

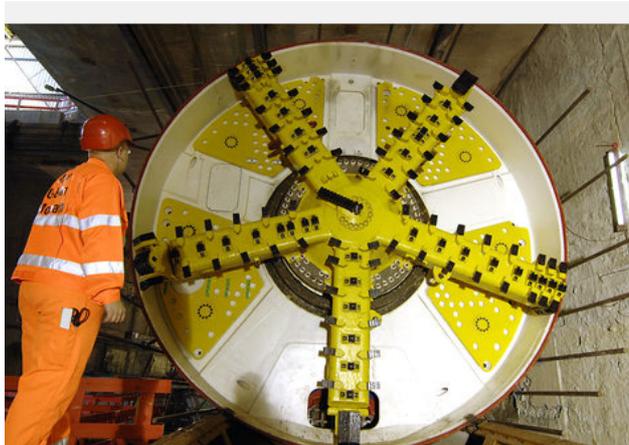
Sind die Münchner Tunnel sicher?

0

05.03.09 | München

Artikel drucken | Artikel empfehlen | Schrift a / A

München - Am Einsturz des Stadarchivs in Köln war wohl der Bau eines U-Bahntunnel Schuld. Jetzt stellt sich auch in München die Frage: Wie gefährlich ist der Bau solcher Röhren?



© Klaus Haag

Solche Bohrköpfe treiben in München Tunnel durch die Stadt.

Noch steht nicht einmal fest, ob er jemals gebaut wird, der zweite S-Bahntunnel durch die Innenstadt. Doch wenn er kommt, „dann kann das, was in Köln passiert ist, jederzeit auch in München passieren“, glaubt

Ingeborg Michelfeit. Die Vorsitzende einer Haidhauser Bürgerinitiative wehrt sich gegen den Bau einer zweiten S-Bahnrohre – auch aus Sicherheitsgründen, betont sie. Die Bodenbeschaffenheit im Stadtteil sei ein großes Problem, Haidhausen zum Teil auf Pfählen gebaut.

Lesen Sie auch:

[Der Krater von Trudering: Erinnerung und Bilder](#)

Busunglück in Trudering: Die Tragödie von 1994



Der Boden ist nicht ohne, das sagt auch Martin Vieregg, der ein Büro für innovative Verkehrsberatung leitet. Als das Franzosenviertel Ende des 19. Jahrhunderts gebaut worden sei, habe man viele Sandgruben „mit irgendwas“ verfüllt. Die Folge: ein inhomogener Untergrund. Wenn nun darunter gebohrt werde, bestünde die Gefahr, dass sich der Boden bei Absenkung des Grundwassers nicht gleichmäßig setzt. So könnten sich Risse bei den Anwesen an der Oberfläche bilden. „Dass Häuser aufgrund eines Tunnelbaus in 40 Metern Tiefe jedoch einstürzen, halte ich für nahezu ausgeschlossen.“

Die Deutsche Bahn, die den Tunnel bauen soll, beteuert, bei dem Bau die „größtmöglichen Sicherheitsvorkehrungen“ zu beachten. Die Röhre unter der Innenstadt soll mit einer speziellen Bohrmaschine gegraben werden. „Das ist die bei weitem setzungsärmste Bauweise“, sagt Uwe Leidig, der das Projekt seit Jahren für die Bahn begleitet. Zudem habe man in Haidhausen 150 bis 200 Probebohrungen vorgenommen, um die Geologie des Stadtviertels kennenzulernen.



© Klaus Haag

Der Erweiterungstunnel am Marienplatz.

Lothar Eicher, Leiter des Bereichs U-Bahn-Bau der Stadt, betont allerdings, die Erkundungen vor einer Baumaßnahme seien „nur einzelne Nadelstiche. Es bleibt ein gewisses Restrisiko, wie bei einer Tiefgarage oder einem Keller auch.“

Wo in München die U-Bahn-Röhre für die Anwohner am Gefährlichsten ist, das will er nicht sagen. „München hat zwar einen typischen Boden, aber der ist überall unterschiedlich, und wir reagieren von Projekt zu Projekt darauf.“ Vereinfacht: Unter unseren Füßen kommt – nach ein paar Metern Schutt – zunächst eine Kies-, dann eine Lehmschicht. Das Grundwasser fließt durch den lockeren Kies, also versuchen die U-Bahn-Bauer im tiefer liegenden Lehm zu buddeln.

Bevor es losgeht, geben die Bohrungen Auskunft über Boden und Grundwasser – die Beobachtungen werden bei Ring- und U-Bahntunneln bis maximal zehn Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten weitergeführt. „Wir können aber in den Boden nicht hineinschauen“, betont Eicher.

Johannes Lohr und Thierry Backes