

Stadtwerke München GmbH · 80287 München

Landeshauptstadt München

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Mobilitätsreferat

12.05.2023

Büro des Geschäftsführers
Mobilität
Referent politische
Kommunikation
Telefon: 089 2191-2403
Telefax: 089 2191-2405

**Rückmeldung der SWM/MVG bezüglich der Fragen von ÖDP/München Liste
zur Direktvergabe eines ÖDLA an die MVG (Ergänzendes Dokument) vom
10.05.2023**

Sehr geehrter Herr
sehr geehrter Herr
sehr geehrter Herr

anbei die Stellungnahme der SWM/MVG zu den Fragen der Fraktion
ÖDP/München Liste aus dem gemeinsamen Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft
und Mobilitätsausschuss am 10.05.2023.

Zu 2.2.1.1 Leistungsumfang, Kapazitäten

Frage:

Derzeit befinden sich im Wagenpark der U-Bahn 128 Langzüge (laut Trambahn-Journal 1/2023, S. 70 -71). Wie kann sich der Wagenpark künftig auf 91 U-Bahnzüge reduzieren, wenn doch gemäß Stadtratszielen das Streckennetz ausgebaut und die Takte verdichtet werden sollen?

Antwort:

Die Anzahl von 91 U-Bahn-Langzügen (P6) entspricht der Mindestanforderung an die zu erbringende Stellzahl, d.h. die Zahl der Fahrzeuge, die in Spitzenzeiten gleichzeitig das Angebot gewährleisten und bildet einen Referenzwert. Hinzurechnen ist die Fahrzeugreserve. Die Reserve wird nicht explizit ausgewiesen, da sich diese z.B. in Anbetracht technischer Entwicklungen, im Laufe des ÖDLA verändern kann. Zudem obliegt es jedem Verkehrsunternehmen selbst, eine Reservezahl nach Erfahrungswerten zu definieren.

Frage:

Wie ist sichergestellt, dass kurzfristige Fahrzeugausfälle auch dann zu keinen Fahrtenausfällen führen, wenn zeitgleich größere Veranstaltungsverkehre zu erbringen sind? (Dies auch vor dem Hintergrund der Ausführung unter 2.2.1.3.2 Veranstaltungsverkehre: „Die nachfragegerechte Bedienung dieser Sonderfahrten erfordert eine Zusatzleistung, für die in der Regel die Nutzung der Schienenfahrzeuge der Betriebs- und Werkstattreserve notwendig ist“.

Antwort:

Durch die Vorhaltung einer ausreichenden Fahrzeugreserve können Fahrzeugausfälle vermieden werden. Bei Veranstaltungen außerhalb der Spitzenzeiten stehen die im Spitzenverkehr benötigten Fahrzeuge zur Verfügung. Durch kurzzeitige Minderung der Werkstattreserve und Reduzierung der Wartung mit einer

**Stadtwerke München GmbH
Ressort Mobilität**

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0
www.mvg.de

Geschäftsführung,
Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender)
Werner Albrecht
Ingo Wortmann
Helge-Uve Braun

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister Dieter Reiter

Handelsregister
Amtsgericht München,
HRB 121920

USt-IdNr.
DE812500229

Gläubiger-ID
DE261000000030250

Bankverbindungen
Deutsche Bank AG
IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
BIC DEUTDE33XXX
Postbank AG
IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
BIC PBNKDE33XXX

entsprechenden planerischen Vorlaufzeit kann auch in Spitzenzeiten ein Angebot bereitgestellt werden, das über die Stellzahl des Regelfahrplans hinausgeht.

Frage:

Wie groß ist die vorzuhaltende Fahrzeugreserve getrennt nach U-Bahn, Tram und Bus in Prozent des Wagenparks?

Antwort:

Der Wert ist nicht statisch und ändert sich laufend, z.B. auch bei Ausflottungen von Fahrzeugen oder bei Neubeschaffungen; siehe auch Antwort zu Leistungsumfang und Kapazitäten.

Frage:

Wie viele Sitzplätze und wie viele Stehplätze sind pro U-Bahnzug anzubieten.

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards. Bemessungsgröße des Angebots sind die gemäß der in der Anlage befindlichen Achsen und deren zu erbringenden Mindestleistungen sowie die Gesamtnutzplatzkilometer. Zusammen mit der Anzahl der mindestens einzusetzenden Fahrzeuge ergeben sich Richtwerte für Fahrzeugdimensionierungen.

Frage:

Welche Mindestlänge der Straßenbahnen wird verlangt? Welche (künftige) Breite der Straßenbahnen wird verlangt? Wie viele Sitzplätze und wie viele Stehplätze pro Tram werden verlangt?

Antwort:

Die Antworten zur U-Bahn (siehe oben) finden bei der Tram analog Anwendung.

2.2.2.1 U-Bahn

Frage:

Wieso haben die Bahnhöfe Moosach, Haar, Heimeranplatz, Harras und Obersendling keine besondere Bedeutung als Umsteigepunkte zum S-Bahnverkehr? Gerade Feldmoching und Moosach sind doch wohl gleichbedeutende Umsteigepunkte zur S1-Nord.

Antwort:

Der Fahrplan des U-Bahn-Netzes ist so konzipiert, dass an den am stärksten frequentierten Umsteigebahnhöfen der Außenäste, das sind die Knoten Feldmoching und Neuperlach Süd ein guter Umstieg von und zur S-Bahn besteht. Bei Beibehaltung der stark genutzten Rendezvous-Halte zwischen U2 und U3 am Scheidplatz und U2 und U5 am Innsbruck Ring in der Neben- und Schwachverkehrszeit werden die Fahrplanlagen der weiteren Linien definiert. Unter diesen Rahmenbedingungen kann der Umstieg z.B. in Moosach im Grundtakt nicht weiter optimiert werden, ohne den Rendezvous-Halt zwischen U2 und U3 zu verlieren.

Frage:

Was ist mit Umsteigepunkten zur Regionalbahn?

Antwort:

Der Umstieg zum Regionalverkehr an den Umsteigeknoten der U-Bahnaußenäste ist erheblich geringer ausgeprägt. Er stellt ein Zusatzangebot an den Umsteigebahnhöfen zur S-Bahn (Feldmoching, Moosach,

Harras, Heimeranplatz, Ostbahnhof) dar. Zudem ist die Taktung des Regionalverkehrs gegenüber der S-Bahn deutlich geringer

2.3.1.2 Tram

Frage:

Welcher Takt ist auf den ausgenommenen Achsen mindestens zu erbringen?

Antwort:

Die Takte müssen für die infrastrukturellen Rahmenbedingungen und/ oder schwache Fahrgastnachfrage auskömmlich sein. Nach 20 Uhr ist ein Takt 10 bis 22 Uhr zu erbringen.

Frage:

Warum fehlt die Festschreibung eines 10-Minuten-Taktes bis 22:00 Uhr?

Antwort:

Siehe oben.

3.1 Fahrzeuge

Tabelle 1 Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung in der LH München

Frage:

Was ist mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Was ist mit Abstellmöglichkeiten für Gepäck: Rucksäcke, Taschen, Koffer?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Wie ist das Verhältnis der Anzahl von Sitzplätzen zu Stehplätzen?

Antwort:

Es gibt kein festes Verhältnis von Steh- zu Sitzplätzen bei den Fahrzeugen der MVG.

Frage:

Werden in den Stehbereichen der U-Bahnen wieder lange Haltestangen eingebaut, wie in den A- und B-Wagen, statt der nur halbhoher Haltestangen in den C-Wagen, wo sich alle Menschen, egal ob groß oder klein, auf Höhe von 1 Meter Hand in Hand an einer Stelle festhalten sollen?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Bisher gibt es in der U-Bahn keine Klimatisierung, da diese fast nur unterirdisch verkehrt und fasst alle Türen im Minutentakt an den Haltestellen geöffnet werden. Eine Vollklimatisierung wäre wegen des minütlichen Luftaustausches an den Haltestellen mit sehr hohem Stromverbrauch zur Erwärmung/Kühlung verbunden. Die erforderliche (mechanische) Technik würde zusätzlichen teuren Wartungsaufwand verursachen. Weshalb wird die Vollklimatisierung also als zweckmäßige Ergänzung bezeichnet?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage. Die Vollklimatisierung von U-Bahnen wird aktuell nicht angestrebt.

Frage:

Wie sollen Personen mit Rollator, Kinderwagen ohne Einstiegshilfe einsteigen?

Antwort:

Ohne die Benutzung der Einstiegshilfen kann man sich beim Einstieg gleich an dem in Fahrzeug angebrachten Haltestangen festhalten und sich so einen sicheren Stand verschaffen. Der Rollator oder Kinderwagen lässt sich im gekippten Zustand mit den Vorderrädern in das Fahrzeug heben. Wären die Einstiegshilfen ausgeklappt, wäre dies nicht möglich. Zudem ist zum Beispiel die Rampe immer geneigt, was insbesondere bei der Benutzung von rollenden Gehilfen, wie Rollatoren, zu einer erhöhten Sturzgefahr führen kann. Beim Hublift besteht aufgrund der Bewegung Sturzgefahr, da auch hier keine Festhaltungsmöglichkeiten bestehen.

Das Thema Barrierefreiheit kann demnach fahrzeugseitig nicht allein gelöst werden. Auch wenn sich die Fahrzeuge über die Generationen von Hoch- auf Niederflurfahrzeuge in Sachen Einstiegshöhe und Stufen deutlich verbessert haben, bleiben technische Grenzen vorhanden. Der aktuelle Standard mit einer Einstiegshöhe von 300 mm hat die barrierefreie Nutzung für Nutzende von Rollatoren oder auch Kinderwagen erleichtert. Aber nur im Zusammenspiel mit barrierefreien Haltestellen wird auch eine vollständige Barrierefreiheit erreicht. Es ist der falsche Ansatz dies durch technische Veränderungen herbeiführen zu wollen, daher setzt die SWM auf einen zügigen barrierefreien Haltestellenausbau um so einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Bei Bedarf besteht hier die Möglichkeit zur Nutzung einer mobilen Faltrampe, die dann auch allen Fahrgästen mit Rollator/Kinderwagen zur Verfügung steht

Frage:

Was wird unternommen, um die Herstellervorgaben abzuändern?

Antwort:

Wie bereits aufgeführt, kann das Thema Barrierefreiheit fahrzeugseitig nicht allein gelöst werden. Entsprechende Anforderungen sind an die Hersteller adressiert und werden auch in zukünftigen Ausschreibungen berücksichtigt. An Bestandsfahrzeugen sind Änderungen nur schwer umzusetzen bzw. nicht zulässig.

Dazu ist auch zu erwähnen, dass wir uns mit Interessenvertretern des Behindertenbeirats der LHM auch ganz praktisch zu diesen Themen abstimmen und stets einbeziehen

3.2.2 Fahrpersonal

Frage:

Was ist mit einem „gepflegten Erscheinungsbild“ gemeint, keine Langhaarigen in Strickpullovern, keine Menschen mit Ohrringen, Nasenringen oder Tattoos? Kann sich München beim eklatanten Fahrermangel dieses Anforderungskriterium aus den 1950er Jahren leisten und warum will eine Stadt dies, welche stets bekundet, dass sie für Diversität und Vielfalt steht? Wäre es nicht zweckmäßiger eine Dienstuniform vorzuschreiben, um ein einheitliches Erscheinungsbild und eine sofortige Erkennbarkeit des Fahrpersonals zu gewährleisten?

Antwort:

Dienstuniformen sind bei der MVG im Einsatz, weitere Bestimmungen bezüglich äußerlicherer Merkmale bestehen nicht.

3.2.3 Kundeninformation und -kommunikation

„Erscheinungsbild, Marktauftritt und Kundeninformation des ÖPNV sollen zeitgemäß und attraktiv sein.“

Frage:

Attraktiv klar, aber was ist darüber hinaus „zeitgemäß“, ist das nicht eher Geschmacksfrage und muss man jedem Modetrend hinterherlaufen?

Antwort:

Unser Ziel ist die Nutzung von Kommunikations- und Informationsmedien auf modernem Niveau, wie es die Kundinnen und Kunden von uns erwarten können.

3.2.4 Erreichbarkeit des Unternehmens

Frage:

Welche Höchstwartezeiten müssen die Fahrgäste hinnehmen, bei persönlicher Vorsprache, bei Anruf, bei E-Mail-Kontaktaufnahme?

Antwort:

Persönlich bis zu 2,5 h in der Spitze, Anruf bis zu 2 h in der Spitze, E-Mail Kontaktaufnahme: Die Bearbeitungszeit ist abhängig vom Anliegen und wird nach Dringlichkeit priorisiert.

Frage:

Derzeit betreibt die MVG ein Kundencenter am Hauptbahnhof und eines am Marienplatz. Welche Anzahl von Kundencentern sind künftig zu betreiben?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

3.3.Sauberkeit

Frage:

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist derzeit meist im grünen Bereich, die Reinigung und Instandhaltung der Haltestellen weist hingegen in vielen Bereichen deutliche Mängel auf, z.B. sind viele Aufzüge stets verschmutzt, zerkratzt und stinken nach Urin, verschmutzte Ecken, abgeblätterte Farbe, Defekte in Decken- und Wandverkleidungen, ausgeschwemmte Fugen zwischen Bodenfliesen sind nur einige Beispiele. Bis wann sind diese Mängel im Rahmen des Dienstleistungsauftrages zu beseitigen?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Regelmäßig ist keine aussagekräftige Vorgabe, das kann fünfmal am Tag, einmal in der Woche oder einmal in zehn Jahren sein. Was ist außerdem, wenn ein Bedarf für eine anlassbezogene Zwischenreinigung an einem U-Bahnhof bzw. einer Haltestelle besteht, z.B. nach dem Urinieren von Mensch oder Tier, nach Bruch einer Bierflasche oder ähnlichem?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

3.4 Sicherheit

Frage:

Weshalb sind teilweise identische Aufgaben, wie die Bestreifung von Fahrzeugen und Bahnhöfen, durch Sicherheitsdienste und U-Bahn-Wacher gleichermaßen zu erbringen? Entsteht durch diese Doppelzuständigkeiten kein Kompetenzwirrwarr?

Antwort:

Im Bereich der Münchner U-Bahn ist als Sicherheitsdienst aktuell die U-Bahnwache im Auftrag der MVG eingesetzt. Sollten z.B. bei Großveranstaltungen weitere Dienstleistungen wie z. B. für die Abfertigung von Fahrgästen notwendig sein, sind diese klar von den Aufgaben der U-Bahnwache abgegrenzt

Frage:

Wie viele Sicherheitsdienste sind derzeit neben der U-Bahn-Wache tätig? Warum werden nicht alle Sicherheitsdienstleistungen bei der U-Bahn-Wache gebündelt?

Antwort:

Im Bereich der Münchner U-Bahn ist als Sicherheitsdienst aktuell die U-Bahnwache im Auftrag der MVG eingesetzt. Sollten in der Zukunft zusätzliche Sicherheitsdienstleistungen erforderlich sein, die aus welchen Gründen auch immer nicht wie gewohnt von der U-Bahnwache übernommen werden können, werden wir auf andere Sicherheitsdienstleister ausweichen müssen. Hier werden wie oben aufgeführt die Aufgabengebiete klar abgegrenzt.

Frage:

Sicherheitsdienstpersonal außer der U-Bahn-Wache war bisher in den Fahrzeugen nicht sichtbar, was aber nötig wäre, um dessen Ansprechbarkeit im Bedarfsfall zu ermöglichen und das subjektive Sicherheitsgefühl dadurch zu erhöhen. Wie sind derzeit und künftig die Beschäftigten der Sicherheitsdienste für die Fahrgäste erkennbar?

Antwort:

Aktuell ist als Sicherheitsdienst nur die U-Bahnwache (zum Teil als Doppelstreifen mit der Polizei) in den Münchner U-Bahnen in der Fahrzeugbegleitung eingesetzt. Die U-Bahnwache wie die Polizei trägt bei dieser Tätigkeit die bekannte Uniform. Sollte es zu unvorhersehbaren Gefährdungssituationen kommen, bei denen kurzfristig mehr Sicherheitspersonal eingesetzt werden muss als die U-Bahnwache zur Verfügung stellen kann, muss auf zusätzliche Dienstleister zurück gegriffen werden. Auch hier gilt dann eine klare Trennung vorzunehmen.

Frage:

Bisher sind Video- und Notrufeinrichtungen an Tram- und Bushaltestellen nicht erkennbar vorhanden. Bis wann werden diese nachgerüstet?

Antwort:

Bei Tram- und Bushaltestellen handelt es sich um öffentlichen Raum, eine Kameraüberwachung seitens der MVG, ist aus diesem Grund nicht möglich.

Frage:

In welchem Umfang erfolgen Maßnahmen zur regelmäßigen Prüfung und Anwendung von präventiven Maßnahmen zur Sicherstellung von Diskriminierungsfreiheit beim Personal der Verkehrsunternehmen und in welchem Umfang bei den Fahrgästen?

Antwort:

Es ist Bestandteil unserer Ausbildungsinhalte sowie unserer jährlichen Fortbildung, welche jeder unserer Mitarbeiter*innen durchläuft.

3.5 Betriebssteuerung und Störungsmanagement

Frage:

Wieso fehlen hier die Durchsagen in den Fahrzeugen?

Antwort:

Störungsdurchsagen erfolgen nach Möglichkeit auch in den Fahrzeugen.

3.8.2 Haltestellen Bus und Tram

Zu Tabelle 2

Frage:

Weshalb sind nur die Einsteigerzahlen und nicht auch die Aussteigerzahlen relevant?

Antwort:

In der Regel entsprechen sich Ein- und Aussteigerzahlen einer Haltestelle weitgehend in der Summe beider Richtungen, daher wurde nur die Kenngröße Einsteiger herangezogen.

Frage:

Was ist mit der Thematik des künftigen Einsatzes breiterer Tram-Fahrzeuge?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Weshalb ist der Buszug nur bei der Neuanlage von Haltestellen als Regelmaß anzusetzen und nicht auch bei der grundhaften Instandsetzung, die über die laufende Instandhaltung hinausgeht?

Antwort:

Zuständig für den Aus- und Umbau von Bushaltestellen ist der Straßenbaulastträger und in der Regel somit das Baureferat. Sofern Um- oder Neubaumaßnahmen im Bereich von Haltestellen geplant sind, wird in Abstimmung mit der MVG und weiteren Referaten der Bedarf einer Haltestellenverlängerung abgestimmt.

Frage:

Weshalb werden in den Zwischengeschossen der U-Bahn keine dynamischen Fahrgastinformationen vorgesehen, sondern nur elektronische Anzeigen?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Aus unserer Sicht sollte für einen attraktiven ÖPNV an jeder Haltestelle ein Wetterschutz in Form einer Wartehalle oder Überdachung vorhanden sein. Weshalb werden von den Referaten bei Tram und Bus in den Kategorien 3 und 4 keine Wartehallen vorgeschrieben?

Antwort:

Schrittweise werden Haltestellen mit Wetterschutz gebaut, wo dies technisch möglich ist.

Frage:

Wie sieht es mit der getrennten Erfassung von Wertstoffen aus, um dem Zero-Waste-Ziel der LH München nahe zu kommen?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

Frage:

Wieso sind Notruf-Informationen-Säulen hier nur noch für U-Bahn-Stationen vorgesehen, unter Ziffer 3.4. gab es diese Einschränkung nicht?

Antwort:

Der ÖDLA bzw. dessen Vorabbekanntmachung (inkl. des Ergänzenden Dokuments) orientiert sich am Nahverkehrsplan und definiert damit keine neuen Standards bezüglich dieser Frage.

4. Vertrieb, Tarif-, Verbundintegration und Einnahmensicherung

Frage:

Gibt es eine Liste der Verkaufsstellen? Wo ist diese veröffentlicht?

Antwort:

Die Verkaufsstellen sind unter www.MVG.de / MVG-Services / Fahrgastservice / Ticketpartner zu finden (nicht als Liste).

Frage:

Wieso sollen Automaten für den Zeitkartenverkauf nur an „ausgewählten“ U-Bahnhöfen stehen? So ein Automat gehört doch an jeden U-Bahnhof.

Antwort:

Automaten stehen in jedem U-Bahnhof.

Frage:

Was ist mit dem Automatenverkauf von Tickets für den Regionalverkehr?

Antwort:

Es wird das MVV/MVG Sortiment am Automaten angeboten. Zusätzlich ist das Bayerticket im Angebot.

Frage:

Was ist mit dem Verkauf des Deutschlandtickets?

Antwort:

Das Deutschlandticket ist vom Bund als digitales Produkt im Abonnement angelegt, wobei auch eine Chipkarte zulässig ist. Die MVG bietet das Deutschlandticket in den vorgesehen Medien an.

Mit den besten Grüßen

gez.

Referent politische Kommunikation