



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER

2 2. FEB. 2010 /Nr.

VI	1	3
	Zur Kts.	Zur Stellungnahme
VAG	2	4
	Zw.V.	Antwort vor Ab- sendung vorlegen
		5
		Antwort zur Unter- schrift vorlegen

283-4641

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Fax
vorab ✓

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 22.02.2010

Probleme bei den fahrerlosen U-Bahnlinien 2 und 3

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die VAG hat ab 2. Januar 2010 auf den fahrerlosen U-Bahnlinien 2 und 3 den Vier-Minuten-Takt eingeführt. Auf der gemeinsamen Strecke zwischen Rathenauplatz und Rothenburger Straße wurde damit der Takt auf zwei Minuten verkürzt. Weiter werden bei der Taktverkürzung nur noch Kurzzüge eingesetzt. Seit der Umstellung ist es zu vielen Pannen gekommen. Viele Fahrgäste kritisieren die kurzen Aufenthaltszeiten der U-Bahnen an den Bahnhöfen. Gerade Gruppen und mobilitätseingeschränkte Menschen haben häufig Schwierigkeiten, in der kurzen Zeit in die U-Bahn einzusteigen.

Die VAG hat am Wochenende angekündigt, ab März wieder zum früheren Fahrplan zurückkehren zu wollen.

Anfrage für den Verkehrsausschuss:

1. Die VAG legt dem Ausschuss eine Liste vor, an welchen Tagen Störungen bei der fahrerlosen U-Bahn aufgetreten sind und welche Auswirkungen (Zeitverzögerungen usw.) dies für die Fahrgäste mit sich brachte.
2. Die VAG legt dar, welche technischen Probleme es nach wie vor bei der fahrerlosen U-Bahn gibt und bis wann diese gelöst sind.
3. Warum hat die VAG bereits ab Januar 2010 den Vier-Minuten-Takt bei der U2 und U3 und somit den Zwei-Minuten-Takt auf der gemeinsamen Strecke Rathenauplatz – Rothenburger Straße eingeführt, obwohl bekannt war, dass die fahrerlose U-Bahn noch fehlerbehaftet ist? Der VAG-Vorstandsvorsitzende Herbert Dombrowsky äußerte sich Anfang Februar im Nürnberger Presseclub folgendermaßen: „Wir wussten und haben immer darauf hingewiesen, dass noch mit Fehlern zu rechnen ist. Die Häufung im Januar hat uns überrascht, da ist einiges gründlich schiefgegangen.“



4. Bei der Umstellung der U-Bahn auf fahrerlosen Betrieb hat die VAG bisher immer damit argumentiert, dass der 100-Sekunden-Takt viele Vorteile für die Fahrgäste bedeute. Doch bereits der 120-Sekunden-Takt klappt in der Praxis nicht. Wann und in welcher Weise sieht sich die VAG in der Lage, im 100-Sekunden-Takt zu fahren?
5. Laut aktuellem VGN-Fahrplan verkehren die U2 und U3 seit 02.01.2010 alle vier Minuten. Wenn ab März die U2 und U3 nicht mehr so häufig fahren, ist der Fahrplan diesbezüglich überholt. In welcher Weise werden die Fahrgäste über die neuen Abfahrtszeiten informiert? Wird ein neuer Fahrplan gedruckt? Mit welchen Kosten ist dies verbunden?
6. Durch die fahrerlose U-Bahn wollte die VAG Personal und damit Kosten einsparen. Lediglich an durchschnittlich jedem dritten Bahnhof sollte ein/e Kunden- und Systembetreuer/in eingesetzt werden. Die VAG berichtet, wie viele Mitarbeiter/innen in der Einführungsphase der fahrerlosen U-Bahn seit Juni 2008 und aufgrund der Pannenserie seit Januar 2010 eingesetzt wurden. Welche Mehrkosten hat der höhere Personaleinsatz bisher mit sich gebracht?
7. Welche Regressansprüche können und werden die Stadt Nürnberg und die VAG gegenüber dem Hersteller Siemens geltend machen? Diese Frage betrifft sowohl die anhaltenden Probleme mit dem automatischen System als auch den Schaden, der entstanden ist, weil die fahrerlose U-Bahn erst im Juni 2008 mit über zweijähriger Verspätung in Betrieb genommen werden konnte.
8. Die VAG berichtet, welche Aufenthaltszeiten die fahrerlosen U-Bahnzüge beim bis 31.12.2009 geltenden längeren Takt und beim Zwei-Minuten-Takt an den Bahnhöfen haben.
9. Wie will die VAG das Problem lösen, dass Gruppen und mobilitätseingeschränkte Menschen wegen der kurzen Aufenthaltszeiten Probleme haben, rechtzeitig in die U-Bahn einzusteigen?
10. Während der Schulzeit kommt es auf der Strecke Hauptbahnhof – Rathenauplatz häufig zu chaotischen Zuständen, weil die U-Bahnen die wartenden Fahrgäste nicht aufnehmen können. Wie gedenkt die VAG dieses Problem zu lösen?
11. Bis Dezember 2009 hat die VAG auf der U2 Langzüge und auf der U3 Kurzzüge eingesetzt – bei einem durchschnittlichen 6-Minuten-Takt. Seit Januar 2010 werden fast nur noch Kurzzüge eingesetzt – bei einem 4-Minuten-Takt. Somit können weniger Fahrgäste als bisher befördert werden. Die VAG stellt dem Ausschuss in einer Übersicht dar, wie viele Fahrgäste auf den U-Bahnlinien 2 und 3 zu den verschiedenen Tageszeiten bis Ende 2009 und seit Januar 2010 transportiert werden können.

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

12. Die VAG hat bei der Kosten-Nutzen-Analyse seinerzeit zugrunde gelegt, dass mit 32 U-Bahn-Wagen (Doppeltriebwagen DT3) ein 100-Sekunden-Takt gefahren werden kann. In der Praxis hat sich herausgestellt, dass dies nicht möglich ist. Folglich hat die VAG im Jahr 2008 weitere 14 Doppeltriebwagen bestellt, die derzeit gebaut werden. Die VAG legt dem Ausschuss dar, wie sich der Nutzen-Kosten-Faktor gegenüber den damaligen Annahmen verändert hat.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Seer

Christine Seer

Stellv. Fraktionsvorsitzende