

Um Ihnen ein besseres Nutzererlebnis zu bieten, verwenden wir Cookies. Durch Nutzung unserer Dienste stimmen Sie unserer Verwendung von Cookies zu. [Weitere Informationen](#)

Ok

Lokales

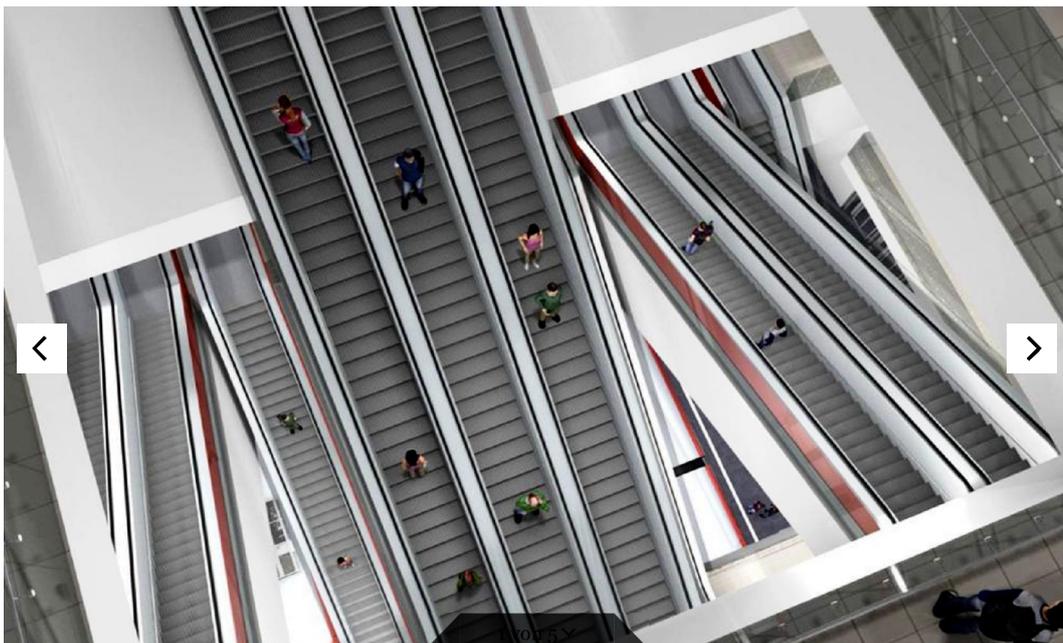
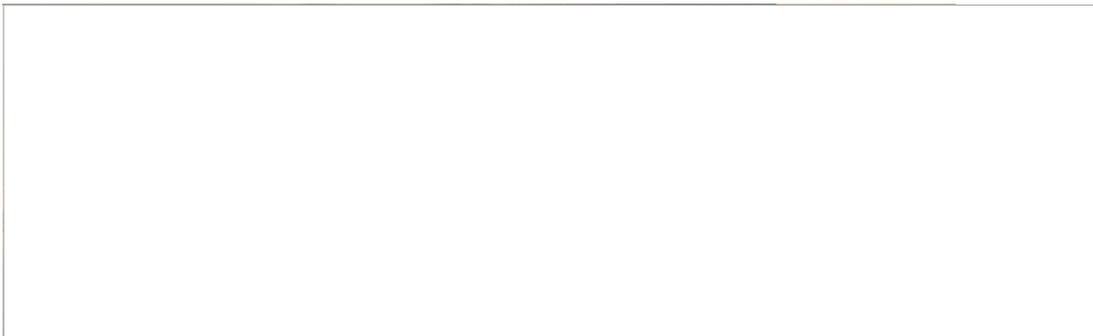


München Stadt



Stadt München

2. Stammstrecke: Wo die Stadt überall aufgerissen wird



Obwohl die neue Station Hauptbahnhof 41 Meter unter der Erde liegt, ist sie über den zentralen Hauptzugang mit insgesamt zehn Schnellaufzügen und zahlreichen Rolltreppen laut Bahn in kurzer Zeit erreichbar. © Bahn



Aktualisiert: 26.10.16 - 17:08

JAHRELANGE BAUARBEITEN

2. Stammstrecke: Wo die Stadt überall aufgerissen wird

München - Die zweite S-Bahn Stammstrecke ist das größte Infrastrukturprojekt in München seit Jahrzehnten – und das teuerste in der Geschichte der Stadt. Die Münchner müssen sich auf einen mehrere Jahre dauernden Eingriff in das Stadtbild gefasst machen. Wir zeigen die drei größten Baustellen.

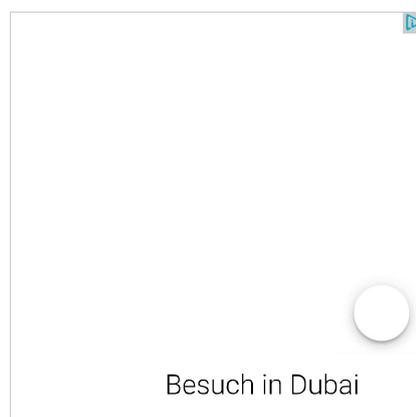
- Anzeige -

Hauptbahnhof

Kaum jemand hat davon Notiz genommen, der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke hat aber bereits begonnen. Am 4. Oktober begann ein Bagger am Hauptbahnhof-Vorplatz, eine Fernwärmeleitung der Stadtwerke zu verlegen. Dort wird später einmal der Zugang zur neuen unterirdischen Station für die zweite Röhre gebaut. Bis Februar 2017 ist der Bahnhofplatz für Autofahrer in Richtung Süden gesperrt. Es handelt sich lediglich um Vorarbeiten – der eigentliche Bau der neuen Haltestelle wird später beginnen und mit massiven Einschränkungen für den Verkehr rund um den Hauptbahnhof einhergehen. Durch die Tieflage und die dichte Bebauung an der Oberfläche muss der größte Teil der unterirdischen Station am Hauptbahnhof bergmännisch gebaut werden – anders als bei den beiden anderen Stationen, die in offener Bauweise hergestellt werden.



- Anzeige -



Drei gewaltige Schächte werden im und außerhalb des Hauptbahnhofs gegraben. Einer liegt auf dem Bahnhofsvorplatz im Bereich des östlichen Eingangs zur Bahnhofshalle. Er wird etwa 41 mal 14 Meter groß und 40 Meter tief sein. Ein weiterer Schacht wird im Bereich des südlichen Taxistandes an der Bayerstraße gegraben. Er ist kreisrund mit einem Durchmesser von 17 Metern und einer Tiefe von knapp 28 Metern.

Der mittlere Bereich der Bahnsteigröhren mit dem zentralen Zugangsbauwerk, Nukleus genannt, wird von einem 40 mal 60 Meter weiten Schacht aus gebaut, der in der Schalterhalle liegt. Um diesen Schacht sowie das neue Untergeschoss bauen zu können und für Baustellenfahrzeuge erreichbar zu machen, müssen Teile des Bahnhofsgebäudes abgerissen werden. Dies betrifft den östlichen Teil der Schalterhalle sowie Teile des nördlichen und südlichen Ladehofs. Die westlichen Gebäudeteile der Schalterhalle (Richtung Querbahnsteig) bleiben ebenso erhalten wie der lang gezogene Gebäudeflügel zum Bahnhofsvorplatz hin.

Am Hauptbahnhof liegt die bestehende S-Bahn-Stammstrecke unter der Arnulfstraße in 14 Metern Tiefe. Die U 4 und U 5 unterqueren die Bayerstraße in 22 Metern Tiefe. Die U 1 und U 2 befinden sich unter dem Bahnhofsvorplatz in 28 Metern Tiefe. Direkt darunter, in 40 Metern Tiefe, wird die zweite Stammstrecke gebaut. Um während der Bauzeit der neuen Stammstrecke den Betrieb der U-Bahn nicht zu gefährden, wird der gemeinsame U-Bahnhof der U1 und U2 von unten aufgefangen und gesichert – eine gewaltige Herausforderung für die Ingenieure.

Marienhof

Die Bahn will nächstes Jahr mit Sparten- und Kanalarbeiten im Umfeld des Marienhofs beginnen. Unter der Grünfläche hinterm Rathaus wird die mittlere Station der zweiten Stammstrecke in 38 Metern Tiefe gebaut. Auch weitere archäologische Grabungen wie bereits in den Jahren 2011/2012 müssen im Marienhof durchgeführt werden. Die Bahn hätte gerne schon diesen Sommer mit den Arbeiten begonnen, die Stadt verweigerte dies jedoch aus Sorge, dass sich Freistaat und Bund doch nicht über die Finanzierung des Milliarden-Projekts einigen, der Marienhof dann aber bereits zerstört wurde. Mit der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags steht den Bauarbeiten am Marienhof nun nichts mehr im Wege.

Die neue Station wird in einer offenen Baugrube errichtet, Bagger graben bis auf knapp 40 Meter in die Tiefe. Eine zweite offene Baugrube liegt an der Ostseite des Platzes für den Bau eines Fluchttreppenhauses. Für die Herstellung der offenen Baugrube und als Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche wird in der Bauphase die gesamte Fläche des Marienhofs beansprucht. Eine bis zu 4,50 Meter hohe Lärmschutzwand umschließt die Baufläche. Am Ende der Bauarbeiten wird der Marienhof wieder hergestellt. Als Zugänge zur unterirdischen Station sind zwei Treppenaufgänge am nördlichen Platzrand, zwei Aufzüge an der Westseite und ein Aufzug an der Ostseite vorgesehen.

Wenn die Bahnsteigebene in etwa 40 Metern Tiefe erreicht ist, werden die nach Osten und Westen unter die

Bebauung reichenden Bahnsteigröhren vorgetrieben. Die Bauarbeiten an der Oberfläche und an den offenen Baugruben finden im Regelfall tagsüber an Werktagen statt. Während einzelner Bauphasen ist es aber auch erforderlich, einen Teil der Arbeiten nachts und an Wochenenden durchzuführen. Über alle Arbeiten will die Bahn die Anwohner und Anlieger stets auf dem Laufenden halten. Fest steht: Münchens grüner Hof hinterm Rathaus wird über Jahre eine hässliche Baugrube sein.

Ostbahnhof

Auf erhebliche Beeinträchtigungen müssen sich die Haidhauser gefasst machen, denn am Orleansplatz plant die Bahn in offener Bauweise die neue S-Bahn-Haltestelle Ostbahnhof – in 35 Metern Tiefe. Zum Schutz der Anwohner soll eine drei Meter hohe Wand rund um den Platz errichtet werden. Nach Abschluss der Arbeiten wird der Platz wieder hergestellt.

Rund um den Orleansplatz gibt es je nach Bauabschnitt immer wieder Straßensperrungen. An der Kreuzung Pütrichstraße/Kellerstraße wird es für die Anwohner ebenfalls unangenehm. Denn dort wird ein Rettungsschacht gegraben. Die Freischankfläche des dortigen Irish-Pub wird aufgelöst und zur Baustelle. Die Anwohner müssen sich auf massiven Baulärm und Lkw-Verkehr einstellen – dies über rund sechs Jahre. Zum Schutz der Nachbarn wird die Bahn auch dort eine drei Meter hohe Lärmschutzwand aufstellen, entlang der Kellerstraße wird sie sogar vier Meter in die Höhe ragen. Die neue Stammstrecke mündet an der Ecke Orleansstraße/Berg am Laim-Straße wieder in die alte Stammstrecke und endet an der Station Leuchtenbergring.



Ulrich Lobinger

E-Mail: ulrich.lobinger@merkur.de



Auch interessant



Tragischer Unfall auf B471: "Das geht einem tief in die Seele"



Mit diesen 15 Tipps bringst Du Ordnung in jeden Raum!
TURN ON



Bildvergleich: Smartphone-Fotos gegen Canon-Kamera
Canon



Osteoporose: Ernährung spielt eine wichtige Rolle bei der Behandlung
Behandeln.de



17-jähriger entblößt sich in Tram: Situation eskaliert



B 471: Noch länger gesperrt



Ontario - Das Leben genießen in einem Wochenendhaus
Destination Canada - Keep Exploring



Unternehmer Hiergeist straft Gemeinde Waakirchen ab

empfohlen von

Zur Startseite

- Anzeige -



Meistgesehene Fotostrecken



41

Unsere Bilder des Tages

Die schönsten, skurrilsten und interessantesten Bilder des Tages. Aus München, Deutschland und der Welt.



1

Zoologische Staatssammlung zeigt 25 Millionen Tiere

München - Die Zoologische Staatssammlung öffnet am 19. November ihre Türen für Neugierige. Besucher können dort rund 25 Millionen Tiere bewundern. Einige davon sind in ...



Der Fasching naht: Das ist das Narhalla-Prinzenpaar 2017

München - Die Münchner Faschingsgesellschaft Narhalla hat ihr offizielles Prinzenpaar 2017 vorgestellt. Hier gibt's Fotos von Petra IV. und Christian III.



140 Jahre MVG-Tram: Tag der offenen Tür im Nostalgierausch

München - Die Münchner Tram ist am Wochenende 140 Jahre alt geworden. Das war für die MVG und die Münchner Trambahn-Fans ein Grund zum Feiern, und ein wenig nostalgisch ...

Kommentare

Neueste Kommentare

Beliebteste Kommentare

chaos 27.10.2016, 07:49 Antwort

👍 (1) 💬 (0)

Die Sanierung erfolgt dann bestimmt so wie bei der MVG zwischen Münchner Freiheit und Scheidplatz: Aus technischen Gründen ist eine Vollsperrung notwendig, es erfolgt ein SEV mit Bussen.

I frog ja Nuhr! 27.10.2016, 07:44

👍 (0) 💬 (0)

40 Meter Tiefe, wie wär's mit einem Atombunker dazu und Kostenübernahme aus dem Verteidigungshaushalt?

Schon wieder Murks 27.10.2016, 07:39

👍 (1) 💬 (0)

Und weiterhin vom Holzkirchner zum Starberger Bahnhof latschen?

München 21 ist damit völlig verbaut, künftige Generation würdents danken, wenn es sie noch gäbe.
Wenn aber doch, warum also nicht Nägel mit Köpfen, ein 3. Gleis und jeweils 2 Bahnsteige?

⌵ Alle Kommentare anzeigen

- Anzeige -

www.otto.de/iphone

Unsere Services für Sie im Überblick

Service

Wetter
Verkehr
Lokalnachrichten
FC Bayern München

Anzeigen

Trauer
Autoanzeigen
Stellenanzeigen
Immobilienanzeigen
Kleinanzeigen
Anzeige aufgeben

Abo

Übersicht
Aboservice
Probeabo
ePaper
Preise

Über uns

MerkurBlog
Projekt KLASSE
Kontakt
Impressum
Datenschutz
FAQ
AGB

[Mediadaten Online](#)

[Mediadaten Print](#)

[Über unsere Werbung](#)