



Karte: Bayerisches Vermessungsamt

2. Stammstrecke München

Bau-Infotag München Ost: Die Optimierungen

Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

2. Stammstrecke München

Metropolregion München wächst: Fahrgastprognosen für die Stationen steigen

Einheit: Verkehrende Personen je Werktag in der 2. Stammstrecke München

Prognosehorizont	Basis Planfeststellung	Prognose 2025 *	Prognose 2030 inkl. U9	Zuwachs
Hp Hauptbahnhof	61100	75100	110600	81%
Hp Marienhof	79600	83700	92000	16%
Hp Ostbahnhof	41800	45600	51200	22%

* Stand Kat „a“ Antrag und NKU

- Sehr starker Zuwachs bei den Verkehrsprognosen bis 2030 führt zu deutlich mehr Umsteigern in den Stationen. Dies wurde in den Optimierungen berücksichtigt.

Quelle: Verkehrsprognose Fa. Intraplan

Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

2. Stammstrecke München Optimierung am Hauptbahnhof: Integrierte Gesamtlösung

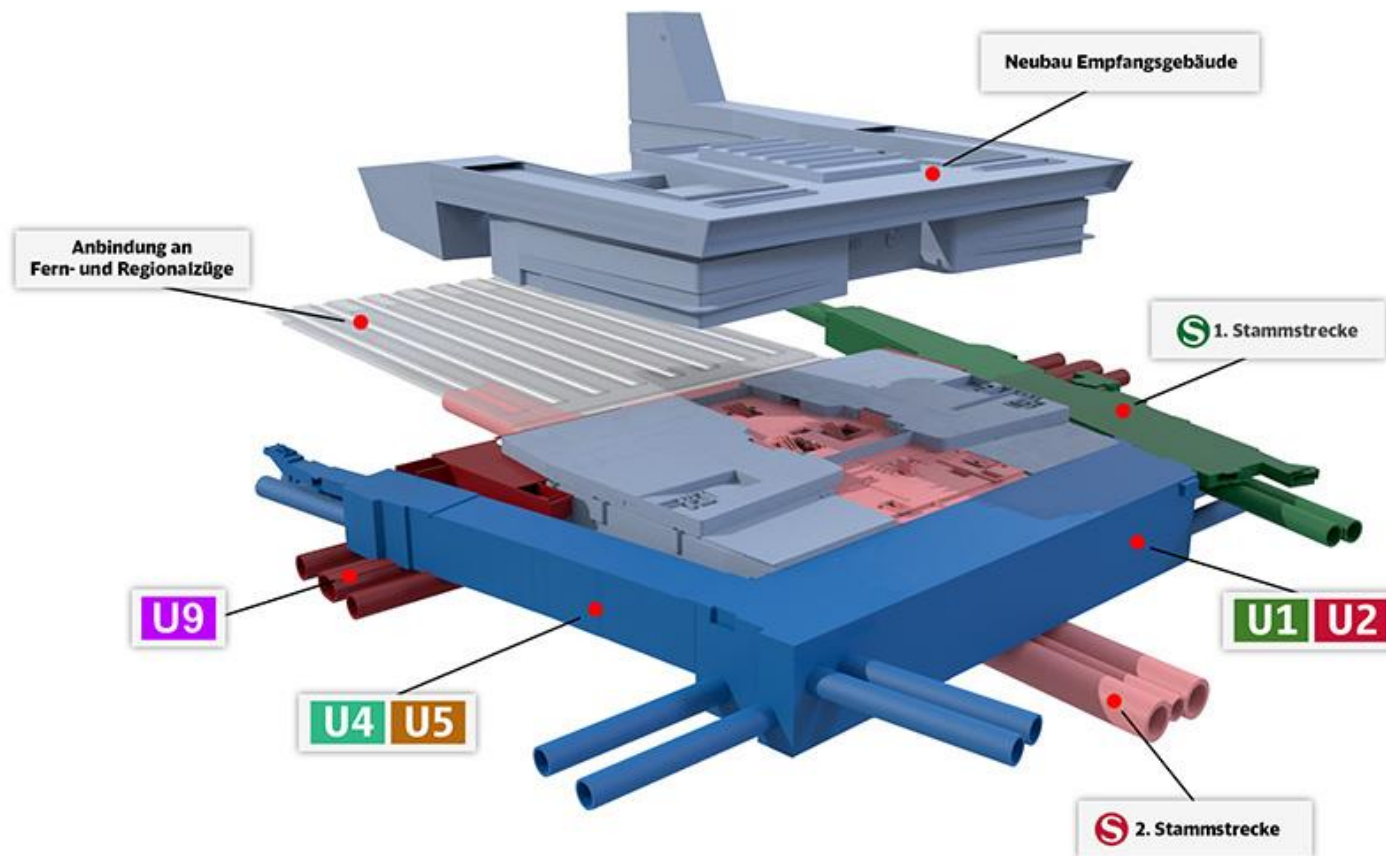
2. S-Bahn-Stammstrecke, U9 und Neubau Empfangsgebäude



Visualisierung: Auer+Weber

2. Stammstrecke München Optimierung am Hauptbahnhof: Integrierte Gesamtlösung

- Es entsteht ein monolithischer Baukörper für 2. S-Bahn-Stammstrecke, U9 und neues Empfangsgebäude, der nur gemeinsam hergestellt werden kann
- Eine nachträgliche Erstellung der U-Bahn-Station U9 ist nicht möglich



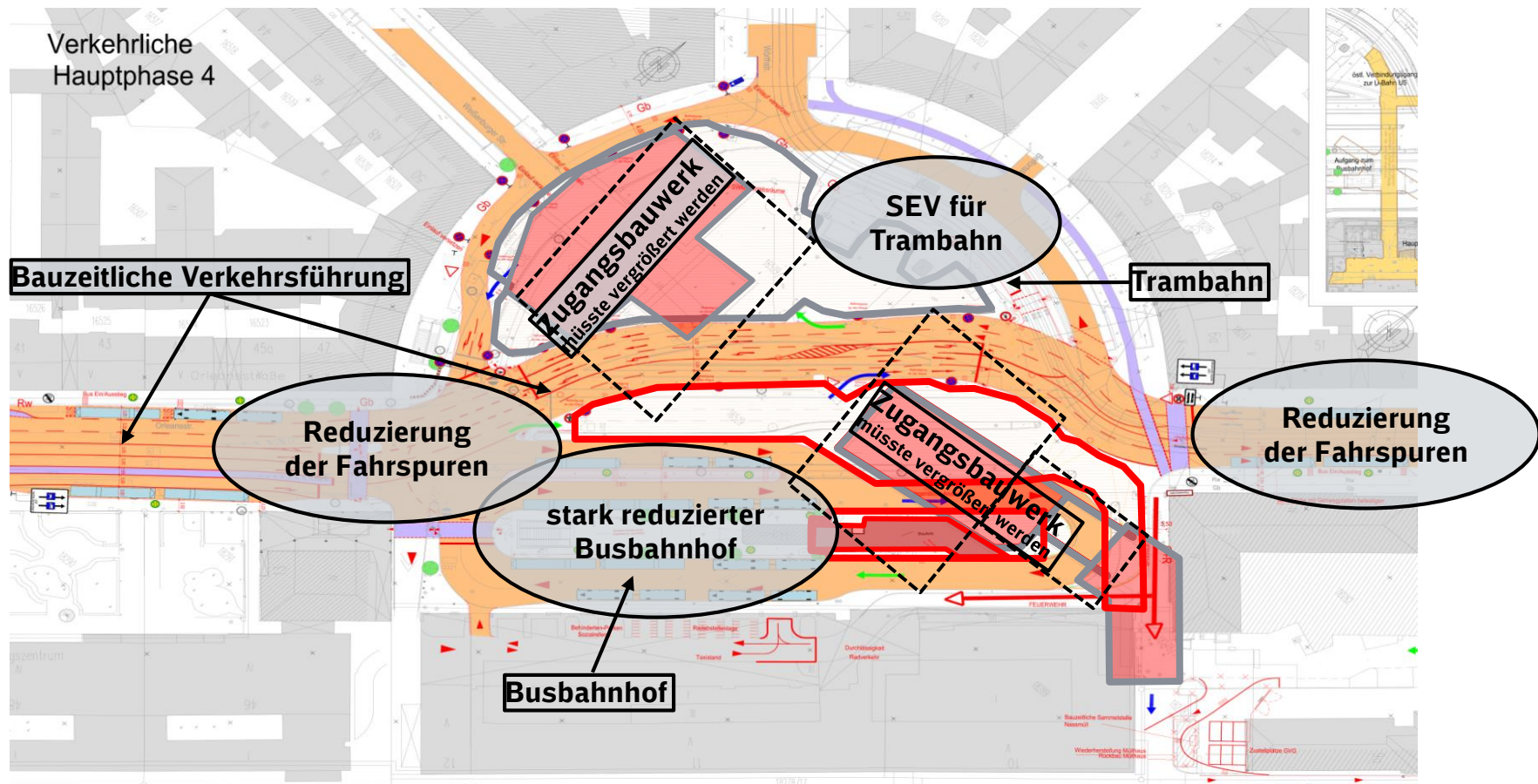
Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

2. Stammstrecke München

S-Bahn-Station am Orleansplatz Planfeststellung vor Vergleich

- Außergerichtliche Einigungen am Orleansplatz führen zu Umplanungen und einem Planänderungsverfahren
- Vergrößerung der Station am Orleansplatz wäre nur mit erheblichen Auswirkungen auf Busbahnhof, Trambahn- und Straßenverkehr durch notwendige Erweiterung des bisher geplanten Baufeldes während der Bauzeit möglich

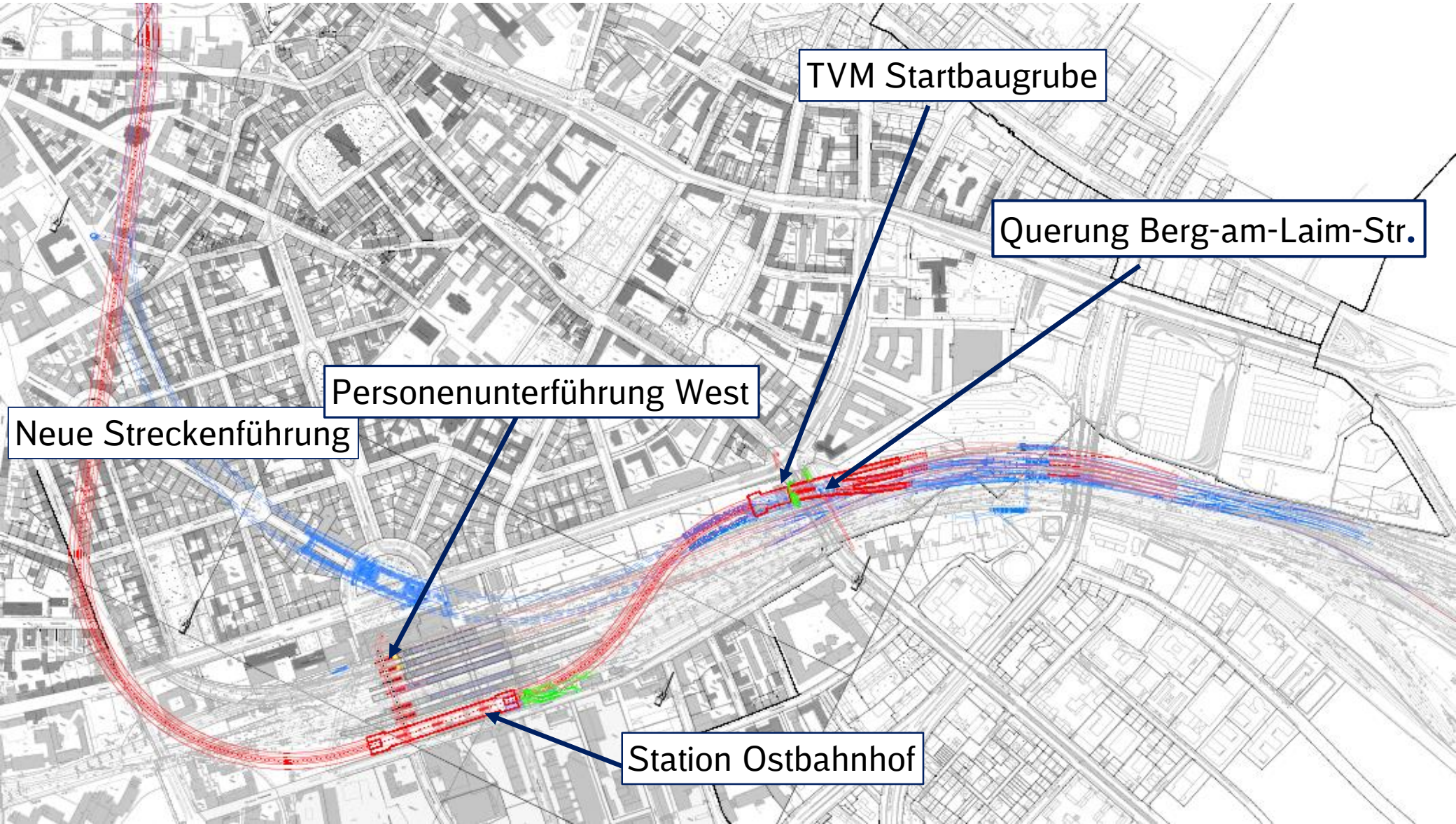


2. Stammstrecke München Optimierung Ostbahnhof: Neue Streckenführung im Bereich Ost



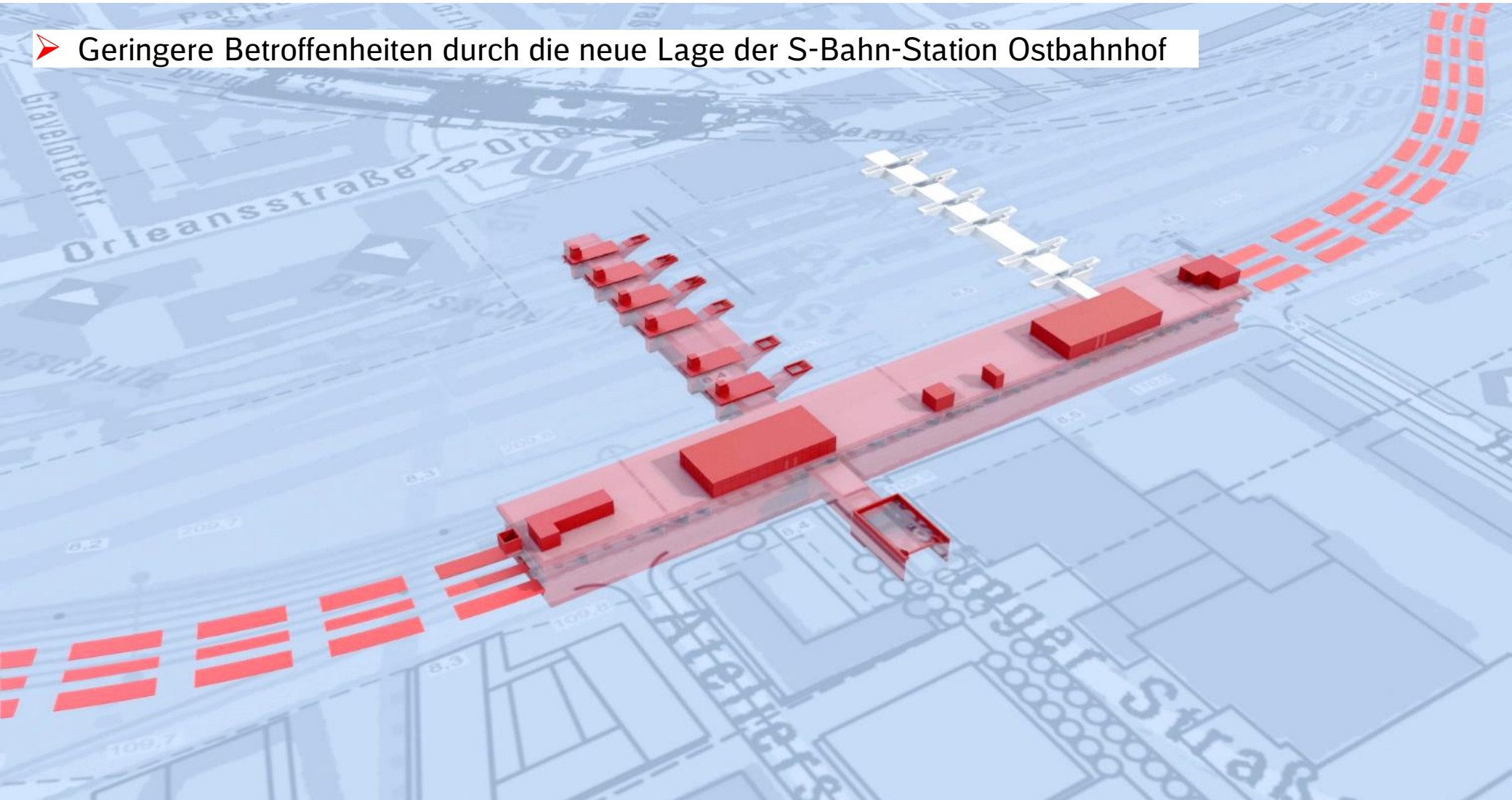
Karte: Bayerisches Vermessungsamt

2. Stammstrecke München Optimierung Ostbahnhof: Alte vs. optimierte Planung



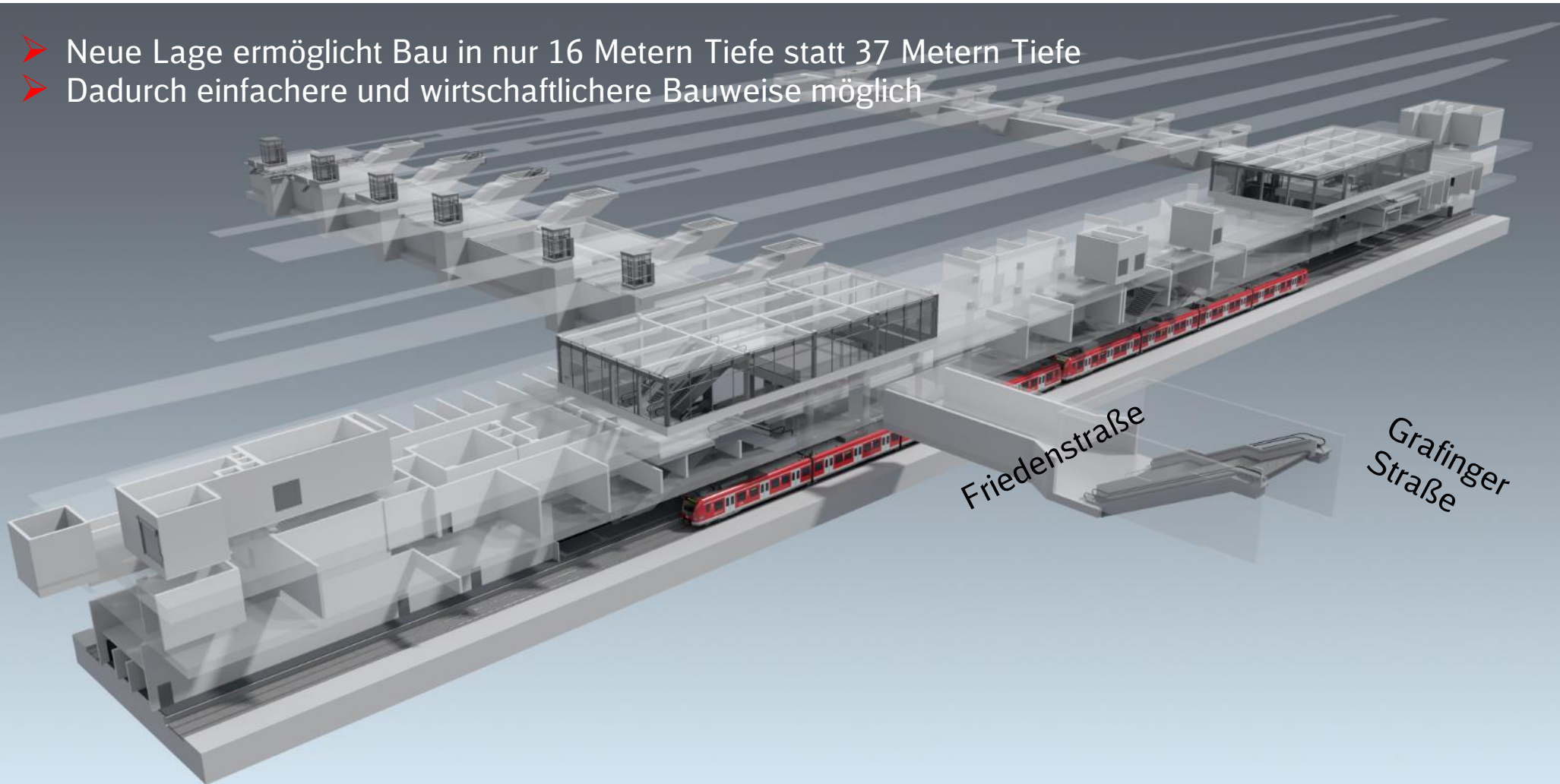
2. Stammstrecke München Optimierung Ostbahnhof: Neue Lage Station an der Friedenstraße

➤ Geringere Betroffenheiten durch die neue Lage der S-Bahn-Station Ostbahnhof

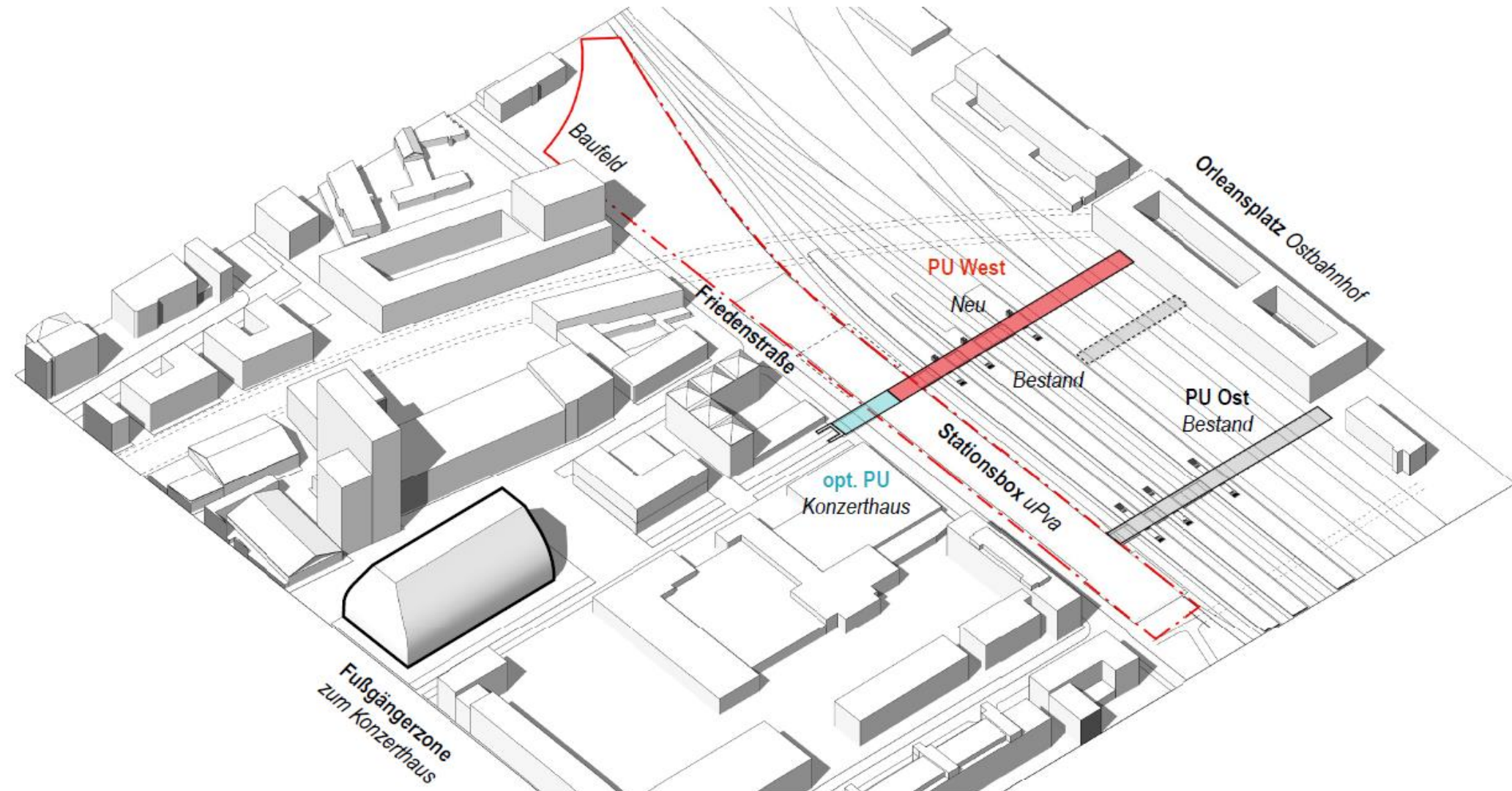


2. Stammstrecke München Optimierung am Ostbahnhof: Neue Station

- Neue Lage ermöglicht Bau in nur 16 Metern Tiefe statt 37 Metern Tiefe
- Dadurch einfachere und wirtschaftlichere Bauweise möglich



2. Stammstrecke München Optimierung Ostbahnhof: Neue Personenunterführung



Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

2. Stammstrecke München

Optimierung Rettungskonzept: Wegfall mehrerer Rettungsschächte

Karte: Bayerisches Vermessungsamt

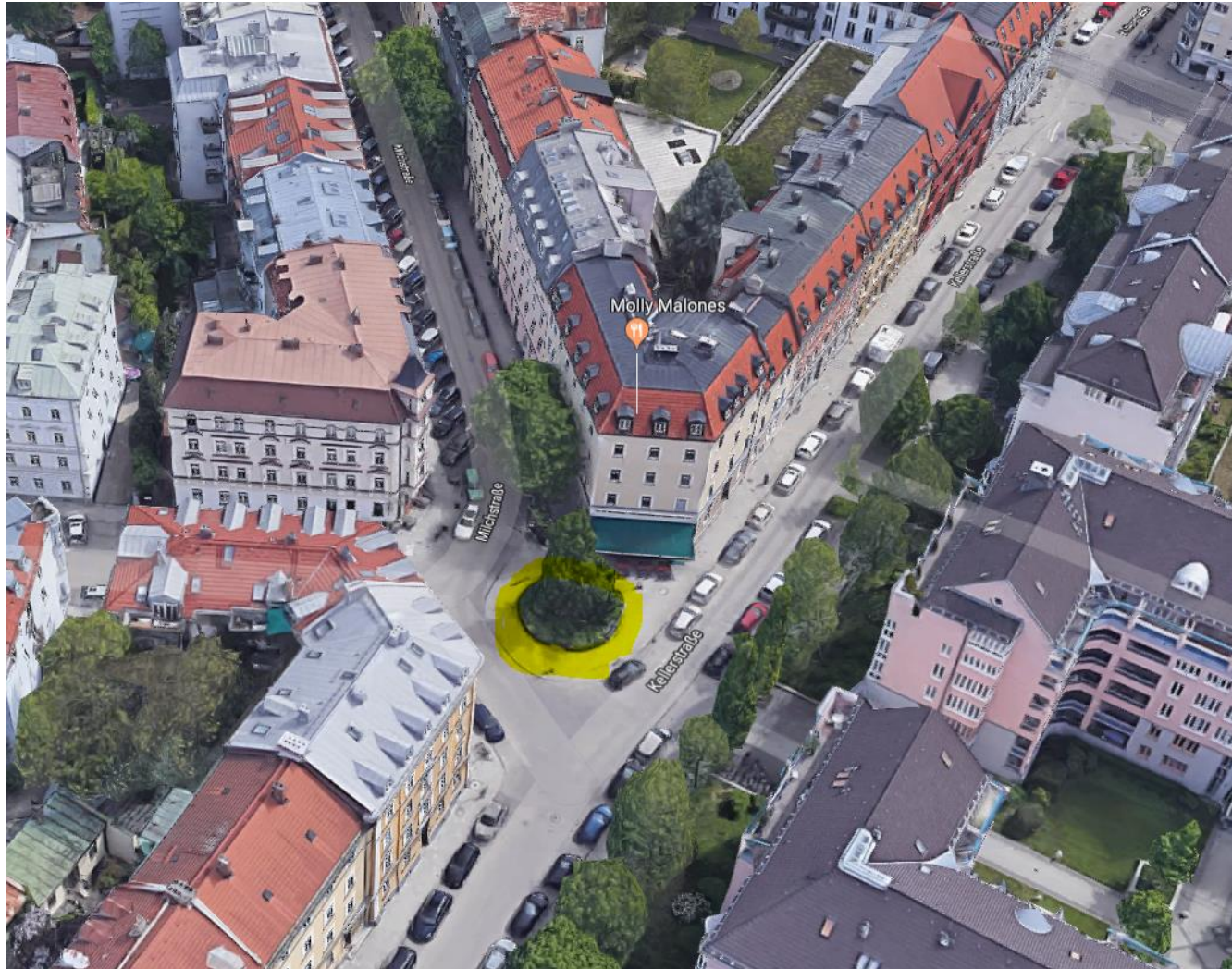


- - - 2. Stammstrecke (über- und unterirdisch)
- Rettungsschacht optimierte Planung
- ⊗ Rettungsschacht entfällt

PFA 1	PFA 2	PFA 3 Ost
<p>Laim – Stachus</p> <p>Tunnelabschnitt Station Hauptbahnhof Station Laim Oberirdischer Bereich West</p>	<p>Stachus – Isar</p> <p>Tunnelabschnitt Station Marienhof</p>	<p>Isar – Leuchtenbergring</p> <p>Tunnelabschnitt Station Ostbahnhof Station Leuchtenbergring Oberirdischer Bereich Ost</p>

2. Stammstrecke München

Bisher: Rettungsschacht 8 – Kellerstraße/Milchstraße/Pütrichstraße

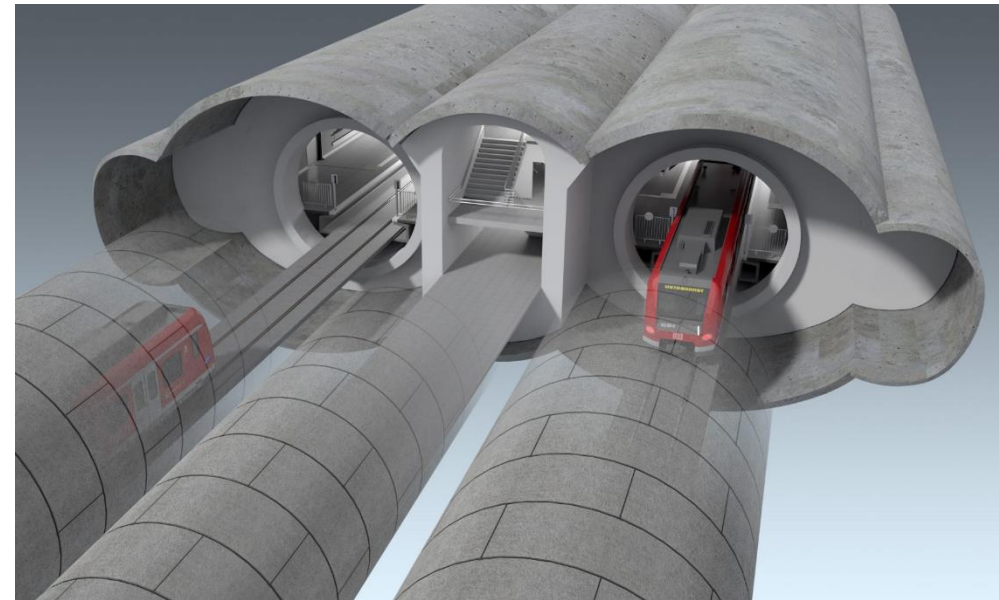


Quelle: Google Maps

- Kritische **Innenstadtlage** mit schwieriger Baustellenlogistik und massiven Betroffenheiten
- **Enorme Auswirkungen auf die Anlieger** durch das Baufeld mit Fassadengerüst und eingeschränkter Zugänglichkeit. Durch den Baulärm müssten alle anliegenden Anwesen mit Schallschutzfenstern und Dachdämmung versehen werden. (Zeitbedarf ca. 3 Jahre)

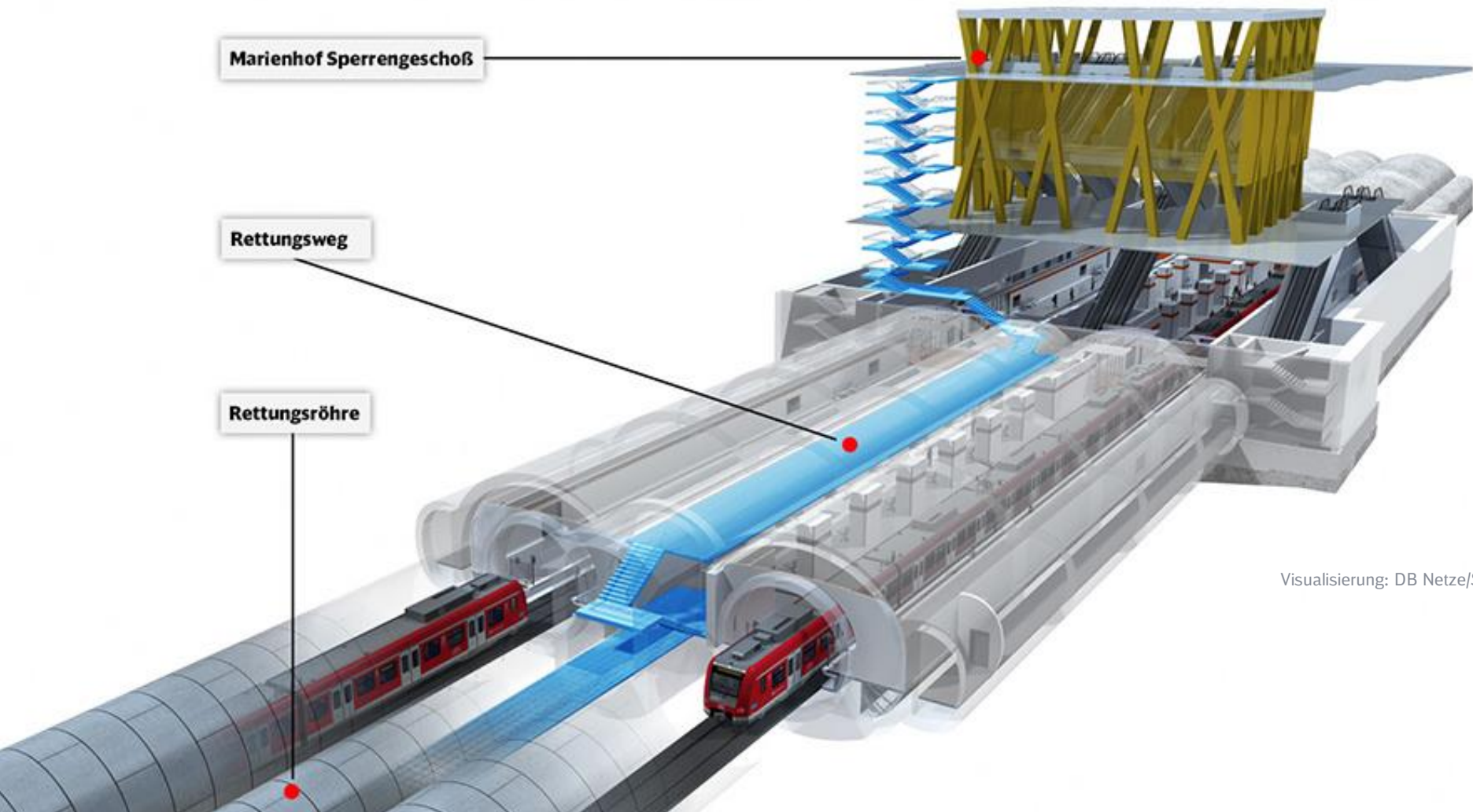
2. Stammstrecke München Optimierung Rettungskonzept: „Dritte Röhre“ als Instandhaltungs- und Rettungstunnel

- Alternatives Rettungskonzept mit dritter Röhre mit weniger Rettungsschächten



Visualisierung: DB Netze/Stoiber Productions

2. Stammstrecke München Das neue Flucht- und Rettungskonzept (Beispiel Marienhof)



Visualisierung: DB Netze/Stoiber Productions

Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

Elektronisches Stellwerk München Ost (ESTW Ost)



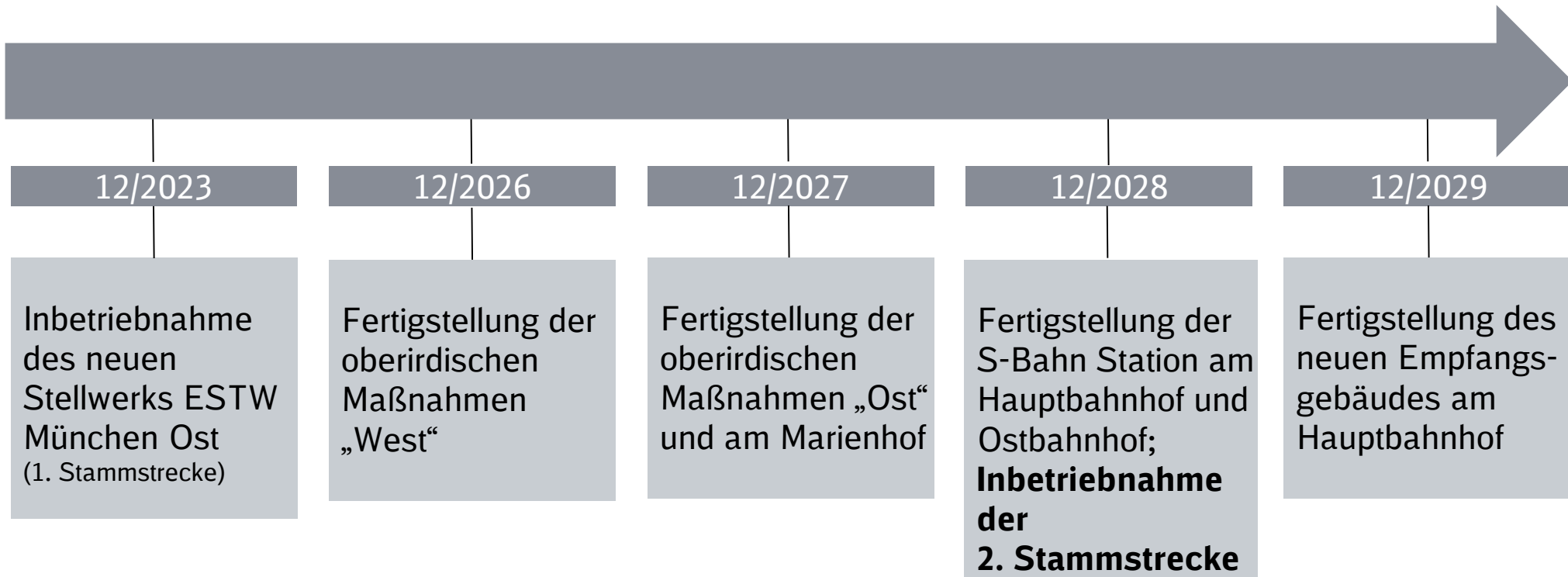
Zusammenhang zur Verlegung Station Ostbahnhof

- Der Bau des neuen „ESTW Ost“ kann nicht parallel, sondern muss **zwingend vor- oder nach den Hauptbauzuständen** der 2. Stammstrecke erfolgen.
- Nach bisheriger Planung müsste mit dem Bau des ESTW Ost entsprechend bis Ende der Hauptbaumaßnahme am Orleansplatz gewartet werden.
- Das **Zeitfenster für das Planänderungsverfahren** kann nun dazu genutzt werden, das neue ESTW noch vor den Hauptbaumaßnahmen der 2. Stammstrecke zu bauen.
- Dies kann bereits **ab 2023** dem Betrieb der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke München zugute kommen.

Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

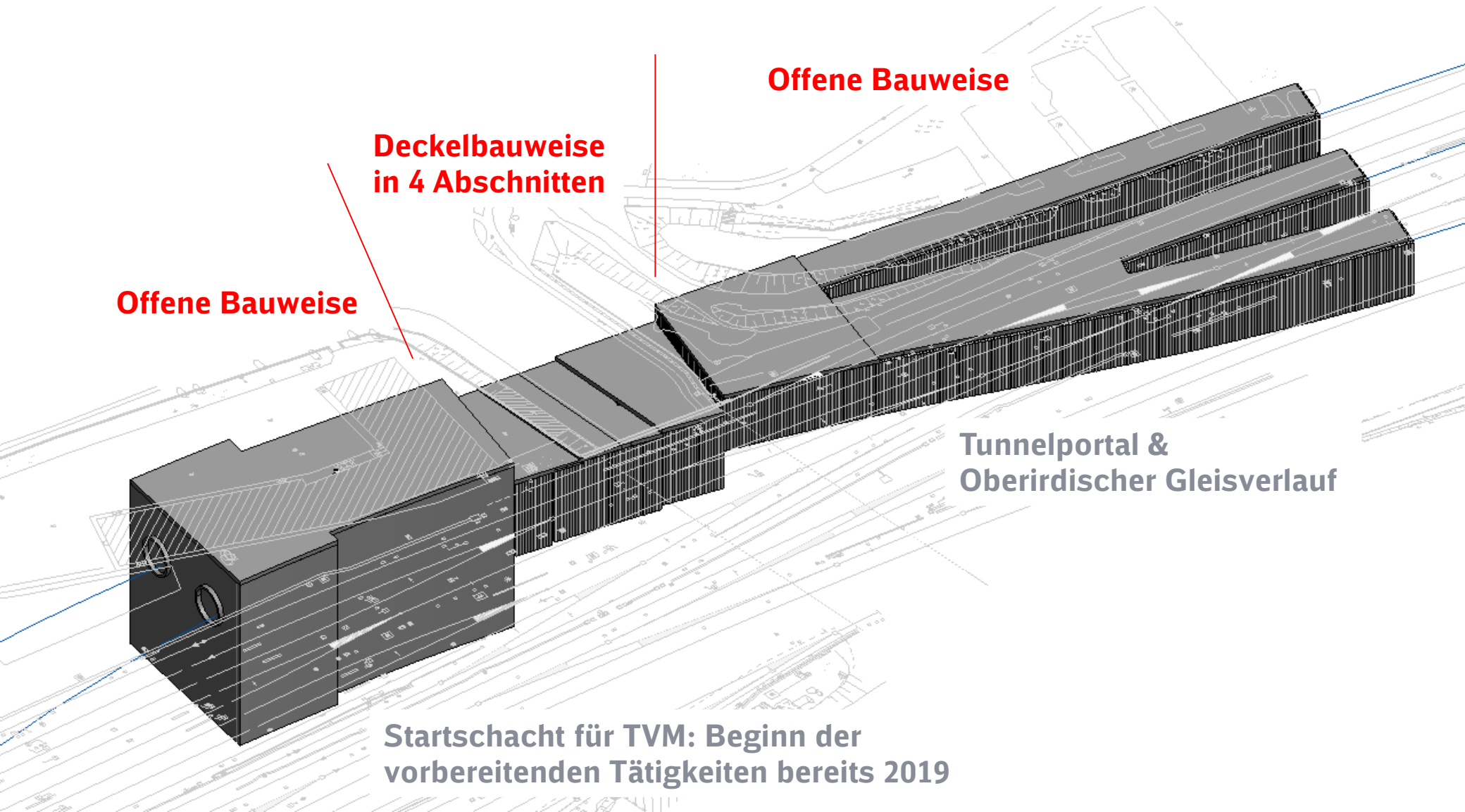
2. Stammstrecke München Zeitschiene



Agenda

1. Die Metropolregion München wächst
2. Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9
3. Optimierungen am Ostbahnhof
4. Neues Flucht- und Rettungskonzept (Dritte Röhre)
5. Neues ESTW Ost (frühere Teilinbetriebnahme für 1. Stammstrecke)
6. Projektzeitplan/Inbetriebnahme
7. Nächste Schritte

2. Stammstrecke München Orleansstraße / Berg-am-Laim-Straße



Offene Bauweise

**Deckelbauweise
in 4 Abschnitten**

Offene Bauweise

**Tunnelportal &
Oberirdischer Gleisverlauf**

**Startschacht für TVM: Beginn der
vorbereitenden Tätigkeiten bereits 2019**

2. Stammstrecke München

Optimierungen: So geht's weiter

A grey circle with a white border containing the text 'Nächste Schritte'. A white arrow points from the circle towards the right, pointing to a large white box with a grey border that contains a list of steps.

Nächste Schritte

- **Einreichung Planänderungsunterlagen bzw. neue Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Ost (PFA 3 Ost)**
- **Bisheriger Planfeststellungsbeschluss im Ostabschnitt (PFA 3 neu) bleibt bestehen bis Planfeststellungsbeschluss PFA 3 Ost vorliegt**

2. Stammstrecke München

Kontakt

Kontakt und Infozentrum

Infozentrum 2. Stammstrecke, Landschaftstr. 7, 80331 München
(Donnerstag, Freitag, Samstag 13-19 Uhr und nach Vereinbarung)



Telefon: 089 / 1308-22991

E-Mail: 2.Stammstrecke@deutschebahn.com

Die 2. Stammstrecke online

www.2.stammstrecke-muenchen.de

(Newsletter-Abo über die Internetseite)

  @2_stammstrecke