



Gegen 12 Uhr hieven die beiden kleinen Hebefahrzeuge in der Tunnelstation Bayerischer Bahnhof das erste Rolltreppen-Segment vom Bauzug. Dann wird es zur Treppenanlage (im Hintergrund) transportiert. Neben der dort bereits fertigen festen Treppe sollen zwei Rolltreppen entstehen. Fotos: Wolfgang Zeyen (4)

# Der City-Tunnel erhält Rolltreppen

Unterm Bayerischen Bahnhof rollen die Teile in Zügen an / Letzte Weiche am Hauptbahnhof verlegt

Im City-Tunnel hat die Montage der Rolltreppen begonnen. Die ersten neun von 26 vorgesehenen Anlagen wurden mit Hilfe von Autokranen in die Stationen eingehoben – gestern begann die Montage der Treppen, deren Teile aufwändig per Bahn durch die Röhren transportiert und im Untergrund mit kleinen Hebefahrzeugen zusammengesetzt werden müssen.

Kurz vor elf Uhr rollt aus Richtung Süden eine Diesellok in die Tunnelstation Bayerischer Bahnhof und zieht fünf Wagen hinter sich her. Auf ihnen stehen zwei Manghi-Hubgeräte, die bis zu neun Tonnen schwere Lasten heben können. Dann kommen die Teile, für die die Manghis benötigt werden: zwei 3,8-Tonnen schwere Fahrtreppen-Segmente, die in den Bahnsteig eingelassen werden müssen, und zwei weitere 6,5-Tonnen schwere Teile, die anschließend aufgesetzt werden. „Wir dürfen hier nur fahren, weil die Diesellok einen Rußpartikelfilter hat“, erzählt Zugführer Marco Szesny. Der Lübbenauer ist von der Firma Locon, die für den Transport der Rolltreppenteile engagiert wurde. Die Segmente haben aber schon eine lange Reise hinter sich: Sie wurden in der Slowakei gefertigt.

Unter den Experten, die die Fracht auf dem Bahnsteig in Empfang nehmen, steht Veit Graf. Er arbeitet für die Treppen-Herstellerfirma Schindler und sieht jetzt zu, wie Mitarbeiter der Montagefirma Scholpp schwere Stahlplatten auf dem Bauzug umherziehen, so, dass die

beiden Manghis über sie vom Zug auf den Bahnsteig rollen können. Für die Fahrer ist dies Millimeterarbeit. Denn die sieben Tonnen schweren Hebezeuge haben eigentlich kaum Platz zum Wenden. „Mit den Teilen bauen wir zwei Rolltreppen nebeneinander auf“, schildert Graf den Fortgang der Arbeiten. „Jede besteht aus fünf Segmenten. Die unteren werden hier im Untergrund montiert, die anderen heben wir übermorgen von oben in die Station.“ Damit dies möglich wird, soll heute das große Baudach demontiert werden, das derzeit den Zugang zur Station vor der Witterung schützt.

Auf dem Untergrund-Bahnsteig sind die beiden Manghis jetzt in Position gerollt und fahren ihren Ausleger aus, damit das erste Rolltreppensegment daran befestigt werden kann. Ein kurzes Rucken, dann schwebt die 3,8-Tonnen-Last langsam durch die Luft und wird behutsam auf dem Bahnsteigboden abgesetzt. „Solange der Bahnsteig noch nicht mit Platten ausgelegt ist, können wir solche Arbeiten



Veit Graf

problemlos erledigen“, meint Andreas Irngartinger vom Projektsteuerer Deges, der die Aktion ebenfalls beobachtet. „Deshalb bauen wir die Rolltreppen auch schon jetzt ein. Sie werden voll funktionstüchtig montiert, aber an das Stromnetz werden sie erst in zwei Jahren angeschlossen, kurz bevor alles in Betrieb geht.“

Irngartinger hat seit März in allen unterirdischen Stationen das Sagen. Denn die Deges ist dort für den Innenausbau zuständig. „Weiter als unter dem Bayerischen Bahnhof ist noch keine andere Station fertiggestellt“, berichtet der Berliner. „Hier sind schon die Unterkonstruktionen für die Fassadenmontage installiert. Die Deckenfassade kommt als nächstes und dann werden die beiden Glasdächer über den Eingangsreichen der Station errichtet.“

Bis Sommer 2012 soll der Stationsausbau so gut wie geschafft sein. Dann bekommt im Untergrund

wieder die Bahn AG das Sagen.

Die Bahner waren vor Irngartinger für die Gleisbauarbeiten zuständig und sind inzwischen damit so gut wie fertig. Im Nordteil des Tunnels werden jetzt die letzten Lücken geschlossen; am Freitag wurde im Rampenbereich nördlich der Station Hauptbahnhof die „Weiche 199“ – die letzte – eingehoben. „Im Herbst schließen wird die Fahrbahnarbeiten im Tunnel ab“, sagt Michael Menschner von der DB Netz AG.

DB-Konzernbevollmächtigter Artur Stempel ist mit diesem Tempo zufrieden. „Wir kommen gut voran“, meint er. Im Tunnel seien auch schon die Kabel für die Signaltechnik, die Stromversorgung und die Nachrichtenverbindungen verlegt. Mitte 2012 werde die Signaltechnik installiert.

Auch Sachsens Wirtschaftsminister Sven Morlok (FDP) sieht beim Rolltreppeneinbau zu. „In zwei Jahren ist der City-Tunnel fertig“, prophezeit er. Bis zur planmäßigen Inbetriebnahme im Dezember 2013 könnten dann noch das Tunnel-Personal geschult und die letzten Abstimmungen mit der Feuerwehr getroffen werden. „Es gibt keine Hinweise, dass die aktuellen Baukosten von 960 Millionen Euro nicht eingehalten werden“, betonte der Leipziger. Der Tunnel hätte vielleicht sogar einige Monate früher in Betrieb gehen können. „Aber das hätte höchstwahrscheinlich die Baukosten erhöht – das wollten wir den Steuerzahlern nicht zumuten“, sagt Morlok.

Andreas Tappert



Die kleinen Hebefahrzeuge werden mit einem Diesellok in den Tunnel gefahren. Sie sind extrem wendig und können bis zu neun Tonnen Last heben.



Vor dem Hauptbahnhof lässt Michael Menschner die letzte Weiche einbauen.



Das Baudach wird heute demontiert, um weitere Treppenteile einzuheben.