

„Tun was man kann, um das Verkehrschaos zu beheben. Die Themen gibt es ja schon. Soll die Trambahn lila sein? Soll man die Pferde schieben? Sollen noch mehr Bahnhöfe gebaut werden? Bis endlich was geht, das das Volk enttäuscht.“
Frank Müller

Transplantation geglückt

hält Herz, Leber und Leber

Universitätsklinikum Deutschlands zweite Transplantation von Herz, Leber und Leber geglückt. Eine 43-jährige Frau wurde bei München im Dezember 1999 die erste Empfängerin. Die Spenderin ist Professor Herrmann im Krankenhaus. Die Operation in Deutschland im November 1999. Die Frau geht heute wieder arbeiten. Die jetzige nicht heilbare Lebererkrankung wurde durch eine Lebertransplantation im Dezember 1999. Die Frau geht heute wieder arbeiten. Die jetzige nicht heilbare Lebererkrankung wurde durch eine Lebertransplantation im Dezember 1999.

Wie Sie uns erreichen

Telefon: 089/2183-8295
Telefax: 089/2183-8295
Telefax: 089/2183-591
Telefax: 089/2183-8516

Was man tun kann, um das Verkehrschaos zu beheben?

Neue Linien auf alten Gleisen

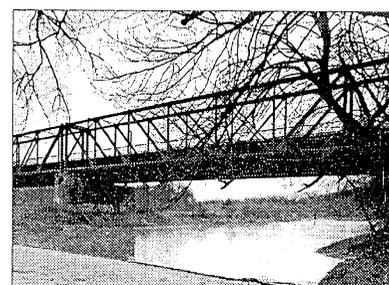
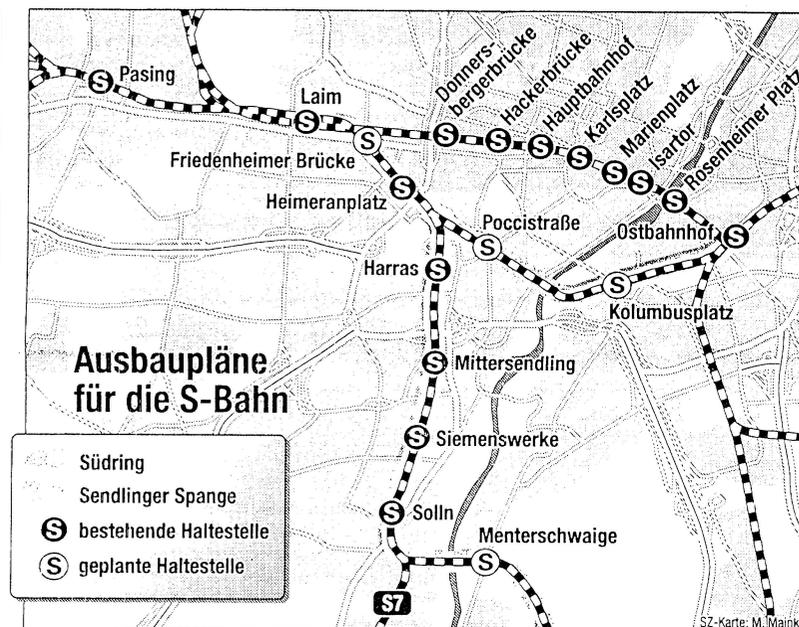
Als Alternative zu einem zweiten Tunnel will der MVV die Züge über Südring und Sendlinger Spange fahren lassen

Von Dominik Hutter

Zehn-Minuten-Takt, mehr Züge – was nach Segen klingt, kann ganz schnell zum Fluch werden. Wenn im Jahr 2004 das 520-Millionen-Programm für die S-Bahn abgeschlossen ist, rollen bis zu 33 Züge je Stunde durch den Tunnel. Heute sind es nur 24. Klar ist aber: Je mehr Bahnen das Nadelöhr ansteuern, umso größer ist das Durcheinander bei Betriebsstörungen. Nächster Schritt beim S-Bahn-Ausbau, davon ist man beim MVV überzeugt, kann daher nur ein „Bypass“ zur völlig überlasteten Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof sein. Ideen gibt es bereits: einen zweiten Tunnel oder den S-Bahn-tauglichen Ausbau des vorhandenen Südrings über Heimeranplatz, Poccistraße und Kolombusplatz zum Ostbahnhof.

Beide Varianten sind allerdings nicht von heute auf morgen zu haben. Bis dahin könnte ein Ausbau der Sendlinger Spange das Größte verhindern – nicht die perfekte, aber wohl die schnellste und billigste Lösung: auf vorhandenen Gleisen von Pasing über Heimeranplatz, Harras und Solln nach Deisenhofen. Die Trasse verläuft zwar nicht parallel zur Stammstrecke – dafür kann man an Heimeranplatz oder Harras bequem in die U-Bahn umsteigen und so ins Zentrum gelangen. Die „Siemens-Linie“ S 27, die heute in der Hauptverkehrszeit vom Hauptbahnhof über Harras und Solln nach Deisenhofen fährt, könnte dann eingestellt werden. Die neue Linie, im Planer-Jargon S 20, wäre ganztägig im 20-Minuten-Takt unterwegs – für Harlachinger und Biergarten-Fans ist ein neuer Bahnhof an der Mengerschwaige vorgesehen. An Heimeranplatz und Harras müssten zusätzliche Bahnsteige errichtet werden: Zwischen den Gleisen der Sendlinger Spange und den bestehenden S-Bahnsteigen liegen mehrere Fernbahn-Gleise – die Sparvariante „per Weiche quer über alle anderen Gleise“ gilt eher als Kamikaze-Modell.

Die Sendlinger Spange ist augenblickliches Lieblingskind von MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag: sie könnte innerhalb von zwei Jahren fertig sein und kostet zudem weniger als 50 Millionen Mark – im Vergleich zu S-Bahn-Südring oder zweitem Tunnel geradezu ein Klacks. Das bayerische Verkehrsministerium verhandelt bereits mit der

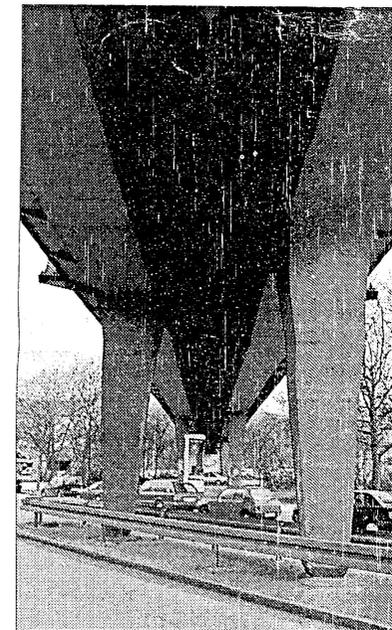


Bahn, zudem ist die Sendlinger Spange im neuen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt enthalten.

Wenn es irgendwann einmal den Zehn-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien geben soll, kommt man allerdings an den kostspieligeren Ausbau-Modellen nicht mehr vorbei. Bis 2004 wird zwar das Signalsystem des Tunnels verbessert – mehr als 33 Züge je Stunde und Richtung passen aber nicht durch. Diese Kapazität reicht gerade einmal für den Zehn-Minuten-Takt auf drei Linien. Verkehrsminister Otto Wiesheu hat angekündigt, noch in diesem Jahr eine Entscheidung zwischen Tunnel und Südring zu fällen. Problem am Tunnel sind die Kosten von

rund einer Milliarde Mark sowie der Zusammenhang mit den Planungen „München 21“, der Tieferlegung des Hauptbahnhofs. Falls „München 21“ verwirklicht wird, hat es wenig Sinn, eine Fernbahn- und eine S-Bahn-Röhre durch die ohnehin engmaschig untertunnelte Innenstadt zu graben. Bis „München 21“ konkret wird, können allerdings noch unzählige Pannen die S-Bahn lahmlegen. Ginge es nach dem MVV, würde das Entweder-Oder- durchs Sowohl-Als-Auch-Prinzip ersetzt: erst der Südring, später der Tunnel.

Der Südring gehört seit Jahren zu den Dauerbrennern der S-Bahn-Planung. Wer schon einmal mit dem Zug Richtung



Ansichten eines „Bypasses“: Der S-Bahn-Südring könnte als Umfahrung des überlasteten S-Bahn-Tunnels ausgebaut werden. Bislang wird er nur von Fernzügen und zum Rangieren genutzt (ganz links; auf Höhe Ganghoferbrücke). An der Poccistraße müsste ein Bahnhof gebaut werden, die Isar wird über die Braunauer Eisenbahnbrücke gequert (links). Das Südring- Viadukt über der Pilgersheimer Straße (oben) erinnert an die Berliner Hochbahn.

Roma Termini unterwegs war, kennt die Bahnstrecke zwischen Donnersbergerbrücke, Braunauer Eisenbahnbrücke und Ostbahnhof. Für die S-Bahn müssten allerdings zusätzliche Gleise gelegt werden, zudem fehlen Bahnhöfe. Mit etwa 500 Millionen Mark ist der Südring zwar billiger als ein Tunnel – aber ohne Finanzspritze aus der Bundeskasse werden die Papiere der Planer vorerst wohl Wunschzettel bleiben. MVV-Geschäftsführer Freitag schätzt, dass frühestens in fünf bis zehn Jahren die ersten S-Bahnen über den Südring rollen können. Für solche Entscheidungen allerdings ist der MVV nicht zuständig. „Besteller“ der S-Bahn ist der Freistaat.

ge
T
ih
Se
ur
au
sa
Ar
tie
M
tu
ha
St
ge
ter
Ae
te
ke
de
Re
ne
rü
Ki
de

Pa
Li
ser
sic
ver
ner
ge
ge
lie
lich
der
Op
ein
ma
1
ver
sen
die
der
ge
Fr
dei
Ch
la
mä
zu
sti
lic
gle
ge

be
Tä
Sc
hä
la
Mi
du
od
stä