

# Bilanz einer Baustelle

Noch ein Wochenende bleibt die Stammstrecke gesperrt – die Bahn präsentiert, was sie im Tunnel alles verbessert hat

**München** – Fast könnte man meinen, die Deutsche Bahn wolle sich rechtfertigen. Dafür, dass ihre Münchner S-Bahn-Kunden an sieben Wochenenden die Strecke zwischen Pasing und Ostbahnhof nicht bequem in roten Bahnen, sondern etwas mühsamer in verschiedenfarbigen Bussen mit dem schönen Namen „Schienenersatzverkehr“ bewältigen mussten.

Noch ein Wochenende benötigen die Arbeiter mehrerer Firmen, dann ist Münchens längste Baustelle erst einmal wieder Geschichte, zumindest für dieses Jahr. Denn im kommenden wird noch einmal, wohl wieder an mindestens sechs Wochenenden, auf der Stammstrecke nichts gehen. Dann werden nicht nur die Arbeiten aus diesem Jahr fortgeführt, sondern auch der Bahnhof Donnersbergerbrücke wird barrierefrei ausgebaut.

Auch in den vergangenen Wochen ist viel passiert: Gleise und Weichen wurden erneuert und der Brandschutz verbessert, erklärte Heiko Hamann, Leiter des Münchner Bahnhofsmanagements, am Montagmittag. An den Bahnhöfen Don-

nersbergerbrücke und Karlsplatz zeigte Hamann, was genau passiert ist an Gleisen und in Tunneln. Der Aufwand steckt in den Details oder besser gesagt: in der Summe der Details. Da wären 16,2 Kilometer Schienen, 12 500 Schwellen und 24 000 Tonnen neuer, heller Schotter, der sich gut sichtbar von dem älteren abhebt. Und da wären die glänzenden Metalldeckel über den Schienen, die verhindern sollen, dass Eisbrocken und Schnee sich im Winter in die Mechanik der Weichen hineinfressen, was in der Vergangenheit immer wieder Weichenstörungen zur Folge hatte. 18 der 27 Stammstrecken-Weichen haben jetzt für etwas mehr als 500 000 Euro eine solche sogenannte Verschlussfachabdeckung bekommen. Bei einigen wurden neue, elektrische Weichenheizungen eingebaut, die ebenfalls dazu beitragen sollen, dass die Weichen nicht einfrieren. Sie sollen stärker sein als die alten Propanweichenheizungen – und leichter zu warten. Um das gesamte S-Bahn-Netz umzustellen, müssten insgesamt aber etwa 6000 Weichen nachgerüstet



Die Weichen an der Stammstrecke haben neue Abdeckungen bekommen. FOTO: RUMPF.

werden. Schon jetzt ist der Umbau teuer: 5,7 Millionen Euro hat die Bahn an den Gleisen verbaut, weitere 15 Millionen für den Brandschutz, der sich vor allem in Gestalt von 16 gläsernen Rolltreppenverkleidungen zeigt, sogenannten Einhausungen. Bis sie komplett fertig sind, werden wohl noch einige Monate vergehen, sagt Heiko Hamann. Bereits vor der Stammstreckensperrung hatten einige Bahnhöfe neue Rolltreppen bekommen, für weitere zehn Millionen Euro.

Im S-Bahn-Tunnel haben die Arbeiter zudem 6000 Quadratmeter Eternitplatten von den Decken entfernt. Weil diese hochgiftig sind, sei für den Abbau viel Zeit nötig gewesen. Entsorgt wurden auch Unterkonstruktionen aus Stahl, 200 Tonnen. Sichtbar werden die neuen Zeiten auch durch eine bessere Beleuchtung. Neue Lichtschienen sind verlegt, mit Platz für 1100 energiesparende Leuchtstoffröhren. Sie sollen vor allem die gefährliche Bahnsteigkante in ein helleres Licht tauchen – und mit ihnen die ganze Stammstrecke. **KATJA RIEDEL**