

MÜNCHEN

Warum die zweite Stammstrecke noch lange nicht durch ist

Das lange Hickhack um die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Trasse in München ist endlich beendet. In trockenen Tüchern ist der Milliarden-Bau damit aber noch lange nicht.



Die zweite Stammstrecke soll von Laim im Westen zum Leuchtenbergring im Osten verlaufen. Dazwischen sollen der Hauptbahnhof, der Marienhof und der Ostbahnhof angefahren werden.

Foto: Deutsche Bahn AG/Fritz Stoiber Productions GmbH

Auch nach der Klärung der Finanzierung der neuen Stammstrecke für die Münchner S-Bahn steht das Milliarden-Projekt noch vor zahlreichen Problemen. Neben den baulichen Unwägbarkeiten ist die Schienentrasse quer durch die bayerische Landeshauptstadt auch immer noch ein Fall für die Justiz. Aktuell liegen am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) 14 Klagen gegen den Bau vor. «Die meisten beziehen sich auf die beiden Bauabschnitte Mitte und Ost», sagte VGH-Richter Klaus Löffelbein der Deutschen Presse-Agentur in München. In beiden Planungsabschnitten gebe es je sechs Klagen.

Im Bereich Ost (Haidhausen/Ostbahnhof) seien die Kläger private und institutionelle Grundstückseigentümer, die Angst vor den möglichen Belastungen während der neunjährigen Bauzeit hätten. «Derzeit laufen noch die schriftlichen Erwidierungen der Bahn auf die Klagen», sagte Löffelbein. Ob es zu Verhandlungen komme, müsse abgewartet werden.

Auch im Mittelabschnitt seien aktuell sechs Klagen anhängig, jedoch sei deren juristische Reichweite «sehr begrenzt». Die Verfahren würden nicht das Projekt als Ganzes infrage stellen, hier gehe es im Kern vor allem um die Verlegung von Leitungen.

Im westlichen Planungsabschnitt (Laim bis Stachus) seien inzwischen nur noch zwei Klagen offen. Von den ursprünglich sieben Verfahren seien vier bereits abgeschlossen, dabei seien der Bahn gewisse Schutzauflagen für die Bauarbeiten bezüglich Lärm und Schmutz erteilt worden. Eine weitere Klage wurde zurückgezogen, sagte Löffelbein. Noch ungeklärt seien aber die Klagen einer Diskothek gegen die Nutzung des Grundstücks für Baufahrzeuge und eines Warenhauses wegen Lärm. Im Falle der Diskothek könne es am 17. November zu einem weiteren Termin kommen, sollten sich die Streitparteien nicht vorher außergerichtlich einigen. Bezüglich des Baulärms habe die Bahn kürzlich ein neues Gutachten vorgelegt, dieses werde noch geprüft.

Trotz der Klagen rechnet Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann mit keinen größeren juristischen Problemen: «Wir sehen ohnehin keinen Anlass für große Bürgerproteste.» Es gebe aber derzeit auch keine Riesenwiderstände. «Wenn man der Bevölkerung in München und Umgebung begegnet, weiß man, wie wichtig das ist», betonte auch Ministerpräsident Horst Seehofer (beide CSU). Ab 2026 soll die

neue Stammstrecke befahren werden, im kommenden Jahr sollen die Bauarbeiten offiziell beginnen.

Doch nicht nur juristisch ist das mehr als 3,2 Milliarden Euro teure Mammutprojekt nicht unumstritten. Experten ziehen gar Parallelen zum umstrittenen Eisenbahnprojekt Stuttgart 21, sprechen von einer «Betonpolitik» und bezweifeln, dass mit der zweiten Trasse das eigentliche Ziel, den S-Bahn-Verkehr in München zu entlasten, überhaupt erreicht werden kann. «Das Münchner S-Bahn-System krankt daran, dass fast alle Fahrgäste mitten durch das Münchner Stadtzentrum gedrückt werden. Auch wer gar nicht in das Zentrum will, muss hindurch», sagte der Bahnexperte Gerd Weibelzahl vom Verkehrsclub Deutschland. Diesen groben Mangel beseitige auch die zweite Stammstrecke nicht, sondern verschärfe ihn sogar.

«Betonpolitik ist in diesem Land sehr en vogue, Stuttgart 21 ist auch so ein Projekt, wo viel Beton versenkt wird, wo die Tunnelbauer viel Geld verdienen, der Nutzen für die Verkehrsentwicklung aber sehr fraglich ist. Und so wird das in München auch sein», sagte der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim dem Bayerischen Rundfunk.

dpa

