



## Haidhauser müssen jahrelang mit offenen Gruben leben

### Der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke bedingt diverse Rettungsschächte - betroffen sind vor allem die Grünanlagen

Das ganz große Bauloch in der Kirchenstraße ist zwar aus den Planungen verschwunden - ganz ungeschoren aber wird Haidhausen nicht davonkommen, wenn die Buddelei für die zweite S-Bahn-Stammstrecke beginnt. Betroffen sind vor allem die Grünanlagen des Viertels, in denen teilweise über Jahre hinweg die offenen Baugruben der Notausstiege klaffen werden. Der Tunnel selbst wird bergmännisch gebaut, als Startschacht dienen das Bahnareal nahe dem Haidenauplatz sowie, in kleinerem Umfang, ein Teil der Maximiliansanlagen.

Bei der Bahn sind die neuen Pläne für den Haidhauser Abschnitt der zweiten Stammstrecke so gut wie fertig, DB-Projektleiter Albert Scheller will sie im Herbst dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung vorlegen. Danach muss der Teilabschnitt erneut ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen, in dem es auch eine Öffentlichkeitsphase und Gelegenheit zum Widerspruch geben wird. Der Freistaat hatte, wie berichtet, im Herbst die alten Planungen zur Makulatur erklärt, weil sie die wirtschaftlichen Mindestanforderungen nicht erfüllten. Inzwischen soll die Röhre, um die Belastung der öffentlichen Haushalte auf einen längeren Zeitraum zu verteilen, in zwei Bauabschnitten gebaut werden - zuerst der Tunnel zum Leuchtenbergring, der nun unterhalb der Wörthstraße verläuft, danach der Abzweig zum Ostbahnhof.

Gebaut wird Scheller zufolge von zwei Seiten aus: Die spätere Kreuzung der Tunnelröhren, die unterhalb des Wiener Platzes liegt, wird über einen Schacht nahe des Sportplatzes in den Maximiliansanlagen errichtet. Bauzeit: zweieinhalb Jahre, das Loch dient später als Rettungsschacht. Den größeren Teil der Tunnelstrecke will Scheller aber von Osten her per Schildvortrieb vornehmen. Der dazu notwendige Startschacht soll sich auf Bahngelände nahe des Haidenauplatzes befinden, umgeben von einer riesigen Baustellenfläche, die erst nach sechs Jahren wieder freigegeben werden kann.

Beliefert wird der Startschacht mit täglich 30 Lastwagen und zweieinhalb Zügen, den Abtransport des Aushubs übernehmen ebenfalls 30 Lkw und zwei Züge. Diese Zahlen, betont Scheller, sind allerdings Durchschnittswerte - es wird also Tage mit deutlich weniger, aber eben auch welche mit deutlich mehr Verkehr geben.

Rettungsschächte, die von der Oberfläche aus gegraben werden müssen, sollen am nordwestlichen Ende des Bordeauxplatzes und am östlichen Rand der Orleansstraße, auf Höhe Elsässer Straße, entstehen. Die Bauzeit beträgt jeweils eineinhalb Jahre.

Im zweiten Bauabschnitt kommen weitere Rettungsschächte am südwestlichen Johannisplatz (Bauzeit dreieinhalb Jahre) und an der Balanstraße nahe der Eisenbahnbrücke dazu (Bauzeit zweieinhalb Jahre). Dickster Brocken ist aber zweifellos die unterirdische Station am Ostbahnhof, deren Bau den Orleansplatz vier Jahre lang mit verschiedenen Gruben und Absperrungen "beglücken" wird. Dominik Hutter

Fenster schließen ☺