

gut mittel schlecht

Beurteilung hinsichtlich	Variante 1 (mittellanger Tunnel, Tunnellänge 390 m)	Variante 2 (langer Tunnel, Tunnellänge 620 m)	Variante 3 (kurzer Tunnel, Tunnellänge 285 m)
<b>Bautechnik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herstellung in Deckelbauweise</li> <li>Bauzeit ca. 4,5 Jahre, anschließend Wiederherstellung der Oberfläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herstellung in Deckelbauweise</li> <li>Herstellung des Anschlusses an den bestehenden Biedersteiner Tunnel in offener Bauweise</li> <li>Provisorische Verkehrsführung im Biedersteiner Park, die aufgrund von kreuzenden Straßen zu Leistungs-minderungen führt.</li> <li>Bauzeit ca. 5,5 Jahre, anschließend Wiederherstellung der Oberfläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herstellung in Deckelbauweise</li> <li>Bauzeit ca. 4 Jahre, anschließend Wiederherstellung der Oberfläche</li> </ul>
<b>Baukosten</b>	ca. 125 Mio. €	ca. 160 Mio. €	ca. 100 Mio. €
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sehr gute Erschließung für den Kfz-Verkehr auf dem Isarring durch 6-spurigen Tunnelquerschnitt (2 durchgehende Fahrstreifen + 1 Verflechtungsstreifen je Richtung)</li> <li>gesicherte Oberflächenerschließung für Seehaus und Gyßlingsstraße</li> <li>sehr gute Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sehr gute Erschließung für den Kfz-Verkehr auf dem Isarring durch 6-spurigen Tunnelquerschnitt (2 durchgehende Fahrstreifen + 1 Verflechtungsstreifen je Richtung)</li> <li>gesicherte Oberflächenerschließung für Seehaus und Gyßlingsstraße</li> <li>sehr gute Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sehr gute Erschließung für den Kfz-Verkehr auf dem Isarring durch 6-spurigen Tunnelquerschnitt (2 durchgehende Fahrstreifen + 1 Verflechtungsstreifen je Richtung)</li> <li>gesicherte Oberflächenerschließung für Seehaus und Gyßlingstraße</li> <li>keine Verbesserung der Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer am Westkopf.</li> </ul>
<b>Lärm</b>	Pegelminderung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Park: 5 bis 12 dB(A)</li> <li>Bebauung Jungwirthstr.: 6 bis 10 dB(A)</li> <li>Seehaus: ca. 10 dB(A)</li> <li>Altenheim Mannlichstr.: keine</li> </ul>	Pegelminderung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Park: größer 10 dB(A)</li> <li>Bebauung Jungwirthstr.: .8 bis 15 dB(A)</li> <li>Seehaus: ca. 11 dB(A)</li> <li>Altenheim Mannlichstr.: 5 bis. 7 dB(A)</li> </ul>	Pegelminderung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Park: bis 10 dB(A)</li> <li>Bebauung Jungwirthstr.: keine</li> <li>Seehaus: ca. 5 dB(A)</li> <li>Altenheim Mannlichstr.:keine</li> </ul>
<b>Lufthygiene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung der Luftschadstoffbelastung im Englischen Garten (Park, Seehaus) entlang des untertunnelten Bereichs auf ca. 390 m Länge.</li> <li>Mehrbelastung an den Portalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung der Luftschadstoffbelastung im Englischen Garten (Park, Seehaus) und im Bereich der Dietlindenstraße (Wohnbebauung) entlang des untertunnelten Bereichs auf ca. 620 m Länge</li> <li>Mehrbelastung an den Portalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung der Luftschadstoffbelastung im Englischen Garten (Park, Seehaus) entlang des untertunnelten Bereichs auf ca. 285 m Länge.</li> <li>Mehrbelastung an den Portalen</li> </ul>
<b>Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erholungs- und Freizeitfunktion, u.a. durch deutliche Reduzierung von Lärm und Abgasen</li> <li>Verbesserung der Freiflächenversorgung für die angrenzenden Stadtquartiere durch zusätzliche gut nutzbare öffentliche Grünflächen und die verbesserte Nutzbarkeit der bisher verlärmten Streifen</li> <li>Das Landschaftsbild wird grundlegend verbessert. Die visuelle Beeinträchtigung durch die zerschneidende Verkehrsschneise wird sehr stark gemildert. Durch die Zusammenführung der beiden Gartenteile werden die Funktionen des Regionalen Grünzugs erheblich gestärkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erholungs- und Freizeitfunktion, u.a. durch erhebliche Reduzierung von Lärm und Abgasen</li> <li>Verbesserung der Freiflächenversorgung für die angrenzenden Stadtquartiere durch zusätzliche gut nutzbare öffentliche Grünflächen und die verbesserte Nutzbarkeit der bisher verlärmten Streifen</li> <li>Das Landschaftsbild wird grundlegend verbessert. Die visuelle Beeinträchtigung durch die zerschneidende Verkehrsschneise wird sehr stark gemildert, wenngleich eine Überhöhung der Oberfläche störend wäre. Durch die Zusammenführung der beiden Gartenteile und die Verknüpfung mit dem Biedersteiner Park werden die Funktionen des Regionalen Grünzugs erheblich gestärkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eingeschränkte Verbesserung der Erholungs- und Freizeitfunktion, u.a. durch Reduzierung von Lärm und Abgasen.</li> <li>Eingeschränkte Verbesserung der Freiflächenversorgung für die angrenzenden Stadtquartiere durch zusätzliche öffentliche Grünflächen und punktuell verbesserte Nutzbarkeit der bisher verlärmten Streifen, allerdings nicht im wichtigen Seeuferbereich</li> <li>Die visuelle Beeinträchtigung durch die zerschneidende Verkehrsschneise wird wenig gemildert. Durch die Zusammenführung der beiden Gartenteile nur in einem kurzen Abschnitt werden die Funktionen des Regionalen Grünzugs kaum gestärkt.</li> </ul>
<b>Naturschutz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entfall von Barriereeffekten für Erholungssuchende wie auch für wandernde Tierarten</li> <li>Entfall von ca. 9 ha Beeinträchtigungszone an Straßen innerhalb des Englischen Gartens</li> <li>Öffnung des Schwabinger Bachs</li> <li>Deutliche Stärkung der historischen Kulturlandschaft und der für die Naherholung zu schützenden Fläche gem § 1 Abs. 4 Ziff. 1 und 2 BNatSchG</li> <li>Stärkung des Landschaftsschutzgebietes, der Park- und Erholungslandschaft und des Biotop- und Lebensraumverbundes</li> <li>Entfall des Tötungsrisikos für streng geschützte Tierarten durch Kollision mit Fahrzeugen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitreichender Entfall von Barriereeffekten für Erholungssuchende wie auch für wandernde Tierarten</li> <li>Entfall von über 9 ha Beeinträchtigungszone an Straßen innerhalb des Englischen Gartens</li> <li>Öffnung des Schwabinger Bachs</li> <li>Stärkung der historischen Kulturlandschaft und der für die Naherholung zu schützenden Fläche gem § 1 Abs. 4 Ziff. 1 und 2 BNatSchG</li> <li>Stärkung des Landschaftsschutzgebietes, der Park- und Erholungslandschaft und des Biotop- und Lebensraumverbundes einschließlich Biedersteiner Park</li> <li>Entfall des Tötungsrisikos für streng geschützte Tierarten durch Kollision mit Fahrzeugen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barriereeffekte für Erholungssuchende wie auch für wandernde Tierarten werden in einem zentralen Bereich des Englischen Gartens verstärkt und manifestiert</li> <li>Knapp 1,2 Hektar Beeinträchtigungszone an Straßen in einem zentralen Bereich des Englischen Gartens</li> <li>Öffnung des Schwabinger Bachs nicht möglich</li> <li>Weiterer Schaden an der Historischen Kulturlandschaft und der für die Naherholung zu schützenden Fläche gem § 1 Abs. 4 Ziff. 1 und 2 BNatSchG.</li> <li>Verbesserungen hinsichtlich des Landschaftsschutzgebietes, der Park- und Erholungslandschaft und des Biotop- und Lebensraumverbundes.</li> <li>Tötungsrisikos für streng geschützte Tierarten durch Kollision mit Fahrzeugen reduziert.</li> </ul>
<b>Denkmalschutz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die relevanten Partien des Englischen Gartens werden untertunnelt.</li> <li>Reparatur des Gartenkunstwerks „Englischer Garten“ durch Wiederherstellung der zerstörten Raumstruktur, der Bodenmodellierung, des durchgängigen historischen Wegenetzes, der offenen, unverrohrten Bachläufe sowie der Wiesen und Gehölzstrukturen auf der Tunneldecke.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die relevanten Partien des Englischen Gartens werden untertunnelt.</li> <li>Konstruktionsbedingt hebt sich die Oberfläche über der Tunneldecke in Richtung Westen deutlich über das anstehende Gelände des Englischen Gartens hinaus. Diese gewaltige Überhöhung mit steilen Böschungen ist nicht mit dem historischen Parkbild in Einklang zu bringen und würde das ebene Terrain der hier dominanten Isaraue stark verfremden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wichtige Bereiche des historischen Englischen Gartens werden nicht ausreichend aufgewertet.</li> <li>Insbesondere die wertvollen Bereiche nördlich des Kleinhesselohes Sees enden unschön und unmittelbar an der senkrecht nach unten abfallenden Trogmauer.</li> </ul>