



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

München, 10.01.2024

**Antrag:**

**MVG: Fahrzeugbedarf decken - Kosten senken - Verschrottungsstopp für U-Bahn-Wagen**

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) und ihre Tochter Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG) werden aufgefordert, die massenhafte Verschrottung funktionstüchtiger U-Bahn-Wagen sofort zu stoppen.

Dem Stadtrat wird dargestellt:

- a) wie viele Wagen, aufgeschlüsselt nach Baureihen A, B, C1 und C2, besitzt die MVG derzeit,
- b) wie viele Wagen welchen Typs sind aktuell „abgestellt“,
- c) wie viele Wagen welchen Typs sind im Jahr 2023 (und ggf. schon 2024) verschrottet worden,
- d) wie viele Wagen welchen Typs sind derzeit betriebsfähig und im Einsatz,
- e) wie viele Wagen sind im Jahr 2024 für den fahrplanmäßigen Einsatz erforderlich und vorgesehen und wie viele Wagen werden darüber hinaus für außerplanmäßige Einsätze, z.B. für Großveranstaltungen wie Fußballspiele, Konzerte, etc. vorgehalten, und wie viele Wagen als Betriebsreserve, z.B. für defekte oder in der Werkstatt befindliche Fahrzeuge,
- f) um wie viele Wagen erhöht sich der Bedarf bis 2030, um zusätzliche Anforderungen wie U-Bahn-Nachtlinien, Erhöhung des ÖPNV-Anteils auf 30% gemäß Stadtratsbeschlüssen, Taktverdichtungen und die U-Bahn-Verlängerung nach Pasing ab ca. 2030 zu realisieren.

Dem Stadtrat wird dargestellt,

welche Kosten entstehen den Verkehrsbetrieben, der Landeshauptstadt München und dem Steuerzahler für eine Anpassung eines Langzuges aus A-Wagen an die ab 2025 zwingend aus Brandschutzgründen und ggf. weiteren technischen Gründen einzuhaltenden Vorgaben und welche Kosten entstehen im Vergleich dazu für die Neubeschaffung eines C2-Langzuges?

**Begründung:**

Auf einer offenbar privat gepflegten Liste im Internet ist eine „Wagenparkliste Münchener Verkehrsgesellschaft mbH“ mit Stand 22.06.2023 veröffentlicht. Daraus ergibt sich, dass im Unterschied zu früheren Jahren, in denen gelegentlich mal ein Unfall-Wagen verschrottet wurde, 22 Doppeltriebwagen der U-Bahn allein im ersten Halbjahr 2023 verschrottet wurden.<sup>1</sup>

Auf der anderen Seite erreichen den Stadtrat und die Öffentlichkeit immer wieder Mitteilungen der MVG, dass aufgrund Fahrzeugmangels fahrplanmäßig vorgesehene Fahrten entfallen müssen und politisch geforderte Angebotsverbesserungen nicht erfolgen können.

Beispielsweise teilte die MVG mit Pressemitteilung vom 06.10.2023 mit, dass die U7 bis auf Weiteres aufgrund eingeschränkter Verfügbarkeit von U-Bahnzügen nur verkürzt verkehren könne<sup>2</sup> und in einer Beschlussvorlage für den Stadtrat vom 30.11.2022 wird zu einer verbesserten Bedienung der Linie U4 mitgeteilt „Es stehen einerseits noch nicht ausreichend

<sup>1</sup> [https://www.tram-info.de/wageng/muenchen\\_u.php](https://www.tram-info.de/wageng/muenchen_u.php)

<sup>2</sup> <https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/2023/oktober/U7-verkuerzt.html>

Wagen zur Verfügung ...“ und „Auf Basis des heutigen Fuhrparks ist eine Verlängerung der U4 bis Laimer Platz nicht möglich.“<sup>3</sup>

Fahrzeugverschrottung bei Fahrzeugmangel ist ein offenkundig schizophenes Vorgehen. Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage der Verantwortlichkeit. Hat jemand ein Interesse daran den Fuhrpark gezielt zu verkleinern, um die Vorgaben und Wünsche der Politik zur Verkehrswende auszuhebeln? Wer betreibt hier Politik gegen die demokratisch gewählten Politikerinnen und Politiker im Stadtrat und den Bezirksausschüssen?

Die Stadtverwaltung hat mit Sitzungsvorlage „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ für den Mobilitätsausschuss vom 09.12.2020 mitgeteilt: „Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich in den vergangenen Jahren verschiedene Zielsetzungen für die Verschiebung des Modal-Splits hin zum Umweltverbund gesetzt. Zum einen wurde im Jahr 2017 beschlossen, bis zum Jahr 2025 80% der Wege im Umweltverbund inkl. E-Pkw zurückzulegen (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 25.01.2017 „Luftreinhalteplan München, Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ -RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 07383), ferner 30% der Wege im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (ÖV30) als Empfehlung aus den Qualitätsstandards des NVP mit Stadtratsbeschluss vom 19.02.2020. Dieser 30%-Anteil des ÖPNV (ÖV30) an der Gesamtzahl der Wege wurde als ambitioniertes Etappenziel bis 2030 gesetzt. Allein aus der Zielvorgabe ÖV30 resultiert, dass bis 2030 ca. 50% mehr Fahrgäste im ÖPNV befördert werden müssen.“<sup>4</sup>

Für das Ziel den ÖPNV-Anteil am Modal-Split von 24% im Jahr 2017 auf 30% im Jahr 2030 zu steigern sind nach tz-Bericht 40 zusätzliche U-Bahn-Züge notwendig, also umgerechnet 240 Wagen.<sup>5</sup> Am Jahresende 2022 besaß die MVG nach Bericht des Trambahn-Journals<sup>6</sup> genau 244 U-Bahn-Wagen der Baureihe A, - und die werden seit 2023 nun massenhaft verschrottet.

Perspektivisch soll zudem nicht nur das Angebot im U-Bahn-Bestandsnetz verbessert werden, sondern das U-Bahn-Netz ausgebaut werden, zuerst Anfang der 2030er Jahre bis Pasing,<sup>7</sup> danach bis Freiham. Allein dafür werden nach Angaben der MVG elf zusätzliche Langzüge, also bei einem Standardzug aus sechs Wagen demnach 66 Wagen, benötigt.<sup>8</sup>

A-Wagen verschrotten und als Ersatz dafür C-Wagen beschaffen, das ist ein teures Vergnügen auf Kosten der Fahrgäste und der Steuerzahler. Im Wirtschaftsplan der Stadtwerke München ist in den 2020er Jahren die Neubeschaffung von U-Bahn-Wagen, mit durchschnittlich hohem zweistelligen Millionenaufwand in jedem Jahr, der mit Abstand größte Investitionskostenfaktor, teurer als der SWM-Anteil für die Baukosten alle Tram-Neubaustrecken zusammen. Das ist bei dem von der MVG angekündigten Einsparbedarf von derzeit 2,7 Milliarden Euro<sup>9</sup> nicht weiter zu leisten. Die schon bestellten neuen C-Wagen sollten vielmehr der Vergrößerung des Wagenparks dienen, damit das Stadtratsziel, das ÖPNV-Fahrgastaufkommen bis 2030 um 50% zu steigern, überhaupt erfüllt werden kann.

Verständlicherweise ist auch der Weiterbetrieb der A-Wagen nicht völlig kostenfrei zu haben. Neben den laufenden Kosten für Wartung und Instandhaltung ist wohl ab 2025 zusätzlich eine nachgerüstete Sprühnebel-Löschanlage notwendig. Diese wird gerade sowohl bei den Wagen der Baureihe C1 nachgerüstet<sup>10</sup> als auch bei den Wagen der Baureihe B eingebaut.<sup>11</sup> Warum nicht bei den Wagen der Baureihe A? Der Hersteller der Brandbekämpfungsanlage wirbt sogar in seiner aktuellen Broschüre mit einer in einem frühen Wagen der Baureihe A eingebauten

<sup>3</sup> Sitzungsvorlage 20-26 / V 06891, S. 13: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7220108?dokument=v7433923>

<sup>4</sup> Sitzungsvorlage 20-26 / V 01848, S. 2 – 3: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6278313?dokument=v6366980>

<sup>5</sup> <https://www.tz.de/muenchen/stadt/mvg-streicht-milliarden-euro-zusammen-verkehrswende-vor-dem-aus-92686748.html>

<sup>6</sup> Trambahn-Journal, Ausgabe 1/2023, Seite 70: <https://www.trambahn.de/trambahn-journal>

<sup>7</sup> <https://stadt.muenchen.de/infos/u-bahn-bau-u5.html>

<sup>8</sup> <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-u-bahn-u5-freiham-baureferat-dieter-reiter-kosten-1.6159483?reduced=true>

<sup>9</sup> <https://www.tz.de/muenchen/stadt/mvg-streicht-milliarden-euro-zusammen-verkehrswende-vor-dem-aus-92686748.html>

<sup>10</sup> <https://cideon-engineering.com/de/umruestung-der-muenchner-u-bahn>

<sup>11</sup> Trambahn-Journal, Ausgabe 1/2023, Seite 71: <https://www.trambahn.de/trambahn-journal>

Sprühnebel-Löschanlage<sup>12</sup> (erkennbar an der einen Haltestange im Einstiegsbereich, spätere Wagen der Reihe A und Wagen der Baureihe B haben zwei Haltestangen im Einstiegsbereich).

In der Antwort auf eine Stadtratsanfrage der ÖDP teilten die SWM im Jahr 2018 mit, dass größere Instandsetzungsarbeiten an den A-Wagen nicht erwartet werden, außer den „enormen“ Kosten für den Einbau der Brandbekämpfungsanlage, wenn die Wagen ab 2025 weiterbetrieben würden.<sup>13</sup> Nun sind diese „enormen“ Kosten pro Wagen aber doch sicher nur ein Bruchteil der Kosten, die bei einer Neubeschaffung pro Wagen entstehen. Um hier Transparenz zu schaffen, soll der Kostenvergleich dem Stadtrat dargestellt werden.

Hinsichtlich der ungefähr gleichen Wartungs- und Betriebskosten der Wagen der Baureihen A und C sowie der weiteren Vorteile eines Weiterbetriebs der Wagen der Baureihe A verweisen wir auf die sehr ausführliche Stadtratsanfrage der ÖDP vom 26.03.2018 mit detaillierten Quellenangaben in den Fußnoten.<sup>14</sup> Ergänzend weisen wir aber darauf hin, dass seit 2018 die Rohstoffpreise enorm gestiegen sind und die Weiternutzung von Fahrzeugen aus Gründen der zur ihrer Herstellung und ggf. Entsorgung benötigten „grauen Energie“ massiv an Bedeutung gewonnen hat. Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter konnte in seiner Ansprache zum 50. Geburtstag der Münchner U-Bahn im Jahr 2021 angesichts der U-Bahn-Flotte mit vielen Fahrzeugen der ersten Generation verkünden: „Wir sind in München extrem nachhaltig.“<sup>15</sup>

Dass die A-Wagen auch optisch weiterhin mit dem Mainstream kompatibel sind, zeigt sich unter anderem daran, dass Fotoaufnahmen davon für die Berichterstattung über das aktuelle Deutschlandticket gängige Praxis sind.<sup>16</sup> Zudem ist nach Presseberichten aus dem Jahr 2023 die emotionale Bindung der Kundinnen und Kunden an die A-Wagen groß, bei manchen aus Gründen des Sitzkomforts, bei manchen aufgrund ihres Designs, bei vielen aus Nostalgie.<sup>17</sup> Ihr weiterer Einsatz ist somit auch ein Beitrag zur Attraktivität des ÖPNV. Die SWM schreiben aktuell auf ihrer eigenen Internetseite über die ältesten Züge als „die charmanten „A-Wagen““.<sup>18</sup> Auch die MVG stellt in einem selbst produzierten Video aus dem Jahr 2020 überzeugend die Vorteile des A-Wagens dar und endet mit der Aussage eines sympathischen U-Bahn-Fahrers: „Also, I fahr den A-Wagen immer noch gern und I bin ganz froh, dass man noch ham“.<sup>19</sup>

Wer ist also für die „Schnapsidee“ der massenhaften Verschrottung zu einem Zeitpunkt verantwortlich, wo Fahrgäste, Fahrer, MVG und SWM die A-Wagen weiterhin loben, sie zur Deckung des heutigen Fahrzeugbedarfs dringend notwendig sind und zur Deckung des künftigen Fahrzeugbedarfs zumindest für einige Zeit noch sehr hilfreich sein können, und wo doch ihr Weiterbetrieb den politischen Zielen von Nachhaltigkeit, ökologischer Verkehrswende und Investitionskostensparnis dient? Der Verschrottungsauftrag ist daher sofort zu stoppen.

**Tobias Ruff**  
Fraktionsvorsitzender  
Stadtrat

**Nicola Holtmann**  
Umweltpolitische Sprecherin  
Stadträtin

**Dirk Höpner**  
Planungspolitischer Sprecher  
Stadtrat

<sup>12</sup> S. 11:  
[https://rail.wagnergroup.com/fileadmin/user\\_upload/documents/brochure/industry\\_solutions/WAGNER\\_Rail\\_Broschuere\\_DE.pdf](https://rail.wagnergroup.com/fileadmin/user_upload/documents/brochure/industry_solutions/WAGNER_Rail_Broschuere_DE.pdf)

<sup>13</sup> StR-Anfrage 14-20 / F 01158, Antwort S. 6, unter: <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/4901956?dokument=v5070793>

<sup>14</sup> StR-Anfrage 14-20 / F 01158, unter: <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/4901956?dokument=v4901989>

<sup>15</sup> SZ Nr. 243 vom 20.10.2021, S. R4: Andreas Schubert: Kritische Töne zum Jubiläum

<sup>16</sup> <https://assets.deutschlandfunk.de/8a9bb662-c8a1-4818-aa76-26b90f692d4c/1920x1080.jpg?t=1665929762342>

<sup>17</sup> <https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-foto-u-bahn-autobahn-erinnerungen-wehmut-mvg-92116355.html>

<sup>18</sup> <https://www.swm.de/magazin/leben/mvg-50-jahre-ubahn>

<sup>19</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=7wZxKt-mnKU&list=PL2GMwqd5p-2v2Hq2LAdpuk19UjmiILxYw&index=12>