

S-Bahn Stammstrecke

Startsignal für die zweite Stammstrecke zwischen Isar und Ostbahnhof

Bis zu 42 Meter tief unter der Oberfläche: Für den dritten Abschnitt liegt nach enormer Verzögerung die Baugenehmigung vor. Über Lärmschutz und was es mit dem Ersatzschlafraum für Anwohner auf sich hat.

Von Heiner Efferen

Wer am Marienplatz in die S-Bahn Richtung Ostbahnhof einsteigt, wird irgendwann einmal 42 Meter unter der Erde sein - nämlich, wenn es auf der zweiten Stammstrecke tief unter der Isar hindurch geht.

Am Marienhof wird seit Sommer an der dritten unterirdischen Ebene gebaggert, dort sind es 24 Meter unter die Erde hinab. In Laim wurde erst im November ein 500 Tonnen schwerer Betondeckel verschoben, um den Bahnhof für den Neubau vorzubereiten. Und zwischen Isar und Ostbahnhof? Für die knapp drei Kilometer Tunnelstrecke liegt nun immerhin die Baugenehmigung vor. Sechseinhalb Jahre nach dem Tag, an dem unter anderem der damalige Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) und Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) auf einen roten Knopf gedrückt haben, um den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke offiziell beginnen zu lassen.

Die Baugenehmigung für ein solch großes Schienenprojekt erlässt das Eisenbahnbundesamt (EBA). Für die zwei Abschnitte im Westen und im Zentrum ist eine solche längst rechtskräftig. Den dritten sogenannten Planfeststellungsbeschluss für den Osten stellte das EBA erst am 31. Oktober aus, groß verkündet wurde dieser nicht. Dabei hat er auf die Stadtgesellschaft und den öffentlichen Verkehr enorme Auswirkungen. Die zweite S-Bahn-Stammstrecke gehört schließlich zu den größten Schienen-Neubauprojekten Deutschlands.

Drei getrennte Röhren werden die Tunnelbaumaschinen von Laim im Westen und vom Ostbahnhof auf der anderen Seite in Richtung Marienhof fräsen. Drei tief in die Erde reichende Rettungsschächte werden im Osten in die Erde gebohrt. Und nicht zuletzt wird der Ostbahnhof inklusive einer neuen Station kräftig umgebaut. Die Trasse unter der Isar hindurch in die Innenstadt soll bis zu 42 Meter tief unter der Oberfläche liegen. Ein Abzweig für die S-Bahn-Linien in den Süden wird angelegt, aber noch nicht ausgebaut. Tag und Nacht soll gearbeitet werden, was auch für die Anwohner spürbare und vor allem auch hörbare Folgen haben wird.

Grundsätzlich haben Anwohner von genau festgelegten Grundstücken zum Beispiel an der Orleansstraße oder der Friedenstraße Anspruch auf Schallschutz durch besondere Fenster oder temporäre Lärmschutzwände. Sollte dies nicht umzusetzen sein und der Geräuschpegel 60 Dezibel an zwei aufeinanderfolgenden Nächten oder mindestens neun Nächten im Monat überschreiten, muss die Deutsche Bahn diesen Baustellen-Nachbarn eine ruhige Unterkunft an einem anderen Ort bezahlen. In der Baugenehmigung nennt das EBA dies "Ersatzschlafraum".

Anspruch nur auf Schallschutz wie entsprechende Fenster oder spezielle Lüfter haben dagegen deutlich mehr Menschen, die etwa an der Transport-Route der Baustelle wohnen. Auch hier ist der Umgriff bis auf jede Hausnummer festgelegt, der Bereich umfasst zum Beispiel auch Häuser an der Einsteinstraße oder der Neumarkter Straße.

Sorge um die Sicherheit von älteren Häusern

Manche Anwohner hatten schon im laufenden Verfahren Einwände gegen den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke vorgebracht. Sie fürchten nicht nur Lärm, sondern vor allem auch um die Sicherheit ihrer Häuser, wenn unter diesen die Tunnels gebohrt werden. So könnten sich an älteren Häusern in

Haidhausen Risse bilden oder das Grundwasser steigen, hieß es in den Schreiben. Auch die evangelische Kirchengemeinde St. Johannes am Preysingplatz gehört zu jenen, die Einwände erheben. Doch das Eisenbahnbundesamt sah in den Argumenten keinen Hinderungsgrund für den Bau der zweiten Stammstrecke. Die Genehmigungsbehörde sieht durch entsprechende Vorkehrungen und Auflagen den Lärm- und Gebäudeschutz gewahrt.

Die enorme Verzögerung der Baugenehmigung im Osten ist auf eine weitgehende Neuplanung in diesem Abschnitt zurückzuführen. Dafür wurde ein früheres, bereits 2016 abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren zum Großteil aufgehoben. Denn die Deutsche Bahn entschloss sich 2019 für ein neues Rettungskonzept und zu einer Verlegung des neuen S-Bahnhofs am Ostbahnhof vom Orleansplatz auf die andere Seite an die Friedenstraße. Das machte eine Neutrassierung der Strecke nötig. Als Fluchtweg wird zwischen den beiden Röhren für die Zugleise ein dritter Tunnel angelegt. Im Vergleich zum vorherigen Rettungskonzept kann die Deutsche Bahn deshalb auf vier weitere Notfallschächte im Osten verzichten.

Als das Unternehmen 2019 die Neuplanung verkündete, sprach es von zusätzlichen Kosten von bis zu 200 Millionen Euro. Der Kostenrahmen von 3,8 Milliarden Euro werde eingehalten, die

für 2028 angekündigte Eröffnung müsse nicht verschoben werden. Während der vierjährigen Genehmigungsphase wurden diese Angaben jedoch überholt. Im Herbst 2022 gab die Bahn zu, dass die Arbeiten nicht vor 2035 bis 2037 beendet und die Kosten auf 7,8 Milliarden Euro inklusive des Eigenanteils angewachsen seien. Mittlerweile geht die bayerische Staatsregierung als Bauherrin der Strecke von 8,5 Milliarden aus.