

## München-Region-Bayern Förderband statt Lastwagen

### Der Aushub für die zweite Stammstrecke am Hauptbahnhof soll umweltfreundlich entsorgt werden

München . Die Arbeiten an der zweiten S-Bahn-Stammstrecke nehmen Fahrt auf: Ende des Jahres sollen am Hauptbahnhof die Bauarbeiten für den neuen unterirdischen S-Bahn-Halt beginnen. Im heutigen Empfangsgebäude soll dafür eine 40 Meter tiefe Baugrube entstehen. Für den Abtransport des Aushubs will die Bahn weitgehend auf Lastwagen verzichten. Stattdessen will sie den Schutt mit einem Förderband zur Donnersbergerbrücke transportieren, wo er auf Züge verladen wird.

Die Idee des Förderbands ist neu. Derzeit bereitet die Bahn eine Planänderung vor und will noch in diesem Jahr eine Baugenehmigung beantragen. Ein Förderband hätte den Vorteil, dass durch den entfallenden LKW-Verkehr weitaus weniger Abgase und Lärm entstehen. Allerdings gäbe es über Jahre ein markantes Bild in der Bahnhofsgegend ab. Auf mehr als 500 Metern soll das Förderband an der Arnulfstraße entlang bis kurz vor den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) verlaufen. Wie genau, steht noch nicht fest. Laut einer Bahnsprecherin könnte es in bis zu vier Metern Höhe über dem Bürgersteig geführt werden. Um den Verkehr nicht durch herabfallenden Schutt zu gefährden, soll das Band wie eine Tasche oben geschlossen sein. Vor dem ZOB biegt das Förderband dann Richtung Bahngleise ab und wird an diesen entlang bis zur Verladestation geführt. Noch sind dies allerdings Überlegungen, die nicht vollständig ausgearbeitet sind.

Bevor die Grube ausgehoben wird, starten in diesem Frühjahr am Hauptbahnhof vorbereitende Arbeiten, bei denen Kabeltrassen und Leitungen stillgelegt oder verlegt werden. Dies geschieht vor allem im Untergrund des Empfangsgebäudes, wo sich Lagerflächen von Läden befinden. Die Geschäfte müssen deshalb noch in diesem Jahr aus dem Empfangsgebäude ausziehen. Die Hauptbaumaßnahme startet dann mit dem Abbruch des sogenannten Schwammerls am Bahnhofplatz.

Im Herbst geht es auch am Marienhof auf der Baustelle für den neuen Tiefbahnhof richtig los. Dieses Frühjahr werden die sogenannten vorbereitenden Maßnahmen dort abgeschlossen sein. Voraussichtlich noch bis April werden an der künftigen Baugrube für den geplanten Tiefbahnhof noch Leitungen und Rohre verlegt, um das Baufeld frei zu machen. Anschließend rücken noch einmal die Archäologen an, um das Areal zu untersuchen. Gleichzeitig lässt die Bahn Probebohrungen vornehmen, um den Grundwassergehalt in der Erde zu ermitteln. Von August an soll dann eine viereinhalb Meter hohe Lärmschutzwand entstehen. Wie diese optisch gestaltet wird, ist nach Angaben einer Bahnsprecherin noch offen. Steht der Lärmschutzwand, werden von Herbst an sogenannte Schlitzwände in die Tiefe gebaut, um die künftige Baugrube abzusichern. Dazu wird, wie es der Name sagt, ein Schlitz in die Erde gefräst und mit Beton aufgefüllt. Die Wand soll die Baugrube stabilisieren, diese Baumaßnahme dauert sechs bis acht Monate. 2019 soll dann der Aushub der Grube starten. Zunächst werden circa drei Meter Erdreich abgetragen, dann baut die Bahn einen Deckel, unter dem dann weiter in die Tiefe gegraben wird. Selbst vom Aussichtspunkt hinter dem Rathaus wird man so nicht recht viel von der Baustelle sehen. Der Abtransport des Aushubs soll wie bisher geplant mit Lastwagen erfolgen.

So ist es auch am Orleansplatz neben dem Ostbahnhof vorgesehen. In diesem Herbst sollen auch dort die bauvorbereitenden Arbeiten starten. Doch noch sind zwei Klagen gegen die Stammstrecke anhängig, die voraussichtlich im Januar verhandelt werden. Andreas Schubert

**Alles noch Vorbereitung ist das, was hinter dem Rathaus am Marienhof geschieht. Im Herbst geht es nach unten für den Bau des zweiten Tunnels. Foto:Stefanie Preun**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 15. Januar 2018, Seite 33