

Die Wächter aus Stahl

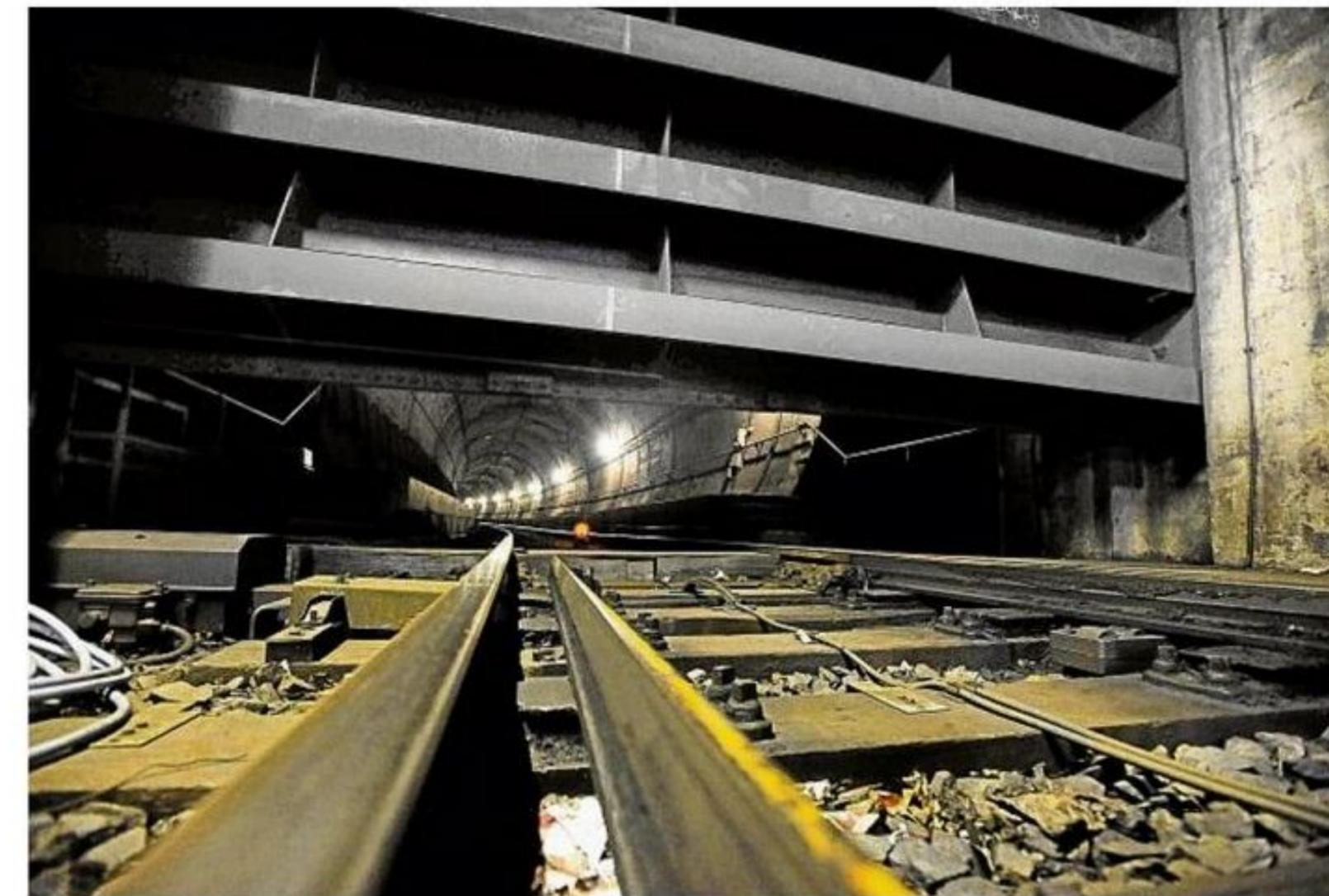
Die Stammstrecke der S-Bahn wird derzeit aufwändig saniert. Die Sperrungen sind unangenehm für die Fahrgäste, doch die Arbeiten können Leben retten. Denn auch zwei riesige Stahltore haben dabei einen neuen Motor bekommen. Sie verhindern, dass die Isar im Extremfall Münchens Bahntunnel flutet.

VON PATRICK WEHNER

50 Tonnen Stahl trennen München von der Katastrophe. Zwischen den S-Bahnstationen Rosenheimer Platz und Isartor (150 Meter östlich des Isartors) schlummern zwei gigantische „Wehrkammertore“ in der Dunkelheit der S-Bahntunnel. 1972 wurden sie eingebaut, um das zu verhindern, was Florian Kubelka den „worst case“ nennt: Hier fließt die Isar oberhalb des Bahntunnels – ein Loch in der Röhre und die Wassermassen würden ohne die Tore innerhalb kürzester Zeit Bedeutende Teile des S- und U-Bahnsystems überfluten (siehe Grafik). Das Leben der Fahrgäste wäre akut bedroht. Gebraucht wurden die Tore bislang noch nicht. Der Tunnel hielt auch dem Hochwasser vor zwei Monaten stand.

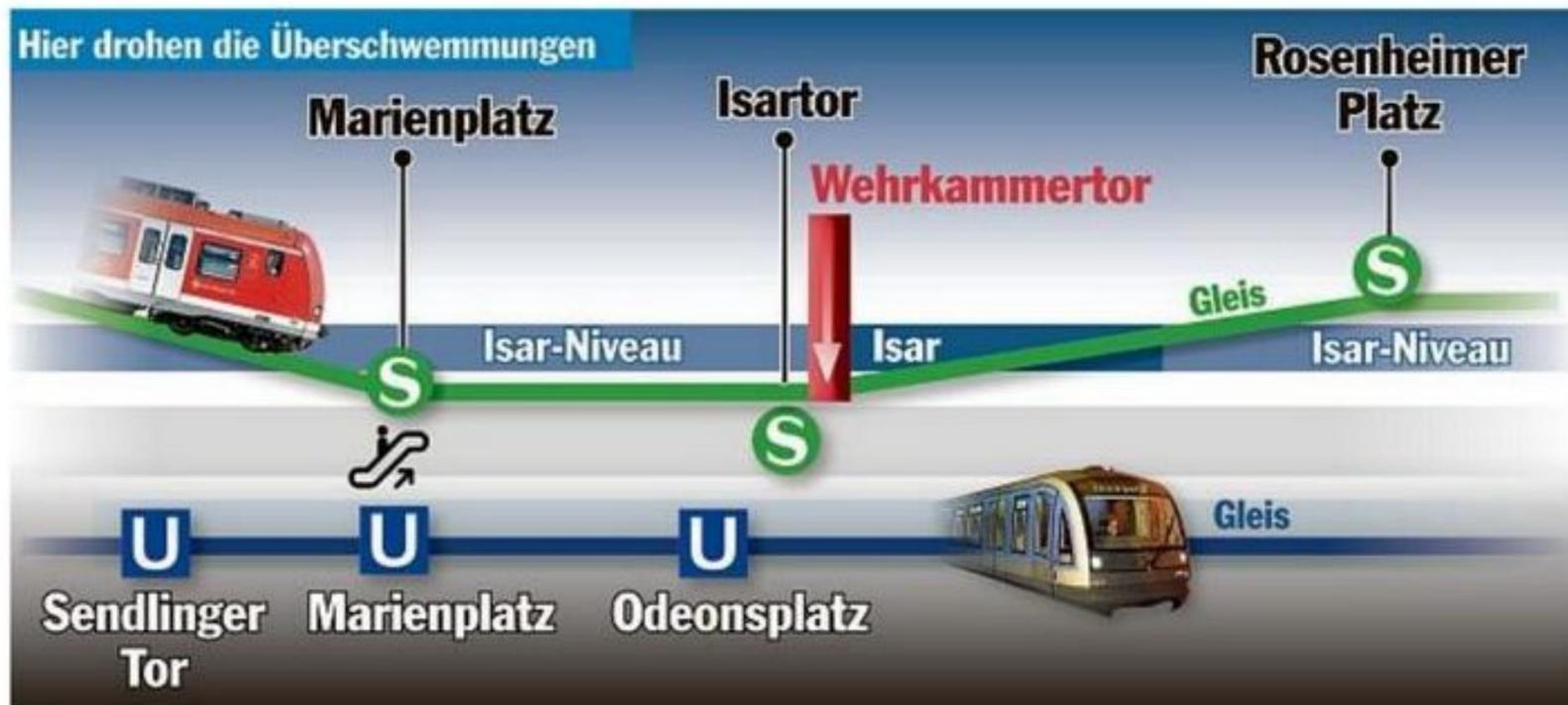
Kubelka ist verantwortlich für die Tore, gerade steht er im Maschinenraum. In der Nähe der Ludwigsbrücke, mehrere Meter unter der Erde, ganz nah an der Isar. Er sagt: „Von hier bis zum Marienplatz ist ein Gefälle. Da könnte im schlimmsten Fall alles volllaufen.“ Käme es tatsächlich soweit, dann könnten die Tore innerhalb von zwei Minuten die Tunnel verschließen. Die Notfalltore besitzen mehrere Auslösemechanismen. Läuft Wasser in die Tunnel, dann warnt zunächst ein Pegelmessers. Der Fahrdienstleiter in der Zentrale wird daraufhin automatisch informiert. Steigt das Wasser auf ein bedrohliches Maß, werden die Tore über einen Computerbefehl aktiviert, den der Fahrdienstleiter zweimal eingeben muss. „Da kann niemand beim Kaffeetrinken versehentlich einen Knopf drücken“, sagt Florian Kubelka.

Im Falle eines Stromausfalls verfügt die Anlage über ein batteriebetriebenes Notfallsystem. Sollte auch das versagen, gibt es noch einen weißen



Die Schotten dicht: Das gigantische Stahltor soll bei einem Wassereintrich in den Tunnel verhindern, dass die S-Bahnrohre komplett vollläuft.

FOTO: MARCUS SCHLAF/GRAFIK: TZ/MICHAEL GRODZICKI



Metallhebel. Er ist in die Schließanlage eingebaut. Wird er nach oben gezogen, rauschen die Tore nach unten. „Bislang“, sagt Kubelka, „haben wir in all den Jahren aber keine kritische Situation erreicht“.

Im Maschinenraum, der sich genau über den Gleisen befindet, stehen die Motoren für die Tore. Sie bewegen riesige Ketten, an denen die Stahlkolosse in die Tiefe gelassen und wieder hochgezogen werden können. Alles in diesem Raum ist mit einer dünnen Schicht schwarzen Staubes überzogen – Bremsstaub von

der S-Bahn. Deshalb wird auch einmal im Jahr jedes Teil der Anlage bewegt, sagt Flori-

Anzeige

Gold Ankauf

Seit über 40 Jahren

Damenstiftstraße 2

Bargeld sofort für:

Gold, Silber, Platin, Uhren
Zahngold, Schmuck, Münzen

Diskret und fair!

80331 München

☎ 089/26 01 16 40

Mo. – Fr. 10 – 18 Uhr · Sa. 11 – 16 Uhr
www.jwp-munich.de

an Kubelka. Der Staub hat in der Vergangenheit schon mal für Schwierigkeiten beim Heben der Tore gesorgt. 2012 wurde die Steuerungsanlage erneuert, vor kurzem der komplette Motor ausgetauscht. 400 000 Euro kostet das.

Für die Arbeiten nutzte die Bahn die Sperrung der Stammstrecke. Viele Bahnhöfe werden ohnehin gerade überholt, die Brandschutzanlagen in allen unterirdischen S-Bahnhaltestellen modernisiert – dort herrschen bislang oft noch die Sicherheitsstandards von 1972. Bereits das zweite Wochenende wa-

ren viele Münchner von den Umbaumaßnahmen betroffen. Die Sperrungen sind in mehrere Phasen eingeteilt und dauern noch bis Dezember. Derzeit betrifft die Sperrung die Zeit zwischen dem 2. und dem 26. August, sie beginnt jeweils am Freitagabend um 22.15 Uhr und dauert bis Montagmorgen 4.45 Uhr. Schienenersatzverkehr ist eingerichtet. Die Bahn hat diese Modernisierungsmaßnahmen bewusst auf die Ferienzeit gelegt, weil jetzt viele Menschen im Urlaub sind. Während des Oktoberfests sollen alle S-Bahnen normal fahren.