

**EIN  
ENGLISCHER  
GARTEN 2.0**

**PLAN B  
FÜR DIE TRAM  
IM PARK**

**EIN  
ENGLISCHER  
GARTEN 2.0  
PLAN B  
FÜR DIE TRAM  
IM PARK**

# EIN ENGLISCHER GARTEN 2.0



# Seitenzahlen ändern

## IMPRESSUM

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

KONZEPTION UND  
PROJEKTENTWURF  
Architekturbüro Grub+Lejeune  
Franz-Joseph-Str. 12  
D-80801 München

MITARBEITERIN  
M.Sc. Sonja Graziadei  
München

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

DRUCK  
Druck-Ring GmbH & Co.KG

© Architekturbüro Grub + Lejeune  
München Juli 2018

Die hier vorliegende Entwurfsplanung zum Straßen-  
bahn-Tunnel im Englischen Garten ist urheberrecht-  
lich geschützt. Rechteinhaber am Gesamtkonzept sind  
GRUB+LEJEUNE.  
Alle Rechte vorbehalten

## BILDNACHWEIS

Foto, Süddeutsche Zeitung, München  
Seite 6, 7  
Petra Lejeune, München  
Seite 8  
Stadtwerke München  
Seite 12  
Hermann Grub, München  
Seite 14, 15, 18, 19  
Alfred Müller, Finsing  
Seite 18, 19, 29, 30, 31  
Natalia Hosie, Berlin  
Seite 20, 21

PLANGRUNDLAGEN  
2018 Google  
2009 GeoBasis-DE/BKGGoogle Maps

SÄMTLICHE PLÄNE  
Architekturbüro Grub+Lejeune  
Mitarbeiterin: M.Sc. Sonja Graziadei

Bildrechte. (soweit nicht anders angegeben):  
Architekturbüro Grub+Lejeune

## INHALT

### EIN ENGLISCHER GARTEN 2.0

Der Englische Garten - Geschichte und Bedeutung	11
Chronik der Tram-Offensiven seit 1900	12
Die Gartentram - Ein Projekt der Stadtwerke	14
Zehn Wege kreuzen die Tramtrasse	18

### PLAN B FÜR DIE TRAM IM PARK

Konzept zur Rettung des Parks	24
Tunnel-Rampe Thiemestraße	28
Tunnel-Rampe Tivolistraße	28
Kostenschätzung Tram-Tunnel	30
Kostenvergleich Tram im Park / Tram im Tunnel	32





## DER ENGLISCHE GARTEN - GESCHICHTE UND BEDEUTUNG

Als es Ende des 18. Jahrhunderts Graf Rumford gelang, den Kurfürsten Karl Theodor von seiner Garten-Idee zu überzeugen, da waren beide ihrer Zeit weit voraus: Aus dem Jagdrevier der Adligen sollte zunächst ein Militärgarten und später „Volksgarten“ für alle Münchner werden. Mit der Gestaltung wurde Ludwig von Sckell beauftragt, ein Liebhaber englischer Landschaftsgärten.

Der Englische Garten, über den sich die Münchner seit 1789 zu allen Jahreszeiten freuen dürfen, ist inzwischen ein Gartendenkmal von Weltrang und mit 375 Hektar wahrscheinlich der größte innerstädtische Park der Welt. Je nach Wetter besuchen ihn etwa 5 Millionen Menschen im Jahr - 80 % von ihnen sind Münchner!

Welche Bedeutung der Englische Garten seither und mit steigender Tendenz für München, seine Bürger und Besucher aus der ganzen Welt hat, wird vor allem dann immer wieder deutlich, wenn Veränderungen drohen.

1926, als es wieder einmal um die seitens der Stadtverwaltung vorgeschlagene Straßenbahn durch den Englischen Garten ging, schrieb der Bund Naturschutz an die Bayerische Seen- und Schlösserverwaltung:

**„...es dürfte sich erübrigen, über die Bedeutung zu sprechen, die der Englische Garten für die Bevölkerung besitzt, namentlich für die wirtschaftlich Schwächeren, die nicht die Mittel für einen Landaufenthalt oder kostspielige Landausflüge besitzen.“**

Daran hat sich bis heute nichts geändert - außer der Einwohnerzahl Münchens (1,5 Millionen) und der deshalb deutlich höheren Besucherzahlen...

## CHRONIK DER TRAM-OFFENSIVEN SEIT 1900

Als das Bayerische Königshaus den damals 40 000 Bürgern Münchens den Englischen Garten zur Nutzung für Freizeit und Erholung schenkte, war die Freude groß.

**Allerdings gab es da ein wichtiges  
Detail: Das Geschenk war - und ist bis  
heute - eine Leihgabe.**

Und das ist gut so. Kaum waren nämlich etwa 100 Jahre vergangen, beschloss der Münchner Stadtrat, die Stadtteile Schwabing und Bogenhausen durch eine Straßenbahnlinie verbinden zu wollen. Die Linie sollte den historischen Park mittig queren, aus Sicht der Stadt nicht nur die beste, sondern auch die einzige Lösung. Seit 1900 tauchten entsprechende Planungen immer wieder auf, stießen aber beim Eigentümer, dem Land Bayern und seiner Seen- und Schlösserverwaltung stets auf Ablehnung.

Z.B. 1918, gleich nach dem ersten Weltkrieg (Ablehnung 1919), dann wieder 1926 als das Thema intensiv - auch in der Öffentlichkeit - diskutiert wurde. Die Ablehnung kam 1927 durch das Bayerische Finanzministerium. Kompromissvorschläge, etwa die Linie nördlich des Kleinhesseloher Sees zu führen (heute Mittlerer Ring!), lehnte die Stadt unter Verweis auf eine dann 500 m längere Strecke und höhere Folgekosten wiederholt ab.

1934 einigten sich Stadt und Freistaat schließlich auf eine Buslinie durch den Park mit der vertraglichen Auflage (Ziff. 7), dass erneute Anträge seitens der Stadt in den nächsten 50 Jahren zu unterlassen seien.

Doch schon 1946 wendete sich der Stadtrat wieder an den Ministerpräsidenten (damals Dr. Högner) mit der Bitte, die Ziff. 7 aus genanntem Vertrag außer Kraft zu

setzen! 1946 geht ein Schreiben des Präsidenten der Seen- und Schlösserverwaltung an den Finanzminister:

**„Das Projekt einer Straßenbahnver-  
bindung (...) durch den Englischen  
Garten erbt sich wie eine ewige  
Krankheit in der städtischen Ver-  
kehrsverwaltung fort. Bei jeder poli-  
tischen oder wirtschaftlichen Wende  
taucht es aus der Versenkung auf.“**

Weitere Tram-Initiativen folgen in den 1950er und 1970er Jahren, dann wieder 1996. Damals formierte sich breiter Widerstand in der Münchner Bevölkerung, vor allem in Schwabing. Zwei Münchner Tageszeitungen (eine pro, eine contra Tram) begleiteten die Auseinandersetzungen. Schließlich scheiterte das Planfeststellungsverfahren 2001 am Veto der Regierung von Oberbayern. Auch das Bayerische Verwaltungsgericht hielt mit Urteil vom März 2006 die Planung der Tram durch den Englischen Garten für nicht genehmigungsfähig.

Seit 2017 gibt es erneut Bestrebungen, eine Tramlinie durch das Gartendenkmal zu legen. Und nach über 100 Jahren beharrlich verweigerter Genehmigungen seitens des Eigentümers sieht die Stadt heute eine Chance zur Realisierung ihrer Tramläne.

**Denn der Freistaat Bayern hat seine  
schützende Hand zurückgezogen und  
seine ablehnende Haltung gegenüber  
einer Straßenbahn durch den Engli-  
schen Garten völlig unerwartet aufge-  
geben...**

## DIE GARTENTRAM - EIN PROJEKT DER STADTWERKE

Die 2017 vorgelegten Pläne der Münchner Verkehrsgesellschaft, eine Straßenbahn durch den Englischen Garten zu führen und mit dieser „Nordtangente“ eine Verbindungslücke zwischen Neuhausen im Westen und Bogenhausen im Osten endgültig zu schließen, ähneln denen von 1996.

Der kritische Abschnitt betrifft ca. 2 km - vom Elisabethplatz über Franz-Joseph-, Martius- und Thiemestraße und den Englischen Garten bis zur Tivolistraße. Etwa 900 m der Strecke liegen im Parkdenkmal. Um die optische Belastung zu minimieren, sollen Oberleitungen auf diesem Teilstück



entfallen, stattdessen eine sog. Akku-Tram zum Einsatz kommen. Diese soll auf ca. 6 m breitem Rasengleis fahren und von einem zweispurig befahrbaren Radweg begleitet werden.

Unter Verweis auf den Stand der Planungen gibt es derzeit hinsichtlich planerischer Details weitgehend allgemeine Aussagen. Unklar bleiben bisher wichtige Fragen (Stand Mai 2018):

- Verkehrliche Notwendigkeit (Nachweis über Fahrgastzahlen, Bedarfsberechnungen)
- Gesamtkosten
- Endgültige Trassenbreite (Fusswege sind z.B. anscheinend nicht vorgesehen)
- Trasse für Rettungsfahrzeuge (Rasengleise erfordern gesonderte Flächen mit Abgrenzung und sind von schweren Fahrzeugen nicht befahrbar)
- Notwendige Sicherung der 10 Rad- und Fußwege-Übergänge
- Zukünftige Linienführung der 3 Buslinien (insbesondere Anbindung Tucherpark)

Für eventuelle Genehmigungsverfahren im geschützten Gartendenkmal dürften vor allem die tatsächliche Trassenbreite und die Sicherung der Wege-Kreuzungen von entscheidender Bedeutung sein.

Schon 1926 sah sich Gartendirektor Schall bei einer der vielen städtischen Tram-Offensiven, mit ähnlichen Fragen konfrontiert und hat sich dazu klar geäußert:

**„Die Folge wird sein, dass die Linie, für die man sich zunächst, um sie leichter zu erreichen, mit 6 m zufrieden geben will, bald verbreitert werden müsse.“**

Und weiter:

**„... die Erfahrung lehrt (...), dass der Verkehr, wenn er einmal irgendwo zugelassen ist, sich mit allen seinen notwendigen Forderungen durchsetzt.“**

A wide, paved path in a park is filled with people. In the foreground, several people are walking away from the camera. To the left, a man in a blue plaid shirt and a woman in a purple top are riding bicycles. The path is lined with tall, leafless trees, and the sky is clear and blue. A yellow diamond-shaped sign is visible in the distance.

**Die Besucherströme im Englischen Garten erfordern besondere Sicherheitsmaßnahmen. Außerdem können Fußgänger, Rollstuhl- und Fahrradfahrer die Rasengleise nicht überqueren. Deshalb muss das Rasengleis immer wieder durch befestigte Überwege unterbrochen werden. Zehn mal!**

## ZEHN WEGE KREUZEN DIE VERKEHRSTRASSE

Zentraler Punkt in der Diskussion um die Straßenbahn im Englischen Garten ist die Frage nach der Sicherheit, wenn nämlich ein gleisgebundenes Verkehrsmittel auf einer Trasse unterwegs ist, die 10 mal von Rad- und Fußwegen gekreuzt wird. Und das nicht erst seit heute:

**„Es ist unerklärlich, wie die Straßenbahndirektion eine Linienführung wählen will, die einem sicheren Betrieb so schwere Hindernisse entgegenstellt.“**  
(Gartendirektor Schall 1926)

Und die Bayerische Umschau schrieb dazu:

**„...entweder muss die Straßenbahn dort im Schritttempo fahren, oder sie muss fortwährend klingeln und gefährdet trotzdem Fußgänger und spielende Kinder.“**

Daran hat sich seither nichts geändert. Eine kürzlich durchgeführte, video-gestützte Zählung der Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Busstraße, also der geplanten Tram-Trasse hat ergeben (Knoten 1), dass in der Nähe des Parkzugangs von der Thiemestraße kommend, eine große Zahl von Parkbesuchern unterwegs ist. An einem schönen Samstag im Mai 2017 wurden an dieser Stelle 5.307 Fußgänger und 6.116 Radfahrer gezählt. Wobei die Mehrzahl der Radfahrer - nämlich 3.346 - auf der Busstraße blieben ohne in den Park abzubiegen, während das Gros der Fußgänger (nämlich 1.878) die Straße in nord-südlicher Richtung überquerte, um von einem Teil des Parks in den anderen zu gelangen.

Am nächsten Knotenpunkt (2) ist festzustellen, dass von den insgesamt 1.828 Fußgängern die große Mehrheit (1.155) die Bustrasse quert. Dies tun auch sehr viele Radfahrer (2.063), die meisten (von 9.035) bleiben an

dieser Stelle jedoch auf der Busstraße ohne abzubiegen.

An den beiden nächsten Knoten (3 und 4) verhält es sich ähnlich. Die meisten Fußgänger verteilen sich von und weg von der Straße in alle Richtungen in den Park, während die Mehrzahl der Fahrradfahrer vor allem die Bustrasse in beiden Richtungen nutzt.

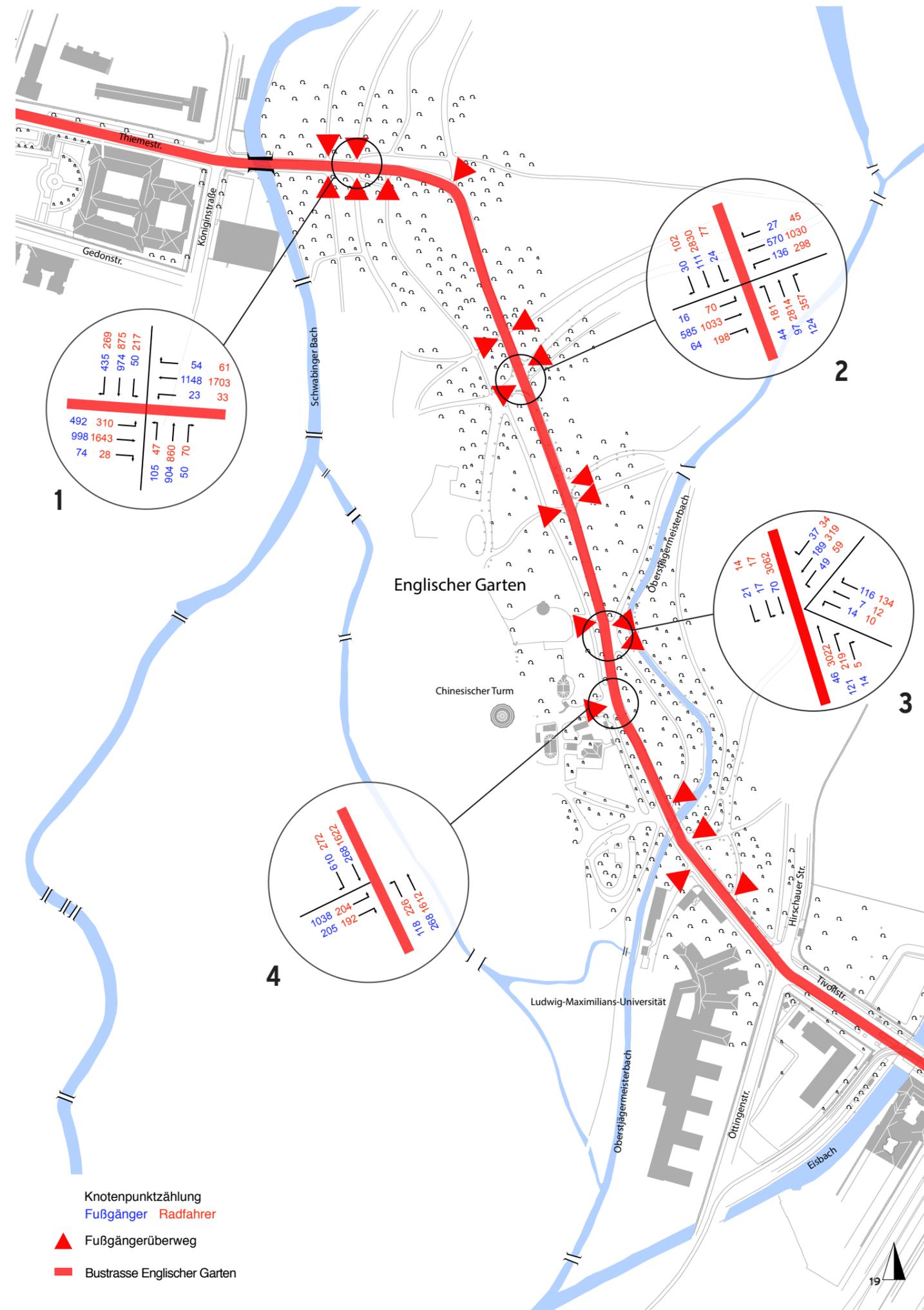
2001 stellt die Regierung von Oberbayern fest:

**„Nach eingehender Überprüfung (...) sieht die Planfeststellungsbehörde für den besonders sensiblen Bereich der Parkquerung die Sicherheitsprobleme als nicht gelöst an.“**

Und weiter:

**„Zu dem heute bestehenden Busverkehr, der aus Sicherheitsgründen bereits keine ideale Lösung darstelle, wäre nochmals eine deutliche Verschlechterung zu erwarten.“**

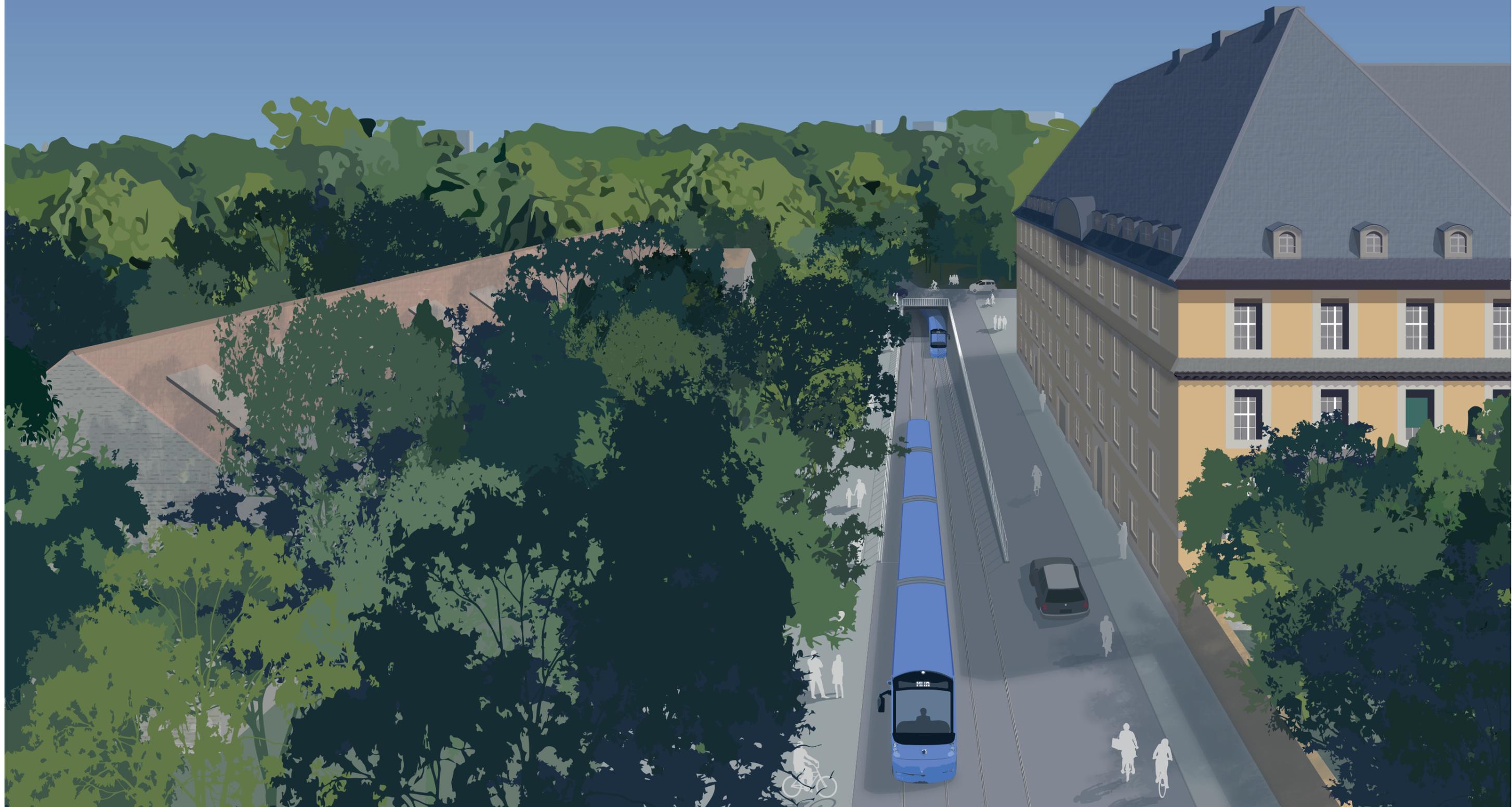
Würde die Tram hier 30 bis 50 km/h fahren, wären die Parkbesucher extrem gefährdet, selbst wenn eine Vielzahl straßenbegleitender Bäume und Sträucher entfernt würden um einen besseren Einblick auf die Verkehrstrasse zu ermöglichen. Um Fördermittel von Land und/oder Bund zu erhalten, muss die Tram mindestens 30 km/h fahren. Zwar gibt es bei den Sicherheitsvorschriften Spielräume, d.h. Umlaufgitter, Absperrungen, Ampeln und andere Sicherungsmaßnahmen entlang der Tram-Strecke sind nicht zwingend vorgeschrieben. Allerdings ist kein Beispiel bekannt, wo die Straßenbahn ohne Umlaufgitter Fuß- und Radwege kreuzt. Außer in Fußgängerzonen - und da ist Schrittgeschwindigkeit Vorschrift!





Weil die Tram immer Vorrang hat, müssen zur Sicherheit der Fußgänger an den Übergängen sog. Umlaufsperrn oder Ampeln installiert werden.

# PLAN B FÜR DIE TRAM IM PARK



## KONZEPT ZUR RETTUNG DES PARKS

Plan B heißt immer: Das ist die zweitbeste Lösung. Plan A wäre in diesem Fall die Tramlinie durch Schwabing und den Englischen Garten nach über 100 Jahren kontrovers geführter Diskussionen endgültig zu begraben. Gründe dafür gibt es genug:

Für die betroffenen Straßen in Schwabing wäre die Tram eine große Belastung. Oberleitungsmasten vor denkmalgeschützten Hausfassaden, Beseitigung von Schattenbäumen und Parkplätzen - von den Stauauswirkungen auf alle umliegenden Seitenstraßen und vor allem im Bereich der Leopoldstraße gar nicht zu reden...

Für den Englischen Garten wäre die Tram-Trasse eine Katastrophe, deren Auswirkung dann deutlich würde, wenn die starren Schienen erst einmal installiert sind und aus Sicherheitsgründen mit Gittern und Sperren nachgerüstet werden müsste.

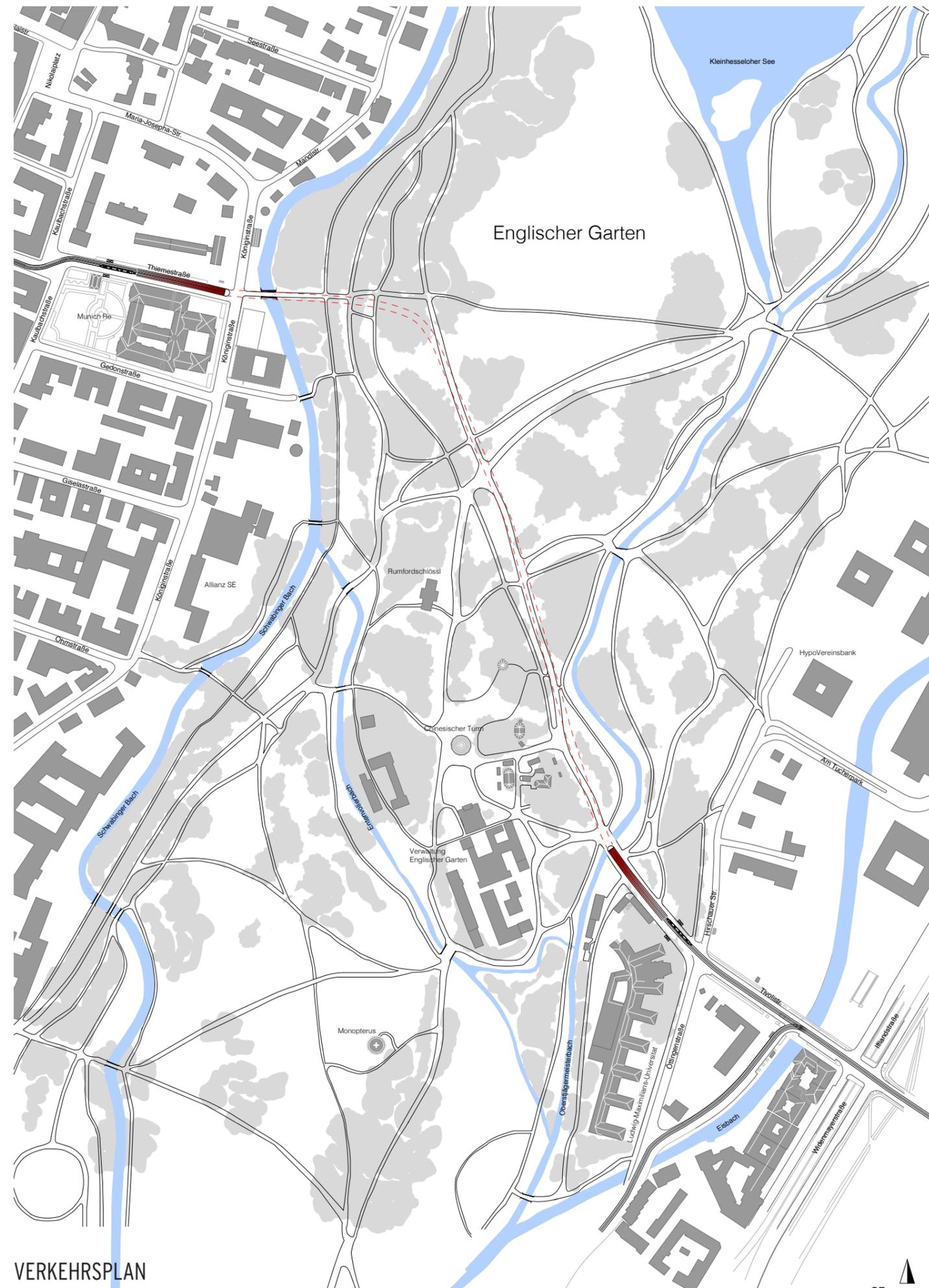
Andererseits ist der Englische Garten ein trennendes Element mitten in der Stadt, das natürlich verkehrsplanerische Begehrlichkeiten weckt - schließlich soll Verkehr fließen und zwar möglichst auf dem kürzesten Weg.

Plan B ist also ein Kompromiss zur Rettung des Englischen Gartens. Ein Tunnel, in dem die Tram das geschützte Gartendenkmal unterirdisch durchqueren kann. Und nicht nur die Tram, sondern auch die Busse, die bei einer oberirdischen Tramlinienführung aller Voraussicht nach früher oder später zusätzlich zur Tram den Garten weiterhin passieren würden. Auf die Frage, wie man die drei Buslinien ersetzen will, gibt es nämlich derzeit noch keine Antwort.

Seit der ersten Tram-Offensive 1901 war die Auseinandersetzung zwischen dem Freistaat Bayern (Eigentümer des Parks) und der Stadt München (zuständig für den Öffentlichen Nahverkehr) unter intensiver Einbeziehung der Münchner Bürger immer pro Park ausgegangen. Zuletzt 2006, als der Bayerische Verwaltungsgewichtshof die Klage der Stadt auf Planfeststellung abgewiesen hat.

Dieter Wieland schreibt in seinem Buch über Historische Parks und Gärten:

**„Nach 100 Jahren Geschichte des Scheiterns kann man (den Gegnern der Tram) keine tagespolitische Spießigkeit unterstellen.“**



Dennoch hat der Freistaat seine Position zwar nicht aufgegeben, gesteht der Landeshauptstadt aber deutlich mehr Handlungsspielraum zu. Allerdings hat immer noch die Genehmigungsbehörde unter Einbeziehung von Natur- und Denkmalschutz das letzte Wort.

Plan B ist also eine Reaktion auf neueste politische Entwicklungen und stellt eine Kompromisslösung für Tram-Befürworter und Tram-Gegner dar. Soll heißen: wenn eine Tram unabwendbar sein sollte, dann muss sie im Englischen Garten unter die Erde. Damit wäre nicht nur weiterer Schaden im weltberühmten Gartendenkmal abgewendet, sondern endlich auch die letzte Zäsur, die den historischen Kern des Gartens stört, für alle Zeit beseitigt.

In der „Bayerischen Umschau“ hieß es erstaunlicherweise schon 1926:

**„...wenn es also wirklich unumgänglich notwendig ist, (...) dann darf nur das Projekt verwirklicht werden, das schon vor etwa 20 Jahren einmal empfohlen worden ist: die Bahn muss als Unter-Straßenbahn, d.h. in einem (...) Tunnel durch den Park geleitet werden.“**

Und in einem Schreiben an den Finanzminister steht 1927:

**„...es muss erwogen werden, dass auch ein erheblicher Mehraufwand in Kauf genommen werden muss, (...) eine Stätte wie den Englischen Garten, der ein unschätzbbares Kleinod darstellt, zu erhalten.“**

Die Busstraße, die heute das Gartendenkmal durchtrennt, wird von drei Buslinien im 10-Minutentakt befahren. Mit dem vorgeschlagenen Tunnel für den gesamten öffentlichen Personen-Nahverkehr entfällt an der Oberfläche nicht nur die Busstraße - die übrigens keinem historischen Kutschenweg nach von Sckell'scher Planung entspricht - vielmehr kann tatsächlich auf ganzer Länge die sanft geschwungene Wegführung ursprünglicher Pläne wieder hergestellt werden. Dies ist insofern von enormer Bedeutung, als dieser Teil des Gartendenkmals einst das gestalterische Herzstück aller Planungsüberlegungen von Sckells gewesen ist. Einzig der Parkzugang von Schwabing her (Thiemestraße) war ursprünglich nicht vorgesehen, soll aber als besucherfreundliches Nutzerangebot weiter für Fußgänger und Radler erhalten bleiben.

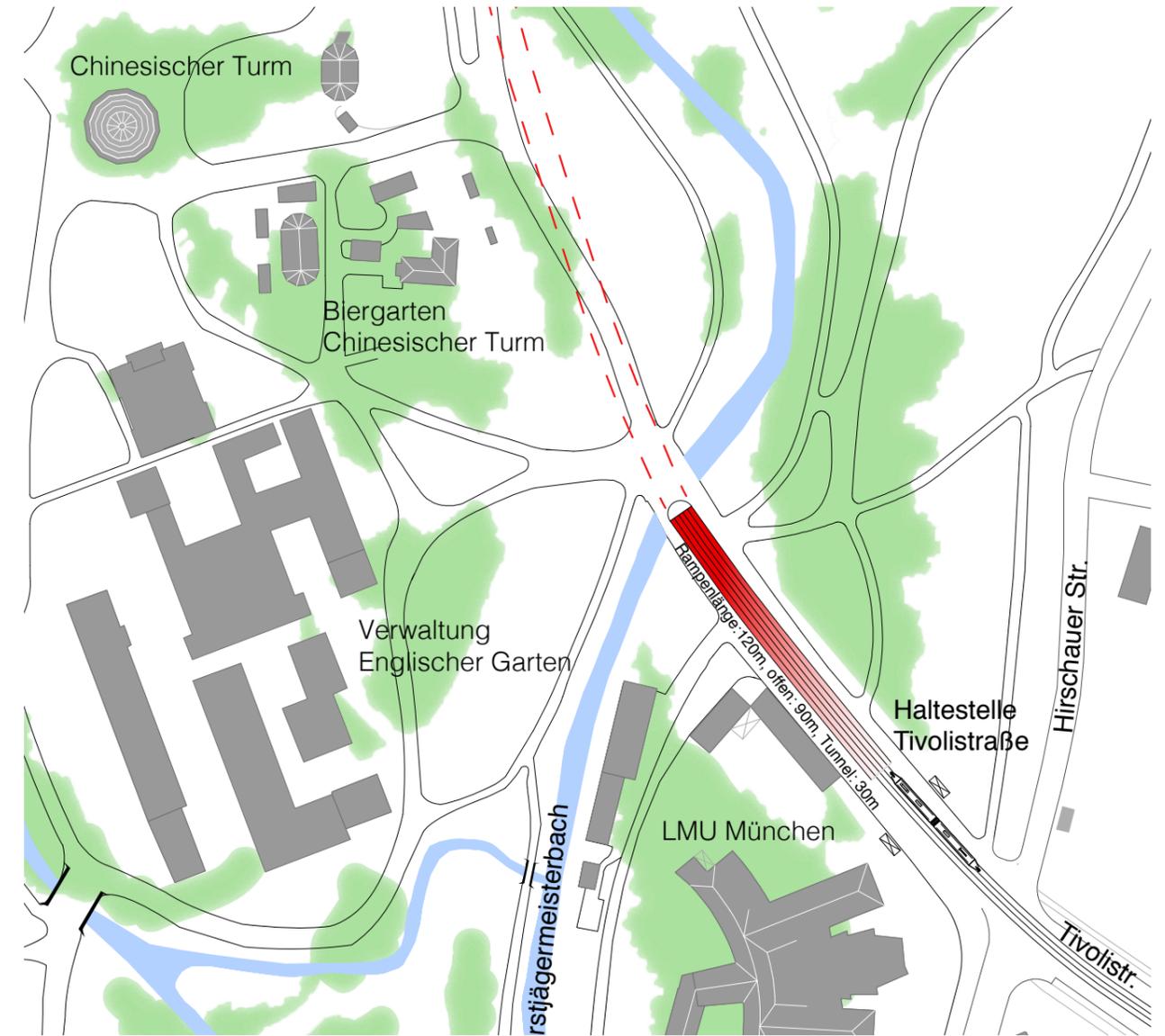
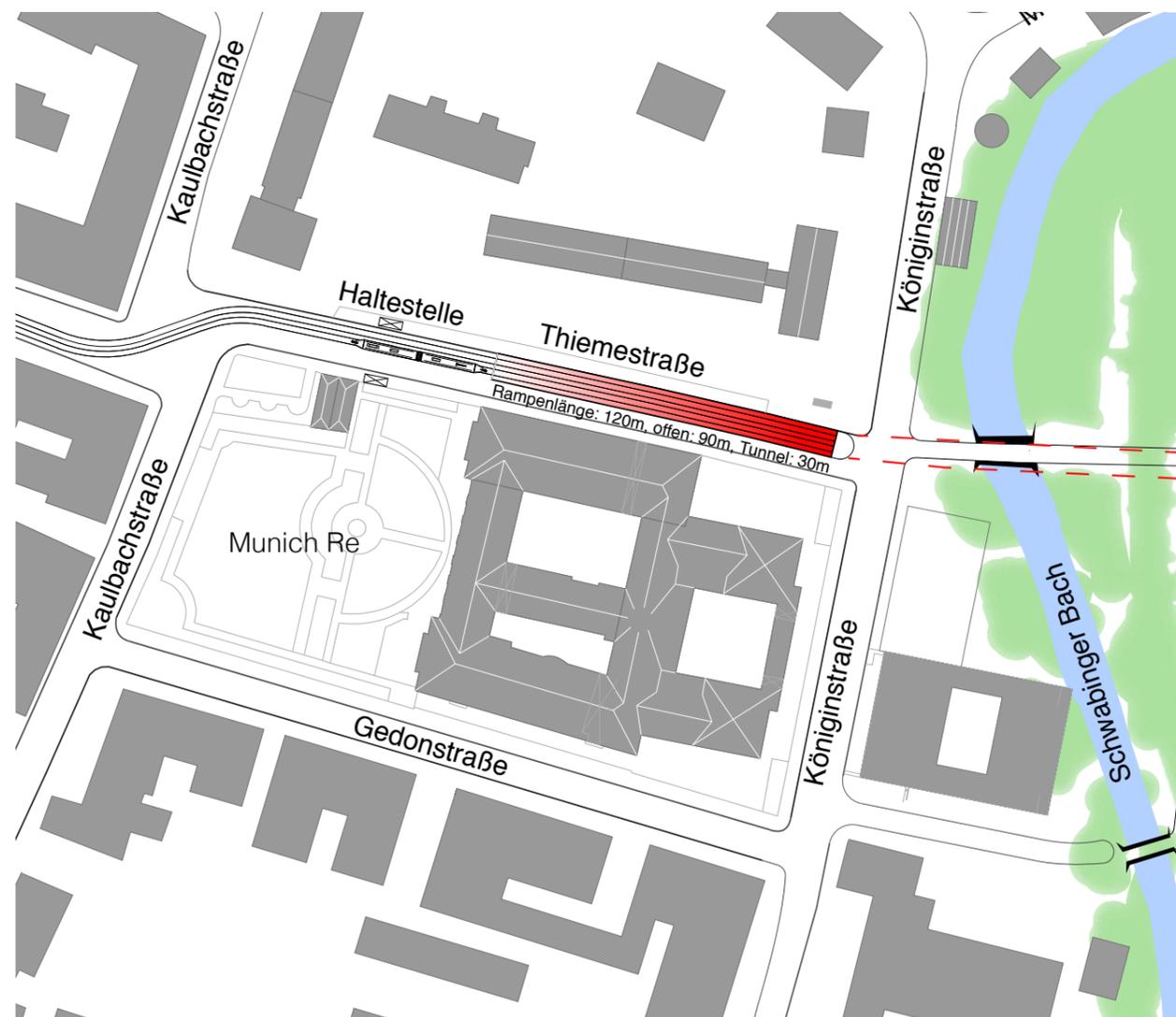


## TUNNEL-RAMPE THIEMESTRASSE

Um die Einfahrtsrampe in der Thiemestraße möglichst kurz zu halten, befindet sich ein Viertel der Rampe bereits im Tunnel. Dies ist machbar, weil die Erdschüttung auf der Tunneldecke 2 m beträgt. So kann die Rampe im Straßenraum auf 90 m Länge reduziert werden (Gefälle max. 6 %). Die Haltestelle für Bus und Tram befindet sich unmittelbar vor der Rampe im letzten Drittel der Thiemestraße.

Zu überlegen ist in der vertiefenden Planung, ob der verbleibende Straßenraum mindestens einspurig für den Verkehr verfügbar bleibt, oder ob die Flächen seitlich der Rampe nur mehr Fußgängern und Radlern zur Verfügung

stehen. Der Schwabinger Bach wird in der Tunneleinfahrts-Zone gedükt und anschließend an der Oberfläche weitergeführt. Die anliegende Versicherung, Münchner Rück, deren Grundstück seitlich an die Thiemestraße grenzt, profitiert im Bereich der Haupteingangs-Front davon, dass Tram und Busse hier bereits unterirdisch fahren.



## TUNNEL-RAMPE TIVOLISTRASSE

Im Gegensatz zur Thiemestraße befindet sich hier die Zu- und Ausfahrtsrampe bereits auf dem Gelände des Englischen Gartens, sodass die Hirschauerstraße problemlos kreuzen kann. Wie in der Thiemestraße befindet sich auch hier ein Viertel der Rampe im Tunnel, drei Viertel (90 m) liegen oberirdisch im Straßenraum. Im Verlauf der geplanten Rampe sind keine Querungen notwendig, weil sich hier lediglich das Gelände der LMU München anschließt.

Entlang der Rampe bietet der verbleibende Straßenraum Zufahrtsmöglichkeiten für

Rettungsfahrzeuge, zu Betriebshof und Verwaltung des Englischen Gartens, zum Besucherparkplatz des Chinesischen Turms sowie für den Anlieferverkehr zum Berggarten. Die ÖPNV Haltestellen befinden sich jeweils unmittelbar vor der Rampe. Im Bereich der Rampe wird der Oberstjägermeisterbach gedükt und anschließend an der Oberfläche in Richtung Norden weitergeführt.

## KOSTENSCHÄTZUNG TRAM-TUNNEL

Die grobe Kostenschätzung basiert auf dem Kostenkatalog vom Erdinger Ringschluss 2007. Der Baupreisindex für die Kostensteigerung in 10 Jahren beträgt 20% (2% jährlich).

Nettobaukosten ca.	31 Mio
Zuzügl. Planung, Bauüberwachung, Gutachten, etc. (pauschal: plus 16%)	5 Mio
Gleisbau + Oberleitung	2 Mio
<b>Summe Baukosten (netto)</b>	<b>38 Mio</b>

Zuzüglich 19% Mehrwertsteuer	ca. 7 Mio
<b>Summe Baukosten (brutto)</b>	<b>ca. 45 Mio</b>

### Folgende Annahmen liegen der Kostenschätzung zugrunde:

- Überdeckung Tunnel / Oberfläche ca. 2 m
- Lichte Höhe Tunnel 4,5 m
- Lichte Breite Tunnel 8,0 m
- Bodenplatte Tunnel ca. 1,5 m
- Grundwasserstand bei - 6,0 m  
(Tunnelbauwerk ca. 2,5 m im Grundwasser)
- Rampenlänge jeweils ca. 120 m  
(davon ca. 30 m im Tunnel)

### Leistungspositionen für die Kostenermittlung (offene Bauweise):

- Bodenaushub, Abbruch Verkehrsflächen
- Bodeneinbau, Wiederherstellung Oberfläche
- Fläche für Baugrube
- Stützwände
- Tunnelbauwerk mit UWB-Sohle
- Grundwasserwanne
- Technische Ausrüstung Tunnel (Hebeanlage)
- Dükerung Oberstjägermeister und Schwabinger Bach
- Entsorgung

Spartenverlegungen sind nicht enthalten



Tunnelrampe Thiemestraße

## KOSTENVERGLEICH TRAM IM PARK / TRAM IM TUNNEL

Nach Informationen in der Presse geht man bei der Tram-Nordtangente von Elisabethplatz über Franz-Joseph-, Martius- und Thiemestraße, durch den Englischen Garten bis zur Tivolistraße (Strecke ca. 2 km) von etwa 40 Mio Baukosten aus. Unklar ist bisher, ob die Akku-Trams in diesem Preis bereits enthalten sind und wenn ja mit welcher Summe.

Rund die Hälfte der Strecke (ca. 1 km) liegt im Gartendenkmal. Ohne dieses Teilstück lägen die Kosten bei der Hälfte, nämlich 20 Mio.

Kostet der Tunnel inkl. Schienen und Oberleitungen 45 Mio, müssten die eingesparten 20 Mio hier angerechnet werden.

Verbleiben Tunnelkosten von rund 25 Mio. Für Nachrüstung von Akku-Straßenbahnen sind

(Auskunft Fa. Siemens) bei 12 Zügen Kosten von ca. 9 Mio zu erwarten.

Diese würden beim Tunnelbau entfallen, müssen also von 25 Mio abgezogen werden.

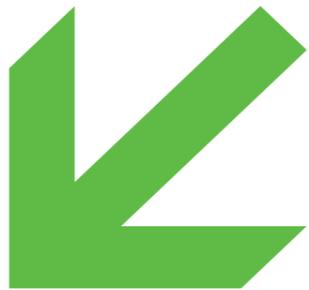
Verbleibende Mehrkosten für die Tunnellösung lägen also bei etwa 16 Mio.

Die Frage ist, was ist der Stadt, dem Freistaat, den Münchnern ein wieder vollständig ungeteilter Englischer Garten wert?

Hier steht eine Entscheidung an, die weit über das politische und finanzielle Tagesgeschäft hinausgeht, weil man damit den Englischen Garten retten kann - und zwar für immer!



Tunnelrampe Thiemestraße



Herausgeber

**STIFTUNG EIN ENGLISCHER GARTEN**

Konzept und Planung

**ARCHITEKTURBÜRO GRUB+LEJEUNE**

Franz-Joseph-Str. 12, 80801 München

Grub-Lejeune@gmx.de

