



I. Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl  
CSU-Fraktion

Rathaus

Datum  
19.08.2019

**Bahnsteigtüren - Fahrzeitoptimierung**

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01515 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 29.05.2019, eingegangen am 29.05.2019

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Pretzl,

in Ihrer Anfrage vom 29.05.2019 führten Sie als Begründung aus:

„Die Zahl der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln stieg im Jahr 2018 um 7 Mio. an. Darüber informierte die MVV GmbH am 22.05.2019. Auch die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH verzeichnet einen Zuwachs bei der Nutzung ihres Angebotes, bestehend aus Bus, Tram und U-Bahn. In den Folgejahren ist aufgrund des Zuwachses bei der Stadtgesellschaft mit weiteren Fahrgastrekorden zu rechnen. Aufgrund dessen ist die Infrastruktur an die neuen und zu erwartenden Gegebenheiten anzupassen. Insbesondere bei der U-Bahn kommt es bereits heute in den Hauptverkehrszeiten zu Kapazitätsengpässen. Der Bau neuer U-Bahnlinien, insbesondere die im Januar 2019 beschlossene U9 Entlastungsspange sowie weitere U-Bahnlinien können jedoch nur mittel- bis langfristig realisiert werden. Zwischenzeitlich könnten Bahnsteigtüren dazu beitragen, dass die Fahrgastwechselzeiten reduziert und dadurch eine höhere Taktdichte erreicht wird.“

Die in Ihrer Anfrage gestellte Frage kann wie folgt beantwortet werden:

**Frage:**

Wie hoch ist das Optimierungspotential bei den Takten der U-Bahn, wenn Bahnsteigtüren zum Einsatz kommen?

**Antwort der SWM/MVG:**

„Die SWM/MVG haben 2018 eine Machbarkeitsstudie zur nachträglichen Integration von Bahnsteigtüren in Auftrag gegeben. Dabei wurden unter anderem technische, bauliche und genehmigungsrechtliche Aspekte betrachtet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen seit Ende Juli 2019 vor. Demnach ist die Nachrüstung von Bahnsteigtüren in der Münchner U-Bahn grundsätzlich machbar.

Der Einbau von Bahnsteigtüren in das bestehende System bietet allerdings kein Optimierungspotenzial für Taktverdichtungen. Ausschlaggebend für eine Sicherung der Leistungsfähigkeit der U-Bahn bei weiter steigenden Fahrgastzahlen und eine Verbesserung der Betriebsstabilität ist – neben zahlreichen anderen Maßnahmen wie etwa der U9 – vielmehr die Erneuerung des bestehenden Zugsicherungssystems.

Die SWM/MVG werden daher das bestehende System der Linienzugbeeinflussung (LZB) voraussichtlich bis Ende der 20er-Jahre gegen ein neues CBTC-System ersetzen. CBTC steht für Communication Based Train Control. Diese Technik ermöglicht grundsätzlich dichtere Zugabstände als das heutige System und damit bessere Dispositionsmöglichkeiten, etwa zur Wiederherstellung des Regelbetriebs nach einer Störung. Der Regelbetrieb wird unter anderem aufgrund der erforderlichen Fahrgastwechselzeiten in den Bahnhöfen auf einen 120-Sekunden-Takt ausgelegt. Dieser Taktabstand kann auf CBTC-Basis, ggf. unterstützt durch Bahnsteigtüren stabil und zuverlässig gefahren werden.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Frage hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

**II. Abdruck von I.**

an das Direktorium-HA II/V 1  
an RS/BW  
per Mail an [anlagen.ru@muenchen.de](mailto:anlagen.ru@muenchen.de)

per Hauspost  
an die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

jeweils z.K.

**III. Wv. FB 5**

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/3 Anfragen/CSU/Pretzl/1515\_Antw.odt

Clemens Baumgärtner