

Öffentlicher Nahverkehr

Tunnelarbeiten für zweite S-Bahn-Stammstrecke beginnen

24. April 2024, 15:54 Uhr | Lesezeit: 1 min

Sieben Jahre nach den ersten Bau-Vorbereitungen haben am Mittwoch offiziell die ersten Tunnelarbeiten begonnen - mit einer Rettungsröhre nahe der Hackerbrücke, die auch schon einen Spitznamen hat.

Von Andreas Schubert

Bis die zweite S-Bahn-Stammstrecke fertig wird, dauert es noch ein Weilchen, also etwa noch ein gutes Jahrzehnt. Immerhin rührt sich nun im Untergrund schon etwas. Am Mittwoch hat die [Deutsche Bahn](#) (DB) begonnen, den ersten Tunnel zu graben. Es handelt sich um den Rettungsschacht 3 im Arnulfpark unweit der Hackerbrücke. Das Rettungsbauwerk liegt in 34 Metern Tiefe und wird 55 Meter lang.

Die Tunnelpatenschaft hat Bärbel Fuchs von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) übernommen. Sie soll den Bauarbeitern sozusagen als irdische Vertreterin der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Bergleute, während der Bauphase Glück bringen.

Mit dem Tunnelanstich zum Rettungsschacht habe man eine neue Phase erreicht, sagt Gesamtprojektleiter Kai Kruschinski-Wüst. Die Tunnelbauten seien das "Herzstück" der zweiten Stammstrecke. Die großen Röhren, durch die später die Züge fahren sollen, werden nach Angaben eines Bahnsprechers voraussichtlich in den Jahren 2026 und 2027 mit riesigen Tunnelvortriebsmaschinen gegraben.

Der kleine Tunnel am Arnulfpark wird ohne Vortriebsmaschinen, sondern unter Druckluft in bergmännischer Bauweise gebaut. Dabei wird der Tunnelquerschnitt mit einem elektrisch betriebenen Hydraulikbagger aus dem Untergrund gelöst und anschließend mit Spritzbeton- und Ortbetonschalen gesichert.

Zum Einsatz kommen etwa 120 Fachleute aus ganz Europa, die in einem Schichtsystem sieben Tage die Woche rund um die Uhr arbeiten. Weil der Rettungsschacht elf Gleise im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs unterquert, überwacht die DB diesen sensiblen Bereich mit rund 2000 Messpunkten. Zudem senkt die DB den Grundwasserspiegel im Baubereich mithilfe von 21 Brunnen temporär ab.

Insgesamt werden für das Bauwerk rund 4500 Kubikmeter Erdreich ausgehoben. Das entspricht in etwa dem Volumen von zweieinhalb olympischen Schwimmbecken. Der Rettungsschacht 3, den die DB auch "Bärbel-Tunnel" nennt, ist einer von insgesamt neun Tunneln der zweiten Stammstrecke. Diese besteht künftig aus vier Verkehrstunneln, zwei Rettungstunneln, zwei Rettungsschächten sowie einem Verbindungsstollen vom Marienhof zu den U-Bahn-Linien U3/U6. Hinzu kommen noch 16 Querverbindungen.

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/1.6568292

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.