

23.11.2010

Herausgeber
Stadtwerke München GmbH
MVG
80287 München
www.mvg-mobil.de

SWM/MVG bestellen U-Bahnzüge bei Siemens

Vertragsunterzeichnung am 23.11.2010, 13 Uhr, im U-Bahnhof Marienplatz mit Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Siemens Mobility, Dr. Florian Bieberbach, Kaufmännischer Geschäftsführer der SWM, und Herbert König, SWM Geschäftsführer Verkehr und Vorsitzender der MVG-Geschäftsführung

Verantwortlich für
Inhalt und Redaktion:
Bettina Hess
Telefon:
089.2361-5042
Fax:
089.2361-5149
email:
hess.bettina@swm.de

Fast 40 Jahre nach Inbetriebnahme der Münchner U-Bahn werden entscheidende Weichen für deren Zukunft gestellt: Die Stadtwerke München (SWM) und die Siemens AG unterzeichnen heute die Verträge für die bisher größte Fahrzeugbeschaffung in der Münchner U-Bahngeschichte. Die SWM bestellen zunächst 21 sechsteilige Gliederzüge (126 Wagen) vom Typ C2 für das U-Bahnnetz der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) im Gesamtwert von ca. 185 Millionen Euro. Weitere bis zu 46 Züge (276 Wagen) sind in zwei Optionen mit jeweils bis zu 23 Einheiten vorgesehen; diese können bis 2016 bzw. 2020 in Festbestellungen umgewandelt werden. Mit der heutigen Unterzeichnung wird das europaweite Ausschreibungs- und Vergabeverfahren mit zuletzt vier Bewerbern aus dem In- und Ausland endgültig abgeschlossen; die Frist für mögliche Einsprüche gegen die Vergabeentscheidung war am vergangenen Wochenende ausgelaufen.



Herbert König, SWM Geschäftsführer Verkehr und Vorsitzender der MVG-Geschäftsführung, Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Siemens Mobility, und Dr. Florian Bieberbach, Kaufmännischer Geschäftsführer der SWM, unterzeichnen den Vertrag für Münchens neue U-Bahn.

MVG-Information für die Medien

Herbert König, SWM Geschäftsführer Verkehr und MVG-Chef: „Unsere neue U-Bahn übernimmt das Erfolgskonzept der sehr beliebten C-Züge der ersten Generation, wie wir sie seit Anfang dieses Jahrzehnts einsetzen; sie ist also ebenfalls ein durchgängiger 6-teiliger Gliederzug, erhält aber eine Menge Weiterentwicklungen im Detail und wird dadurch noch fahrgastfreundlicher, wirtschaftlicher und ökologischer. Und auch das Designkonzept haben wir in Zusammenarbeit mit dem international renommierten Fahrzeugdesigner Alexander Neumeister weiterentwickelt. Der Auftrag für die Lieferung geht an Siemens, weil das Münchner Unternehmen im Rahmen der europaweiten Ausschreibung letztlich das wirtschaftlichste Angebot vorlegen konnte. 2013 sollten die ersten der in den Siemens-Werken Wien und München-Allach hergestellten C2 ausgeliefert werden. Dann wird unsere U-Bahnflotte noch wesentlich moderner und sie wächst weiter, was dann weitere Fahrplanverdichtungen ermöglichen wird.“

Dr. Florian Bieberbach, Kaufmännischer SWM Geschäftsführer: „Die SWM wirtschaften sehr erfolgreich. Daher können wir unseren Kunden nicht nur zu günstigen Preisen versorgen, sondern auch wichtige Zukunftsaufgaben für München finanzieren. Dazu gehören insbesondere auch die Modernisierung und der weitere Ausbau des weltweit renommierten Nahverkehrsangebots der MVG. Hier werden wir in den kommenden Jahren dreistellige Millionenbeträge investieren, um insbesondere die U-Bahninfrastruktur zu modernisieren und zu erneuern. Die Kosten der Fahrzeuge als Teil der MVG-Betriebskosten müssen letztlich aus den Fahrgeldeinnahmen erwirtschaftet werden. Das Volumen dieser bisher größten Fahrzeugbeschaffung für die Münchner U-Bahn liegt für zunächst 21 neue U-Bahnzüge bei rund 185 Millionen Euro; es wird bei Wahrnehmung der Optionen auf bis zu 550 Millionen Euro anwachsen. Dank ihrer Finanzkraft und ihrer Bonität können die SWM solche Investitionen zu günstigen Bedingungen vorfinanzieren. Von unserem Engagement im ÖPNV profitieren im Übrigen nicht nur die Kunden von U-Bahn, Bus und Tram. Der Ausbau umweltfreundlicher Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommt allen Münchnerinnen und Münchnern zugute.“

21 Züge kommen zwischen 2013 und 2015

Die 21 jetzt fest bestellten Züge sollen zwischen 2013 und 2015 ausgeliefert werden. Es handelt sich dabei teils um Ersatzbeschaffungen, teils um zusätzliche U-Bahnen: 14 Züge ersetzen ältere, auszumusternde Altfahrzeuge, die seit über 40 Jahre im Dienst sind. Ihr Weiterbetrieb über 2013-2015 hinaus wäre wegen der altersbedingt stark ansteigenden Unterhaltungskosten unwirtschaftlich; außerdem sind nach 40 Jahren auch zunehmend keine Ersatzteile mehr auf dem Markt. 7 Züge werden für den ersten Teil der MVG-Angebotsoffensive 2010-2020 gebraucht. In diesem Rahmen soll die U-Bahn ab 2014 auf Teilabschnitten im Zentrum erstmals im 2-Minuten-Takt fahren (bisher maximal 2,5-Minuten-Takt). Die Fahrzeuge aus den Optionen könnten bei entsprechender Bestellung ab 2017/2018 ausgeliefert werden, um weitere Altwagen zu ersetzen und zusätzliche Taktverdichtungen zu ermöglichen. Insgesamt stehen bis zum Jahr 2025 etwa 60 Prozent des U-Bahnwagenparks zur Erneuerung an.

MVG-Information für die Medien

Bewährtes Fahrzeugkonzept weiterentwickelt

Der neue C2.11 wird weitestgehend dem 2002 erstmals eingesetzten Typ C (Serien C1.9 und C1.10, insgesamt 18 Züge = 108 Wagen) entsprechen. Zu den besonderen Stärken des C-Zuges zählen unter anderem seine hohe Kapazität und Beschleunigung, die inzwischen hohe Verfügbarkeit, Durchgängigkeit und Raumaufteilung sowie die breiten Türen und das Design innen und außen. Bei der Weiterentwicklung des Fahrzeugkonzepts war auch der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats eingebunden.

Folgende Veränderungen sind für den neuen C2.11 vorgesehen:

- Noch besserer Fahrgastfluss und höhere Kapazität durch vergrößerte Stehplatzbereiche an den Übergängen zwischen den Wagen; dadurch auch mehr Platz für Kinderwagen und Rollstühle
- Bessere Erkennbarkeit des Öffnungs- und Schließvorgangs der Türen mittels farbiger LED-Leuchtbänder in den Türkanten
- Leicht veränderte Kopfform mit neuer Beleuchtungstechnik, basierend auf LED-Technologie (Entwurf A. Neumeister, München; siehe Simulation oben; Bild steht unter www.swm.de/presse zur Verfügung)
- Neugestaltung der Innenbeleuchtung auf Basis von LED-Leuchten (bisher Halogenstrahler)
- Verzicht auf Holzsitze; alle Plätze sind gepolstert, weil sich in 10 Jahren Erfahrung gezeigt hat, dass der Aufwand für die Beseitigung von Vandalismusschäden bei den Holzsitzen etwas größer ist
- Durch optimierte Technik weniger Energieverbrauch, geringere Instandhaltungskosten und verbesserte Diagnosemöglichkeiten für raschere Störungsbehebung
- Höhere maximale Geschwindigkeit 90 km/h anstatt bisher 80 km/h
- Ausstattung mit Videokameras, Fahrgast-TV und Brandschutzeinrichtungen bereits ab Werk
- Vorrüstung für fahrerlosen Betrieb (Fahrerstand könnte entfallen bzw. stark reduziert werden; dadurch dann noch höhere Kapazität)

Noch mehr Platz für die Fahrgäste

Durch die Änderungen beim Sitzplatzkonzept entsteht noch mehr Raum für zusätzliche Fahrgäste. Der C2.11 wird insgesamt 940 Menschen Platz bieten – statt bisher 912. Er verfügt über 220 Sitzplätze und 720 Stehplätze. Die Gesamtkapazität erhöht sich damit um 28 Plätze. Das entspricht immerhin 3 Prozent mehr Platz im Vergleich zum bisherigen C-Zug; im Vergleich zum A- und B-Wagen kann das neue C-Modell sogar 8 Prozent mehr Fahrgäste aufnehmen. Für die Abfertigungszeiten am Bahnsteig ist das eine entscheidende Größenordnung, zumal bei weiter steigenden Fahrgastzahlen. Das Grundkonzept für Sitzplätze bleibt im Übrigen unverändert; ein Teil der Sitze wird demnach längs und ein Teil vis-a-vis ausgerichtet; dies entspricht den unterschiedlichen Präferenzen der Kunden – und dem internationalen Standard bei U-Bahnfahrzeugen.