

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus
80331 München

Antragsteller:
Stadtrat Richard Quaas

ANFRAGE
09.02.2012

U-Bahn München – ein Fahrzeugdebakel wie bei der Berliner S-Bahn?

Seit Wochen ist der Fahrzeugbestand bei der Münchener U-Bahn erheblich reduziert, weil technische Probleme einen guten Teil der vorhandenen Triebwagen in die Werkstatt zwingt. Die aufgetretenen Schäden an den Drehgestellen, bzw. den Rädern sind offenbar so gravierend, dass die betroffenen Fahrzeuge aus dem Betrieb genommen werden müssen.

Das führt dazu, dass die Fahrgäste auf der Linie U 1 derzeit mit Kurzzügen vorlieb nehmen müssen und auch auf anderen Strecken fallweise die Zuglängen reduziert werden mussten, um die ausgefallenen Triebzüge zu kompensieren, was insbesondere in den Hauptzeiten oft zu einem erheblichen Gedränge führt. Von Seiten des Betreibers MVG wird wegen des Notstandes ins Feld geführt, dass die Schäden so nicht absehbar waren, dass die Reparaturarbeiten kompliziert sind und nur von wenigen Fachleuten nach und nach ausgeführt werden können und, dass die Industrie mit den Ersatzteillieferungen nicht nachkommen würde. Eine ähnliche Argumentationskette gab es vor kurzem bei dem S-Bahndebakel in Berlin, wo ebenfalls ein großer Teil der Fahrzeugflotte von der DB aus dem Betrieb genommen werden musste und die Fahrgäste in der Hauptstadt wochenlang Zugausfälle und verkürzte Züge hinnehmen mussten. Die DB hat nach langem Zuwarten, um diesen Mangel überhaupt noch in den Griff zu bekommen, auch Werkstätten außerhalb der S-Bahnwerke in Berlin mit den Arbeiten betraut. Steht auch in München so ein Debakel bevor?

Ich frage den Oberbürgermeister:

1. Waren die Mängel an den diversen U-Bahntriebwagen schon länger bekannt oder wurden sie erst kurzfristig entdeckt?
2. War bei den älteren Fahrzeugen, wo eine defekte Gummimanschette im Drehgestellbereich, die sehr schwer zugänglich ist, Ursache für die Außer-

- betriebsetzung ist, nicht schon länger absehbar, dass dieses Verschleißteil nach einer gewissen Zeit ersetzt werden muss?
3. Wenn ja, warum wurde keine rechtzeitige Vorsorge getroffen, die Teile bei der Industrie vorsorglich bestellt und die Züge noch vor dem flächigen Auftreten dieser Schäden nach und nach mit einem Neuteil bestückt?
 4. War bei den neuen U-Bahnzügen, wo offenbar die Räder „vorzeitig“ abgenutzt sind, dieses Problem von der MVG nicht rechtzeitig erkannt worden, wo doch auch bei der DB und anderen Bahngesellschaften das selbe Problem zu erheblichen Ausfällen geführt hat und in der Branche durchaus bekannt war?
 5. Wenn nein, warum wurde der Zustand der Räder, bzw. Radreifen der U-Bahntriebzüge so optimistisch eingeschätzt, dass erst das Auftreten von Schäden zu einer Reaktion der MVG geführt hat, obwohl solche Probleme mit den selben Materialien bei anderen Betreibern schon bekannt waren?
 6. Wenn ja, warum wurden die Teile bei der Industrie nicht rechtzeitig geordert oder standen die verbesserten Teile bei Industrie nicht zur Verfügung?
 7. Warum wurde nicht, nachdem in der U-Bahnwerkstatt in Fröttmaning laut Medienberichten der Fortschritt der Arbeiten nicht mit dem Schadbestand der Fahrzeuge nachkommt und das Werk am Rande der Kapazitäten arbeitet, eine teilweise Auslagerung der Sanierungsarbeiten in andere Bahn-Werkstätten außerhalb der eigenen Kapazitäten vorgenommen?
 8. Muss die Kosten für diese Sanierungsfälle bei den U-Bahnfahrzeugen die MVG alleine tragen oder gibt es noch Gewährleistungsansprüche gegenüber den Lieferfirmen?
 9. Wird bei künftigen Beschaffungen mehr darauf geachtet, dass die Lebensdauer der Verschleißteile länger ist, bzw. dass der Wechsel vor dem Eintritt eines Schadens nach und nach erfolgt, bzw. dass die Revisionsintervalle der möglichen Materialermüdung angepasst werden?
 10. Ist auch in München generell ein Modell möglich, dass auch bei anderen Bahnbetreibern Schule macht, dass der Fahrzeuglieferant auch die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge für die gesamte Nutzungsdauer, bzw. einen festgelegten Zeitraum übernimmt?
 11. Bis wann können die Fahrgäste der Münchener U-Bahn davon ausgehen, dass der Schadbestand an Fahrzeugen abgearbeitet ist und auf allen Strecken wieder mit den üblichen Zuglängen gefahren werden kann?
 12. Wie hoch ist der normale Reservebestand der Münchener U-Bahnfahrzeuge und muss der Reservebestand an U-Bahntriebwagen nach diesem Missstand künftig aufgestockt werden, um solche und andere Probleme besser auffangen zu können?
 13. Wird überhaupt in absehbarer Zeit und wenn ja, bis wann, der Fahrzeugbestand der Münchener U-Bahn durch Neubaufahrzeuge ergänzt, bzw. bis wann müssen ältere Baureihen – wenn ja, welche – ausgemustert und durch Neufahrzeuge ersetzt werden?

gez.

Richard Quaas, Stadtrat