

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 12.07.2018

Kurz- und mittelfristiger Ausbau des ÖPNV

Anfrage

Erste Planungen für eine neue U-Bahnlinie durch die Innenstadt – U9 - sind vom Stadtrat mit großer Mehrheit in Auftrag gegeben worden. Für konkrete weitere Beschlüsse zum Bau der U9 sind jedoch nicht nur eine seriöse Kostenschätzung und ein zuverlässiges Finanzierungsmodell notwendig, sondern auch deutlich konkretere Informationen und Daten über den verkehrlichen Nutzen der U9. Dem Stadtrat müssen frühzeitig – mindestens 6 Wochen vor einem Beschluss - die konkreten Rahmenbedingungen für eine vertiefte Planung der U9 vorliegen.

Bereits jetzt besteht dringender Handlungsbedarf im Münchner ÖV-Netz, der aber aufgrund der langen Planungs- und Bauzeiten durch neue bzw. verlängerte U-Bahnlinien in den nächsten 20 Jahren nicht befriedigt werden kann. Neben möglichen Effizienzsteigerungen bei existierenden U-Bahnlinien sind kurz- und mittelfristige Verbesserungen für den ÖPNV vorwiegend an der Oberfläche zu erreichen. Entsprechende Maßnahmen sind konsequent anzustreben und in Beziehung zu den Plänen für die U9 zu setzen.

Wir fragen daher:

1. Wann wird der aktualisierte Nahverkehrsplan dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt?
2. Wann wird das 4. U-Bahn-Mittelfristprogramm dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt?
3. Trifft es zu, dass die Signaltechnik für die meisten U-Bahnstrecken seit dem jeweiligen Baubeginn noch nicht erneuert wurde, also z. T. schon 47 Jahre alt ist? Welche Potentialsteigerungen in der Zugfolge wären mit neuester Signaltechnik auf den einzelnen Linien möglich? Welche Kosten würde eine vollständige Optimierung der Signaltechnik voraussichtlich verursachen? Wäre diese Umrüstung zuschussfähig? Wie viel Zeit würde dies im günstigsten Fall Anspruch nehmen ??
4. Wie hoch war der Instandhaltungsaufwand im U-Bahnbetrieb 2016 und 2017 bei Signalsteuerung, Fahrzeugen und Weichen/Gleisen? Welche Betriebsstörungen wie Ausfälle und Langsamfahrstrecken ergaben sich daraus? Wie hoch wäre der **präventive** Instandhaltungsaufwand zur deutlichen Minimierung dieser Betriebsstörungen?
5. Welche Entlastung des U- und S-Bahnnetzes könnten die von der MVG 2017 geforderten 50 Busspuren bringen, wenn tagsüber ein 5-Minutentakt mit Gelenkbussen zugrunde gelegt würde? Welcher zeitliche Vorlauf müsste einkalkuliert werden damit diese beschleunigten Buslinien das U- und S-Bahn-System entlasten können?
6. Wie viele Fahrgäste befördert beispielsweise die Stadt Zürich, die erst 2017 vom

Planungsausschuss besichtigt wurde, mit ihrem dichten Trambahnnetz? Welche Taktfolge wird dort auf den Innenstadtstrecken gefahren – pro Strecke und pro Linie?

7. Wann sind endlich alle neuen U-Bahnzüge (Modell C2.11) einsatzfähig? Ist auf diesen Linien dann ein zuverlässiger 2-Minutentakt möglich, oder benötigen die neuen Züge auch eine modernisierte Signaltechnik? Wurden mit dem Auftragnehmer Vertragsstrafen für den Fall nicht rechtzeitig einsetzbarer U-Bahnzüge vereinbart? Wurden diese Vertragsstrafen bereits eingefordert?
8. Welches Entlastungspotential der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird aktuell für den S-Bahn-Südring prognostiziert, welches für den S-Bahn-Nordring? Ist eine Gesamtentlastung von 20 % durch einen vollständigen S-Bahnring bei einem 5-Minuten-Takt tagsüber realistisch? Wie viele zusätzliche Fahrgäste werden dafür prognostiziert?

Wir bitten um Beantwortung in der laut GO vorgesehenen Frist.

Initiative:

Herbert Danner Paul Bickelbacher Anna Hanusch Sabine Nallinger
Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates