

Bezirksgruppe Schwaben

Exkursion 2. S-Bahn-Stammstrecke München

Am Donnerstag 18. April 2024 13:00-20:00 Uhr

Tief, tiefer, am tiefsten!

In einer Tiefe von bis zu 40m entsteht derzeit im Untergrund der Münchener Innenstadt unter dem bestehenden U-Bahnnetz sowie unter der bereits vorhandenen S-Bahn die sog. 2. Stammstrecke für die S-Bahn. Mit Hilfe von 55m tiefen Schlitzwandverbauten werden aktuell enorme Baugruben für die zugehörigen Bahnhöfe ausgehoben. Und das alles unter größtmöglicher Aufrechterhaltung des Verkehrs in der Innenstadt, der U-Bahn und der heutigen S-Bahn.

Eine derartiges Mammut-Projekt können sich die interessierten Ingenieure der Bezirksgruppe Schwaben natürlich nicht entgehen lassen! Auf Vermittlung unseres Fortbildungsbeauftragten Prof. Dipl.-Ing. Christian Waibel gelang es sodann, eine individuelle Führung auf der Großbaustelle der Deutschen Bahn zu organisieren. Zu Gast bei der der „ARGE Tunnel Hauptbahnhof“, deren Gesellschafter die Firmen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Ed. Züblin AG, Firmengruppe Max Bögl und BAUER Spezialtiefbau GmbH sind, erlangten wir handnahe Einblicke in das zukünftige S-Bahnnetz in München.

Zentrale unterirdische Hauptverkehrsschlagader

Die Münchner S-Bahn befördert täglich rund 840.000 Fahrgäste und legt im Jahr über 20 Millionen Kilometer zurück. Die zu den Olympischen Spielen 1972 eröffnete Stammstrecke gerät damit an ihre Kapazitätsgrenzen. Abhilfe soll die rund 10 km lange 2. Stammstrecke schaffen. Kernstück sind zwei eingleisige, sieben Kilometer lange Tunnel, die den Hauptbahnhof und den Ostbahnhof miteinander verbinden. Drei unterirdischen Stationen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof werden komplett neu gebaut, die beiden oberirdischen Umsteigestationen Laim und Leuchtenbergring unter laufendem Betrieb umgebaut.

Besichtigungsprogramm



Kurz vor der Donnersbergerbrücke entsteht das Tunnelportal West. Von hier aus werden die Tunnelröhren in Richtung Marienhof aufgeföhren. Im Rahmen der Exkursion wurden neben den laufenden Arbeiten zur Herstellung der offenen Bauweise auch die Vorbereitungen zum Start der Tunnelvortriebsmaschinen vorgestellt.

Unter der Fläche der mittlerweile abgerissenen Schalterhalle des Münchner Hauptbahnhofs entsteht die neue unterirdische Station der 2. Stammstrecke mit einem zentralen Hauptzugang. Die Herstellung dieses Bauwerks erfolgt in der sogenannten Schlitzwand-Deckelbauweise. Hier konnten wir unter laufendem Betrieb der Aushubarbeiten (von der engültigen Baugrubentiefe von rd.40m ist momentan immerhin schon in Etwa die Hälfte erreicht) den Großgeräten bei Ihrer Arbeit zusehen.

Den Weg zwischen den beiden zentralen Baustellenbereichen absolvierten wir übrigens mit der öffentlichen S-Bahn, die die beiden Großbaustellen im 10-Minuten Takt verbindet; wo hat man das sonst noch?



Vertiefung und Verfestigung der Baustelleneindrücke

Nach der knapp 4-stündigen Baustellenbesichtigung hatten wir zum Abschluss dann noch einen Tisch im Augustiner-Keller reserviert um in netter Runde die Eindrücke des Nachmittags zu verarbeiten und die persönlichen Kontakte zwischen den Exkursiosteilnehmern zu vertiefen.

Autor:

Dipl.-Ing. (Univ.) Thomas Hanrieder
Staatliches Bauamt Kempten