

Baubeginn im Osten

Nach vielen Verzögerungen nimmt die Deutsche Bahn den letzten Abschnitt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in Angriff. 2037 soll die Trasse fertig sein.



Im Westen, hier an der Donnersbergerbrücke, sind die Arbeiten für die zweite Stammstrecke längst in Gang. Nun wird auch der letzte Abschnitt im Osten in Angriff genommen.

FOTO: ROBERT HAAS

Von Andreas Schubert

Schlagzeilen hat die Baustelle zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke im Abschnitt Ost erst vor Kurzem gemacht: Im April steckten Unbekannte unweit des Bayerischen Landtags Baumaschinen in Brand. Jetzt hat die Deutsche Bahn (DB) den offiziellen Baubeginn für diesen letzten Abschnitt des Projekts bekannt gegeben.

Der Planfeststellungsbeschluss, also die Baugenehmigung, liegt seit Dezember 2023 vor. Aktuell laufen die Ausschreibungen und die Vergaben für die Gewerke, Dienstleistungen und Bauarbeiten in diesem Abschnitt. In den Maximiliansanlagen südlich des Maximilianeums sind die Vorbereitungen für den „Rettungsschacht 7“ und das unterirdische Abzweigungsbauwerk der Tunnel in Richtung Giesing laut DB fast abgeschlossen. Damit die eigentlichen Arbeiten beginnen können, mussten zunächst mehrere Versorgungsleitungen und Kanäle umgelegt werden.

Auch auf dem Bahngelände am südlichen Ende der Orleansstraße wird nun ge-

arbeitet. Hier entsteht der „Rettungsschacht 8“. Aktuell wird das Gelände umgebaut, um Platz für die zweite Stammstrecke zu schaffen. Der Autohändler hat das Grundstück schon vor Längerem verlassen. Am nördlichen Ende der Orleansstraße entsteht der „Rettungsschacht 9“. Auch dort wird das Baufeld nun „frei gemacht“, wie es die DB formuliert.

7,2 Milliarden Euro kostet das Projekt. Vielleicht auch doppelt so viel

Für die gemeinsame Stellwerkstechnik der ersten und zweiten Stammstrecke werden laut DB schon jetzt Vorbereitungen getroffen. Dies betrifft den Bau von Kabeltrögen und das Verlegen neuer Signalkabel vom Ostbahnhof bis zum Südbahnhof im Bereich der Thalkirchner Straße. Diese Arbeiten finden überwiegend nachts und am Wochenende statt. In den Nächten vom 9. bis 13. Dezember werden dort Kabeltiefbauarbeiten vorgenommen. Dies betrifft den Bereich Balanstraße und Tassiloplatz.

Die zweite Stammstrecke sollte nach ersten Prognosen erst 2026, dann 2028 und nach aktuellem Stand voraussichtlich erst 2037 fertig werden. Als Grund nennt die DB nicht etwa Fehleinschätzungen von Anfang an, sondern zahlreiche Umplanungen. So wird etwa die Station Ostbahnhof für die zweite Stammstrecke vom Orleansplatz auf die Seite des Werksviertels verlegt. Ebenso gibt es ein neues Konzept mit einem mittig liegenden Rettungstunnel. Die frühere, damals ebenso genehmigte, Planung mit einem Rettungsschacht in der Kellerstraße und der Station unter dem Orleansplatz wurde verworfen.

Offiziell soll die Trasse nach jüngster Schätzung 7,2 Milliarden Euro kosten, statt – wie am Anfang veranschlagt 3,2 bis 3,84 Milliarden. Andere Schätzungen gehen allerdings vom doppelten Betrag aus, also etwa 14 Milliarden Euro. Die Stammstrecke wäre damit teurer als das ebenso umstrittene Projekt Stuttgart 21, das mehr als elf Milliarden Euro kosten wird. Für diesen Preis bekäme man zum Beispiel fast 38 Millionen Erste-Klasse-Bahntickets von München nach Berlin.