

St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und LHM klären gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten möglich ist

Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014

Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt

Antrag Nr. 08-14 / A 04926 von Herrn StR Josef Schmid, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01871

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 20.01.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014; Antrag Nr. 08-14 / A 04926 von Herrn StR Josef Schmid, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013
Inhalt	Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen weiterer Taktverdichtungen im Münchner U-Bahnnetz werden dargestellt.
Entscheidungsvorschlag	Die Ausführungen zu den Voraussetzungen und Rahmenbedingungen weiterer Taktverdichtungen im Münchner U-Bahnnetz werden zur Kenntnis genommen. Die MVG wird gebeten, die Thematik weiterer Taktverdichtungen im Sinne der Anträge Nr. 14-20 / A 00105 und Nr. 08-14 / A 04926 in ihre Untersuchung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Münchner U-Bahn-Netz einzubringen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Stadtwerke München GmbH, SWM, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, MVG

St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und LHM klären gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten möglich ist

Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014

Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt

Antrag Nr. 08-14 / A 04926 von Herrn StR Josef Schmid, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01871

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
20.01.2015 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Anlass	1
2. Stellungnahme der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)	1
3. Stellungnahmen beteiligter Dienststellen	7
4. Fazit	7
II. Antrag des Referenten	8
III. Beschluss	9

St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und LHM klären gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten möglich ist

Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014

Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt

Antrag Nr. 08-14 / A 04926 von Herrn StR Josef Schmid, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01871

5 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 20.01.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Die Herren Stadträte Josef Schmid, Richard Quaas und Dr. Georg Kronawitter (teilweise mittlerweile a.D.) haben mit dem Antrag Nr. 08-14 / A 04926 vom 16.12.2013 (Anlage 1) um Berichterstattung der Pariser Erfahrungen mit deren U-Bahn-Takt (in Spitzenzeiten 85-Sekunden-Takt) gebeten. Dabei soll auch eine Einschätzung gegeben werden, welche Lösungsansätze hieraus ggf. für das Münchner U-Bahnsystem aufgegriffen werden könnten.

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 00105 vom 16.07.2014 der Herren Stadträte Michael Kuffer, Manuel Pretzl und Richard Quaas (Anlage 2) wird um Ermittlung und Darstellung gebeten, welche baulich-betrieblichen Ertüchtigungsmaßnahmen notwendig wären, um einen – wie in anderen Metropolen zum Teil vorhandenen – zeitweisen 90-Sekunden-Takt realisieren zu können.

2. Stellungnahme der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Die MVG als die nach Gesetz verantwortliche Betreiberin der Münchner U-Bahn nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie bekannt, verfolgt die MVG schon seit längerem das Ziel, sukzessiv auf ausgewählten Streckenabschnitten im Zentrum in der Hauptverkehrszeit einen 120-Sekunden-Takt einzuführen. Dadurch steigt die stündliche Zugzahl von aktuell 24 auf 30 Züge und damit um

25 %.

Hinsichtlich der Frage, ob und wie weitere Taktverdichtungen möglich wären, ist nicht die Zugsicherungs-/Signaltechnik entscheidend, sondern die Gesamtheit der infrastrukturellen und betrieblichen Gegebenheiten im Kontext mit der für die MVG relevanten Gesetzes- und Normenlage.

Unstrittig sind Zugsicherungssysteme entwickelt und verfügbar, die eine noch höhere Zugfolge ermöglichen würden, allerdings mit sehr hohen Investitionen. Von untergeordneter Bedeutung für diese Thematik ist auch, ob die U-Bahn zusätzlich zum (in München seit Jahrzehnten üblichen) Automatikbetrieb mit oder ohne Fahrer betrieben wird. Letzteres ist im Wesentlichen eine wirtschaftliche Abwägung, die bisher zu Gunsten der Beibehaltung des Fahrers zur Abfertigung, Abfahrt und Überwachung ausging.

Für die Feststellung, ob in einem U-Bahn-System eine höhere Taktdichte möglich ist, sind vielmehr folgende Punkte entscheidend:

- Betrieblich ist oberhalb einer – bei der Münchner U-Bahn schon heute erreichten – Zugfolgedichte von minimal 2,5-Minuten der allein ausschlaggebende Faktor für die mögliche Zugfolge und damit die Leistungsfähigkeit des Systems die Zeitdauer (und deren Varianzbreite), die für den Fahrgastwechsel an den meist frequentierten Bahnhöfen erforderlich ist (sog. Fahrgastwechselzeit). Eine höhere Zugzahl bei unveränderter Fahrgastwechselzeit führt unweigerlich zu einem Zugstau mit Zwischenhalten im Tunnel und stop-and-go-Betrieb. Wegen der Verzögerungszeiten bei Bremsen und Beschleunigung führt dies dann - entgegen der Absicht - zu verlängerten Zugabständen und damit einem Abnehmen der Leistungsfähigkeit. Die maximal mögliche Kapazität ist daher dann erreicht, wenn der Fahrgastwechsel an den Stationen so rasch als möglich erfolgt und durch den daraus resultierenden Haltestellenaufenthalt gerade kein Zugstau entsteht, jedoch ein unmittelbares und unbehindertes Nachfahren der Züge möglich ist.

Dieser wichtige Zusammenhang führt z.B. zu der langjährig erprobten Erfahrung, dass bei überdurchschnittlich hohem Fahrgastaufkommen mit verlängertem Haltestellenaufenthalt (z.B. auch bei vielen alkoholisierten Personen) eine Reduzierung der Zugzahl die Leistungsfähigkeit erhöhen kann. Deshalb fährt die MVG beispielsweise heute beim Oktoberfest mit etwas weniger Zügen als früher.

- Die Haltestellenaufenthaltsdauer wird durch folgende Faktoren wesentlich beeinflusst:
 - Kapazität der Bahnsteiganlagen an dem/den meist belasteten Bahnhof/Bahnhöfen
 - Diese wiederum wird mittelbar beeinflusst durch die Kapazität der Treppenan-

- lagen.
- Lage der Zu- und Abgänge zu den Bahnsteigen - und zwar nicht nur an den kritischen Bahnhöfen, sondern insgesamt im Netz -, weil dies die Verteilung der wartenden Fahrgäste am Bahnsteig und den Grad der gleichzeitigen Nutzung aller Türen des Zuges maßgeblich beeinflusst.
 - Linienreine oder Mischnutzung der kritischen Bahnsteige (Mischnutzung heißt, dass mehrere Linien mit unterschiedlichem Ziel denselben Bahnsteig anfahren müssen)
 - Tradiertere und durch nationale / länderspezifische Vorschriften beeinflusste Verhaltensweisen, insbesondere Beachtung versus Missachtung von Türschließankündigungen, Durchführbarkeit des zeitgerechten Türschlusses.
 - Anzahl der Türen
- Brandschutz- und sonstige Sicherheitsanforderungen:
 - Bei der Bemessung der Anlagenkapazität (insbesondere Treppenanlagen, Fluchtwege, Zu-/Ausgänge, Bahnsteigflächen) sind zwingende Sicherheitsanforderungen, insbesondere die jederzeit gewährleistete Freihaltung von Flucht- und Rettungswegen zu berücksichtigen.
 - Anders als in vielen Ländern wurden die Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Fahrzeugtüren in Deutschland dahingehend entwickelt, dass ein Einklemmen von Fahrgästen, aber auch von Kleidungsstücken etc. an den Türen sicher vermieden werden muss. Eine entsprechend sensible Sensortechnik, in München aufwändig entwickelt und nachgerüstet, sorgt heute dafür, dass Türen bei Erkennen einer möglichen Einklemmung entweder reversieren, d.h. wieder ein Stück weit öffnen, oder bei kleinen Gegenständen und geschlossenen Türen ein Anfahren des Zuges technisch unterbunden wird. Ferner gelten in Deutschland andere Vorschriften hinsichtlich des Schließdrucks der Türen als in vielen anderen Ländern. Oberstes Ziel ist dabei die Verhinderung von Verletzungen. Beides hat aber zur Folge, dass letztlich der letzte zusteigewillige Fahrgast bestimmt oder bestimmen kann, wann die Türen endgültig schließen und eine Zugabfahrt möglich ist. Folglich variieren die Einstiegszeiten beträchtlich und zunehmend; ein Türschließen nach einer definierten Haltezeit – was für einen dichten Takt aber gerade essentiell wäre – wird immer schwieriger und tendenziell seltener umsetzbar.
 - Die Anforderungen an deutsche U-Bahnbetriebe hinsichtlich der Evakuierungsbedingungen, insbesondere im Brandfall, haben sich in den letzten Jahren massiv erhöht. Im Zusammenhang mit der Genehmigung des geplanten 2-Minuten-Taktes nur in der Hauptverkehrszeit, musste von der MVG der Nachweis geführt werden, dass auch bei der erhöhten Zugdichte fahrplanmäßig kein Zug planmäßig im Tunnel zum Stehen kommen darf. Im Brandfall muss jeder Zug jederzeit entweder am Bahnsteig stehen und daher unverzüglich evakuiert

werden oder aber – bei Brandausbruch im Tunnel – unverzüglich zur Evakuierung in den nächsten Bahnhof einfahren können.

Zur Situation in München und Vergleich z.B. mit Paris oder St. Petersburg:

Grundkapazität Zugsysteme

In München wurde bei der Konzeption des U-Bahnsystems, ausgehend von den seinerzeit prognostizierten maximalen Fahrgastzahlen, eine Regelbahnsteiglänge von 120 Metern festgesetzt (und umgesetzt). In St. Petersburg und teilweise in Paris wurden von vornherein längere Bahnsteige realisiert. Somit ist auch eine höhere Kapazität pro Zug möglich als in München.

Sicherheitsanforderungen Gesetzgeber

In Deutschland gilt mit der BOStrab und einschlägigen technischen Regeln in diversen hier relevanten Punkten (s.u.) eine andere, strengere Vorschriftenlage als in Frankreich oder Russland (s.u.).

Kapazität Bahnhofsanlagen

In München ist die Kapazität einiger Bahnhofsanlagen im Zentrum bereits jetzt voll bzw. weitgehend ausgeschöpft; dies gilt insbesondere im Hinblick auf die oben genannten Sicherheitsanforderungen. Im Besonderen trifft dies auf die Bahnhöfe Hauptbahnhof, Sendlinger Tor und Odeonsplatz zu. Für den Bahnhof Sendlinger Tor befindet sich bekanntlich eine Modernisierungsplanung im Genehmigungsverfahren, die unter anderem auch eine – allerdings nur sehr begrenzt mögliche – Kapazitätserweiterung, insbesondere bei den Umsteigebeziehungen, zum Ziel hat. Im Bereich der beiden Bahnhofsanlagen am Hauptbahnhof ist die Leistungsfähigkeit aktuell und bis auf weiteres im Regelbetrieb gegeben (Ausnahme: Bahnsteig der Linien U4/5 während des Oktoberfestes; hier sind zeitweise Bahnhofssperrungen erforderlich), allerdings wären weitere deutliche Zuwächse bei unveränderter (oder gar reduzierter) Bahnhofsinfrastruktur kritisch. Diese Problemlage ist bekanntlich auch bei der Anbindung des Projektes 2. Stammstrecke nach bisheriger Planungskonfiguration gegeben. Für den Bahnhof Odeonsplatz gibt es bisher – trotz umfanglicher früherer Untersuchungen durch das Baureferat – keine umsetzbare Planung zum Kapazitätsausbau.

Nach Auffassung der MVG ließen sich alle vorgenannten Kapazitätsengpässe durch eine Entlastungsstrecke U 9 beseitigen.

Fahrgastwechselzeiten

München hat deutlich längere Fahrgastwechselzeiten als St. Petersburg oder Paris. Hierfür sind gleich mehrere Gründe ursächlich:

- Vorschriften zur Türsicherheit: In Paris und St. Petersburg werden Türen nach An-

kündigung durch Signalton unabhängig vom Stand des Fahrgastwechsels geschlossen. Sie werden nicht – wie bei Einklemmerkennung – reversiert. Zumindest in St. Petersburg ist der Schließdruck wesentlich höher, das Risiko einer Verletzung wird nicht nur in Kauf genommen, sondern dient faktisch der Abschreckung und damit der erfolgreichen Umsetzung eines streng terminierten kurzen Fahrgastwechsels.

- **Verteilung am Bahnsteig:** In Paris existieren an stark frequentierten Bahnhöfen meist mehrere Zu-/Abgänge verteilt über die Bahnsteiglänge, dies unterstützt eine gleichmäßigere Verteilung am Bahnsteig und damit eine bessere Nutzung aller Türspuren. In München liegen hingegen die meisten Bahnsteigzu- bzw. -abgänge im Bereich der Bahnsteigenden. Dies ist der Grund, warum es z.B. am stark frequentierten Bahnhof Marienplatz nach wie vor nur unzureichend gelingt, eine gleichmäßige Verteilung der wartenden Fahrgäste zu erreichen. Die Planungsgrundlagen für die U-Bahn-Infrastruktur in München vor rund 50 Jahren haben den tatsächlichen Fahrgastzuwachs nicht berücksichtigt. Für die Schwachstellen in der Bestandsinfrastruktur wie die Lage und die Anzahl der Bahnhofszugänge ist eine nachträgliche Heilung nahezu unmöglich. Dies ist primär mit der Schwierigkeit der Erlangung des erforderlichen Planungsrechts begründet.
- **Effizienz des Fahrgastwechsels:** Die Systeme in Paris und St. Petersburg kennen im Wesentlichen nur linienreinen Betrieb. Dies bedeutet: In der Regel können alle Fahrgäste den jeweils nächsten ankommenden Zug benutzen. In München hingegen hat man sich für ein vernetztes Mischsystem entschieden: Die Innenstadtbahnsteige werden von jeweils 2 bis 3 U-Bahnlinien mit unterschiedlichem weiteren Linienverlauf und unterschiedlichen Fahrzielen im Wechsel benutzt. Dies bedeutet, dass nie alle wartenden Fahrgäste den jeweils nächsten einfahrenden Zug benutzen können. Bei hoch ausgelasteten Bahnsteigen führt dies zu wechselseitigen Behinderungen der Fahrgäste am Bahnsteig und damit zu einer weniger effizienten Nutzung der Fahrgastwechselzeit bzw. tendenziell zu deren Verlängerung.
- **Konfiguration der Zuggarnituren:** Die Anzahl der Türen pro Zugeinheit ist bei zahlreichen U-Bahnsystemen höher als etwa in München, was zwar zur Beschleunigung der Fahrgastwechselzeiten allerdings wiederum zu einer erheblichen Verringerung der Sitzplatzkapazität und damit zur Minderung des Reisekomforts führt.

Kapazitätsbedarf für Schadzugüberführung

Die Systeme Paris und St. Petersburg haben – als Konsequenz des linienreinen Betriebs – auch eine weitgehend linienreine Werkstattinfrastruktur. Schadzüge können daher auf sehr kurzem Wege vom Netz genommen und in die Werkstatt überführt werden. München hat hingegen ein U-Bahnsystem aus drei Teilsystemen mit nur wenigen Verknüpfungspunkten zwischen diesen (Scheidplatz, Innsbrucker Ring, Abstellanlage Theresienwiese) und bisher nur einem einzigen U-Bahnbetriebshof, diesen fast am Ende eines besonders stark ausgelasteten Teilsystems. Dies bedeutet, dass der Kapazitätsbedarf für

die notwendige Zuführung von Schadzügen (wie auch von Zügen zu regulären Inspektionen) ungleich höher ist und auch nicht mehr nur in der sehr kurzen Betriebsruhe gedeckt werden kann. Es wird also auch tagsüber Kapazität für Betriebsfahrten benötigt.

Zugfolge und Evakuierungsvorgaben

Die oben dargestellte Vorschriftenlage hinsichtlich der Evakuierbarkeit von Zügen bestehen so in Paris und St. Petersburg nach Einschätzung der MVG nicht und würden auch nicht erfüllt (wenngleich zumindest in Paris der teilweise deutlich geringere Bahnstabsabstand der Metro bei einigen Linien auch bei Anwendung dieser Vorschrift eine dichtere Zugfolge zuließe als in München).

Für die Genehmigung des 2-Minuten-Taktes im ersten geplanten Anwendungsfall auf der Linie U 2 (Hauptbahnhof – Kolombusplatz) bedeutete diese Anforderung in München die Einschaltung von zwei unabhängig voneinander arbeitenden, prüfenden Gutachtern (einer seitens MVG für die Antragsstellung, ein weiterer nachfolgend seitens der Genehmigungsbehörde), die mit aufwändigen Betriebssimulationsprogrammen a) den diese Anforderung ermöglichenden Fahrplan für die Linien U1/U2/U7 erarbeitet und b) hinsichtlich der Einhaltbarkeit der Anforderung überprüft haben. Dieses Verfahren hat mittlerweile allein rund drei Jahre Vorlaufzeit in Anspruch genommen. Die Gutachten bestätigen nunmehr die Einhaltbarkeit unter bestimmten Bedingungen und Auflagen für die geplante Durchführung in der Hauptverkehrszeit; mit dem entsprechenden Genehmigungsbescheid rechnet die MVG in Kürze.

Fazit der MVG

„Schon der anstehende Einstieg in den zeitweisen 2-Minuten-Takt in Kernabschnitten des Netzes ist unter den dargestellten Münchner Bedingungen extrem ambitioniert und z.B. auch nur mit gleichzeitigem aufwändigen Personaleinsatz an kritischen Bahnsteigen zur Stabilisierung der Fahrgastwechselzeit (durch Unterbindung weiteren Zustiegs, analog der Praxis beim Oktoberfest) möglich.“

Im Einklang mit den Ergebnissen der Gutachten ist allerdings auch die MVG der Überzeugung, dass schon der 2-Minuten-Takt nur, wie geplant, jeweils über einen begrenzten Zeitraum von einigen Stunden – denen dann jeweils ein längerer Zeitraum mit wieder auf min. 2,5-Minuten verlängerter Taktzeit folgt – fahrbar ist. Grund ist, dass nach der Hauptverkehrszeit jeweils Entspannungszeiten benötigt werden, um vorher entstandene Abweichungen des gesamten Ist- vom Sollfahrplan der betroffenen Linien (sei es durch Abweichungen bei den Haltestellenaufenthaltszeiten, sei es durch fahrzeugbedingte Verzögerungen) wieder ausgleichen und ggf. schadhafte, vorher ausgestellte Fahrzeuge zur Behandlung in Betriebshofanlagen überführen zu können.

Eine weitere Verkürzung der Zugfolgezeit auf 90 oder gar 80 Sekunden mit dem Ziel einer

noch deutlich höheren Beförderungsleistung ist aus den vorgenannten Gründen weder sicherheitstechnisch noch betrieblich möglich bzw. hinsichtlich der gegebenen Bahnhofskapazitäten machbar. Unter den spezifischen und teilweise historisch bedingten Münchner Voraussetzungen ist nach Realisierung des (zeitlich und streckenmäßig) partiellen 2-Minuten-Takts die Kapazität des U-Bahnsystems nur durch eine zusätzliche Nord-Süd-Strecke erweiterbar.“

3. Stellungnahmen beteiligter Dienststellen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat zu beiden o.g. Anträgen die als Anlage 3 beigefügte Stellungnahme abgegeben. Zusammenfassend wird auch hier ausgeführt, dass sowohl in Paris als auch in St. Petersburg gänzlich andere technische und sicherheitsrelevante Voraussetzungen für den U-Bahnbetrieb vorliegen. Die Forderung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, die Thematik weiterer Taktverdichtungen im Sinne der o.g. Anträge in die Untersuchung der MVG zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Münchner U-Bahn-Netz einzubringen, wird vom RAW unterstützt.

Das Kreisverwaltungsreferat-Branddirektion hat die in Anlage 4 ersichtlichen Stellungnahmen abgegeben. Die Branddirektion führt generell an, zu den U-Bahnsystemen in Paris und St. Petersburg keine Vergleiche ziehen zu können, da ihr keine näheren Informationen zu den dort gültigen Brandschutzvorschriften, zur Infrastruktur, den Haltestellenabständen, den Zugkapazitäten etc. vorliegen.

Die Branddirektion stellt klar, dass eine zusätzliche Taktverdichtung aus ihrer Sicht nur vertretbar ist, wenn für die betroffenen Haltestellen und Tunnelstrecken entsprechende Brandschutzkonzepte erstellt, mit der Branddirektion abgestimmt und von der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) genehmigt sind. Dabei ist zu beachten, dass im Fall eines Brandes in einem U-Bahnzug, der im Tunnel zum Stehen gekommen ist, auch die wartenden Fahrgäste an den der Brandstelle nächstgelegenen Haltestellen gefährdet sein können. Ohne den Brandschutzkonzepten vorgreifen zu wollen, geht die Branddirektion jedoch nicht davon aus, dass eine weitere Taktverdichtung ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen in den Tunnelstrecken (z.B. Ertüchtigung von Notausstiegen, durchgehende Löschwasserversorgung) möglich ist.

Wie im Antrag Nr. 14-20 / A 00105 erbeten, wurde auch eine Stellungnahme der bei der Regierung von Oberbayern ansässigen TAB eingeholt, die als Anlage 5 beigefügt ist. Diese betont jedoch, dass die Regierung von Oberbayern als technische Aufsichtsbehörde nach BOStrab nur bei Stellen eines entsprechenden Antrags auf Taktverdichtung durch die MVG tätig werden kann. Eine im Vorfeld einer derartigen Entscheidung planende bzw. beratende Tätigkeit der TAB wird ausgeschlossen.

4. Fazit

Gemäß den Darlegungen der MVG erscheint aufgrund der Gegebenheiten des Münchner U-Bahn-Netzes eine weitere Taktverdichtung in der Spitzenzeit – über einen 2-Minuten-Takt hinaus – mit vertretbarem Aufwand nicht realisierbar. Eine Kapazitätserweiterung des U-Bahnsystems durch den Bau einer zusätzlichen U-Bahn-Nord-Süd-Strecke sollte daher auf jeden Fall weiter betrachtet werden. Davon abgesehen unterstützt das RAW die Anregung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, die Thematik weiterer Taktverdichtungen im Sinne der o.g. Anträge in die Untersuchung der MVG zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Münchner U-Bahn-Netz einzubringen.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat sowie dem Baureferat abgestimmt.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, und die Antragsteller haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Die Ausführungen zu den Voraussetzungen und Rahmenbedingungen weiterer Taktverdichtungen im Münchner U-Bahnnetz werden zur Kenntnis genommen.
2. Die MVG wird gebeten, die Thematik weiterer Taktverdichtungen im Sinne der Anträge Nr. 14-20 / A 00105 und Nr. 08-14 / A 04926 in ihre Untersuchung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Münchner U-Bahn-Netz einzubringen.
3. Die Anträge
Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014 und
Nr. 08-14 / A 04926 von Herrn StR Josef Schmid, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013
sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW - FB V

Netzlaufwerke/allgemein/FB_V/swm/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/2 Antraege/Csu/105,4926Beschluss.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kreisverwaltungsreferat-Branddirektion
An das Baureferat

Per Hauspost
An die Stadtwerke München GmbH/VB

z.K.
Am

Anlagen



Fraktion im

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus
80331 München

Stadtrat Josef Schmid
Stadtrat Richard Quaas
Stadtrat Dr. Georg Kronawitter

ANTRAG
16.12.13

Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt

Der Stadtrat möge beschließen:

Dem Münchner Stadtrat werden Erfahrungen in Paris mit der grund-renovierten Metro-Linie M1 vorgestellt, die laut /1/ mittlerweile in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt betrieben wird und täglich bis zu 725.000 Fahrgäste transportiert.

Dabei ist auch eine erste Einschätzung zu geben, welche Lösungsansätze mittelfristig auch für die hochbelasteten Münchner U-Bahn-Streckenabschnitte wenigstens ansatzweise übernommen werden oder zumindest als Anregung dienen können.

Dem in München als eines der DAX-Unternehmen ansässigen Ausrüster der M1-Infrastruktur /1/ sollte Gelegenheit zu einer fachlichen Stellungnahme gegeben werden.

Begründung:

Bereits beim erfolgreichen Einsatz von Doppelstock-S-Bahnen vom Typ MI09 in Paris konnten sich München und die Region wertvolle Anregungen holen, was auch noch den Stadtrat erreichen wird.

Nun ist die über hundertjährige und damit älteste Pariser Metro-Linie M1 seit einem guten Jahr nach einer Grundrenovierung und Ertüchtigung mit beeindruckenden Leistungsdaten im täglichen Einsatz. So wurde der Takt in Spitzenzeiten von 105 auf 85 Sekunden reduziert, was immerhin 42 Züge pro Stunde bedeutet. Das ist umso bemerkenswerter, als diese Linie wie die Münchner U-Bahn selbst an den frequentiertesten Stationen nur eine Bahnsteigkante zur Abfertigung hat und auch die Bahnsteigflächen bauzeitbedingt nicht sehr üppig sind (Foto).

Paris zeigt einmal mehr, wie durch Perfektionierung eines ohnehin schon guten Systems (z. B. auch durch Bahnsteigtüren) noch nennenswerte Verbesserungen erreicht werden können. Bemerkenswert ist auch, dass nach Angaben in /1/ die Installation der streckenseitigen Betriebsleittechnik und des kompletten Telekommunikationssystems "unterm rollendem Rad" erfolgte.

Angesichts der Anforderungen an das Münchner U-Bahnsystem, insbesondere auf den Innenstadt-Abschnitten und den immensen Schwierigkeiten, in diesem Bereich eine parallele U-Bahn-Entlastungsstrecke finanziert zu bekommen, muss der Pariser Ansatz endlich scheuklappenfrei geprüft werden.

gez.
Josef Schmid, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

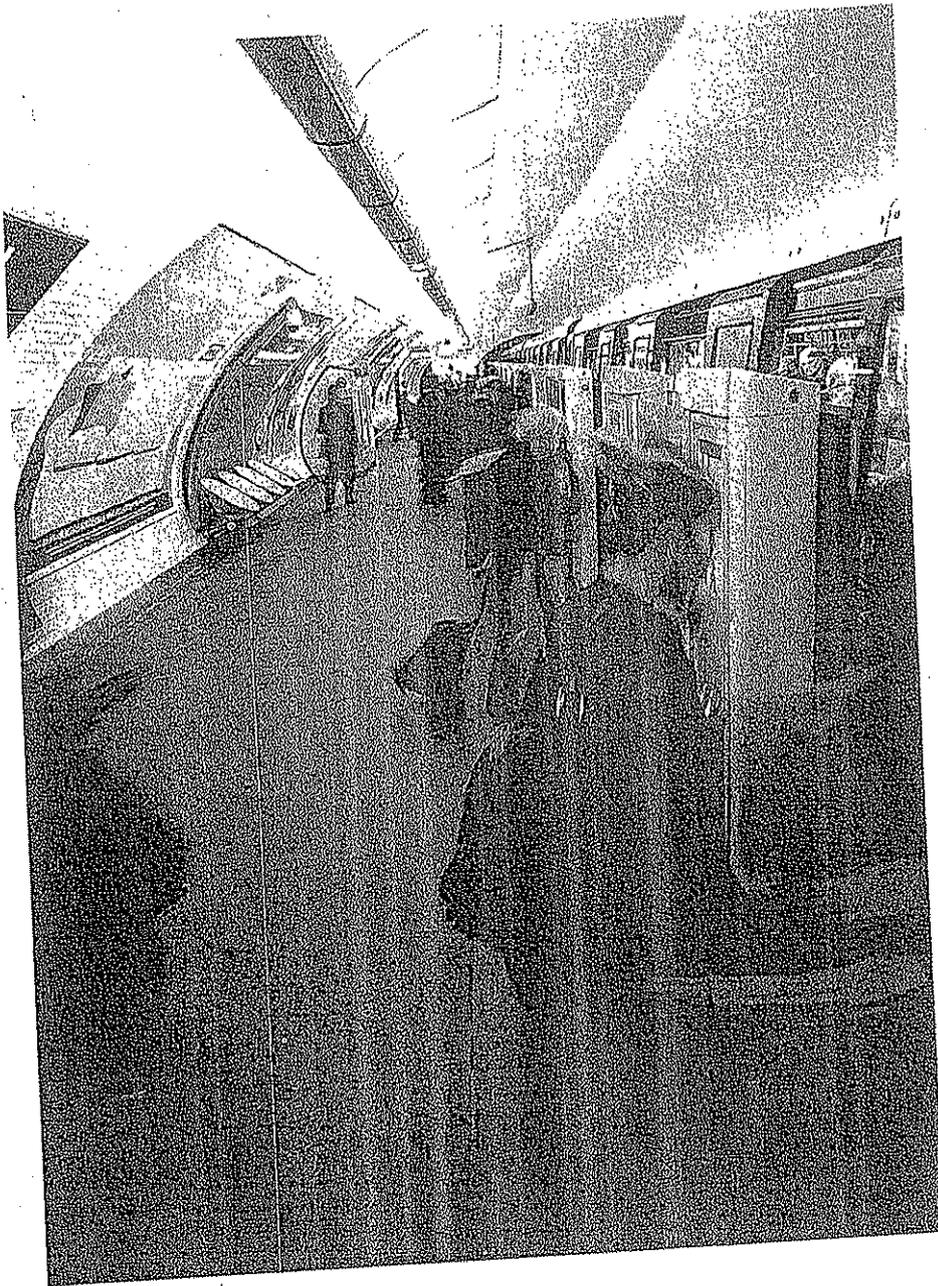
gez.
Richard Quaas
Stadtrat

gez.
Dr. Georg Kronawitter
Stadtrat

Quelle

/1/ <http://www.siemens.com/press/de/feature/2012/infrastructure-cities/mobility-logistics/2012-04-metro-paris.php>

Foto Copyright SIEMENS AG. Benutzung gestattet am 10.11.2013
<http://www.siemens.com/press/de/pressebilder/index.php?view=list&division=&tag=presstrip-paris2011>



CSU-Fraktion, Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München
Tel. 233-92650, Fax: 291 37 65, csu-fraktion@muenchen.de, www.csu-rathaus-muenchen.de

Anlage 2



Fraktion im

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Michael Kuffer
Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Richard Quaas

ANTRAG
16.07.14

St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und LHM klären gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten möglich ist

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung vertreten durch Baureferat-Ingenieurbau, Planungsreferat-Verkehrsplanung, Kreisverwaltungsreferat-Branddirektion und Wirtschaftsreferat-Beteiligungsmanagement - klärt im Benehmen mit der Regierung von Oberbayern als Technischer Aufsichtsbehörde (TAB) und unter Beteiligung der MVG mbH / SWM Verkehr GmbH fachlich ab, ob und wenn ja, welche baulich-betrieblichen Ertüchtigungsmaßnahmen an typischen innerstädtischen U-Bahn-Stationen nötig sind, um das bei einer zeitweisen Verdichtung auf einen 90-Sekunden-Takt prognostizierte Fahrgastaufkommen sicher, d. h. insbesondere brandschutztechnisch unbedenklich zu bewältigen,

Begründung:

Die Frage einer realistischen Taktverdichtung bei der Münchner U-Bahn ist von hoher Bedeutung für München auch aus finanzieller Sicht. Bei einer Verdichtung von 150 Sekunden auf 90 Sekunden würde die Beförderungskapazität um 67% steigen – und das für einen vermutlich konkurrenzlos günstigen baulichen Aufwand. 90 Sekunden sind in anderen Metropolen z. T. schon seit Jahrzehnten täglich gefahrene Realität. Warum nicht auch in München?

Im Zuge der Behandlung des Antrags Nr. 08-14 / A 04926 /1/ nehmen MVG, Planungsreferat und Branddirektion in unterschiedlicher Weise zu dieser Frage Stellung. Ein großer Klärungsbedarf bleibt.

Angesichts der absehbaren Herausforderungen ist der Stadtrat aber gut beraten, hier eine ganzheitliche, fachlich belastbare Aussage einzufordern.

Michael Kuffer
Stadtrat

Manuel Pretzl
Stadtrat

Richard Quaas
Stadtrat

/1/ Antrag Nr. 08-14 / A 04926 von StR Josef Schmid, StR Richard Quaas, StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013: Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt (http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=3190202)

Datum: 15.09.2014
Telefon: 0 233-26147
Telefax: 0 233-989 26147
Herr
muenchen.de

R	SD	RS	GL	N	Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft 18. Sep. 2014					EA
					VVA
					Vorg.
					zwV
Az:					zK
Ø					WV
I	II	III	IV	V	

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

PLAN-HAI-31-2

Anlage 3

10.19.9.

**St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und Landeshauptstadt München klären
gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen
Münchener U-Bahn-Abschnitte möglich ist**
Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn Stadtrat Michael Kuffér, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl
und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 16.07.2014

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

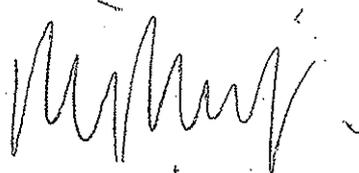
Unter Bezug auf Ihre Anfrage vom 28.07.2014 nimmt das Referat für Stadtplanung und
Bauordnung zu o. g. Stadtratsantrag wie folgt Stellung:

Zu dem im o. g. Antrag erwähnten Antrag Nr. 08-14 / A04926 hatte das Referat für
Stadtplanung und Bauordnung mit Schreiben vom 21.05.2014 Folgendes mitgeteilt:
„Das im Antrag angesprochene Beispiel aus Paris betrifft die Metrolinie 1, die zwischen Mai
2011 und Dezember 2012 auf automatischen Betrieb mit Zügen der Baureihe MP 05
umgestellt wurde. Aus diesem Grund wurden alle Stationen bereits zwischen 2009 und 2011
mit Bahnsteigtüren ausgerüstet. Die zuvor eingesetzten Züge der Baureihe MP 89 werden nun
auf der Pariser Métro-Linie 4 eingesetzt.

Das in München eingesetzte Wagenmaterial ist – angepasst an fortlaufende unterschiedliche
Zulassungsbedingungen – untereinander nicht kompatibel. Der Einsatz automatischer U-
Bahnen bedingt allerdings, u. a. aus Sicherheitsgründen, die Schaffung von Bahnsteigtüren.
Hierbei dürfte nur mit einem einheitlichen U-Bahn-Typ gefahren werden. Die Schaffung der
Voraussetzungen dafür sollte in die Untersuchung der MVG zur Erhöhung der
Leistungsfähigkeit im Münchener U-Bahn-Netz mit einbezogen werden.“

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die entsprechende Metrolinie in Paris im
automatischen Betrieb läuft und die Bahnsteige jeweils mit Bahnsteigtüren ausgerüstet
wurden. In St. Petersburg, wie auch in Moskau, sind ganz andere technische und
sicherheitsrelevante Voraussetzungen gegeben. Insoweit ist ein direkter Vergleich derzeit
nicht möglich. Hinsichtlich der im o. g. Antrag geforderten weitgehenden Klärung hält das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung von daher nach wie vor eine Einbringung der
Thematik in die Untersuchung der MVG zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Münchener U-
Bahn-Netz für erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen,



Stadtdirektor

Datum: 21.05.2014
Telefon: 0 2353-5168
Telefax: 0 2353-6138
Herrnuenchen.de

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung IV
Branddirektion
Zentrale Dienstleistungen
Personal, Recht, Betrieb
KVR-IV-BD ZD 1

Anlage 4

Von Paris lernen(2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt
Antrag-Nr. 08-14 / A 04926 der Herren StRe J. Schmid, Quaas und Dr. Kronawitter vom 16.12.2013

R	StD	RS	GL	St	Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft 27. Mai 2014					EA
					VvA
					Vorg.
					zwV
Az.:					zK
Ø					Vv
I	II	III	IV	V	

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

Das Kreisverwaltungsreferat, Branddirektion, nimmt zu o.g. Stadtratsantrag gemäß Ihrem Schreiben vom 29.04.2014 folgendermaßen Stellung:

W. Zepf
10.10.14

Die Branddirektion kann zu dem Antrag lediglich zwei Punkte beleuchten, die bei einer Taktverdichtung möglicherweise zu brandschutztechnischen Problemen führen könnten. Eine abschließende Beurteilung aller sicherheitsrelevanten Auswirkungen ist mit den uns vorliegenden Informationen leider nicht möglich. Die technische Aufsichtsbehörde für U-Bahn-Anlagen ist die Regierung von Oberbayern. Die Branddirektion wird für die Regierung lediglich beratend tätig; der Schwerpunkt liegt dabei auf den Belangen des abwehrenden Brandschutzes. Die Verkehrssicherheit und mögliche „Überfüllungen“ im Regelbetrieb werden von der Branddirektion nicht beurteilt.

Eine Taktverdichtung kann zur Zunahme der zeitgleich in den Haltestellen anwesenden Personen führen. Als die meisten Münchner U-Bahnhöfe errichtet wurden, erfolgte grundsätzlich keine Bemessung der Rettungswege auf Basis bestimmter Personenzahlen. Teilweise wurden Treppenbreiten o. ä. vorgegeben. Heute werden die Rettungswege in unterirdischen Haltestellen u. a. nach der Anzahl der gleichzeitig anwesenden Personen bemessen. Die maßgebende Personenzahl wird dazu entweder auf Grundlage tatsächlicher Personenzahlen oder nach einer Bemessungsformel ermittelt. Beim Ansatz von realen Personenzahlen könnten durch eine Taktverdichtung zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden. Dies kann jedoch nur mit Brandschutzkonzepten für die jeweiligen Haltestellen ermittelt werden, da die Räumungs- und Verrauchungszeiten der einzelnen Stationen sehr unterschiedlich ausfallen können. Nach unserem Kenntnisstand beabsichtigt die MVG, neue Brandschutzkonzepte für die bestehenden Stationen erstellen zu lassen.

Neben der Evakuierung von Haltestellen kann es bei einer Taktverdichtung im Brandfall auch zu Problemen mit in Streckentunneln stehenden Zügen kommen. Bei einem Brand in einem U-Bahn-Zug wird immer versucht, die nächste Haltestelle anzufahren, da dort eine Evakuierung wesentlich besser möglich ist. Dieses Grundprinzip kann bei kürzeren Zugfolgen in Frage gestellt sein, wenn sich regelmäßig in einer Haltestelle und dem davor liegenden Tunnelabschnitt gleichzeitig Züge befinden. Beim Brand in einem in der Station stehenden Zug können die Fahrgäste des darauf folgenden, dann im Tunnel stehenden Zuges durch den Brandrauch gefährdet werden.

Ein Vergleich mit der Pariser Metro kann seitens der Branddirektion nicht gezogen werden, da uns keine näheren Informationen zur brandschutztechnischen Infrastruktur, den in Frankreich für U-Bahn-Systeme gültigen Brandschutzvorschriften, den Haltestellenabständen und den Kapazitäten der dort verwendeten Züge vorliegen.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. B. S.', located below the main text block.

Datum: 30.10.2014
Telefon: 0 2353-5168
Telefax: 0 2353-6138

@muenchen.de

R	StD	KS	GL		Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft 04. Nov. 2014					EA
					VvA
Az.:					Vorg.
					zwV
Ø KS					zK
					Ww
I	II	III	IV	V	

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung IV
Branddirektion
Zentrale Dienstleistungen
Personal, Recht, Betrieb
KVR-IV-BD ZD 1

 27.11. 1.17.14 Z

St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und LHM klären gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten möglich ist

Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Küffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014

Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt

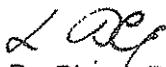
Antrag Nr. 08-14 / A-04926 von Herrn StR Josef Schmid, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Dr. Georg Kronawitter vom 16.12.2013

Beschlussentwurf für eine künftige Sitzung des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft.
Ihre Zuleitung vom 02.10.2014

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt der o.g. Beschlussvorlage in der mit Schreiben vom 02.10.2014 zugeleiteten Version unter der Maßgabe zu, dass folgende, bereits auf Arbeitsebene besprochene, Ergänzung zu Ziffer 3 des Vortrags aufgenommen wird:

"... Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) genehmigt sind. Dabei ist zu beachten, dass im Fall eines Brandes in einem U-Bahnzug, der im Tunnel zum stehen gekommen ist, auch die wartenden Fahrgäste an den der Brandstelle nächstgelegenen Haltestellen gefährdet sein können. Ohne den Brandschutzkonzepten ...".


Dr. Blume-Beyerle
Berufsmäßiger Stadtrat

Datum: 04.09.2014
 Telefon: 0 2353-5168
 Telefax: 0 2353-6138
 Herr _____
 @muenchen.de

Kreisverwaltungsreferat
 Hauptabteilung IV
 Branddirektion
 Zentrale Dienstleistungen
 Personal, Recht, Betrieb
 KVR-IV-BD ZD 1

St. Petersburg kann's, Paris auch: MVG und LHM klären gemeinsam, ob und wie ein 90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten möglich ist.

Antrag-Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014; Stellungnahme der Branddirektion

R	StD	RS	GL	VP	Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft					EA
18. Sep. 2014					VVA
					Vorg:
					zwV
Az.:					zK
Ø					Ww
I	II	III	IV	V	

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

Ihrer Aufforderung vom 28.07.2014 entsprechend nehmen wir zu o.g. Stadtratsantrag folgendermaßen Stellung:

19.9

Zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und den möglichen brandschutztechnischen Problemstellungen, die sich aus einer Taktverdichtung ergeben können, hat sich die Branddirektion bereits im Rahmen des Stadtratsantrags 08-14/A04926 („Von Paris lernen (2): Renovierte Metro-Linie M1 transportiert 725.000 Fahrgäste täglich und fährt in Spitzenzeiten im 85-Sekunden-Takt“) vom 16.12.2013 geäußert. Diese Stellungnahme gilt nach wie vor unverändert.

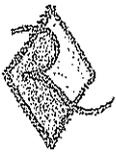
Auch zur U-Bahn in St. Petersburg kann seitens der Branddirektion kein Vergleich gezogen werden, da uns keine näheren Informationen zu den in Russland für U-Bahn-Systeme gültigen Brandschutzvorschriften, zur Infrastruktur bzw. den Haltestellenabständen, den Kapazitäten der dort verwendeten Züge o. ä. vorliegen.

Eine zusätzliche Taktverdichtung ist aus Sicht der Branddirektion nur vertretbar, wenn für die betroffenen Haltestellen und Tunnelstrecken entsprechende Brandschutzkonzepte erstellt, mit der Branddirektion abgestimmt und von der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) genehmigt wurden. In diesen Konzepten muss die Taktverdichtung berücksichtigt sein. Die aktuell gültigen Sicherheitsstandards für U-Bahnen müssen auch bei kürzeren Zugfolgen gewährleistet werden.

Ohne den Brandschutzkonzepten vorgreifen zu wollen, gehen wir nicht davon aus, dass eine Taktverdichtung ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen in den Tunnelstrecken (z. B. Ertüchtigung von Notausstiegen, durchgehende Löschwasserversorgung) möglich ist. Ob für die Haltestellen zusätzliche Maßnahmen erforderlich wären, kann seitens der Branddirektion nicht abgeschätzt werden. Hierzu sind als Grundlage für die noch zu erstellenden Brandschutzkonzepte u. E. umfangreiche ingenieurmäßige Berechnungen und Simulationen erforderlich. Nach unserem Kenntnisstand werden derzeit die Rahmenbedingungen für diese Berechnungen und Konzepte auf der Grundlage des aktuellen Betriebes zwischen SWM und TAB abgestimmt.

Nach § 7 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) liegen die notwendigen Planungsleistungen im Verantwortungsbereich der SWM. Die Branddirektion steht den SWM und der TAB dabei beratend zur Verfügung. Dies würde selbstverständlich auch für die brandschutztechnischen Auswirkungen einer eventuellen Taktverdichtung gelten. Zwischen TAB, SWM und Branddirektion finden regelmäßige Abstimmungen zu Fragen des Brandschutzes in der Münchner U-Bahn statt, allerdings wurde seitens der SWM o. g. Thema bisher nicht an die Branddirektion herangetragen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Bante', is written over the text. The signature is cursive and somewhat stylized.



Regierung von Oberbayern



Regierung von Oberbayern • 80534 München
 Landeshauptstadt München
 Referat für Arbeit und Wirtschaft
 Herzog-Wilhelm-Straße 15
 80331 München

R	1	1	1	1	1	Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft						EA
27. Aug. 2014						VW
						Vorg.
						zwV
Az.:						zK
Ø						VW
I	II	III	IV	V		

10278

per E-Mail: poststelle@reg-ob.bayern.de

Bearbeitet von	Telefon / Fax	Zimmer	E-Mail
	+49 (89) 2176-2677 / -402677	4101	poststelle@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Geschäftszeichen	München,
	28.07.2014	31.2-3623.30-70-138.1	07.08.2014

90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten;

Antrag Nr. 14-20 / A 00105 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Richard Quaas vom 16.07.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,
 sehr geehrter Herr

mit Ihrem o. g. Schreiben haben Sie uns den Antrag der im Betreff genannten Stadträte übermittelt und uns gebeten, hierzu bis spätestens 09.09.2014 Stellung zu nehmen.

Die Regierung von Oberbayern ist nach § 54 Abs. 1 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. mit der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) und i. V. mit § 30 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) die zuständige Aufsichtsbehörde über den von den Stadtwerken München (SWM) und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) durchgeführten Betrieb mit U- und Straßenbahnen im Gebiet der Landeshauptstadt München, der Stadt Garching sowie der Gemeinde Grünwald.

Als Aufsichtsbehörde i. S. der vorgenannten Gesetze und Verordnungen obliegt es der Regierung von Oberbayern sicherzustellen, dass ein gefahrloses Betreiben der U-Bahnen und Straßenbahnen in den vorgenannten Städten und Gemeinden möglich ist (§ 2 BOStrab). Die Regierung von Oberbayern nimmt also Aufgaben einer Aufsichts- und Genehmigungsbehörde (§ 5 BOStrab) wahr, ohne selbst gestaltend auf die Betriebsführung (bauliche Infrastruktur, Fahrweg, Leit- und Steuerungstechnik, Energieversorgung und Fahrzeuge sowie Betriebspersonal) einzuwirken.

Dienstgebäude
 Maximilianstraße 39
 80538 München
 U4/U5 Lehel
 Tram 18/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
 +49 (89) 2176-0
 Telefax
 +49 (89) 2176-2914

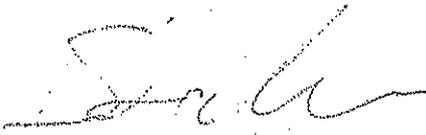
E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de
 Internet
www.regierung-oberbayern.de



Dies bedeutet im konkreten Fall (90-Sekundentakt zu Spitzenzeiten auch auf zentralen Münchner U-Bahn-Abschnitten), dass die Regierung von Oberbayern als technische Aufsichtsbehörde nach BOStrab nur unter der Voraussetzung tätig werden und prüfen kann, ob dies möglich ist bzw. sein wird, wenn ein entsprechender Antrag von den SWM und/oder der MVG hier eingeht. Es ginge weit über die Funktion einer technischen Aufsichtsbehörde hinaus, bereits im Vorfeld einer derartigen Entscheidung planend und beratend tätig zu werden, da hierzu keine so umfassenden Kenntnisse zum Betrieb vorliegen, wie sie das Unternehmen bzw. der Verkehrsbetrieb selbst hat. Rein informatischen Gesprächen im Falle einer Konkretisierung i. S. des im Betreff genannten Antrages stehen wir aber immer aufgeschlossen gegenüber.

Die SWM und die MVG erhalten eine Kopie dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S. B.', written over a horizontal line.

Ltd. BD