



Personen-Suchergebnisse: Bürklein Friedrich von Architekt

1828 – Friedrich Bürklein studiert bei Friedrich von Gärtner

München-Maxvorstadt * Friedrich Bürklein studiert bei Friedrich von Gärtner an der Akademie der Bildenden Künste in München. Er wird nach Gottfried Semper der erfolgreichste und namhafteste Schüler dieses Architekturprofessors. Da Bürklein völlig mittellos ist, muss er sich durch Stundengeben und Anfertigen von Bauzeichnungen sein Studium finanzieren.

1830 – Friedrich Bürklein macht das Abitur nebenher

München-Maxvorstadt * Da eine neue Verordnung, den Eintritt in den höheren Staatsdienst betreffend, die Absolvierung des Gymnasiums fordert, bereitet sich Friedrich Bürklein nebenher auch noch auf das Abitur vor, das er im Jahr 1830 mit Auszeichnung besteht.

Auf der Akademie gehört er bald zu den besten Schülern Gärtners, vertritt den Professor häufig im Unterricht und wird von ihm auch zu Bauführungen herangezogen.

1839 – Die Maximilianstraße wird entwickelt

Haidhausen - München-Lehel - München-Graggenau * Der Standort des heutigen Maximilianeums wird erst ins Auge gefasst, nachdem Thronanwärter Max II. mit dem Gedanken einer vom Max-Joseph-Platz ausgehenden und zur „Akropole“ führenden Prachtstraße spielt. Damals notiert er unter „Auszuführendes in München“ den Plan einer „Verbindung der Stadt mit der Isar von der Neuen Residenz aus über das Lehel“. Max' II. Vision wird später von Friedrich Bürklein folgendermaßen beschrieben: „Die Anlage eines großen öffentlichen Gartens mit Vergnügungsplätzen, ausgestattet mit schönen Alleen zwischen Fahr- und Fußwegen, mit Blumenbosquets, ist ein Bedürfnis. In der Hauptform eines römischen Forums angelegt ein würdiger Bauplatz für öffentliche Bauten und Monumente, ein Corso, ein Sammelplatz der gebildeten Welt. Gleich den Champs-Élysées in den entfernten Theilen zwischen Privatgebäuden: Conditoreien, Kaffee- und Speisehäuser, Säle für Musikfeste und Cirkus. Für die Anlage eines Objektes auf der Isaranhöhe wird ein Garten um so maßgebender, als durch diese Disposition genanntes Objekt gleichsam als Akropole für die Stadt erscheint.“ Der künftige König will eine - dem großstädtischen Charakter der Residenzstadt angemessene - Ausfallstraße nach Osten errichten lassen und befindet sich damit in vollkommener Übereinstimmung mit Münchens



Stadtrat, der die Aufwertung dieses Stadtbereichs nach der ins Auge gefassten Eingemeindung der Vororte Haidhausen und Giesing sowie der Vorstadt Au schon seit längerer Zeit favorisiert. Außerdem spielen militärische Gesichtspunkte eine wichtige Rolle, da über die Straße die Armee zum Schutz der Residenz und zur Verhinderung von Zusammenrottungen aufständischer Bürger schnellstens aufmarschieren kann.

1840 – Friedrich von Gärtner baut die Residenz des Königs Otto in Athen

Athen * Als Friedrich von Gärtner zum Bau der Residenz des Königs Otto nach Athen geht, begleitet ihn Friedrich Bürklein als „Bauüberwacher“.

1845 – Friedrich Bürklein wird nach München versetzt

München * Friedrich Bürklein wird zur Generalverwaltung der kgl. Eisenbahnen nach München versetzt und studiert - im Regierungsauftrag - Eisenbahnhochbauten in Deutschland, Österreich, Belgien, Holland, Frankreich und England. Daher kommt es, dass viele bayerische Staatsbahnhöfe nach Bürkleins Plänen errichtet werden.

15. November 1847 – Der abgebrannte Bahnhof wird behelfsmäßig wiederhergestellt

München-Maxvorstadt * Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs lässt man den alten, aus Holz erbauten und auf dem Marsfeld stehenden Bahnhof behelfsmäßig wiederherstellen und gleichzeitig die Gleise zur Schießstätte verlängern. Der Bahnhof war am 4. April 1847 einem Brandanschlag zum Opfer gefallen. Am neuen Standort werden die behelfsmäßigen Betriebs- und Empfangsräume eingerichtet, um den Bahnverkehr an diesem Tag dort aufzunehmen. Als Architekten für das neue Bahnhofsgebäude wird der Friedrich-von-Gärtner-Schüler, Friedrich Bürklein, beauftragt. Es sollte der spektakulärste Bahnhofsbau werden, den er von 1847 bis 1849 im Rundbogenstil ausführt. Die kühn konstruierte und wegen ihrer Zweckmäßigkeit von den Zeitgenossen bewunderte Bahnsteighalle darf mit Recht als eine der ersten Ingenieurbauten bezeichnet werden, das den Bedürfnissen der Zeit entspricht. Auf dem Platz des neuen Bahnhofs haben die Münchner Armbrustschützen, später Feuerschützen, ihre Schießstatt. Die Schützengesellschaft lässt sich dafür auf der Theresienhöhe ein Neues Schießhaus von Bürklein errichten.



1. Juni 1852 – Friedrich Bürklein reicht einen Stadtverschönerungsplan ein

München-Graggenau - München-Lehel * Der Architekt Georg Christian Friedrich Bürklein reicht - im Auftrag Königs Max II. - einen Stadtverschönerungsplan ein. Bürklein bringt auch den Gedanken des Forums in der heutigen Maximilianstraße ein, indem er die Straße mit der vom König gewünschten Parkanlage verbindet. Die Anlage wäre allerdings wesentlich größer und parkähnlicher ausgefallen, als dies heute der Fall ist. Da sich aber ein großer Park mit der Verkehrsstraße nur schwer vereinbaren lässt und außerdem die Vororte jenseits der Isar vom Stadtbezirk eher ferngehalten worden wären, nimmt man Abstand von diesen Plänen. Was bleibt ist die Verbindung der Straße mit der Grünanlage, eben das heutige Forum, deren Platzmitte in den früheren Planungen mit vier Fontänen ausgestattet werden sollte. Obwohl sich die Planungen für das Straßenprojekt noch über viele Jahre hinziehen, beginnt die praktische Umsetzung schon wesentlich früher.

3. November 1858 – Die Maximilianstraße, Münchens teuerster Boulevard

München-Graggenau - München-Lehel * Der neue Boulevard erhält die offizielle Bezeichnung Maximilianstraße. Es ist eine großartige Straßenachse entstanden, die in der deutschen Architektur des 19. Jahrhunderts keinen Vergleich zu scheuen braucht. Die Münchner sind allerdings weniger mit den neugotischen Fassadenvorstellungen Friedrich Bürkleins einverstanden und so hagelt es durchwegs vernichtende Kritik am neuen Baustil. Leo von Klenze schreibt unter anderem: „Der Einfluß des Hofsekretärs Hofmann für seinen Freund Bürklein [...] bewirkte nun, daß der König sich der Illusion hingab, ein gewisses architektonisches Ragout, ein Mixtum compositum, welches ihm der Baurath Bürklein servierte, für einen wirklich neuen Baustyl anerkennen zu dürfen, dasselbe den maximilianischen Styl taufte und seine Anwendung bei allen nur aufzufindenden Gelegenheiten durch eigene Verordnung befahl.“ Noch erbarmungsloser fällt die Kritik des Ex-Königs aus: „Was man da gebaut hat“, sagt Ludwig I. zu Leo von Klenze, „ist das Abscheulichste, das ich kenne“ und weigert sich strikt, die Konkurrenz seiner Prachtstraße zu besich---tigen. Doch in der Maximilianstraße, immerhin „Münchens teuerstem Boulevard“, pulsiert das großstädtische Leben - im Gegensatz zur menschenleeren, sterilen, verkehrsreichen und autobahnähnlichen Ludwigstraße. Dass es zu der teilweise vernichtenden Kritik am Maximilianischen Stil kommt, liegt zu einem erheblichen Teil an dem ewig zaudernden und unsicheren Bayernkönig Max II., indem er mitten im Bau der Maximilianstraße die Konzeption abändert. So lässt er das fast fertiggestellte Taubstummeninstitut wieder abreißen, um eine einheitliche Bebauung am Forum zu erhalten. Und kurz vor seinem Tod ordnet er noch an, dass am Maximilianeum die gotisierenden Spitzbögen in Rundbögen abgeändert werden müssen, wodurch der Bau im Gegensatz zum ganzen



Straßenzug einen Renaissance-Charakter erhält. Diese Stiländerung nimmt der Schweizer Kulturhistoriker Jacob Burckhardt in seiner Kritik auf. Er schreibt zum Maximilianeum: „[...] Ich habe nur deshalb Dankbarkeit für das Gebäude empfunden, weil es wenigstens äußerlich in die Formen der Renaissance hinüberleitet und den Geist von dem jämmerlichen Gotisch der Maximilianstraße befreit.“

1860 – Durch die private Ostbahn muss der Centralbahnhof erweitert werden

München-Maxvorstadt * Der ständige Ausbau des Schienennetzes zieht für den Centralbahnhof Erweiterungen und Umbaumaßnahmen nach sich. Durch die Aktivitäten der privaten Ostbahn-Aktiengesellschaft droht der Centralbahnhof zusätzlich aus allen Nähten zu platzen. Deshalb erbaut man nördlich des Bahnhofgebäudes eine eigene Einsteighalle für die Ostbahn. Sie überspannt vier Gleise, hat eine Länge von rund 145 und eine Breite von 24 Metern. Um das einheitliche Bild des Centralbahnhofs zu erhalten, blendet Friedrich Bürklein der Ostbahnhalle einen dreigeschossigen Pavillon als Kopfbau vor. Zur Symmetrie erhält der Bahnhof am südlichen Ende einen von der Post genutzten Erweiterungsbau.

15. März 1871 – Die Baulinie für das Eichthal'sche Areal ist bereits genehmigt

München-Haidhausen * Bis zur Eröffnung des Empfangsgebäudes des von Friedrich Bürklein entworfenen Braunauer Bahnhofs haben die Münchner Gemeindebevollmächtigten die Baulinie für das angrenzende Eichthal'sche Areal bereits genehmigt.

1944 – Der Ostbahnhof wird nahezu vollständig zerstört

München-Haidhausen * Das vom Architekten Friedrich von Bürklein projektierte Gebäude des Ostbahnhofs wird in den Bombennächten des Jahres 1944 nahezu vollständig zerstört und nach dem Krieg nur mehr behelfsmäßig wieder nutzbar gemacht.

1970 – Originalgetreue Wiederherstellung 1970/71

München-Gruggehausen * 1970/71 leitet der Architekt Reinhard Riemerschmid die Wiederherstellung des Münchner Schauspielhauses nach den ursprünglichen Plänen seines Onkels Richard Riemerschmid. Ziel der Maßnahme ist es, die bei früheren Umbauten und Restaurierungen



verlorengegangenen Jugendstilelemente wieder sichtbar zu machen und den ursprünglichen Charakter des Hauses zurückzugewinnen. Da die Häuserfront der Maximilianstraße Teil einer von Friedrich Bürklein entworfenen architektonischen Gesamtanlage ist, erhält das Schauspielhaus keine eigene repräsentative Fassade. Der Zugang erfolgt vielmehr über die Hauseingänge Maximilianstraße 26 und 28, die direkt in die Kassenhalle und das untere Foyer führen. Die Wiederherstellung trägt wesentlich dazu bei, das Schauspielhaus als eines der bedeutendsten Jugendstiltheater Europas zu bewahren.
