

München

Suche ein Zuhause

Wer kennt das nicht: Bonnie (6) hat nach dem Winter ein bisschen mehr auf den Rippen. Die Freunde dürfen sie daher auch „Bommel“ nennen. Gehören Sie bald dazu? Tel. 92 10 00 42.



Die Zahl des Tages
20 Prozent der Deutschen (jeder Fünfte!) wären bereit, für eine Million Euro ein Jahr früher zu sterben. Generell sind mehr Männer (23 Prozent) für den Deal zu haben als Frauen (17 Prozent). Quelle: Reader's Digest

Bairisch für Zuagroaste da Moar

Damit ist in Bayern weder ein Major noch ein Farbig gemeint. „Da Moar“ bedeutet so viel wie Vorsteher, Tonangebender. Beim Eisstockschießen zielt er z. B. als Erster auf die Daube und setzt das Maß. Quelle: Förderverein Bairische Sprache und Dialekte, on-line



München-Wetter

Sonnenaufgang 6.06 Uhr
Zunächst noch sonnig, erst am Abend soll's regnen. Bis 19 Grad.
Sonnenaufgang 18.36 Uhr

Lokal des Tages Pardi

Türkisches Essen, europäisches Ambiente: So präsentiert sich das Edel-Restaurant Pardi in der Volkartstr. 24 in München-Neuhausen. Das ständig wechselnde mittägliche Drei-Gänge-Menü gibt's aber schon für 8,90 €, die Klassiker-Nachspeise Baklava-Blätterteig mit Haselnüssen für 4,50 €.



So erreichen Sie die tz

Lokal-Redaktion
Telefon: 089/5306-522
Fax: 089/5306-567
E-Mail: lokale@tz-online.de
Post: tz-Lokalredaktion 80282 München
ABO-Service: 089/5306-777
Anzeigen: 089/5306-666

Sensations-Plan: Tunnel unter dem Englischen Garten

Alle Fakten zu dem 50-Millionen-Euro-Projekt

Im Moment ist es noch der Traum eines Architekten-Ehepaares: Ein Tunnel unter dem Englischen Garten könnte den seit 44 Jahren geteilten Park wieder zusammenwachsen lassen – und gleichzeitig die Verkehrsprobleme lösen, die sich seit der Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels an der Ampel am Seehaus ergeben.

„Die Zeit ist reif für eine große Lösung“, argumentieren die Schwabinger Petra Lejeune und Hermann Grub. Hintergrund ihrer Idee sind die Planungen der Stadt für eine fünfte Fahrspur im Englischen Garten auf Höhe des Seehauses. Seit vorigem Jahr der Richard-Strauss-Tunnel eröffnet wurde, stauen sich die westwärts fahrenden Autos im Berufsverkehr an der Ampel. Diese sorgt dafür, dass die von der Ifflandstraße kommenden Autos in den Isarring einfädeln können.

Die Stadt lässt gerade eine Studie erarbeiten, wie der Isarring entschärft werden kann, dabei wird auch ein Tunnel geprüft. Sie soll noch im Frühjahr vorliegen, damit der Stadtrat vor der Sommerpause darüber abstimmen kann. Die CSU hatte vorgeschlagen, bei dem Bau der fünften Spur breite, begrünte Brücken zur Verbindung der nördlich und südlich des Isarrings gelegenen Parkteile zu bauen. Wieder Bezirksausschuss wollen Lejeune und Grub wollen aber die große Lö-



Mit einem Rollrasen sorgten Petra Lejeune und Hermann Grub gestern für eine Grünbrücke über dem Isarring



Derzeit drängt noch der Verkehr durch den Englischen Garten, an der Ampel staut es sich oft

„Es geht darum, die Wunde, die 1966 mit dem Bau des Isarrings durch den Englischen Garten geschlagen wurde, wieder zu schließen und den Park, wie ihn Friedrich Ludwig Schell vor 200 Jahren gestaltet hatte, wieder herzustellen.“ Der Gedanke dahinter: Wenn die Parkbesucher leichter in den Nordteil kommen, würde das den überbeanspruchten Südteil entlasten. „Die meisten Münchner wissen ja gar nicht, dass der Englische Garten nördlich des Isarrings eine riesige

50 Millionen Euro kosten“, erklärt Grub. „Das ist viel Geld, aber wenn man daran denkt, dass schon die Verbreiterung des Isarrings mindestens fünf Millionen Euro kosten dürfte und man mit einem Tunnel immens viel gewinnen würde, relativiert sich das.“

Damit die Anwohner der Hirschau noch zu ihren Häusern kommen und die Besucher des Seehauses parken können, soll es eine Ausfädelspur an der Ifflandstraße geben. Die Kosten müssten sich der Freistaat, dem der Englische Garten gehört, sowie die Stadt teilen. Grub: „Nachdem der Bundesverkehrsminister aus Oberbayern stammt, könnte man ja vielleicht Geld aus Berlin bekommen.“ Fraglich nur, was die Politik zu dem Projekt sagen wird. Thomas Köster, Chef des Englischen Gartens, findet die Tunnel-Idee jedenfalls großartig: „Was sind schon 50 Millionen Euro, wenn wir Steuerzahler Milliarden für irgendwelche Banken zahlen müssen?“ Der Park würde durch eine unterirdische Straße natürlich noch immens aufgewertet. Fakt ist: Das ist auf jeden Fall die bessere Lösung, statt den Mittleren Ring neben dem Seehaus einfach zu verbreitern.

Jetzt hoffen Lejeune und Grub auf Mitstreiter. Ihre Pläne präsentieren sie im Internet unter: www.einenglischergarten.de JOHANNES WELTE ARMIN GEIER



Ein Tunnel unterm Isarring könnte dafür sorgen, dass der Englische Garten zusammenwächst

Stichwort

Englischer Garten

Der Englische Garten zählt mit seinen 4,17 Quadratkilometern zu den größten Parkanlagen der Welt. Den Namen hat die Anlage von den berühmten Englischen Landschaftsgärten, die sich Friedrich Ludwig von Schell bei der Gestaltung des Geländes zum Vorbild nahm. Kurfürst Carl Theodor verfügte im Februar 1789, dass in jeder bayerischen Garnisonsstadt ein Militärgarten angelegt werden soll. Sie dienten dazu, den Soldaten



landwirtschaftliche Fähigkeiten zu vermitteln und Erholung zu bieten. Die Anregung dazu stammte vom bayerischen

Kriegsminister Benjamin Thompson, gebürtig in Massachusetts und seit 1792 Reichsgraf von Rumford. Schon im August 1789 ordnete Carl Theodor an, das Gebiet östlich der Militärgärten in einen Volkspark umzuwandeln. Damit leistete der Kurfürst Pionierarbeit: Er schuf die erste Anlage dieser Art in ganz Europa. Berühmtestes Wahrzeichen des Englischen Gartens ist der Chinesische Turm. Der 25 Meter hohe Holzbau im Pagoden-Stil wurde 1789/90 von Johann Baptist Lechner errichtet. Foto: Jantz

Boarisch I mog di!

Mein liebster Spruch
Ich finde, jede Region sollte ihren Dialekt hegen und pflegen. Das hat auch was mit Tradition zu tun. Und ein ernst gemeintes, herzliches „I mog di“ ist doch was Tolles.
BALBINA CHRISTANDL (63) AUS MÜNCHEN

Rodenstock: Abschied vom Stammsitz

Brillenhersteller verkauft Grundstück an der Isar – Firmenzentrale soll aber in München bleiben

Der Brillenhersteller Rodenstock verlässt seinen Stammsitz im Dreimühlenviertel zwischen Isar und Schlachthof. Gestern gab das Unternehmen bekannt, dass es das 13 000 Quadratmeter große Grundstück an den Münchner Bauträger Baywobau Immobilien AG verkauft hat. Binnen zwei Jahren will der Brillen-Multi das Gelände räumen. Wo die derzeit 460 Mitarbeiter künftig arbeiten sollen, ist noch unklar. Die Rede ist allerdings von einer neuen, modernen Firmenzentrale in München.

Heizöl
089/4 56 65 94 50
Stahlgruberring 8
81829 München
BayWa

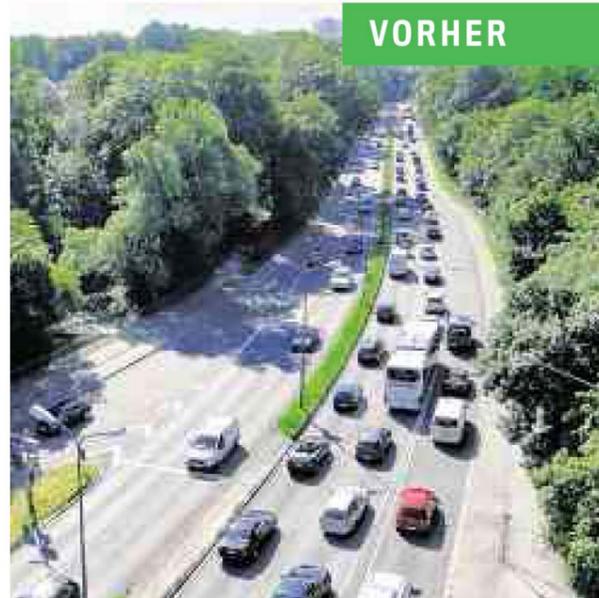


Abschied aus dem Dreimühlenviertel: Rodenstock fertigt an diesem Standort seit 1883 Brillen

Isartalstraße entspricht nicht mehr den Ansprüchen eines modernen, zukunftsgerichteten Industrieunternehmens“, erklärte Sprecherin Stefanie Biereder. Mit dem Abschluss zahlreicher Lizenzverträge, unter anderem mit Mercedes-Benz, Dunhill und Baldessarini habe Deutschlands größter Brillenhersteller in den vergangenen Monaten die Weichen für eine Neuausrichtung des Geschäfts gestellt. Das 1877 gegründete Unternehmen be-

schäftigt weltweit rund 4200 Mitarbeiter in zwölf Ländern. Die deutschen Werke befinden sich im Niederbayerischen Regen und in Frankfurt am Main. Mit dem Wegzug macht Rodenstock Platz für Wohnungen in einer der begehrtesten Lagen der Stadt. Biereder: „Das innerstädtische Karree an der Isar eignet sich hervorragend als attraktiver Wohnstandort im Herzen Münchens.“ Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. JOHANNES WELTE

Tunnel unter dem Englischen Garten



VORHER



NACHHER

Links: So sieht's heute aus - der Isarring durchschneidet den Englischen Garten. Rechts: So soll's aussehen - die Autos verschwinden unter der Erde.

Münchens beste Idee

- Straße, die den Park zerschneidet, verschwindet unter der Erde
- Projekt kostet 59 Millionen Euro
- Spender gesucht

MÜNCHEN „Das wird die Wiedervereinigung des Englischen Gartens“, sagen die beiden Schwabinger Architekten Petra Lejeune und Hermann Grub. Gestern

haben sie ihre Machbarkeitsstudie für einen Park-Tunnel präsentiert. Der sechsspurige, 375 Meter lange Tunnel würde 59 Millionen Euro kosten. Die

Reaktionen der Politiker sind begeistert. Jetzt werden Sponsoren für das Projekt gesucht - die Allianz hat schon ihre Bereitschaft signalisiert: Seite 9



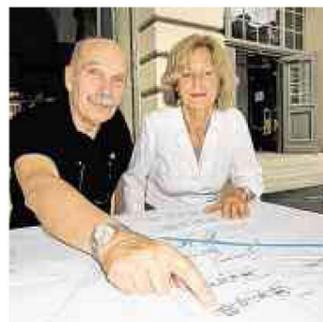
War da mal eine Straße? Mit dem Tunnel unter dem Isarring wird der Englische Garten größer und das Gebiet am Kleinhesseloher See viel ruhiger.

Der Garten wird eins

Wo jetzt der Isarring den Englischen Garten zerreißt, soll ein Tunnel her – für 59 Millionen. Politiker sind entzückt. Die AZ erklärt die Pläne

SCHWABING Vor zwei Jahren wurden sie noch belächelt: Eine schöne Idee, die vierspurige Schneise durch den Englischen Garten zu untertunneln. Das ist lange her. Als die beiden Schwabinger Architekten Petra Lejeune und Hermann Grub gestern eine perfekte Machbarkeitsstudie für einen Park-Tunnel präsentierten, herrschte am Chinesischen Turm Groauftrieb: Finanzminister Georg Fahrenschon (CSU) als Hausherr des Parks, Kunstminister Wolfgang Heubisch (FDP, als Fan des Plans), Stadträtin Claudia Tausend (SPD) als Vertreterin von OB Ude, drei Grünen-Stadträte, eine CSU-Stadträtin, der Bund Naturschutz, der Bezirksausschuss und und und: alle da.

„Ich ziehe meinen Hut vor so viel privatem Engagement“, sagte Claudia Tausend: „Ich hätte nicht geglaubt, dass Sie so weit kommen.“ „Das wird die Wiedervereinigung des Englischen Gar-



Hermann Grub und Petra Lejeune hatten die grüne Idee, den Englischen Garten mit einem Tunnel wieder zu vereinen. Auf dem rechten Bild sieht man die vierspurige Autoschneise heute.

tens“, sagen die beiden Architekten. Die Machbarkeitsstudie dazu haben sie mit dem Planungsbüro Obermeier, ifuplan und den Landschaftsarchitekten Gottfried und Anton Hansjakob erstellt. Die Allianz-Umweltstiftung hat sie mit 250 000 Euro finanziert.

● Der sechsspurige Tunnel ist **375 Meter lang** und kostet 59 Millionen Euro kosten. Das Projekt beginnt mit einem Trog ab dem Biedersteiner Tunnel, der vier bis sechs Meter unter dem Niveau des

Parks liegt. Der Tunnel beginnt ungefähr auf der Höhe des Kleinhesseloher Sees und endet bei der Gylingstrae. Dort geht es im Trog fast bis zur Isar weiter. ● Der **Parkplatz am Seehaus** entfällt, weil es dann den Weg nicht mehr gibt. Mit der Hypo-Vereinsbank wird verhandelt, ihn am Ende der Eisbachstrae mit 100 Plätzen auf einem HVB-Areal neben der Rampe anzulegen. ● Für die rund 50 Meter breite Baustelle würden **viele Bäume gefllt**. „Dafür wird es



Die Politik will diesen Tunnel. „Der Faszination dieser Idee kann sich keiner entziehen“, sagte Fahrenschon. Die Wunde, die seit 1963 durch den Bau des Isarrings den Park zerreißt, schmerzt „aus ästhetischer wie ökologischer“ Sicht. Es gelte, „endlich diese Lücke zu schließen“. Für Stadträtin Claudia Tausend (SPD) ist das „ein wnsenswertes und wichtiges Stück Stadtreparatur“. Grünen-Fraktionschef Siegfried Benker schwärmt: „Das ist eine Vision, die München braucht. Wir haben sehr große Sympathien für dieses hervorragende Projekt.“

Bis Ende des Jahres wird die Stadt die Pläne prüfen und dem Stadtrat vorstellen. Im Frühjahr 2012 werden die Machbarkeitsstudien für die geplanten Tunnel Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße erwartet. Im Herbst wird im Stadtrat die Debatte losgehen, welcher Tunnel zuerst drankommt. Die Pläne bis Ende des Sommers im Chinaturm ausgestellt. **Willi Bock**

www.az-muenchen.de

Ein Simulations-Video von einer Fahrt durch den Tunnel sehen Sie auf: [az-muenchen.de](http://www.az-muenchen.de)

KOMMENTAR

Willi Bock, der Rathaus-Reporter *ber den geplanten neuen Tunnel*
willi.bock@abendzeitung.de



Ein Paar schafft mehr als eine schwerfällige Verwaltung

Wünsche haben alle: große und kleine, machbare und utopische. Doch dass ein Paar hergeht und privat ein so gigantisches Projekt wie die Wiedervereinigung des Englischen Gartens nicht nur im tiefsten Herzen wünscht, sondern mit Mut und großem Elan anschiebt – das hat es in München noch nie gegeben. Es gibt also nicht nur Wut-, sondern auch Mut-Bürger. Mit ihrer faszinierenden Idee, ihrem handwerklichen Verstand und ihrem persönlichen Charme haben sich Hermann Grub und Petra Lejeune in viele Herzen gespielt: Da kämpfen zwei ganz alleine für etwas, wozu die Stadt einen Riesenapparat hat. Und viele helfen ihnen. Aber damit ist der Tunnel nicht gebaut. Die Stadt steht unter dem Druck, dass seit Jahren auch Tunnel in der Tegernseer Landstraße und unter der Landshuter Allee gefordert werden. Da geht es für die Anwohner nicht um einen Erholungspark, sondern um krank machenden, oft unerträglichen Verkehrsstress. Deshalb sind die Politiker, die parteiübergreifend die Idee des Parktunnels faszinierend finden, in der Zwickmühle. So bleibt nur zu hoffen, dass es eine große Allianz gibt, diesen Tunnel wenigstens zu einem relevanten Teil privat zu finanzieren. Firmen, denen das imagemig nützt, gibt es genügend. Das wäre das zweite Einmalige an diesem Projekt.



Der Tunnel auf dem Plan: Die rot eingezeichneten Flächen sind die bis zu sechs Meter tiefen Trge in und aus dem Tunnel.

Sammeln für den grünen Parktunnel

Sponsoren können die Finanzierung erleichtern. Die Allianz hebt schon die Hand

MÜNCHEN Auf 50 Millionen Euro wurde der Park-Tunnel zuerst geschtzt, nach der Machbarkeitsstudie des renommierten Planungsbüros Obermeier sind es jetzt 59 Millionen Euro. Aber wie soll das bezahlt werden? Derzeit werden die Machbarkeitsstudien für einen Tunnel unter der Landshuter Allee und in der Tegernseer Landstraße erstellt. Wer hat Vorrang? Alle bisherigen Signale zeigen: Bei diesem Projekt wird alles anders. Den beiden Tunnel-Erfindern Hermann Grub und Petra Le-

jeune schwebt vor, privates Geld für das Projekt zu sammeln. Sie haben dafür bereits eine Stiftung gegründet. Der erste große Sponsor hebt schon die Hand: „Als Allianz Umweltstiftung mit Sitz in München muss man sich dabei engagieren“, sagt Vorstand Lutz Spandau. Finanzminister Georg Fahrenschon meint: „Wir haben in München alle Tunnelprojekte gefördert, da werden wir Lösungen finden. Es gibt finanziell potente Partner, die sich engagieren wollen.“ Bei einigen großen Münchner Firmen wird schon vorgeführt. Auch Grünen-Fraktionschef Siegfried Benker meint: „Da müssen wir sehen, ob wir eine Sonderfinanzierung hinbekommen.“ **wbo**

Der Englische Garten wird wiedervereinigt

Einstimmig beschließt der Stadtrat den sechsspurigen Tunnel, der unter dem Park verlaufen soll. Oberbürgermeister Dieter Reiter will Tempo machen frühestens dürfte der Bau aber Mitte des nächsten Jahrzehnts fertig sein. Die Kosten werden derzeit auf 125 Millionen Euro veranschlagt

VON ALFRED DÜRR
UND HEINER EFFERN

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.

Gegen den Willen der CSU will der Stadtrat auch weiter für eine Tram durch den Park werben

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



Auf 400 Metern Länge soll die Verkehrsschneise durch den Park unter der Erde verschwinden. Geplant sind je Richtung zwei Spuren plus Einfädelspur. FOTO/SIMULATION: GRUB-LEJEUNE/DPA



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 eigenen Verdienste um den Tunnelbau an.

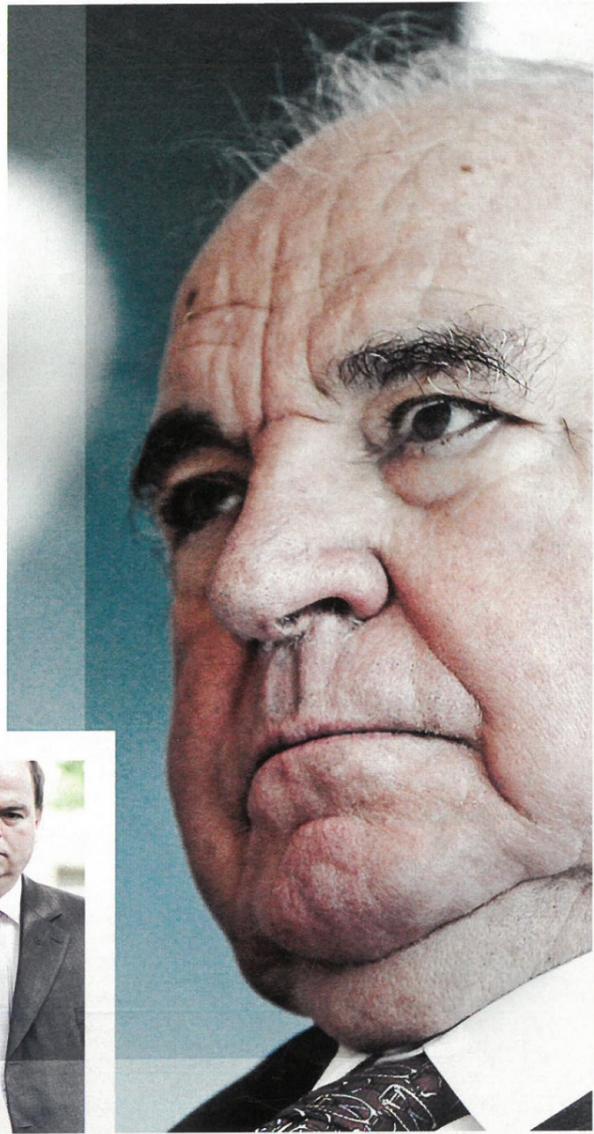
Allerdings waren sie sich auch darüber einig, dass die meisten Meriten dem Schwabinger Ehepaar Petra Lejeune und Hermann Grub gehörten. „Die kleinste und erfolgreichste Bürgerinitiative, die es je in München gab“, nannte sie CSU-Planungssprecher Walter Zöllner. Seit Jahren kämpfen die beiden Architekten für den Tunnel. Als ihre Vision am Mittwoch in München Wirklichkeit wurde, weilten sie gerade in 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 wissend, dass der geplante Tunnel von manchen Münchnern auch argwöhnisch betrachtet wird, betonte Reiter, dass er sich über jede private Unterstützung freue. Mit dem Beschluss garantierte die Stadt nun die Finanzierung. Dies stelle aber keine Gefahr oder Verschlechterung für den geplanten Bau eines Tunnels in der Landshuter Allee an, beruhigte OB Reiter die Anwohner. „Diese beiden Projekte stehen in keinerlei Konkurrenz zueinander.“



DIE FAMILIE KOHL EIN DEUTSCHES DRAMA



www.spiegel.de



INGRID FERNHOFFER / LOOKFOTO

STÄDTEBAU

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 Tatendrang 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 Sckell 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 Erholungsanlagen 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 Sckell 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.

Über 100 000 Kraftfahrzeuge queren täglich den Park.

Jene Wunde zu heilen, erboten 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 oben 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 Umweltstiftung des 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 urbanistischer Protestkultur. Der 71-jährige in Schwabing lebende Schwabe könnte mit der Instandsetzung des berühmtesten deutschen Stadtparks ein Lebenswerk abrunden, das mehr aus Spektakeln denn aus Bauwerken besteht. Als junger Architekt schuf er mit dem Wellenbad Alpa-



Tunnelplaner Ammerl, Grub, Lejeune
Grenzüberschreiter und Aufpasser

Stadtpark Englischer Garten in München
Muster urbaner Erholungsanlagen

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-Offensiven in Brüssel und 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 Bauingenieur Helmuth 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 betreut er die Machbarkeitsstudie von Grub.

Auch der Zeitpunkt scheint ideal. Denn gebaut werden muss an der Stelle 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 Tonlagen. 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 Œuvre dokumentiert die Misere der vom Auto geknechteten 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 50 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 knuffiger Oberbayer mit kantigem Schädel und schussfestem Ingenieursethos – der perfekte Aufpasser für Grub. Auch er will den Tunnel, aber er wird ihn nicht schönrechnen. 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 wäre der Preis für einen Quadratmeter Stadtpark“, fragt Ammerl, „wenn man ihn kaufen müsste?“ CHRISTIAN WÜST

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 stuft 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 Lands-huter 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

Der Mittlere Ring im Englischen Garten wird unter die Erde verlegt, der zerschnittene Park vereint. Die Stadt gewinnt wertvollen Raum, der anderswo noch fehlt

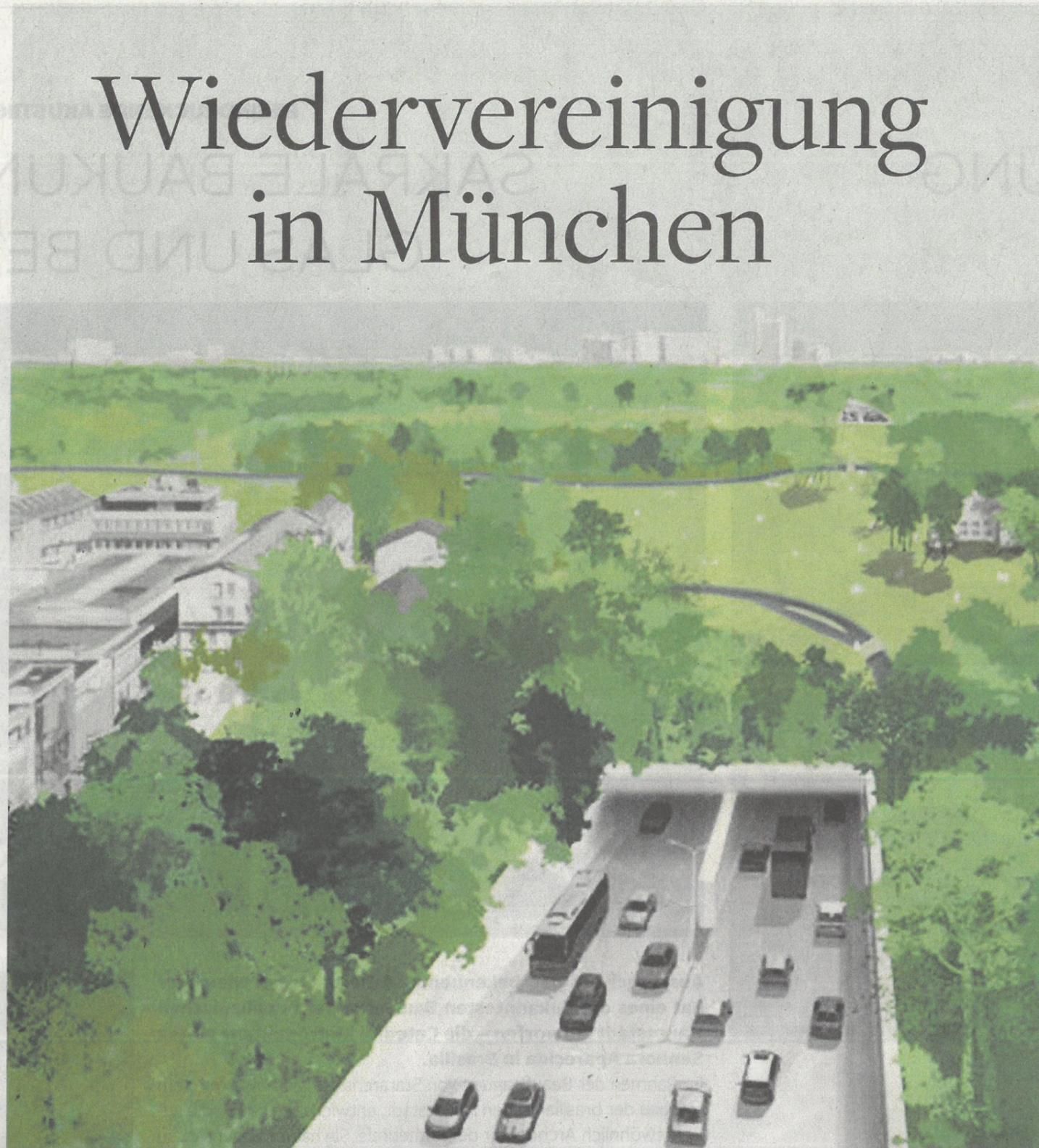
Partyvolk erzeugt Situation wie am Ballermann“, „Völlig vermüllte Grünanlagen“, „1000 Anrufe wegen Ruhestörungen an einem Wochenende“, „Großaufgebot der Polizei im Einsatz“, „10.000 Leute am Freitagabend an der Isar – Rekord!“

VON BRITTA NAGEL

In München hat der öffentliche Raum in diesen Tagen keine gute Presse. Ob im Englischen Garten, am Gärtnerplatz oder an der Isar – an den beliebtesten Plätzen der Innenstadt sorgen feier- und trinkfreudige junge Leute für Schlagzeilen und Ärger bei den Anwohnern. Doch so störend die aktuelle intensive Nutzung des öffentlichen Raums auch sein mag, ist sie doch ein Indikator dafür, dass in der rasant wachsenden Großstadt München der Bedarf an öffentlich zugänglichen Freiflächen noch lange nicht gedeckt ist.

Schon seit Jahren werden in Deutschlands Metropole mit den höchsten Mieten jährlich mehr als 8000 Wohnungen gebaut. Und auch das ist noch nicht genug, um der wachsenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden. Es wird eng in Münchens Innenstadt, die nicht nur deutschland-, sondern europaweit zu den dichtestbesiedelten Stadtzentren gehört. Auf einem Qua-

Wiedervereinigung in München



Zeichnung der geplanten Untertunnelung im Englischen Garten. Das Projekt war jahrelang umstritten

Serie Teil 3: MÜNCHEN

Der öffentliche Raum braucht mehr Aufmerksamkeit. WELT AM SONNTAG zeigt in drei Städten, wie Architekten, Stadtplaner und Bürgermeister nach Lösungen suchen.

HAMBURG:
AUTOGERECHT WAR FRÜHER

DÜSSELDORF:
KONSEQUENT UMGESTEUERT

MÜNCHEN: REPARATUR IM PARK

dratkilometer drängelten sich laut Baukulturbericht der Bundesstiftung Baukultur im vergangenen Jahr 6698 Einwohner, während es beispielsweise in Hamburg 4468 und in London sogar nur 3002 Bewohner waren.

Dass es jetzt berechtigten Grund zur Hoffnung auf mehr grünen Erholungsraum im Herzen Münchens gibt, ist weder der Politik noch der Stadtplanung zu verdanken, sondern dem beispiellosen Engagement einer privaten Bürgerinitiative. Nach zehnjährigem Kampf ist es dem Architektenehepaar Hermann Grub und Petra Lejeune gelungen, seinen Plan einer Untertunnelung des Englischen Gartens und damit eine „Wiedervereinigung“ der durch den Mittleren Ring 40 Jahre lang zerschnittenen grünen Lunge der Stadt durchzusetzen. Fast 400 Meter lang soll der neue Tunnel werden, über dem sich in rund zehn Jahren ein Hektar Parkfläche mit Wasserläufen, Blumenwiesen und Bäumen ausbreiten wird, alles gestaltet nach dem historischen Vorbild aus dem 18. Jahrhundert.

FORTSETZUNG AUF SEITE 49

Wiedervereinigung in München

FORTSETZUNG VON SEITE 47

Als innerstädtische „Wunde“ empfindet Hermann Grub die vierspurige Straßentrasse, über die sich jeden Tag 135.000 Autos wälzen. Gebaut wurde der Mittlere Ring in den 1960er-Jahren unter der Ägide des damaligen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel (SPD). Der immer noch aktive 94-Jährige hat laut Grub seine Entscheidung für das lärm-, abgas- und stauproduzierende Relikt aus Zeiten der autogerechten Stadt inzwischen „sehr bedauert“ und engagiert sich wie viele bekannte Münchener für das von 83 Prozent der Einwohner befürwortete Tunnelprojekt.

Den Anstoß für das Mammutprojekt des Aktivistenpaars, einer Art Christo und Jeanne-Claude der grünen Stadt-reparatur, gab die Ankündigung der Stadt, den Isarring um eine dritte Spur zu erweitern. Auf diese Weise erhoffte man sich eine Entspannung des gestiegenen Verkehrsaufkommens. „Gegen dieses Vorhaben haben wir wie die Löwen gekämpft“, sagt Hermann Grub. Begeistert erzählt er aus den Anfangstagen seines Aktivistendaseins. Mit seiner Frau hatte er in den frühen 1970er-Jahren die sogenannte Hinterhofbewegung initiiert, eine Umwandlung trister Schwabinger Innenhöfe in grüne Naherholungszonen. Bald darauf durften die beiden sogar Brüssels Grande Place mit Rollrasen und einem komplett begrüntem Auto im Auftrag der Stadt verschönern.

Spektakuläre Aktionen wie diese seien wichtig, glaubt Petra Lejeune, um die nötige Aufmerksamkeit für ihr Anliegen in den Medien und in der Bevölkerung zu erzielen. Um ihre Strategie zu erläutern, zitiert sie Thomas Jefferson: „Man muss jedes Hindernis mit Beharrlichkeit und einer sanften Stimme angehen.“

Von den konzilient vorgetragenen Argumenten der Aktivisten ließen sich nicht nur viele Privatspender überzeugen, sondern auch die Allianz-Umweltstiftung, die eine Million Euro für die Untertunnelung des Parks in Aussicht stellte. Und irgendwann gab auch der Stadtrat, in dem vor allem die Grünen Bedenken geäußert hatten, seinen Widerstand gegen das 125 Millionen Euro teure Tunnelprojekt auf.

Eine richtige Entscheidung, wie die Münchener Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin Andrea Gebhard findet. Sie hält die Autoschneise durch den Englischen Garten für „einen großen Fehler der Stadtplanung in den vergangenen 40 Jahren“. Überhaupt habe die Autogerechtigkeit viel zu lange auf der Agenda der Politik zu weit oben gestanden, findet sie. Es sei bedauerlich, dass auf diese Weise immer mehr Parkplatzflächen in der Innenstadt gebaut wurden, die den heute so dringend benötigten Freiraum besetzt hielten.

Elisabeth Merk, seit 13 Jahren Münchens parteilose Stadtbaurätin, zeigt auch Verständnis für die Gegner der Untertunnelung des „grünen Wohnzimmers der Stadt“. „Wir haben im

Stadtrat lange Debatten darüber geführt, ob die Untertunnelung an dieser Stelle wirklich sinnvoll ist. Denn eigentlich galt die Maxime: Wir investieren nur dort in Tunnelbau, wo die Menschen unmittelbar von Lärm und Luftverschmutzung betroffen sind. Und dies trifft nicht auf den Verkehrsabschnitt im Englischen Garten zu. Auch darf man nicht vergessen: Tunnel sind extrem kostenintensiv.“

Dass Skepsis nicht angebracht sei, findet hingegen die Münchener Architekturkritikerin Lilli Fischer. „Im Norden der Stadt, auf Höhe des Petuelrings, gibt es doch bereits ein positives Beispiel einer Untertunnelung am Mittleren Ring“, sagt die Bogenhause-

nerin. Der durch Überbauung und Begrünung gewonnene öffentliche Raum sei zu einem schönen öffentlichen Ort geworden. Über und neben dem Tunnel gäbe es Bewegungs- und Ruhe-zonen, einen Kanal und ein Café – „eine kleine Oase anstelle einer vielspurigen lauten Stadtautobahn“.

Doch es ist nicht nur der Autoverkehr, den München zurückdrängen muss, um dem gestiegenen Bedarf an attraktiven Freiflächen in der Innenstadt nachzukommen. Die Stadt muss sich auch überlegen, ob Fußgängerzonen wie die Anfang der 1970er-Jahre zu den Olympischen Spielen geplante Schützenstraße hinter dem Hauptbahnhof mit ihren Billigläden und dem mehrere Hundert Meter langen und sechs Geschosse hohen Betonriegel des Karstadt-Kaufhauses nicht der Verschönerung bedürfen.

In der Tat stehe der gesamte Bereich zwischen Hauptbahnhof und Stachus vor großen Herausforderungen, wie die Landschaftsplanerin Andrea Gebhard anmerkt. Leider habe es sich noch nicht herumgesprochen, dass es nicht von betriebswirtschaftlicher Klugheit zeuge, wenn Hausbesitzer an der Gestaltung der Außenanlagen sparen.

Für die ehemalige Präsidentin des Bundes Deutscher Landschaftsarchitekten sei der Odeonsplatz einer der persönlichen Lieblingsorten, weil er alle Sinne anspreche. Mit seinem Übergang in den benachbarten Hofgarten und den Englischen Garten hätten die Grünflächen höchste Gestaltungsqualität. „Ein paradiesischer Ort!“

Die aktuell weniger paradiesischen Zustände im nördlichen Teil des Englischen Gartens sieht Angela Gebhard gelassen. „Es muss in einer Großstadt auch Orte geben, wo man mal laut sein kann. Das muss man tolerieren. Man muss eben darauf achten, dass man die unterschiedlichen Bedürfnisse in Einklang bringt.“

Die Stadt habe die Problematik erkannt und mit Mediation, direkter Ansprache von Krawallmachern, einem Alkoholverbot sowie Müllsammelaktionen bereits viel erreicht.

„EINE KLEINE OASE ANSTELLE EINER VIELSPURIGEN STADTAUTOBAHN“

LILLI FISCHER,
Architekturkritikerin