

2. Stammstrecke – Die Optimierungen

Wir optimieren
 Hauptbahnhof – integrierte Gesamtlösung
 Ostbahnhof – neue Lage Friedenstraße
 Neues Flucht- und Rettungskonzept
Die Basis der Zukunft.

Für Rückfragen steht Ihnen das Kommunikationsteam 2. Stammstrecke München gerne zur Verfügung
 Telefon +49 89 1308-22991
 E-Mail: 2.Stammstrecke@deutschebahn.com
Besuchen Sie uns im Infozentrum am Martenhof!

Weitere Informationen
 www.2.stammstrecke-muenchen.de
 Instagram: 2.stammstrecke
 Twitter: @2.stammstrecke

Impressum
 Herausgeber
 DB Netz AG
 Stammstrecke München
 Arnulfstraße 27
 80335 München
 Großprojekt 2. Stammstrecke
 Visualisierungen: Fritz Stöber Productions GmbH
 Änderungen vorbehalten
 Einzelangaben ohne Gewähr
 Stand: Juli 2019

Zusammengefasst: Was bringt die optimierte Planung?

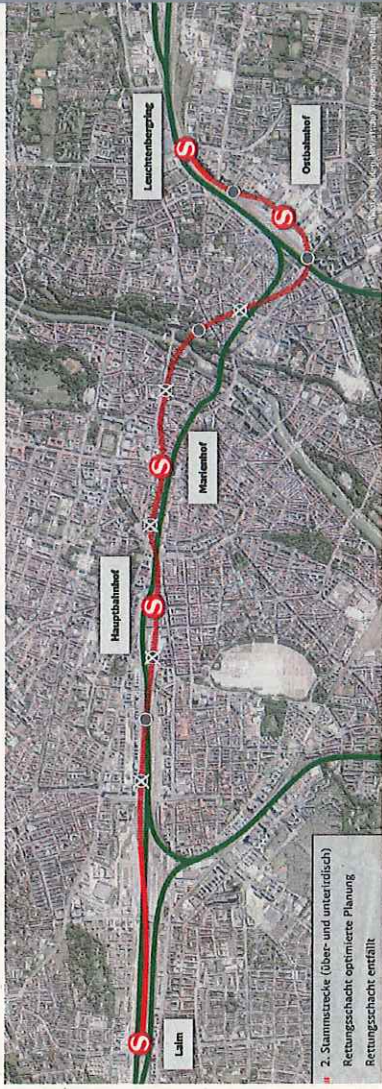
- Mit den Optimierungen können wir die 2. Stammstrecke entscheidend verbessern:
 - Optimale Vernetzung mit der U9
 - Station der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof, Vorhaltebauwerk der U9 und neues Empfangsgebäude können gemeinsam in kürzester möglicher Zeit realisiert werden.
 - Langfristig mehr Kapazität auf der 2. Stammstrecke
 - Verbesserung der betrieblichen Stabilität des S-Bahn-Systems bereits ab Ende 2023
 - Direktere Anbindung des Westviertels und des neuen Konzertsaaals am Ostbahnhof
 - Entlastung der Anwohner und Anlieger während der Bauzeit
 - Neues Brandschutz- und Rettungskonzept mit einer dritten Röhre. Dadurch sind weniger Rettungsschächte nötig.

Wir optimieren

München wächst
 Die Bevölkerungs- und Verkehrsprognosen für München und das Umland werden regelmäßig nach oben korrigiert – sie liegen inzwischen weit über denen, die bei Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für die 2. Stammstrecke aktuell waren.

Zukunftsfähigkeit sicherstellen
 Um eine zukunftsfähige Infrastruktur sicherzustellen, muss den jüngsten und künftigen Entwicklungen der Region Rechnung getragen werden. Daher haben wir die Planungen für die 2. Stammstrecke optimiert. Mit den neuen Planungen wird die neue U-Bahnlinie U9 am Hauptbahnhof angebunden und die Station Ostbahnhof noch leistungsfähiger. Insgesamt soll, zusammen mit einem entsprechenden Fahrzeugkonzept, die Fahrgastkapazität im S-Bahn-System deutlich erhöht werden.

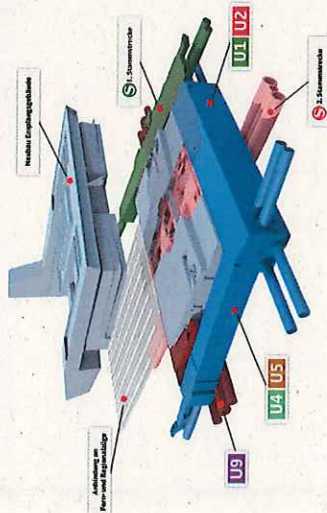
Der Nutzen
 Damit bringt die 2. Stammstrecke künftig noch mehr Nutzen für Stadt und Region, Entlastung für die Anlieger der Baustellen, verbesserte technische Lösungen für den Betrieb und zusätzliche Chancen für umweltfreundliche Mobilität.



2. Stammstrecke (über- und unterirdisch)
 Rettungsschacht optimierte Planung
 Rettungsschacht entfällt

Hauptbahnhof – integrierte Gesamtlösung

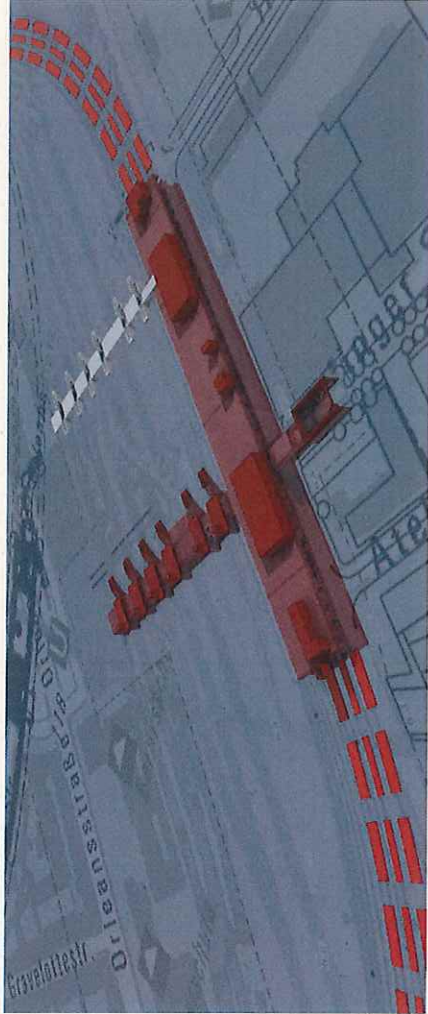
Die Landeshauptstadt München möchte zur Kapazitätserweiterung im Münchner U-Bahn-Netz eine Nord-Süd-U-Bahn, die U9, bauen. Diese soll über den Hauptbahnhof führen. Der Bau der Station U9 am Hauptbahnhof ist nur möglich, wenn er bereits heute mit einem so genannten „Vorhaltebauwerk“ gemeinsam mit der Station 2. Stammstrecke realisiert wird. Das Vorhaltebauwerk kann später zur Station U9 ausgebaut werden.



Durch den gemeinsamen Bau der Station der 2. Stammstrecke, des U9-Vorhaltebauwerks und des neuen Empfangsgebäudes werden die Bauabläufe so koordiniert, dass sich insgesamt die Bauzeit am Hauptbahnhof verringert.

Vorteile:

- Kürzest mögliche Gesamtbauteit am Hauptbahnhof
- Leistungsfähigere Station bei wirtschaftlicherer Bauweise



Ostbahnhof – neue Lage Friedenstraße

Auch am Ostbahnhof optimieren wir die Planungen, um die Kapazität der Station zu erhöhen und eine noch wirtschaftlichere Bauweise sicherzustellen.

Eine Optimierung der unterirdischen Station Ostbahnhof in der planfestgestellten Lage unter dem Orleansplatz wäre durch Planänderung mit hohem Aufwand möglich. Wegen der begrenzten Platzverhältnisse könnte sie dort aber nicht in dem Maße stattfinden, dass die in Zukunft langfristig benötigten Kapazitäten erreicht würden.

Da die Autozugverladung am Ostbahnhof Ende 2016 von der DB eingestellt wurde, ist die Option entstanden, die Station auf die Seite der Friedenstraße zu verlagern. Dort ist genug Platz für eine Station, die dem künftigen Kapazitätsbedarf und der geplanten Stadtentwicklung im *Werksviertel* entspricht.

Fragen? Antworten!

Wie sind die Auswirkungen auf den Zeitplan?

Die geplante Inbetriebnahme wird sich mit den neuen Planungen nach aktuellem Stand auf Ende 2028 verschleiben – eine zügige Planfeststellung am Ostbahnhof vorausgesetzt.

Neues Flucht- und Rettungskonzept

Zum Zeitpunkt der Planfeststellung war das Flucht- und Rettungskonzept mit Rettungsschächten in 600-Meter-Abständen die einzige genehmigungsfähige Möglichkeit. Dies führt jedoch während der Bauzeit zu zahlreichen Beeinträchtigungen der Anlieger.

Seit 2016 gilt in Deutschland ein neues Regelwerk für Tunnelbauten, welches auf neuem EU-Recht basiert und es nun ermöglicht, eine so genannte „Dritte Röhre“ als zusätzliche Flucht- und Rettungsröhre zu bauen.

Vorteile:

Wir modernisieren das Sicherheitskonzept, indem wir es an aktuelle EU-Rechtsvorgaben anpassen. Dadurch fallen mehrere Rettungsschächte weg:

- Wegfall der Beeinträchtigungen von Anliegern
- Im Evakuierungsfall leichtere Entfluchtung möglich
- Im Notfall leichter Zugang für Rettungskräfte
- Möglichkeit einfacherer Wartung während des laufenden Betriebs



Was kosten die Optimierungen?

Samtliche Optimierungen führen zu einer wirtschaftlicheren Lösung. Das Budget der 2. Stammstrecke erhöht sich dadurch nicht. Lediglich die Integration einer U-Bahn-Station am Hauptbahnhof verursacht neue Kosten, die von der Landeshauptstadt München getragen werden.

Vorteile:

- Direktere Anbindung des neuen Konzertsaals und des *Werksviertels*
- Bessere Anbindung des Stadtteils Berg am Laim an die 2. Stammstrecke
- Tiefenlage von nur 1,6 Metern: einfachere Bauweise, kürzere Bauzeit und weniger Baustellenverkehr
- Bessere Umsteigebeziehungen zu Regional- und Fernverkehr
- Vermeidung von Eingriffen in den Verkehrsknotenpunkt Orleansplatz
- Deutliche Verringerung der Beeinträchtigungen in Haidhausen während der Bauphase

Für diese Optimierung ist im Planfeststellungsabschnitt 3 eine neue Planfeststellung notwendig. Deren Zeitbedarf ist nicht sicher vorherzusagen. Wir gehen von rund zwei Jahren aus. Alternativ bleibt die gültige Planfeststellung mit der Station unter dem Orleansplatz als Rückfallebene bestehen.

Gibt es bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke somit keine Verbesserung bei der S-Bahn?

Doch. Durch das Zeitfenster, das durch die neuen Planungen am Ostbahnhof entsteht, ergibt sich die Möglichkeit, ein neues elektrisches Stellwerk (ESTW) der Ostbahnhof hoch von Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zu bauen und damit die Qualität und Zuverlässigkeit der S-Bahn in München schon vorab zu verbessern. Zudem arbeitet die S-Bahn im Rahmen ihres Programms „Zukunft S-Bahn München“ an weiteren Verbesserungen.