

Thema

Eine Schneise durch die Stadt

Die Arbeiten am S-Bahn-Tunnel verwandelten Münchens Zentrum in den Sechzigerjahren in eine riesige Baustelle. Vor allem unter der Isar und den alten Stadttoren wurde es für die Ingenieure knifflig

Von Marco Völklein

Wenn Alexander Freitag sein Büro im fünften Stock des Hauses an der Thierschstraße betritt, dann weiß er, dass er auf geschichtsträchtigen Boden unterwegs ist. Von der Zentrale am Isartor aus wird der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) gelenkt. Und direkt unter dem Schreibtisch des Geschäftsführers rauscht die S-Bahn durch den Untergrund. An der Stelle des heutigen MVG-Geschäftsgebäudes stand noch bis zur zweiten Hälfte der Sechzigerjahre ein Vorgängerbau. Der musste, neben vier weiteren Gebäuden in dem Karree, für den Bau der S-Bahn-Röhre abgerissen werden. Später wurde der Nachfolgebau errichtet. In ihm sitzt nun der Chef des Verbunds mit seinen etwas mehr als 80 Mitarbeitern.

Die Geschichte des MVG-Hauses ist eine von vielen, an die man sich in diesen Tagen erinnern kann. Denn vor 50 Jahren, am 15. Juni 1966, begann die damalige Bundesbahn mit dem Bau der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof. Und die Innenstadt wurde zu einer riesigen Baustelle.

In der Arnulf- und der Prielmayerstraße klafften riesige Gruben. Unter das Karlstor und unter das Isartor wurden gigantische Stützkonstruktionen geschoben, um ein Zusammenbrechen der historischen Bauwerke zu verhindern. Und in der Isar versenkten Bautrupps teils tonnenschwere Stahlbetonplatten, um den Druck auf das Erdreich zu erhöhen. Damit nichts schiefeht, wenn sich später die Tunnelbohrmaschine durch den Münchner Boden frisst.

Erste Ideen für ein S-Bahn-Netz in München gab es bereits vor dem Zweiten Weltkrieg. Auch den Plan, den Haupt- mit dem Ostbahnhof abseits des recht aufwendigen Schlenkers über den Bahn-Südring zu verbinden. Doch erst in den Fünfzigerjahren greifen Planer der Stadt und der Bundesbahn die Idee wieder auf. Grund dafür sind die gravierenden Verkehrsprobleme, vor die sich die Stadt gestellt sieht. Ähnlich wie heute strömten auch damals Zuzüger in die Region, die Pendelschar wuchs. Busse und Trambahnen waren überfüllt, ebenso die (ohnehin veralteten) Vorortbahnen der Bundesbahn. Auch auf den Straßen ging nichts mehr wegen der zunehmenden Motorisierung und weil das schlechte Nahverkehrsangebot die Leute mehr oder weniger ins Auto trieb. Spätestens in den Sechzigerjahren erkannten die Stadträte unter dem jungen SPD-Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel: So geht's nicht weiter.

Vorbilder sind schnell gefunden: Berlin hat bereits seit Jahrzehnten eine S-Bahn, ebenso Hamburg. Auch in München denken die Planer daran, die Vorortbahnen durch das Zentrum zu führen und sie mit einem neuen, städtischen U-Bahn-Netz zu verknüpfen. Kernelement dieses zukünftigen Netzes soll die Verbindungsstrecke von Pasing über den Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof sein. Die sogenannte V-Bahn, die S-Verbindungsbahn.

Doch über die gibt es heftigen Streit zwischen allen Beteiligten. So geht es zwischen Bund, Freistaat und Stadt nicht nur um die Finanzierung, vielmehr erheben sowohl die Ingenieure der Bundesbahn wie auch die Planer der Stadt Anspruch auf die sogenannte klassische Trasse. Also die West-Ost-Verbindung über den Marienplatz, die seit Jahrzehnten von der Trambahn befahren wird. Lange Zeit plant die Stadt dort eine Unterpflaster-Straßenbahn. Erst als sich U-Bahn-Fan Vogel gegen die zunächst zahlreichen Befürworter der Unterpflastertram durchsetzt, ist auch der Weg frei für die V-Bahn-Planungen der Bundesbahn auf der klassischen Trasse.

Am 15. Juni 1966 schließlich wird gefeiert. Und zwar der erste Rammstoß an der Straßenecke Arnulf- und Seidlstraße. Der Bundesverkehrsminister ist da, der Ministerpräsident ebenso, dazu der Chef der Bundesbahn. Ein Arbeiter versenkt den ersten Bohrpfehl im Boden, es gibt Reden, Blumen, eine ganze Menge Fotos. Am Tag darauf allerdings kritisiert die Abendzeitung in ihrer Ausgabe, das ganze Brimborium sei ein rechter Frühstart gewesen, die Gästeschar saufs falsche Gleis verladen worden. Tatsächlich hatten die Arbeiter damals lediglich damit begonnen, einen alten Posttunnel zu verlegen, der der neuen S-Bahn-Röhre im Wege war. Mit den Bauarbeiten am eigentlichen Stammstreckentunnel legten sie erst später los.

Dann allerdings ging es Schlag auf Schlag. Binnen weniger Jahre erkannten viele Münchner ihre Innenstadt kaum wieder. Wegen der geringen Tiefelage des Tunnels mussten die meisten Abschnitte in offener Bauweise gegraben werden. In den Straßen der Innenstadt, am Stachus und am Marienplatz prägten große Baugruben das Bild. Um den Verkehr während der Bauzeit halbwegs aufrechtzuerhalten, wurde von 1967 an ein grundlegend neues Tram-Liniennetz samt südlicher und nördlicher Altstadtumfahrung geknüpft.

Als besonders knifflig stellten sich die Tunnelbauten am Karlstor, unter dem Alten Rathaus sowie am Isartor dar. Alle drei Bauwerke mussten mit aufwendigen Konstruktionen gestützt werden. Das Isartor, so ist einem Zeitungsbericht vom Dezember 1966 zu entnehmen, hätten die Bahn-Ingenieure sogar am liebsten Stein um Stein abgetragen. Im Flussbett der Isar mussten Stahlbetonplatten eingesetzt werden, denn anders als in den Straßen der Innenstadt entschieden sich die Ingenieure hier nicht für einen Tunnelbau in offener Bauweise, vielmehr wollten sie sich mit einer Vortriebsmaschine

unter der Isar hindurchwühlen. Um zu verhindern, dass Wasser eindringt, wurde ein Überdruck erzeugt . und das nur gut zwölf Meter unter dem Flussbett. Ohne die Platten, schreiben die Buchautoren Reinhard Pospischil und Ernst Rudolph in ihrem Standardwerk *sS-Bahn München* aus dem Jahr 1997, hätte die Gefahr des unkontrollierten Entweichens der Luft bestanden.

Am 25. Februar 1971 wird schließlich Richtfest in der Tunnelröhre gefeiert, im Mai 1972 der S-Bahn-Betrieb aufgenommen. Rasch entwickelt sich die S-Bahn zum Erfolg, auch dank der neu entwickelten Fahrzeuge vom Typ ET 420. Mit zum Erfolg trägt auch der gemeinsame Tarif in einem einheitlichen Verbund bei, dem MVV. Der ermöglicht es erstmals, die städtischen Verkehrsmittel (inklusive der bereits 1971 in Betrieb genommenen U-Bahn) und die S-Bahnen der Bundesbahn mit nur einem Fahrschein zu nutzen. *Das* sagt der MVV-Chef in seinem Büro, während unter ihm die Züge durch den Tunnel rauschen, *war* ein immens großer Schritt.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 14. Juni 2016, Seite 30