



im

Bezirksausschuss Trudering-Riem

DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK ESSMANN
LOTHAR FRANTZ
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

BERNHARD MATHIAS
MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

04.11.2019

Antrag zu 5.10/11-2019 an den BA 15

Zukunftsbusbahnhof Trudering 2: Machbarkeitsstudie für die Fahrtreppen-Erweiterung Ost

Der BA 15 Trudering-Riem beantragt die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Erweiterung der Fahrtreppenanlage auf der Ostseite der Busplattform am Bf. Trudering um eine zweite Fahrtreppe.

Die Aufgabenstellung ist dabei,

- 1) das derzeit gültige Entfluchtungskonzept zu sichten, für die Öffentlichkeit verständlich darzustellen und dabei zu bewerten, welche Kapazitätsbeiträge die einzelnen, vom Zwischengeschoß an die Oberfläche führenden Festtreppenanlagen für die Entfluchtung liefern,
- 2) welche Restbreite der östlichen Festtreppe von den derzeit ca. 2,75m Stufenbreite verbleibt, wenn die vorhandene breite Einfachfahrtreppe durch zwei MVG-übliche schmalere gegenläufige Fahrtreppen ersetzt würde,
- 3) Aussagen zur baulichen Machbarkeit zu liefern.

Zur Finanzierung der Machbarkeitsstudie ist neben Mitteln der betroffenen Referate (PLAN, BAU, RAW) auch eine Kofinanzierung durch das Städtebauförderungsprojekt Aktive Zentren Trudering anzustreben. Auch der Einsatz von Mitteln aus dem Stadtbezirksbudget ist subsidiär möglich. Zur Begleitung der Machbarkeitsstudie ist eine Steuergruppe einzurichten, der Vertreter des BAs, der o. e. Referate, der SWM/MVG und des Stadteilbüros angehören.

Begründung



Nutzung der östlichen Treppenanlage am 12.März 2019 um 9h27

Beim Ortstermin am 22. August 2019 war aus Nutzer/innen-Sicht unumstritten, dass die vorhandene, im Zweirichtungsbetrieb betriebene östliche Einzelfahrtrepp für eine kundenfreundliche Abwicklung der Fahrgastströme zwischen Busplattform und Zwischengeschoß (ZG) zumindest während der Hauptverkehrszeit völlig inadäquat ist. Kein Wunder, wo schon jetzt täglich 17.000 Busfahrgäste diesen Weg nutzen.

Auch diese Überlastung ist ein Indiz für die Erfolgsgeschichte der U-Bahnanbindung Trudering seit 20 Jahren.

Nimmt man noch den bis 2040 prognostizierten Einwohnerzuwachs von fast 40 Prozent für unseren Stadtbezirk hinzu, ist auch an dieser Stelle für die wichtigste ÖV-Drehscheibe von Trudering unabweisbarer Handlungsbedarf angesagt.

Dem BA ist klar, dass hier öffentliche Investitionen mindestens im oberen sechsstelligen Eurobereich notwendig sind, aber das angesagte Wachstum erfordert eben signifikante Maßnahmen.

Was alles baulich möglich ist, wenn ein klarer politischer Auftrag da ist, hat sich 1998/1999 gezeigt, als der Stadtrat das damalige U-Bahnreferat beauftragte, die kurz zuvor fertiggestellte östliche Festtrepp vom ZG zum renovierten S-Bahnsteig zurückzubauen und an ihrer Stelle die beiden schmalen, aber beliebten Fahrtreppen nachzurüsten.

Umso erstaunlicher ist es, dass die Nachfolge-Vertreter (m/w/d) des U-Bahnreferats die Auffassung vertreten, dass die vom BA gewünschte Nachrüstung einer zweiten Fahrtrepp vom ZG zur Busplatte wegen der damit verbundenen Verschmälerung der Festtrepp die Entfluchtung im Brandfalle gefährden würde.

Der Hinweis der BA-Vertreter beim Ortstermin, dass ja die alte Zugangstrepp zum ZG einen adäquaten Fluchtweg zur Oberfläche böte, wurde von BAU-I mit dem Argument zurückgewiesen, dass diese Trepp „der Bahn“ gehöre und damit nicht zu berücksichtigen sei.



24.08.2019: Blick auf den „alten“ Treppenaufgang vom ZG zum „alten“ S-Bahn-Zugang

Wie die kurz nach dem Ortstermin gemachten Fotos des „alten“ Treppenabgangs aus der Perspektive ZG eindrucksvoll dokumentieren, ist dieser sehr wohl als Fluchtweg ausgeschildert. Er ist zudem mit 2,85 Metern sogar leicht breiter als die

„Haupttreppe“ nach Osten und deutlich breiter als die Festtreppe, die über mehrere Geschoße vom U-Bahnsteig zum ZG führt.

Wenn aber das Entfluchtungskonzept für die U-Bahnstation darin bestehen sollte, dass hierzu nur Festtreppen zur Verfügung stehen und keine Fahrtreppen, dann ist doch dieses vergleichsweise enge Treppenhaus von der U-Bahnsteigebene zum ZG der wesentlich gravierendere Engpass als die drei Festtreppen, die dann vom ZG ins Freie führen.

Wenn allerdings auch Fahrtreppen bei der Entfluchtung berücksichtigt werden, wenn sie nach oben laufen oder stehen, dann stellt auch der Einbau der zweiten Fahrtreppe vom ZG zur Busstation keine Einschränkung mehr dar.

Die Machbarkeitsstudie soll den politischen Entscheidungsträgern eine objektive Entscheidungsgrundlage liefern, ob und in welchen Varianten und zu welchen ungefähren Kosten die vom BA seit geraumer Zeit geforderte Fahrtreppennachrüstung des Busbahnhofs darstellbar wäre.

Initiative: CSU-Fraktion im BA 15 Trudering-Riem