

Die Reise von „Donna Maria“ durch Münchens Untergrund

178 Meter lang, 700 Tonnen schwer: Die Tunnelbohrmaschine startet in Kürze an der Donnersbergerbrücke – vorher kann man sie noch bestaunen.

Derzeit ist die riesige Tunnelbohrmaschine namens „Donna Maria“ noch oberirdisch zu sehen. Doch vom 17. September an soll sie sich von der Donnersbergerbrücke unterirdisch bis zum Marienhof bohren und so den ersten Erkundungs- und Rettungsstollen der zweiten S-Bahn-Strammstrecke erstellen. Die 178 Meter lange und 700 Tonnen schwere Maschine soll sich mit einem Durchschnittstempo von acht Metern pro Tag in Richtung Innenstadt fräsen und in einem Jahr ihr Ziel erreichen.

Am Samstag und Sonntag, 12. und 13. September, ist die Maschine zum letzten Mal aus der Nähe zu sehen. An diesem Wochenende lädt die DB jeweils von 10 bis 18 Uhr zum „Tag der offenen Baustelle“ an das westliche Tunnelportal. Letzter Einlass ist um 17 Uhr, der Eintritt ist frei, eine Anmeldung nicht notwendig. Den Eingang finden Besucher über die sogenannte Baubox in der Richelstraße 1c. Neben Einblicken in die Baustelle bietet die DB auch ein Programm für Kinder an.

Seit dem offiziellen Spatenstich für die zweite Stammstrecke, der am 5. April 2017 war, prägen mehrere große Baustellen die Arbeiten an der neuen

Trasse. Am Hauptbahnhof, der weitgehend neu gebaut wird, ist für die neue unterirdische S-Bahn-Station mittlerweile die unterste Aushubebene erreicht. Für die westliche Erweiterung der Baugrube, das gemeinsame Bauwerk von zweiter Stammstrecke und Vorhaltebauwerk für die mögliche U-Bahn-Linie U 9, werden derzeit die Stützen zur Absicherung der Baugrube gebaut.

An der Bayerstraße sind aktuell die Fundamente für das vorübergehende Bahnhofsgebäude in Arbeit, in dem in den kommenden zehn Jahren alle wichtigen Stellen des Bahnhofs unterkommen werden. Der nördliche Randbau an der Arnulfstraße wird bald abgerissen. Auch in der Gleishalle ist es eng: Hier laufen an den Mittelstützen der Gleishalle Fundamentarbeiten zur Vorbereitung der unterirdischen Bahnsteig- und Tunnelvortriebe.

Am Marienhof ist die Bodenplatte fertiggestellt, das Richtfest hatte die DB im Juni gefeiert. Aktuell wird in der untersten Ebene die Druckkammer für den bergmännischen Tunnelvortrieb vorbereitet, zudem laufen Arbeiten an der Innenschalung der Station. Der Verbindungsstollen zu den U-Bahn-Linien U 3/U 6 ist so gut wie fertig.

Im Stadtwesten, am Bahnhof Laim, ist seit 25. August der neue Bahnsteig beidseitig in Betrieb, somit sind alle S-Bahnen barrierefrei zugänglich. Bis 2028 halten allerdings die von Pasing kommenden S-Bahnen stadteinwärts nicht, weil der alte Bahnsteig, an dem bisher die Züge stadteinwärts halten, abgerissen und neu gebaut wird. Ausnahme ist die S 5. Die von Moosach kommenden S 1 und S 2 halten wegen einer anderen Weichenführung dagegen schon in Laim.

Auch östlich der Isar wird bereits gebaut. In den Maximiliansanlagen entsteht der Rettungsschacht 7, aktuell erstellt die DB die Schlitzwände zur Stützung der Baugrube, Mitte 2027 soll der Aushub starten. An derselben Stelle entsteht eine Abzweigung in 40 Metern Tiefe. Von dort könnte später ein Zusatztunnel nach Giesing gebaut werden. Am Ostbahnhof haben Anfang August die Arbeiten für die Stützwände der neuen unterirdischen Station begonnen. Von 2028 an soll im Osten für den Tunnel gebohrt werden. Andreas Schubert