



I. An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 15
Trudering-Riem
Herrn Otto Steinberger
Friedenstr. 40

81660 München

Datum
25.02.2020

Zukunftsbahnhof Trudering 2: Machbarkeitsstudie für die Fahrtreppen-Erweiterung Ost
Antrag Nr. 14-20 / B 07070 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirks vom 14.11.2019

Sehr geehrter Herr Steinberger,

der Bezirksausschuss beantragte am 14.11.2019 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Erweiterung der Fahrtreppenanlage auf der Ostseite der Busplattform am Bahnhof Trudering um eine zweite Fahrtreppe.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der mein Referat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Wir haben das Baureferat und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) um Stellungnahme gebeten, welche Folgendes mitgeteilt haben:

„Zu 1. und 3.:

Für den U-Bahnhof Trudering wurden im Rahmen eines Brandschutzkonzeptes, welches mit Stand vom 19.11.2016 vorliegt, Entfluchtungsberechnungen erstellt. In diesem wird Folgendes ausgeführt: „Die Verrauchung der Rettungswege aufgrund eines Brandereignisses stellt die größte Gefahr für die Selbstrettung der Personen in der Station dar. Die Integrität der Rettungswege wird aus diesem Grund in U-Bahnstationen durch einen Vergleich der Räumungszeit mit der Verbrauchszeit der Rettungswege nachgewiesen.“

Ermittlung der Räumungszeit:

Entsprechend der normativen Vorgaben wurden als zu betrachtende Personenzahl je Bahnsteigkante ein vollständig ausgelasteter Zug und zusätzlich 30 % wartende Personen auf dem Bahnsteig selbst angesetzt. Der Nachweis für die Entfluchtung ist somit für insgesamt 2444 Personen (zwei C2-Züge und wartende Personen auf dem Bahnsteig) durchzuführen.

Herzog-Wilhelm-Str. 15
80331 München
Telefon: 089 233-22669
Telefax: 089 233-21136

Als Fluchtwege vom Bahnsteig zu den Verteilerebenen wurden den Berechnungen jeweils die drei vorhandene Fahrtreppen zu den westlichen und östlichen Zwischengeschossen zugrunde gelegt. Aufgrund der größeren Treppenkapazitäten im Osten des Bahnhofs ist davon auszugehen, dass mehr als die Hälfte der Personen bei der Entfluchtung in der östlichen Verteilerebene ankommen und von dort zur Oberfläche gelangen müssen.

Vom Zwischengeschoss Ost zur Oberfläche bilden folgende Festtreppen notwendige Bestandteile der Rettungswege:

- Ausgang zur Truderinger Straße, Laufbreite zwischen den Handläufen ca. 2,40 m.
- Ausgang zur Westermeier Straße, Laufbreite zwischen den Handläufen ca. 2,80 m.

Insbesondere die Festtreppe zur Truderinger Straße ist im Brandschutzplan des Brandschutzkonzeptes als „notwendige Treppe“ (im Sinne der BayBO, Art. 31) von der Verteilerebene Ost zur Truderinger Straße bezeichnet, d.h. über diese Treppe führt der „erste Rettungsweg“ ins Freie. Außerdem bildet diese Festtreppe auch den ersten Anlaufpunkt für die Feuerwehr im Ereignisfall.

Im Ergebnis beträgt die errechnete Entfluchtungszeit von der Bahnsteigebene zur Oberfläche 21 Minuten.

Hinsichtlich der brandschutztechnischen Ertüchtigung der U-Bahnhöfe wurde mit der Branddirektion und der Technischen Aufsichtsbehörde vereinbart, dass ein Brandschutzkonzept erstellt wird, das auf dem der o.g. Anlage zugrundeliegenden Brandschutzkonzept im Entwurfsstand basiert. Das Brandschutzkonzept ist voraussichtlich 2020 final fertiggestellt. Darauf basierend werden dann in weiterer Folge entsprechende Ertüchtigungsmaßnahmen am U-Bahnhof durchgeführt. Seitens der Stadtwerke München GmbH können keine Maßnahmen ergriffen werden.

Verrauchungszeit:

Die Ergebnisse der Räumungszeitberechnung werden mit dem Ergebnis der maßgeblichen Brandsimulationsberechnung für das Szenario „Zugbrand“ verglichen. Für dieses Szenario müssen die Rettungswege für die Dauer der Selbstrettungsphase funktionieren und nachgewiesen werden, was im vorliegenden Fall nur bis zur 15. Minute möglich ist. Folglich müssen Maßnahmen zum Rauchschutzkonzept getroffen werden, die derzeit noch nicht abschließend festgelegt wurden. In der Bewertung der Berechnungsergebnisse wird dazu vom Gutachter ausgeführt, dass für die Entfluchtung in dieser Zeit alle vorhandenen Auf- und Ausgänge angesetzt und auch benötigt werden.

Anmerkung:

Fahrtreppen werden bei einem detaktierten Brandereignis durch die Brandmeldeanlage abgeschaltet und stehen dann als bauliche Rettungswege zur Verfügung. Die Fluchtgeschwindigkeit ist dabei jedoch durch das ungünstige Schrittmaß, das Fehlen von Podesten und die begrenzte nutzbare Breite gegenüber notwendiger Treppen vermindert.

Zu 2. und 3.:

Die im Bestand zur Verfügung stehende Breite zwischen den Wänden des Treppenschachtes von der östlichen Verteilerebene zur Truderinger Straße beträgt 4,56 m. Bei einem angenommenen Einbau zweier Fahrtreppen mit 80 cm Stufenbreite ergäbe sich für die Festtreppe folgende mögliche Breite:

zur Verfügung stehende Breite zwischen den Wänden (Rohbau)	4,56 m
zwei Fahrtreppen mit jeweils 80 cm Stufenbreite (Anlagenpaket 2,90 m zzgl. Einbautoleranzen)	-3,02 m
Wandverkleidung	-0,16 m
zwei Kehrrinnen bzw. Handläufe	-0,30 m
ergibt eine nutzbare Breite der Festtreppe von	1,08 m

Nach den derzeit im Entwurf befindlichen DIN Spec „Bahnanwendungen – Sicherheitsanforderungen an städtische Schienenbahnen – Bauwerke“ (Entwurf Stand September 2019, Abschnitt 6.3.2.1) beträgt die Nutzbreite fester Treppen als Zu- und Abgänge im öffentlichen Bereich von U-Bahnhöfen 2,40 m. Sie darf nicht kleiner als 1,80 m sein. Eine Aufweitung des gegenständlichen Treppenschachtes ist aufgrund der angrenzenden Betriebsräume nicht möglich. Der Ersatz der vorhandenen Fahrtreppe gegen zwei Fahrtreppen ist somit ausgeschlossen.“

Nach Prüfung des Sachverhaltes ergibt sich aus Sicht des Baureferates die Gesamteinschätzung, dass die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie nicht befürwortet werde.

Das um Stellungnahme gebetene Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilte ergänzend Folgende mit:

„Grundsätzlich begrüßt das PLAN alle Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV. Im vorliegenden Fall kann jedoch die Antwort nicht vor dem Hintergrund der bestehenden Prognosen der Fahrgastzahlen der MVG GmbH beantwortet werden, sondern diese müssen mit den nicht unerheblichen Zuwächsen an Einwohnern und Arbeitsplätzen der geplanten neuen Baugebiete 1 bis 3 gespiegelt werden.“

Eine noch nicht abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung zur verkehrlichen Bewältigung der neuen Planungsgebiete hat ein zu erwartendes ÖV Aufkommen von fast 18.000 ÖV-Fahrten am Tag ermittelt. Diese Zahl soll nur ein vorläufiger Eindruck der zu erwartenden Größenordnungen vermitteln. Diese ÖV-Fahrten werden auch nicht ausschließlich über den Truderinger Bahnhof abgewickelt werden, aber größtenteils, da das Planungsgebiet Heltauer Straße direkt am Truderinger Bahnhof liegt und eine Busverbindung im 5. Bauabschnitt Wohnen nicht über den U-Bahnhof Moosfeld hergestellt werden kann und bisher keine direkte Verbindung zum S-Bahnhof Gronsdorf besteht.

Diese Fakten lassen aus unserer Sicht keine abschließende Stellungnahme zu o.g. BA Antrag auf Erweiterung der Fahrtreppenanlagen zu.

Die Fahrgastströme sollten erst eindeutig identifiziert und die Leistungsfähigkeit des Truderinger Bahnhofs überprüft werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt daher vor, eine Besprechung zwischen allen Akteuren in unserem Haus einzuberufen, um das weitere Vorgehen zu besprechen und über die Vergabe und Finanzierung einschließlich der Federführung einer Machbarkeitsuntersuchung zu diskutieren.

Eine gesonderte Einladung wird nach einer Terminabstimmung noch versandt werden.“

Ich hoffe, dass Ihrem Anliegen gemäß der obigen Ausführungen Rechnung getragen ist und möchte mich für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an RS/BW
an das Direktorium-HA II/BA-G Ost
an das Baureferat
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

per Hauspost
an die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

jeweils z.K.

III. Wv. FB 5

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/4 BA Antraege/Ba15/7070_Antw.odt

Clemens Baumgärtner