Planung gravierend und dauerhaft beeinträchtigt und zerstört. Die Verluste beziehen sich direkt auf den Landschaftsgarten in seiner unverwechselbar-einmaligen Gestalt, sie beziehen sich aber auch auf die einzigartige kulturhistorische Bedeutung des Englischen Gartens als klassischen Landschaftsgarten in Deutschland und als erster Volksgarten auf dem Kontinent. Mit dem geplanten Bau einer Straßenbahn durch den Englischen Garten würde bei dieser Sachlage ein Gartenkunstwerk von europäischem Rang tiefgreifende und dauerhafte Schäden erleiden, die seine Identität infrage stellen würden.

Die Auswirkungen auf das **Landschaftsbild** (5.3) wären nicht weniger prekär. Sowohl das unmittelbare Straßenbild der vorgesehenen Trambahnstraße als auch das Landschaftsbild dieser gesamten, mit den Mitteln der Gartenkunst gesteigerten Parklandschaft in der Aue würden in ihren wesentlichen Bildqualitäten erheblich und nachhaltig durch den beabsichtigten Bau der zweigleisigen Straßenbahn beschädigt. Die Landschaftsbildparameter der Vielfalt, Naturnähe und insbesondere der Eigenart, über die die Qualität des Landschaftsbildes bestimmbar ist, würden auf nicht absehbare Dauer durch massive Verluste gekennzeichnet sein. Vor allem das hoch technische und monoton-stetige Straßenband würde in seiner disharmonischen und mit der übrigen Parks substanz unverträglichen Form dem charakteristischen und unverwechselbaren Landschaftsbild des Englischen Gartens großen Schaden zufügen.

Tab. 3: Synopsis der Auswirkungen der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke auf den Englischen Garten als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum und auf das Landschaftsbild – Darstellung der Wirkungstiefe nach Erheblichkeit und Nachhaltigkeit.

KAP.	AUSWIRKUNGEN DER GEPLANTEN STRASSENBAHN-NEUBAUSTRECKE	WIRKUNGSTIEFE NACH	
		Intensität	zeitl. Dauer
5.1	auf den Englischen Garten als Gartendenkmal		
5.1.1	Auswirkungen auf den Wegraum der Straßenbahntrasse ⇒ Beeinträchtigungen der Wegetrasse ⇒ Beeinträchtigungen der Raumverhältnisse ⇒ Beeinträchtigungen der Blickbeziehungen	erheblich erheblich erheblich	nachhaltig nachhaltig nachhaltig
5.1.2	Auswirkungen auf den gesamten Englischen Garten ⇒ Zerstörung der raumorganisierenden Mitte ⇒ Zerstörung der parktypischen Raumfolgen ⇒ Verlust eines einzigartigen Dokuments der Gartenkunst (klassischer Landschaftsgarten) ⇒ Verlust eines seltenen Zeugnisses der Stadt- und Freiflächenentwicklung (Volksgarten)	erheblich erheblich erheblich erheblich	nachhaltig nachhaltig nachhaltig nachhaltig
5.2	auf den Englischen Garten als städtischen Erholungsraum		
5.2.1	Auswirkungen im Bereich der Trasse und im näheren Umfeld der geplanten Straßenbahnstrecke ⇒ Lärm- und Luftverunreinigung, betriebsbedingt ⇒ Lärm- und Luftverunreinigung, baubedingt ⇒ Unfallgefahren, betriebsbedingt ⇒ Unfallgefahren, baubedingt ⇒ Schreckbelastung ⇒ Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftserlebnisses (vgl. 5.1.1 und 5.3.1)	nicht erhebl. erheblich erheblich nicht erhebl. erheblich	--- nicht nachh. nachhaltig nicht nachh. nachhaltig
5.2.2	Auswirkungen auf den gesamten Englischen Garten ⇒ Zerschneidung des Englischen Gartens ⇒ Verschlechterung der innerstädtischen Freiraumversorgung ⇒ Beeinträchtigung des Englischen Gartens als touristische Attraktion	erheblich erheblich erheblich	nachhaltig nachhaltig nachhaltig
5.3	auf das Landschaftsbild des Englischen Gartens		
5.3.1	Auswirkungen auf die Qualität des Straßenbildes ⇒ Vielfaltsverluste ⇒ Naturnäheverluste ⇒ Eigenartsverluste ⇒ baubedingte Landschaftsbildverluste	erheblich erheblich erheblich erheblich	nachhaltig nachhaltig nachhaltig nicht nachh.
5.3.2	Auswirkungen auf das Landschaftsbild des gesamten Englischen Gartens ⇒ Vielfaltsverluste ⇒ Naturnäheverluste ⇒ Eigenartsverluste	erheblich erheblich erheblich	nachhaltig nachhaltig nachhaltig

Mit Blick auf die **Erholung** (5.2) fällt die Analyse differenzierter aus. Im Bereich der Straßenbahntrasse träten zwar Lärmbelastigungen auf, aber sie wären nicht erheblich. Lediglich während der begrenzten Zeit der Bauphase wäre – zumindest gelegentlich – mit erheblichen Lärm- und Luftbeeinträchtigungen (Baumaschinen) zu rechnen. Dagegen müssen die möglichen Unfallgefahren und die Schreckbelastungen im Bereich der Straßenbahntrasse als erheblich und nachhaltig eingestuft werden. Die Beeinträchtigungen des für den Erholungsvorgang wichtigen Natur- und Landschaftserlebnisses im Bereich der Straßenbahntrasse sind nicht explizit erfasst worden, sie ergeben sich aus den entsprechenden Einstufungen der Auswirkungen auf den Denkmalswert und/oder auf den Landschaftsbildwert (5.1.1 und 5.3.1). In beiden Fällen finden sich erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen. Auch die Auswirkungen, die von der geplanten Straßenbahn auf den Erholungswert des gesamten Englischen Garten ausgingen, wären äußerst gravierend. Der Park würde über seine ganze Breite in zwei Teile zerschnitten, die für den Englischen Garten typischen, weiten Spaziergänge in ungestörter Gartenlandschaft und im Sinne eines kontinuierlichen Naturerlebnisses wären nicht mehr möglich. Die mit der Zerschneidung verbundene Verschlechterung der innerstädtischen Freiraumversorgung wie auch die Beeinträchtigung des Parks als touristische Attraktion wären ebenfalls erheblich und nachhaltig.

Aus diesen Ergebnissen der Analyse der Auswirkungen der geplanten Straßenbahntrasse auf den Englischen Garten als Gartendenkmal, als städtischen Erholungsraum und auf das Landschaftsbild des Parks ergibt sich, dass der Englische Garten bei Verwirklichung dieser Pläne tiefgreifend und dauerhaft in seiner Substanz und Gestalt beschädigt, und in seinen besonderen denkmalbezogenen, rekreativen und ästhetischen Werten erheblich und nachhaltig beeinträchtigt würde. Er liefe Gefahr, seine einzigartige, weit über Deutschland hinausreichende kulturelle Bedeutung einzubüßen.

Es ist dem Vorhabensträger zu bescheinigen, dass er sich bemüht, die rekreativen, ästhetischen und denkmalrelevanten Beeinträchtigungen gering zu halten. Gemessen jedoch an den grundsätzlichen Belastungen und Zerstörungen, die mit einem solchen Vorhaben auf den Englischen Garten zukämen, sind die vorgesehenen bzw. andiskutierten Verbesserungen lediglich Tropfen auf einen heißen Stein. Beispielsweise benötigt die vorgeschlagene Hochkette als Fahrleitungssystem – auch bei „nur“ 4,20 m Regelhöhe – zwar die geringste Zahl an Fahrleitungsmasten, nämlich 37 Stück. Aber 37 bis zu 12 m hohe Masten würden auf alle Fälle errichtet werden. Diese greifen, auch wenn ihre Standorte vegetations- und sichtschonend ausgesucht werden, zusammen mit dem Abspannungssystem für die Fahr-

drähte tief in die Substanz des Denkmals, des Erholungsraums und des Landschaftsbildes ein.

Die kulturellen Verluste, die mit dem Bau des geplanten Neubaus der zweigleisigen Straßenbahnstrecke durch den Englischen Garten auftreten würden, wären so groß und gravierend, dass die berechtigten Interessen der Allgemeinheit am Englischen Garten als Denkmal, Erholungsraum und Landschaftsbild durch diesen Eingriff schwerwiegend verletzt würden. Damit ist – basierend auf den Ergebnissen der Wirkungsanalysen (Kapitel 5) – die geplante Straßenbahn-Neubaustrecke durch den Englischen Garten **als gesamtes Projekt aus fachlichen Gründen abzulehnen**.

Schlussbemerkung

Auch die heutige Busstraße wirkt sich bereits negativ auf den Denkmalswert, den Erholungswert und den Landschaftsbildwert des Englischen Gartens aus (vgl. hierzu 4.1, 4.2 und 4.3). Aber die Busstraße beeinträchtigt den Park weit weniger, und sie besitzt einen deutlich provisorischeren Charakter als mit der Trambahnstraße beabsichtigt ist (vgl. 5.1.1.4). Sie wäre daher auch unter veränderten städtebaulichen und verkehrlichen Grundbedingungen leichter wieder aufzugeben als die vorgesehene Straßenbahntrasse. Diese grundsätzliche Möglichkeit, unter veränderten Verhältnissen die Busstraße durch den Englischen Garten wieder rückzubauen, scheint auch die Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und See (ehemaliges Krongut) gesehen zu haben, als sie als Vertreter des Bayerischen Staates 1934 den Vertrag mit der Stadtgemeinde München abschloss, über den der Stadt die privatrechtliche Bewilligung erteilt wurde, durch den Englischen Garten auf der Schwabinger Fahrstraße eine Autobuslinie einzurichten und zu betreiben. Dieser Vertrag beinhaltet auch den Passus, dass die erteilte Bewilligung widerrufen werden kann. Angesichts der einzigartigen kulturellen Bedeutung des Englischen Gartens (vgl. Kapitel 4) sollte diese Option, nämlich die Busstraße, die das Denkmal, den Erholungsraum und das Landschaftsbild belastet, eines Tages wieder aufzuheben, offen gehalten werden. Der Gesichtspunkt der Herausnahme allen Verkehrs aus dem Englischen Garten, wenn sich dazu eine realistische Chance böte, darf im Interesse dieses Gartenkunstwerks von europäischem Rang und damit im Interesse der Öffentlichkeit nicht aufgegeben werden.

Literatur

- ADAM, K.; NOHL, W.; VALENTIN, W.: Bewertungsgrundlagen für Kompensationsmaßnahmen bei Eingriffen in die Landschaft. Schr.-R. „Naturschutz und Landschaftspflege in NRW. Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW. Düsseldorf 1987
- BÄUMLER, K.: Planfeststellungsverfahren – Neubau einer Straßenbahn durch den Englischen Garten (Sog. Nordtangente Abschnitt II). Vervielf. Skript der Freunde der Residenz München e.V., Geschäftsstelle. München 1998
- BOULDING, K. E: The Image – Knowledge in Life and Society. Ann Arbor (Michigan), 1971
- BUTLAR, A. v.: Der Garten als Bild – das Bild des Gartens. In: A. Zweite (Hg.), Münchner Landschaftsmalerei 1800-1850. Katalog zur Ausstellung der städtischen Galerie im Lenbachhaus, 160-172. München 1979.
- BUTLAR, A. v.: Der Landschaftsgarten. München 1980
- DIN 18005: Schallschutz im Städtebau – schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Teil 1, Beiblatt 1. 1987
- DOMBART, Th.: Der Englische Garten zu München. München 1972
- DUHME, F.: Die ökologische Bedeutung des Englischen Gartens. In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 232-238. München 1989
- FREYBERG, P.v.: Die „Geburtsurkunde“ des Englischen Gartens vom 13. August 1789 – eine Neuentdeckung. In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 77-83. München 1989
- GOECKE, M.: Zur Einordnung des Englischen Gartens München in die Entwicklung des Landschaftsgartens. In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 72-76. München 1989
- GRZIMEK, G.: Die Besitzergreifung des Rasens. Ausstellungsreihe der Bayerischen Rück ‚Erkundungen‘. München 1983
- HALLBAUM, F.: Das Straßenbahnprojekt durch den Englischen Garten. In: Münchner Neueste Nachrichten, Nr. 322, Seite 3 vom 21.11.1926
- HALLBAUM, F.: Der Landschaftsgarten – Sein Entstehen und seine Einführung in Deutschland durch Friedrich Ludwig von Sckell (1750-1823). München 1927
- HENNEL, R.: Untersuchungen zur Bestandssituation der Fischfauna der Mittleren Isar. Diss. an der Fak. für Landwirtschaft und Gartenbau, TU München. Freising 1991
- HOFFMANN, A.: Der Landschaftsgarten. D. Hennebo und A. Hoffmann, Geschichte der Gartenkunst, Bd. III. Hamburg 1963
- HOISL, R.; NOHL, W.; ENGELHARDT, P. : Naturbezogene Erholung und Landschaftsbild. Handbuch. Darmstadt 2000

HOISL, R.; NOHL, W.; ZEKORN, S.; ZÖLLNER, G.: Landschaftsästhetik in der Flurbereinigung. Schr.-R. „Materialien zur Flurbereinigung“, Heft 11. Bayer. Staatsministerium f. Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. München 1987

HOLDER, D.: Die Wiesen im Englischen Garten. In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 245-251. München 1989

KASTNER, M.: Das Landschaftsbild. Diss. an der Universität für Bodenkultur. Wien 1985

LEHNER, D.: Friedrich Ludwig von Sckell (1750-1823). In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 41-47. München 1989

MAAS, I.: Vom Volksgarten zum Volkspark – aus der Geschichte des demokratischen Stadtgrüns. In: M. Andritzky und K. Spitzer (Hg.), Grün in der Stadt, 18-39. Reinbek 1981

MEYNEN, E.; SCHMITHÜSEN, J. (Hg.): Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands. Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung. Bad Godesberg 1953-1962

MIEDANER, S.: Sir Benjamin Thompson, Graf Rumford (1753-1814). In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 23-28. München 1989

MÖNNECKE, M.; WALL, K. de: Landschaftsbildbewertung im Stadtraum – Machbarkeitsstudie zur Anwendung eines Verfahrens der Landschaftsbildbewertung im bebauten Bereich der Hansestadt Lübeck. BTE – Büro Tourismus- und Erholungsplanung. Vervielf. Skript. Hannover 1992

NAGLER, G.K.: Acht Tage in München – Wegweiser für Fremde und Einheimische. München 1863

NOHL, W.: Philosophische und empirische Kriterien der Landschaftsästhetik. In: H.W. Ingenstep, K. Jax, Mensch, Umwelt und Philosophie. Wissenschaftsladen Bonn e.V. Bonn 1988

NOHL, W.: Kommunales Grün in der ökologisch orientierten Stadterneuerung. Bd. 19 der Schr.-R. „Studien“ des IMU-Instituts für Medienforschung und Urbanistik. München 1993

NOHL, W.: Die Isar – Münchens besonderer Erlebnis- und Erholungsraum. Untersuchungen und gutachterliche Hinweise zu den Funktionsbereichen Landschaftsästhetik und Freizeit/Erholung im Rahmen der Restwasserstudie an der Isar zwischen Höllriegelskreuther Wehr und Oberförhringer Wehr. Vervielf. Bericht. Kirchheim 1998

NOHL, W.: Ästhetische und rekreative Belange in der Landschaftsplanung – Inhalte und Verfahrensweisen auf der Ebene des Landschaftsplans. Im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW. Vervielf. Bericht. Kirchheim 1998a

NOHL, W.; NEUMANN, K.-D.: Landschaftsbildbewertung im Alpenpark Berchtesgaden – Umweltpsychologische Untersuchungen zur Landschaftsästhetik. Schr.-R. „MAB-Mitteilungen“, Heft 23. Dt. Nationalkomitee f. d. UNESCO-Programm: „Der Mensch und die Biosphäre“. Bonn 1986

NOHL, W.; ZEKORN, S.; PLANUNGSREFERAT: Erholungsrelevante Freiflächenversorgung für das Stadtgebiet. ‚Perspektive München‘ (Schriftenreihe zur Stadtentwicklung C1) Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung. München 1996

NOHL, W.; ZEKORN-LÖFFLER, S.: Erfassung und Bewertung der öffentlichen Grün- und Freiflächen in München unter den Aspekten einer erholungsrelevanten Freiflächenversorgung. Untersuchungen im Auftrag des Planungsreferats der Landeshauptstadt München. Vervielf. Bericht. Kirchheim/Maintal 199 1

OPASCHOWSKI, H.W.: Freizeit im Grünen. BAT Freizeit-Forschungsinstitut. Hamburg 1986

RAUTMANN, K.: Image- und Wirtschaftsfaktor Stadtgrün. In: Landschaftsarchitektur 27 (5), 29-31, 1997

RHOTERT, S.: Die Geschichte des Englischen Gartens von seiner Fertigstellung bis heute. In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 63-71. München 1989

RHOTERT, S.: Der Englische Garten – Kunst- und/oder Naturdenkmal? In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 266-273. München 1989

SCHEPERS, W.: Nachwort. In F.L. v., Sckell, Beiträge zur bildenden Gartenkunst (1825), Reprint, 283-307. Worms 1982

SCHILLER, F(elix): Büchlein über München. München 1843.

SCHMID, E.D.: Die Entstehung des Englischen Gartens in München. In: Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, S. 50-62. München 1989

SCHMIEDEKNECHT, H.: Der Englische Garten in München im Spiegel seiner Besucher. Dipl.-Arbeit am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur, TU München. Freising 1976

SCKELL, F. L. v.: Beschreibung. In: P. v. Freyburg, Die „Denkschrift“ Friedrich Ludwig von Sckells vom 6. März 1807. Freistaat Bayern, Bayr. Staatsministerium der Finanzen (Hg.), 200 Jahre Englischer Garten München 1789-1989, 50-62. München 1989

SCKELL, F.L. v.: Beiträge zur bildenden Gartenkunst für angehende Gartenkünstler und Gartenliebhaber. München 1825

SEIB Ingenieur-Consult GmbH: Straßenbahn Neubaustrecke Nordtangente, Streckenabschnitt Englischer Garten. Vergleich der Geräuschbelastung im Bereich des Englischen Gartens bei stehendem Busverkehr, bei Befahren der Nordtangente durch Busse und bei Befahren der Nordtangente durch Straßenbahnen. Vervielf. Bericht. Würzburg 1998

WANETSCHEK, M.: Die Grünanlagen in der Stadtplanung Münchens von 1790-1860. Neue Schriftenreihe des Stadtarchivs München. München 1971