



**Dr. Georg Kronawitter**

MITGLIED DES STADTRATS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

---

Herrn  
Oberbürgermeister  
Christian Ude  
Rathaus  
80331 München

**ANTRAG**  
14.07.11

**Eine Sitzplatz-Perspektive für alle S-Bahn-Pendler schaffen –  
München „schiebt an“ bei der Doppelstock-S-Bahn 2.0**

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadt München schiebt in geeigneter Weise beim Thema Doppelstock-S-Bahnen für die Europäische Metropolregion München an.

Hierzu wird unter Beteiligung von Vertretern

- der Fahrzeugindustrie, die DoSto-Triebwägen im Portfolio haben,
- wichtiger Eisenbahnverkehrsunternehmen (insbesondere S-Bahn München, Veolia),
- der S-Bahn Zürich und der SNCF (RER-Linie A im Großraum Paris) , die DoSto-S-Bahnen erfolgreich einsetzen,
- des Freistaates Bayern und der BEG
- anderer interessierter Kommunen und Landkreise im MVV- bzw. EMM-Gebiet,
- des VDV und der Fahrgastverbände,
- weitere Träger öffentlicher Belange (z. B. Wirtschaftskammern, Hochschulinstitute)

ein Fachtag zum Thema „Doppelstock-S-Bahn für die Region München“ abgehalten – gerne auch unter Federführung der INZELL-Initiative.

Bei der Vorbereitung werden auch fachlich interessierte Stadtratsvertreter in geeigneter Weise eingebunden.

**Begründung:**

Doppelstock-S-Bahnen werden in immer mehr Agglomerationen außerhalb Deutschlands eingesetzt. Das Motiv ist immer dasselbe: Mindestens mehr Platzangebot bei begrenzter Zuglänge schaffen, meist aber auch eine Verbesserung des Komforts für Berufspendler durch eine so genannte „Sitzplatzgarantie“, wie es die Betreiber der S-Bahn Zürich in der Antwort auf StR-Anfrage 08-14 / F 00724 „Unter welchen Voraussetzungen werden Doppelstock-S-Bahnen zu einem Erfolgsmodell - auch in München?“ formuliert haben.

Bekanntlich sind wir leider – auch durch Fahrzeugmangel beim S-Bahn-Arbeitspferd ET 423 – heute von einer Sitzplatzgarantie bei der Münchner S-Bahn weit entfernt. Man wird aber Umsteiger vom KfZ zur S-Bahn nur gewinnen, wenn man sie nicht zusammen mit drei anderen Fahrgästen auf eine Fläche von 1,0 Quadratmeter zusammenpfercht, was die normgemäße 100-Prozent-Auslastung im ÖV darstellt.

Der Fahrzeugmangel bei der Münchner S-Bahn wird nicht erst bei Inbetriebnahme einer 2. Stammstrecke sichtbar werden, er ist heute schon ganz real, worunter seit dem letzten S-Bahn-Linientausch insbesondere die S-Bahnpendler entlang des Astes Pasing – Geltendorf (früher S8, jetzt S4) leiden.

D. h. es ist ohnehin überfällig, sich darum zu kümmern, welcher Fahrzeugtyp die Münchner S-Bahn-Flotte künftig ergänzen soll.

Wenn man bedenkt, dass sich für die höchstbelastete Münchner S-Bahn-Linie S1 Freising mit dem Flughafen-Ast S1 und zwei peripheren Verknüpfungspunkten zur U-Bahn (U2 Feldmoching, U3 Moosach) auf Jahrzehnte keine Verbesserung im Hinblick auf einen attraktiven 10-Minuten-Takt abzeichnet, das Straßensystem aber gerade in der nördlichen Münchner Region in der Hauptverkehrszeit nicht mehr aufnahmefähig ist, wäre die S1 die erste Kandidatin für den Einsatz von Doppelstock-Zügen zwischen Freising und München-Ost.

Das bisher bekannte Manko von Doppelstockzügen – nämlich die mangelnde Leistungsfähigkeit beim Passagierwechsel an hochfrequentierten Innenstadtstationen – kann durch das neueste Pariser Modell MI09 (s. Werksfoto unten) als gelöst betrachtet werden: Es nimmt bei einer Länge, die unserem U-Bahn-C-Wagen entspricht (ca. 110m) über 1.700 Fahrgäste auf. Jeder Wagen hat drei überbreite Türen (2m Öffnungsweite). Damit wird erreicht, dass auch in der Pariser Innenstadt der Fahrgastwechsel so schnell vor sich geht, dass ein 2-Minuten-Takt eingehalten werden kann – was genau der Spitzenfrequenz bei der Münchner S-Bahn entspricht!

Auch wenn nicht davon ausgegangen werden kann, dass der MI09-Zug münchentauglich ist, zeigt er doch auf, dass die Zeit reif ist, an die Entwicklung einer DoSto-S-Bahn zu gehen, die natürlich auch in anderen Verkehrsverbänden eingesetzt werden könnte. Notabene – der MI09 wurde in gerademal 2,5 Jahren entwickelt und gebaut!

gez.

Dr. Georg Kronawitter, Stadtrat

### **Quellen**



Foto: Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)



3. Generation: Doppelstock-Trieb-Zug (Dosto-RV)

Foto: Schweizerische Bundesbahnen (SBB)