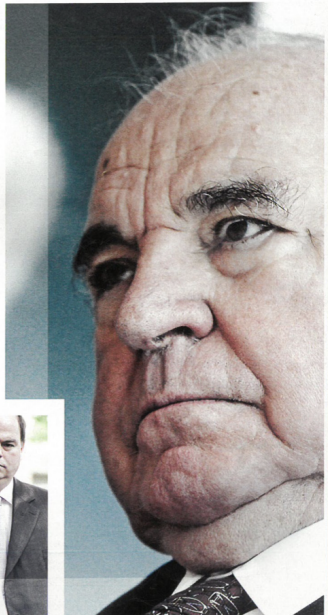


DIE FAMILIE KOHL EIN DEUTSCHES DRAMA



STADTPARK ENGLISCHER GARTEN IN MÜNCHEN
Muster urbaner Erholungssoasen

mare in Bad Tölz einen Prototyp der post-modernen Wellness-Kaserne, um sich bald verschämt von solchem Tun zu distanzieren.

Zusammen mit seiner Kollegin und späteren Ehefrau Lejeune verlegte sich Grub auf die symbolkräftige Renaturierung urbaner Ödnis, wurde zum illustren Stadtplaner und Aktionskünstler. Legendar sind etwa die Rollrasen-Öffnungen in Brüssel und in Berlin, wo er die Grand-Place beziehungsweise einen Teil des Kurfürstendamms mit Naturgrün überzog – samt dort geparkten Autos.

„Grub ist ein virtuoser Grenzüberschreiter“, sagt der Münchner Baugenieur Helmut Ammerl. „Und er hat das perfekte Projekt. Gegen diesen Tunnel kann niemand sein.“ Ammerl arbeitet seit 20 Jahren im Münchner Verkehrsplanungsbüro Obermeyer; er hat schon Flughäfen in China geplant. Nun breitet er die Machbarkeitsstudie von Grub.

Auch der Zeitpunkt scheint ideal. Denn gebau werden muss an drei Stellen ohnehin. Der Abschnitt durch den Englischen Garten ist ein stauträchtiger Engpass. Die vier Spuren reichen nicht. Andere Teile des Mittleren Rings sind längst breiter, manche verlaufen bereits unterirdisch. Es gibt Pläne der Stadt, die Strecke durch den Park sechsspurig auszubauen, also die Schneise sogar noch zu verbreitern. Hier setzt Grub an, doch er vermeidet aggressive Forderungen. Grub trägt einen buschigen Schnauzbart wie einst der grimme Genius Friedrich Nietzsche, aber er lacht wie ein Kind, wenn er sagt, er betreibe „Stadtreparatur“. Grub ist kein Ankläger. Sein Gültige dokumentiert die Misse der vom Auto gekochtenen Stadt, und er selbst fährt einen dicken Mercedes. Er braucht den Wagen, sagt er. „Das Auto ist so praktisch, das ist ja das Schlimme.“ Die Baukosten hat Grub auf 10 bis 60 Millionen Euro taxiert. Eine verbindliche Schätzung muss jetzt Ammerl liefern. Sie ist die wichtigste Information der Machbarkeitsstudie: von ihr wird abhängen, ob der Münchner Stadtrat für den Tunnel stimmt, ob die Röhre bezahlbar ist, die den Garten heilen soll.

Ammerl ist ein kniffliger Oberbayer mit kantigem Schmel und schiefem Genieusethos – der perfekte Aufpasser für Grub. Auch er will den Tunnel, aber er wird ihn nicht schneeröhren. Das Bauwerk, sagt er, wird etwa zehnmal so teuer sein wie ein sechsspuriger oberirdischer Ausbau. Doch wenn die Schneise verschwindet, wächst im Gegenzug der Englische Garten um 24 000 Quadratmeter.

Was war der Preis für einen Quadratmeter Stadtpark?, fragt Ammerl, „wenn man ihn kaufen müsste?“ CHRISTIAN WÜST



Tunnelplaner Ammerl, Grub, Lejune
Grenzüberschreiter und Aufpasser

Über 100 000 Kraftfahrzeuge queren täglich den Park.

Jene Wunde zu heilen, erbieten sich nun die Architekten Hermann Grub und Petra Lejeune. An diesem Donnerstag wollen sie die Machbarkeitsstudie zu einer tiefgreifenden Korrektur am Verkehrsnetz der bayerischen Landeshauptstadt präsentieren. Auf knapp 400 Meter Länge soll der Mittlere Ring in einem Tunnel verschwinden und über wieder Raum lassen für einen durchgehenden Park.

Das Vorhaben hat keinen Mangel an hochrangigen Fürsprechern. Zur Präsentation am Chinesischen Turm hat sich Bayerns Finanzminister Georg Fahrenschon angekündigt. Bezahlt wird die Studie von der Umweltschutz- und Münchner Versicherungskonzerns Allianz. Der Stadtrat, der letztlich die Entscheidung für oder gegen einen solchen Bau fällen muss, hat bereits beschlossen, das Projekt genauer untersuchen zu lassen.

Initiator Grub ist ein Veteran urbanistischen Protestkultur. Der 71-jährige in Schwabing lebende Schwabe könnte mit der Instandsetzung des berühmtesten deutschen Stadtparks ein Lebenswerk abzurufen, das mehr aus Spektakeln denn aus Bauwerken besteht. Als junger Architekt schuf er mit dem Wellenbad Alpa-

STADTEBAU Heilung der Wunde

Eine vierspurige Bundesstraße durchtrennt den Englischen Garten in München. Architekten wollen die störende Straße nun unter die Erde legen.

Das der menschliche Statendrang häufig im Konflikt steht mit der Erhaltung von Grünflächen, ist eine frühe Erkenntnis der Landschaftsarchitektur. „Der Axt ist es ein Leichtes“, notierte Friedrich Ludwig von Sekell vor knapp 200 Jahren, „in einem Tage ein Werk zu vernichten, zu dessen Hervorbringen die Natur ein ganzes Jahrhundert bedurfte.“

Der illustre Gartengestalter gab die Vorlage für einen der berühmtesten Stadtparks der Welt und verband damit die Mahnung, dieser möge „ruhig gelassen und nicht immer benaget, verunstaltet und herabgewürdigt werden“.

Die Stadt München erhielt sich ihren Englischen Garten bis heute, als Muster urbaner Erholungssoasen erlangte er Denkmalcharakter – doch unversehrt im Sinne seines Schöpfers blieb er nicht. Als die örtlichen Verkehrsbehörden eine vierspurige Bundesstraße quer durch die Grünanlage legten, konnte sich Sekell zu dem Vorgang nicht mehr äußern – er war bereits seit über hundert Jahren tot.

Seit fast 50 Jahren durchtrennt ein Abschnitt des Mittleren Rings, der Auto-Aorta im Münchner Straßennetz, den Englischen Garten in Süd- und Nordteil.

Englischer Garten wird wiedervereinigt

Einstimmig beschließt der Stadtrat den Bau eines sechsspurigen Tunnels unter dem Park

München – Die Stadt macht eben mal gute 80 Millionen Euro locker, baut damit einen neuen Straßentunnel – und der große politische Streit bleibt aus. „Das ist eine der einvernehmlichsten Entscheidungen, die in München je für solch ein Projekt getroffen wurde“, freut sich Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD). Tatsächlich einstimmig hat der Stadtrat am Mittwoch den Bau eines sechsspurigen Tunnels durch den Englischen Garten beschlossen. Auf 396 Metern Länge soll der Mittlere Ring (Isarring) zwischen Dietlinden- und Ifflandstraße unter der Erde verschwinden. An der Oberfläche sollen der nördliche und südliche Teil des Parks wieder zusammenwachsen. Der Freistaat steuert 35 Millionen Euro bei, den Rest der insgesamt nötigen 125 Millionen Euro sollen private Spenden decken.

Von einem „guten Tag für München“ und einem „historischen Projekt“, sprach auch Bürgermeister Josef Schmid (CSU). Neben dem Park und den Erholung suchenden Besuchern profitierten auch die Autofahrer. Die Stadt könne mit dem Tunnel „erhebliche verkehrliche Probleme am Mittleren Ring lösen“. Nun sollten die Pläne schnell umgesetzt werden. Das oft nicklige Bürgermeister-Duo an der Stadtspitze demonstrierte an diesem Tag also Einigkeit. Denn auch Reiter will Gas geben, die von der Stadtverwaltung veranschlagten

zehn Jahre für Bau und Planung hält er für zu viel. „Ich würde den Tunnel gerne zusammen mit der zweiten Stammstrecke Mitte des nächsten Jahrzehnts eröffnen.“ Es wäre dann der zehnte Tunnel an Münchens wichtigster Straße.

Ganz nebenbei hat der Stadtrat auch ein weiteres großes Verkehrsprojekt wieder in den Fokus gerückt. Auf Antrag der Grünen stimmte eine Mehrheit gegen die CSU für einen neuen Anlauf bei der Tramlinie durch den Englischen Garten. Gerade während der Bauzeit am Mittleren Ring sei eine leistungsfähige Parallellinie des öffentlichen Nahverkehrs nötig, argumentierten die Grünen. Die Stadt ist nun beauftragt, mit dem Eigentümer des Parks, dem Freistaat, erneut Gespräche darüber aufzunehmen. Bisher verweigerte sich das Land Bayern dieser Idee konsequent.

Im Übrigen scheiterten die Grünen, die ÖDP und die Bayernpartei mit Änderungswünschen beim Tunnelbau. Realisiert wird die Variante mit knapp 400 Metern Länge, in beide Richtungen sollen zwei Fahrspuren und eine Einfädelspur verlaufen. Das wird laut Verwaltung den Verkehrsfluss verbessern, allerdings nicht jeden Stau auflösen. Ein spürbarer Nutzen für die Autofahrer ist Voraussetzung für den 35-Millionen-Zuschuss des Freistaats. OB Reiter hatte den Bau des Tunnels stets

von einer deutlichen Unterstützung des Landes als Parkeigentümer abhängig gemacht. Lange hatte ihn Finanzminister Markus Söder (CSU) hingehalten, schließlich schob die Stadt-CSU parteiintern nochmals an. Am Ende priesen im Stadtrat SPD, CSU, die FDP und sogar die Grünen ihre je eigenen Verdienste um den Tunnelbau an.

Allerdings waren sie sich auch darüber einig, dass die meisten Meriten dem Schwabinger Ehepaar Petra Lejeune und Hermann Grub gebührten. „Die kleinste und erfolgreichste Bürgerinitiative, die es je in München gab“, nannte sie CSU-Planungssprecher Walter Zöllner. Seit Jahren kämpfen die beiden Architekten für den Tunnel. Als ihre Vision am Mittwoch in München Wirklichkeit wurde, weilten sie gerade in

Der Bund wird für die Planung 2,67 Millionen Euro zuschießen

Berlin – und wurden von Bundesumweltministerin Barbara Hendricks für die Idee ausgezeichnet. Sie stufte den Tunnel als besonderes nationales Projekt des Städtebaus ein, was sich auch für die Stadt lohnen wird. Denn der Bund wird deshalb für die Planung 2,67 Millionen Euro zuschießen. Ein doppelter Erfolgstag also für Grub und Lejeune, sie stießen in Berlin gleich darauf an. „Wir freuen uns wahnsinnig über die Entscheidung des Stadtrats für ein Vorhaben, das auch von der Bevölkerung mit sehr großer Mehrheit befürwortet wird“, sagte Grub am Telefon. „Das sind ideale Voraussetzungen, um das Projekt nun so schnell wie möglich in die Tat umzusetzen.“ Auch das Ehepaar hofft, dass es deutlich schneller geht, als von der Verwaltung geplant. Für die weitere Spendensammlung dürfte der positive Stadtratsbeschluss gute Argumente liefern. „Bisher liegen Sponsorenbeiträge in Höhe von 1,3 Millionen Euro vor, hauptsächlich von der Allianz-Umweltstiftung“, sagte Grub.

Wohl wissen, dass der geplante Tunnel von vielen Münchnern auch argwöhnisch betrachtet wird, betonte Reiter, dass er sich über jede private Unterstützung freue. Mit dem Beschluss garantiere die Stadt nun die Finanzierung. Dies stelle aber keine Gefahr oder Verschlechterung für den geplanten Bau eines Tunnels in der Landskauer Allee an, beruhigte OB Reiter die Anwohner. „Diese beiden Projekte stehen in keinerlei Konkurrenz zueinander.“

ALFRED DÜRR, HEINER EFFERN



Auf 400 Metern Länge soll die Verkehrsschneise unter der Erde verschwinden. Geplant sind je Richtung zwei Spuren plus Einfädelspur.

FOTO: GRUB-LEJEUNE/DPA