



Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

An Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss
an Herrn Stadtrat Richard Quaas
Rathaus

04. APR. 2017

**Paul-Heyse-Unterführung, die Sechste, wie geht es mit dem Schandfleck weiter?
Warum nur halbe Sachen?
Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO
Anfrage Nr. 14-20 / F 00799 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss und
Herrn StR Richard Quaas vom 12.01.2017**

Sehr geehrte Herr Kollegen,

mit Schreiben vom 12.01.2017 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird. Für die gewährte Fristverlängerung möchten wir uns bedanken.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

Nachdem seit einigen Jahren eine Sanierung der Paul-Heyse-Unterführung dringend erforderlich ist, begrüßen Sie die nun festgelegten Verantwortungsbereiche. Die Deutsche Bahn (DB) selbst trägt die Verantwortung für die Wände sowie die Decke, die Landeshauptstadt München bezeichnet sich für den Fahr- und Gehbahnbelag sowie die Beleuchtung als zuständig. Sie bemängeln die Planungen insofern, als dass hier keine Teilsanierung für angebracht gehalten wird, sondern eine Sanierung „aus einem Guss“ erforderlich ist.

Frage 1:

"Ist es richtig, was in den Medien dieser Tage zu lesen ist, dass es zwischen Bahn und Stadt nunmehr endlich, nach weit über einem Jahrzehnt der Diskussion, eine Vereinbarung über Verbesserung der Optik in der Paul-Heyse-Unterführung gibt?"

Antwort:

In der Zwischenzeit fanden erneute Gespräche zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München statt, in denen die Planungen vertieft und die nächsten Schritte vereinbart wurden. Das Baureferat bereitet derzeit eine entsprechende Konzept- und Bedarfsgenehmigung für den Bauausschuss vor.

Frage 2:

"Wenn ja, welchen Inhalts?"

Antwort:

Das Baureferat entwickelt derzeit – in Abstimmung mit der DB Netz AG - einen Konzeptentwurf zur Schaffung einer „freundlicheren Atmosphäre“ in der Paul-Heyse-Unterführung. Für die Seitenwände ist eine maschinell reinigbare Wandverkleidung angedacht. Außerdem ist eine neue integrierte LED-Beleuchtung sowie eine Ergänzung der sicherheitstechnischen Beleuchtung auf den neuesten Stand vorgesehen. Instandsetzungsmaßnahmen an der Decke sind derzeit nicht vorgesehen. Ein gebrauchsfähiger Zustand der Eisenbahnüberführung wurde der DB Netz AG gutachterlich bestätigt, sodass lediglich eine positive Veränderung der Atmosphäre angestrebt wird. Eine Beseitigung des vorhandenen Mittelstreifens sowie der Stützen ist aufgrund der Verkehrssicherheit bzw. statischer Erfordernisse nicht möglich.

Frage 3:

"Stimmt es, wie in den Medien wiedergegeben, dass die Bahn nur die stark schadhafte alte Fliesenwand ausbessern möchte und die Stadt bereit ist, eine hellere Beleuchtung einzubauen, die hässliche und dunkle Decke und die Mittelkonstruktion mit den offenen und durch Taubenkot verdreckten Stahlträgern dagegen bleiben sollen?"

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 2.

Frage 4:

„Wenn ja, warum wird bei der Sanierung jetzt nur wieder eine halbe Sache gemacht, anstatt die Wände und die Decke einheitlich mit glattem, hellem Material zu verkleiden, das maschinell zu reinigen ist und ein möglichst integriertes modernes LED-basiertes Beleuchtungskonzept aufnehmen kann?“

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 2.

Frage 5:

„Ist es nach Ansicht des Oberbürgermeisters nicht auch ein Vorzug, zumindestens auch zusätzlich gefühlte Sicherheit, wenn sich eine so alte, schmutzige Unterführung, in eine hell illuminierte, gut einsehbare Passage wandelt?“

Antwort:

Das Ziel der derzeit geführten Gespräche zwischen der Landeshauptstadt München und der DB Netz AG ist die Entwicklung eines gemeinsamen Gesamtkonzepts in der Paul-Heyse-Unterführung. Neben dem Austausch der bestehenden Straßenbeleuchtung durch ein helleres System soll auch eine lichttechnische Aufwertung mit einer Effektbeleuchtung realisiert werden, welche die (gefühlte) Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer der Eisenbahnüberführung gewährleistet.

Frage 6:

„Gibt es nach Ansicht des Oberbürgermeisters noch eine reale Chance, die Unterführung in den nächsten 2-3 Jahren grundlegend, wie schon oben beschrieben, zu modernisieren oder muss hier wieder gewartet werden, bis die Bahn der Meinung ist, dass das Bauwerk seine technische Nutzungszeit endgültig – wie bei der Lindwurmstraße mit der Notabstützung – überschritten hat und irgendwann in der 2. Hälfte des Jahrhunderts nach 150 – 200 Nutzungsjahren endlich völlig neu gebaut werden muss, was die jetzt lebende Generation auch nicht mehr erleben wird?“

Antwort:

Ein gebrauchsfähiger Zustand der Eisenbahnüberführung wurde der DB Netz AG gutachterlich bestätigt, sodass weitergehende Sanierungsmaßnahmen nicht für erforderlich erachtet werden. Die Entscheidung darüber, ob eine Teilsanierung oder eine Instandsetzung des gesamten Bauwerkes durchgeführt wird, obliegt der Eigentümerin DB AG. Die geplanten Maßnahmen (Wände, Licht) führen aber in jedem Fall zu einer deutlichen Verbesserung der aktuellen Situation vor Ort.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin