



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

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

Datum:
07.08.2025

Brandschutz in der U-Bahn, wie geht's weiter?

Anfrage Nr. Nr. 20-26 / F 01037 von Frau StRin/Herrn StR Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herrn StR Michael Dzeba vom 11.10.2024, eingegangen am 11.10.2024

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund von Kapazitätsengpässen leider nicht eingehalten werden. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrer Anfrage vom 11.10.2024 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Seit Dezember 2020 gibt es in der Münchner U-Bahn den Betrieblich operativen Brandschutz (BoB), der für Sicherheit im Bereich Brandschutz im gesamten U-Bahnnetz zuständig ist. Dieser Dienst musste geschaffen werden, da die technische Aufsichtsbehörde Mängel im Bereich Brandschutz der U-Bahn entdeckte und den BoB zur Auflage machte, bis die Mängel abgestellt sind, z.B. durch Einbau von Löschanlagen in den U-Bahnzügen. Nun wird aber der BoB überraschend nicht verlängert und somit abgeschafft.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Zur Beantwortung der darin aufgeworfenen Fragen habe ich die SWM/MVG um Stellungnahme gebeten, die darauf Folgendes mitteilte:

"Seit Dezember 2020 unterstützt der betrieblich operative Brandschutz (BoB) die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) als maßgeblicher Bestandteil unserer ganzheitlichen Brandschutzbetrachtung. Diese Maßnahme war von zentraler Bedeutung, um während der sukzessiven Ausstattung der Fahrzeugflotte mit moderner Brandbekämpfungsanlage (BBA)

die hohen Brandschutzanforderungen in unseren U-Bahnanlagen sicherzustellen. Inzwischen befindet sich die Ausstattung der Fahrzeugflotte in einem fortgeschrittenen Stadium. Daher wurde in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) und der Branddirektion (BD) die folgende Neuausrichtung beschlossen:

- Am 01.11.2024 wurde die Anzahl der täglichen Einsatzkräfte des betrieblich operativen Brandschutzes erst von 11 auf 4 reduziert.
- Ab dem 01.01.2025 wurde die Unterstützung durch den betrieblich operativen Brandschutz dann vollständig eingestellt.

In Bezug auf Ihre Fragen an den Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter möchten wir Ihnen gerne wie folgt antworten:

Frage 1: Sind alle Auflagen der technischen Aufsichtsbehörde umgesetzt worden? Wenn ja, welchen sind dies im Einzelnen? Wenn nein, welche wurden noch nicht umgesetzt?

Gemeinsam mit der TAB, der Branddirektion und Sachverständigen wurde das sog. Brandschutztechnische Dachdokument erstellt, welches die angestrebte Zielsituation hinsichtlich des Brandschutzes in der Münchner U-Bahn beschreibt. Zusätzlich wurde ein Konsenspapier zur Verbesserung des Brandschutzes in der Münchner U-Bahn entwickelt, aus welchem die notwendigen Maßnahmen und die entsprechende Zeitschiene abgeleitet werden. Dieser Zeitplan behandelt den ganzheitlichen Brandschutz U-Bahn im Drei-Säulen-Modell, welches sich im Detail mit den Fahrzeugen, der Infrastruktur (baulich und anlagentechnisch) sowie dem organisatorischen/betrieblichen Brandschutz befasst. Es sind bereits netzweit viele Maßnahmen umgesetzt worden (z.B. Ausstattung der Fahrzeuge mit einer Brandbekämpfungsanlage, Fortschreibung von Brandschutzkonzepten, Durchführung von Feuerbeschaun, Erneuerung der Lauf- u. Betriebswege, Einbau von Rauchrückhaltesystemen, Ausstattung der Tunnel mit Feuerlöschtrockenleitungen und Rettungswegbeschilderungen, bauliche Abtrennung der Notausgänge vom Tunnel, Ersatz von brennbaren durch normalentflammbaren Leitungen, etc.) und weitere befinden sich derzeit in der Umsetzung. Wir arbeiten eng mit der TAB und der Branddirektion (BD) zusammen, um alle verbleibenden Maßnahmen aus den drei Säulen termingerecht abzuschließen und das Sicherheitsniveau in der Infrastruktur kontinuierlich zu erhöhen.

Frage 2: Wenn Auflagen nicht umgesetzt werden können bzw. konnten, welche Gründe liegen hierfür vor?

Wir freuen uns berichten zu können, dass die Mehrheit der Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurde bzw. werden kann. Bei wenigen Maßnahmen liegen die Gründe hauptsächlich in befristeten Herausforderungen (z.B. Ressourcenverfügbarkeit, Lieferketten, Genehmigungsprozesse, etc.), die wir jedoch bereits aktiv mit der TAB und der BD in Konsens gebracht haben. Wir sind zuversichtlich, dass alle verbleibenden Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden können und der angestrebte Zielzustand in der vorgegebenen Zeitschiene erreicht wird.

Frage 3: Welcher Anteil der U-Bahnzüge wurde bereits mit Löschanlagen ausgestattet?

Im Rahmen unserer Maßnahmen werden die B-Fahrzeuge und die C1-Fahrzeuge mit einer Brandbekämpfungsanlagen (BBA) ausgestattet. Somit besitzen aktuell 17 Züge C1 und 53

DTW-Fahrzeuge eine BBA. Außerdem sind bereits 69 neue C2-Fahrzeuge mit einer BBA im Fahrgastbetrieb.

Frage 4: Wann werden die restlichen Züge mit Löschanlagen ausgestattet?

Bis Ende 2025 müsste die gesamte Fahrzeugflotte mit einer Brandbekämpfungsanlage ausgestattet sein.

Frage 5: Wieviel Störungen lösen die Löschanlagen besonders im U-Bahnmodell C2 aus und welche dieser Störungen führen zu einer vorübergehenden Außerbetriebnahme des Zuges?

Im Jahr 2023 hatten wir insgesamt 313 Fehlermeldungen bei der C2-Flotte, im Jahr 2024 waren es 279. Durch die Schulung der Verkehrsmeister konnten 63 % der Fehlermeldungen durch ein einfaches Reset beseitigt werden. Wir sind sukzessiv dabei, das Fahrpersonal in der Technik zu schulen. Hauptaugenmerk liegt nun auf dem Finden der Fehlerquellen. Die beiden größten Fehlerquellen mit über 50 % liegen im Rauchansaugsystem und bei den Ventilrückmeldungen. Hier erarbeiten wir gerade Lösungen, damit die Fehlermeldungen nicht mehr auftreten. Schwierig ist der Block mit 22 % unspezifischen und nicht reproduzierbaren Fehlermeldungen.

Frage 6: Können diese zusätzlichen Störungen durch Löschanlagen mit den vorhandenen Werkstattkapazitäten schnell behoben werden und wieviel Zeit wird hierfür benötigt?

63 % der Fehler lassen sich durch einen Reset bereits in den Wendeanlagen durch Verkehrsmeister und perspektivisch durch den Fahrdienst selbst beseitigen. Allerdings bindet die zunehmende Zahl an Fahrzeugen mit BBA und die dadurch mengenmäßige Zahl an Fahrzeugen auch Werkstattkapazitäten. Darum arbeiten wir intensiv daran, bei allen Fahrzeugtypen mit BBA die Technikverfügbarkeit und Fehleranfälligkeit der BBA zu reduzieren.

Frage 7: Können Ausfälle dieser Fahrzeuge durch genügend Ersatzzüge aufgefangen werden?

In der Regel ist das möglich, allerdings birgt jede Störung und jedes Reset eine betriebliche Störung, wenn auch mitunter nur kurzzeitig. Es kann aber auch Situationen geben, in denen Ersatzfahrzeuge bereits anders gebunden oder Personal nicht unmittelbar verfügbar sind.

Frage 8: Ist aus Sicht der SWM ein Weiterführen des betrieblich operativen Brandschutzes sinnvoll? Wenn nein, was sind die Gründe hierfür?

Die Einführung des betrieblich operativen Brandschutzes war eine abgestimmte temporäre Kompensationsmaßnahme bis zur Umsetzung der BBA.

Infolge einer proaktiven Umstrukturierung betreffend den Brandschutz in der Mobilität der SWM wurde die alte Struktur aufgelöst und eine neue Stabstelle Brandschutz in direkter Unterstellung bei dem Geschäftsführer Mobilität gegründet. Die neu eingerichtete Stabstelle übernimmt eine zentrale Rolle mit Governance-Funktion. Eine der Hauptaufgaben besteht darin, eine klare und gesicherte Kommunikation, insbesondere im Hinblick auf die TAB, BD und andere relevante Institutionen zu gewährleisten. Durch die Erfüllung der gesamten

Aufgaben trägt die Brandschutzabteilung maßgeblich zur Sicherheit und zum Schutz der gesamten Organisation bei und stellt sicher, dass alle Aktivitäten im Einklang mit den höchsten Standards und gesetzlichen Anforderungen durchgeführt werden.“

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