

# Wenn schon ein Tunnel, dann zwei

Seit Jahren kämpfen die Architekten Hermann Grub und Petra Lejeune dafür, im Englischen Garten den Mittleren Ring unter die Erde zu verlegen. Das fordern sie nun auch für die geplante Tram durch den Park

VON ALFRED DÜRR

Nicht nur die Autos, die auf dem Mittleren Ring durch den Englischen Garten fahren, sollen in den Untergrund verschwinden – der Stadtrat hat die Planungen für den künftigen Park-Tunnel bereits beschlossen. Nun legen die Initiatoren des Projekts, das Schwabinger Architekten-Ehepaar Hermann Grub und Petra Lejeune, ein weiteres Konzept „zur Rettung des Gartendenkmals von Weltrang“ vor. Wenn die umstrittene neue Straßenbahn-Linie durch Schwabing und den Englischen Garten kommen sollte, dann müsse die Trasse unterirdisch durch den Park verlaufen. Grub und Lejeune bezeichnen das als einen guten Kompromiss, mit dem sowohl die Befürworter als auch die Gegner des Tram-Projekts leben könnten.

Nach ihren Planungen würde die Bahn in der Thiemestraße und neben der prunkvollen Zentrale der Versicherung Munich über eine 90 Meter lange Tunnelrampe in den Englischen Garten einfahren. Die Trasse verläuft dann weiter unter der bisherigen Straße, auf der jetzt noch die Busse fahren. An der Tivolistraße geht es auf Höhe der Universitätsgebäude wieder nach oben. Wenn es sein muss, sagt Grub, könnten auch Busse und Rettungsfahrzeuge durch den etwa einen Kilometer langen Tunnel fahren.



Grub und Lejeune gehen von Baukosten in Höhe von 45 Millionen Euro aus. Dieser Betrag liege um 16 Millionen Euro höher als der Betrag für die geplante oberirdische Linie, bei der die Straßenbahnen mit Akkus ausgestattet werden sollen; so will man verhindern, dass Masten mit Oberleitungen in den Park gebaut werden. Nachrüstungen oder Neuanschaffungen von Akku-Trams schlagen nach Aussage von Grub und Lejeune mit zweistelligen Millionenbeträgen zu Buche. Die Frage sei letztlich, was der Stadt, dem Freistaat und den Bürgern ein wieder vollständig ungeteilter Park wert sei. Es stehe eine Entscheidung an, die weit über das politische und finanzielle Tagesgeschäft hinausgehe, weil man mit dem Tram-Tunnel den Englischen Garten „retten kann – und zwar für immer“.

Auseinandersetzungen über den Bau einer Straßenbahnlinie durch den Englischen Garten gibt es seit 100 Jahren. Grub und Lejeune haben jetzt ein großes Werbeplakat für ihre Idee beim Chinesischen Turm aufgestellt. Darauf ist ein Zitat aus der Bayerischen Umschau aus dem Jahr 1926 abgedruckt: „... wenn es also wirklich unumgänglich notwendig ist, (...) dann darf nur das Projekt verwirklicht werden, das schon vor 20 Jahren einmal empfohlen



Am Gebäude der Münchener Rück (rechts) an der Thiemestraße beginnt die bisherige Bus-Straße durch den Park. Dort soll künftig eine Tram fahren. Die Architekten Hermann Grub und Petra Lejeune haben nun die Idee präsentiert, sie in einem Tunnel verschwinden zu lassen (oben). SIMULATION: ARCHITEKTURBÜRO GRUB+LEJEUNE, SCREENSHOT: GOOGLE



worden ist: die Bahn muss als Unter-Straßenbahn, d.h. in einem (...) Tunnel durch den Park geleitet werden.“

Anfang des Jahres hatte der Stadtrat mit großer Mehrheit die Planungen für die Tram durch den Englischen Garten auf den Weg gebracht. Die Trasse durch den Park soll Teil der sogenannten Tram-Nordtangente von Neuhausen über Schwabing nach Bogenhausen werden. Bisher verkehren auf der Straße durch den Park nur Busse. Über die Park-Tram wird heftig debattiert, vor allem in der CSU. Sie führte lange Zeit die Truppe der Gegner an. Vor einem Jahr gab Horst Seehofer, damals noch bayerischer Ministerpräsident, überraschend

grünes Licht für das Projekt. Grub und Lejeune würden nach all dem Streit die Tram durch den Park am liebsten ganz begraben. Denn auch für die Straßen und die Nachbarschaft in Schwabing wäre die Linie eine Belastung. Grub befürchtet Oberleitungen vor denkmalgeschützten Hausfassaden, die Beseitigung von Bäumen und Parkplätzen sowie Staus in den umliegenden Seitenstraßen und vor allem an der Kreuzung mit der Leopoldstraße.

Für den Englischen Garten wäre die oberirdische Tram-Trasse gar eine Katastrophe, sagen die Architekten. Denn lägen die Gleise erst einmal, kämen weitere Baumaßnahmen hinzu: Sicherheitsgit-

ter an zehn Übergängen für Passanten und weitere Absperrungen oder Ampelanlagen. Skeptisch ist auch Bayerns oberster Denkmalfleger, Generalkonservator Mathias Pfeil. Er kritisiert, dass die Bilder zur Park-Tram wenig aussagekräftig seien. Die Frage sei, ob der Platz für die Tram auf der bestehenden Bus-Trasse ausreiche. Ausweitungen werde er keinesfalls zustimmen. Die renommierte Kunsthistorikerin Iris Lauterbach, eine Expertin für die Geschichte des Englischen Gartens, sagte bei der Präsentation der Tunnelidee: „Man müsste in München noch mehr verstehen, welches Juwel man mit dem Park hat, und entsprechend sorgsam mit ihm umgehen.“

ENGLISCHER GARTEN

# Der Traum vom Tram-Tunnel

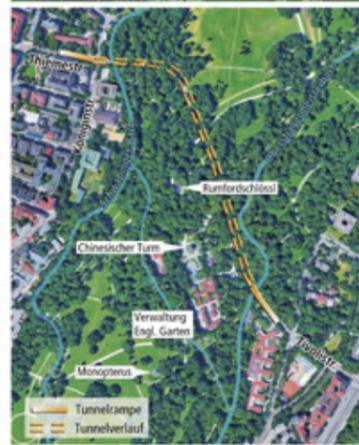
Noch ein Tunnel für den Englischen Garten? Wenn es nach dem Architektenpaar Petra Lejeune und Hermann Grub geht, dann könnte nicht nur der Mittlere Ring, sondern auch die geplante Garten-Tram im Untergrund verschwinden.

VON MARC KNIEPKAMP

Sie haben so ihre Erfahrung mit der Untertunnelung des Englischen Gartens. Das Architektenpaar Petra Lejeune und Hermann Grub hatte jahrelang für die Wiedervereinigung des Parks durch die Absenkung des Isarrings in ein Tunnelsystem gekämpft. Zu Beginn wurden sie als „Traumtänzer“ verspottet – heute hat der Stadtrat das Projekt beschlossen. Ihre neueste Tunnel-Idee: Die geplante Garten-Tram soll unter der Erde fahren.

Bislang ist eine oberirdisch verkehrende Tram auf der derzeit vom Bus genutzten Straße geplant. „Ein Riesenfehler“, mein Grub. „Das wäre nicht mehr wieder gutzumachen.“ Der MVG unterstellt er eine Salami-Taktik. „Zunächst stellt sie ein hübsches Rasengleis vor – und dann kommen nach und nach weitere Bauten dazu“, argwöhnt Grub. So müssten seiner Ansicht nach an den zehn Fußgängerquerungen Umlaufgitter eingebaut werden. MVG-Sprecher Korte betont auf Nachfrage: „Unser Ziel ist, ohne Sperren auszukommen. Wir planen auch keinen Schilderwald.“

Grubs Gegenentwurf: Die Tram soll unter der Erde verschwinden. „Ein solcher Tunnel ist machbar und finanzierbar“, ist sich der Architekt sicher. Er hat Mehrkosten von 15 Millionen Euro gegenüber der ursprünglich geplanten oberirdischen Variante errechnet. Insgesamt rechnet Grub mit Kosten von 45 Millionen Euro. Die MVG veranschlagt derzeit Gesamtkosten von 40 Millionen Euro – allerdings nicht nur für das knapp 800 Meter lange Teilstück



Hermann Grub und Petra Lejeune (re.) sind echte Tunnelexperten. Auf ihre Initiative geht der geplante Isarring-Tunnel zurück, jetzt wollen sie auch die zweite Schneise im Englischen Garten heilen. Den Lückenschluss zum Bau einer Tram-Nordtangente, die über die derzeitige Busspur führen soll, wollen die Architekten nutzen, um den ÖPNV unter die Erde zu verbannen. Ein Tunnel soll die geplante Garten-Tram aufnehmen und gleichzeitig auch Platz für weitere Buslinien und Rettungsfahrzeuge bieten. Die Simulation oben zeigt die Tunnelfahrt an der Thiemestraße. Die Tunnelführung orientiert sich an der bisherigen Busstrasse – die Haltestelle „Chinesischer Turm“ würde aber entfallen.



durch den Englischen Garten, sondern für den gesamten 2,2 Kilometer langen Lückenschluss zwischen Bogenhausen und Schwabing. Dieser würde eine Tram-Nordtangente zwischen Neuhausen und Bogenhausen ermöglichen.

Von den Stadtwerken fordern die Architekten eine „seriöse Kostenaufstellung“. Die Kosten sind der Knackpunkt bei dem Plan. So lobt CSU-Fraktionschef Manuel Pretzl zwar die „sympathische Idee“, fürchtet aber, dass das Projekt zu teuer werden

könnte. „Wir sind aber für andere Lösungen offen“, bekräftigt Pretzl. In der SPD-Fraktion wird weiterhin die Variante mit einer Akku-Tram durch den Englischen Garten bevorzugt. Die MVG will sich die Idee mit ihren Baufachleuten gerne noch genauer ansehen. „Auf die Schnelle ist eine halbwegs fundierte Prüfung nicht möglich“, so Korte. „Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass eine Nordtangente mit Tunnelbauwerk teurer wäre als eine oberirdische Strecke.“ Wie teuer die Anschaffung neuer Akku-

AKTUELLES IN KÜRZE

Schüler verschönern Unterführung

Mehr als 40 Schüler haben in den vergangenen Monaten mit dem Künstler Martin Blumöhr die Karl-Gayer-Unterführung am Allacher Bahnhof künstlerisch gestaltet. Am Freitag, 27. Juli, wird das Werk in der Zeit von 15.30 bis 23.30 Uhr manuell eingeweiht. Unter dem Motto „Stadtlichtung“ haben die Kinder und Jugendlichen aus den fünften bis elften Klassen des Louise-Schroeder-Gymnasiums, der Carl-Spitzweg-Realschule und der Mittelschule an der Franz-Niël-Straße an den Wänden der Unterführung Motive zu Stadtviertel-Aspekten umgesetzt. Diese wird Blumöhr bei der Einweihungsfeier näher erläutern. Erwartet werden außerdem Heike Kainz, Vorsitzende des Bezirksausschusses Allach-Untermenzing, und der im Viertel lebende Bürgermeister Josef Schmid (CSU). Für Musik sorgen unter anderem der bayerische Liedermacher Dane Diredari, die Reggae-Bands „Neu # Start“ und „Riksha Ride“ sowie DJ Budenbeatz.

Ausbildung zum Gästeführer

Bis Dienstag, 31. Juli, nimmt das Referat für Arbeit und Wirtschaft Bewerbungen für die Ausbildung zum offiziellen Gästeführer der Stadt München an. Der nächste Kurs findet im November 2018 und von Januar bis April 2019 statt. Gesucht werden sprachgewandte Bewerber in den Sprachen Spanisch, Portugiesisch und Italienisch, die im Raum München zuhause sind. Die Ausbildung findet ganztags statt, die Kursgebühr beträgt 1930 Euro. Weitere Infos im Internet unter [www.muenchen.travel/artikel/ueberuns/neuer-gaestefuehrerkurs-ab-november-2018](http://www.muenchen.travel/artikel/ueberuns/neuer-gaestefuehrerkurs-ab-november-2018).

Neue Rolltreppen im Ostbahnhof

Die Stadtwerke München erneuern zwei Rolltreppen im U5-Bahnhof Ostbahnhof. Sie tauschen von Montag, 16. Juli, bis Ende August die Rolltreppen aus, die das U-Bahn-Zugangsgeschoss mit dem Busbahnhof verbinden. Fahrgäste, die auf die Rolltreppe angewiesen sind, werden gebeten, auf die benachbarten Aufgänge auszuweichen.

## Jobcenter bringt immer mehr Menschen in Lohn und Brot

Bilanz der Vermittler: 15 780 Arbeitslose bekamen 2017 einen Job – 1770 Geflüchtete schaffen Sprung in Ausbildung oder Arbeit

15 780 Menschen haben 2017 mit Hilfe des Jobcenters eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung aufgenommen, etwa die Hälfte davon bezog zwei Jahre oder länger Leistungen des Amtes. Damit sind

416 mehr Menschen vermittelt worden als im Jahr 2016. Das geht aus dem Jahresbericht des Jobcenters hervor, der gestern im Stadtrat präsentiert wurde. Demnach profitieren insbesondere

Langzeitarbeitslose von der guten Entwicklung der Wirtschaft und des Arbeitsmarkts. Im Juni 2018 waren rund 7200 Langzeitarbeitslose beim Jobcenter gemeldet und damit 13,4 Prozent weniger

als im Vorjahresmonat. Auch die Vermittlung Geflüchteter gelingt. Im Jahr 2017 schafften 1770 von ihnen den Sprung in eine Ausbildung oder Arbeit. Darüber hinaus hat das Jobcenter im vergan-

genen Jahr 563 Menschen mit Behinderung eine berufliche Perspektive eröffnet. Die hierfür eingerichtete Fachstelle soll weiter ausgebaut werden, um insbesondere Menschen mit psychischen

Beeinträchtigungen noch besser zu betreuen. Das Jobcenter hatte 2017 durchschnittlich rund 1000 Mitarbeiter und ist damit eines der größten in Deutschland.

SASCHA KAROWSKI

## Neuaubing – Gleisharfe 2: Verkaufstart am 14. Juli

Wenn Wünsche auf Reisen gehen: Das Bauvorhaben GLEISHARFE NEUAUBING 2 verbindet City-Nähe mit gesundem Abstand zum City-Trübel.

Auf dem rund 3,7 Hektar großen Areal des Ausbesserungswerkes der Bahn an der S-Bahnstation Neuaubing entsteht ein hochwertiges und attraktives Wohnquartier, in dem die ersten Wohnungen bereits Anfang 2018 bezogen wurden. Auch unser erster Bauabschnitt befindet sich auf der Zeilgeraden und wird voraussichtlich Anfang 2019 seine neuen Bewohner willkommen heißen.

**Das Ensemble – Die Basis für Ihre Reise**  
Als Bewohner des Ensembles GLEISHARFE NEUAUBING 2 genießen Sie eine moderne, klare Architektur, Licht und viel Privatsphäre. Unsere 51 hellen Wohnungen verfügen über zwei bis vier Zimmer mit Wohnflächen zwischen circa 41 Quadratmeter und circa 103 Quadratmeter. Im Erdgeschoss können Sie sich auf Terrassen mit kleinen Privatgärten freuen und in den Obergeschossen laden geschützte Loggien oder sonnige Süd-West-Balkone zum Draußen-Wohnen ein. Im dritten Obergeschoss gelangen Sie in



Gleisharfe Neuaubing 2: architektonische Zeitlosigkeit, Eleganz und Stil in Vollendung. Illustration: wowobau

den Maisonette-Wohnungen über eine Treppe auf die großzügigen Dachterrassen mit Blick in Richtung Alpen.

**Hier können Sie ankommen**  
Bei der Ausstattung der Wohnungen wird, wie bei allen WOWOBAU Wohnungen, auf

Qualität und Wohnkomfort gesetzt: Parkettböden und dezentrale Wohnraumlüftung in allen Wohnräumen, viele bodentiefe Fenster mit Dreifachverglasung und Rollläden, Fußbodenheizung in allen Räumen und Handtuchheizkörper im Hauptbad sind nur einige Dinge, auf die Sie sich freuen können. Die

GLEISHARFE NEUAUBING 2 wird in Energie-sparbauweise nach KfW Effizienzhaus 55 (ENEc 2014, Anforderung 2016) gebaut.

**Das Gute liegt so nah**

Neuaubing liegt im Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwed im Münchner Westen. Dort muss man sich nicht zwischen Stadt- und Landleben entscheiden, beides liegt direkt vor der Haustüre.

Alle Geschäfte für den täglichen Bedarf, Ärzte, Apotheken, sowie Schulen und Kitas finden sich in unmittelbarer Nähe. Fußläufig erreichbar ist die S-Bahn-Station Neuaubing, von wo aus Sie mit der Flughafenlinie S8 in die City starten können. Nur 20 Minuten sind es bis zum Marienplatz, doch es muss ja nicht immer gleich die Innenstadt sein. Gerade einmal zwei Stationen entfernt liegt das Stadtzentrum Pasing, das mit zahlreichen Restaurants, Bars und Einkaufsmöglichkeiten, wie den Pasing Arcaden, viel zu bieten hat. Außerdem wächst in der direkten Nachbarschaft gerade der neue Stadtteil Freiam herzu. In dem neuen raum Schulen und Sporthallen – auch ein Landschaftspark. Geschäfte und Restaurants entstehen werden.

**Fernweh? Auch kein Problem!**

Über die zwei Kilometer entfernte Autobahn 99 und 96 haben Sie eine sehr gute Anbindung an sämtliche Autobahnen rund um München. Etwa 30 Minuten sind es mit dem Auto zum Münchner Flughafen. Und wer die Bahn bevorzugt, kann vom nahen Pasing aus mit dem ICE seine Reise antreten.

**Besuchen Sie uns:**

Samstag/Sonntag 14 bis 16 Uhr, Donnerstag/Freitag 17 bis 19 Uhr oder nach Vereinbarung. Sie finden unser Infocenter auf dem Parkplatz des Sportvereins ESV Neuaubing in der Centa-Haferbrädi-Straße in 81249 München.

**Ihre Ansprechpartner:**

Herr Vincent Wiederhold, 089/18904050 oder 0159/04079110  
Herr Markus Elsner, 089/18904051 oder 0159/04564643

Mehr Informationen unter: [www.wowobau.de](http://www.wowobau.de)

Anzeige

# Tunnel-Tram als Kompromiss?

Sie haben schon die Wiedervereinigung des Englischen Gartens angestoßen – nun wollen zwei Architekten auch bei der Tram durch den Park mitmischen

Von Anja Perkuhn

Eigentlich sind sie ganz große Gegner der geplanten Tram durch den Englischen Garten, sagt Hermann Grub. „Wir finden die ganz furchtbar.“ Seine Frau Petra Lejeune neben ihm nickt zustimmend. Aber die beiden Schwabinger Architekten sind erfahren und klug genug, um zu wissen, dass das Prinzip Allee-oder-nichts nicht immer funktioniert. Also haben sie sich einen Kompromiss überlegt.

Den „Plan B“ nennen sie ihre alternative Idee für die Tramlinie, die der Stadtrat im Januar beschlossen und die seitdem auch Gegenwind bekommen hat. Anstatt den Park zu zerschneiden soll die Bahn ihrer Ansicht nach unterirdisch fahren.

Ein Tunnel als Lösung – das hatten die beiden sich auch schon für den Mittleren Ring überlegt, der den Englischen Garten in zwei Teile trennt. Der Bau des 390-Meter-Auto-tunnels soll 2023 beginnen.

Nun also auch ein Tunnel für die Garten-Tram. „Wir wollen die Bahn gar nicht in Schwabing“, sagt Lejeune, „aber vor allem nicht im Englischen Garten.“ Denn selbst wenn dort wie geplant Akku-Trams führen statt gewöhnlicher, sagt Grub, „sind das moderne Monster und keine romantischen Züge wie in San Francisco.“

Und wenn die Gleise erst einmal im Park lägen, befürchten die beiden Architekten, würde schnell noch mehr dazukom-

men – beispielsweise befestigte Übergänge auf den Rasengleisen und Umlaufsperrern oder Ampeln, um die Fußgänger-Ströme an den zehn Übergängen im Park zu regulieren.

Darum also die Idee: runter mit der Bahn – und gern auch mit den schon vorhandenen Buslinien, die zwar entfallen sollen, wenn die Tram kommt, aber die nach Ansicht von Grub und Lejeune früher oder später wiederkommen werden.

Bahnen, Busse und gern auch Lieferverkehr gelangen nach ihrer Simulation von der Thiemestraße nordwestlich in den Garten oder aus ihm heraus, im Südosten wäre der Zugang an der Tivolistraße gelegen.

## 45 Millionen Euro veranschlagen sie für die tiefergelegte Bahn

„Ein Tunnel ist machbar und auch finanzierbar“, sagt Grub. Sehr vorsichtig hätten sie gerechnet – und seien auf Kosten um 45 Millionen Euro gekommen. Die Kosten für die Garten-Tram

über der Erde, die ab 2025 fahren soll, haben MVG und Planungsreferat auf 40 Millionen Euro geschätzt. „Vielleicht würde der Tunnel sogar günstiger“, sagt Grub. Immerhin müsse man dann keine neuen Züge anschaffen.

Außerdem sei der Wert des Parks ohnehin nicht einfach mit Geld gegenzurechnen: „Der Englische Garten ist ein Gartenkunstwerk mit idealen Bildern der Natur“, sagt Iris Lauterbach, Expertin für historische Gartenkunst von der Technischen Universität, die beim Termin anwesend ist. „Und es ist eine Absurdität, einerseits den Mittleren Ring zu überdecken, um den Garten wieder zu vereinen,



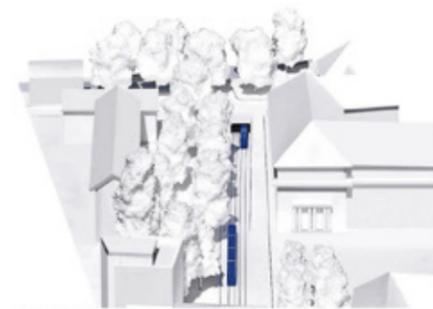
An der Thiemestraße rein und an der Tivolistraße wieder raus – oder andersrum: So könnte die Tunnel-Tram verlaufen. V.: Architekturbüro Grub-Lejeune



„Eine Absurdität“ nennt Iris Lauterbach die oberirdische Tram.



Die beiden Initiatoren Hermann Grub und Petra Lejeune. Fotos (2): ape



Modell einer Tunnelrampe an der Thiemestraße.

und dann mit der Tram eine Schneise zu forcieren.“ Petra Lejeune erklärt: „Wir haben unseren Beitrag geleistet. Jetzt schauen wir, was passiert, was die Stadt tut.“

Am selben Tag übrigens schreibt der ehemalige Kultusminister und Garten-Tram-Gegner Ludwig Späthle (CSU) auf Facebook, eine Stadt-Seilbahn sei eine interes-

sante Idee, „deren Verwendung auch für den Englischen Garten geprüft werden sollte“.

Ein Tunnel unter dem Englischen Garten – grandiose Idee oder Schwachsinn? Was meinen Sie, liebe Leserinnen und Leser? Schreiben Sie uns an AZ, Stichwort „Tunnel-Tram“, Garmischer Straße 35, 81373 München, oder leserforum@az-muenchen.de

## MEINUNG

Anja Perkuhn  
Die Lokalredakteurin über den Vorschlag des Ehepaars Lejeune/Grub. perkuhn.a@az-muenchen.de



## Genau so funktioniert's

Nun schlagen sie schon wieder einen Tunnel vor? Hatten wir das nicht gerade erst beim Mittleren Ring? Das kann man sich – und die beiden Initiatoren des Vorschlags „Tunnel für die Garten-Tram“ – natürlich schon fragen. Auf der anderen Seite können eine Stadt und deren Bewohner froh sein, dass sie Menschen wie Petra Lejeune und Hermann Grub haben: die für sich ein Problem ausgemacht haben und nicht nur meckern und krakeelen, sondern viel Zeit (und Geld) investieren, um einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Selbst wenn es also nichts werden sollte mit dem „Plan B“, mit der unterirdischen Tram: Genau so funktioniert Demokratie. Wenn Menschen etwas wichtig ist, sollten sie aktiv werden, alle Möglichkeiten ausschöpfen – und sich nicht in einem Tunnel verkriechen.

## CSU will Abbiegeassistenten

Nur so könne man Unfälle in der Stadt verhindern, sagt die Rathaus-Fraktion

Nachdem bei einem tödlichen Abbiegeunfall in Milbertshofen Anfang Mai ein neunjähriges Mädchen auf seinem Fahrrad von einem Lkw überrollt worden ist, fordert die Rathaus-CSU nun Konsequenzen.

Ein Abbiegeassistent könne solche Unfälle verhindern, sagt

Fraktionschef Manuel Pretzl. Deshalb müsse man die städtische Dienstflotte nun dringend nachrüsten. Und auch bei der Vergabe von größeren Bauvorhaben könne man etwas tun, sagt er. Dort sollten nun bevorzugt Unternehmen zum Zug kommen, die ein solches Assistenzsystem bereits nutzen, so Pretzl.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hatte erst kürzlich mit einer neuen Kampagne für den Abbiegeassistenten Werbung gemacht. „Ich



Ein „Ghostbike“ markiert den Ort eines tödlichen Unfalls. Foto: ADFC

hab' den Assi“ steht auf einem Sticker, den sich Lkw-Fahrer ins Cockpit kleben können. Zudem wird die Nachrüstung künftig staatlich gefördert.

Mehr sei momentan leider nicht möglich, bedauert Pretzl. Denn einen Abbiegeassistenten gesetzlich verpflichtend vorschreiben könne nur die EU, sagt er. Aber auch vorseiten der Stadt müsse man eben etwas tun, damit in München möglichst niemand mehr im Straßenverkehr stirbt, so der CSU-Chef.

## Grüne zweifeln an neuer City-U-Bahn

„Einen Berg von offenen Fragen“ sehen die Ökos noch zur U9

Von der Implerstraße über die Theresienwiese, den Hauptbahnhof und die Giselastraße bis zur Münchner Freiheit – so soll die U9 einmal verlaufen. Jetzt melden die Stadtrats-Grünen aber Zweifel an. Genaue Un-

tersuchungen des Nutzens stünden noch aus, hieß es gestern in einer Mitteilung. „Ein Berg von Fragen“ sei noch offen. „Dazu gehören die Kosten, der Zeitplan, diverse technische Probleme und die Wechselwirkungen des Projekts mit anderen, kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV“, sagte Stadtrat Herbert Danner. AZ

Wieder neue Planungen für den Englischen Garten

# Ein Tunnel für die Tram

**M**it Tunneln kennt sich das Architektenpaar Petra Lejeune und Hermann Grub aus. Ihre Idee für die Untertunnelung des Mittleren Rings unter dem Englischen Garten wird bald Realität. Jetzt haben die Architekten eine neue Tunnel-Idee: Die geplante Garten-Tram soll ebenfalls unterirdisch fahren!

Eine oberirdisch verkehrende Tram hält Grub für einen Riesenschmerz. „Das wäre nicht mehr wieder gut zu machen“, befürchtet der Architekt. Der MVG unterstellt er eine Salami-Taktik. „Zunächst stellt sie ein hübsches Rasengleis vor – und dann kommen nach und nach weitere Bauten dazu“, schätzt Grub. So müssten seiner Ansicht nach an den zehn Fußgängerquerungen Umlaufgitter eingebaut werden.

Sein Gegenentwurf: Die Tram soll unter der Erde verschwinden.

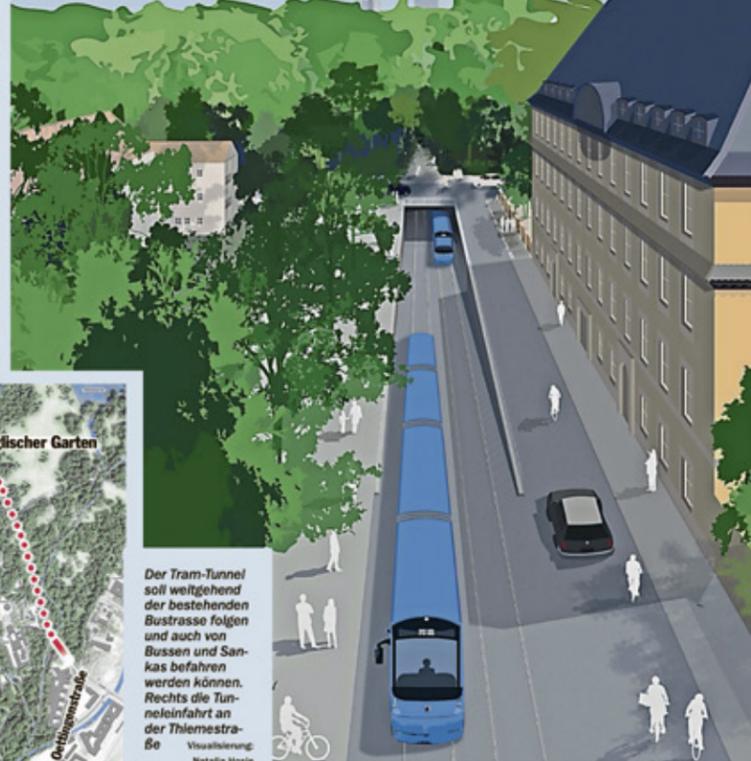
„Ein solcher Tunnel ist machbar und finanzierbar“, ist sich Grub sicher. Er hat Mehrkosten von 15 Millionen Euro gegenüber der ursprünglich geplanten oberirdischen Variante errechnet.

„Plan B“ nennen Grub und Lejeune den Tunnelplan – ihren Plan A halten sie selbst nicht für realistisch. Der wäre: Keine Tram – und auch keine Busse, die durch den Garten gонden.

„Auch die gehören nicht in den Park“, meint Lejeune. Diese Variante passe aber nicht mehr in die heutige Zeit. „Durch die hohe Stickstoffbelastung und den anschwellenden Verkehr stößt jede Erweiterung des ÖPNV erstmal auf positive Resonanz“, meint Lejeune.

Die Gartentram ist für Grub ein wahres Schreckensszenario: „Die neuen Trambahnen sind ewig lang und hoch, das sind echte Monster.“ Von den Stadtwerken fordern die Architekten eine „seriöse Kostenaufstellung“.

Dafür sei es allerdings noch zu früh, stellt MVG-Sprecher Matthias Korte klar. „Die Planung läuft noch, in bestimmten Punkten sind wir noch bei der Grundlagenermittlung. Jetzt Zahlen für einzelne Abschnitte zu nennen, wäre unseriös.“ Die MVG geht grundsätzlich davon aus, dass ein Tunnelbauwerk teurer wäre



Der Tram-Tunnel soll weitgehend der bestehenden Bustrasse folgen und auch von Bussen und San-Kas befahren werden können. Rechts die Tunnelninfahrt an der Thiemestraße. Visualisierung: Natalia Hoske



Das Architektenpaar Hermann Grub und Petra Lejeune. Foto: Sig Jantz, Schifal

## Das hat die Stadt im Park vor

Seit beinahe hundert Jahren streiten Stadt und Freistaat über eine Tram durch den Englischen Garten. Die Stadt wollte schon früh im vorigen Jahrhundert Schwabing und Bogenhausen mit einer Tram verbinden, der Freistaat als Hausherr lehnte das immer ab. Das hatte sich im vergangenen Sommer geändert. Der damalige Ministerpräsident Horst Seehofer gab den Widerstand auf, der Stadtrat beschloss im Januar die Prüfung der Trasse.



Die MVG favorisiert Rasengleise auf fünf bis sechs Metern Breite und einen vier Meter breiten Radweg. Die Gartentram ist Teil der geplanten Nordtangente von Neuhausen bis Bogenhausen. Die Fertigstellung des Projekts dürfte frühestens bis 2025 möglich sein.

# Einbruch! Wache für Luxus-Parfüms

Schock für den Inhaber und die Mitarbeiter der Parfümerie am Marktplatz in Grünwald! Unbekannte sind in der Nacht auf Mittwoch in den Luxusladen eingebrochen und haben dort unter anderem hochpreisige Parfüms gestohlen. Weder die Polizei noch Inhaber Walter Wittl können derzeit genau sagen, wie hoch der Beuteschaden ist. Die Summe liegt aber womöglich sogar im sechsstelligen Bereich. „Wir führen einzelne Parfüms, die man sonst in Europa nicht bekommt“, so Wittl. Die teuren Produkte hätten sich die Täter gezielt ausgesucht.

Die Täter – Wittl vermutet, dass eine professionelle osteuropäische Diebesbande hinter dem Einbruch steckt – waren über eine Schwachstelle im Haus



Walter Wittl zeigt die Schwachstelle: Die Ganoven hatten die Eingangstür der Parfümerie aufgehebelt. Foto: Weizel

eingedrungen. Nachdem sie erst daran gescheitert waren, über ein geschlossenes Fenster in die Räume einzudringen, hebelten sie mit Gewalt das Schloss der Eingangstür auf. Die Tür soll nun noch einbruchssicherer gemacht werden. Auch eine Alarmanlage soll künftig vor Dieben schützen. Weil die Tür erst gestern im Lauf des Tages ausgetauscht werden sollte, hatte sich Wittl nach dem Einbruch sofort dazu bereit erklärt, den unverschlossenen Laden zu bewachen – ein kleines Abenteuer. Wittl: „Die Tür lässt sich nur nach innen öffnen. Also habe ich Dinge davor gestellt und mich auf eine Liege in der Kosmetik-Kabine zum Schlafen gelegt.“ S. Weizel



Um sein Geschäft nach der Tat zu schützen, schob Wittl Nachtwache

## Bayern-Magazin

### SCHÄFTLARN Noodles kurz gesichtet

Die seit Dienstag an der A95 (Garmisch-München) verschwundene Händin Noodles (tz berichtete) wurde gestern früh kurz gesehen. Das berichtete ihr Herrchen Simon Pöschner.



Polizei sei zur betreffenden Stelle an der Autobahn kurz vor Schäftlarn hingefahren, allerdings sei da Noodles schon wieder weg gewesen. Die Suche geht also weiter. Das Tier war nach einem Unfall aus einem Transporter gesprungen, der sich überschlagen hatte. Foto: privat

### MÜNCHEN Polizisten bleiben anonym

Bayerns Polizisten werden auch in Zukunft bei Großeinsätzen keine individuell zuordenbaren Kennzeichen tragen. Die Staatsregierung lehne eine Kennzeichnungspflicht ab, betonte Innenminister Joachim Herrmann (CSU) am Donnerstag im Landtag in München. „Polizisten würden durch eine Kennzeichnungspflicht unter Generalverdacht gestellt, sich unrechtmäßig zu verhalten, obwohl es dafür keine Anhaltspunkte gibt“, sagte er.

### MÜNCHEN/HERZOGENAUACH Nerz-Schlappen sind legal

Schlappe für Puma: Das fränkische Unternehmen hat einen juristischen Feldzug gegen das Luxuslabel



Dolce&Gabbana verloren. Die Italiener dürfen in Deutschland weiter ihre stündhaft teuren Badelatschen mit Fellriemen verkaufen, die einem wesentlich billigeren Puma-Modell nachempfunden sind. Das Münchner Oberlandesgericht sieht darin keinen Verstoß gegen den lautereren Wettbewerb. Puma hatte schon in der ersten Instanz verloren, die Richter wiesen am Donnerstag in der zweiten Instanz auch die Berufung des Herzogenaucher Unternehmens ab. Negative Folgen fürs Geschäft muss Puma nicht fürchten: Dolce&Gabbana verkaufte laut Gericht im vergangenen Jahr deutschlandweit insgesamt drei Paare (!) seiner knapp 500 Euro teuren und mit echtem Nerz besetzten Badeschlappen – zwei davon wurden von Puma-Testkäufern erstanden. Foto: dpa/Wirgler

### AU IN DER HALLERTAU Wo hält sich Betty auf?

Sorge um die 14-jährige Betty Braun (Foto) aus Au in der Hallertau: Die Schülerin machte sich am Montagmorgen auf den Weg zu ihrer Schule in Eching bei Neu-



fahrt. Dort kam sie aber nicht an. Es liegen Hinweise vor, dass sich das Mädchen im Raum München aufhält. In der Münchner Innenstadt wurde sie zuletzt am Dienstag gesehen. Wer Hinweise zum Aufenthaltsort von Betty geben kann, soll sich mit der Polizeiinspektion Moosburg (Telefon: 0 87 61/3 01 80) in Verbindung zu setzen. Foto: Polizei

### MÜNCHEN Digitale Infos für S-Bahnen

Fahrtrichtung der S-Bahn, Verspätung und Anzahl der Waggons: An vielen S-Bahn-Stationen in München und dem Umland bekommen die Pendler solche Infos auf digitalen Informationsanzeigen schon jetzt – auch die restlichen 61 Stationen sollen nun mit den Anlagen ausgestattet werden. Der Freistaat Bayern übernimmt die Finanzierung, teilte das Verkehrsministerium mit. Bis Ende 2019 will die Bahn an allen Haltestellen im S-Bahnbereich die Anzeigen anbringen. Die Kosten liegen laut Ministerium im oberen einstelligen Millionenbereich.

# Der elektrische Garten

Trambahn, Tunnel, Mittlerer Ring: Der Englische Garten in München ist zum Verkehrsproblem geworden

Die Millionenstadt München, die mit ihrem Olympiapark den Welterbestatus erringen möchte, aber mit dem Englischen Garten dem ersehnten Ziel sehr viel näherkäme, hat den beiden großen Volksparks in ihrem Stadtgebiet in den letzten Jahren immer wieder schweren Schaden zugefügt. Das reiche München tut dabei so, als verfüge es über unerschöpfliche Reserven an Grünflächen. In Wahrheit rangiert die Stadt, was den Anteil an nicht versiegelten, also grün nutzbaren Flächen angeht, im Ranking der 15 größten deutschen Städte an allerletzter Stelle.

Anlässlich der Olympischen Spiele 1972 hat die Stadt auf dem gigantischen ehemaligen Militärgelände Oberwiesenfeld den bald schon weltberühmten Olympiapark mit dem Wunderwerk der Zeltlandschaft geschaffen. Doch dieses damals neu erschlossene, fabelhaft weite Gelände ist von der Stadt nie richtig als Erholungslandschaft akzeptiert und entsprechend geschützt worden. Seit der Eröffnung ist der Park von allen Seiten so gierig angefressen worden, dass zwischen den weggebissenen Riesenstücken außer dem Olympiaberg, den man bislang nur einmal als Slalomhang vermarkten konnte, und dem Zubringerweg von der U-Bahnstation zu den Sportbauten eigentlich nur das zentrale Achsenkreuz mit dem am Olympiasee entlangführenden Ost-West-Weg und dem das Gelände geradlinig durchschneidenden Nord-Süd-Weg übrig geblieben ist.

Der zweite potenzielle Anwärter auf den Welterbestatus, der weit über 200 Jahre alte Englische Garten, der dem Freistaat gehört, spielt im touristischen Selbstbild Münchens zwar eine bedeutende Rolle, ist von den Ämtern der Stadt aber eigentlich immer nur als riesiges stadträumliches und verkehrstechnisches Problem wahrgenommen worden. Dieser fünf Kilometer lange, bis zu einem Kilometer breite Landschaftspark liegt wie ein mächtiger Lungenflügel im Organismus der sich ständig weitenden Stadt und bildet, da ihm jeder Durchstich schwersten Schaden zufügen würde, ein Verkehrshindernis von schwer überbietbaren Ausmaßen.

Fast 150 Jahre lang konnten sich die fürstlichen, königlichen und schließlich staatlichen Verwalter dieses einzigartigen

Landschaftsparks gegen einen Straßendurchbruch wehren, wie ihn die um den Garten herumgewachsene Stadt immer dringlicher forderte. Doch in der Nazizeit brachen die Dämme. Im Jahr 1934 wurde die „Omnibusstraße“ in das Gelände gefräst. Sie führt auf der noch heute benutzten Trasse von der Martiusstraße aus am Chinesischen Turm vorbei zur Tivolibrücke hinüber. Drei Jahre später eröffnete man ein Stück weiter nördlich eine zweite Querverbindung: die „Lastenstraße“, die von Schwabing aus am Kleinhesseloher See vorbei nach Bogenhausen führte.

Beide Trassen wurden nach dem Krieg für den öffentlichen Durchgangsverkehr freigegeben, waren aber dem zu erwartenden Ansturm nicht lange gewachsen. Und so begann man 1960 im Rahmen des Ausbaus des Mittleren Rings mit den Arbeiten am vierspurigen Isarring, der mit seinen ausladenden Zubringerstraßen ein beträchtliches Stück aus dem Park herauschneidet und ungefähr im Goldenen Schnitt alle um 1800 von dem Stadt- und Gartenplaner Friedrich Ludwig Sckell bei der Planung des Englischen Gartens angelegten Nord-Süd-Spazierwege kappt, ja

## Die Stadt will Straßenbahnen mit Akku-Betrieb im Englischen Garten einsetzen

eine grässliche Lärm- und Abgasschneise durch das Gartenkunstwerk walzt. Mit botanisch völlig widersinnigen Nadelbaumwänden hat man die Wunde zwar zuzupflastern versucht, aber gleichzeitig die beiden Parkteile durch Mauern voneinander getrennt.

Schon in den Siebzigern war zu befürchten gewesen, dass das autobahnbreite Nadelöhr durch den Englischen Garten dem wachsenden Verkehr irgendwann nicht mehr standhalten würde. Doch die vor einigen Jahren begonnenen Planungen für einen sechsspurigen Ausbau des Isarrings, also für eine weitere Verschiebung der grünen Abschirmwände in den Garten hinein, konnten im vergangenen Jahr gestoppt werden durch ein von engagierten Architekten und Landschaftsplanern erarbeitetes Gutachten. Dieser Vorschlag zeigt



Die Straßenbahn mit den nötigen Umlaufsperrern im Park. FOTOMONTAGE: GRUB-LEJEUNE

in überzeugender Klarheit, wie logisch all die grausamen verkehrstechnischen und landschaftsplanerischen Probleme, die bei einer Straßenverbreiterung zu erwarten wären, gelöst werden können durch einen Tunnel unter dem Englischen Garten.

Dass die Stadt sich an dieser Stelle zu dieser deutlich anspruchsvolleren, aber raumplanerisch einzig sinnvollen Lösung durchgerungen hat, ist hoch zu loben. Der Gewinn für den Garten wird gewaltig sein. Über dem Tunnel kann der Park, den man zuvor mit so viel Aufwand zersägt hat, wieder zu jenem harmonischen Landschaftskunstwerk zusammenwachsen, das der Stadt vor fast einem Vierteljahrtausend anvertraut worden ist.

Doch an der anderen Problemstelle im Park, an der „Omnibusstraße“, will die Stadt endlich durchboxen, was sie seit 100 Jahren verlangt. Schon in den Zwanzigern des vorigen Jahrhunderts, als die heute befahrenen Querwege noch gar nicht existierten, hat sie mehrfach eine Straßenbahnlinie durch den Englischen Garten gefordert. Doch die Staatsregierung und die zuständigen Ministerien waren sich damals verblüffend einig, „dass diese Linienführung unter allen Umständen unmöglich sei, und dazu niemals die Zustimmung gegeben werden könne.“ Auch alle späteren Versuche, Schienen quer durch den Park zu verlegen, sind konsequent abgeschmettert worden. Doch nun, da der staatliche Widerstand schwächer zu werden scheint,

kommen die alten Pläne wieder auf den Tisch. Zwar haben die eindrucksvollen frühen Simulationen, mit denen Parkschützer zeigten, wie grotesk eine zweigleisige Trambahntrasse mit begleitenden Elektromasten in der Baum- und Wiesenlandschaft aussehen würde, die Verkehrsplaner der Stadt zum Umdenken gezwungen. Man verzichtet jetzt also auf Oberleitungen im Parkbereich. Doch ob die Einführung eines mit tonnenschweren Akkus beladenen Straßenbahntyps, der auf allen übrigen Strecken mit Oberleitung fahren würde, wegen des 900 Meter langen Parkstücks sinnvoll ist, darf bezweifelt werden.

Das Hauptproblem wäre damit auch noch nicht beseitigt. An den neun Stellen, an denen Fußgänger- und Radwege die Gleise kreuzen, müssten Ampeln oder Umlaufsperrern, also Sperrgelenke mit der Aufschrift „Bahn hat Vorrang“, angebracht werden, was in einem auf Transparenz angelegten Naturpark eine Absurdität wäre.

Aus diesem Grund schlägt die Arbeitsgruppe, die schon am Isarring die Stadt mit der Tunnelösung überzeugen konnte, auch an dieser Stelle einen Tunnel für die Trambahn vor. Angesichts der finanziellen und technischen Risiken bei Einführung einer Akku-Tram könnte das sogar die günstigste Lösung sein. Wirklich zu retten ist dieser Abschnitt des Englischen Gartens aber nur dann, wenn die Stadt auf die Straßenbahn ganz verzichtet und zustimmt, dass die asphaltierte Straße, die, obwohl dort heute nur noch Busse und Fahrräder verkehren, immer noch so wirkt wie eine Landstraße im Wald, so weit als möglich renaturiert und mit ihren harten Kurven endlich in das sanft schwingende Sckellsche Wegesystem integriert wird.

Angesichts der drohenden Zerstörung im Englischen Garten formiert sich der Widerstand in der Öffentlichkeit immer deutlicher. So wird sich das Zentralinstitut für Kunstgeschichte in München in mehreren Veranstaltungen mit dem Problem beschäftigen. Im Eröffnungskolloquium am Mittwoch reden prominente Gartenhistoriker über die Zukunft des Englischen Gartens; um 18.30 Uhr ist dann das Publikum zu einer Diskussion über das Thema im Max-Joseph-Saal der Residenz eingeladen. GOTTFRIED KNAPP



Printed in Germany  
 Teichheimen ke 116,  
 Ungarn Ft 2360,  
 Spanien € 6,50  
 Slovakia € 6,60  
 Slovenia € 6,30  
 Poland (ISSN 0038-7462) 7,32,-  
 Portugal (cont) € 6,50  
 Norway NOK 62,-  
 Österreich € 5,80  
 Griechenland € 7,-  
 Italien € 6,50  
 Finland € 8,-  
 Frankreich € 6,50  
 Belgique € 6,60  
 Danmark 6kr 55,-



## 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?

**E**in 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 ebenjenes Park, den Stadt- und Landeschef so einmütig durchschritten. Zuvor hatte Seehofer der Stadt München zugesagt, die Planung einer Straßenbahnlinie durch den Englischen Garten nicht weiter abzulehnen. Ein Jahrhundertzwist 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 Kla-



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

Ob der ihm häufig attestierte 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 begrifflich zu machen. Das Projekt leitet eine Landschaftsarchitektin statt des üblichen Bauingenieurs. Anja Wetzel 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 Wetzel, werde ein Sachverständiger prüfen, ob Fällungen nötig sind. Prägende Altgewächse würden generell verschont, die abgesägten durch Neupflanzungen kompensiert. Nicht einmal eine Oberleitung würde den Park unzerstören, 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 Stadtbegrünerung 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 vierspurige 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 Falthäuser 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 Schmärrn, 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

