



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-FW-Fraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
05.02.2026

Welche Auswirkungen haben die Sparpläne der MVG auf den geplanten Neubau des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26/ F 00867 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Beatrix Burkhardt, Herrn StR Rudolf Schabl
vom 20.02.2024, eingegangen am 20.02.2024

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrer Anfrage vom 20.02.2024 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:
Im November 2023 berichteten Münchner Zeitungen über öffentlich bislang nicht bekannte Sparpläne der MVG. Eines der größten Nahverkehrsprojekte ist der geplante Neubau des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd, das seit Jahren geplant und in der Stadtgesellschaft intensiv debattiert wird.

1. Welche Auswirkungen hat das Sparprogramm auf die Neuanschaffung, bitte nach Ersatzbeschaffungen und nach Flottenaufstockung differenziert, von U-Bahnzügen?
2. Welche Auswirkungen hat das Sparprogramm auf den geplanten Neubau des U-Bahnbetriebshof Neuperlach Süd?
3. Ist der Neubau des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd auch notwendig, wenn die Neuanschaffung von U-Bahnzügen nicht oder nicht in vollem Umfang geschieht?
4. Ergibt sich bei einer späteren Notwendigkeit des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd die Option auf eine Umsetzung gemeinsam mit der Verlängerung der U5 in den Landkreis München, beispielsweise an der dann bestehenden Endhaltestelle?

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Für die Beantwortung Ihrer Fragen haben wir eine Stellungnahme der MVG eingeholt, die wie folgt lautet:

„1. Welche Auswirkungen hat das Sparprogramm auf die Neuanschaffung, bitte nach Ersatzbeschaffungen und nach Flottenaufstockung differenziert, von U-Bahnzügen?

Um den wachsenden Bevölkerungszahlen und somit den potenziellen erhöhten Fahrgastzahlen gewachsen zu sein, müssen neue Fahrzeuge beschafft werden. Die Beschaffungen teilen sich hier in Ersatzbeschaffungen für ausgemusterte Bestandsfahrzeuge und Neubeschaffungen für Taktverdichtungen und Neubaustrecken auf. Wie stark die Sparpläne der MVG die Fahrzeugbeschaffungen beeinflussen werden, kann erst nach der Definition des Umfangs der Sparmaßnahmen durch den Konzern betitelt werden.

2. Welche Auswirkungen hat das Sparprogramm auf den geplanten Neubau des U-Bahnbetriebshof Neuperlach Süd?

Wir können unsere Flotte nur dann weiter ausbauen, wenn wir Klarheit über die geplanten Betriebshöfe bekommen. Diese Expansion ist notwendig, um dem erwarteten Anstieg der Bevölkerungszahlen und somit den potenziellen Fahrgastzahlen in den kommenden Jahren gewachsen zu sein. Speziell für die U-Bahn ist es neben der Technischen Basis Fröttmaning, die momentan als einzige Betriebsstätte für die U-Bahn dient, erforderlich, einen zusätzlichen Betriebshof zu errichten. Siehe hierzu auch Antwort auf Frage 3.

3. Ist der Neubau des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd auch notwendig, wenn die Neuanschaffung von U-Bahnzügen nicht oder nicht in vollem Umfang geschieht?

Auch ohne die Neuanschaffung von U-Bahnzügen in vollem Umfang ist der Bau des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd unerlässlich. Dieser Schritt ist entscheidend, um die bestehenden und zukünftigen betrieblichen Anforderungen an einen stabilen U-Bahn Betrieb zu erfüllen. Unabhängig von der genauen Erweiterung der Fahrzeugflotte benötigen wir zusätzliche Kapazitäten und moderne Einrichtungen zur Wartung und Instandhaltung der U-Bahnen der neuesten Generation, um den reibungslosen Betrieb und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrssystems sicherzustellen. Der neue Betriebshof wird somit einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Servicequalität leisten, zumal die Zulaufstrecke zum Betriebshof in Fröttmaning über die U3/U6 bereits heutzutage vollständig ausgelastet ist. In den 2030-er Jahren ist zudem eine Sanierung der U-Bahn-Brücke über die Heidemannstraße nötig. Der zweite U-Bahnbetriebshof garantiert somit eine Resilienz des U-Bahn-Systems und die Sicherung einer wesentlich höheren Betriebsstabilität.

4. Ergibt sich bei einer späteren Notwendigkeit des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd die Option auf eine Umsetzung gemeinsam mit der Verlängerung der U5 in den Landkreis München, beispielsweise an der dann bestehenden Endhaltestelle?

Die Option, den Neubau des U-Bahnbetriebshofs Neuperlach Süd mit der Verlängerung der U5 in den Landkreis München zu koppeln, ist nicht zielführend, da mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der U-Bahn-Streckenerweiterung erst für den Zeitraum nach 2045 zu rechnen ist. Das würde bedeuten, dass der neue Betriebshof zu spät verfügbar wäre, um den gegenwärtigen und mittelfristig zu erwartenden Bedürfnissen des U-Bahn-Betriebs gerecht zu werden und Angebotserweiterungen ab den 2030er Jahren zu realisieren. Zudem würde eine Verschiebung des Baus des 2. Betriebshofs auf einen solch späten Zeitpunkt zu

Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des U-Bahn-Verkehrs führen. Dies ergäbe sich aus dem erhöhten Wartungs- und Instandhaltungsaufwand für die bestehende Fahrzeugflotte, der ohne zusätzliche Betriebshofflächen nicht effizient bewältigt werden kann. Weiterhin könnten Kapazitätsengpässe den angestrebten Ausbau von Dienstleistungen und die Anpassung ansteigende Fahrgastzahlen behindern, was wiederum die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs negativ beeinflusst.“

Das Mobilitätsreferat schließt sich den Ausführungen der SWM/MVG an und betont die Notwendigkeit eines 2. U-Bahn-Betriebshofs.

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