

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 03.05.2024

Anfrage:

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

Seit Mitte 2023 ärgern sich Fahrgäste der Münchner U-Bahn über ausfallende Züge und überfüllte Wagen, in denen sie das „Sardinenbüchsen-Feeling“ genießen dürfen.

Nach monatelangem Schweigen erklärte das MVG-Management dieses Jahr in der Presse, der „katastrophale“ Fahrzeugmangel beruhe auf technischen Defekten in Folge der Brandschutzertüchtigung sowie unzureichenden Werkstattkapazitäten, insbesondere verursacht durch Personalmangel und akute Maschinenausfälle.¹

Was die MVG GmbH in ihren Erklärungen und Veröffentlichungen nie erwähnt, ist, dass der aktuelle U-Bahn-Wagen-Mangel offenbar ganz erheblich auch durch Management-Versagen der MVG und der Landeshauptstadt München als ihrer Eigentümerin selbstverschuldet ist.

Dies zeigt die nüchterne Statistik des Wagenbestandes, jährlich veröffentlicht im Trambahn-Journal. Der Wagenbestand insgesamt hat sich vom 31.12.2022 bis zum 31.12.2023 um 44 Wagen von 772 auf 728 Wagen reduziert. Ein typischer Langzug hat sechs Wagen. Der Bestand an C-Wagen hat sich im Jahr 2023 um 10 Züge (60 Wagen) erhöht, der Bestand an A-Wagen aber um ca. 17 Züge (104 Wagen) reduziert. Das sind also sieben Züge weniger, die täglich zur Verfügung stehen.²

Hätte das MVG-Management nicht 17 Langzüge aus A-Wagen in 2023 verschrotten lassen, stünden jetzt zusammen mit den 10 neuen Zügen aus C2-Wagen insgesamt 138 statt 121 Züge zur Verfügung (832 Wagen statt 728 Wagen), das wären rund 15% mehr Kapazität. Laut Presseberichten beträgt der aktuelle Ausfall rund 30% des Wagenbestandes. Bei vorausschauender Planung hätte er aber nur rund 15% betragen, weit weniger gravierend.

Ferner sind laut MVG die Werkstätten räumlich nicht auf eine schnelle Wartung und Reparatur der neuen C2-U-Bahn-Wagen-Züge ausgelegt. Diese sind seit dem Jahr 2014 in zunehmender Anzahl im Einsatz, der Beschaffungsauftrag erfolgte noch Jahre zuvor. Ein vorausschauendes Management hätte frühzeitig die Erweiterung der Werkstätten veranlasst. Angenommen, Verwaltungsrat und Stadtrat wären darauf nicht eingegangen, hätte nach unserer Auffassung die Öffentlichkeit rechtzeitig informiert werden müssen. *b.w.=>*

¹ <https://www.hallo-muenchen.de/muenchen/muenchen-u-bahn-betrieb-situation-wagen-mvg-kurzzug-gruende-fehler-brand-dauer-fussball-em-92871944.html>
<https://www.merkur.de/lokales/muenchen/dem-kollaps-katastrophe-bahn-system-in-muenchen-vor-92985305.html>

² Trambahn-Journal 1/2023 vom Februar 2023, Seiten 68 – 73

Trambahn-Journal 1/2024 vom März 2024, Seiten 76 -81

<https://trambahn.org/uncategorized/das-neue-trambahn-journal-ist-erschienen>

Wir fragen deshalb den Herrn Oberbürgermeister:

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 Münchner 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. Brandschutzvorrichtungen?
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 Brandschutzertüchtigungsmaßnahmen bei auswärtigen Fachfirmen stehen?
5. Weshalb wurde 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?

Sonja Haider, mobilitätspolitische Sprecherin, Stadträtin

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender, Stadtrat

Nicola Holtmann, Stadträtin

Dirk Höpner, Stadtrat