



Großbaustelle neben Großbaustelle

Die Bahn will neue Röhre in sechseinhalb Jahren fertigstellen - an vier Stellen soll im Ostabschnitt in die Tiefe gebohrt werden

Von Claudia Henzler[ORTSMARKE]

Haidhausen - Dreimal hat die Bahn in den vergangenen Jahren umgeplant, der S-Bahn-Tunnel ist dabei im Bereich Haidhausen immer weiter in den Süden gewandert. Die aktuelle Variante, für die derzeit das Genehmigungsverfahren läuft, durchquert die Maximiliananlage, führt unter der Kirche St. Johannes durch und schwenkt beim Pariser Platz unter die Weißenburger Straße ein. Von dort führt der Tunnel unter dem Orleansplatz zum Ostbahnhof, anschließend geht es unterirdisch weiter bis zur Berg-am-Laim-Straße, wo die S-Bahn an die Oberfläche zurückkehrt.

Sechseinhalb Jahre Entstehungszeit kalkuliert die Bahn für das Gesamtprojekt, wenn erst die Finanzierung geklärt ist - noch liegt keine Bau- und Finanzierungsvereinbarung für das rund 1,63 Milliarden Euro teure Bauwerk vor. Bund und Freistaat wollen sich die Kosten im Verhältnis 60 zu 40 teilen. Die Bahn behält sich ausdrücklich vor, mit den Arbeiten zu beginnen, wenn die Genehmigung für einen der drei Abschnitte zwischen Laim und Leuchtenbergring vorliegt. Bisher könnte nur ein kleiner Abschnitt der zehn Kilometer langen Stammstrecke gebaut werden, nämlich der Bereich in direkter Umgebung des Bahnhofs Leuchtenbergring. Für den zentralen Abschnitt zwischen Stachus und Isar ist das Genehmigungsverfahren abgeschlossen, hier sind aber noch 20 Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof anhängig. Eine Entscheidung wird bis Jahresende erwartet.

Nach Haidhausen bringt die zweite Stammstrecke vier große Baustellen:

Maximiliananlagen

Die Schulsportanlage südlich des Maximilianeums wird etwa 19 Monate lang zur Baustelle. Hier sind ein Rettungsschacht und ein unterirdisches Abzweigbauwerk geplant: Die Bahn will den Tunnel für die zweite Stammstrecke so bauen, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein weiterer Tunnel angeschlossen werden kann - beispielsweise eine Abzweigung nach Giesing. Wenn die Bauarbeiten abgeschlossen sind, soll der Rettungsschacht mit einer ebenerdigen Klappe zugedeckt werden, das Gelände wieder als Sportanlage nutzbar sein.

Kellerstraße

Diese Baustelle wird selbst von der Bahn als 'kritisch' bezeichnet: Auf dem kleinen Platz, an dem sich Kellerstraße, Pütrichstraße und Milchstraße treffen, soll ein Rettungsschacht entstehen. Direkt vor dem Pub 'Molly Malone's'. Alle 600 Meter müsse ein Rettungsschacht oder ein Bahnhof platziert werden, erläuterte Uwe Leidig, der bei DB Netze für das Projekt zweite Stammstrecke zuständig ist. Direkt über der S-Bahn-Röhre kann in dem dicht bebauten Gebiet kein Notausstieg geschaffen werden. Ein längerer Fluchttunnel wird deshalb die Verbindung zum Rettungsschacht bilden. Zwölf bis 15 Monate werde die Bauzeit an dieser Stelle voraussichtlich betragen. Leidig rechnet mit etwa 25 Lastwagen pro Tag.

Orleansplatz

Am gravierendsten wird der Eingriff beim Orleansplatz sein, der verwandelt sich für mindestens 62 Monate komplett in eine Baustelle. Von hier aus werden im Untergrund die neuen Bahnsteige unter dem Ostbahnhof gebaut. Fast 90 Bäume sollen auf dem Platz beseitigt werden. Auto- und Trambahnverkehr können während der Bauphase weiter fließen. An Spitzentagen werden die Großbaustelle bis zu 200 Lastwagen anfahren, im Durchschnitt seien es 100 Lkw am Tag, sagte DB-Projektabschnittsleiter Leidig.

Berg-am-Laim-Straße

Hier ist nach Fertigstellung ein Rettungsschacht vorgesehen, zunächst wird die Grube nordöstlich des Ostbahnhofs aber als Zugang für die Tunnelbohrmaschine benötigt, die sich von dort ihren Weg zum Marienplatz gräbt - in 40 Meter Tiefe, 24 Stunden täglich. Jenseits der Berg-am-Laim-Straße wird die zweite Stammstrecke an der Oberfläche verlaufen. Dieser Bauabschnitt ist für die Baulogistik von großer Bedeutung. Die Bahn plant, zusätzliche Gleise zu verlegen, um das von der Tunnelbohrmaschine ausgebrochene Material auf diesem Weg abtransportieren zu können.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.214, Donnerstag, den 16. September 2010 , Seite 57

Fenster schließen ▶