



Landeshauptstadt München, Baureferat  
81660 München

Ingenieurbau  
U-Bahnbau  
BAU-J11

An den  
Vorsitzenden des Bezirksausschusses 15  
Trudering-Riem  
Herrn Stefan Ziegler  
Geschäftsstelle Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

81660 München  
Telefon: 089 233-61447  
Telefax: 089 233-989 61447  
Dienstgebäude:  
Friedenstr. 40

Ihr Schreiben vom  
18.06.2020

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
24.09.2020

**Zukunftsbahnhof Trudering – Realisierung der  
Machbarkeitsstudie über die Ertüchtigung der  
Fußgängerverbindung**

**BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00201  
vom 18.06.2020**

Sehr geehrter Herr Ziegler,

Sie haben am 03.06.2020 Folgendes beantragt:

*„Der BA 15 Trudering-Riem bleibt bei seiner bekannten Forderung, eine Machbarkeitsstudie über die Ertüchtigung der Fußgängerverbindung von der Busplatte zum Zwischengeschoß (ZG) zu erstellen mit folgenden konkreten Fragestellungen.“*

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlauben wir uns, Ihren Antrag als Brief zu beantworten. Ihre Fragen beantworten wir in Abstimmung mit den Stadtwerken München GmbH (SWM) wie folgt:

**Frage 1:**

*Es wird eine Variante untersucht, bei der nach dem Vorbild der Fahrtreppenanlage zwischen Zwischengeschoß und U-Bahnsteig der vorhandene Treppenschacht zur Oberfläche ebenfalls durch eine Dreifachfahrtreppenanlage vom ZG zur Busplatte ertüchtigt wird.*

In Ihrem Antrag Nr. 14-20 / B 07070 vom 14.11.2019 („Zukunftsbahnhof Trudering 2“) hatten Sie um die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Erweiterung der Fahrtreppenanlage

U-Bahn Linie 5  
Haltestelle Ostbahnhof  
S-Bahn alle Linien  
Haltestelle Ostbahnhof

Straßenbahn Linie 21  
Haltestelle Haidenauplatz  
Bus Linien X30, 54, 58, 68, 100  
Haltestelle Haidenauplatz  
Bus Linie 59  
Haltestelle Ampfingstraße

Postanschrift: Baureferat  
81660 München  
Hausanschrift: Friedenstraße 40  
81671 München  
Internet:  
<http://www.muenchen.de>

auf der Ostseite der Busplattform am Bahnhof Trudering um eine zweite Fahrtreppe gebeten. Wie Ihnen mit Beantwortung Ihres Antrages mit dem Schreiben des Referates für Arbeit und Wirtschaft vom 25.02.2020 mitgeteilt wurde, konnte die beantragte Erstellung einer Machbarkeitsstudie vom Baureferat aus fachlichen Gründen nicht befürwortet werden (u.a. Verlängerung der Entfluchtungsdauer, zu geringe Breite des Treppenschachtes).

Es wurde daraufhin der hier gegenständliche Antrag vom 03.06.2020 mit weiteren Fragestellungen formuliert, bei dem an dem Ausgang Ost zur Busplatte nunmehr der Einbau einer Dreifachfahrtreppenanlage untersucht werden soll.

Die Prüfung, am Ostkopf den Ausgang zur Truderinger Straße mit 3 Fahrtreppen zu ertüchtigen, ergab ebenfalls, dass die vorhandene Treppenschachtbreite nicht die Anordnung von 3 Fahrtreppen nebeneinander ermöglicht. Die erforderliche Schachtbreite für eine Dreifachfahrtreppenanlage beträgt 5,28 Meter, vorhanden sind jedoch nur 4,56 Meter, die als „unveränderlich“ betrachtet werden müssen. Die enorme „Tragweite“ von etwaigen Eingriffen in den Bestand dieses Treppenschachtes, z.B. durch Versetzen der Brüstungswände und dem damit erheblichen Eingriff in die Technische Ausrüstung und somit auch in die Erlaubnis zum Betrieb des U-Bahnhofes wurde Ihnen im Rahmen eines Ortstermins am 07.07.2020 von den Vertretern der Technischen Aufsichtsbehörde (Regierung von Oberbayern), den Stadtwerken München sowie aus unserem Hause erläutert.

Insgesamt verbleibt es bei unserer Auffassung, wonach am U-Bahnhof Trudering die Untersuchung einer baulichen Änderung des Aufganges Ost vom Zwischengeschoss an die Oberfläche zur Busplatte mittels einer Machbarkeitsstudie nicht zielführend und somit eine entsprechende Vergabe wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Frage 2:

*Der alte, seit 1972 existierende Ausgang vom ZG mittig zur Oberfläche wird zwingend in das Entfluchtungskonzept zusätzlich zu den beiden bereits benannten Aufgängen aufgenommen, so dass endlich die seit Jahrzehnten vorhandenen drei Fluchtwege auch aktenkundig und als solche geschützt sind.*

Hierzu teilten uns die SWM Folgendes mit: „Der Ausgang parallel zu den DB-Gleisanlagen befindet sich ca. zur Hälfte im Eigentum der DB AG. Es besteht der Grundsatz, dass bei Entfluchtungsberechnungen keine Personen von einem Verkehrsträger zu einem anderen „übergeben“ werden. Jeder Verkehrsträger kümmert sich im Grundsatz separat darum, die Fahrgäste auf „eigenen“ Wegen zu entfluchten. Nach dem derzeitigen Stand des Brandschutzkonzepts (BSK) wird dieser Ausgang nicht zur Entfluchtung angesetzt. Darüber hinaus ist es empfehlenswert, die Fertigstellung des bisher im Entwurf vorliegenden BSK abzuwarten.“

Frage 3:

*Es wird dargestellt, wie mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhlfahrer) unter den gegebenen Bedingungen (kein Aufzugbetrieb, kein Fahrtreppenbetrieb) im Brandfall vom U-Bahnsteig an die rettende Oberfläche kommen können.*

Anhand einer Stellungnahme der SWM können wir Ihnen Folgendes mitteilen: „Zunächst muss davon ausgegangen werden, dass es bei einem angenommenen Brandfall auf dem Bahnsteig nicht automatisch zu einem Ausfall der Aufzüge und Fahrtreppen kommt. Die Aufzüge sind mit

einer Brandfallsteuerung ausgestattet. Nach Auslösen der Brandmeldeanlage fährt der Aufzug aus dem betroffenen Bereich zur Oberfläche und geht dort mit offenen Türen außer Betrieb.

Aufwärtsfahrenden Fahrtreppen fahren standardmäßig weiter, abwärtslaufende werden angehalten. Eine manuelle oder automatische Steuerungsmöglichkeit ist weiterhin gegeben, um bei eventuellen Unfällen auf der Fahrtreppe, reagieren zu können.

Im Entwurf des derzeit vorliegenden BSK sind u.a. Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen:

- Klartextanzeige zum Verlassen der Station mit Hinweisen zur Rettungswegführung besonderer Personengruppen an den Zugzielanzeigern
- Schaffung eines Vorraums auf der Ostseite der Bahnsteigebene zur Herstellung eines vorerst sicheren Bereichs vor dem Lift 1 (Aufzug Bahnsteig – Oberfläche)
- brandschutztechnische Ertüchtigung von Lift 1 und Lift 3 (nördlicher Aufzug zur P&R Anlage)

Frage 4:

*Es wird untersucht, ob es nicht besser ist, im Evakuierungsfall alle Fahrtreppen von der U-Bahnsteigebene aufwärts laufen zu lassen.*

Hierzu teilen die SWM Folgendes mit: „Grundsätzlich sagt das Brandschutzkonzept hierzu aus, dass alle dem Brandfall wegführenden Fahrtreppen weiterbetrieben, dem Brandfall zuführenden Fahrtreppen gestoppt werden sollen. Somit stehen die zunächst abwärtsführenden Fahrtreppen als Festtreppen den Flüchtenden zur Verfügung. Ebenso können die Fahrtreppen jederzeit durch die vorhandenen Nothebel gestoppt werden.

Ein Fahrtrichtungswechsel einer Fahrtreppe darf nach DIN E 115 „Sicherheit auf Fahrtreppen und Fahrsteigen“ nicht automatisch erfolgen. Ein Fahrtrichtungswechsel könnte nur dann erfolgen, wenn sich auf einer Fahrtreppe keine Personen mehr befinden. Dies muss darüber hinaus überwacht und gesteuert werden.

Weiterhin dürfen nicht alle Fahrtreppen nach oben fahren, da die Feuerwehr auch die Fahrtreppen als Angriffsweg benötigt.“

Frage 5:

*Es wird untersucht, ob sich nicht der westliche Ausgang als „erster Anlaufpunkt für die Feuerwehr“ besser eignen würde als der östliche, weil letzterer vermutlich von mehr Flüchtenden benutzt wird.*

Die Anfrage bei den SWM ergab Folgendes: „Nach Rücksprache mit der Branddirektion München kann festgehalten werden, dass der östliche Ausgang aus folgenden Gründen der derzeit bessere Anlaufpunkt für die Feuerwehr ist:

- Auf der Ostseite des Bahnhofs Trudering befindet sich auf insgesamt 5 Ebenen der überwiegende Teil der Betriebsräume, die von der Feuerwehr in einem dortigen Brandfall von dieser Seite schneller erreicht werden.
- Der Einspeisepunkt der trockenen Löschleitung für die Bahnsteigebene und die Feuerwehrinformationszentrale, die u.a. mit dem Brandmeldetableau und weiteren

Eingriffsmöglichkeiten ausgestattet ist, befinden sich in der Umgebung des Treppenaufgangs auf der östlichen Zugangsseite.

- Die Buswendeschleife auf der östlichen Seite bietet eine große Aufstellflächen für die Feuerwehrfahrzeuge im Einsatzfall.

Im Normalzustand wird dieser Aufgang sicher intensiver durch die Fahrgäste benutzt, da sich auf der östlichen Seite die Übergänge zum Bus und zur S-Bahn befinden.

In einem Evakuierungsfall werden sich die flüchtenden Personen allerdings auf beide Aufgänge verteilen, da in den Szenarien von vollen Zügen (u.a. Messeverkehr) ausgegangen wird. Hier werden sich die überwiegend ortsunkundigen Personen an den entsprechenden Fluchtwegbeschilderungen orientieren und die nächstgelegenen Ausgänge auswählen.“

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten.  
Wir gehen davon aus, dass der Antrag damit abschließend behandelt ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.