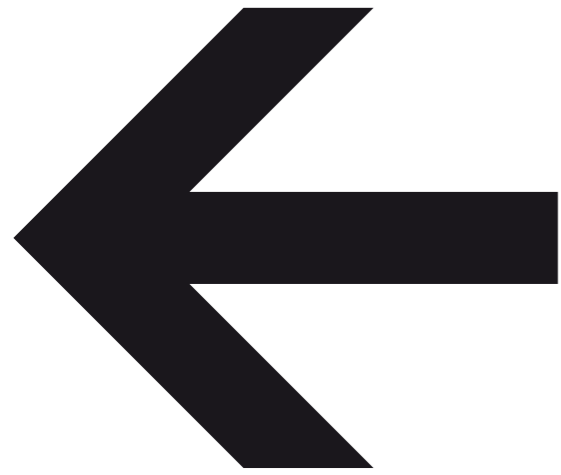


**EIN
ENGLISCHER
GARTEN
WIEDER-
VEREINIGUNG
IST MACHBAR**





IST

Der Mittlere Ring zerschneidet in München ein Gartendenkmal von Weltrang

Seit den 1960er Jahren sind Nord- und Südteil voneinander getrennt

110 000 Fahrzeuge durchqueren täglich den Englischen Garten

An Iffland- und Dietlindenstraße bilden sich im Berufsverkehr störende Staus

Der Lärm beidseits des Isarrings schränkt die Erholungsfunktion des Stadtparks ein

Fußgänger gelangen nur über eine schmale Brücke von einer Parkhälfte in die andere

Zur Querung des Rings fließen Parkbäche unterirdisch und /oder im Betonkanal

Die Verkehrsschneise beschädigt das Gartenkunstwerk, weil Wege, Bäche und Sichtachsen Richtung Norden gekappt sind

Der ökologisch wertvolle Grünzug von Norden bis ins Stadtzentrum ist unterbrochen

SOLL

Der Englische Garten ist ein durchgehender Stadtpark von 5 km Länge

Das weltbekannte Gartendenkmal ist nach den Plänen Ludwig v. Sckell's wieder hergestellt

Das Stauproblem an Iffland- und Dietlindenstraße ist Geschichte, der Verkehr fließt reibungslos

Im Tunnelbereich ist der Englische Garten nahezu lärmfrei

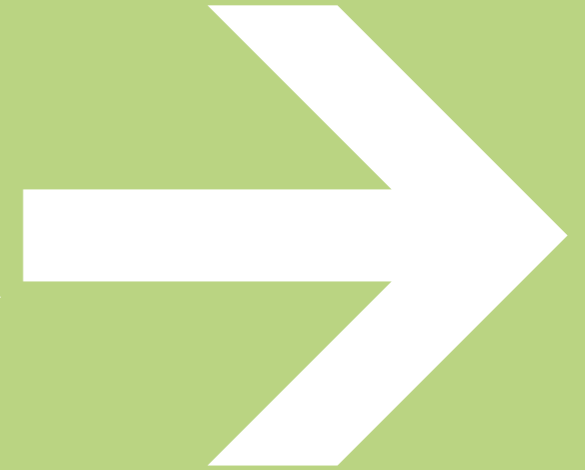
Das Erholungsangebot für Parkbesucher vergrößert sich spürbar

Besucher nutzen auch den Norden, der Süden des Stadtparks wird entlastet

Naturnah gestaltete Bäche fließen barrierefrei an der Oberfläche

Durchgehende Wege und Sichtachsen verlaufen - wie einst geplant - in nord-südlicher Richtung

Frischluftschneise, Grünzug und Biotopverbund funktionieren störungsfrei





DIE BETEILIGTEN

PROJEKTSTEUERUNG
Architekturbüro Grub+Lejeune,
München

AUFTRAGGEBER
MACHBARKEITSSTUDIE
Stiftung Ein Englischer Garten

AUFTRAGNEHMER
MACHBARKEITSSTUDIE
Obermeyer Planen + Beraten,
München

- Vermessung
- Straßenbau
- Verkehrsplanung
- Tunnelbau
- Tiefbau und Gewässer
- Schallschutz
- Luftschadstoffe
- Kosten

Projektleiter
Dipl. Ing. Helmuth Ammerl
Leiter Institut für Verkehrs-pla-
nung und Verkehrstechnik

UMWELT
ifuplan, München

LANDSCHAFTSPLANUNG Ar-
beitsgemeinschaft
Architekturbüro Grub+Lejeune,
München
Landschaftsarchitekten
Gottfried und Anton Hansjakob
mit Chistine Stüber, München

DANK AN
Allianz Umweltstiftung
Obermeyer Planen + Beraten
Bayerische Schlösser- und
Seenverwaltung

Wir danken der LH München
(Baureferat/Planungsreferat) für
die Unterstützung

INHALT

START MIT EINER IDEE	8
Initiative Ein Englischer Garten	10
Englischer Garten in der Stadt	11
Englischer Garten historisch	12
Englischer Garten zweigeteilt	13
Englischer Garten autofrei	14
Englischer Garten visionär	15
ALLES IST MACHBAR	16
Warum eine Machbarkeitsstudie ?	18
Ein wichtiger Schritt	19
Verkehr nach dem Tunnelbau	20
Tunnelzufahrt West	22
Tunnel nach Osten	24
Das Tunnelbauwerk	26
Umweltfaktoren	28
Während der Bauzeit	32
Was kostet die Wiedervereinigung?	34
DIE WIEDERVEREINIGUNG	36
Neue Landschaft im alten Park Stationen	38 44
Anhang	45



**START
MIT EINER IDEE**

INITIATIVE EIN ENGLISCHER GARTEN

110 000 Autos fahren täglich vierspurig auf dem Mittleren Ring durch den Englischen Garten, einen denkmalgeschützten Landschaftspark im Herzen Münchens. Mit dem Bau des Richard-Strauß-Tunnels östlich des Englischen Gartens konnte der Verkehr auf dem Isarring zwar beschleunigt werden, die ampelgeregelte Einfädelspur von der Ifflandstraße führt aber seither - vor allem im Berufsverkehr - zu erheblichen Staus auf dem Ring.

Als Stadtplaner befassen wir uns seit Jahrzehnten mit städtischer Freiraumqualität, also auch und immer wieder mit dem Englischen Garten. Die öffentliche Diskussion um die Verbreiterung des Isarrings im Bereich Englischer Garten zur Lösung der Staufproblematik sahen wir als Chance, den brutalen Einschnitt in den Park endlich zu reparieren. Eine qualitätvolle, nachhaltige und der Landeshauptstadt angemessene Wiedervereinigung der wertvollen innerstädtischen Erholungsfläche war plötzlich denkbar. Unser Vorschlag: Den Isarring in einen 330 m langen Tunnel abzusenken!

Seit 1966, als der Bau des Isarring den Park in den Nord- und den Südteil trennte, stellt diese Verkehrsstrasse eine optische, funktionale und ökologische Barriere dar. Sie wird von den Münchnern zwar seit fast 50 Jahren hingenommen, wurde aber nie geliebt. Die schmale Verbindungsbrücke für Fußgänger und Radler wird viel zu wenig genutzt. Die Folge ist, dass der historisch gestaltete von Sckell'sche Südteil des Parks an schönen Tagen unter dem Ansturm seiner Liebhaber leidet, während der eher naturnahe Nordteil noch problemlos Parkbesucher aufnehmen könnte.

Damit diese bedauerliche Zäsur im Park nicht durch eine weitere Fahrspur auf Dauer festgeschrieben wird, haben wir im März 2010 die Tunnellösung zur Wiedervereinigung des Parks vorgestellt. Die unerwartet große, positive Resonanz auf den Vorschlag hat uns veranlasst, das Thema weiter zu verfolgen.

HERMANN GRUB
PETRA LEJEUNE

ENGLISCHER GARTEN IN DER STADT

Münchens Englischer Garten ist einer der größten Stadtparks der Welt. Eine vierspurige Stadtautobahn, auf der täglich 109 000 Autos fahren, teilt ihn in zwei Hälften. Geschätzte 6 Millionen Menschen besuchen den Englischen Garten im Jahr. Jedenfalls seine Süd-Hälfte. Denn während der südliche Teil des Parks überlaufen ist, trifft man im Norden nur auf wenige Besucher.

Das soll sich ändern.

Das Projekt "Ein Englischer Garten" hat das Ziel, den Mittleren Ring (hier Isarring)

zwischen Iffland- und Dietlindenstraße in einem Tunnel zu führen, und so die Wiedervereinigung der beiden Parkteile zu ermöglichen. Damit Parkbesucher den Stadtpark wieder in seiner historischen Qualität und als landschaftliche Einheit erleben können.

Die derzeitige Diskussion um eine Verbreiterung des Isarrings zur Aufnahme des Verkehrs von der Ifflandstraße ist eine einmalige Chance, den Ring im Bereich des Englischen Gartens auf ca. 330 m Länge unter die Erde zu legen. Verkehrsplaner sehen keine Probleme.



Eine klare Nord-Süd-Ausrichtung prägt den Entwurf Ludwig v. Sckells. Bäche und Wege strukturieren die Wiesen- und Waldflächen

ENGLISCHER GARTEN HISTORISCH

„Alles erscheint Natur, so glücklich ist die Kunst versteckt“, urteilte ein zeitgenössischer Gartentheoretiker über den Englischen Garten, den Friedrich Ludwig von Sckell vor rund 220 Jahren nach den Regeln der Landschaftsmalerei und im „einfachen ungeschmückten Stil der Natur“ geplant hat. Noch heute ist die damalige Gestaltungsidee deutlich erkennbar: im Süden kunstvoll, im Norden naturnah. Klare Wegführung, wechselnde Ausblicke und der Eindruck großer Raumtiefe sind geschickt eingesetzte Stilmittel des Parkplaners.

Dass die Stadtlage auch Begehrlichkeiten wecken würde, war dem Gartenbauer schon damals klar: „Mögten 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.“ 1789 eröffnet, war der Englische Garten für die damals 40 000 Münchner der erste „Volksgarten“ - und das ist er bis heute geblieben.

Nicht nur der Isarring, auch die beiden Zufahrtsschleifen für Hirschau und Seehaus belegen kostbare Parkflächen

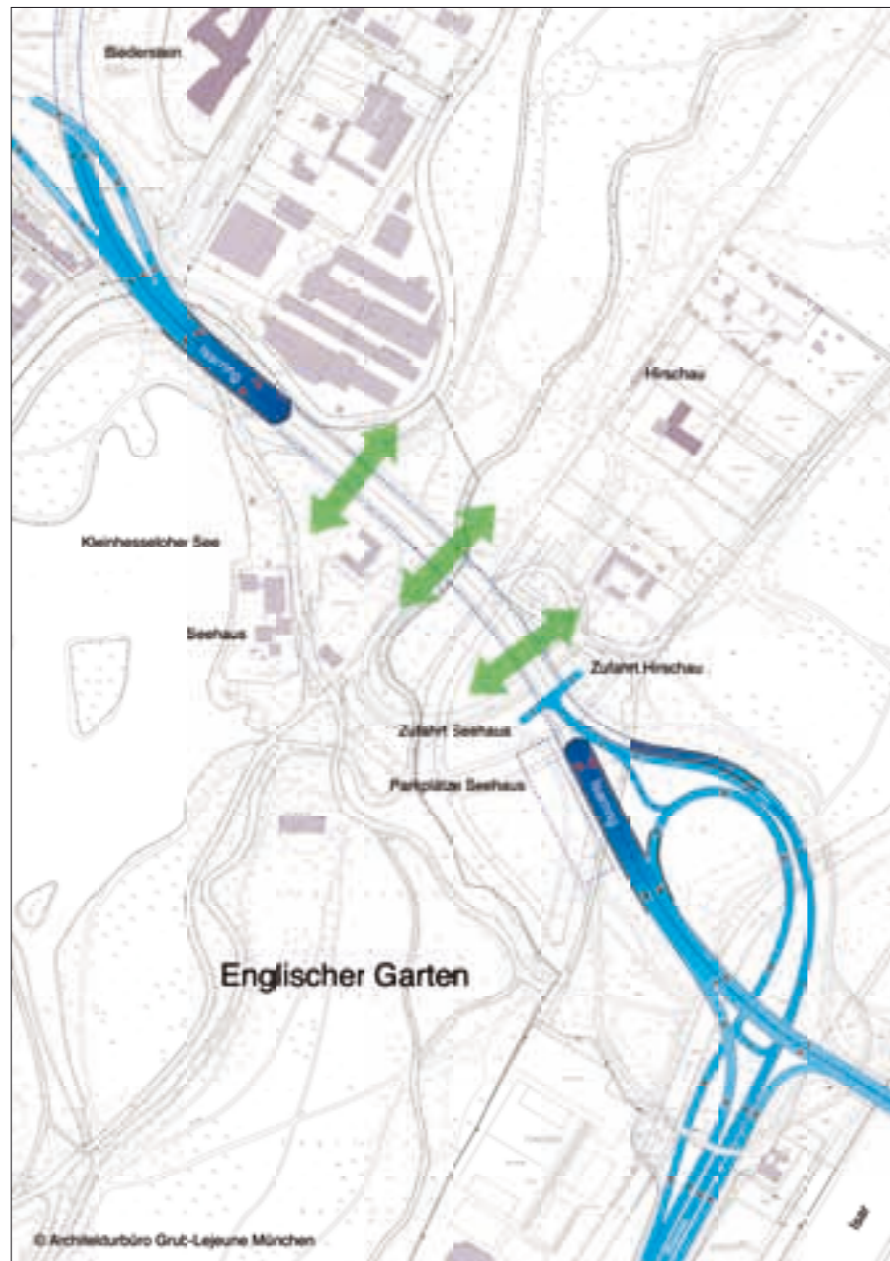


ENGLISCHER GARTEN ZWEIGETEILT

Als anerkanntes Gartenbaudenkmal ist der Englische Garten geschützt und darf nicht verändert werden. Trotzdem erfuhr der Park in den 1960er Jahren mit dem Bau des Isarrings als Teil des Mittleren Rings eine brutale Zäsur, die aus heutiger Sicht nicht nachvollziehbar ist. Damals entsprach die verkehrsgerechte Stadt jedoch dem Zeitgeist.

Seither teilt die vierspurige Stadtautobahn den Park in den nördlichen und den südlichen Teil. Der Norden kann vom Süden her über eine schmale Brücke erreicht

werden, aber nur relativ wenige Parkbesucher nutzen diesen Verbindungssteg. Zur Überwindung der Barriere Mittlerer Ring reicht er bei weitem nicht ausreißend. Rund 109 000 Fahrzeuge (Zählung Herbst 2009) passieren täglich den Isarring und damit auch den Englischen Garten. Durch die Ost-West-Richtung der Ringstraße sind Wegeverbindungen gekappt, Sichtachsen zerschnitten und die Struktur der reizvollen Bachläufe ist zerstört.



Eine Grünverbindung von drei bis vierhundert Metern reicht aus, um die Parkteile wieder zusammenzuführen

Die Parkidee Ludwig v. Sckells mit ihren großzügigen Landschaftsräumen kann wieder hergestellt werden



ENGLISCHER GARTEN AUTOFREI

Das enorme Verkehrsaufkommen in und um München wird mit Hilfe des Mittleren Rings weitgehend aus der Münchner Innenstadt ferngehalten. Nach Fertigstellung des Richard-Strauß-Tunnels kommt es jedoch an der letzten noch vorhandenen Ampel oft zu Staus.

Die nun diskutierte zusätzliche Einfädelspur wäre zwar verkehrsplanerisch vernünftig, würde aber den Isarring weiter verbreitern und die vorhandene Zäsur im Englischen Garten verschärfen. Die Lösung ist ein Abtauchen des Isarrings

zwischen Dietlinden- und Ifflandstraße auf einer Länge von ca. 330 m. Die Ein- und Ausfahrtsuren Dietlinden- und Ifflandstraße werden mittels Spuraddition bzw. Spursubtraktion ebenfalls tiefer gelegt und gewährleisten die Erreichbarkeit von Schwabing und Tucherpark. Die Verkehrserschließung des Englischen Gartens wird auf ein Minimum beschränkt. Der sechsspurige Tunnel schafft reibungslose Verkehrsabläufe und ermöglicht die Wiedervereinigung der beiden Parkteile zum ursprünglichen Englischen Garten.

ENGLISCHER GARTEN VISIONÄR

„Das ist das Paradies“, befand ein ausländischer Besucher Ende der 70er Jahre und meinte damit nicht nur textilfreie Jugendliche, die sich in Uninähe sonnten. Er meinte auch romantische Bäche, sonnige Wiesen und schattige Waldstücke. Er meinte flanierende Hundebesitzer und gut gelaunte Jogger, Geselligkeit im Biergarten und Ruhe auf der Liegewiese. Kühle Frische im Sommer, Langlaufen und Rodeln im Winter. Den Mittleren Ring hat er nicht gemeint.

Jetzt gibt es eine Chance für die Wiedervereinigung des Englischen Gartens.

Der Isarring kann auf eine Länge von ca. 330 m. unter der Erde verschwinden und an der Oberfläche die seit fast 50 Jahren zerstörte Einheit von Nord- und Südteil des Parks wieder ermöglichen. Historische Wege und Sichtverbindungen werden neu belebt. Bachläufe dürfen wieder ungehindert fließen, Fußgänger und Radfahrer auch den ruhigeren Norden des Parks genießen, und alle Besucher können den Englischen Garten wieder uneingeschränkt so nutzen, wie sein Planer es vor über 200 Jahren vorgesehen hatte - als Volksgarten.



**ALLES
IST MACHBAR**

WARUM EINE MACHBARKEITSSTUDIE?

Der Vorschlag zur Wiedervereinigung des Englischen Gartens mit Hilfe eines Tunnels für den Isarring hat in München innerhalb eines halben Jahres eine unerwartet große Zahl von Befürwortern und Unterstützern gefunden: bei den Medien, in der Politik und bei den Bürgern.

Aus jahrzehntelanger Erfahrung wissen wir aber, dass eine Idee nur dann Chancen auf Realisierung hat, wenn sie auf einem belastbaren Fundament aus Fakten und Zahlen ruht. Diese notwendige Basis für jedes weitere Vorgehen konnte nur eine Machbarkeitsstudie liefern. Mit der Zusage der Allianz-Umweltstiftung, die Finanzierung dieser Studie

zu übernehmen, bekam das Projekt „Ein Englischer Garten“ einen außerordentlich wichtigen Impuls.

Die Machbarkeitsstudie konnte in relativ kurzer Zeit erarbeitet werden. Das lag nicht zuletzt daran, dass die Initiative sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene unbürokratisch, positiv und kompetent sowohl von der Stadt München als auch vom Freistaat Bayern begleitet und unterstützt wurde.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie schaffen eine verlässliche Grundlage für politische Entscheidungen und können damit ein erster Schritt in die Realisierung sein.

EIN WICHTIGER SCHRITT



Leben in der Stadt ist einer von fünf Förderbereichen, mit denen die 1990 gegründete Allianz Umweltstiftung deutschlandweit agiert. Mit der sorgfältigen Realisation stadtökologisch, städtebaulich und landschaftsarchitektonisch bereichernder Projekte schafft sie - nach festgeschriebenen Förderkriterien und gemeinsam mit ihren Partnern - sichtbare, erlebbare und positiv spürbare Veränderungen.

Als Umweltstiftung mit Sitz in München darf man daher nicht überlegen, wenn es um den Englischen Garten geht. Der historische Englische Garten in München ist einer der größten Stadtparks der Welt und seine Bedeutung für Bürger und Touristen wird gerade in Zeiten des Klimawandels noch größer werden. Daher war es für die Allianz Umweltstiftung selbstverständlich, die Münchner Stiftung „Ein Englischer Garten“ inhaltlich

und finanziell zu unterstützen. Mit der von der Allianz Umweltstiftung finanzierten Machbarkeitsstudie soll eine Diskussionsgrundlage für die notwendigen politische Entscheidungen zur Wiedervereinigung des Englischen Gartens bereitgestellt werden.

Damit könnte der Englische Garten seine historische Gestalt wieder erhalten und in Zukunft ein noch schönerer Lebens- und Erholungsraum für die Münchner Bürger und Touristen sein.

DR. LUTZ SPANAU IST VORSTAND DER **ALLIANZ UMWELTSTIFTUNG**, DIE SEIT 20 JAHREN DIE UMSETZUNG UMWELTRELEVANTER IDEEN FÖRDERT. DARUNTER GROSSPROJEKTE WIE MAUERPARK UND LUSTGARTEN IN BERLIN ODER DEN MAINUFERPARK IN FRANKFURT AM MAIN.



VERKEHR NACH DEM TUNNELBAU

Die Planung sieht vor, den Mittleren Ring (an dieser Stelle Isarring) zwischen Iffland- und Dietlindenstraße auf einer Strecke von 1000 m abzusenken und rund 375 m lang im Tunnel zu führen. Auf beiden Seiten ist eine weitere Fahrspur zur bestehenden 4-spurigen Fahrbahnbreite vorgesehen. Somit ergibt sich eine sechsspurige Tunneldurchfahrt mit dem Ergebnis, dass sich künftig in beiden Richtungen keine Staus mehr bilden.

Aus technischen wie auch aus Kostengründen ist der Tunnel nur zwischen den beiden genannten Zu- bzw. Abfahrten möglich. Weil der historisch wertvollere Teil des Gartendenkmals im Westen liegt, wurde der Tunnel so weit wie möglich nach Westen, Richtung Schwabing, geschoben. Die Situation am Kleinhesseloher See wird optimiert, denn der Isarring verschwindet fast vollständig aus dem Blickfeld. Gleichzeitig können im Osten Kosten gespart werden, weil Eisbachbrücke und Richtungs-fahrbahnen erhalten bleiben.

Eine Versenkung der Fahrbahn unmittelbar nach dem Biedersteintunnel, die Verkleinerung des Kurvenradius'

Dietlindenstraße und eine Verschiebung des Tunnels um ca. 12 m nach Norden, bis an die Grenze des Loden Frey - Geländes, ermöglichen ein schnelles Absenken der Fahrbahn Richtung Osten. Im Süden der Trasse, am Kleinhesseloher See gewinnt man so viel Fläche, dass der Schwabinger Bach wieder Teil des Englischen Gartens wird. Derzeit fließt er eingeklemmt zwischen Isarring und Loden Frey.

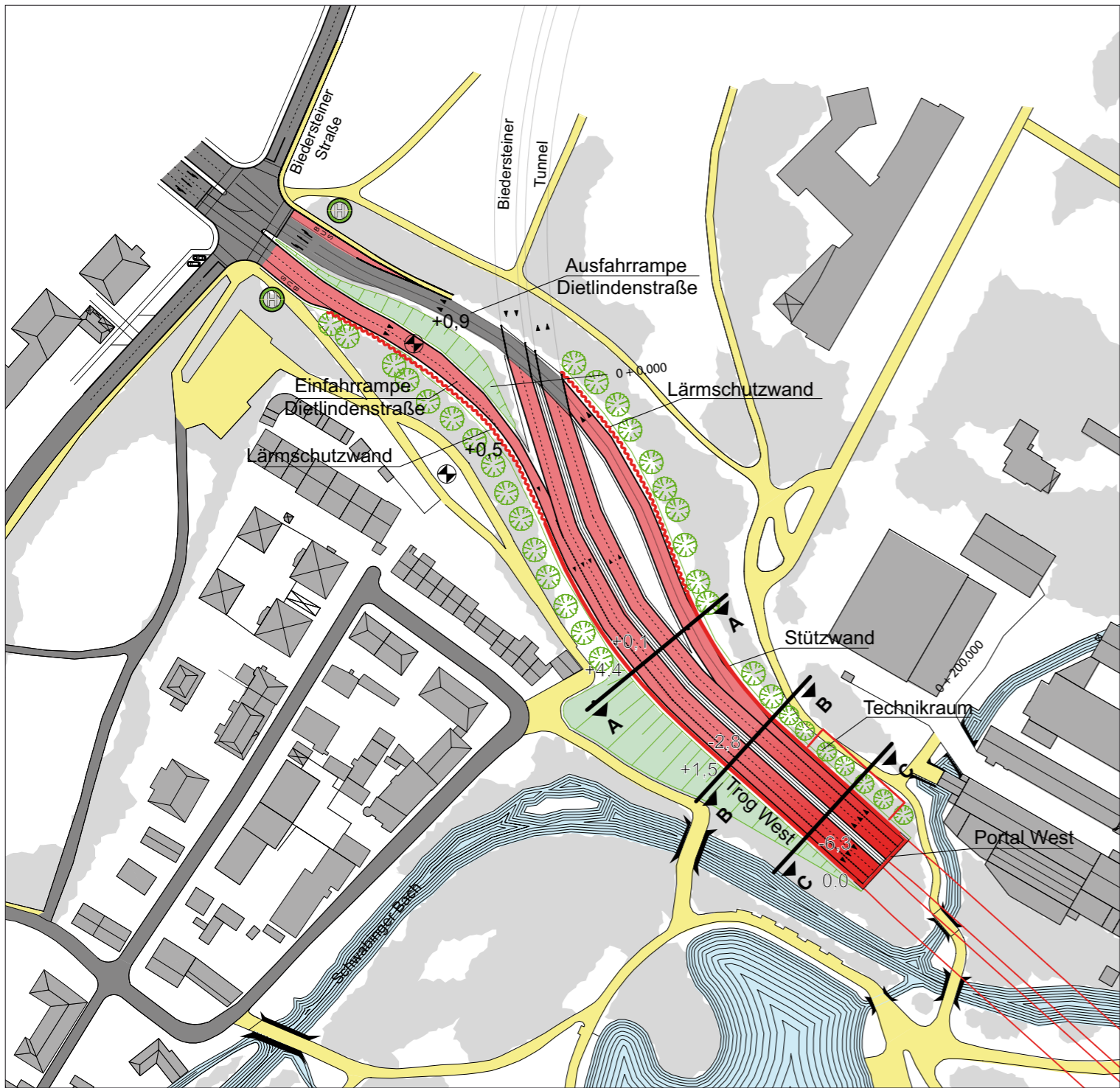
Der direkte Anschluss von Seehaus und Hirschau über den Isarring entfällt. Stattdessen sieht die Planung eine einfache Erschließung über eine Verlängerung der Anliegerstraße Am Eisbach vor, die über Ifflandstraße und Tucherpark einen Vollanschluss mit Ampelregelung hat. Für Autofahrer bedeutet dies zwar einen kleinen Umweg, das Verkehrsaufkommen im denkmalgeschützten Park wird dadurch jedoch auf ein Minimum reduziert. Die Zufahrtsstraßen für Anlieger und Notfahrzeuge bleiben befahrbar.

Mit den Erschließungsschleifen beidseitig des Isarrings entfallen auch die dortigen Parkplätze. Neue entstehen am südöstlichen Rand des Isarrings.



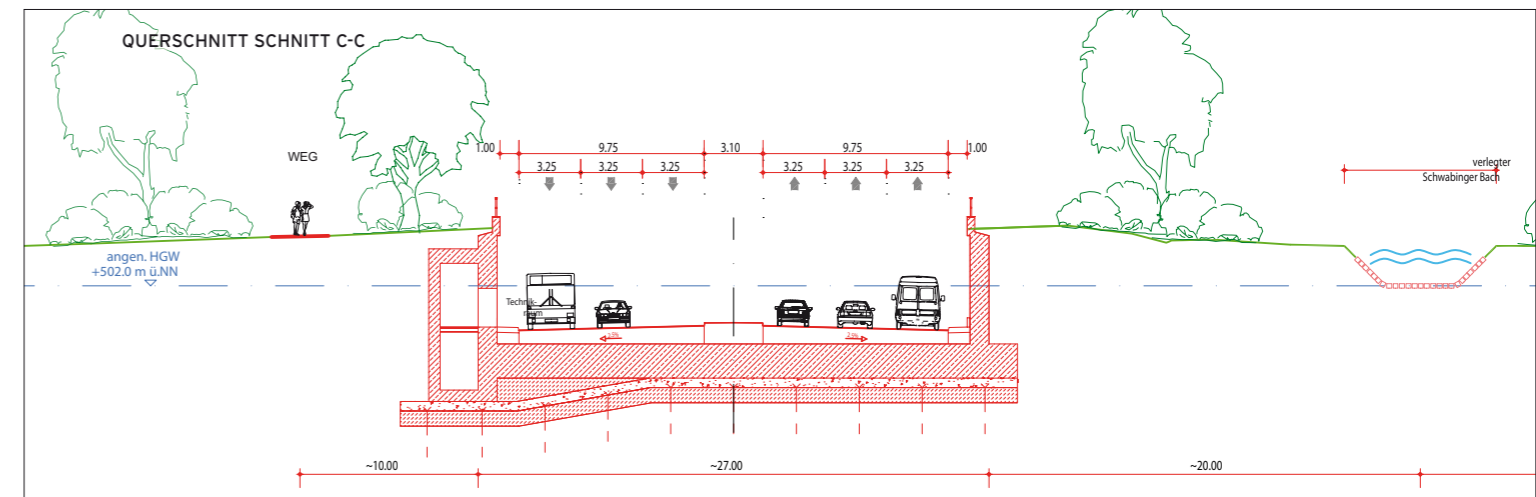
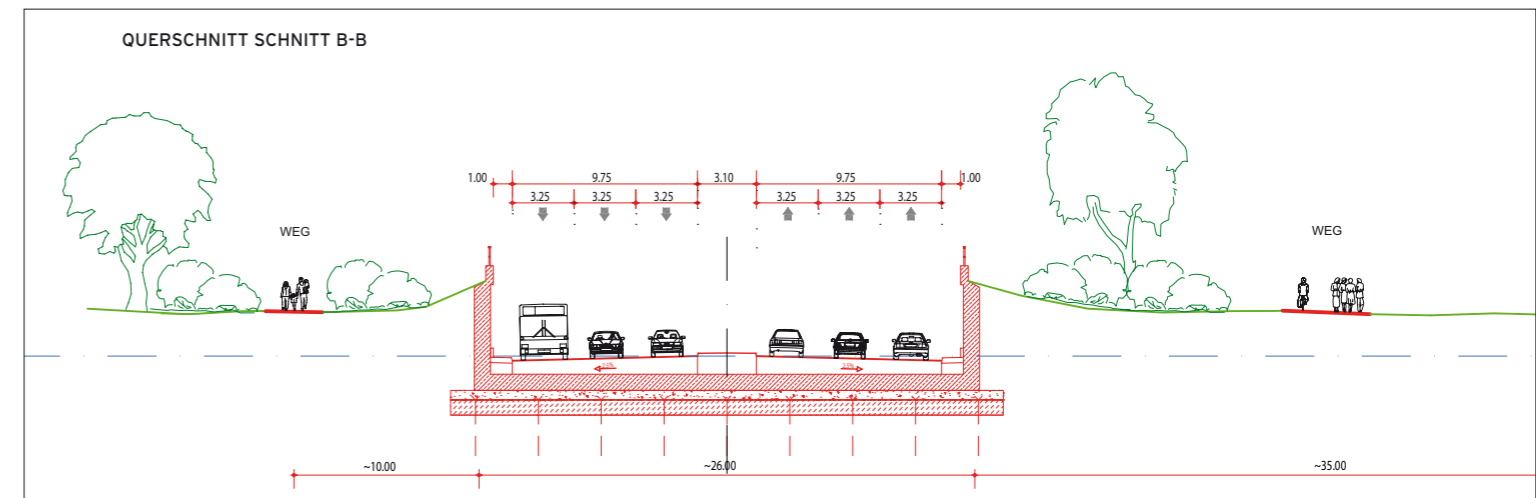
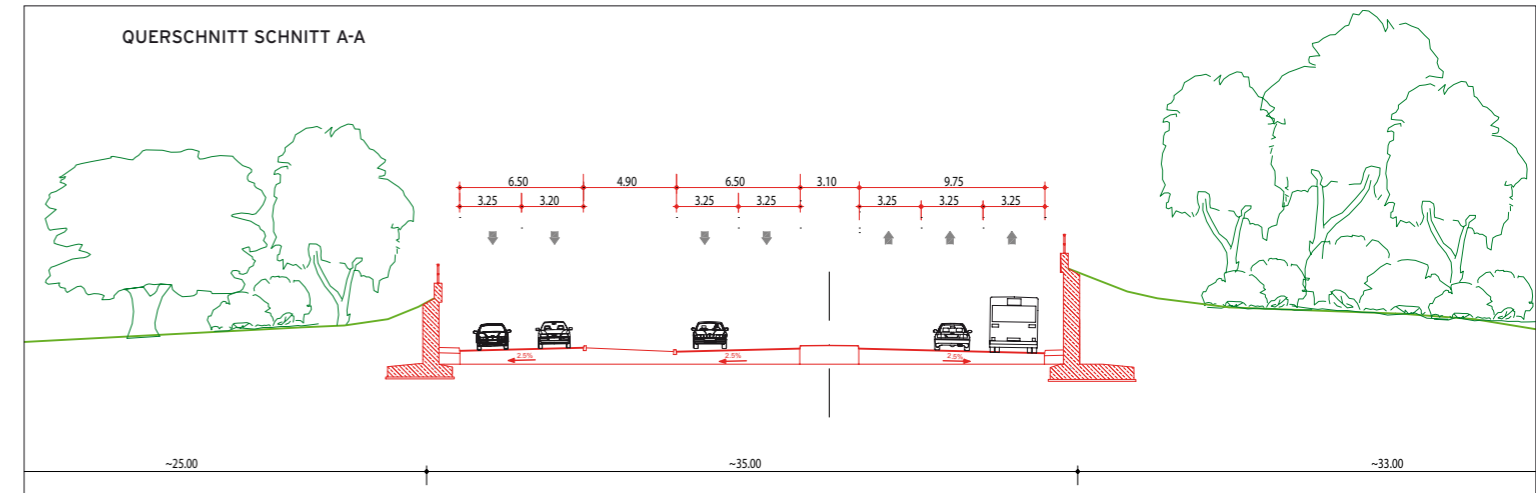
Heute trennen Isarring und Erschließungsschleifen den Norden vom Süden des Englischen Gartens. Einzige Verbindung: Ein schmaler Steg





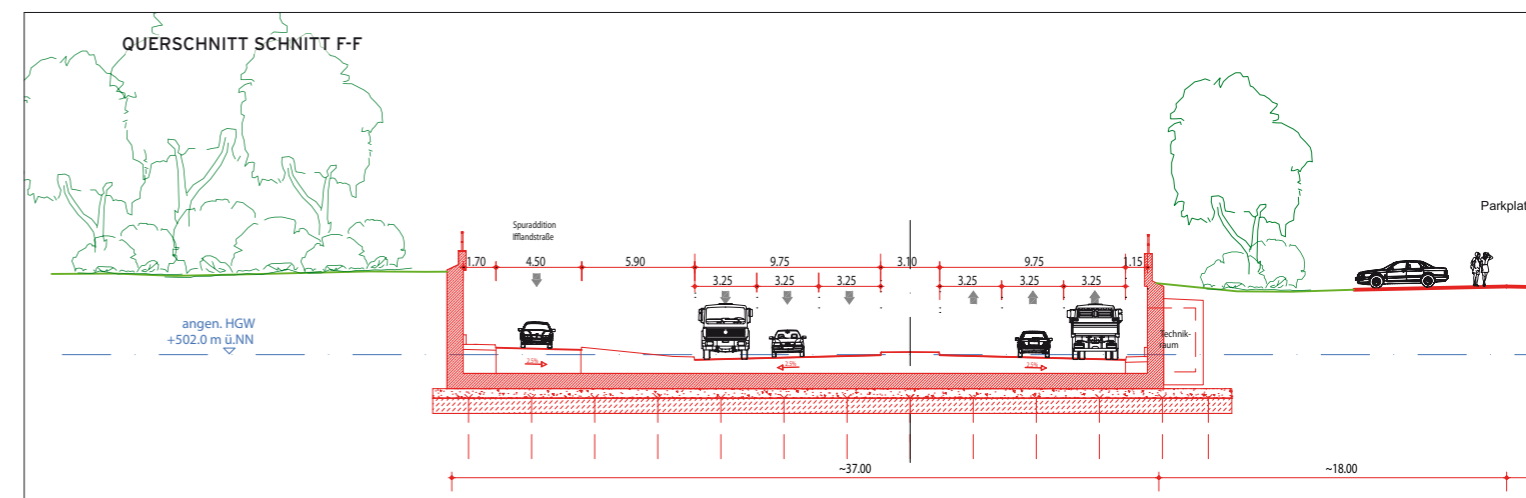
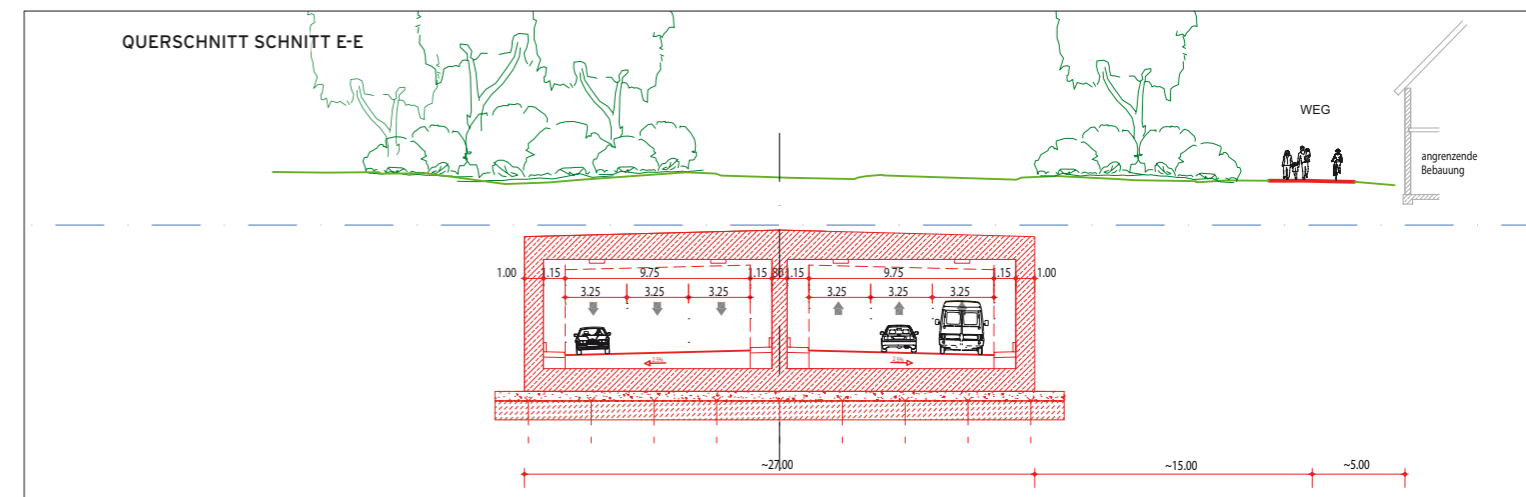
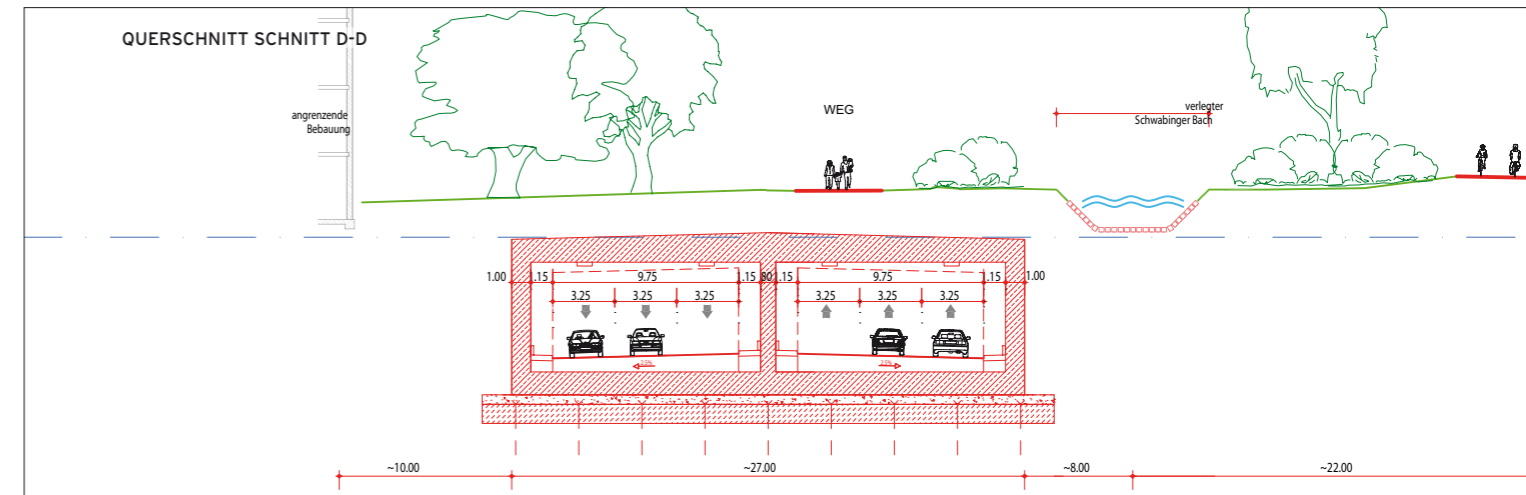
Auf dem vergrößerten Ausschnitt des Verkehrsplans ist die Lage der Querschnitte zu sehen. Besonders aufschlussreich, die Schnitte A-A und B-B und C-C: Hier zeigt sich, dass die neue Verkehrsstrasse sehr frühzeitig, nämlich schon am westlichen Rand des Englischen Gartens abgesenkt wird. Auf der Höhe des Kleinhesselohes Sees - kurz vor dem Tunnelportal - befindet sich die Fahrbahn deshalb schon 6,30 m unterhalb des Parkgeländes. Weil außerdem durch die Verschiebung des Tunnels nach Norden im Süden Platz gewonnen wurde, ermöglicht ein leichtes Anbösches des Geländes die Optimierung von Lärm- und Sichtschutz vom Park aus.

TUNNELZUFAHRT WEST

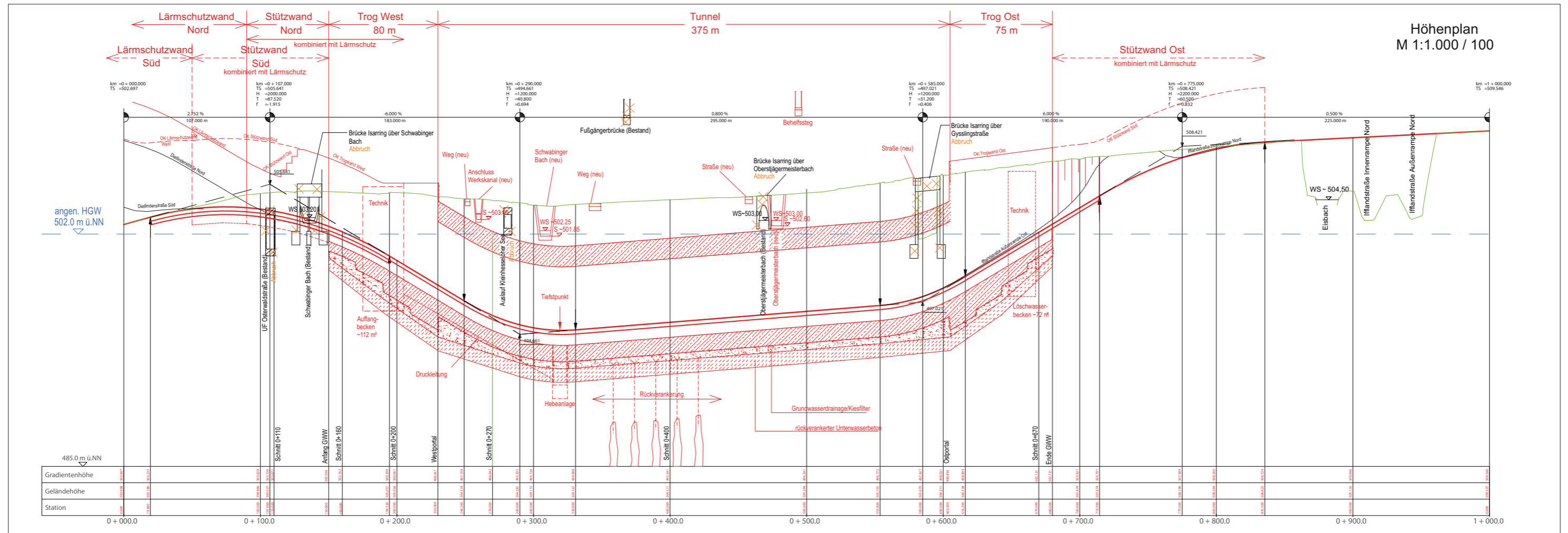




TUNNEL NACH OSTEN



Die Schnitte D-D und E-E befinden sich im Tunnelbereich. Hier sieht man das eigentliche Tunnelbauwerk, das aus zwei Tunnelzellen mit je drei Fahrspuren und einer mittigen Trennwand besteht. Gut sichtbar ist die Erdschüttung auf der Tunneldecke, die nach Beendigung des Tunnelbaus eine Bepflanzung der Parkfläche - selbst mit größten Bäumen - ermöglicht. Auch im Osten (Schnitt F-F) bleiben die Fahrspuren so lang wie möglich unterhalb des Parkgeländes. So gelingt es auch hier, die Lärmsituation zu optimieren.



Der Längsschnitt zeigt die Tunnelanlage vielfach geschnitten, also sehr verkürzt. Gesamtlänge und Neigungswinkel der beiden Rampen entsprechen deshalb nicht den vom Autofahrer später wahrgenommenen Verhältnissen

Damit der Isarring 375 m lang im Tunnel geführt werden kann, muss er auf einer Gesamtlänge von 1000 m abgesenkt werden. Da sich das Tunnelbauwerk im Grundwasser befindet, ist eine auftriebssichere, wasserundurchlässige Betonkonstruktion nötig. Sie wird aus wirtschaftlichen, hydrogeologischen und sicherheitstechnischen Gründen in offener Bauweise oberflächennah erstellt. Die Zu- und Abfahrtsrampen sind als Tröge auszubilden und aufgrund der Anschlusssituation sowohl im Westen als auch im Osten möglichst kurz zu halten.

Damit das Grundwasser nach Beendigung der Bauzeit wieder ungehindert fließen kann, befindet sich unter dem

Tunnel eine ca. 50 cm starke Drainage-Kiesschicht.

Hinsichtlich der Geländestruktur des Englischen Gartens wird der Tunnel so angelegt, dass der natürliche Geländehorizont erhalten bleibt, der Park also ebenerdig wieder zusammengeführt werden kann. Die Erdschüttung auf der Tunneldecke ist mit einer Stärke von ca. 2 m so, dass auch größte Bäume dort wachsen können.

Aufgrund der Tunnelänge unter 400 m kann auf kostensteigernde Sicherheitsstandards wie z.B. eine Längslüftung verzichtet werden.

Im Tunnel werden in beiden Richtungen je drei Fahrspuren mit einer Breite

von 3,25 m angelegt. Außerdem gibt es eine Mitteltrennwand sowie beidseitig entlang der Tunnelaußenwände Notgehwege von jeweils 1 m Breite. Jede der beiden Tunnelzellen hat also eine lichte Breite von ca. 12 m und ist damit ausreichend für das 2010 ermittelte Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 110 000 Kfz am Tag.

Nicht notwendig, aber wünschenswert sind im Zusammenhang mit dem Tunnelbau zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der beiden Tunnelportale im Westen und im Osten. Denn hier lässt sich mit vergleichsweise geringem Aufwand eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für Anwohner und Parkbesucher erreichen.

UMWELTFAKTOREN

Umweltfaktoren wie Lärm, Klima und Luft, biologische Vielfalt, Landschaft, Wasser und Boden wurden in der Studie umfassend untersucht. Um die Auswirkungen des Tunnelbaus mit den heutigen Gegebenheiten vergleichen zu können, ist eine Vorher-Nachher-Betrachtung hilfreich:

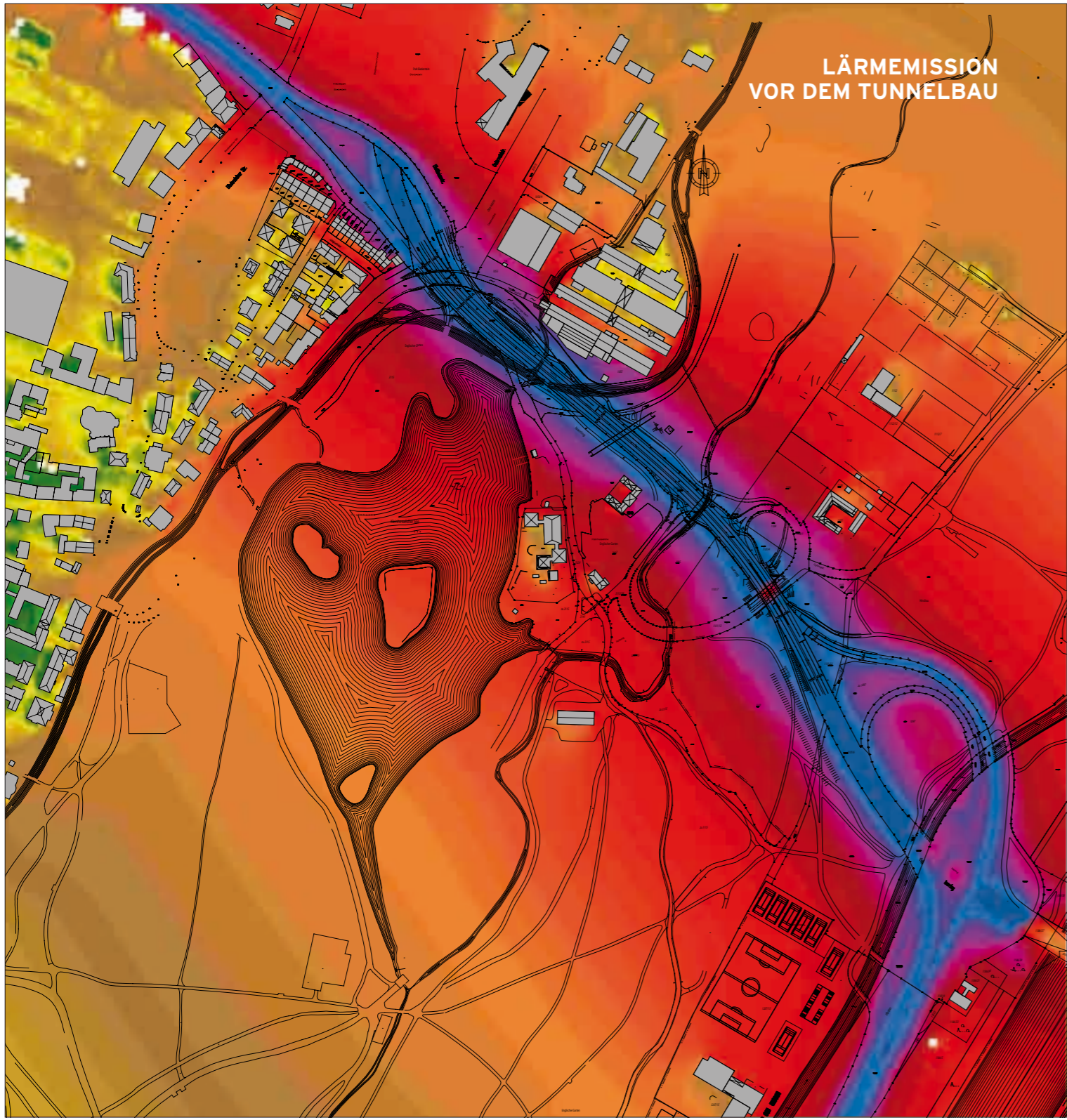
VOR DER BAUMASSNAHME

- Der Mittlere Ring beeinträchtigt beidseitig bis in 400 m Entfernung erheblich die Erholungsfunktion des Parks durch Lärm, Staub und optische Verkehrspräsenz. Diese Störfaktoren wirken sich auch auf die Tier- und Pflanzenvielfalt aus.
- Der Mittlere Ring schränkt die Funktion des Englischen Gartens als „grüne Lunge“ zur Luft- und Klimaverbesserung Münchens erheblich ein. (Die lufthygienische Belastung ist jedoch nicht höher als in anderen vergleichbaren Innenstadtbereichen).
- Die Barriere Isarring unterbricht den Biotopverbund zwischen Nord- und Südteil des Englischen Gartens.
- Streusalz belastet die Randbereiche der Stadtautobahn, so dass viele Bäume bereits geschädigt sind.
- Landschaftliche Zusammenhänge sind unterbrochen. Der regionale Grünzug von der freien Landschaft im Norden Münchens bis in die Stadtmitte, ist im Englischen Garten durch die Zäsur Isarring empfindlich gestört.
- Das Untersuchungsgebiet liegt im Landschaftsschutzgebiet „Isarauen“. Hier haben Naturschutz und Landschaftspflege eine besondere Bedeutung.
- Von der Unteren Naturschutzbehörde gibt es keine Angaben zu besonders geschützten Arten im Bereich der geplanten Baumaßnahme.

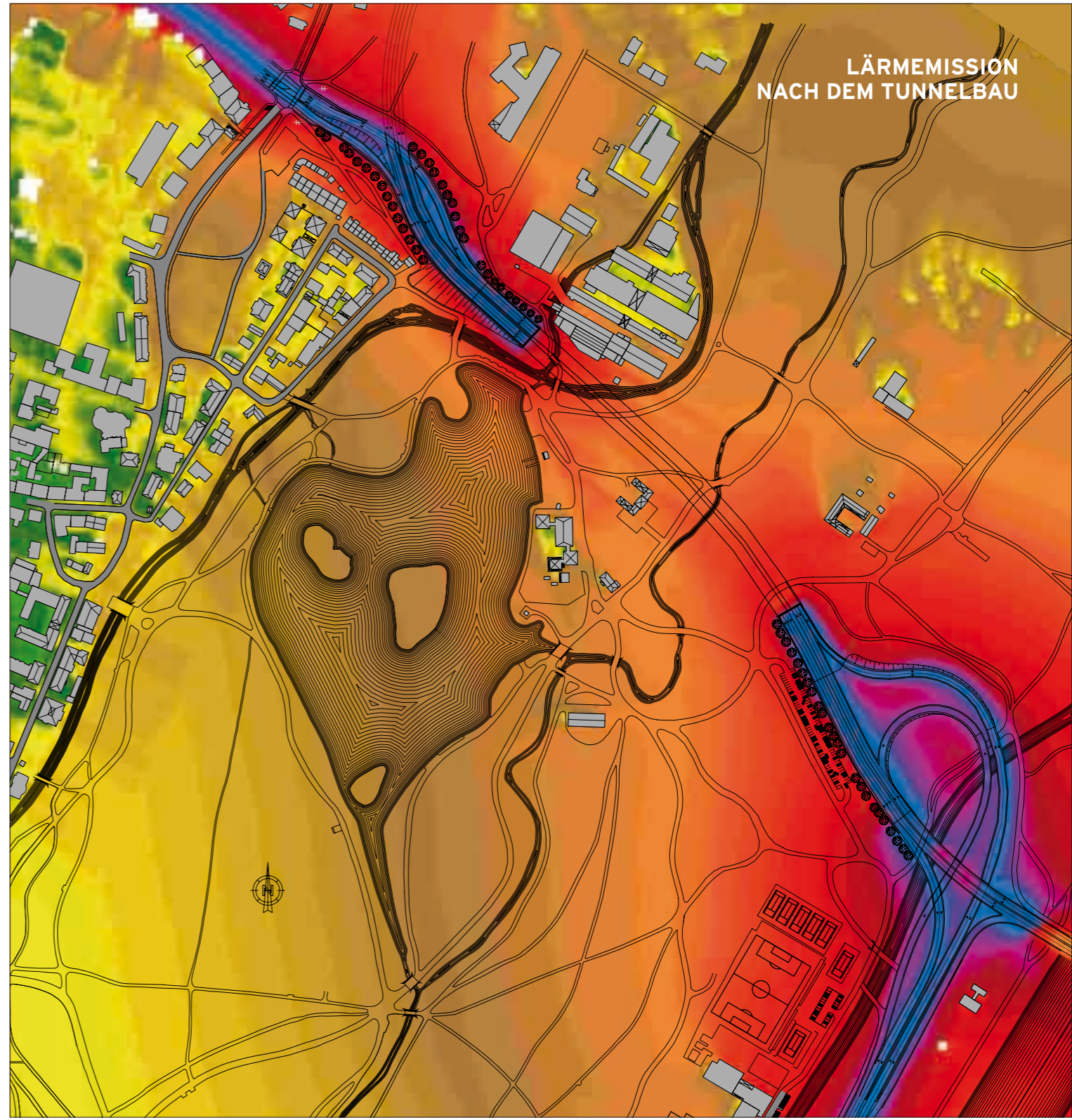
NACH DER BAUMASSNAHME

- Ein zusammenhängender Grünzug ist entstanden. Er wirkt sich positiv auf Luft und Klima, Biotopvernetzung, Lärm- und Abgasvermeidung sowie Erholungsqualität aus.
- Der Landschaftszusammenhang ist wieder hergestellt, so dass der Englische Garten als Teil des Regionalen Grünzuges wieder von der Innenstadt bis in die freie Landschaft im Münchner Norden reicht
- Die Verbesserung der Lärmsituation wirkt sich sehr positiv auf die Erholungsfunktion des Englischen Gartens aus.
- Die Untertunnelung ermöglicht die Neupflanzung der entfernten Bäume an der Oberfläche sowie weitere Baumpflanzungen entlang der Wiesen.
- Der Schwabinger Bach wird aus dem Betonkanal befreit und naturnah zwischen dem heutigen Ring und dem Kleinhesseloher See geführt.
- Der Oberstjägermeisterbach erhält ein teilweise neues Bachbett. Es ist 50 m länger und ermöglicht den Bachverlauf über die Tunneldecke.
- Auch wenn hierfür kein Rechtsanspruch besteht, bietet der Tunnelbau die Chance, im Bereich der beiden Tunnelportale zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Dadurch würde sich sowohl die Lärmsituation für die Wohnbebauung Dietlindenstraße und Biederstein als auch die Erholungsfunktion des Parks deutlich verbessern.





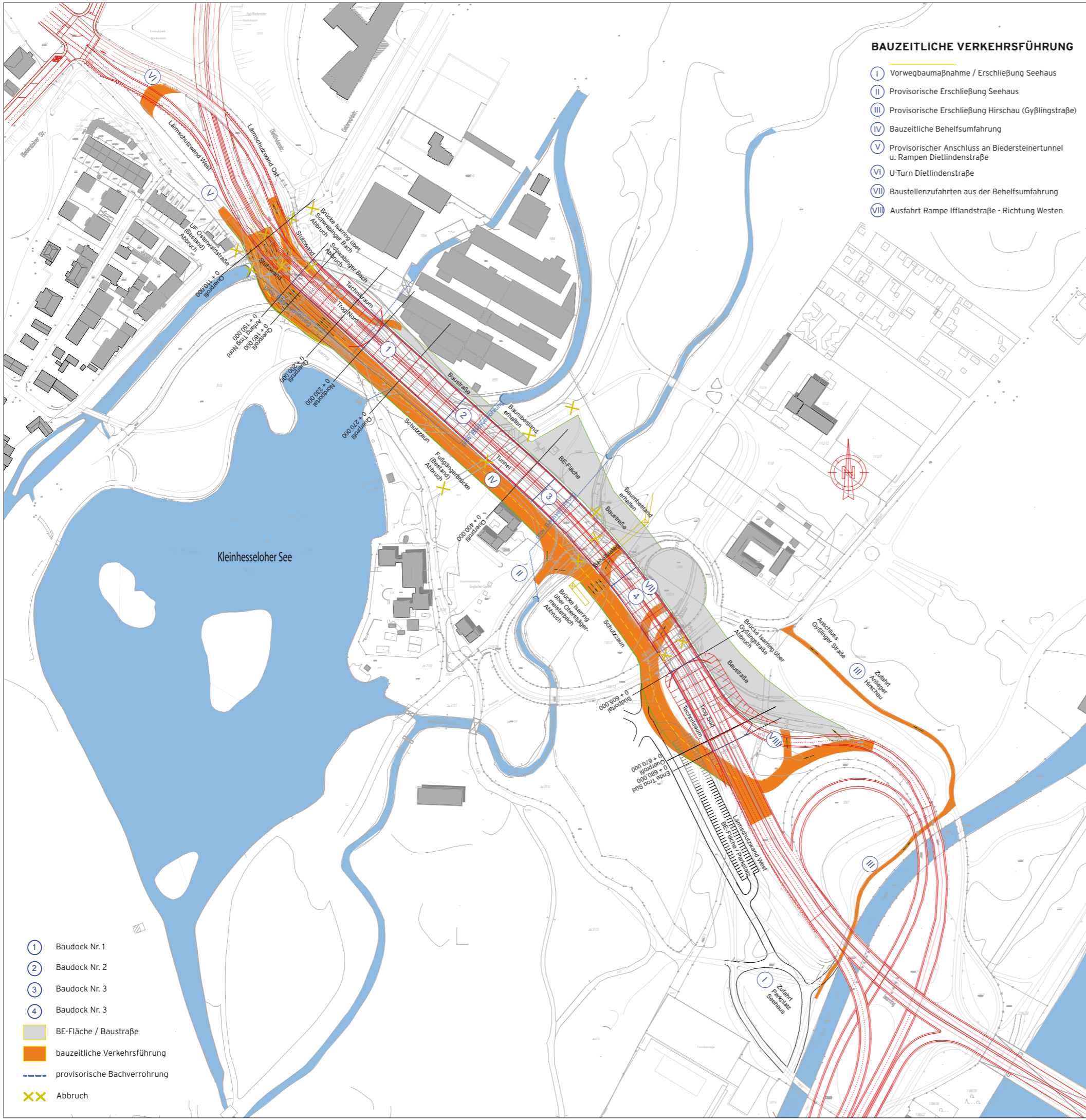
Die Lärmbelastung ist auf den Fahrbahnen am höchsten und verringert sich mit zunehmendem Abstand zum Mittleren Ring. Sie ist aber auch in größerer Entfernung noch hoch



Nach dem Tunnelbau verringert sich der Lärm so, dass der Park in diesem Bereich als Erholungsgebiet eingestuft werden kann. Der Grenzwert liegt bei 55 dB. Lärmschutzwände verbessern die Situation an den Tunnelportalen

Beurteilungspegelklassen in dB(A):

- > 5.0 dB dB(A)
- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)



WÄHREND DER BAUZEIT

Die Bauzeit für den Tunnel und alle begleitenden Straßenbauarbeiten gibt das Büro Obermeyer Planen und Beraten mit 3 - 4 Jahren an.

Um die Beeinträchtigungen während der bauzeitlichen Verkehrsführung möglichst gering zu halten, gibt es mehrere Bauabschnitte. Bedient wird die Baustelle über das öffentliche Straßennetz, die Baustelleneinrichtung befindet sich nördlich des heutigen Isarrings. Die Verlegung des tunnelgeführten Streckenabschnitts nach Norden begünstigt eine parallel verlaufende Behelfsumfahrung südlich der jetzigen Trasse während der Bauzeit. Zum Schutz der Parkbesucher ist entlang dieser Behelfsstrecke eine ca. 600 m lange Staub- und Lärmschutzwand vorgesehen.

Seehaus und Hirschau erhalten zu Beginn der Bauzeit eine neue Erschließung über den Tucherpark. Die heutige Fußgängerbrücke in den nördlichen Englischen Garten wird abgebrochen und durch eine Behelfsbrücke ersetzt.

Die seinerzeit nach dem Bau des Isarrings entlang der Fahrbahn gepflanzten Bäume sind z.T. durch Streusalz und andere verkehrsbedingte Einflüsse geschädigt. Sie müssen im Rahmen der Bauarbeiten fallen, neue Bäume werden jedoch im Anschluss gepflanzt. Punktuelle Schutzmaßnahmen für ältere Einzelbäume sind vorgesehen. Sie befinden sich eher im Westteil der Baustelle, während im Osten in erster Linie mittelalte Bäume und jüngerer Spontanbewuchs zu finden sind.

Schwabinger- und Oberstjägermeisterbach fließen während der Bauzeit in Rohren. Um Kosten zu sparen, sollte die Wassermenge in dieser Zeit verringert werden. Die Unterführung Osterwaldstraße sowie die Brücken über den Schwabinger Bach entfallen, weil der Bach einen neuen Verlauf erhält und erst im Norden des Tunnels wieder in das alte Bett mündet. Die Wasserführung zum Loden-Frey-Kraftwerk bleibt sichergestellt. Der Auslass des Kleinhesselohr Sees wird verrohrt und mit dem Rohrsystem Schwabinger Bach verbunden.

Die Parkbesucher haben mit Einschränkungen in einem Zeitraum von ca. 2 Jahren zu rechnen. Sie können jedoch in dieser Zeit auf die Parkflächen im Norden und Süden der Baumaßnahme ausweichen. Gemessen an der derzeit vom Isarring ausgehenden Barriere-Wirkung sind die Einschränkungen während der Bauzeit im zumutbaren Bereich.

WAS KOSTET DIE WIEDERVEREINIGUNG?

59 Millionen sollen Tunnel und Wiedervereinigung kosten. Damit liegen die nun vom Büro Obermeyer Planen und Beraten detailliert ermittelten Kosten im Bereich der ursprünglich geschätzten 50 - 60 Millionen. Und das, obwohl die seinerzeit (März 2010) vorgeschlagene Baumaßnahme deutlich erweitert wurde!

Das Tunnelbauwerk, mit allen technischen Notwendigkeiten, Anschlüssen und Abbrucharbeiten, erfordert eine durchdachte Baulogistik. Schließlich muss der Verkehr auch während der Bauzeit fließen. Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen geplant und berechnet. Sie optimieren das Projekt zusätzlich.

- Der Tunnel wird um 45 m, nämlich von 330 Meter auf 375 Meter verlängert.
- Iffland - und Dietlindenstraße werden in einer engeren Kurve geführt, sodass sie früher in den Ring einmünden. Das verbessert im Osten die Sicherheit, weil das Einfädeln vor dem Tunnel möglich ist. Im Westen rückt die Straße von der Wohnbebauung Dietlindenstraße ab.
- Die Tunnelportale erhalten zusätzlichen Lärmschutz. Entlang der beiden Tunnelausfahrten sorgen Lärmschutzwände für mehr Ruhe in der Wohnbebauung Dietlindenstraße und am Biederstein, aber auch im Englischen Garten.
- Der Tunnel wird im Vergleich zum jetzigen Straßenverlauf um ca. 12 m nach Norden verschoben. Dadurch gewinnt man im Süden Platz für eine reibungslose Verkehrsführung während der Bauzeit. Danach ist der Aufenthalt am See wegen der größeren Entfernung zur Tunnelausfahrt wesentlich angenehmer.
- Der Schwabinger Bach wird vom Norden des Isarrings nach Süden verlegt und dadurch wieder erlebbarer Teil des Englischen Gartens.
- Die ursprünglich nicht enthaltenen Kosten für die Oberflächengestaltung, insbesondere das Pflanzen großer Bäume, fließen heute mit einem Betrag von 3,8 Millionen Euro in die Kostenschätzung ein.

Übrigens: Allein durch den Abbruch versiegelter Straßenflächen gewinnt der Englische Garten 12 000 qm zusätzliche Parkfläche (7000 qm auf der Tunneldecke, 5000 durch den Wegfall der Erschließungsschleifen). Wollte man in dieser privilegierten Lage von München Flächen zur Parkerweiterung erwerben, würde dies (bei Preisen von ca. 2.500 Euro / qm) rund 30 Millionen kosten! Rein rechnerisch ist also die Hälfte der Tunnelkosten schon geschenkt...



KOSTENAUFSTELLUNG (GERUNDETE KURZFASSUNG)

VORBEREITENDE ARBEITEN

- Abbrucharbeiten (Straßenteile, Brücken)
- Baumrodungsarbeiten Baustellenbereich
- Behelfsumfahrung Baustelle
- Herstellung / Pflege Baustraßen
- Neubau Behelfsbrücke für Fußgänger
- Verrohrung von Gewässern
- Verlegung von Sparten (Strom, Wasser, Gas) **6 Millionen** ←

STRASSENBAU

- Anpassung Rampen zu Iffland- u. Dietlindenstraße
- Parkflächen neu (Pkw)
- Abbruch Anschlüsse Hirschau und Seehaus
- Neuerschließung über Tucherpark **2,4 Millionen** ←

STÜTZ- UND LÄRMSCHUTZWÄNDE

2,2 Millionen ←

TUNNELBAU

- Tunnel Offene Bauweise Länge 375 m
- Trogbauwerk Nord (mit Lärmschutz)
- Trogbauwerk Süd (mit Lärmschutz westseitig)
- Technik- und Betriebsgebäude **31,2 Millionen** ←

TECHNISCHE TUNNEL-AUSSTATTUNG

3,3 Millionen ←

KLEINLEISTUNGEN

2,4 Millionen ←

BAUNEKENKOSTEN, BAUÜBERWACHUNG

7,7 Millionen ←

OBERFLÄCHENGESTALTUNG (PARKFLÄCHE)

3,8 Millionen ←

SUMME zuzügl. gesetzl. Mwst

59 Millionen ←



DIE WIEDERVEREINIGUNG

NEUE LANDSCHAFT IM ALTEN PARK

Der vorliegende Gestaltungsplan für einen vereinigten Englischen Garten ist mit den übrigen denkmalpflegerischen Maßnahmen im Park abgestimmt. Die bisher durch den Mittleren Ring getrennten Gartenteile Nord und Süd werden ebenerdig wieder nahtlos miteinander verbunden.

In Anlehnung an die historische Planung von Ludwig v. Sckell sollen östlich in Nord-Süd-Richtung, und damit außerhalb des historischen Parkbereiches im Westen, Wiesenflächen mit weitem Blick in die freie Landschaft entstehen. Sie werden von Bachläufen begleitet und durch Waldbereiche und einzelne Baumgruppen eingefasst.

Der Englische Garten ist nicht nur Münchens wichtigste und größte innerstädtische Grünfläche, sondern auch ein Gartendenkmal von Weltrang. Als „ökologische Brücke“ und Bestandteil

des Grünzuges führt er von der freien Landschaft im Norden bis ins Zentrum der Millionenstadt.

Mit dem Wegfall der Barriere Isarring könnten Parkbesucher, die sich heute vor allem im citynahen Süden des Parks aufhalten, stärker die ebenso attraktiven Flächen im Nordteil der Parklandschaft nutzen, ohne dass deshalb dort mit Überfüllung zu rechnen wäre. Gleichzeitig wird dort eine Entlastung des Südteils erreicht, wo der Stadtpark die großen Besucherzahlen an schönen Tagen kaum noch verkraftet.

Im Norden und im Süden des Isarrings haben sich sowohl ökologisch als auch hinsichtlich der Benutzbarkeit durch Parkbesucher zwei einzelne Parkinseln gebildet. Sie können nach dem Wegfall der Barriere Isarring wieder zu einem einheitlichen Landschaftspark zusammengeführt werden.





Eine Computersimulation zeigt wie die beiden Parkhälften über dem Tunnel - in Anlehnung an die historischen Pläne - zusammenwachsen könnten

Parkbäche, die im Bereich des Isarrings teilweise in Rohren oder Kanälen fließen und damit gestalterisch und ökologisch unattraktiv sind, werden in naturnahe Bachläufe umgestaltet und als wichtige Bestandteile der Parkgestaltung über die Tunneldecke geführt.

Der Baumbestand wird so weit als möglich erhalten. Allerdings müssen im Baustellenbereich Bäume fallen, die an anderer Stelle im Park durch Neupflanzungen ersetzt werden. Ohnehin widersprechen die seinerzeit im Anschluss an den Bau des Isarrings vorgenommenen Baumpflanzungen entlang der störenden Verkehrsstrasse nicht den v. Sckell'schen

Vorstellungen vom Englischen Garten. Die historischen Pläne sahen nämlich großzügige Sichtachsen von Süden über naturnahe Wiesenflächen hinaus in die freie Landschaft im Norden vor. Deshalb stören die Bäume aus den 1960er Jahren in ihrer Ost-West-Ausrichtung empfindlich den ursprünglichen Charakter der Parkidee. Sie sollen im Rahmen gartendenkmalpflegerischer Maßnahmen an einigen Stellen entfernt, an anderer Stelle nach den Plänen Ludwig v. Sckells wieder neu gepflanzt werden.



Die Wiedervereinigung erleichtert Parkbesuchern den Zugang zum naturnahen Norden des Englischen Gartens

STATIONEN

2010

- März Präsentation der Initiative *Ein Englischer Garten*
- Mai Bezirksausschuss Schwabing/Freimann beschließt einstimmig die Unterstützung des Projekts und reicht entsprechenden Antrag im Stadtrat ein
- Juni Installation einer Informationswand zum Projekt (2 x 4 m) am Chinesischen Turm im Englischen Garten
- Juli Vorschlag eines 5-spurigen Provisoriums zur Lösung des Stauproblems am Mittleren Ring (Ifflandstraße) mit dem Ziel, die Möglichkeit eines Tunnelbaus langfristig offenzuhalten
- Bürgerversammlung Schwabing befürwortet das Projekt ohne Gegenstimme
- August Stiftung *Ein Englischer Garten* gemeinnützige GmbH
- November Allianz Umweltstiftung beschließt, das Projekt durch die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie (150 000 Euro) zu unterstützen
- Winter Erläuterung des Projekts in allen Münchner Stadtratsfraktionen

2011

- Januar *Büro Obermeyer Planen und Beraten* wird mit der Machbarkeitsstudie beauftragt
- März Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung prüft Möglichkeiten zur Förderung des Projekts
- Bildung einer Arbeitsgemeinschaft: Architekturbüro Grub + Lejeune mit Landschaftsarchitekten Gottfried und Anton Hansjakob
- Stadtratsbeschluss (einstimmig), die Erstellung der Machbarkeitsstudie durch das *Büro Obermeyer Planen und Beraten* positiv zu begleiten
- Frühjahr Abstimmungsgespräche mit der Stadt München auf der Fachebene Vorstellung erster Ergebnisse der Studie in allen Stadtratsfraktionen, bei der Obersten Baubehörde, im Ministerium der Finanzen und beim BUND, München
- Juni Münchner Stadtrat beschließt, das Tunnelprojekt *Ein Englischer Garten* im Rahmen von insgesamt drei Tunnelprojekten weiter zu verfolgen
- Juli Machbarkeitsstudie zum Projekt *Ein Englischer Garten* wird veröffentlicht und der Landeshauptstadt München übergeben

ANHANG

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
Stiftung Ein Englischer Garten
Geschäftsführung:
Hermann Grub, Petra Lejeune
Franz-Josephstraße 12
80801 München
grub-lejeune@gmx.de

GESAMTKONZEPTION
UND TEXTE
Architekturbüro Grub+Lejeune
München

GESTALTUNG
Christine Rampl
Typoware, München
Technische Unterstützung:
Simon Troll
THINK INC., München

DRUCK
Mediahaus Biering, München

© München Juli 2011
Grub+Lejeune, München

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Rechte vorbehalten

BILDNACHWEIS

Obermeyer Planen und Beraten, München
Seite 20/21, 22/23, 24/25, 26/27, 30/31

Dietmar Mitschke, München
Seite 8/9, 16/17, 36/37, 42/43

ifu - Plan, München
Seite 28/29

Architekturbüro Grub + Lejeune, München
Seite 13, 14/15

Arbeitsgemeinschaft
Architekturbüro Grub + Lejeune, Landschaftsarchitekten G. und A. Hansjakob mit C.Stüber, München
Seite 38/39

Jürgen Dudowits / sunpatrol, München
Seite 2/3, 40/41

Falk Verlag
Seite 11

Bayer. Schlösser- und Seenverwaltung
Seite 12

STATIONEN

2010

- März Präsentation der Initiative *Ein Englischer Garten*
- Mai Bezirksausschuss Schwabing/Freimann beschließt einstimmig die Unterstützung des Projekts und reicht entsprechenden Antrag im Stadtrat ein
- Juni Installation einer Informationswand zum Projekt (2 x 4 m) am Chinesischen Turm im Englischen Garten
- Juli Vorschlag eines 5-spurigen Provisoriums zur Lösung des Stauproblems am Mittleren Ring (Ifflandstraße) mit dem Ziel, die Möglichkeit eines Tunnelbaus langfristig offenzuhalten
- Bürgerversammlung Schwabing befürwortet das Projekt ohne Gegenstimme
- August Stiftung *Ein Englischer Garten* gemeinnützige GmbH
- November Allianz Umweltstiftung beschließt, das Projekt durch die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie (150 000 Euro) zu unterstützen
- Winter Erläuterung des Projekts in allen Münchner Stadtratsfraktionen

2011

- Januar *Büro Obermeyer Planen und Beraten* wird mit der Machbarkeitsstudie beauftragt
- März Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung prüft Möglichkeiten zur Förderung des Projekts
- Bildung einer Arbeitsgemeinschaft: Architekturbüro Grub + Lejeune mit Landschaftsarchitekten Gottfried und Anton Hansjakob
- Stadtratsbeschluss (einstimmig), die Erstellung der Machbarkeitsstudie durch das *Büro Obermeyer Planen und Beraten* positiv zu begleiten
- Frühjahr Abstimmungsgespräche mit der Stadt München auf der Fachebene Vorstellung erster Ergebnisse der Studie in allen Stadtratsfraktionen, bei der Obersten Baubehörde, im Ministerium der Finanzen und beim BUND, München
- Juni Münchner Stadtrat beschließt, das Tunnelprojekt *Ein Englischer Garten* im Rahmen von insgesamt drei Tunnelprojekten weiter zu verfolgen
- Juli Machbarkeitsstudie zum Projekt *Ein Englischer Garten* wird veröffentlicht und der Landeshauptstadt München übergeben

ANHANG

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
Stiftung Ein Englischer Garten
Geschäftsführung:
Hermann Grub, Petra Lejeune
Franz-Josephstraße 12
80801 München
grub-lejeune@gmx.de

GESAMTKONZEPTION
UND TEXTE
Architekturbüro Grub+Lejeune
München

GESTALTUNG
Christine Rampl
Typoware, München
Technische Unterstützung:
Simon Troll
THINK INC., München

DRUCK
Mediahaus Biering, München

© München Juli 2011
Grub+Lejeune, München

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Rechte vorbehalten

BILDNACHWEIS

Obermeyer Planen und Beraten, München
Seite 20/21, 22/23, 24/25, 26/27, 30/31

Dietmar Mitschke, München
Seite 8/9, 16/17, 36/37, 42/43

ifu - Plan, München
Seite 28/29

Architekturbüro Grub + Lejeune, München
Seite 13, 14/15

Arbeitsgemeinschaft
Architekturbüro Grub + Lejeune, Landschaftsarchitekten G. und A. Hansjakob mit C.Stüber, München
Seite 38/39

Jürgen Dudowits / sunpatrol, München
Seite 2/3, 40/41

Falk Verlag
Seite 11

Bayer. Schlösser- und Seenverwaltung
Seite 12

RESONANZ

Alfred Dürr
Grün zu Grün
Süddeutsche Zeitung,
München, 26. März 2010

Johannes Patzig
Tunnel-Vision für Englischen Garten
Münchner Merkur,
München, 26. März 2010

Rudolf Huber
Neuer Plan: Ein Tunnel für den Englischen Garten
Abendzeitung,
München, 26. März 2010

Johannes Welte, Armin Geier
Sensations-Plan:
Tunnel unter dem Englischen Garten
tz,
München, 26. März 2010

BR Bayerisches Fernsehen / Abendschau
München, 26. März 2010

München TV / München heute,
München, 26. März 2010

Johannes Patzig, Mike Schier
Park-Tunnel: Politik ist skeptisch
Münchner Merkur,
München, 27./28. März 2010

Alfred Dürr, Joachim Käppner
Wenig Chancen für die "Wiedervereinigung"
Süddeutsche Zeitung,
München, 26./27. März 2010

Marcus Schlaf
Tunnel durch den Englischen Garten
Wer soll ihn bezahlen
Münchner Merkur,
München, 16./17. Mai 2010

München TV / München heute,
München, 17. Mai 2010

Willi Bock
Tunnel für grüne Spiele
Abendzeitung,
München, 18. Mai 2010

Barbara Wimmer
Olympia soll diesen Tunnel bezahlen
tz,
München, 18. Mai 2010

Johannes Patzig
Park-Tunnel: ein olympischer Gedanke
Münchner Merkur,
München, 18. Mai 2010

Alfred Dürr
Ein kleiner Schritt zum grünen Traum
Süddeutsche Zeitung,
München, 18. Mai 2010

Thomas Kronewiter
Tunnel-Bewegung sucht Verbündete
Süddeutsche Zeitung,
München, 20. Mai 2010

Anna-Kathrin Gerke
"Man muss in kleinen Schritten denken"
Münchner Merkur,
München, 10. Juni 2010

Alfred Dürr
Pominenter Werbeplatz für Park-Vereiniger
Süddeutsche Zeitung,
München, 10. Juni 2010

Kirstin Ossoinig
Park aus einem Guss "Ein Englischer Garten":
Tunnellösung statt Zweiteilung
Schwabinger Seiten,
München, 7. Juli 2010

Johannes Patzig
Architekten fordern Isarring-Provisorium
Münchner Merkur,
München, 16. Juli 2010

Rudolf Huber
Schnell-Kur gegen den Dauer-Stau
Abendzeitung,
München, 17. Juli 2010

Alfred Dürr
Grüne Einheit
Süddeutsche Zeitung,
München, 16. Juli 2010

Thomas Kronewiter
Unterirdisch durch den Englischen Garten
Süddeutsche Zeitung,
München, 22. Juli 2010

Kirstin Ossoinig
Schwabing stimmt ab
Schwabinger Seiten,
München, 28. Juli 2010

Alfred Dürr
Grüner Traum
Süddeutsche Zeitung,
München, 11. August 2010

Thomas Kronewiter
Auf der Schmalspur zur Wiedervereinigung
Süddeutsche Zeitung,
München, 21./22. August 2010

Willi Bock
Sehnsucht nach Stadtoasen
Abendzeitung,
München, 22. November 2010

Thomas Kronewiter, Ulrike Steinbacher
Die halbe Ampel vom Isarring
Süddeutsche Zeitung,
München, 6. Dezember 2010

Thomas Kronewiter
Schwabing gegen breite Straßenschneise
Süddeutsche Zeitung,
München, 16. Dezember 2010

München TV / München heute
München, 16. Dezember 2010

Johannes Patzig
Neue Hoffnung für den Parktunnel
Münchner Merkur,
München, 17. Dezember 2010

Alfred Dürr
Wider die Schneise
Allianz Stiftung finanziert Gutachten
Süddeutsche Zeitung,
München, 17. Dezember 2010

Willi Bock
Parktunnel in Sicht
Allianz-Umweltstiftung finanziert Machbarkeitsstudie
Abendzeitung,
München, 17. Dezember 2010

Johannes Welte
Englischer Garten: Allianz finanziert Studie
Finanzspritze für Tunnel-Traum
tz,
München, 17. Dezember 2010

Felix Frasch
Die Wiedervereinigung
Augsburger Allgemeine,
Augsburg, 20. Dezember 2010

Julia Stark
Studie: Förderer gefunden
Schwabinger Seiten,
München, 22. Dezember 2010

Willi Bock
Heilung für den Englischen Garten
Abendzeitung,
München, 27. Dezember 2010

Johannes Patzig
Rebellen ohne Auftrag
Münchner Merkur, München, 24. Januar 2011
Johannes Welte
Fahrbahnteilung, dritte Spur und dann ein Tunnel
tz,
München, 3. Februar 2011

E. Geiger
Dritte Spur soll Staufalle am Isarring entschärfen
Münchner Merkur,
München, 3. Februar 2011

Alfred Dürr
Große Ampel-Koalition
Süddeutsche Zeitung,
München, 3. Februar 2011

Willi Bock
Alle sind für den Park-Tunnel
Abendzeitung,
München, 3. Februar 2011

BR Bayerisches Fernsehen / Abendschau
München, 3. März 2011

Johannes Welte
Die Tunnel-Visionäre
tz,
München, 4. März 2011

Felix Müller
350 Meter Park statt Straße
Münchner Merkur,
München, 4. März 2011

Thomas Kronewiter
Tunnel unter einem alten Kulturdenkmal
Süddeutsche Zeitung,
München, 4. März 2011

Alfred Dürr
Eingriff ins Grüne
Süddeutsche Zeitung,
München, 5./6. März 2011

J. Welte
Tunnel als Modellprojekt
tz,
München, 22. März 2011

Alfred Dürr
Tunnel soll zum Modellprojekt werden
Süddeutsche Zeitung,
München, 22. März 2011

München TV / Stadtgespräch / Jörg van Hooven
München, 17. Mai 2011

BR Bayerisches Fernsehen /
Aus Schwaben und Altbayern,
München, 22. Mai 2011

J. Patzig
Bundesgelder für Parktunnel ?
Münchner Merkur,
München, 22. März 2011

W. Bock
Wird der Tunnel zum Modellprojekt
Abendzeitung,
München, 23. März 2011

Rudolf Huber
Park-Tunnel: "Ein sehr reizvoller Gedanke"
Nur die Finanzierung bereitet Probleme
Abendzeitung,
München, 27./28. März 2011

Johannes Patzig
Mehr Tunnel für den Mittleren Ring?
Münchner Merkur,
München, 31. Mai 2011

Willi Bock
Mehr Tunnel für den Mittleren Ring
Abendzeitung,
München, 3. Juni 2011

Alfred Dürr
Grundsätzlich machbar
Süddeutsche Zeitung,
München, 3. Juni 2011



STIFTUNG EIN ENGLISCHER GARTEN
FRANZ-JOSEPHSTRASSE 12 • 80801 MÜNCHEN
T 089 332677 • GRUB-LEJEUNE@GMX.DE
KONTONUMMER: 6556 • BLZ.: 701 900 00 MÜNCHNER BANK