

München

## Anwohner erhalten Lärmschutz

### Streit um den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ist beendet

Rechtlich steht dem Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München nichts mehr im Weg. Die beiden letzten anhängigen Verfahren sind vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof mit zwei Vergleichen beendet worden. Das sagte eine Sprecherin des Gerichts am Mittwoch der Deutschen Presse-Agentur (dpa). Anwohner und eine Wohnungseigentümergeinschaft hatten vor dem Verwaltungsgerichtshof unter anderem wegen unzureichendem Schutz vor Lärm in der Bauphase im Ostabschnitt geklagt. Es ging dabei vor allem um den Immissionsschutz von zwei Baustellen: auf der Sportanlage in den Maximiliansanlagen und dem Orleansplatz. Die Kläger erwirkten einen aktiven Schallschutz beziehungsweise die Zusage, bestimmte Innenraumpegel einzuhalten. Für beide Vergleiche gibt es noch Widerrufsfristen bis Mitte und Ende März.

Damit sind alle Verfahren für den Bauabschnitt Ost, die beim Verwaltungsgerichtshof anhängig waren, abgeschlossen. Die Verfahren für die Abschnitte West und Mitte waren bereits zuvor beendet worden. Beim Abschnitt West gab es sieben Verfahren, bei denen das Eisenbahn-Bundesamt teils zu Schutzauflagen verpflichtet wurde. Beim Abschnitt Mitte waren rund 20 Verfahren anhängig.

Den Gegnern ging es dabei nicht nur um Lärm, sondern sie bezweifelten auch den Nutzen der zweiten Stammstrecke. So kritisierten sie, dass laut einem Gutachter bei der Festlegung auf den Bau der zweiten Stammstrecke nicht berücksichtigt worden sei, dass die größten Versäumnisse im Streckennetz auf den Außenästen liegen. Bis zu 90 Prozent der Betriebsstörungen würden in den Außenbereichen auftreten, eine zweite Strecke im Innenstadtbereich würde daran nichts ändern. Außerdem hatten sie einen in ihren Augen mangelnden Brand-, Katastrophen- und Naturschutz kritisiert. Sie bezweifelten auch, dass eine Evakuierung, sollte ein S-Bahnzug im Tunnel brennen, so schnell vonstatten geht, wie von der Bahn angegeben.

Zu einem von den Gegnern gewünschten Stopp des Projekts hatten die Prozesse nicht geführt. Nach jahrelanger Planung hatte der Bau im April 2017 mit dem ersten Spatenstich begonnen. Das etwa vier Milliarden Euro teure Projekt soll die Kapazitäten der überlasteten Strecke durch die Münchner Innenstadt fast verdoppeln. Kernstück ist ein sieben Kilometer langer Tunnel, der bis zu 40 Meter unter der Erde verlaufen wird. 2026 sollen die ersten S-Bahnen rollen. Gegner kritisieren das Projekt als Milliardengrab. dpa/SZ

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 22. Februar 2018, Seite 51