

12. Juli 2018, 19:27 Zweite Stammstrecke

Bahn verspricht weniger Belastungen für Innenstadt

- Den Kostenrahmen von maximal 3,8 Milliarden Euro für die zweite Stammstrecke werde die Bahn nicht sprengen, kündigte Projektleiter Markus Kretschmer an.
- Der unterirdische Bahnsteig wird um 80 Meter nach Westen verschoben, was Zeit- und Geldvorteile bringen soll.
- Derzeit lässt die Bahn bereits im Untergrund Versorgungsleitungen still- oder umlegen, nächstes Jahr beginnt dann der Abriss des Empfangsgebäudes, das sogenannte Schwammerl am Bahnhofplatz fällt zuerst.

Von Andreas Schubert

Es ist eines der größten Bauprojekte der nächsten Jahre. Bis zum Jahr 2026 soll die zweite S-Bahn-Stammstrecke gebaut werden. Und wie der Projektleiter Markus Kretschmer nach wie vor betont, werde man diesen Plan einhalten. Auch den Kostenrahmen von maximal 3,8 Milliarden Euro werde die Bahn nicht sprengen, verspricht Kretschmer. Damit dies gelingt, haben die Planer nun einige Änderungen für die neuen S-Bahnstationen am Hauptbahnhof und am Marienhof vorgenommen. Kretschmer spricht hier von Optimierungen, die schon länger angedacht gewesen, aber erst möglich geworden seien, weil sich die Voraussetzungen geändert hätten.

Am Donnerstag hat der Projektleiter den aktuellen Stand der Planungen vorgestellt. Und nach denen soll der Bau einfacher verlaufen als zunächst angenommen. Ursprünglich galt zum Beispiel die Vorgabe, das Parkhaus im Hauptbahnhof unbedingt zu erhalten. Sie stammte noch aus dem Jahr 2002. Jetzt, da festgestellt wurde, dass die Parkmöglichkeiten rund um den Hauptbahnhof insgesamt bei Weitem nicht ausgelastet sind, kann das Parkhaus zusammen mit dem Empfangsgebäude komplett abgerissen werden. Unter letzterem soll das Zugangsbauwerk zur zweiten Stammstrecke, der sogenannte Nukleus, entstehen. Das vereinfacht laut Kretschmer vieles. Nun kann der Nukleus mit einer einzigen Baugrube entstehen, statt mit zweien, die neben dem Parkhaus gegraben worden wären. So entfallen teure und zeitaufwendige Stützmauern für die Garage.

[Der Hauptbahnhof soll einladender werden](#)

Der Eingangsbereich an der Bayerstraße soll modernisiert werden - mit neuem Vordach und einer "Raucheroase". Von Thomas Anlauf mehr...

Gleichzeitig wird der unterirdische Bahnsteig um 80 Meter nach Westen verschoben, was ebenso Zeit- und Geldvorteile bringen soll. Nach der alten Planung hätte man einen Ausgang an der Schützenstraße bauen müssen, in bergmännischer Bauweise. Er war als Rettungsweg vorgesehen, ist nun aber nicht mehr notwendig. Somit fallen laut Kretschmer mögliche Probleme mit den umliegenden Geschäften weg, außerdem hätte sich die Bahn mit zwei anderen Großbaustellen arrangieren müssen: dem Abriss und Neubau des Königshofs am Stachus und dem geplanten Abriss des aus den Siebzigerjahren stammenden Teils des Karstadt. Dass sich der Bahnsteig nach Westen verschiebt, habe noch einen weiteren großen Vorteil, sagt Kretschmer: Nun ist er näher an der U-Bahnrohre der U1/U2 und kann damit beinahe direkt mit einer Rolltreppenanlage verbunden werden, wodurch sich die Passagiere nach Einschätzung Kretschmers mindestens zwei Minuten Umsteigezeit sparen. Ansonsten bleibt beim neuen Zugangsgebäude alles so, wie ursprünglich bekannt gegeben.

Derzeit lässt die Bahn bereits im Untergrund Versorgungsleitungen still- oder umlegen, nächstes Jahr beginnt dann der Abriss des Empfangsgebäudes, das sogenannte Schwammerl am Bahnhofplatz fällt zuerst. Noch hat das für die Baugenehmigung zuständige Eisenbahnbundesamt (EBA) den geänderten Plänen nicht zugestimmt, Kretschmer geht aber fest davon aus, dass es kein neues Baugenehmigungsverfahren mit öffentlicher Auslegung geben wird, was viel Zeit brauchen würde. Sollte das EBA wider Erwarten keine Genehmigung erteilen, werde so gebaut, wie ursprünglich vorgesehen. "Wir haben Baurecht", sagt Kretschmer, "und wir werden bauen, so oder so." Wie der am Hauptbahnhof vorgesehene künftige Halt der geplanten neuen Innenstadt-U-Bahn U 9 aussehen werde, könne er noch nicht sagen; man beziehe die U 9 aber in die Planungen mit ein. Sollte es nicht möglich sein, einen neuen U-Bahnhalt in den Hauptbahnhof zu integrieren, habe die zweite Stammstrecke Vorrang. An der jetzt vorgesehenen Lage des Bahnsteigs werde sich durch die U9 nichts mehr ändern.

Vor drei Wochen hatten die Landtags-Grünen ein Gutachten vorgelegt, wonach sich der Bau durch die Umplanungen um mindestens vier Jahre verzögern und dazu deutlich verteuern werde; zudem sei überhaupt alles komplett falsch geplant worden. Kretschmer widersprach: Man habe sich dieses vom Verkehrsplaner Martin Vieregg erstellte Gutachten angeschaut und festgestellt, dass es einer fachlichen Prüfung nicht standhalte, sagte der Ingenieur - etwa was die Angaben zur Zahl der Rolltreppen betrifft, zu technischen Details bei der Tunnelbohrung sowie zur Fahrgastprognose.

Auch am Marienhof nimmt die Bahn Optimierungen vor. Auch hier wird nun nur eine einzige große Baugrube ausgehoben, statt einer größeren und drei kleinerer. So spart sie bei den Stützwänden, was wiederum den Materialaufwand und die

Zahl der An- und Abtransporte mit Lastwagen reduziert. Am Marienhof sind während der gesamten Bauzeit etwa 38 500 Lkw-Transporte prognostiziert, immerhin 3000 weniger als bislang geplant. Am Hauptbahnhof sinkt diese Zahl wegen der optimierten Bauweise sogar von 100 000 auf 70 000. Die ursprüngliche Idee, den Aushub mit Förderbändern wegzubekommen, hat die Bahn wieder verworfen. Am Marienhof wäre das schlicht wegen der vielen Geschäfte nicht möglich gewesen, am Hauptbahnhof wäre sie zu teuer gekommen.

Auch am Ostbahnhof, wo erst seit April Baurecht besteht, geht Kretschmer von Optimierungen aus. Diese seien etwas völlig Normales und sogar vom Bund vorgesehen, der bei der Stammstrecke 60 Prozent der förderfähigen Baukosten übernimmt. Bauherren von Großprojekten sollen sich mit den Baufirmen über mögliche Verbesserungen abstimmen, um so Zeit und Geld zu sparen. Kretschmer ist davon überzeugt, dass es möglich ist, sogar unter den 3,8 Milliarden Euro zu bleiben, und dass die Stammstrecke stattdessen 3,2 Milliarden kostet. Die 600 Millionen Euro Differenz seien immer noch als Risikopuffer gedacht.

Wer von der neuen Stammstrecke profitiert
15-Minuten-Takt auf acht S-Bahn-Ästen, Expresszüge nach Augsburg und Landshut: Die zweite Stammstrecke bringt viele Verbesserungen. Doch an einigen Stationen wird sich das Angebot verschlechtern. Von Andreas Schubert mehr...

URL: [//www.sueddeutsche.de/muenchen/zweite-stammstrecke-bahn-verspricht-weniger-belastungen-fuer-innenstadt-1.4052014](http://www.sueddeutsche.de/muenchen/zweite-stammstrecke-bahn-verspricht-weniger-belastungen-fuer-innenstadt-1.4052014)

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 13.07.2018/huy

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.