



War da mal eine Straße? Mit dem Tunnel unter dem Isarring wird der Englische Garten größer und das Gebiet am Kleinhesseleher 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 viersprige 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.

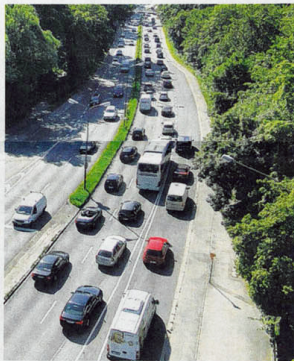
„Ich ziehe meinen Hut vor so viel privatem Engagement“, sagte Claudia Tausend: „Ich hätte nicht geglaubt, dass Sie so weit kommen.“ „Das wird die Wiedervereinigung des Englischen Gar-



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 viersprige Autoschneise heute.

ten“, 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 sechssprige 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 Kleinhesseleher Sees und endet bei der Gyblingstra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

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 Landshter Allee und Tegernseer Landstraße erwartet. Im Herbst wird im Stadtrat die Debatte losgehen, welcher Tunnel zuerst drankommt. Die Pläne bis Ende des Sommers im China-Turm ausgestellt. **Willi Bock**

www.az-muenchen.de

Ein Simulations-Video von einer Fahrt durch den Tunnel sehen Sie auf: az-muenchen.de

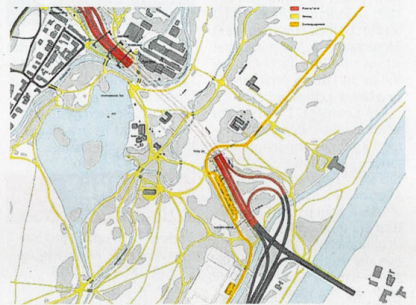
KOMMENTAR



Willi Bock, der Rathaus-Reporter über 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 anschießt – 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 stellt unter dem Druck, dass seit Jahren auch Tunnel in der Tegernseer Landstraße und unter der Landshter Allee gefördert 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 eingekreisten 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 Landshter 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**