

→ DIE VOLKSGARTENSTRASSE

Nördlich der Romanstraße und südlich der Prinzenstraße sowie zwischen der Notburgastraße und der Döllingerstraße liegt in Nymphenburg versteckt und weitgehend unbekannt die heute völlig unbedeutende Volksgartenstraße mit ihren fünf ungeraden Hausnummern 1 bis 9. Sie erhielt ihre Benennung am 30. Oktober 1913 mit Wirkung zum 1. Januar 1914, und zwar „Allerhöchst genehmigt mit Entschließung des Königlichen Staatsministeriums des Innern“.

Die kommunale Selbstverwaltung und damit das kommunale Recht, Straßen zu benennen, fiel den Gemeinden erst nach der Revolution und dem darauf folgenden Ende der Monarchie im November 1918 zu. Bis dahin reichten die jeweiligen Gemeindegremien ihre Vorschläge beim Innenministerium ein, und dieses behielt sich die Genehmigung der Straßenbenennungen vor, was allerdings in den allermeisten Fällen reine Formsache war. Es ging lediglich um das formale Prinzip, dass der König von Bayern – damals Ludwig III. (1845–1921, regierte 1912–1918) der Herr über die bayerische Politik bis hinab zu lokalen Angelegenheiten war.

Der Name

Die Bezeichnung „Volksgartenstraße“ wird in den Unterlagen erklärt mit „Durchzieht das Gelände des Volksgartens Nymphenburg“. Die Benennung dieser unscheinbaren Verkehrsfläche zeigt, dass in vielen Straßennamen eine vergangene Welt fortlebt und dass sie die Erinnerung an früher wichtige Persönlichkeiten und Einrichtungen wach halten, die ansonsten dem Vergessen anheim fallen würden. Der Volksgarten nun bestand von 1890 bis 1916 und war damals der größte Vergnügungspark im Deutschen Reich – ein weithin unbekanntes Kapitel der Geschichte unserer Stadt.

Der Vergnügungspark

Der Volksgarten Nymphenburg erstreckte sich zwischen der Romanstraße und der Südlichen Auffahrtsallee sowie zwischen der Notburgastraße und der Döllingerstraße und war ein ständig geöffnetes Oktoberfest im Kleinen. Auf seinen 60.000 Quadratmetern fanden 15.000 Menschen Platz an Tischen und auf Stühlen, insgesamt konnten sich gleichzeitig 30.000 Personen auf dem ausgedehnten Areal aufhalten. Etliche damals als ungewöhnlich geltende Attraktionen warteten auf die Besucherschaft: Ein Rokokosaal aus Eisen- und Glaskonstruktionen für Tanzveranstaltungen, überragt von neun Kuppel im nordafrikanischen Stil; ein Musikpavillon, in dem die Musiker in Fantasieuniformen aufspielten; ein großes Restaurant für 3.000 Personen gleichzeitig mit Billardsaal und „Kaisersaal“ – so benannt, weil die Wandmalereien deutsche Kaiser zeigten. Dem Gebäude wurden vier Ecktürme mit Zwiebdächern beigelegt, um auch von außen etwas Besonderes daraus zu machen. Im Keller sorgte eine künstliche Tropfsteinhöhle für Aufsehen. Außerdem luden Arkaden zum Lustwandeln ein. Ein 40 Meter hoher Turm aus Eisen mit Aussichtsplattform in luftigen 30 Metern Höhe sorgte für einen Überblick über Schloss und Park und die damals noch fast unbebaute Umgebung; sensationellerweise führte ein elektrischer Aufzug nach oben. Auf einem künstlich aufgeschütteten Hügel befand sich eine oberbayerische „Alm“, auf der heimatliches Brauchtum wie Schuhplatteln und Zithermusik dargeboten wurde. Ausländisch hingegen ging es auf der „Magyar Csarda“ zu, auf der ungarische Zigeunerkapellen aufspielten und die Kellnerinnen in ungarischen Trachten bedienten. Während der warmen Jahreszeit sorgten im Freien Karusselle, Schiffschaukeln, Schießbuden, eine Seilbahn, ein Glückshafen und eine Rutschbahn für Freude bei Alt und Jung. Zu besonderen Anlässen gab es „Amazonen“ oder „marokkanische Karawanen“ zu bestaunen, Feuerwerke wurden veranstaltet, und damals als leicht unanständig empfundene und daher umso beliebtere Damenkapellen gaben ihr Bestes. Außer-

dem sorgte ein Tierpark mit Affenhaus, Raubtierkäfig, Vogelvoliere und Bärenzwinger für Aufsehen.

Die Verkehrs-Infrastruktur

Nymphenburg wurde am 1. Januar 1899 nach München eingemeindet. Zu jener Zeit war der neue Stadtteil bereits das Münchner Vergnügungsviertel schlechthin. Nicht ein Vergnügungsviertel wie das heutige Optimol-Gelände oder die Feier-Banane, denn es gab noch keine elektrischen Verstärker und damit glücklicherweise auch keine Musik, die nicht von Menschen selbst gemacht wurde, sondern nur künstlich erzeugt aus Boxen dröhnte und wummerte. Ein Vergnügungsviertel bestand damals aus Gaststätten mit Blasmusik und für heutige Verhältnisse harmlose Ablenkungen wie Vorführungen exotischer Tiere oder Gebäuden, deren Architektur ursprünglich aus fernen Ländern stammte. Außerdem spielten Schloss Nymphenburg und sein Park eine wichtige Rolle als Anziehungspunkt. Das Jahr 1883 brachte die Anbindung des noch weit vor der Stadt liegenden Nymphenburgs an das Münchner, dampfgetriebene Straßenbahnnetz und damit ein Anschwellen der Besucherzahlen, insbesondere am Sonntag, da dies der einzige freie Tag im Wochenrhythmus war. Die Gleise führten vom Stiglmaierplatz über die Nymphenburger Straße und die Romanstraße zur Endhaltestelle „Volksgarten“ in der Notburgastraße, so wie heute noch. Im Jahr 1900 wurde die Dampftrambahn durch die Elektrische ersetzt. Wer es sich hingegen leisten konnte, nahm eine Pferdedroschke oder später die neuartigen Kraftdroschken, um zum Vergnügungsviertel zu gelangen.

Heute

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges im August 1914 nahm das Bedürfnis nach harmlosen Vergnügungen ab, so dass der Volksgarten Nymphenburg im Januar 1916 seine Pforten schloss. Die Gebäude wurden im Laufe der Zeit abgerissen, und nur noch die kurz vor Kriegsbeginn benannte, unscheinbare Volksgartenstraße erinnert heute noch



ROMANTIC LOUNGE
STUNDENHOTEL

open 24 hours

Genuß pur –
wie lang bestimmen Sie.

Triebstraße 11 a • 80993 München
Tel. +49 (0) 89 150 02 185
E-Mail: info@RomanticLounge.de
www.RomanticLounge.de

an den einst größten Vergnügungspark Deutschlands.

In der Nähe des bei der Friedenheimer Brücke geplanten Münchner Hauptbahnhofes, aber aus Sicherheitsgründen nicht in seiner direkten Nähe, entstand entlang der Nordseite der Volksgartenstraße ab 1942 der so genannte BASA-Bunker, was für „Bahn-Selbstanschluss-Anlage“ steht. Der Bau wurde als Bunker ausgeführt, um die Fernmelde-Meisterei der Deutschen Reichsbahn vor den zunehmenden Luftangriffen der Alliierten zu schützen. Die Reichsbahn besaß damals ein eigenes, vom sonstigen Telefonverkehr unabhängiges Fernmeldenetz. Für dieses Amt von zentraler Bedeutung hob man eine riesige Baugrube aus, in die der Bunker eingebaut wurde. Er hatte zwei unterirdische Stockwerke mit drei Meter starken Außenwänden und darüber eine drei Meter dicke Stahlbetondecke, die weit über das Straßenniveau hinausragte. Bei Kriegsende 1945 war der Rohbau zwar fertig gestellt, aber erst 1952 konnte der Betrieb aufge-

nommen werden. Die Überführung der Deutschen Bahn in eine private Rechtsform 1994 führte zum Verkauf des bahneigenen Fernmeldenetzes und zur Betriebschließung des BASA-Bunkers im Jahr 1999. Nach jahrelangem Leerstand erwarb eine Immobilienfirma die Anlage und begann, sie seit 2008 unter gewaltigem Lärm-, Staub- und Finanzaufwand abbrechen zu lassen, um auf dem Areal Townhouses – was immer das auch sein mag – zu errichten. Wie nicht anders zu erwarten, bissen sich die Finanzaia am Beton ihre Zähne aus und gingen Pleite. Die oberirdischen Teile des Bunkers sind zwar verschwunden, aber die unterirdischen stehen noch und haben sich zu einer Art von Biotop entwickelt, in dem sich Entenpaare ihres Lebens erfreuen und sich ansonsten wenig rührt. Angeblich hat sich ein neuer Immobilien-Entwickler gefunden, um die Abriss- und erhofften Neubauarbeiten fortzuführen. Vermutlich wird ihn dasselbe Schicksal wie seine risikofreudigen, traumtänzerischen Vorgänger ereilen. (BW)

BENEDIKT WEYERER

Jahrgang 1951, studierte Englisch und Geschichte für das Lehramt an Gymnasien. Nach Ende seiner Ausbildung begann die Arbeitslosigkeit und er machte 1981 den Taxischein. Seitdem ist er im Gewerbe aktiv, arbeitet aber seit langem auch halbtags in der Hausaufgabenbetreuung für Gymnasiasten. Sein besonderes Interesse gilt der Historie und er hat inzwischen vier Bücher und eine Vielzahl von Zeitungsartikeln und Beiträgen in Publikationen zur Geschichte Münchens verfasst und veröffentlicht.



Taxiverleih München

Wir helfen sofort und unbürokratisch!



Die Situation ist Ihnen sicher bestens bekannt: Gerade wenn das Geschäft einigermmaßen läuft, geht das Taxi kaputt - Verkehrsunfall, Getriebe- oder Motorschaden, die Elektronik streikt, oder was auch immer.

Meist trifft einen zwar selbst keine Schuld, trotzdem hat man jede Menge Ärger und Unannehmlichkeiten. Festfahrten gehen verloren oder müssen an Kollegen abgegeben werden, Probleme mit Stammkunden oder Fahrern, die weiterbeschäftigt werden wollen, Streit mit der Versicherung um den meist ohnehin zu niedrigen Verdienstausschlag. Mit einem Leih taxi lassen sich diese und weitere Probleme relativ leicht in den Griff bekommen.

- ✗ Wir sind 24 Stunden für Sie erreichbar (auch an Sonn- u. Feiertagen und am Wochenende).
- ✗ Ihr Ersatztaxi steht binnen kürzester Zeit für Sie bereit bzw. wird bei Ihnen angeliefert.

Selbstverständlich sind sowohl Funk als auch Taxameter entsprechend Ihren Erfordernissen programmiert.

- ✗ Fast alle Fahrzeuge verfügen über Navigationssystem.
- ✗ Zahlreiche Autohäuser wickeln auch die Taxi-Mobilitätsgarantie über uns ab (DaimlerChrysler, BMW, Opel, VW, Citroen).
- ✗ Im Bedarfsfall kümmern wir uns um die erforderlichen behördlichen Formalitäten.
- ✗ Bei unverschuldeten Verkehrsunfällen rechnen wir die Miettaxirechnung direkt mit der gegnerischen Versicherung ab (Rahmenabkommen mit vielen Versicherern). Überbrückungstarife, wenn Sie Ihr altes Fahrzeug verkauft haben, das neue noch nicht ausgeliefert wurde.
- ✗ Unser Ersatztaxi- und Mietwagenfuhrpark besteht aus den neuesten Limousinen, Kombis, Vans und Taxibussen fast aller namhaften Hersteller (DaimlerChrysler, BMW, Opel, VW...)

**Traumcar-Autovermietung und Taxiverleih GmbH • Richelstraße 6 (direkt an der Donnersberger Brücke) 80634 München
Tel.: (089) 167 54 40 • Fax: (089) 167 96 02**