

Wehrtore gegen das Wasser

Bisher blieb der S-Bahn-Tunnel trotz der Unterquerung der Isar trocken – für den Fall der Fälle aber wird vorgesorgt

VON MARCO VÖLKLEIN

Hinten, irgendwo im Dunkeln des Tunnels, hört man es leise plätschern. „Sickerwasser“, sagt Florian Kubelka knapp. „Das gibt es in jedem Tunnel.“ Um das Wasser aufzufangen, haben die Ingenieure beim Bau des Münchner S-Bahn-Tunnels hier, ein kleines Stück östlich von der Station Isartor, einen sogenannten „Pumpensumpf“ gegraben: ein mehr als zwei Meter tiefes Loch unterhalb des Schienenstrangs, aus dem das Wasser abgepumpt werden kann. In diesem Loch ist nicht nur eine Pumpe versteckt, sondern auch ein Pegel eingebaut. Sollte mal richtig viel Wasser in den Tunnel eindringen, schlägt dieser Alarm.

Überraschte Gäste

Auch am vergangenen Wochenende fahren zwischen Laim und Ostbahnhof keine S-Bahnen, Busse brachten die Fahrgäste in die Innenstadt. Während sich die Münchner mittlerweile mit dem Ersatzverkehr arrangiert haben, berichten Besucher und Touristen von Problemen. Aus ihrer Sicht hält die Bahn zu wenige Busse und zu wenige Informationen bereit. „Wir wurden völlig überrascht“, schimpfte ein Reisender aus Tel Aviv am Sonntag am Ostbahnhof. Viele Menschen aus der Region meiden dagegen während der Bauarbeiten die Innenstadt offenbar; die Bahnen und Busse sind deutlich leerer als sonst. Bis in den Dezember hinein wird es an den Wochenenden noch zu Behinderungen kommen. Zudem fahren werktags nachts zwischen Ostbahnhof und Pasing nur Pendelzüge. mvö

Ganz auszuschließen ist das nicht. Die S-Bahn-Röhren queren zwischen Isartor und Rosenheimer Platz die Isar und deren Decken verlaufen für Tieftunnelverhältnisse relativ nah unter dem Bett der Isar. Sollte der Fluss tatsächlich einmal ein Loch in die Tunneldecke reißen, würde das Wasser nach Westen laufen, den Bahnhof unter dem Isartor fluten sowie die Station am Marienplatz. Schlimmer noch: Über die Treppen zur U-Bahn am Marienplatz würde das Wasser in deren Tunnelsystem schwappen. „Platt gesagt: Die Münchner U-Bahn würde dann absaufen“, erläutert Kubelka.

Damit das nicht passiert, wartet der Bahn-Techniker nicht nur regelmäßig den Pegel im Pumpensumpf. Vielmehr schaut er auch nach den zwei je 25 Tonnen schweren „Wehrkammertoren“, die die Bahn bei einem Wassereintritt herunterlassen kann. Damit kann sie die Röhren nach Westen hin abschotten. Nach Osten braucht es das nicht: Die Station am Rosenheimer Platz liegt deutlich über Isar-Niveau. Kubelka und seine Leute nutzen die Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke in diesem Sommer, um die Technik der Tore zu erneuern: neue Antriebe wurden montiert, neue Steuerungstechniken installiert.

Sollte der Fluss wirklich mal ein Loch in den Tunnel reißen und die Röhren fluten, würde der Pegel Alarm schlagen. Im Stammstrecken-Stellwerk der Bahn an der Donnersbergerbrücke müsste der Fahrdienstleiter dort den Bahnbetrieb im Tunnel stoppen, den Abschnitt zwischen Isartor und Rosenheimer Platz „leer fahren“ – und dann über seinen Computer die beiden Elektromotoren anwerfen, die sich in einem Raum unter der Steinsdorfstraße befinden. Diese lassen dann die beiden Tore herunter. „Innerhalb von zwei Minuten ma-



Falls die Isar je die Decke des Stammstrecken-Tunnels durchbricht, sollen zwei je 25 Tonnen schwere Wasserschutzore die S- und U-Bahn schützen.

FOTO: ROBERT HAAS

chen die den Tunnel dicht“, sagt Kubelka. Dabei sei alles doppelt und dreifach gesichert, sagt der Techniker. Springen zum Beispiel die Motoren nicht an, rauscht das Tor aus eigener Kraft nach unten. „Wir setzen da auf 25 Tonnen und die Erdanziehungskraft“, sagt Kubelka.

Versagt auch diese Technik, kann ein Notfallmanager mit Blaulicht herbeirasen

und die Bremse per Hand lösen. Sollte dann tatsächlich östlich der Tore der Tunnel mit Wasser gefüllt sein, gibt es Zugänge von der Straße aus, über die zum Beispiel Taucher der Feuerwehr in den gefluteten Abschnitt vordringen können. Probleme könnte es geben, sollte die Isar größere Geröllmassen oder gar schwere Findlinge in den Tunnel schwemmen – die könnten

ein Schließen der Tore verhindern. Dagegen lasse sich kaum etwas machen, sagt Kubelka und zuckt mit den Schultern. „Das sind nun mal die Gesetze der Physik.“

Bislang allerdings hat es einen solchen Notfall noch nie gegeben. Seit die Tore im Jahr 1972 eingebaut wurden, mussten sie noch nie „scharf“ herabgelassen werden. Nur zu Wartungszwecken fahren Kubelka

und seine Kollegen sie einmal im Jahr runter. „Das lief bislang immer problemlos“, sagt der Techniker. Lediglich beim Hochfahren habe es hin und wieder mal geklemmt. Deshalb entschied sich der Konzern, die Tunnelsperrungen in diesem Sommer zu nutzen, um die Technik grundlegend zu erneuern. 400 000 Euro steckt die Bahn in den Schutz vor der Isar.