

Stadtführung: Schlaflos in Haidhausen am 8.7.2016

Baustellen-Information

Häuserliste der Häuser, die direkt untergraben werden in diesem Teilstück:

Preysingplatz 2, 3, 4

Kirche St. Johannes

Preysingstraße 18 und 20

Pütrichstraße 2 und 4

1, 3, 3a, 5, 7

Milchstraße 1 und 3

2, 4, 6

Kellerstraße 21, 23, 25, 27, 29

Steinstraße 50, 52

Die anwesenden Hausbesitzer, fünf oder sechs, drückten größte Besorgnis aus, dass ihre aus Ziegeln errichteten Häuser, zum Teil ohne Fundament, sehr fragile Altbauten sind, die durch die Erschütterungen und Bodenbewegungen schwere Schäden erleiden werden. Sowie, dass nach einer Inbetriebnahme der S-Bahn Schall und Vibrationen übertragen würden.

Preysingplatz

Die Nummer 2/2011 S.7-9 der HN liefert ein interessantes Detail zum Trassenverlauf der Tunnelröhren in diesem Abschnitt: Die Erklärung, weshalb die zwei Tunnelröhren unter der Kirche St. Johannes und weiter bis zur Kellerstraße zwar wie überall parallel, aber höhenversetzt verlaufen: s bei dem Nachbau eines Südastes (darf es) nicht zu einem Eingriff in den laufenden Betrieb auf dem Hauptast Innenstadt Ostbahnhof o kommen. Es wurde deswegen eine höhenmäßige Verschwenkung im Bereich der Maximiliansanlagen gewählt, unter Mitbau eines Abweigstutzens, wodurch sämtliche Freiheitsgrade offengehalten werden. Von diesem Südast ist nun zwar seit langem keine Rede mehr und er wird definitiv aus Kostengründen auch nicht gebaut werden. -- Trotzdem und ungeachtet dessen bleibt die Höhenverschwenkung der einen Tunnelröhre.

Kirche St. Johannes

Die wiederum unter der Kirche St. Johannes am Preysingplatz zur Folge hat, dass die Tunnel-Röhre nur noch ca. 12 Meter unter dem Fundament der Kirche durchläuft. Dieses Fundament wiederum, erklärte Pfarrer , ruht in einer ehemaligen, später dann -- also vor 1916, vor der Errichtung der Kirche -- mit Kies aufgefüllten Lehmgrube auf mehreren Betonpfeilern, deren genaue Orte unbekannt sind.

Das birgt auch für die Bahn gewisse Überraschungseffekte, da man im Vorhinein nicht genau weiß, was einen erwartet, wenn die Tunnelbohrmaschine bis hierhin vorgedrungen ist. Den Verzicht auf eine Klage gegen das Tunnelbauvorhaben begründete der Pfarrer jedenfalls folgendermaßen:

1. Habe die Bahn erklärt, sie baue den Tunnel in jedem Fall. Wenn nicht unter der Kirche, dann unter den angrenzenden Häusern. Diese Verschiebung von Schäden zu den Nachbarn wolle die Kirchengemeinde nicht auf sich nehmen.

(Egal wie unwahrscheinlich die Planung einer 4. Variante nach drei misslungenen Versuchen tatsächlich gewesen wäre.)

2. Hat man sich mit Unterstützung der Landeskirche auf einen Runden Tisch mit der Bahn geeinigt, an dem bei jedweder Abweichung des tatsächlichen Geschehens auf der Baustelle von den in den Planungsunterlagen festgehaltenen Daten diese Abweichungen am Runden Tisch mit der Kirchengemeinde verhandelt werden müssen.

Ecke Kellerstraße: Fluchttunnel, Rettungsschacht und Baustelleneinrichtung

SZ: 16.9.2010 Seite R 9 Diese Baustelle wird selbst von der Bahn als **kritisch** bezeichnet. Die oben erwähnte Höhenverschwenkung führt am gesetzlich alle 600 m vorgeschriebenen Rettungsschacht, bzw. an den Zuwegen zum Schacht dazu, dass einer der zwei Fluchttunnel zum Rettungsschacht

von den Häusern an der Nordseite der Kellerstraße her durch die Hinterhöfe zwischen Keller-/ und Michstraße zur Milchstraße führt, die Milchstraße unterquert und zweimal ums Eck zu der Rampe führt, die von der zweiten Röhre herkommt.

Von hinten durch die Brust zum Rettungsschacht. Über die rund gebaute Treppe ca 27 Meter hoch, während die Feuerwehr mit Rettungsausrüstung nach unten stürmt. Das sind tatsächlich interessante Erkenntnisse, die einem Normalsterblichen nur eine Ortsbegehung wie diese, mit den von Richard Forward aufgezeichneten unterirdischen Trassenverläufen ermöglicht. Zum Vergleich: der tiefste Bahnsteig in München ist 25 m tief.

Auch der Kinderspielplatz an der Kellerstraße und die daneben untergebrachte Kinderkrippe waren wohl auf der geistigen Landkarte von Stadträten und DB Projektbau nicht zu sehen.

Dass die Feuerwehrezufahrt zu den Häusern der Milchstraße an dieser Ecke nicht mehr möglich sein wird und deshalb an mehreren Häusern Gerüste zur eventuellen Rettung aus den Häusern angebracht werden, erfährt man hier.

Die Anlieferung zu allen Häusern der Milch-/ und Pütrichstraße wird weiter möglich sein, heißt es bei der DB. Dazu wird eine 3m breite Straße ums Eck zur Pütrichstraße auf den nördlichen Gehsteig der Milchstraße gelegt. Diese Furt verbindet dann die zwei Sackgassen Milch- und Pütrichstraße. Wie so eine Anlieferung sich tatsächlich dann konkret gestalten kann, diskutiert man gerade anlässlich der Klagen der Anlieger am Hauptbahnhof vor dem Münchner Verwaltungsgericht.

Der Auto-Verkehr, der jetzt in einem Dreieck über Milch- Kellerstraße den Genoveva-Schauer-Platz umgeht, wird der dann wieder über diesen Platz rollen oder gibt es den dann nicht mehr?

Genauso wie die Autos, die bisher in der Milch-, Keller-, und Pütrichstraße parkten? Die Bahn liefert uns dazu einen Satz für ganz Haidhausen: der Wegfall der Parkplätze gehe zu Lasten der Anwohner und zwar ohne Entschädigung.

Die Kellerstraße bleibt laut Eisenbahnbundesamt im Genehmigungsbescheid für den Tunnel **durchgehend befahrbar**. Auch die Tiefgarage in der Kellerstraße also zugänglich. Allerdings reicht die Baustellen-Einrichtung am Rettungsschacht, Durchmesser 17 m, nach dem

Übersichtslageplan Baulogistik der Planfeststellung PFA 3neu der Deutschen Bahn

bis in die Mitte der Kellerstraße und die Ein- und Ausfahrten der Lastwägen zur und von der Baustelle laufen über die Kellerstraße. Ca. 25 am Tag laut Uwe Leidig von der DB Netze in der SZ vom 16.9.2010. Dauer der Baustelle nach seinen Angaben: 12 bis 15 Monate.

Diese Bauzeit hat sich von 2010 bis heute verdoppelt. Heute bekommt man bei der Bahn-Hotline die Auskunft von 3 Jahren Bauzeit. Allerdings wird einiges davon dann unter dem Deckel stattfinden.

Der Wirt des Molly Malone sprach uns gegenüber von einer Bauzeit von 3 Monaten. Vermutlich war damit die Zeit der Bohrung des Angriffsschachts gemeint. Während der Bohrung dieses Rohres wird 7 Tage die Woche gebaut. Danach dann möglichst nur Mo-Fr, manchmal länger. Neben Lärm bedeutet das natürlich Dreck und Staub, allein schon vom Umladen der Erde, die sie rausholen auf die Lastwägen.