



Printed in Germany
Ungarn € 2,50
Slowakei € 0,60
Spanien/Frankreich € 0,70
Slovenien € 0,30
Polen (ISSN 1101-0108) / Lit. 3,27
Portugal (cont.) € 0,30
Norwegen/Nor. 8,27
Dänemark € 5,50
Griechenland / K. 7,-
Italien € 0,50
Finnland € 0,80
Dänemark € 5,50



ABSCHIEBUNG Ein deutsches Desaster

**Kim, Cohen, Mueller
Implodiert das
System Trump?**

**Amazon & Co.
Das Leid der
Liefer-Knechte**

**Passmann vs. Fleischhauer
Feministin gegen
alten weißen Mann**

Trasse im Gras

Verkehr Nach 100 Jahren Streit zwischen Bayern und München soll eine Tram den Englischen Garten queren. Stört die Bimmelbahn den Parkfrieden?

Ein Spaziergang im Grünen gilt als friedfertiger Vorgang – und erkennbar in solcher Mission flanierten der damalige bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) und Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) im Spätsommer 2017 durch den Englischen Garten. Die parteiübergreifende Harmonie, vor einem großen Pressetross zelebriert, gab Anlass zu Argwohn. Für Iris Lauterbach war es »der Sündenfall«.

Lauterbach ist Professorin für Kunstgeschichte – Fachgebiet Gartenkunst – und in Sorge um ebenjenen Park, den Stadt- und Landeschef so einmütig durchschritt. Zuvor hatte Seehofer der Stadt München zugesagt, die Planung einer Straßenbahnlinie durch den Englischen Garten nicht weiter abzulehnen. Ein Jahrhundert-zwist sollte damit beendet werden.

Das Gartendenkmal, mit 384 Hektar eine der größten urbanen Grünanlagen der Welt, ist seit seiner Eröffnung im Jahr 1792 ein Schmuck der Stadt – aber Eigentum des Landes. Die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG sieht in dem Park vor allem ein Hindernis. Gut fünf Kilometer weit erstreckt er sich in Nord-Süd-Richtung. Der Wunsch, hier eine Straßenbahntrasse hindurchzulegen, keimte erstmals zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Stets verweigerte das Land die Zustimmung. Doch bis heute bringt die Stadt das Projekt immer wieder auf den Plan.

Das größte Zugeständnis machte die Landesregierung in der Nazizeit: 1934 wurde der Tram-Antrag zwar erneut abgelehnt, dafür aber eine Asphaltstraße durch den Englischen Garten genehmigt, auf der bis heute Busse fahren. Dafür musste die Stadt zusagen, nun mindestens 50 Jahre lang in der Sache Ruhe zu geben.

1946 ging die nächste Anfrage ein. Der Freistaat lehnte ab. »Das Projekt«, notierte die zuständige Landesbehörde, »erbt sich wie eine ewige Krankheit in der städtischen Verkehrsverwaltung fort.« In den Neunzigern scheiterte ein erneutes Ansinnen der Stadt an Bürgerprotesten und einer Unterschriftensammlung. Zu Beginn des neuen Jahrtausends versuchte die

Stadt, die Park-Trambahn auf dem Klä-



geweg durchzusetzen. Doch das Oberste Bayerische Verwaltungsgericht entschied dagegen. Hauptgrund: Denkmalschutz.

Ob der ihm häufig attestierten Hang zu Polit-Pyromanie den scheidenden Ministerpräsidenten Seehofer dann bewog, der Stadt ein so delikates Geschenk zu machen, mag ungeklärt bleiben – der Dank der Münchner Verkehrsgesellschaft ist ihm gewiss. Zügig schreitet die Planung voran.

Es werde ein »sehr hilfreicher Lückenschluss« vollzogen, versichert MVG-Chef Ingo Wortmann. Und er tut alles, um diesen als minimalinvasiven Eingriff ins urbane Naturparadies begreiflich zu machen. Das Projekt leitet eine Landschaftsarchitektin statt des üblichen Bauingenieurs. Anja Wetzels lässt drei Varianten untersuchen:

- Gleise auf der Asphaltstraße – was günstig wäre;
 - eine Trasse über Grasboden – was hübsch wäre;
 - einen Tunnel, der Straße und Schiene unter dem Garten verschwinden ließe – was sehr hübsch wäre, aber teuer.
- »Baum für Baum«, sagt Wetzels, werde ein Sachverständiger prüfen, ob Füllungen nötig sind. Prägende Altwälder würden generell verschont, die abgesägten durch Neupflanzungen kompensiert. Nicht einmal eine Oberleitung würde den Park verunzieren, da Spezialzüge mit Batteriestrom die Grünanlage queren sollen. Wer den MVG-Planern länger zuhört, könnte die Gartentram glatt für eine ökologische Notwendigkeit halten.

Und doch formiert sich kompetenter Widerstand. Neben der Kunsthistorikerin Lauterbach brachten sich Petra Lejeune und Hermann Grub in Stellung, ein Architektenpaar, das ob seiner Verdienste um den Englischen Garten fast schon Heiligenschein in der Landeshauptstadt genießt.

Als Aktionskünstler der Stadtbegrünung hatten sie einst die Grand-Place in Brüssel und einen Teil des Berliner Kurfürstendamms mit Rollrasen überzogen – samt der dort geparkten Autos. In München setzten sie die »Wiedervereinigung« des Englischen Gartens durch: Eine vier-spurige Straße, die Süd- und Nordteil des Parks trennt, wird in einen Tunnel gelegt. Auch der Tramtunnel ist eine Lejeune/Grub-Idee. »Der Park wäre gerettet«, sagt Grub, »und zwar für immer.«

Oberbürgermeister Reiter ließ bereits erkennen, dass ihm die Tunnellösung durchaus gefällt. Die Landesregierung schweigt derzeit zu dem Thema, was für München und die MVG kein gutes Zeichen ist. Seehofers Überraschungscoup von 2017 ist dem aktuellen Ministerpräsidenten Markus Söder wohl eher peinlich. Womöglich lässt er nur etwas Zeit verstreichen, um das Projekt wieder zu beerdigen.

Als bayerischer Finanzminister hatte Kurt Faltlhauser 1999 eines der Ansinnen der Stadt gekippt. Er bezweifelte unter anderem die »verkehrliche Notwendigkeit« – bis heute eines der triftigsten Argumente gegen die Gartentram. Nennenswerte Kapazitäten lassen sich mit U- und S-Bahnen schaffen, nicht mit einem Bimmelbähnchen.

Der 78-jährige Volkswirt sieht auch die aktuelle Debatte nicht zur Erfüllung städtischer Wünsche führen. »Es ist ein Schmarren, und ich glaube nicht, dass es kommen wird.« Christian Wüst

Video
Hier soll die Tram entlangfahren
spiegel.de/sp102019tram
oder in der App DER SPIEGEL

