



INGRID FIRNHOFFER / LOKK-FOTO

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. Legendär 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 Anklagertyp. 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 wär der Preis für einen Quadratmeter Stadtpark“, fragt Ammerl, „wenn man ihn kaufen müsst?“ CHRISTIAN WÜST

STÄDTEBAU

Heilung der Wunde

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

Dass 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, 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 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-



WOLFGANG MARIA WEBER

Tunnelplaner Ammerl, Grub, Lejeune
Grenzüberschreiter und Aufpasser