

München

Das große Graben Die neuen Bahnsteige liegen in einer Tiefe von etwa 40 Metern

Am 5. April beginnen die Bauarbeiten für die zweite Stammstrecke. Schon jetzt will die Bahn mit den Anwohnern ins Gespräch kommen – nicht nur im Infozentrum am Marienhof, sondern überall entlang der neuen Strecke

Von Martin Bernstein

Mit einem kleinen, fast unscheinbaren Bauwagen in einer Ecke des Marienhofs hat die Bahn am Freitagabend darauf hingewiesen, dass es jetzt ernst wird mit dem Bau der zweiten Stammstrecke. Das große Graben beginnt. Symbolischer Auftakt soll am 5. April der von einem Festakt begleitete Spatenstich am Marienhof sein. Doch schon jetzt will die Bahn mit den Anwohnern ins Gespräch kommen, nicht nur am Marienhof, sondern überall entlang der neuen Strecke von Laim bis Haidhausen.

Wir sind die Neuen. Und Sie werden uns jetzt öfter sehen. So beschreibt Michael Baufeld von der Unternehmenskommunikation der Bahn die Bauwagen-Idee. Anders als im Infozentrum zur Stammstrecke, das von Montag an auf dem Marienhof entsteht, soll es im Bauwagen um die konkreten Fragen zu einzelnen Baustellen, zu ihrer Logistik und zu Belastungen für die Anwohner und Geschäftsleute gehen. Deshalb werden Fachleute für die einzelnen Abschnitte als Ansprechpartner da sein und sich mit den Anwohnern über die Pläne beugen.

Immerhin müssen beim Stammstreckenbau rund zwei Millionen Kubikmeter Material bewegt – und das heißt vor allem: abtransportiert – werden. Als Fertigstellungszeitpunkt ist das Jahr 2026 angestrebt. Am Marienhof heißt das beispielsweise: Die zunächst offene Baugrube wird von 4,50 Meter hohen Lärmschutzwänden umgeben. Diese brauchen ein Fundament – und sie reichen an einigen Stellen bis auf ein paar Meter an die umliegende Bebauung heran. Der Bauwagen am Marienhof war am Freitagabend noch nicht fertig aufgestellt, da standen die ersten Ladeninhaber und Büromieter schon auf der Matte. Ob und wie sie denn künftig zu ihren Arbeitsplätzen kommen könnten, wollten sie wissen. Und was das für ihre Kunden bedeute. Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehr werden ausreichend Platz haben, verspricht die Bahn. Ebenso ist der Zugang und die Zufahrt zu den Anwohnergrundstücken möglich. Kurzzeitige Sperrungen werden dennoch nicht zu vermeiden sein. In der ersten Bauphase, die laut Sitzungsvorlage aus dem Planungsreferat von Anfang März bis Juli 2017 dauern soll, wird zunächst eine provisorische Geh- und Fahrbahn in der Schrammerstraße und der Dienerstraße gebaut. Fernkälte- und -wärmeleitungen, Wasser-, Gas- und Stromleitungen müssen verlegt werden. Das betrifft im Bereich des Marienhofs die Wein-, Maffei-, Theatiner-, Schrammer-, Diener- und Residenzstraße sowie den Hofgraben. Dann folgen die Kanalbauarbeiten. Die Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr (...) wird voraussichtlich von Anfang März 2017 bis Ende August 2017 über die Sparkassenstraße nicht möglich sein, heißt es in der Vorlage des Planungsreferats. Eine Alternativroute führt über die Residenzstraße und eine Behelfsfahrbahn in der Dienerstraße zum Marienplatz. Eine der beiden Routen, verspricht die Stadt, werde aber immer offen bleiben. Dagegen wird aus dem Wunsch des Altstadt-Bezirksausschusses, die Bäume an der Ecke Residenz- und Schrammerstraße zu retten, nichts werden. Eventuell können die Platanen verpflanzt werden. Wenn nicht, werden sie im Februar gefällt. Die Genehmigung liegt bereits vor.

Der Aushub am Marienhof beginnt im Frühjahr kommenden Jahres. Wenn man in einer Tiefe von etwa zehn Metern angekommen ist, wird die Baugrube unter einem Betondeckel verschwinden. Von der zentralen Baugrube aus arbeiten sich die Stammstreckenbauer dann mit bergmännischen Mitteln in Spritzbeton-Bauweise unter die Häuser der Randbebauung vor. So reicht das neue unterirdische Bauwerk bis unter den Alten Hof.

Die Bauarbeiten am Marienhof stellen die Logistiker vor besondere Herausforderungen. Denn sämtliche Arbeiten dort finden laut Bahn zu einem Zeitpunkt statt, an dem es noch keine Verbindung zum späteren Tunnel der zweiten Stammstrecke gibt. Deshalb werden dort Aushub und Baumaterialien ausschließlich über die Straße transportiert. Als Hauptverkehrsweg dafür ist die Verbindung vom Hofgraben über die Maximilianstraße Richtung Autobahn A 94 vorgesehen. Langfahrzeuge sollen über Maffeistraße und Promenadeplatz fahren. Die neuen Bahnsteige liegen in einer Tiefe von etwa 40 Metern. Wenn sie erreicht ist, werden auch die Bahnsteigröhren bergmännisch, das heißt unterirdisch vorgetrieben. Die Bauarbeiten an der Oberfläche und an den offenen Baugruben finden im Regelfall tagsüber an Werktagen statt, verspricht die Bahn. Einzelne Arbeiten müssten jedoch nachts und an Wochenenden erfolgen. Und wenn erst einmal der Deckel drauf ist, wird rund um die Uhr gearbeitet.

Mehr Infos: www.2.stammstrecke-muenchen.de

2026 soll die zweite Stammstrecke fertig sein. Zwei Millionen Kubikmeter Material müssen beim Bau bewegt werden. Simulation: Stoiber Productions

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 16. Januar 2017, Seite 31