



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
ÖDP/München-Liste
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
07.08.2025

MVG: Wie weit ist U-Bahn-Wagenmangel durch Managementfehler selbst verschuldet?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 00928 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 03.05.2024, eingegangen am 03.05.2024

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund fehlender Kapazitäten leider nicht eingehalten werden. Derzeit werden alle noch offenen Altfälle sukzessive aufgearbeitet. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrer Anfrage vom 03.05.2024 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Grundsätzlich fragten Sie, inwieweit der U-Bahn-Wagenmangel durch Managementfehler selbst verschuldet ist. U. a. führen Sie aus, dass der Wagenbestand bei der Münchener U-Bahn seit 2023 sukzessive abgenommen hat.

In Bezug auf mögliche Ursachen stellten Sie nachfolgende Fragen:

1. Wieso wurde der U-Bahn-Wagenpark im Jahr 2023 erheblich reduziert, obwohl vom Stadtrat und der Öffentlichkeit stets Ausweitungen des Fahrplanangebotes gefordert werden und keine Reduktionen?
2. Wurde der Aufsichtsrat der MVG, in dem auch Vertreter der großen Münchener Stadtratsfraktionen sitzen, vorab über die beabsichtigte Reduzierung des Wagenparks unterrichtet? Falls nein, warum nicht? Falls ja, hat er der Reduzierung zugestimmt?

3. Weshalb wurden die funktionsfähigen Altwagen verschrottet, bevor im täglichen Betrieb ausreichend lange erprobt war, dass die als „Ersatz“ beschafften Neuwagen auch regelmäßig zuverlässig funktionieren, incl. Brandschutzaufbauten?
4. Weshalb wurde die umfangreiche Verschrottungsaktion von A-Wagen just in dem bzw. vor dem Zeitraum durchgeführt, in dem B-Wagen und C1-Wagen vorhersehbar weitgehend nicht betriebsfähig sind, weil sie zur Durchführung von lange geplanten Brandschutzaufbauten bei auswärtigen Fachfirmen stehen?
5. Weshalb wurden die Modernisierung und Erweiterung der Werkstätten für die neu hinzukommenden C2-U-Bahn-Wagen nicht rechtzeitig durchgeführt? Wann wurden die in dieser und den beiden vorhergehenden Amtsperioden des Stadtrates verantwortlichen Mehrheitsfraktionen des Stadtrates (SPD, CSU, GRÜNE) und ihre Vertreter im Aufsichtsrat der MVG erstmals über den notwendigen Ausbau der Werkstattkapazitäten informiert? Was haben sie seitdem wann dafür unternommen?
6. Weshalb erklärt die MVG in ihren Veröffentlichungen den aktuellen Fahrzeugmangel stets ausschließlich mit Fremdverschulden (Fremdfirmen, höherer Gewalt etc.), erwähnt jedoch nicht die eigenen Fehlleistungen, wie absichtliche Reduzierung des Wagenbestandes und zu später Start der Erweiterung der Werkstätten?
7. Weshalb wurde der aus Sicht der MVG für die Kapazitätserweiterung der U-Bahn erforderliche zusätzliche zweite U-Bahn-Betriebshof nicht rechtzeitig geplant und gebaut? Wann wurde sein Bau erstmals von der Geschäftsführung der MVG im Verwaltungsrat und im Stadtrat beantragt? Wer trägt die Verantwortung, dass er nicht bereits fertiggestellt ist?

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Die SWM/MVG haben zu o. g. Fragestellungen folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Frage 1:

- „Ausflottungsziel: Ab Ende 2025 werden die A-Wagen aufgrund des Brandschutzkonsenses (Sicherheitsanforderung) nicht mehr eingesetzt, deshalb wurden von den SWM weitere 18 C2-Züge bestellt. Diese sind bis Ende 2025 im Zulauf.“
- Der Zulauf neuer Züge und die Ausflottung alter A-Wagen ist miteinander abgestimmt. Darüber hinaus sind die bereits kommunizierten Themen (wie beispielsweise Verzögerung der Umrüstung der BBA, Flachstellen an Fahrzeugen, Personalmangel, etc.) hinzugekommen.
- Aufgrund dessen wurde seitens des Managements entschieden, dass die Ausflottung der A-Serie vorübergehend gestoppt wird; wie im AK AF am 13.02.2025 besprochen, sollen diese bis zum Sommer 2026 im Einsatz bleiben.“

Zu Frage 2:

„Die Fahrzeugstrategie inkl. Neubeschaffung der 18 C2-Züge wurden an den Aufsichtsrat kommuniziert. Mit der geplanten Beschaffung von 18 C2plus-Zügen und der angestrebten Inbetriebnahme von 14 Zügen bis zum 31.12.2025 sollte trotz Ausmusterung der A-Serie bis Sommer 2026 eine ausreichende Anzahl von U-Bahnfahrzeugen inkl. Betriebs- und Werkstattreserve vorgehalten werden.“

Von den insgesamt 18 Zügen der C2plus-Bestellung sind 7 Züge für die Ausweitung des Angebots vorgesehen, davon 3 Züge für das Fahrplanangebot auf der Neubaustrecke der U5 zwischen Laimer Platz und Pasing, sowie 4 Züge, die der Kapazitätserhöhung auf der U4 durch Umstellung aller Kurse auf Langzug-Einsatz dienen. Die Kapazitätserhöhung ist für Dezember 2026 geplant. Die übrigen 11 Züge sind zur Ersatzbeschaffung für Altfahrzeuge geplant.“

Zu Frage 3:

„Fahrzeuge, die zur Verschrottung anstanden, wurden vorab überprüft, ob mit einfachen Mitteln ein einjähriger Weiterbetrieb durchführbar wäre. Dies konnte in einigen Fällen realisiert werden und wird auch bis Ende August dieses Jahres so weiter umgesetzt.“

Da die Neufahrzeuge vom Typ C2 bereits seit 2016 in einem ordnungsgemäßen Fahrgastbetrieb unterwegs sind, herrscht hier eine ausreichende Erprobung der Fahrzeuge vor.

Die U-Bahn Fahrzeuge der A-Serie haben mittlerweile eine Einsatzdauer von mindestens 40 Jahren, in Einzelfällen von über 50 Jahren erreicht und befinden sich weiterhin bis spätestens Sommer 2026 im Fahrgasteinsatz.

Jedoch ist eine Nachrüstung der U-Bahnfahrzeuge der A-Serie mit einer Brandschutzanlage aufgrund deren Alters und vermehrten Ausfällen wegen z.B. brüchigen Kabelisolierungen, Obsoleszenzen, Undichtigkeiten in der Druckluftanlage und strukturellen Mängeln an z.B. Drehgestellrahmen und Wagenkästen weder technisch sinnvoll noch wirtschaftlich möglich. Diesen Problemen und Mängeln begegnen wir durch einen hohen präventiven Prüfaufwand sowie zeitlich, personell und wirtschaftlich großen Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.“

Zu Frage 4:

„Bei der Verschrottung der A-Wagen handelt es sich nicht um eine Adhoc-Entscheidung, sondern diese erfolgt gemäß einem Abstellungsplan (Brandschutzkonzept), der mit den Partnern des Brandschutzkonsens (u.a. Regierung von Oberbayern, LHM/Branddirektion, bayr. Verkehrsministerium) so bereits Jahre vorher abgestimmt wurde.“

Zu Frage 5:

„Da es sich um im Bereich der SWM/MVG liegende Investitionen handelt, wurden die Aufsichtsratsmitglieder in der Vergangenheit damit befasst. Entscheidungen des Aufsichtsrats unterliegen der Vertraulichkeit.“

Durch die unvorhersehbaren Umstände der Corona-Pandemie sowie die daraus folgenden verminderten finanziellen Möglichkeiten haben sich die dahingehenden Entscheidungen verzögert.“

Zu Frage 6:

„Der Wagenbestand wurde zwar reduziert (aufgrund der o.g. Gründe), jedoch wurde die Reserve mehr als branchenüblich beibehalten.“

Für die Gliederzüge wurde bereits im Betriebshof Nord (Fröttmaning) ein Hebestand in Halle 11 sowie die Halle 25 mit diversen Arbeitsständen realisiert. Weitere Projekte werden für die nächsten Jahre am Standort Fröttmaning aktuell geplant und werden abhängig von der Finanzierung umgesetzt. Wir sind hier auf eine Gegenfinanzierung von Stadt, Land und Bund angewiesen, der finanzielle Spielraum wurde durch die Pandemie zusätzlich erschwert.

Selbstverständlich versucht die MVG mit allen beteiligten Projektpartnern eine bestmögliche Realisierung sicherzustellen.“

Zu Frage 7:

„SWM und MVG planen derzeit am Standort Neuperlach Süd einen zweiten U-Bahn Betriebshof für die Münchner U-Bahn. Am 20.04.2015 wurde auf Beschluss der Geschäftsführung der Stadtwerke München GmbH die Planungsgenehmigung für den 2. Betriebshof erteilt. Am 15.06.2016 genehmigte die Vollversammlung des Münchner Stadtrats den Standort Neuperlach Süd. Daraufhin haben die SWM mit den Vorplanungen für den 2. Betriebshof begonnen. Im Jahr 2018 hat der Landkreis München die LHM und die SWM gebeten, eine zukünftige Verlängerung der U-Bahn Strecke U5 in Richtung Ottobrunn bei den Planungen des Betriebshofes zu berücksichtigen. Im Rahmen der weiteren Planung des neuen Betriebshof Süd, wurden die SWM vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) gebeten, den 2-gleisigen Ausbau der S7 zu berücksichtigen. Die SWM wurden weiterhin mit Beschluss Nr. 14-20/V16265 vom 19.02.2020 beauftragt, dem Stadtrat im Rahmen des Projektes darzustellen, wie eine durchgängige 2-gleisige S-Bahntrasse im Bereich Neuperlach-Süd gesichert werden kann. Im Zeitraum zwischen Februar 2020 und September 2023 mussten wir auf die Ergebnisse des seitens des Freistaates beauftragten Programms „Bahnausbau Region München“ warten, welches den zweigleisigen Ausbau der S7 beinhaltet. Um Zeitverzögerungen im Projekt zu vermeiden, haben wir zwischen 2020 und 2023 das Projekt UBS ohne konkrete Planungen zur Integration der S7 fortgeführt, lediglich im Bereich des Überführungsbauswerkes wurde eine mögliche Erweiterung der S7 offen gehalten. Im September 2023 gaben Freistaat Bayern, Landkreis München und die SWM eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung des Neubaus U-Bahn-Betriebshof, Ausbau S7 und Verlängerung der U5 in den Landkreis München in Auftrag. Im Anschluss an diese Machbarkeitsstudie sollen schnellstmöglich Finanzierungsvereinbarungen zu den Vorhaltemaßnahmen der Projekte U5 und S7 getroffen werden, um danach die angepassten Planungen und abschließende Umsetzung des Projektes voranzutreiben.“

Die über die Jahre fortlaufend anzupassenden Anforderungen und Rahmenbedingungen sowie die in den vergangenen Jahren hinzugekommenen Anforderungen seitens Freistaat Bayern bzgl. S7 und Landkreis München bzgl. U5 haben zu Umplanungen und Verzögerungen im Projekt geführt.“

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent