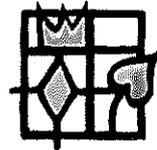


Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen



Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen
Postfach 20 20 63, D-80020 München

Landeshauptstadt München
Stadtentwicklungsplanung

Blumenstraße 28b
80331 München

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
15.06.2016

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen
7-L131-05570/16-G

Bearbeiterin/Bearbeiter

Schloss Nymphenburg
Eingang 42
D-80638 München

Rsp bei	Vorg	EA	VvA	zwV
Planungsreferat HA I Stadtentwicklungsplanung				
18. Juli 2016			Pers. Rat	Fon
Az. <i>611/870</i>			II / 57	Fax
			Beit.	Durchwahl
				E-mail
1	01	02	03	1
				2
				3
				4

www.schloesser.bayern.de

Tram 12/16/17; Bus 41/65/68
»Romanplatz«
Tram 17; Bus 41
»Schloss Nymphenburg«

München, den
15. Juli 2016

Englischer Garten München

hier: Denkmalfachliche Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie Tunnel Englischer Garten

Sehr geehrte

die Schlösserverwaltung begrüßt die Überlegungen zum Bau eines Tunnels am Isarring ausdrücklich.

Der Bau der vierspurigen Stadtautobahn (Mittlerer Ring) führte 1960 dazu, dass das bis dahin zusammenhängende Gebiet des Gartendenkmals „Englischer Garten“ in zwei separate Teile (Nordteil/Südteil) zerschnitten wurde. Nach Einschätzung der BSV wäre ein derartig gravierender Eingriff heute weder denkmalschutzrechtlich noch naturschutzrechtlich genehmigungsfähig. In seinem richtungsweisenden Urteil zur geplanten Trambahn durch den Englischen Garten hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof im Jahre 2006 bereits klargestellt: *„Dass der Englische Garten als herausragendes Beispiel klassisch-landschaftlicher Gartengestaltung von europäischem Rang und als naturschutzrechtlich geschützte historische Kulturlandschaft ein Gartendenkmal von außergewöhnlich hoher Bedeutung darstellt, steht außer Zweifel...“*

Die von der Landeshauptstadt München veranlassten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 haben ergeben, dass ein drohender Verkehrskollaps im Bereich des Isarrings im Englischen Garten nur durch den sechsspurigen Ausbau der heute noch vierspurigen Stadtautobahn zu

vermeiden ist. Diese dritten Fahrspuren fungieren als Einfädelspur auf der Nordseite und der Südseite. Sie sollen die Einmündungsverkehre der Ifflandstraße und der Gyßlingstraße sowie der Dietlindenstraße verflüssigen. Den bestehenden Isarring um zwei weitere oberirdische Fahr- und Einfädelspuren zu erweitern hieße, die problematische Zerschneidung des Englischen Gartens erheblich auszuweiten und endgültig zu zementieren. Ein solcher massiver Ausbau würde u.E. aber auch den Bau von Lärmschutzwänden erforderlich machen – zumindest für die Anwohner im Englischen Garten.

Der skizzierte, verkehrsgerechte oberirdische Ausbau des Isarrings ist deshalb aus gartendenkmalpflegerischer Sicht und seitens der BSV nicht zustimmungsfähig und würde darüber hinaus die bestehende Rechtsauffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes ignorieren.

Die Alternativlösung eines sechsspurigen Tunnels böte dagegen die einmalige Chance, die nicht nur aus denkmalpflegerischer Sicht problematische Zerschneidung des Englischen Gartens aufzuheben. Die Tunnellösung würde der Wiedervereinigung eines Gartendenkmals „von außergewöhnlich hoher Bedeutung“ und „europäischem Rang“ dienen und gleichzeitig auch in anderen Bereichen enorme Verbesserungen und Synergieeffekte mit sich bringen:

Denkmalschutz:

Reparatur des Gartenkunstwerks „Englischer Garten“ durch Wiederherstellung der zerstörten Raumstruktur, Bodenmodellierung, des durchgängigen historischen Wegenetzes, der offenen, unverrohrten Bachläufe sowie der Wiesen und Gehölzstrukturen über der Tunneldecke, ...

Der Englische Garten ist nach Art. 1 Abs. 2 Satz 3 BayDSchG als Baudenkmal gesetzlich geschützt (D-1-62-000-1545). Nach Art.4 Abs.1 Satz 1 haben der Eigentümer und die sonst dinglich Verfügungsberechtigten von Baudenkmalern „*ihre Baudenkmalen instandzuhalten, instandzusetzen, sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdung zu schützen, soweit ihnen das zuzumuten ist.*“

Seit dem Ausbau des Isarrings in den 1960er Jahren weist der Englische Garten eine erhebliche Vorbelastung auf. Wenigstens 30.000 m² Fläche wurden dabei versiegelt. Die Gartenfläche, die durch die Verkehrsstrasse heute gartendenkmalpflegerisch **entwertet** und **erheblich beeinträchtigt** ist, übersteigt die vorgenannte Flächengröße um ein Mehrfaches.

„Mögen doch einmal die Grenzen dieser schönen Anlagen, die leider schon mit so vielen gemeinen Bauten und häßlichen Einfassungen umgeben sind, mit ihren Bächen ruhig gelassen und nicht immer benaget, verunstaltet und herabgewürdigt werden.“ forderte der Gartenschöpfer Friedrich Ludwig von Sckell einst. Die Schneise des Isarringes führt mitten durch ein Gartenkunstwerk, prekärer Weise durch einen gestalterischen Schwerpunkt des Englischen Gartens. An keiner Stelle der Anlage war die gartenkünstlerische Gestaltung Sckells subtiler eingesetzt und besser ablesbar als in dieser Übergangszone vom Kleinhesselohrer See zum nach Norden ausschwingenden Wiesental. So schreibt Sckell zur Bedeutung des Wassers im Landschaftsgarten: *„Wasser ist das Leben und die Seele einer Garten-Anlage; er [hier: der Gartenkünstler Sckell selbst!] biete daher alles auf, sie damit zu beglücken.“*

Der mittlere Teil des Englischen Gartens war ursprünglich durch einen zusammenhängenden, offenen Raumkomplex gestaltet, der von der Busstraße im Süden bis zur Höhe der Gaststätte Hirschau im Norden reicht. Ein 1,5 km langer Raum, der sich spannungsreich und in rhythmischer Abfolge aufweitete und verengte. Nördlich des Kleinhesselohrer Sees als zentralem Element dieser Szene verengt sich das Wiesental und führt über eine sanfte Biegung die Raumfolge nach Norden fort, wo sich der Wiesenraum wiederum öffnet. Die großzügige räumliche Gestaltung der beschriebenen Partie und deren künstlerische Ausformung wurden durch den Bau des Isarrings vollkommen zerstört.

Der Isarring nähert sich dem Ufer des Kleinhesselohrer Sees heute bis auf 24 Meter (!). Der Bereich zwischen See und Straßenkörper ist gegenüber dem historischen Gelände stark verändert. Die erforderlichen steilen Böschungen und Distanzflächen konnten durch Abpflanzungen nur leidlich kaschiert werden. Die Raumöffnung nach Norden wird durch den Gehölzriegel komplett abgeschnitten.

In dem schmalen Streifen zwischen Seeufer und Isarring verlaufen: Ein historischer Fußweg am Ufer, ein nicht-historischer Fuß- und Radweg sowie ein weiterer nicht-historischer Radweg. Die letzten beiden Wege wurden erst durch den Bau des Isarrings notwendig. Das unmittelbare Umfeld des Sees ist hier zu einer reinen Verkehrsfläche degradiert. Die Pflanzungen zwischen den Wegen haben den Charakter eines Verkehrsbegleitgrüns. Nördlich des Rings ist die Situation analog: Die Stadtautobahn wird von zwei weiteren, rein funktionalen Wegen begleitet. Ein sechsspuriger, oberirdischer Ausbau würde den gesamten Bereich erneut aufbrechen, noch näher an den See heranrücken und das Problem der räumlichen Engstelle weiter verschärfen. Eine ästhetisch ansprechende Lösung wäre kaum noch zu realisieren. Darüber hinaus müssten die Wohngebäude nordöstlich des Seehauses mit einer Lärmschutzwand geschützt werden.

Die ursprünglichen, historischen Parkwege, die der Isarring heute durchtrennt, könnten im Falle einer Tunnellösung wieder geschlossen werden. Die Wege haben die wichtige Funktion, den Gartenbesucher als „stumme Führer“ im Landschaftsgarten von einer Gartenszene zur nächsten zu führen. Die derzeit vorhandene Brücke über den Ring kann diese Funktion nicht übernehmen, noch weniger eine neue Brücke über eine noch breitere Asphaltschneise. Der technische Charakter der heutigen Brücke mit den großen, rampenartigen Widerlagern ist nicht ins Parkbild integrierbar und verbraucht zusätzliche Parkfläche.

Auch die Tunnelvariante käme nicht ohne Eingriffe in diesen Bereich aus. Allerdings ließe sich anschließend die ursprüngliche, historische Gestaltung wiederherstellen, die den Ansprüchen eines Gartendenkmals genügt und gleichzeitig wertvolle ökologische Funktionen erfüllen kann.

Naturschutz:

Biotopvernetzung, Habitatqualität, Minimierung versiegelter Oberflächen, Renaturierung von Schwabinger Bach und Oberstjägermeisterbach, Regenwasserrückhaltung, ...

Der Englische Garten ist nicht nur ein herausragendes Baudenkmal, er ist auch als Landschaftsschutzgebiet gesetzlich geschützt. Die Präambel der LSG-Verordnung „Hirschau und Obere Isarau“ Nr. 882 sieht den Englischen Garten keineswegs als Fremdkörper in der ursprünglichen Isarau an. Vielmehr ist er eine künstlerisch überhöhte Weiterentwicklung einer historischen Kulturlandschaft, die seit dem Mittelalter durch den Menschen geprägt wird. Das Vorbild eines Englischen Landschaftsgartens ist die Natur, genauer: die vom Menschen geprägte Landschaft, also die Kulturlandschaft selbst. Historische Kulturlandschaften zeichnen sich insbesondere durch eine große Lebensraumvielfalt aus, die der Englische Garten auch heute noch in hohem Maße entfalten kann. Friedrich Ludwig von Sckell orientierte sich an den natürlich vorkommenden Vegetationsgemeinschaften der Hirschau, Gehölze der Weich- und Hartholzau waren für das Parkbild prägend. Folgerichtig ist der Englische Garten daher Teil eines Landschaftsschutzgebietes, das im anschließenden nördlichen Abschnitt der Isarauen sogar den Status eines Gebietes nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Gebiet Natura 2000) genießt. Die Anwesenheit des Bibers im Englischen Garten als gefährdete Tierart nach Anhang II der FFH-Richtlinie verdeutlicht, dass der Englische Garten einen wesentlichen und sehr wertvollen Teil der Isaraue repräsentiert. Durch ihn wird Münchens wertvollster Grünzug bis an die Grenzen der historischen Altstadt geführt.

Die Trasse des Isarringes stellt jedoch ein gravierendes Trennelement dieses Lebensraumes dar. Für viele Tierarten ist der Isarring eine fast unüberwindbare Barriere. Die Habitate

gefährdeter Arten werden durchschnitten, im Nahbereich des Rings stark entwertet. Der Schwabinger Bach und der Oberstjägermeisterbach als ehemalige Altwasserstrukturen sind unter dem Isarring verrohrt und durch Höhengsprünge nicht mehr uneingeschränkt durchlässig. Die enorme Geräuschentwicklung durch die rd. 110.000 Fahrzeugbewegungen am Tag ist für lärmempfindliche Tierarten ein Ausschlussfaktor.

„Die Bewahrung der in § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG aufgeführten historisch gewachsenen Kulturlandschaften mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern zählt zu den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. In der Abwägung können Belange des Denkmalschutzes (z.B. bei der Pflege historischer Gartenanlagen), die gleichfalls Verfassungsrang haben, anderen Naturschutzzielen vorgehen.“ (Begründung zu Artikel 1 BayNatschG, Drucksache 16/5872 des Bayerischen Landtags.

Die Vegetation des Englischen Gartens, ohnehin von Stadtklimaeinflüssen stark strapaziert, wird am Isarring extrem gefordert. Neben Streusalzschäden sind gerade Stickoxide von besonderer Bedeutung für den Vitalitätszustand des Waldes. Das Landesamt für Umwelt (LFU) stellt in seinem Umweltbericht 2015 allgemein klar: „Gleichzeitig macht die Stickstoffdioxidbelastung insbesondere an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung ...deutlich, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht.“ (Pressemitteilung zum Umweltbericht 2015 des LFU).

In München laufen derzeit umfangreiche Maßnahmen, Oberflächenwasser von Dächern nicht mehr der Kanalisation zuzuführen und stattdessen zu versickern. Zusätzliche oberirdische Fahrspuren würden zu einer weiteren Zunahme der Versiegelungsfläche führen, die man an anderer Stelle einzuschränken versucht. Dagegen könnte die 1,5 m starke Vegetationsdecke auf dem Tunnel das Regenwasser auch bei starkem Regen aufnehmen und langsam wieder an die Vegetation abgeben.

Stadtklima:

Öffnen der Nord-Süd-Frischlufschneise, Verdunstungskühlung auf der Tunneldecke statt aufgeheizter Asphaltdecken, ...

Wie oben erwähnt ist der Englische Garten Teil der Isarauen, die sich von Norden bis in das Stadtzentrum hineinziehen. Dies hat sowohl Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr als auch auf die Luftreinheit, da Vegetation die Luft von Staubpartikeln und Gasen reinigt. Die bereits erwähnten Abpflanzungen auf der Nord- und Südseite des Isarrings stellen allerdings eine Barriere für den nord-südlichen Frischluftfluss dar. Hinzu kommt, dass der massive Verkehr

auf dem Isarring Emissionen in vielfältiger Form in den Erholungsraum Englischer Garten einbringt.

Die Verdunstungskühlung der Vegetationsmassen im Englischen Gartens sorgt für einen deutlichen Kühleffekt, der dem Stadtklima Münchens insgesamt zugutekommt, da das südliche Ende des Englischen Gartens bis an die Innenstadt heranreicht. Die Asphaltdecken des Isarrings tragen dagegen zur Aufheizung des Stadtklimas bei. Würde der Tunnel realisiert, dann wüchse die Grünfläche des Englischen Gartens um mindestens 30.000 m² an, was sich stadtklimatisch wiederum positiv auswirken würde.

Erholungsqualität:

Zuwachs an hochwertiger Grün- und Erholungsfläche in zentraler Lage, Emissions- und Lärmschutz, Barrierefreiheit, ...

Der Englische Garten war von Anfang an als offener Volksgarten konzipiert. Er ist im Prinzip ein Geschenk des Kurfürsten Karl Theodor an die damals rd. 30.000 Münchner Bürgerinnen und Bürgern im Jahre 1789. Für eine Stadt mit heute 1,5 Mio. Einwohnern ist der Wert des Englischen Gartens unermesslich.

Jede Maßnahme, die den Erholungswert des Englischen Gartens einschränkt ist daher als besonders problematisch anzusehen. Die 4-spurige Stadtautobahn mag in den 1960er Jahren gesellschaftlich tolerabel gewesen sein, wenngleich der Eingriff damals schon umstritten war. In heutiger Zeit ist eine weitere Zerstörung der Erholungsqualität des Englischen Gartens kaum hinnehmbar. Eine produktive Gesellschaft braucht Räume zum Stressabbau und zur Rekonvaleszenz. Schon jetzt sind die Verkehrsverbindungen zu den Naherholungsgebieten außerhalb Münchens (Alpenregion, Seen südlich von München) an den Wochenenden notorisch verstopft. Der Englische Garten ist für viele Münchner Bürger bequem fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar. Dies bedeutet eine Anreise ohne Schademissionen. Die stetige Zunahme der Besucher im Englischen Garten verlangt nach optimaler Erholungsqualität, die gerade im mittleren (und nördlichen) Bereich des Englischen Gartens gegeben wäre. Der Isarring mindert diese Erholungsqualität jedoch erheblich.

Die Tunnellösung würde nicht nur die beiden markanten Fließgewässer (Schwabinger Bach und Oberstjägermeisterbach) in einem offenen Bachbett wieder ans Tageslicht bringen, sondern auch alle Parkwege ebenerdig und barrierefrei zwischen dem Nord und Südteil des Englischen Garten verbinden. Dies würde den Erholungswert extrem verbessern und eröffnete

zusätzlich die Möglichkeit, dass der Besucherverkehr in Stoßzeiten wesentlich einfacher in den Gartenbereich nördlich des Kleinhesselohes Sees ausweichen kann.

Einschätzung der BSV zu den drei Tunnelvarianten

Die Kurze Tunnelvariante (**Variante 3**) bringt bei hohen Kosten (95 Mio. €) wenig Lärmentlastung, der Schwabinger Bach bleibt nach wie vor verrohrt. Im Bereich des Kleinhesselohes Sees endet der Tunnel deutlich zu früh, hier liegt der Trog des westlichen Tunnelportals. Aus Sicht der Gartendenkmalpflege werden wichtige Bereiche des historischen Englischen Gartens nicht ausreichend aufgewertet, insbesondere die wertvollen Bereiche nördlich des Kleinhesselohes Sees, die dann unschön und unmittelbar an der senkrecht nach unten abfallende Trogmauer enden würden.

Die lange Tunnelvariante (**Variante 2**) reduziert die Lärmbelastung am stärksten. Konstruktionsbedingt hebt sich jedoch die Oberfläche über der Tunneldecke in Richtung Westen deutlich über das anstehende Gelände des Englischen Gartens hinaus. In diesem Bereich ergäben sich gewaltige Überhöhungen mit steilen Böschungen, die nicht mit dem historischen Parkbild in Einklang gebracht werden können und das ebene Terrain der hier dominanten Isaraue extrem verfremden.

Es wird daher die mittellange Variante (**Variante 1**) analog der Machbarkeitsstudie „Ein Englischer Garten“ favorisiert. Die relevanten Partien des Englischen Gartens werden bei dieser Planung untertunnelt, das westliche Tunnelportal in Verbindung mit einer Lärmschutzwand mindert in diesem Bereich effizient die Lärmemissionen. Eine moderate Höhenentwicklung oberhalb des originären Geländes entwickelt die Lärmschutzwand erst am nordwestlichen Rand des Englischen Gartens. Dadurch ist es möglich, diese Böschung relativ unauffällig in den Park zu integrieren. Das um 15 Meter nach Osten versetzte östliche Tunnelportal bringt weitere Verbesserungen hinsichtlich Eingrünung und Lärmschutz für den Englischen Garten. Der geänderte Anschluss der Gyßlingstraße an die Ifflandstraße bringt eine weitere Verbesserung gegenüber der Machbarkeitsstudie.

Für den Englischen Garten wäre eine Verlegung der Parkplätze am Seehaus zweifellos eine Aufwertung, da diese vollständig im historischen Areal liegen. Hier müsste der bestehende

Spielraum, der in Anbetracht der bestehen Pachtverträge sicher nicht sehr groß ist, im weiteren Planungsverlauf eruiert werden.

Die BSV ist der Auffassung, dass der verkehrsgerechte oberirdische Ausbau des Isarrings durch den Englischen Garten zu einer sechsspurigen Autobahn, weder aus denkmalrechtlicher noch aus naturschutzrechtlicher Sicht genehmigungsfähig ist. Ein solches, lediglich auf die verkehrlichen Erfordernisse fokussiertes Projekt, wäre unseres Erachtens aber auch der engagierten, und in Umweltfragen sensibilisierten Münchner Bürgerschaft kaum zu vermitteln.

Das Ergebnis der 2014 von der Initiative „Ein Englischer Garten“ in Auftrag gegebenen repräsentativen Meinungsumfrage, dass 83% der Münchner Bürger die Tunnellösung befürworten, würde aktuell sicher noch deutlicher ausfallen, wenn die Befragten wüssten, dass die Alternative zum Tunnelprojekt der massive oberirdische Ausbau des Mittleren Rings wäre.

Mit freundlichen Grüßen

