

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Richard Quaas
Stadtrat Marian Offman
Stadtrat Johann Sauerer
Stadtrat Michael Kuffer
Stadtrat Sebastian Schall
Stadträtin Dr. Manuela Olhausen

ANTRAG

03.02.2017

Was wird das neue U-Bahn-Leitsystem UDIS konkret bringen? Kann zu den führenden Vorbildern London (tube) und Paris (Metro) aufgeschlossen werden?

Der Stadtrat möge beschließen:

Dem Stadtrat berichten MVG/SWM in einer öffentlichen Sitzung über die Strategie, die das Unternehmen bei der Ertüchtigung des U-Bahn-Leitsystems verfolgt, um die betriebliche Leistungsfähigkeit des Münchner U-Bahnsystems zu steigern.

Im Einzelnen sind dabei insbesondere folgende Punkte darzustellen:

1. Welche Gründe gibt es für die SWM, ein komplett neues U-Bahn-Leitsystem bis 2019 einzusetzen?
2. Handelt es sich dabei um ein proprietäres Leitsystem, das nur auf die Situation der SWM zugeschnitten ist, oder kann ein Leitsystem zum Einsatz kommen, das auch bei anderen U-Bahn-Betreibern verwendet wird oder gar aus einem Baukastensystem stammt?
3. Inwieweit bindet sich die MVG/SWM an genau diesen einen Hersteller/Lieferanten? Gibt es eine second source? Wie schaut es mit der Ersatzteilsicherheit aus?
4. Welche minimalen Zugfolgezeiten bzw. maximalen Zugfrequenzen sind bislang (mit dem „alten“ Leitsystem) technisch möglich, welche werden mit dem neuen Leitsystem UDIS ab 2019 möglich sein?
5. Wird es insbesondere möglich sein, in Spitzenzeiten auf den zentralen Münchner U-Bahn-Stammlinienabschnitten (Münchner Freiheit / Impler Straße, Max-Weber Platz / Laimer Platz, Hauptbahnhof / Kolombus Platz) 36 Züge pro Stunde und Richtung (entspricht einer Zugfolge von 100 Sekunden) zu betreiben, wie es bei der Londoner „Victoria-Line“ seit 2015 nach einer Ertüchtigung tagtäglich Praxis ist?

Seite 1 von 2

Begründung:

Die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit eines U-Bahnsystems ist lebenswichtig für eine Millionenstadt. Hunderttausende Fahrgäste sind täglich auf ein funktionierendes und leistungsfähiges U-Bahnsystem angewiesen.

Von Anfang an – also bereits in den 1960er-Jahren - wurde in München ein fortschrittliches Leitsystem auf Basis einer Linienzugbeeinflussung (LZB) implementiert, das sogar einen automatischen Fahrbetrieb (AFB) erlaubte. Dabei wurde eine technisch mögliche Zugfolgezeit von 90 Sekunden zugrunde gelegt. Fahrplantechnisch wurde dies jedoch nie „ausgereizt“, jahrzehntelang blieb eine Zugfolgezeit von 150 Sekunden (entspricht 24 Zugfahrten pro Stunde) das Maß aller Münchner U-Bahndinge.

Nach den Ausführungen in der Antwort zur Stadtratsanfrage Nr. 14-20 / F 00668 arbeitet die MVG/SWM schon seit geraumer Zeit mit dem französischen Thales-Konzern zusammen – Zitat:

„Die SWM haben bereits den Einsatz neuer Leitsysteme auf den Weg gebracht, um die dichteren Zugfolgen noch besser managen zu können und die Fahrgastinformation weiterzuentwickeln. Derzeit wird gemeinsam mit dem Partner Thales ein neues U-Bahndispositions- und Informationssystem (UDIS) entwickelt, dessen Inbetriebnahme für 2019 geplant ist.“

Den Antragstellern ist nicht bekannt, dass dem Stadtrat über diese wichtige Ausbaumaßnahme schon öffentlich berichtet worden sei. Angesichts der Milliardensummen, die die Öffentliche Hand (Stadt, Freistaat, Bund) in das Münchner U-Bahn-System investiert hat und wohl in den nächsten Jahrzehnten auch nochmal investieren wird (Neubau und Sanierung) kommt der optimalen betrieblichen Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur eine überragende Bedeutung zu. Eine Steigerung der Zugfolge von 24 Fahrten auf 36 Fahrten pro Stunde entspricht immerhin einer Kapazitätssteigerung um 50 Prozent!

Manuel Pretzl, Stadtrat

Richard Quaas, Stadtrat

Marian Offman, Stadtrat

Johann Sauerer, Stadtrat

Michael Kuffer, Stadtrat

Sebastian Schall, Stadtrat

Dr. Manuela Olhausen, Stadträtin