

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus
80331 München

Stadtrat Richard Quaas
Stadtrat Dr. Georg Kronawitter

ANTRAG
20.11.13

Von Nürnberg lernen – ältere Münchner U-Bahn-Wagen mit zusätzlichem Drängelbereich ausstatten – Zwei-Minuten-U-Bahn-Takt stabilisieren

Der Stadtrat möge beschließen:

Dem Münchner Stadtrat wird dargestellt, ob angesichts der hohen Belastung der Innenstadt-U-Bahnhöfe während der Hauptverkehrszeiten die älteren Münchner U-Bahnzüge (A-/B-Züge) nach dem Beispiel der neueren Nürnberger Züge nicht mit einem erweiterten Eingangsbereich ausgestattet werden sollen, dem so genannten „Drängelbereich“. Damit soll vor allem eine Verkürzung der Fahrgastwechselzeiten und damit eine bessere Fahrplanstabilität während der Hauptverkehrszeiten erreicht werden.

Bei den Nürnberger Wagen des Typs DT2 wurde deswegen z. B. an jedem Waggon-Eingang eine Zweier-Sitzbank zur Einzel-Sitzbank verkürzt, wodurch ein wesentlich großzügiger Stehbereich im unmittelbaren Zustiegsbereich entsteht.

Es ist dem Stadtrat zu berichten

- wie sich das Nürnberger Beispiel in der dortigen Praxis ausgewirkt hat,
- ob es andere Untersuchungen und Erfahrungen gibt, wie sich eine Vergrößerung des Drängelbereiches bei U-Bahnfahrzeugen auf die Betriebsstabilität auswirkt,
- ob eine entsprechende Anpassung an älteren Münchner U-Bahnwagen lohnend wäre – zumindest an einzelnen Test-Fahrzeugen.
- - welche Erkenntnisse der MVG über die mittlere Reichweite von U-Bahnfahrten in Abhängigkeit vom Einstiegs-U-Bahnhof vorliegen.

Begründung:

Bei der Doppelstock-S-Bahn-Tagung des Planungsreferats am 11.10.2013 wurde seitens eines der eingeladenen Fahrzeughersteller die Wichtigkeit des „Drängelbereiches“ bei U- und S-Bahn-Systemen angesprochen, um die notwendigen kurzen Haltezeiten an hochfrequentierten innerstädtischen Stationen einzuhalten.

Dies leuchtet jedem Münchner U- und S-Bahnkunden ein, da gerade im Innenstadtbereich der Anteil der Fahrgäste, die nur wenige Stationen („Reichweite“) mitfahren, rapide wächst und damit der Bedarf an Stehplätzen in der Nähe der Ausgänge.

Mit diesem Problem kämpft bekanntlich nicht nur die S-Bahn-München auf ihrer Stammstrecke, sondern auch die Münchner U-Bahn. Es ist z. B. nicht sicher, dass der vorgesehene Zwei-Minuten-Takt auf stark belasteten Innenstadt-U-Bahnabschnitten angesichts realer Fahrgastwechselzeiten stabil darstellbar ist.

Da an der Stationsinfrastruktur außer einem besseren Passagier-Leitsystem .kurzfristig wenig verbesserbar ist, fällt der Blick auf fahrzeugseitige Verbesserungen.

Die modernen C-Züge haben gegenüber den A- und B-Zügen bereits einen großzügigeren Eingangsbereich. Das Nürnberger Vorbild könnte aber hier auch für München einen pragmatischen, kostengünstigen und kurzfristig umsetzbaren Weg aufzeigen – frühzeitige Kontaktaufnahme zur Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) vorausgesetzt.

Dr. Georg Kronawitter
Stadtrat

Richard Quaas
Stadtrat

Quelle

/1/ http://commons.wikimedia.org/wiki/File:U-Bahn_N%C3%BCrnberg_DT_551-552_Flughafen_Innen.jpg | Innenraum Nürnberger U-Bahn DT2-Wagen (entspricht etwa Münchner B-Wagen) – Man beachte den erweiterten „Drängelbereich“ links vorne

