

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Dieter Janecek, Dr. Anna Christmann, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fahrerlose U-Bahnen

RUBIN steht für die Realisierung einer automatisierten U-Bahn in Nürnberg und beschreibt das Projekt zur fahrerlosen Steuerung der U-Bahn-Linien U2 und U3. Während die U-Bahn-Linie U3 ein Neubauprojekt war und 2008 in Betrieb ging, wurde die U-Bahn-Linie U2 zunächst als konventionelle Linie gebaut und betrieben. Erst nach Fertigstellung der U3 wurde sie umgerüstet. Seit 2010 fährt auch sie fahrerlos. Die Besonderheit des Projektes RUBIN war der Mischbetrieb, der für die Dauer von einem Jahr zwischen konventionell betriebener U2 und automatisch betriebener U3 durchgeführt wurde. Damit wollten die Planer zeigen, dass die Umstellung von konventionellen auf automatischen Betrieb ohne Unterbrechung des laufenden Betriebs machbar ist (www.damit-deutschland-vornebleibt.de/Blickpunkt/Infrastruktur-aktuell/04493/Artikel/Nuernbergs-U-Bahn-fahrt-auf-zwei-Linien-ganz-ohne-Fahrer/04106).

Die Gesamtkosten für den Bau der U3 betragen 610 Mio. Euro. Der Bund und der Freistaat Bayern bezuschussten das Projekt. Mit 87,5 Prozent beteiligten sie sich an der sogenannten ATC-Streckentechnik (Automatic Guided Transit), mit 85 Prozent an dem für die Realisierung des Projektes notwendigen Tunnelbau und mit 50 Prozent an der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Laut Aussage der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 190 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar auf Bundestagsdrucksache 19/9692 beteiligte sich speziell der Bund insgesamt mit 13,1 Mio. Euro. Diese wurden im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereitgestellt.

Unklar bleibt aus Sicht der Fragesteller die Verteilung der Mittel zwischen Neubau und Umrüstung der beiden U-Bahnlinien U2 und U3 sowie die genaue Aufteilung auf die einzelnen Komponenten Streckentechnik, Fahrzeug, Infrastruktur. Auch das Potenzial dieses Projekts als Vorreiterprojekt für weitere Automatisierungsvorhaben in anderen Städten, wie zum Beispiel dem aktuellen Projekt der Hamburger Hochbahn im Rahmen der Automatisierung der Linie U5 wirft weitere Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war der Anteil der Förderung des Bundes aus GVFG-Mitteln für den Neubau der U-Bahnstrecke 3 in Nürnberg, und wofür genau wurden die Mittel verwendet?
2. Wie hoch war der Anteil der Förderung des Bundes aus GVFG-Mitteln für die Nachrüstung der U-Bahnstrecke 2 in Nürnberg, und wofür genau wurden die Mittel verwendet?

3. Wie hoch war der Kostenanteil der Automatisierung auf der Strecke der U3 insgesamt, und wie viel hat der Bund davon getragen?
4. Wie hoch war der Kostenanteil der Automatisierung auf der Strecke der U2 insgesamt, und wie viel hat der Bund davon getragen?
5. Wie hoch waren die Mittel, die ursprünglich für das Projekt RUBIN beim Bund beantragt wurden, und wie wurde der tatsächliche Anteil der Förderung festgelegt?
6. Inwieweit war der Bund in die Planung und Umsetzung der Automatisierung der U2 und U3 in Nürnberg eingebunden?
7. Liegen der Bundesregierung bereits weitere Projektanmeldungen für das GVFG-Bundesprogramm zur Automatisierung von U-Bahnen oder Stadtbahnen vor, und wenn ja, welche (bitte auch nach Ausrüstung neuer Strecken und Umrüstung bestehender Strecken differenzieren)?
8. Auf welche technischen Komponenten bezieht sich die Förderung des Bundes bei der Automatisierung von U-Bahn-Strecken, d. h. was ist konkret förderfähig?
9. Beinhaltet die Förderung des Bundes im Zuge des GVFG-Bundesprogramms auch Komponenten an den Fahrzeugen?
Wenn ja, welche Fahrzeugkomponenten sind konkret förderfähig?
10. Wie hoch fällt die Förderung des Bundes bei der von der Hamburger Hochbahn geplanten U5 aus (bitte nach Gewerken differenzieren)?
11. Beinhaltet die GVFG-Förderung der U5 in Hamburg auch Komponenten des automatisierten Betriebs?
Wenn ja, was soll konkret gefördert werden (bitte förderfähige Kosten und Fördersummen angeben)?
12. Beinhaltet die GVFG-Förderung der U5 in Hamburg auch Komponenten an den Fahrzeugen?
Wenn ja, was konkret soll gefördert werden (bitte förderfähige Kosten und Fördersummen angeben)?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, den automatisierten Betrieb der U5 bei der Hamburger Hochbahn ergänzend zum GVFG-Bundesprogramm auch aus anderen Förderprogrammen (ggf. als weiteres Pilotprojekt) zu unterstützen?
Wenn ja, welche Förderprogramme des Bundes sollen für den Bau der U5 außerdem beansprucht werden, und in welcher Höhe sollen Mittel eingesetzt werden (bitte Verwendungszweck angeben)?
14. Plant die Bundesregierung, mehr Mittel im GVFG für die Automatisierung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Speziellen und des gesamten ÖPNV zur Verfügung zu stellen?
15. Welche weiteren Finanzierungsquellen, neben Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungskonzept, können aus Sicht der Bundesregierung für die Automatisierung des schienengebundenen ÖPNV verwendet werden?
16. Welche Position vertritt die Bundesregierung insgesamt zum Thema der Automatisierung des schienengebundenen ÖPNV im Speziellen und des gesamten ÖPNV?
17. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung bei der Automatisierung von U-Bahnen und darüber hinaus auch für Straßenbahnen und Busse allgemein, welche technischen und welche weiteren Hürden?

18. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung insgesamt beim Thema der Automatisierung des schienengebundenen ÖPNV im Speziellen und des gesamten ÖPNV?
19. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Kostenvorteile des automatisierten Betriebs bei U-Bahnen gegenüber „konventionellem Betrieb“?
Wenn ja, welche Vorteile ergeben sich für die Verkehrsunternehmen (bitte nach Gesamtkosten und Betriebskosten differenziert betrachten)?
20. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die betrieblichen Vorteile des automatisierten U-Bahn-Betriebs?
Welche minimale Zugfolgezeit lässt sich in der betrieblichen Praxis tatsächlich umsetzen (bitte ggf. Beispiele nennen)?
21. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die personellen Vorteile des automatisierten U-Bahn-Betriebs gegenüber dem „konventionellen Betrieb“?
22. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um die Automatisierung des schienengebundenen ÖPNV im Speziellen und des gesamten ÖPNV zu fördern?

Berlin, den 4. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

