

EIN ENGLISCHER GARTEN PARKTUNNEL FÜR AUTOS UND TRAM



Nationale Projekte
des Städtebaus



110.000 AUTOS TÄGLICH IM PARK

Im Rahmen der umfangreichen Baumaßnahmen für die Olympiade 1972 in München wurde Ende der 1960er Jahre die Stadtautobahn Mittlerer Ring durch den Englischen Garten gebaut. Ohne Rücksicht auf die planerische Idee des genialen Gartenschöpfers Ludwig von Sckell hat man Wegeführungen und Sichtachsen gekappt, Bäche umgeleitet. Die zahlreichen Baumpflanzungen entlang des Rings konnten die Beschädigung des Denkmals kaum kaschieren. Immerhin hat sich der damals regierende Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel in den letzten Jahren intensiv für die Wiedervereinigung des Stadtparks eingesetzt.



VERKEHRSFREIES GARTENDENKMAL

Im Gegensatz zum ursprünglich vorgeschlagen reinen Kfz-Tunnel, entfallen zukünftig die beiden Einfädelspuren im Norden und im Süden des Rings, so dass der auf diese Art gewonnene Platz für die Tram-Spur in beide Richtungen zur Verfügung steht. Die Gesamtbreite bleibt nahezu unverändert.



ANMERKUNG

Die vorliegende verkehrsplanerische Konzeptstudie „ParkTunnel Englischer Garten“ ist die Grundlage für den neuen Vorschlag zur Wiedervereinigung des Englischen Gartens. Sie untersucht die Realisierbarkeit eines Tunnels, in dem sowohl die Tram als auch der Kfz-Verkehr des Mittleren Rings (Isarring) im Bereich des Seehauses unterirdisch geführt werden. Die Konzeptstudie knüpft damit an die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München an und soll folgendes berücksichtigen:

- Neue Tram-Verbindung zwischen Ost und West
- Attraktive Tram-Führung durch gute Zugänglichkeit an den Haltestellen, zweigleisigen Tunnel und stabilen Takt
- Wiedervereinigung des Englischen Gartens durch die Verlegung des Isarrings in einen Tunnel
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Quartieren sowie im Englischen Garten
- Geringstmögliche bauliche Eingriffe in den denkmalgeschützten Park

Die hier vorgestellte Variante sieht vor, die Verbindung zum Isarring über die Dietlin-denstraße für den Kfz-Verkehr zu sperren. Ab der Biedersteinerstraße wird die heutige Zu-/Abfahrt zurückgebaut und künftig ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein.

Mit dieser Variante wird einerseits der notwendige Raum für die neue Tramtrasse im Straßenraum geschaffen, andererseits der Durchgangsverkehr reduziert und das angrenzende Quartier spürbar verkehrsberuhigt. In weiteren Untersuchungen können ergänzend Kombinationen von Zu- und Abfahrten von und nach Schwabing betrachtet und deren Auswirkungen auf die gestellten Ziele an das Projekt bewertet werden.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
Stiftung Ein Englischer Garten
gemeinnützige GmbH
Geschäftsführung:
Hermann Grub, Petra Lejeune
Franz-Joseph-Str. 12
D-80801 München
grub-lejeune@gmx.de
München 2025

KONZEPTION UND ENTWURF
Architekturbüro Grub + Lejeune
Franz-Joseph-Str. 12
D-80801 München
In Kooperation (Verkehrsplanung) mit
BERNARD Gruppe ZT GmbH

GESTALTUNG
Architekturbüro Grub + Lejeune
Layout: M.Sc. Sonja Graziadei

DRUCK
Königsdruck, Berlin

© Architekturbüro Grub + Lejeune
München

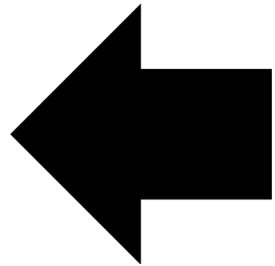
BILDNACHWEIS

drone it GmbH / Seite 2, 3
drone it GmbH, Bildbearbeitung: Federico
Boccardi / Seite 4, 5
Dietmar Mitschke / Seite 6, 38, 39
Grub + Lejeune / Seite 12, 13
OpenStreetMap / Seite 24
BERNARD Gruppe ZT GmbH / Seite 26, 28 -
31, 33, 36
Hansjakob / Stüber / Grub + Lejeune / Seite
27, 35

PLANGRUNDLAGEN
2018 Google
2009 GeoBasis-DE/BKGGoogle Maps
2025 Map data © OpenStreetMap Mitwir-
kende, Lizenz: Open Database License (ODbL)

INHALT

PARKTUNNEL FÜR AUTOS UND TRAM	01
110.000 Autos täglich im Park	02
Verkehrsfreies Gartendenkmal	04
IST - SOLL	10
Im Süden (zu) viel los	12
MIT BLICK ZURÜCK... (2010 - 2018)	14
TZ München	16
Münchner Merkur	17
Abendzeitung München	18
Abendzeitung München	19
Abendzeitung München	20
Süddeutsche Zeitung München	21
...NACH VORN! (2025)	22
Englischer Garten München	24
Stadtautobahn im Park	25
Über Stopp - zum Go!	26
Autos und Tram - so geht's	28
Tram im Straßenraum	31
Einer für Alle	32
Der Park - geheilt statt geteilt	34
Baumbilanz	36
Kostenschätzung	37



IST

Die Stadtautobahn Mittlerer Ring zerschneidet in München ein Gartendenkmal von Weltrang

Nord- und Südteil sind seit Ende der 1960er Jahre voneinander getrennt

Rund 110 000 Fahrzeuge durchqueren täglich via Isarring den Englischen Garten

Fußgänger gelangen nur über eine schmale Brücke vom Süd - in den Nordteil des Parks

Im Gartenkunstwerk sind Wege, Bäche und Sichtachsen in Richtung Norden gekappt

Die Frischluftschneise vom Norden bis in die Innenstadt ist unterbrochen

Seit über 100 Jahren will die Stadt München eine Trambahn-Verbindung quer durch den Park

Aus Denkmalschutzgründen hat das Land Bayern (als Eigentümer) die Gartentram bisher immer wieder verhindert

SOLL

Der Englische Garten ist zukünftig wieder ein durchgehender Stadtpark von 5 km Länge

Autos und Tram nutzen gemeinsam den Tunnel in ost-westlicher Richtung

Der Münchner ÖPNV erhält eine attraktive Verbindung zwischen Bogenhausen und Schwabing

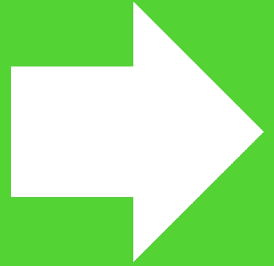
Das neu geplante Quartier am Tucherpark erhält den notwendigen Anschluss an den ÖPNV

Die Zufahrt von Schwabing auf den Mittleren Ring über die Dietlindenstrasse wird gekappt

Die geänderte Verkehrsführung entlastet das gesamte Wohngebiet im Bereich Dietlindenstraße

Frischluftschneise, Naherholungsflächen und Biotopverbund funktionieren wieder ohne Zäsur

Die oberirdische Tram im historischen Zentrum des Englischen Gartens ist endgültig Geschichte





IM SÜDEN (ZU) VIEL LOS

Die Nähe zu Universität und Innenstadt sowie die gute ÖPNV-Anbindung sind sicher Gründe, die den Südteil des Englischen Gartens besonders attraktiv für Besucher machen. Fakt ist aber auch, dass die trennende Stadtautobahn Mittlerer Ring viele, vor allem Ortsfremde, aber auch Münchner, davon abhält, den Nordteil des Gartendenkmals aufzusuchen.

MIT BLICK ZURÜCK...
(2010 - 2018)

Suche ein Zuhause

Wer kennt das nicht: Bonnie (6) hat nach dem Winter ein bisschen mehr auf den Rippen. Dicke 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, br-online

München-Wetter
Sonnenaufgang 6.06 Uhr
Zunächst noch sonnig, erst am Abend soll's regnen. Bis 19 Grad.
Sonnenuntergang 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: lokales@tz-online.de
Post: tz-Lokalredaktion 80282 München
ABO-Service: 089/5306-777
Anzeigen: 089/5306-666

ENGLISCHER GARTEN

Werben für den Tunnel

Eine neue Werbekampagne trommelt für die Wiedervereinigung des Englischen Gartens. Sie will Münchner Bürger und Unternehmen zu Spenden bewegen, um die Vision eines Auto-Tunnels unter dem Park wahr werden zu lassen.

VON ANGELO RYCHEL

Für Hans-Jochen Vogel ist es die Möglichkeit, eine frühere Entscheidung auszubügeln. In seine Amtszeit als Münchner Oberbürgermeister fiel 1966 der Bau des Isarrings, der den Englischen Garten brutal in eine Nord- und eine Südhälfte trennt. Ein verkehrspolitischer Schritt, den Vogel aus heutiger Sicht für einen Fehler hält. Nun lächelt der frühere OB von einem Plakat, auf dem es heißt: „Damit alte Wunden geheilt werden“, und unterstützt die Wiedervereinigung des Englischen Gartens.

Nicht nur Vogel stellt sein Konterfei für die neue Kampagne „(M)ein Englischer Garten“ zur Verfügung. Neben Schauspielerinnen Jutta Speidel und Regisseurin Doris Dörrie sind auch weitere interessierte Münchner auf den Plakaten zu sehen. Die Kampagne, die die Kommunikationsagentur Serviceplan kostenlos entwickelt hat, soll Bevölkerung wie Unternehmen für das Projekt begeistern. „Die Politik soll nicht an diesem Projekt vorbeikommen“, so Ronald Focken, Geschäftsführer von Serviceplan. Die Stadt will im Herbst über das 70 Millionen Euro teure Projekt entscheiden.



Prominenter Unterstützer: Alt-OB Hans-Jochen Vogel will die Wiedervereinigung des Englischen Gartens. SERVICEPLAN

Seit knapp zwei Jahren treibt das Architektenehepaar Petra Lejeune und Hermann Grub seine Vision eines vereinigten Englischen Gartens voran. Der Plan sieht vor, den Mittleren Ring zwischen Iffland- und Dietlindenstraße auf einer Strecke von rund 1000 Metern abzusenken und auf 375 Metern durch einen Tunnel unter dem Englischen Garten zu führen. Der oft vergessene Nordteil des Parks würde mit dem meist überlaufenen Südtail einen durchge-

henden Park bilden. Zusätzlich versprechen die Macher ein Ende der oft beklagten Staus auf dem Isarring. Auf sechs statt vier Spuren soll der Verkehr ohne Ampeln reibungslos fließen.

Eine Machbarkeitsstudie ergab im Juli 2011: Die Wiedervereinigung ist technisch möglich. In kürzester Zeit schlossen sich viele Unterstützer der Idee an. Der Freistaat sagte Fördermittel in Höhe von neun Millionen Euro zu, die Allianz Umweltstiftung

will sich mit einer Million Euro am Bau beteiligen. Im Februar stieg die Unternehmensberatung Roland Berger in das Projekt ein. Sie erarbeitete einen kostenlosen Finanzierungsplan und versucht, Unternehmen zu Spenden zu bewegen. Vor allem von den fünf Münchner Dax-Unternehmen verspricht man sich finanzielle Unterstützung. Je mehr Geld gesammelt wird, desto wahrscheinlicher wird ein „Ja“ der Stadt zum Bau.

Auch die Bürger sollen nun für das Projekt begeistert werden. Hier setzt die neue Werbekampagne an, die über Plakate, Flugblätter, Rundfunkwerbung und Zeitungsanzeigen auf die Internetseite www.m-einenglischergarten.de aufmerksam macht. Dort können Münchner, die Geld- oder Sachspenden gegeben haben, ein Foto von sich hochladen und ihren individuellen Grund nennen, warum sie das Projekt unterstützen. Mit lustigen oder tief-sinnigen Botschaften können sie dann selbst Teil der Werbekampagne werden.

Trotz aller Fürsprecher wird es für die Stadt keine leichte Entscheidung, ob das Konzept grünes Licht bekommt. Denn der Parktunnel steht in Konkurrenz zu Ringtunneln an der Tegernseer Landstraße und der Landshuter Allee. Seit Jahren wünschen sich von Lärm und Feinstaub geplagte Anwohner dort Verkehrsröhren. Zur Zeit lässt die Stadt die Machbarkeit dieser Tunnel prüfen. Wenn die Ergebnisse vorliegen, will sie ihre Prioritäten setzen. Bis dahin hoffen die Befürworter des Parktunnels, die öffentliche Meinung auf ihrer Seite zu haben.

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 voriges 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 Beiratsausschuss wollen Lejeune und Grub wollen aber die große Lösung.



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

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 müssen 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



Ein Tunnel unter dem 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 Sckell 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: Jantzi

Tunnel unter dem Englischen Garten



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

WWW.ABENDZEITUNG.DE FREITAG, 15.7. 2011 ABENDZEITUNG

MÜNCHEN 9

TUNNEL EINFAHRT

LODEN FREY

TUNNEL AUSFAHRT

SEEHAUS

KLEINHESSELOHER SEE

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

KOMMENTAR

Willi Bock, der Rathaus-Reporter über den geplanten neuen Tunnel willi.ock@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 imagemäßig nützt, gibt es genügend. Das wäre das zweite Einmalige an diesem Projekt.

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 Großauftrieb: 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, ifu-plan 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 Gyßlingstraße. 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 Eisbachstraße mit 100 Plätzen auf einem HVB-Areal neben der Rampe anzulegen. ● Für die rund 50 Meter breite Baustelle würden viele Bäume gefällt. „Dafür wird es

nachher auf der Tunneldecke noch mehr Grün und viel mehr neue Bäume geben“, sagt Hermann Grub. Der Bund Naturschutz hat seine Zustimmung signalisiert. ● Der Tunnel wird gegenüber dem Isarring nach Norden verlegt. So kommt die Autorampe weiter vom See weg. Grub: „Damit wird die Erholungsfläche vergrößert.“ Weil die Rampe bis zu sechs Meter unter Park-Niveau ist, sind die Autos dann nicht mehr zu sehen und kaum noch zu hören.

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, schmerze „aus ästhetischer wie ökologischer“ Sicht. Es gelte, „endlich diese Lücke zu schließen“. Für Stadträtin Claudia Tausend (SPD) ist das „ein wünschenswertes und wichtiges Stück Stadtrepuratur“. 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

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

Sammeln für den grünen Parktunnel

Sponsoren können die Finanzierung erleichtern. Die Allianz hebt schon die Hand 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 vorgefühlt. Auch Grünen-Fraktionschef Siegfried Benker meint: „Da müssen wir sehen, ob wir eine Sonderfinanzierung hinbekommen.“ **wbo**

18

19

DIENSTAG, 23. MAI 2017
1,00 EURO

Abendzeitung

Das Gesicht dieser Stadt

TEL. ABOSERVICE 089.23 77 -3400
TEL. ANZEIGENSERVICE 089.23 77 -3300
WEB WWW.AZ-MUENCHEN.DE

NR. 118/21 · B88197
GARMISCHER STR. 35
81373 MÜNCHEN
ÖSTERREICH EUR 1,60; ITALIEN EUR 1,90; KROATIEN HRK 13; SLOWENIEN EUR 1,70

Bahn frei im Englischen Garten

Grünes Licht für den Park-Tunnel

Morgen beschließt der Stadtrat den 125-Millionen-Bau

Heute mit
Kostprobe
auf Seite R4
München

Stiddeutsche Zeitung
München

Online
sz.de/muenchen

NR. 147, DONNERSTAG, 29. JUNI 2017

PMO

Der Englische Garten wird wiedervereinigt

Einstimmig beschließt der Stadtrat den sechsspürigen 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 sechsspürigen Tunnels durch den Englischen Garten beschlossen. Auf 396 Metern Länge soll der Mittlere Ring (sarring) zwischen Dietlinden- und Iflandstraße 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 Traminie 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

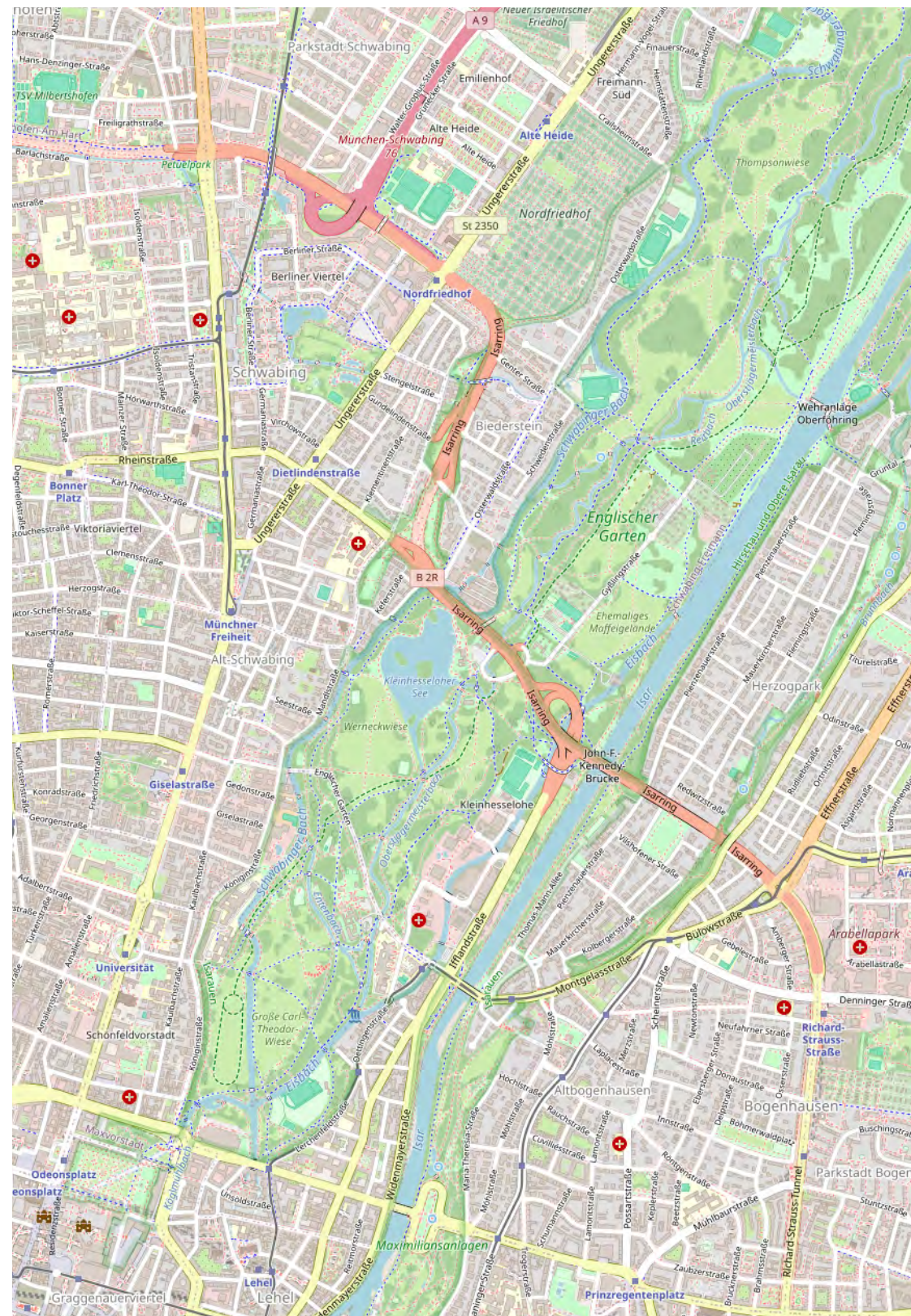
Landes als Parkeigentümer abhängig gemacht. Lange hatte ihn Finanzminister Markus Söder (CSU) hingehalten, schließlich schob die Stadt-CSU parteiintern nochmals an. Am Ende priesen im Stadtrat SPD, CSU, die FDP und sogar die Grünen ihre je eigenen Verdienste um den Tunnelbau an. Allerdings waren sie sich auch darüber einig, dass die meisten Meuten 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 Zöller. 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. Wohlwissend, dass der geplante Tunnel von manchen 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 Landshuter Allee an, beruhigte OB Reiter die Anwohner. „Diese beiden Projekte stehen in keinerlei Konkurrenz zueinander.“

20

21

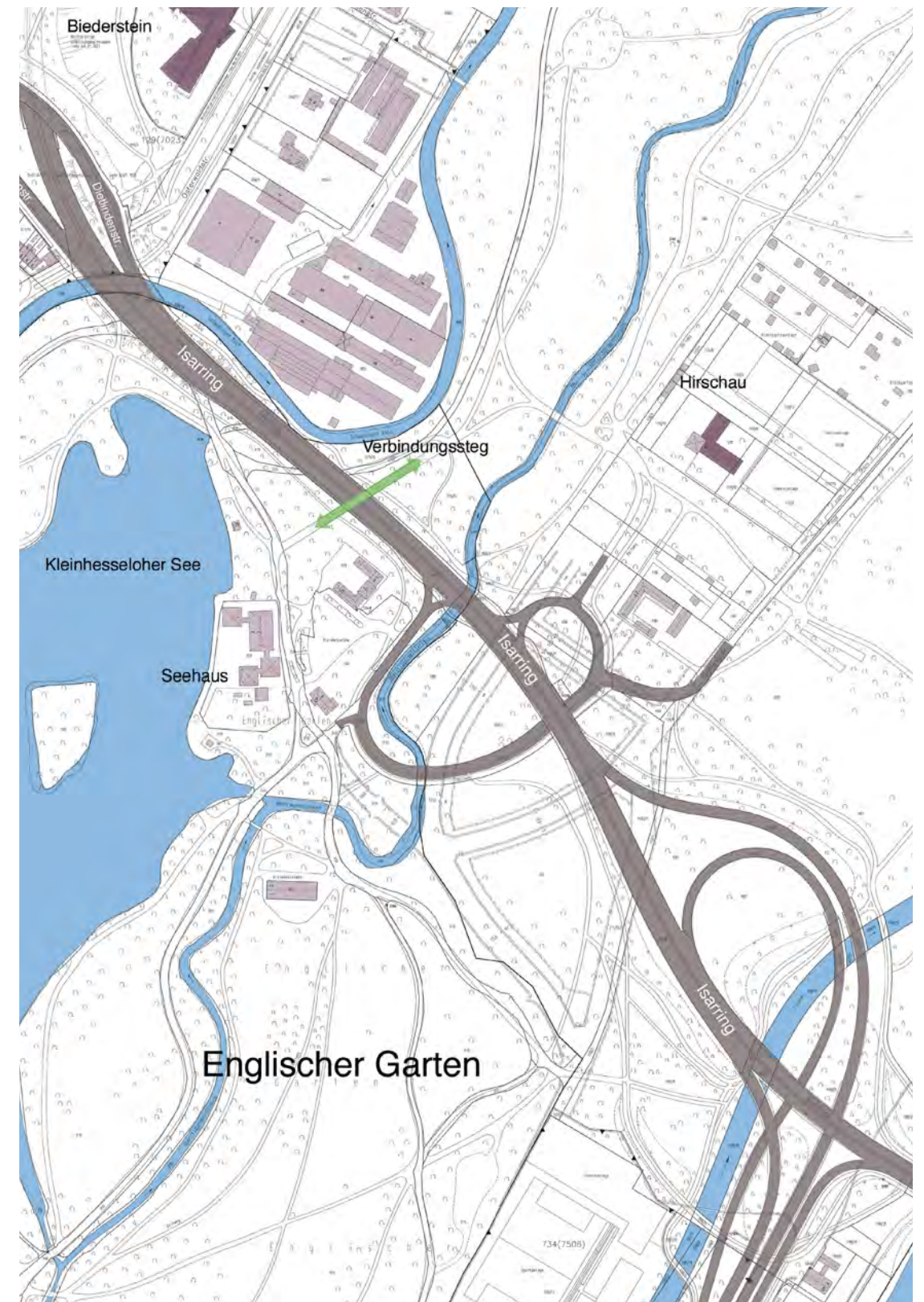
**...NACH VORN!
(NEUSTART 2025)**



ENGLISCHER GARTEN IN MÜNCHEN

Das Gartendenkmal Englischer Garten in München ist einer der größten Stadtparks der Welt. Seit Ende der 1960er Jahre wird er durch eine Stadtautobahn in einen Nord- und einen Südteil getrennt. Rund 110.000 Autos durchqueren ihn täglich. Etwa 5 Mil-

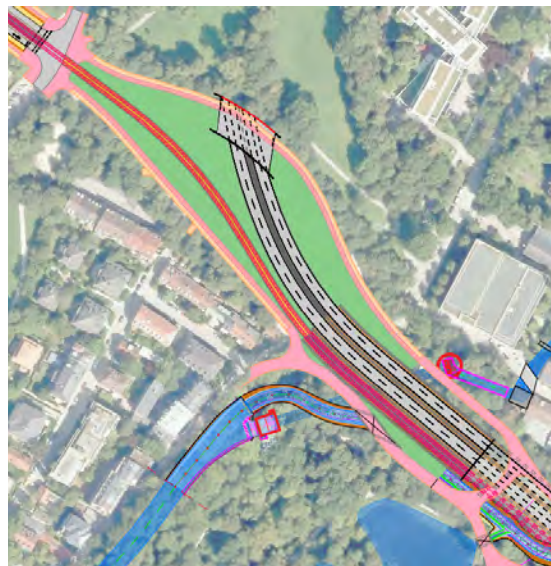
lionen Besucher jährlich (ca. 80 % davon Münchner) finden hier Naherholung mitten in der Stadt. Als Frischluftlieferant ist er von unschätzbarem Wert für die Bayerische Landeshauptstadt.



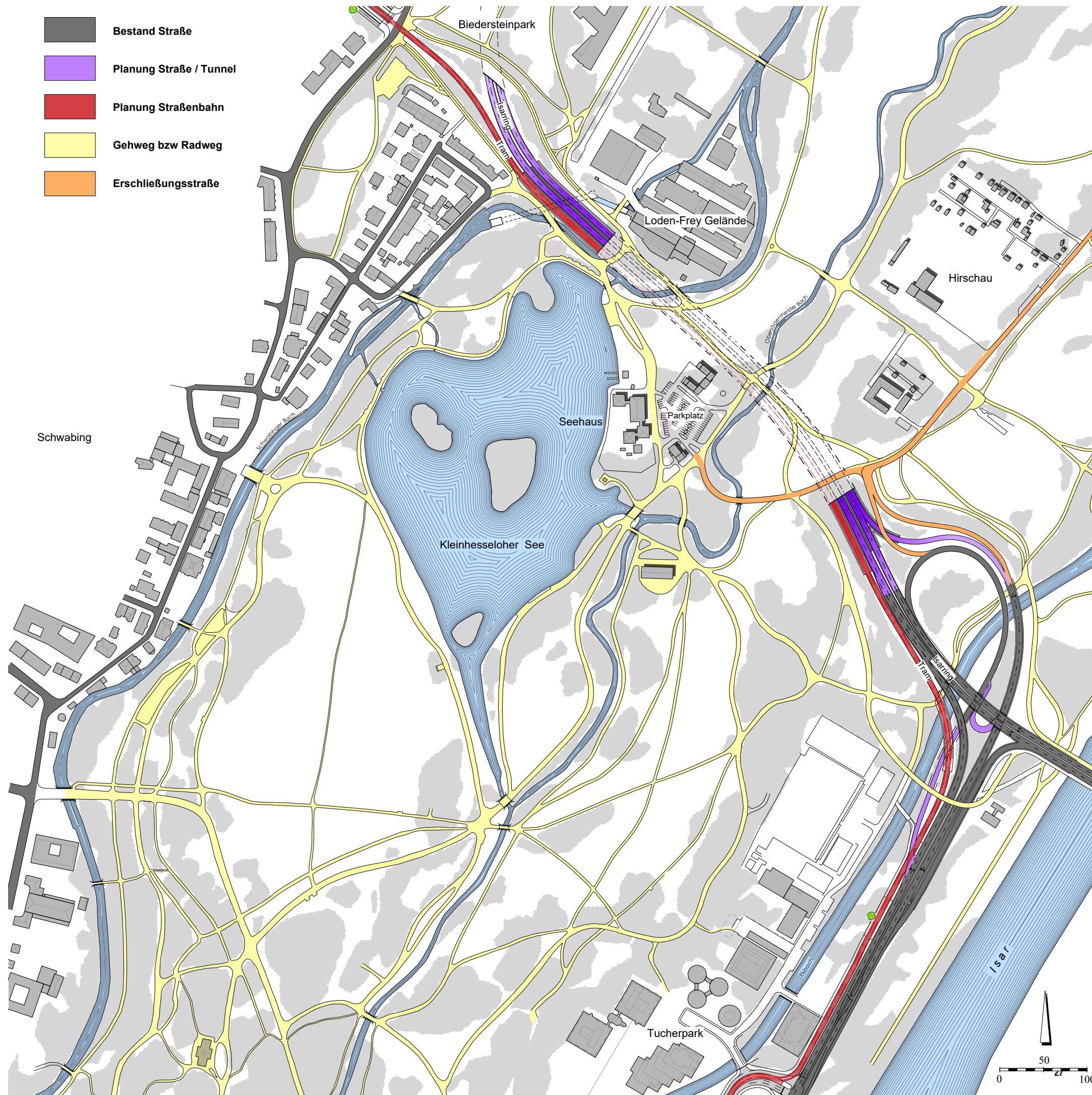
STADTAUTOBAHN IM PARK

Die Schemaskizze der Verkehrsführung macht deutlich, wie schwerwiegend der derzeitige Einschnitt in die Parkfläche tatsächlich ist. Trotz einer Fußgängerbrücke gibt es im Nordteil des Parks sehr viel weniger Besucher als im Südteil, der an schönen Tagen an

seine Belastungsgrenzen kommt. Nicht nur sind die rund 110.000 Fahrzeuge eine Barriere, auch die damit verbundenen Lärm- und Abgasbelastungen tragen dazu bei, dass der Nordteil von vielen gar nicht als zweite Parkhälfte wahrgenommen wird.



- Bestand Straße
- Planung Straße / Tunnel
- Planung Straßenbahn
- Gehweg bzw Radweg
- Erschließungsstraße



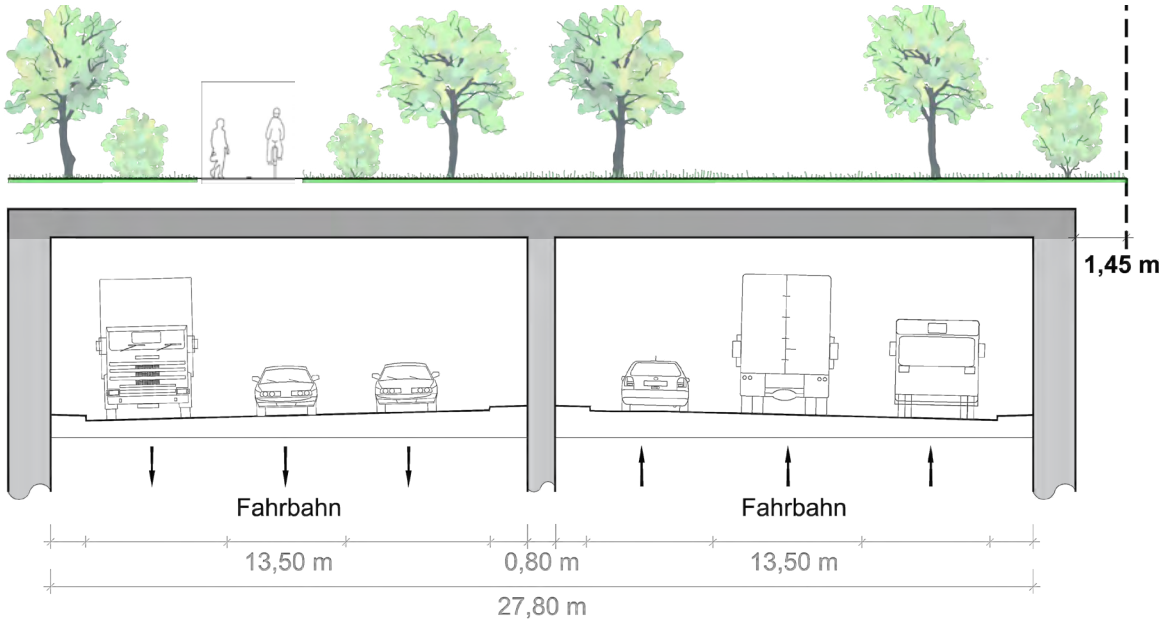
ÜBER STOPP ZUM GO!

Das neue Konzept für die gemeinsame Park-tunnel-Nutzung von Tram und KFZ-Verkehr im Bereich des Mittleren Rings (Abschnitt Isarring, Englischer Garten) sieht eine Tram-Verbindung in ost-westlicher Richtung zwischen Tivolibrücke und Münchner Freiheit vor. Damit dies ohne eine Verbreiterung des bereits 2010 vorgeschlagenen und geplanten Parktunnels möglich ist, müssen die beiden Einfädelspuren im Norden und Süden entlang des Isarrings entfallen.

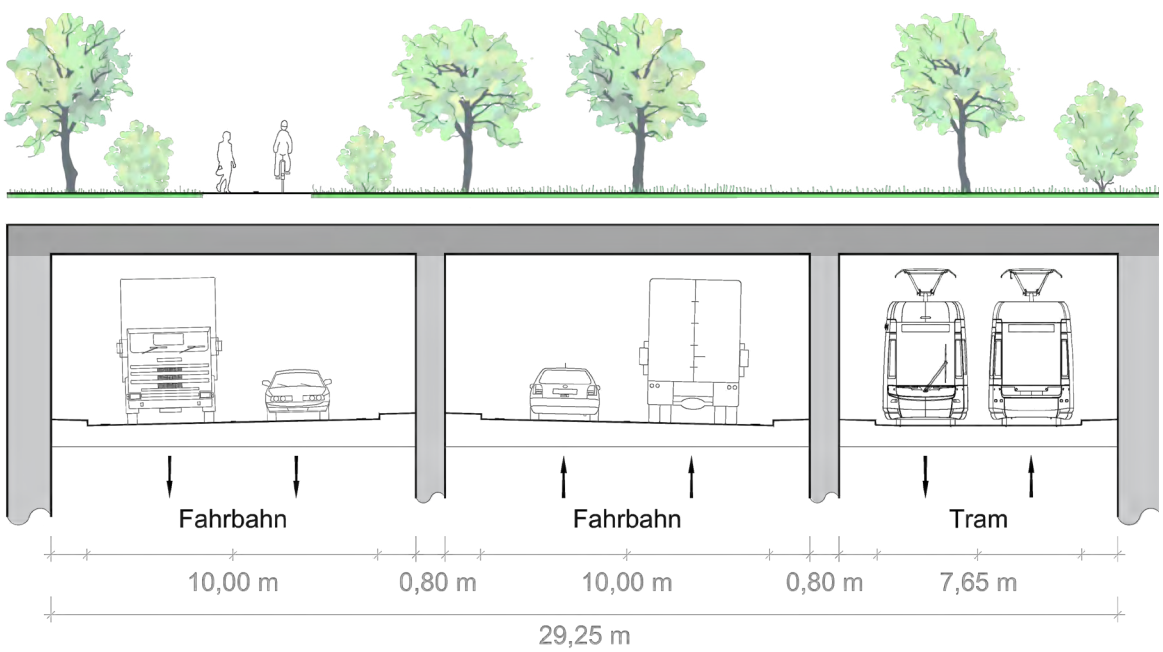
Kern der neuen Verkehrsführung ist im Westen der Wegfall der Schwabinger Zufahrt auf den Mittleren Ring (über Dietlindenstraße). Dieser Abschnitt ist dann nur noch für die Tram sowie Radfahrer und Fußgänger nutzbar. Im Osten wird das Einfädeln aus Bogenhausen nahezu komplett vor das Tunnelportal verlagert.

So erhält die Tram ausreichend Straßenraum bei gleichzeitiger Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den angrenzenden Schwabinger Wohnquartieren.

ISARRING - URSPRÜNGLICHE PLANUNG KFZ-TUNNEL (SCHNITT D)



ISARRING - KONZEPTSTUDIE TRAM-QUERUNG (SCHNITT D)

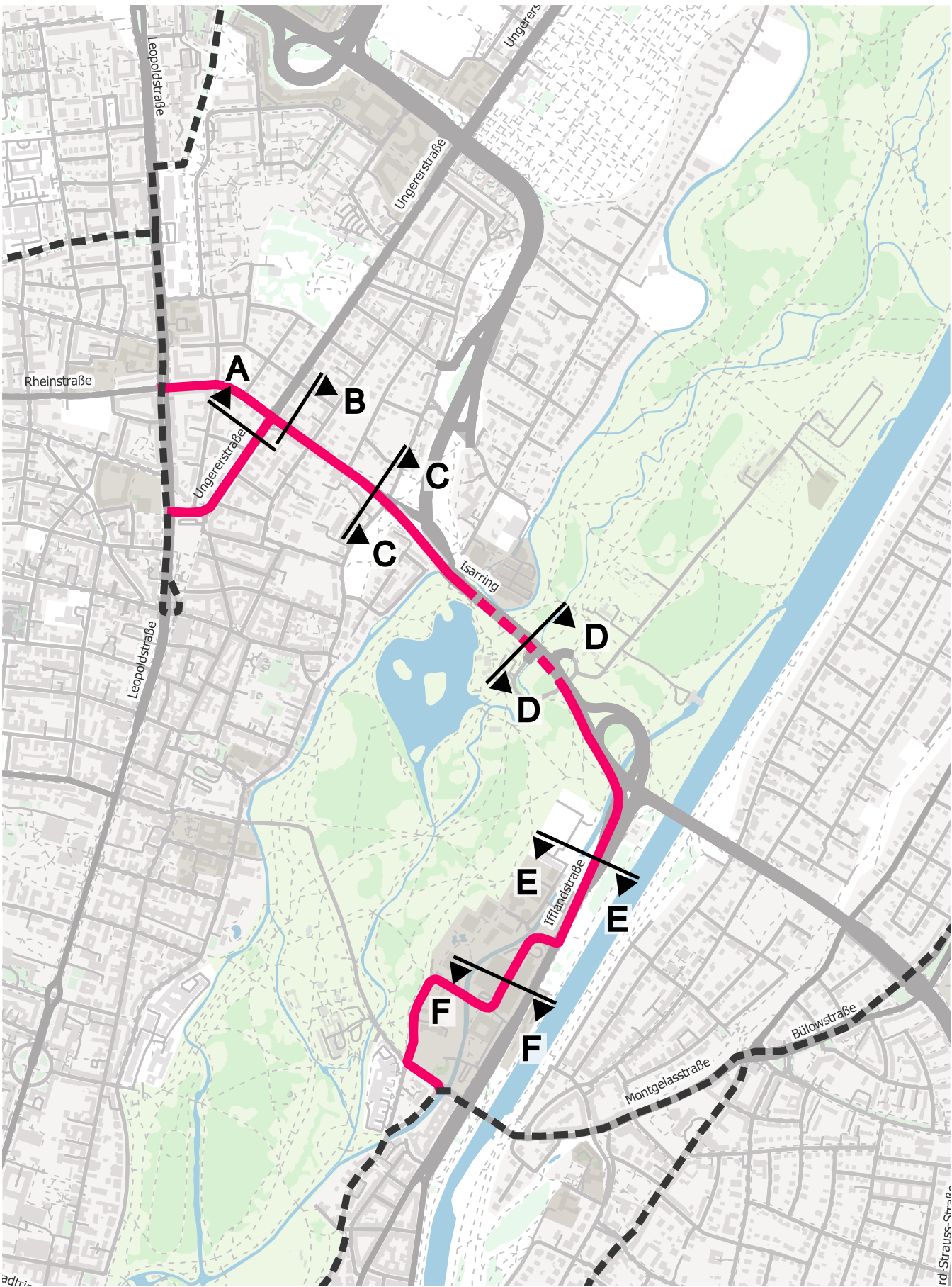


AUTOS UND TRAM - SO GEHT'S

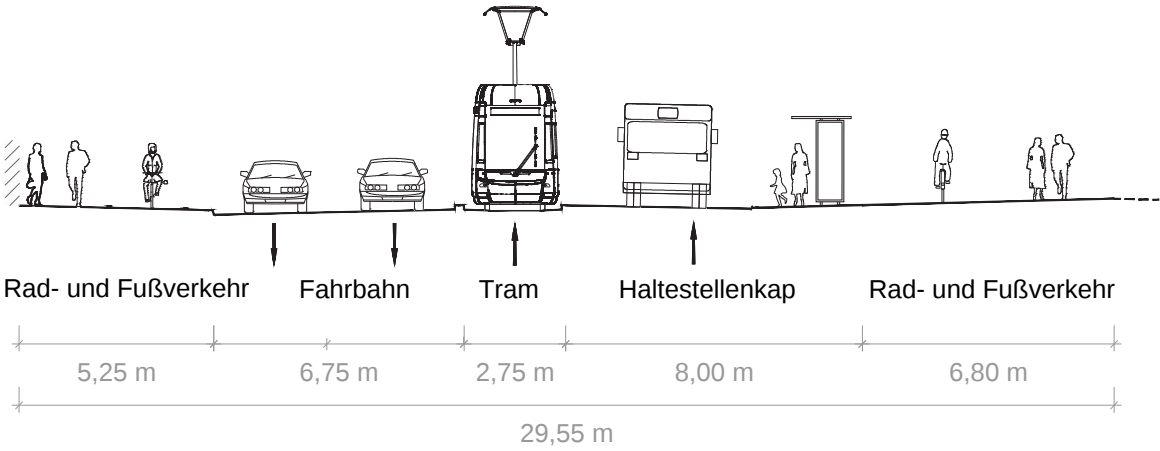
Die Sperrung der Ringzufahrt von der Dietlindenstraße auf den Mittleren Ring ermöglicht in West- Ost-Richtung den Wegfall einer Fahrspur im Tunnel. In der Gegenrichtung wird die Zufahrt aus Bogenhausen so weit nach Osten verlegt, dass nur noch ein kurzes Stück im Tunnel verlaufen muss. Die auf diese Art (gegenüber der ursprünglichen Park-Tunnel Planung aus 2010) gewonnene

Breite von zwei Fahrspuren steht nun der Trambahn zur Verfügung.

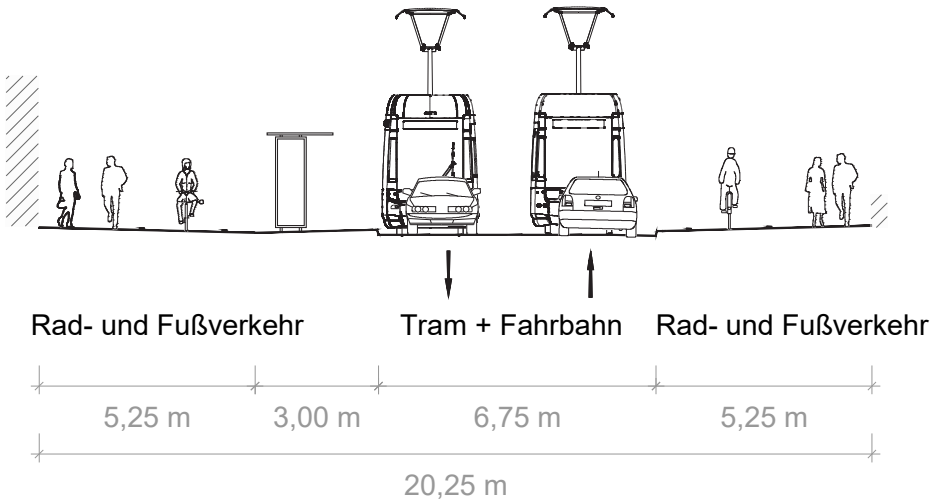
Mit einer nahezu unveränderten Tunnelbreite (zusätzlich 1,45 m) lassen sich also zwei Verkehrssysteme in einem Tunnel realisieren bei gleichzeitiger Wiederherstellung des Gartendenkmals. So bietet sich die Möglichkeit für eine Tram-Nordtangente.



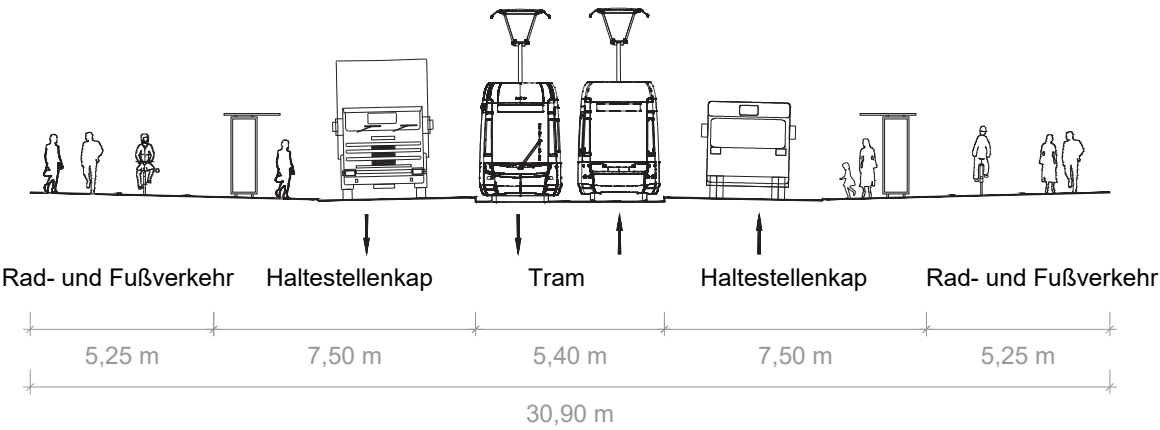
UNGERERSTRASSE (SCHNITT A)



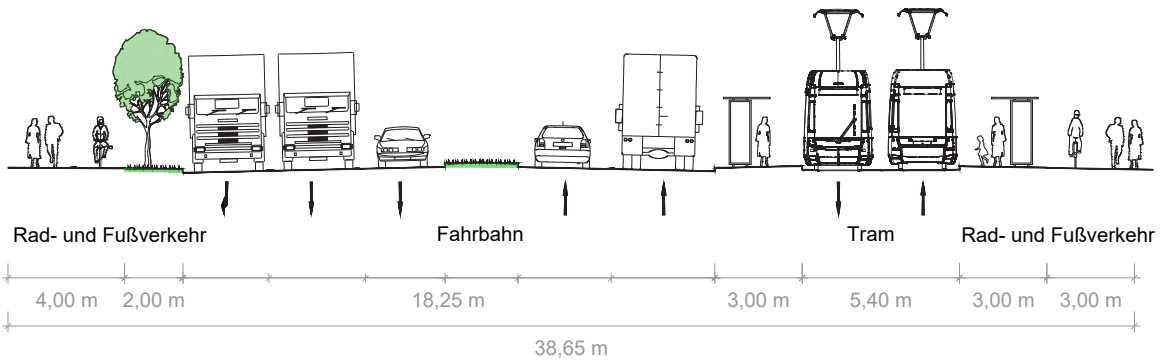
DIETLINDENSTRASSE (SCHNITT B)



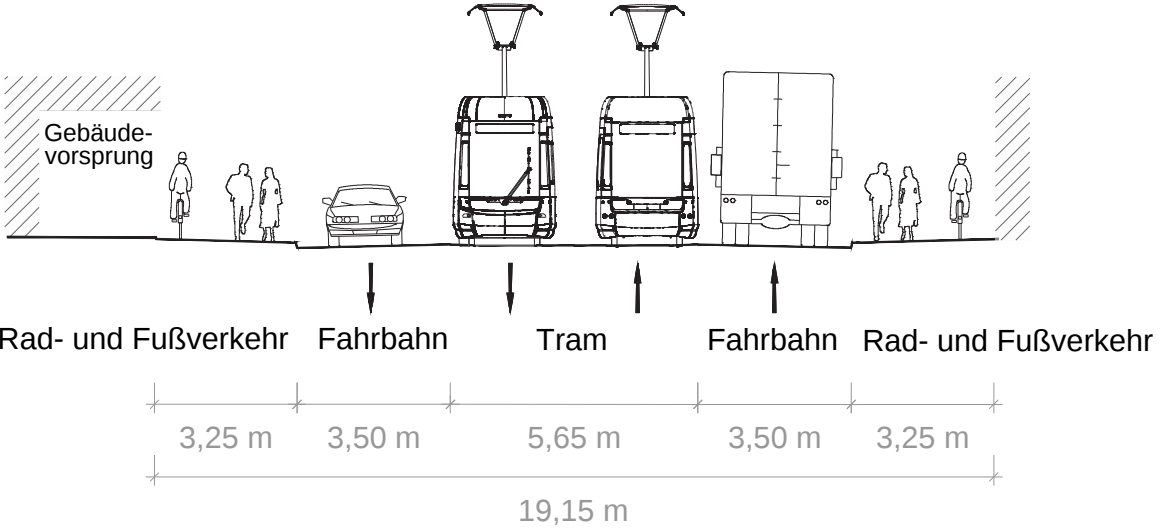
DIETLINDENSTRASSE (SCHNITT C)



IFFLANDSTRASSE (SCHNITT E)



AM TUCHERPARK (SCHNITT F)



TRAM IM STASSENRAUM

Von der neu geplanten Tram werden rund zwei Drittel der 3,1 km langen Gesamtstrecke auf einem eigenen Bahnkörper verlaufen. Lediglich auf 935 m nutzen Tram und KFZ-Verkehr gemeinsam den Straßenraum. Die entfallende Zufahrt zum Isarring über die Dietlindenstrasse ermöglicht hier diese geteilte Nutzung, weil bei deutlich geringerem

Verkehrsaufkommen (Anliegerverkehr) der Verkehrsfluss gewährleistet ist. Dies verbessert in den Quartieren die Verkehrssicherheit. Außerdem sollen drei zusätzliche Haltestellen die Stadtbezirksteile Biederstein, Münchner Freiheit, Schwabing und Kleinheselohe besser erschließen.

EINER FÜR ALLE!

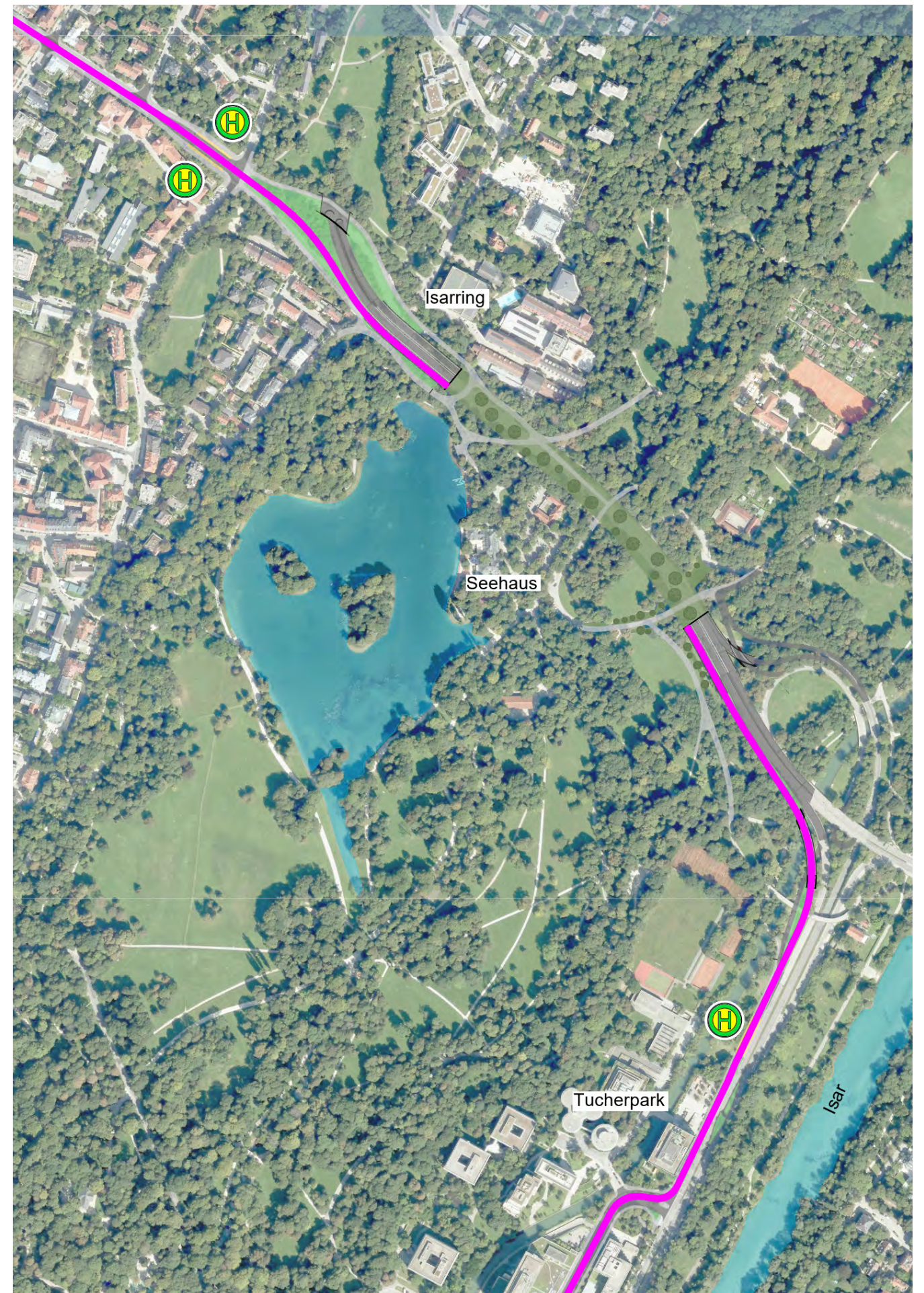
Zwei Projekte - eine Lösung! Schon seit 2010 wird in München der Vorschlag diskutiert, die Wiedervereinigung des Englischen Gartens zu ermöglichen indem der Mittlere Ring knapp 400 m lang unterirdisch verläuft. Trotz großer Zustimmung bei den Münchnern (laut Umfrage 83%) und einstimmigem Stadtratsbeschluss wurde das Vorhaben plötzlich gestoppt. Noch deutlich länger, nämlich seit über 100 Jahren gibt es bei der Stadt die Idee, eine Ost - West - Tramverbindung quer durch den historischen Kern des Gartendenkmals zu bauen. Auch dieses Vorhaben wurde (immer wieder) verhindert.

Nun gibt es die Chance, beide Konzepte miteinander zu verknüpfen und sowohl den Park zu retten als auch den ÖPNV mit einer neuen Tram-Verbindung zu stärken - bei (im Tunnel-Bereich) kaum höheren Kosten!

Das durchmischte Schwabinger Wohnquartier mit Schulen, Kindergärten, Gastrono-

mie und Altenheim rund um Münchner Freiheit, Ungerer- und Dietlindenstrasse erfährt durch die neue Verkehrsführung eine enorme Entlastung hinsichtlich Verkehrsdichte sowie Feinstaub - und Lärmemission. Gleichzeitig verbessern die Haltestellen in unmittelbarer Wohnungsnähe die Erreichbarkeit des ÖPNV.

Entlang des Englischen Gartens im Osten soll das Büroareal „Am Tucherpark“ zu einem urbanen Mischnutzungsquartier entwickelt werden. Geplant sind 600 Wohneinheiten, Büroflächen für rund 4.000 Beschäftigte, Kindertagesstätte, Gesundheits- und Sportangebote sowie Hotel und Gastronomie. Hier entsteht also ein lebendiges neues Stadtquartier, das durch die neue Trambahnstrecke einen ÖPNV - Anschluss erhalten könnte.



Neue Tram-Linie

DER PARK - GEHEILT STATT GETEILT

Der Englische Garten ist nicht nur Münchens wichtigste und größte innerstädtische Grünfläche, sondern auch ein Gartendenkmal von Weltrang. Als ökologische Brücke und Bestandteil einer durchgehenden 5 km langen grünen Frischluftschneise führt er von der freien Landschaft im Norden bis ins Zentrum der Millionenstadt. Seit fast 60 Jahren zerschneidet die Stadtautobahn den Park in einen Nord- und einen Südteil.

Der vorliegende Gestaltungsplan für einen wiedervereinigten Englischen Garten entspricht den gestalterischen Ideen des Parkschöpfers Ludwig von Sckell und den Vorgaben des Denkmalschutzes. Wegeverbindungen und Sichtachsen, seinerzeit durch den Straßenbau gekappt, werden wiederhergestellt, Bachläufe fließen wieder parallel zur Isar Richtung Norden.

Während Lärm- und Abgasbelastungen im Tunnelbereich deutlich sinken, steigt die Erholungsqualität.

Die verbesserte Anbindung an den ÖPNV im Nordwesten und im Südosten erhöht die Attraktivität des Englischen Gartens noch einmal deutlich.





BAUMBILANZ

Da die Baumaßnahme in einem Park vorgenommen wird, sind Baumfällungen unvermeidbar. Ihre Anzahl möglichst gering zu halten, ist eines der vorrangigen Ziele. Gemäß der Baumschutzverordnung der Stadt München aus dem Jahr 2003 geht es um Bäume mit einem Stammumfang von 80 cm oder größer. Im Hinblick auf das jetzt vorgesehene Baufeld beträgt die Anzahl der betroffenen Bäume für den Tunnelbau 578. Ein Teil davon ist der neu geplanten Trambahnstrecke zuzuordnen.

- Bäume (Umfang ≥ 80 cm) [Anzahl]
- betroffene Bäume [578]
 - Baufeld Tunnel-Englischer Garten
 - /○ ggf. betroffene Bäume in Abhängigkeit der Planungen der Landeshauptstadt München [103]
 - Parkplatz und Andienungsverkehr Seehaus
 - Rad- und Parkwegekonzept
 - nicht betroffene Bäume [1347]
 - Baumschutz-Zone

Analyse gemäß Baumschutzverordnung der Stadt München, Oktober 2003

KOSTENSCHÄTZUNG

Straßen, Geh- und Radwege

- Geh- und Radwege
- Parkplatzflächen
- Fahrbahn
- Grünflächen
- Leitungsumbau

Summe: 34.081.700 €

Gleisanlagen

- Bahnkörper
- Grüngleis
- Gleis im Tunnel inkl. Rampen
- Gleis auf Brücken
- Weichen
- Weichensteuerung

Summe: 41.742.000 €

Haltestelle

Summe: 2.800.000 €

Bahnstromanlagen

Summe: 1.968.000 €

Fahrleitungssysteme

Summe: 3.936.000 €

Tunnel und Oberflächengewässer

- Tunnel mit unterirdischem Betriebsgebäude
- Grundwasserwanne
- Straßenbrücken
- Stützwände
- Kleinbrücken
- Wasserbauwerke
- Anpassung Abwasserkanalisation

Summe: 130.183.900 €

Tunnelausrüstung

- Strom
- Steuerung
- Lüftung
- Löschwasserversorgung
- Maschinenteknik

Summe: 21.154.900 €

Brücke über Eisbach

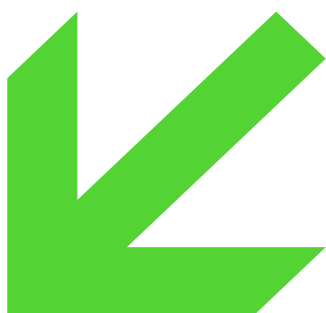
Summe: 4.550.000 €

Gesamtsumme (netto):

240.416.500 €

Quelle: BERNARD Gruppe ZT GmbH





Herausgeber
STIFTUNG EIN ENGLISCHER GARTEN
Franz-Joseph-Str. 12, 80801 München
grub-lejeune@gmx.de