

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 11. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Februar 2021)

zum Thema:

U-Bahnzüge in Berlin, Brandschäden und Brandursachen

und **Antwort** vom 27. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. März 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26633
vom 11. Februar 2021
über U-Bahnzüge in Berlin, Brandschäden und Brandursachen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Ursachen konnten für den U-Bahn-Brand am 4. Januar 2021, festgestellt am U-Bahnhof Weberwiese, ermittelt werden?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der leichte Schwelbrand an einem U-Bahn-Wagen der Baureihe F, festgestellt am U-Bahnhof Weberwiese, wurde durch einen Defekt einer Diode in der Steuerung des Schaltwerksmotors ausgelöst. Durch Hitzeentwicklung verklebten die Kontakte, was letztendlich zum Schwelbrand führte. Ein konstruktiver Mangel liegt nicht vor.“

Frage 2:

Wurden systematische Probleme festgestellt, die bei vergleichbaren U-Bahnzügen gegebenenfalls zu ähnlichen Brandschutzproblemen in der Zukunft führen könnten, und wie wird zukünftig sichergestellt, dass sich solche gefährlichen Situationen nicht wiederholen?

Antwort zu 2:

Die BVG antwortet hierzu:

„Es wurden keine systematischen Fehler an der technischen Ausrüstung festgestellt. Die Ursache für den Brandschaden war ein Einzelfehler bei der Aufarbeitung eines Schaltwerkes. Der Aufarbeitungsprozess wurde daraufhin analysiert. Es konnten keine Prozessfehler festgestellt werden, die eine Wiederholung eines Brandschadens befürchten lassen.“

Frage 3:

Sind ansonsten Brandschutzprobleme mit Lüftungsanlagen in U-Bahnzügen bekannt, die zu einer Gefährdung von Betriebssicherheit und Fahrgästen führen könnten, und welche Strategie verfolgt die BVG, um diese Risiken möglichst auszuschließen oder zu minimieren?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es sind keine Brandschutzprobleme in den U-Bahnzügen bekannt. Die Heizungs- und Lüftungsanlagen der U-Bahnfahrzeuge entsprechen den gültigen Vorschriften und Normen. Regelmäßig erfolgen Inspektionen und Prüfungen der Heizungs- und Lüftungsanlagen in U-Bahnfahrzeugen.“

Frage 4:

Welche Lehren wurden aus dem U-Bahn-Großbrand am Spittelmarkt 1994 gezogen, und ist das noch angemessen für die heutige Zeit angesichts der Tatsache, dass Personal auf den Bahnhöfen mittlerweile stark reduziert wurde, so dass sich Fahrgäste heutzutage im Brandfall zunächst weitgehend selbst helfen müssen, wenn es brennt, da an versiertem Personal üblicherweise einzig der U-Bahn-Fahrer vor Ort ist?

Antwort zu 4:

Die BVG antwortet hierzu:

„Im Falle eines Brandes ist das Fahrpersonal dafür ausgebildet, die Selbstrettung der Fahrgäste zu unterstützen und zur gegenseitigen Hilfeleistung aufzufordern. Aufgrund der technischen Ausbildung kann durch das Fahrpersonal auch die Ausbreitung eines Fahrzeugbrands eingedämmt werden.“

Nach den Bränden 1994 am Spittelmarkt und 2000 Deutsche Oper wurden u. a. folgende Maßnahmen beschlossen:

- Eröffnung zweiter Rettungswege;
- Einbau von Brandmeldeanlagen;
- Ausbau von Bahnhofs- und -abgängen;
- Besetzung der Bahnhöfe mit Personal als Brandwachen bei Bahnhöfen mit nur einem geöffneten Ausgang;
- Eröffnung einer Notfallübungsanlage im U-Bahnhof Jungfernheide.“

Der Senat ergänzt hierzu:

Die Personalreduktion war überhaupt nur aufgrund der dafür eingesetzten technischen Systeme (automatische Ansagen, zweite und verbesserte Rettungswege, Brandschutzertüchtigungen etc.) möglich. Das Sicherheitsniveau ist heute deutlich höher als 1994 und entspricht den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Berlin, den 27.02.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz