

Berlin/München, 8. Oktober 2012

Gemeinsame Presseinformation von Siemens und SWM/MVG

Siemens stellt ersten Wagenkasten der neuen U-Bahn für München vor

In ihrem Werk in Wien hat die Siemens-Division Rail Systems den Stadtwerken München (SWM) den ersten lackierten Wagenkasten der neuen U-Bahn für die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) vorgestellt. Es handelt sich dabei um das Kopfteil des ersten von 21 sechsteiligen Gliederzügen vom Typ C2, die SWM/MVG Ende 2010 – als bisher größte Fahrzeugbeschaffung in der Geschichte der Münchner U-Bahn – bei Siemens in Auftrag gegeben hatten. Das Investitionsvolumen liegt bei rund 185 Millionen Euro. Gleichzeitig sicherten sich SWM/MVG zwei Optionen auf jeweils 23 weitere U-Bahnen mit insgesamt 276 Wagen; diese können bis 2016 bzw. 2020 in Festbestellungen umgewandelt werden. Die Gesamtinvestitionen beliefen sich dann auf circa 550 Millionen Euro. Produziert werden die Züge in den Siemens-Werken Wien sowie in München-Allach. Ab dem siebten Zug erfolgt hier die Endmontage.

Die neuen U-Bahnzüge orientieren sich weitgehend an dem bekannten Design der letzten Fahrzeuggeneration (C-Zug), welches vom international renommierten Münchner Fahrzeugdesigner Alexander Neumeister stammt. Durch Weiterentwicklung des bewährten Fahrzeugkonzepts sind die neuen Züge vom Typ C2 jedoch noch kundenfreundlicher, wirtschaftlicher und ökologischer als der Typ C1. Vieles stammt dabei aus der jüngsten Entwicklung für Metro-Fahrzeuge, die Siemens unter dem Namen Inspiro vermarktet. Vorbehaltlich der termingerechten Zulassungsprozeduren soll der Fahrgastbetrieb mit den ersten vier Garnituren der neuen U-Bahn zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013 beginnen. Eine finanzielle Förderung wurde von SWM/MVG beim Freistaat Bayern beantragt.

Zu den besonderen Stärken des neuen C-Zuges zählen unter anderem seine hohe Kapazität und Beschleunigung, die hohe Verfügbarkeit, die Durchgängigkeit (Gliederzug, keine Einzelwaggons)

1 / 5

und Raumaufteilung sowie die breiten Türen. Bemerkenswert ist außerdem, dass der Zug zu mehr als 95 Prozent recycelbar und dank der Rückspeisung von bis zu 50 Prozent Bremsenergie besonders energieeffizient ist. Das Design orientiert sich an dem bekannten Aussehen der letzten Fahrzeuggeneration (C-Wagen), das vom international renommierten Münchner Fahrzeugdesigner Alexander Neumeister stammt.

Gegenüber dem C-Zug der ersten Generation (Serien C1.9 und C1.10 mit insgesamt 18 Zügen bzw. 108 Wagen) sind beim C2 folgende Veränderungen vorgesehen:

- Noch besserer Fahrgastfluss und höhere Kapazität durch vergrößerte Stehplatzbereiche an den Übergängen zwischen den Wagenteilen; dadurch auch mehr Platz für Kinderwagen und Rollstühle
- Bessere Erkennbarkeit des Öffnungs- und Schließvorgangs der Türen mittels farbiger LED-Leuchtbänder in den Türkanten, innen oberhalb der Doppeltür und außen an beiden Türflügeln jeder Doppeltür zwischen Türblatt und Gummilippe
- Leicht veränderte Kopfform mit neuer Beleuchtungstechnik, basierend auf LED-Technologie; dadurch schnittigeres Erscheinungsbild
- Neugestaltung der Innenbeleuchtung auf Basis von wartungsarmen und energieeffizienten LED-Leuchten (bisher Halogenstrahler), gleichmäßigere und freundlichere Ausleuchtung
- Verzicht auf Holzsitze; alle Plätze sind gepolstert, weil sich in zehn Jahren Erfahrung gezeigt hat, dass der Aufwand für die Beseitigung von Vandalismusschäden bei den Holzsitzen größer ist
- Durch optimierte Technik weniger Energieverbrauch, geringere Instandhaltungskosten und verbesserte Diagnosemöglichkeiten für raschere Störungsbehebung
- Zudem sind die verwendeten Systeme instandhaltungsarm, so dass weniger Wartungsintervalle notwendig sind und sich die Verfügbarkeit der U-Bahn-Flotte erhöht.
- Höhere maximale Geschwindigkeit: 90 km/h anstatt bisher 80 km/h
- Ausstattung mit Videokameras, Fahrgast-TV und Brandschutzeinrichtungen (Sprühnebel) 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 mehr Raum für zusätzliche Fahrgäste. Der C2 wird insgesamt 940 Menschen Platz bieten – statt bisher 912. Der Zug verfügt über 220 Sitzplätze und 720 Stehplätze. Die Gesamtkapazität erhöht sich damit um 28 Plätze. Das

2 / 5

entspricht immerhin drei Prozent mehr Platz im Vergleich zum bisherigen C-Zug. Im Vergleich zu noch älteren Bestandsfahrzeugen der MVG kann das neue C-Modell sogar acht Prozent mehr Fahrgäste aufnehmen. Für den schnellen Fahrgastwechsel am Bahnsteig ist das eine entscheidende Größenordnung, besonders bei weiter steigenden Fahrgastzahlen. Das Grundkonzept für Sitzplätze bleibt 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.

Technische Daten U-Bahn München C2

Zugkonfiguration	MC+M+M+M+M+MC
Achsfolge	Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'
Wagenkasten-Material	Aluminium
Spurweite	1.435 mm
Länge über Kupplung	Ca.115.000 mm
Fahrzeugbreite	2.900 mm
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1.100 mm über SO
Raddurchmesser max. / min.	850 / 770 mm
Maximale Achslast	13,5 t
Sitzplätze	220
Zugkapazität bei 4 Fahrgästen / m ²	940
Fahrgasttüren pro Wagen	6
Minimaler Kurvenradius Betriebsgleis / Betriebshof	270 m / 70 m
Maximal befahrbare Steigung	5 %
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Maximale Anfahrbeschleunigung	1,3 m/s ²
Mittlere Bremsverzögerung	1,2 m/s ²
Fahrleitungsspannung	750 V DC / 3. Schiene

Die 21 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 mehr als 40 Jahren im Dienst sind. Ihr Weiterbetrieb

über 2013 bzw. 2015 hinaus wäre aufgrund der altersbedingt stark ansteigenden Unterhaltungskosten unwirtschaftlicher; außerdem sind nach 40 Jahren auch zunehmend keine Ersatzteile verfügbar. Sieben 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 Zwei-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.

Weiterführende Informationen und Fotomaterial finden Sie in unserem Internet-Special unter:

<http://www.siemens.com/presse/c2>

Der **Siemens-Sektor Infrastructure & Cities** (München) mit rund 87.000 Mitarbeitern bietet nachhaltige Technologien für urbane Ballungsräume und deren Infrastrukturen. Dazu gehören integrierte Mobilitätslösungen, Gebäude- und Sicherheitstechnik, Stromverteilung, Smart-Grid-Applikationen sowie Nieder- und Mittelspannungsprodukte. Der Sektor setzt sich aus den Divisionen Rail Systems, Mobility and Logistics, Low and Medium Voltage, Smart Grid und Building Technologies zusammen. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter

<http://www.siemens.com/infrastructure-cities>

Die **Siemens-Division Rail Systems** (Berlin) ist ein international führender Anbieter von Schienenfahrzeugen und den dazugehörigen Service-Leistungen. Das Portfolio umfasst das gesamte Spektrum an Fahrzeugen – von den Eisenbahnen über Metros und Lokomotiven bis hin zu Straßen- und Stadtbahnen. Dabei vereint die Division Kompetenzen aus dem Bereich Nah-, Fern- und Logistikverkehr zu einem umfassenden Know-how für umweltfreundliche, effiziente und zuverlässige Schienenfahrzeuge, die weltweit bereits in über 40 Ländern im Einsatz sind. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter <http://www.siemens.com/rail-systems>

Die **Stadtwerke München (SWM)** sind eines der größten Energie- und Infrastrukturunternehmen Deutschlands mit mehr als einer Million Privat- und Geschäftskunden. Die SWM stehen für eine sichere und ressourcenschonende Energieversorgung, sie liefern quellfrisches Trinkwasser und bieten mit 18 Hallen- und Freizeitbädern eine der modernsten Bäderlandschaften Deutschlands. Mit ihrer Verkehrstochter MVG sorgen sie für umweltfreundliche Mobilität. Vorbildcharakter haben u.a. die SWM Ausbauoffensive Erneuerbare Energien, das Fernwärme-Engagement sowie der flächendeckende Glasfasernetzausbau. Mehr Informationen finden Sie im Internet unter <http://www.swm.de>

Die **Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)** ist die Verkehrstochter der **Stadtwerke München (SWM)**. Sie betreibt U-Bahn, Bus und Tram in der bayerischen Landeshauptstadt und befördert mehr als 520 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Ihr Streckennetz umfasst derzeit 628 Kilometer mit fast 1.200 Haltestellen, die von insgesamt 84 Linien bedient werden. Sie bildet damit das Rückgrat des Münchner ÖPNV. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter: <http://www.mvg-mobil.de>

Pressekontakte:

Siemens AG

Media Relations: Peter Gottal
Telefon: +49 30 386-20280
E-Mail: peter.gottal@siemens.com
Infrastructure & Cities Sector
Rail Systems Division
Nonnendammallee 101, 13629 Berlin

SWM/MVG

Pressesprecherin: Bettina Hess
Telefon: +49 89 2361-5042
E-Mail: presse@swm.de
Stadtwerke München GmbH
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
Emmy-Noether-Straße 2, 80287 München