

27. Dezember 2018, 19:35 S-Bahn

Bahn vergibt Großauftrag für zweite Stammstrecke

- Eine Bietergemeinschaft aus den Firmen Implenia Construction und Hochtief Infrastructure hat den Zuschlag für Arbeiten am Tiefbahnhof am Marienhof erhalten.
- Gerade laufen noch die Vorbereitungen: Die Schallschutzwand wird fertiggestellt und das Bodenniveau abgesenkt.
- Die Bauarbeiten werden sich im nächsten Jahr auch auf den regulären Betrieb auf der ersten Stammstrecke auswirken.

Von Andreas Schubert

Beim Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke geht es weiter voran. Am Donnerstag hat die Bahn mitgeteilt, dass sie nun auch die Hauptbaumaßnahmen für den Tiefbahnhof am Marienhof vergeben hat. Den Zuschlag erhielt die Bietergemeinschaft aus den Firmen Implenia Construction und Hochtief Infrastructure. Der Bahnhof kostet rund 394 Millionen Euro und liegt nach Angaben der Bahn - wie auch die bereits vergebenen Hauptbauleistungen im Bereich der Station Laim, Tunnel West und Hauptbahnhof - im Kostenrahmen.

Der Hochtief-Konzern wird sich unter anderem um den Rohbau des Zugangsbauwerks kümmern, den Tunnel für die Bahnsteigebene mit Verbindungstunnel sowie um den Rohbau aller Ausgangs- und Übergangsbauwerke zur U-Bahn. Zur Aufgabe der Unternehmens gehört dabei auch, die vorhandenen U-Bahn-Röhren und Bestandsgebäude während der Bauzeit zu stabilisieren. Insgesamt sollen alle Arbeiten bis 2026 abgeschlossen sein, nach Angaben der Bahn liegt alles im Zeitplan.

[Verkehr in München](#)

[Der Bau der zweiten Stammstrecke erfordert Opfer](#)

[Die Baustelle ist zwei Kilometer lang, bis zu 100 Meter breit und plagt Anwohner sowie Eidechsen gleichermaßen. Jetzt gehen die Arbeiten in die nächste Phase.](#) Von Thomas Anlauf

Die Schallschutzwand am Marienhof wird noch im Januar fertiggestellt. Sie umfasst dann auf einer Länge von 445 Metern die gesamte frühere Grünfläche des Marienhofs und ist durchgehend 4,50 Meter hoch. Derzeit laufen am Marienhof noch vorbereitende Maßnahmen. So wird unter anderem das

Bodenniveau um drei bis vier Meter abgesenkt, bis alle Spuren früherer Besiedlung abgetragen sind. Im Sommer beginnen die Arbeiter dann mit dem Bau der Schlitzwand, welche die Baugrube nach unten stabilisiert. Dazu wird sich eine sogenannte Schlitzwandfräse 60 Meter in die Tiefe arbeiten. Nach und nach entsteht um die Baugrube herum eine massive Betonwand in der Erde. Gleichzeitig werden innerhalb der Grube sogenannte Primärpfähle erstellt, die später den Betondeckel über der Baustelle tragen sollen. Diese sehr lauten Baumaßnahmen dauern etwa ein Jahr.

Am Hauptbahnhof gehen ebenfalls die bauvorbereitenden Maßnahmen weiter. Auch hier wird vom Frühjahr an eine Schallschutzwand aufgestellt und die Baustelle eingerichtet, um anschließend mit dem Teilabriss der Schalterhalle und dem Abriss des Vordachs, dem sogenannten "Schwammerl", den Zugang zur künftigen Baugrube frei zu machen. Danach geht es auch dort, wie am Marienhof, mit der Erstellung einer Schlitzwand nach unten. Am Hauptbahnhof entsteht unterhalb der heutigen Empfangshalle das neue, 40 Meter tiefe Zugangsbauwerk zur S-Bahn. Auch eine Verbindung zu den U-Bahn-Stationen ist über dieses Bauwerk möglich.

Im Bereich der Station Laim beginnt - nach Abschluss der Vorabmaßnahmen und einer Planungsphase - im Herbst der Bau der sogenannten Umweltverbundröhre, die Laim und Nymphenburg verbindet. Hier wird es zu Umleitungen für den Autoverkehr kommen. Fußgänger können die Station nach wie vor erreichen.

In Haidhausen starten im Herbst die Vorabmaßnahmen mit dem Abriss des alten Zollamtsgebäudes an der Ecke Orleansstraße/Berg-am-Laim Straße und anschließender Verlegung von Rohren und Leitungen. Die Bahn macht hier das Baufeld frei für die künftige Startbaugrube für die Tunnelvortriebsmaschinen, die dann in Richtung Marienhof starten sollen. Der Bau des Tunnels erfolgt komplett bergmännisch, also unter der Erde. Die großen Vortriebsmaschinen werden aber erst in zwei Jahren Fahrt aufnehmen.

Geplant ist, von beiden Richtungen gleichzeitig zum Marienhof hin zu buddeln. Am Ziel angekommen, werden die Maschinen dann demontiert und abtransportiert.

Auch auf den regulären Betrieb auf der ersten Stammstrecke werden sich die Bauarbeiten auswirken. So wird es zwischen Pasing und Ostbahnhof 2019 an einzelnen Wochenenden baustellenbedingte Einschränkungen auf der Stammstrecke geben. Dabei werden laut Bahn unterschiedliche Arbeiten gebündelt - von Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen auf der ersten Stammstrecke bis hin zu Vorarbeiten für den Bau der zweiten. Derzeit laufen wegen der bevorstehenden Baustellen die Feinabstimmungen bei der S-Bahn München für das Fahrplanjahr 2019. Zu den Details will die Bahn Anfang des

Jahres informieren. Darüber hinaus wird es auch zwei Vollsperrungen der alten Stammstrecke geben. Vom 10. bis 13. Mai 2019 und 18. bis 21. Oktober 2019 will die Bahn wieder Wartungsarbeiten vornehmen. Dann müssen Fahrgäste wieder auf den Ersatzverkehr umsteigen.

URL: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/zweite-stammstrecke-grossauftrag-marienhof-1.4267016>

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 28.12.2018/baso

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.