

Antworten auf Stadtratsanfragen

Freitag, 13. März 2009

Sanierungsbedarf bei Tram und U-Bahn

Anfrage Stadtrat Johann Altmann (Freie Wähler) vom 3.2.2009

Antwort Dr. Reinhard Wieczorek, Referent für Arbeit und Wirtschaft:

In Ihrer Anfrage vom 02.02.2009 führten Sie als Begründung aus:

„Die letzten Wochen zeigten, dass Ausfälle bei Tram und vor allem bei U-Bahnen eher an der Tagesordnung waren, was speziell bei den Hauptverkehrszeiten zu chaotischen Verhältnissen führte. Dies steht in einem starken Kontrast zu den mehrfachen Beteuerungen von Seiten der MVG aus der Vergangenheit, dass der städtische Fuhrpark bei U-Bahn und Tram modernisiert werde. Jedoch legen die gehäuften Ausfälle den Schluss nahe, dass immer noch vielfach veraltete und mittlerweile marode Zuggarnituren zum Einsatz kommen.“

Die von Ihnen in diesem Zusammenhang gestellten Fragen betreffen Angelegenheiten, die in den Geschäftsbereich der Stadtwerke München GmbH/MVG fallen. Daher darf im Folgenden deren Antwort zitiert werden.

Vorbemerkung der Stadtwerke München GmbH/MVG:

„Die verallgemeinernde Behauptung chaotischer Verhältnisse bei Tram und U-Bahn durch Fahrzeugausfälle in den letzten Wochen kann die MVG anhand der detaillierten Statistiken ihrer Betriebsleitsysteme nicht bestätigen. Bei der Tram gab es keinerlei Veränderung in der Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Bei der U-Bahn gab es in der KW 05/2009 eine leichte Zunahme von Fahrzeugausfällen, die auch umgehend analysiert wurden. Es handelte sich aber keineswegs, wie vermutet, um Ausfälle ausschließlich älterer Fahrzeuge, sondern vielmehr um Ausfälle einzelner Züge aus der ganzen Bandbreite des Wagenparks. Die Ursachen waren unterschiedlich, mit einer Ausnahme: Die in einem Teil der Züge bereits installierte neue Generation der Linienzugbeeinflussung hat aus Gründen, die der Hersteller noch untersucht, mehrfach zu Bremsblockaden geführt. Es handelt sich hier also, wie im Schienenverkehr leider nicht selten, gerade um Ausfälle neuester Bauteile und nicht um altersbedingte Ursachen.“

Frage 1:

Wie viele Fahrzeuge der jeweiligen U-Bahngenerationen sind noch im Einsatz?

Frage 2:

Welcher Wartungsaufwand nach Kilometer und Kosten besteht in der jeweiligen Fahrzeuggeneration?

Antwort der Stadtwerke München GmbH/MVG:

Die ältesten im Einsatz befindlichen Fahrzeuge sind derzeit bei der Tram 15 Jahre alt (mit Ausnahme von noch drei Altbauzügen des Baujahrs 1964, die noch der Verstärkung dienen und in den nächsten zwei Jahren ausgemustert werden) und bei der U-Bahn 38 Jahre alt. Die üblichen Laufleistungen bei Tramzügen liegen bei 30 Jahren, bei U-Bahnzügen bei rund 40 Jahren. Bei den ältesten U-Bahnzügen handelt es sich gegenwärtig um Einheiten, die eigentlich schon durch neue Züge ersetzt wurden, zur Zeit aber noch zusätzlich im Betrieb bleiben, damit notwendige Umbauten wie insbesondere der Einbau der Videoüberwachung in alle Züge in kürzerer Zeit umgesetzt werden können.

Der richtige Ersatzzeitpunkt für gut gewartete Schienenfahrzeuge wie z. B. die ältesten U-Bahnwagen bestimmt sich in aller Regel nicht als Folge einer höheren Ausfallrate (die älteren U-Bahnwagen weisen nach wie vor eine sehr hohe Verfügbarkeit auf), sondern als betriebswirtschaftlich zu bestimmender Zeitpunkt; dabei sind der Anstieg der Unterhaltskosten älterer Fahrzeuge (meist stark abhängig von der Ersatzteilverfügbarkeit) einerseits und die Kapitalkosten für neue Fahrzeuge andererseits miteinander zu vergleichen. Diese Optimierung liegt im Interesse der Fahrgäste, weil die Fahrzeugkosten einen erheblichen Kostenbestandteil darstellen, der durch die Fahrpreise finanziert werden muss.

Frage 3:

Wie sieht der Zeitplan aus, den vorhandenen Fuhrpark bei U-Bahn und Tram zu modernisieren?

Antwort der Stadtwerke München GmbH/MVG:

Für die Schienenfahrzeuge der MVG besteht eine detaillierte Bewertung, die hinsichtlich externer Faktoren, wie z. B. der Entwicklung von Fahrzeugpreisen, Ersatzteilpreisen, Instandhaltungskosten, Lieferzeiten, ggf. staatl. Förderung laufend aktualisiert wird. Hieraus ergibt sich als gegenwärtiger Planungsstand:

Tram: Es sind gegenwärtig 14 neue Züge bestellt, die in den Jahren 2009 bis 2011 ausgeliefert werden. Sie dienen

- a) dem Ersatz der erwähnten drei letzten Altbauzüge,
- b) den anstehenden Neubaustrecken und
- c) der Verdichtung des Bestandsnetzes.

Die Züge der Baujahre 1994-1997 sollen in den nächsten Jahren für die zweite Hälfte ihrer Nutzungsdauer einer Modernisierung unterzogen werden.

U-Bahn: Die bereits durch Neubauzüge ersetzten Altbauzüge der ersten Generation werden in den nächsten Jahren Zug um Zug, in Abhängigkeit von ihren jeweiligen Revisionszeitpunkten, aus dem Verkehr genommen. Eine weitere Ersatzbeschaffung ist gegenwärtig mit Einsatzbeginn ab 2015 vorgesehen; hierfür laufen die Vorbereitungen; die Ausschreibung ist für 2012 vorgesehen.

Frage 4:

Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Ausfallrate der jeweiligen Generation und den teilweise selbst in den Hauptverkehrszeiten gekürzten Garnituren?

Antwort der Stadtwerke München GmbH/MVG:

In der Hauptverkehrszeit verkehren lediglich auf den U-Bahnlinien U1 und U4 teilweise Züge mit nur vier Wägen. Die Zuglänge orientiert sich dabei ausschließlich am Fahrgastaufkommen auf diesen Linien, ein Zusammenhang mit Fahrzeugausfällen besteht nicht.

Frage 5:

Welche Maßnahmen werden durch die MVG eingeleitet, um das gestiegene Fahrgastaufkommen zu bewältigen und somit das aus früheren Zeiten gewohnte Qualitätsniveau wieder herzustellen und zu gewährleisten?

Antwort der Stadtwerke München GmbH/MVG:

Die MVG überprüft das Leistungsangebot laufend anhand kontinuierlicher Zählungen und Potenzialuntersuchungen und passt dieses bei Bedarf an die Entwicklungen an. Bei der U-Bahn sind deshalb zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 Taktverdichtungen im Tagesverkehr (nach 9 Uhr, teilweise mittags und nach der Hauptverkehrszeit am Abend) realisiert



worden, wodurch die Verkehrsspitzen auf einzelnen, besonders belasteten Streckenabschnitten, entzerrt und damit entlastet werden.

Nachfragesteigerungen auf Tramlinien begegnet die MVG ebenfalls, dort wo es nötig ist, durch Ausweitung des Platzangebots, sei es durch den Einsatz größerer Fahrzeuge oder durch Taktverdichtungen.

Für den Fall, dass bei weiteren Fahrgaststeigerungen künftig Maßnahmen erforderlich werden, wurden bereits entsprechende Prüfungen bei der MVG aufgenommen. Diese erstrecken sich unter anderem auch auf die mögliche Realisierung von Taktverdichtungen, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und Bahnhofskapazität sowie die Optimierung der Fahrgastlenkung. Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.