

**Paul-Heyse-Unterführung
Konzept zur Aufwertung
im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt**

1. Auftrag zur Realisierung
2. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022
3. Paul-Heyse-Unterführung sanieren
Antrag Nr. 14-20 / A 02570
von Frau Stadträtin Bettina Messinger,
Herrn Stadtrat Hans Dieter Kaplan,
Herrn Stadtrat Gerhard Mayer,
Frau Stadträtin Anne Hübner,
Herrn Stadtrat Christian Vorländer,
Frau Stadträtin Verena Dietl und
Frau Stadträtin Kathrin Abele
vom 24.10.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08709

Anlagen

- Antrag Nr. 14-20 / A 02570
- Visualisierung
- Foto Bestand

Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Am 24.10.2016 haben verschiedene Mitglieder der SPD-Stadtratsfraktion den Antrag Nr. 14-20 / A 02570 gestellt:

„Die Stadtverwaltung stellt dem Stadtrat dar, mit welchem Aufwand es verbunden wäre, die Paul-Heyse-Unterführung freundlicher, heller und angenehmer zu gestalten, ohne tiefer in das Bauwerk einzugreifen.
Dabei sollen schnell umsetzbare Ideen, z. B. für Wandverkleidungen, Beleuchtung und eine Abgrenzung des Fuß- und Radweges entwickelt werden.

Konkret soll aufgezeigt werden, ob und wie die Stadt unabhängig von der eigentlich zuständigen DB AG möglichst schnell einen der größten Schandflecke Münchens beseitigen kann. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, inwieweit eine Ersatzvornahme in Frage kommt.“

Das Baureferat bedankt sich für die gewährte Terminverlängerung.

Zum gleichen Thema haben hierzu die Stadträte Herr Prof. Dr. Theiss und Herr Quaas mehrfache Anfragen gestellt. Die letzte Anfrage vom 12.01.2017 wurde mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.04.2017 beantwortet, mit dem Verweis, dass es Ziel sei, ein gemeinsames Gesamtkonzept zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München zur Aufwertung der Paul-Heyse-Unterführung zu entwickeln (Anfrage Nr. 14-20 / F 00799).

2. Rahmenbedingungen

Das gesamte Bauwerk der Paul-Heyse-Unterführung mit seinen Wänden, Stützen und der Decke befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die DB AG ist für den Unterhalt des Bauwerks und somit auch für dessen Erscheinungsbild zuständig. Lediglich die Fahrbahnen, Geh- und Radwege sowie die Beleuchtung des Tunnels befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München. Die Beleuchtung ist dringend erneuerungsbedürftig.

Bei der Unterführung handelt es sich gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion in Nord-/Süd-Richtung für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Derzeit ist der Zustand im 210 Meter langen Tunnel absolut unbefriedigend. Die Unterführung wirkt baulich unattraktiv und dunkel, ist durch den starken KFZ-Verkehr sehr laut und wegen der beengten Verhältnisse können nur schmale Rad- und Gehwege angeboten werden. Besonders von Fußgänger_innen und Radfahrer_innen wird die Benutzung der Unterführung daher als äußerst unangenehm empfunden.

Eine Beteiligung an der Aufwertung der Unterführung wurde in der Vergangenheit von der DB AG stets abgelehnt. Auf Nachfrage des Baureferates bzw. des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hat die DB AG mitgeteilt, dass die Brücke sich in einem verkehrssicheren Zustand befindet und erst ca. 2040 erneuert werden soll. 2013 bzw. 2014 wurden von der DB AG kleinere Unterhaltsmaßnahmen an der Stahlkonstruktion und kleinflächige Betonsanierungen durchgeführt. Weitere Verbesserungen wurden von der DB AG abgelehnt. Die Wände (Widerlager) seien nach Aussage der DB AG zwar feucht, aber in ihrer Tragfähigkeit nicht beeinträchtigt, so dass keine Sanierung erforderlich wäre.

Am 26.10.2016 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen der DB AG und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat statt, in dem eine grundsätzliche Einigung erreicht werden konnte. Das Baureferat hat sich dabei auf Wunsch der DB AG bereit erklärt, ein gemeinsames Gesamtkonzept zur Schaffung einer freundlicheren Atmosphäre in der Paul-Heyse-Unterführung zu entwickeln. Neben dem Austausch der bestehenden Straßenbeleuchtung im Tunnel durch ein helleres System solle auch eine lichttechnische Aufwertung mit einer Effektbeleuchtung realisiert werden. In das Konzept sollten auch Lösungsansätze der DB AG für deren mittlerweile vorgesehene Instandsetzung der Seitenwände einfließen.

Aufgrund der Länge von 210 Metern unterliegt das Bauwerk der Paul-Heyse-Unterführung den Vorgaben der Richtlinie für den Ausbau und Betrieb von Straßentunneln (RABT). Es sind daher, wie bereits in anderen Tunnelanlagen erfolgt, im Zuge der Beleuchtungserneuerung Verbesserungen zur Tunnelsicherheit vorzunehmen (siehe Beschluss des gemeinsamen Bau- und Kreisverwaltungs-ausschusses „Straßentunnels in München; Nachrüstung der Sicherheitseinrichtungen“ vom 27.06.2000). Die entsprechenden notwendigen Verbesserungen wurden bereits vom Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit dem Baureferat einvernehmlich entwickelt. Auch von der Polizei wurde bezüglich der Tunnelsicherheit eine Stellungnahme eingeholt. Im Zuge der Aufwertungsmaßnahme der Paul-Heyse-Unterführung können auch die sicherheitstechnischen Belange berücksichtigt werden.

Das zu entwickelnde Gesamtkonzept der Tunnelaufwertung besteht aus folgenden Einzelbestandteilen:

- Erneuerung der Funktions- und Sicherheitsbeleuchtung (Kostenträger: Landeshauptstadt München)
- Verbesserungen zur Tunnelsicherheit (Kostenträger: Landeshauptstadt München)
- Wandverkleidung (Kostenträger: Landeshauptstadt München mit Kostenbeteiligung DB AG)
- Aufwertung durch eine Effektbeleuchtung (Kostenträger: Landeshauptstadt München)

3. Konzeptbeschreibung

Das Baureferat hat mittlerweile entsprechende Planungsbüros beauftragt und gemeinsam mit diesen ein Gesamtkonzept entwickelt:

Die Wände der Unterführung werden mit einer Vorsatzschale aus hell lackierten Metallpaneelen verkleidet. Diese Wandverkleidung setzt sich unterhalb der Tunneldecke als Hohlkehle fort und krägt über die Gehbahn aus. Innerhalb des Tunnels entsteht so entlang der Gehbahnen für die Fußgänger_innen ein eigenständiger, gestalteter Bereich.

Die an der Oberfläche gelochten Paneele sind zugleich Lärm absorbierend. Dadurch kann eine erhebliche Lärmreduzierung erreicht werden. Es ist eine Pegeldifferenz im Vergleich zur Bestandssituation von ca. -4 dB(A) zu erwarten. Eine Schallpegelverminderung von 4 dB(A) ist deutlich wahrnehmbar und bedeutet vor allem für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen eine erhebliche akustische Verbesserung, die mit einer Verkehrsreduzierung um bis zu 60 % vergleichbar ist.

Am Ende der unter der Decke auskragenden Verschalungskonstruktion können die Fahrbahnbeleuchtung und die gemäß RABT in den Einfahrtsbereichen geforderte Adaptionsbeleuchtung integriert werden. Dadurch rückt die ursprünglich außen, jeweils sowohl an den Wänden als auch an den Mittelstützen montierte Beleuchtung näher an die Fahrbahnen heran. Die beiden 210 Meter langen Beleuchtungsbänder, welche bislang je Richtung an den Mittelstützen befestigt waren, sind zukünftig verzichtbar. Da die Beleuchtungskörper für die Fahrbahnbeleuchtung von den Geh- und Radwegen kaum zu sehen sind, kann die bisherige Blendwirkung für die Fußgänger_innen und Radfahrer_innen vermieden werden. Bei der Ausleuchtung der Fuß- und Radwege finden die Aspekte der Barrierefreiheit und des subjektiven Sicherheitsgefühles besondere Berücksichtigung.

Die Mittelstützen wurden seitens der DB AG 2013/2014 instandgesetzt. Die Stahlkonstruktion aus genieteten Stahlstützen und Überzügen sowie deren interessante Verbindungsdetails entsprechen den anspruchsvollen Ingenieurbauwerken des frühen 20. Jahrhunderts und zeugen so von der Entstehungszeit. Die Stahlstützen sind dunkel lackiert und in gutem Zustand. Der Charakter der Konstruktion kann durch eine Effektbeleuchtung mit metallisch blauem Licht und mit relativ geringer Leuchtdichte gut inszeniert werden. Dazu sind Streiflichter an den Stützen zur plastischen Modellierung der Metallkonstruktion vorgesehen. Die Realisierung ist durch die Montage von energieeffizienten LED-Lichtquellen in kompakter Bauform geplant. Die Inszenierung der stählernen Struktur ermöglicht zukünftig eine differenzierte Gestaltung anstelle des bisherigen gleichförmigen, öden und grauen Eindrucks.

Die gesamte Beleuchtung wird mit LED-Technik ausgeführt. Dies erscheint, basierend auf aktuellen Marktrecherchen, sowohl im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit wie auch die verwendete Technik und Funktionsfähigkeit sinnvoll.

Gemäß den Vorgaben der RABT ist der Tunnel mit beleuchteten Fluchtwegkennzeichen auszustatten. Diese bestehen aus grünen Flucht- und Pfeilsymbolen je Fluchtrichtung mit darüber angeordneten Entfernungsangaben zu dem nächstgelegenen Portal. Die Fluchtwegkennzeichen werden in einem Abstand von 20 m bis 25 m und in einer Höhe von 1,0 m bis 1,2 m über dem Gehweg in die Außenwandverkleidung eingelassen und mit LED-Technik beleuchtet. Weitere sicherheitstechnische Ausstattungsbestandteile sind nicht vorgesehen.

Erfahrungsgemäß kann bei derartig kurzen Tunneln mit Richtungsverkehr keine Verbesserung mittels einer Längslüftung erreicht werden. Auf die Nachrüstung von Lüftungsanlagen wird aus diesem Grund, aber auch wegen des nicht vorhandenen Konstruktionsraumes verzichtet.

Die zahlreichen Werbeanlagen der DB, welche diese als Eigentümerin nicht aufgeben will, werden ebenfalls in die Verschalung integriert.

4. Weiteres Vorgehen

Das Baureferat wird die Planungen zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes in enger Abstimmung mit der DB AG vorantreiben, die Ausführung vorbereiten und die Erneuerung der Beleuchtung mit Aufwertung des Unterführungsbauwerkes gemäß dem vorgestellten Konzept realisieren. In diesem Rahmen wird das Baureferat mit der DB AG über die Kostenteilung zu Investition, Unterhalt und Betrieb verhandeln und eine entsprechende Vereinbarung abschließen.

Es wird angestrebt, die Arbeiten über einen Zeitraum von 20 Wochen in Nacharbeit durchzuführen. Dazu sollen nach derzeitigem Planungsstand jeweils in einer Röhre für die Dauer von 10 Wochen in der Zeit von 21.00 bis 06.00 Uhr sowohl der Fuß- und Radweg als auch eine Fahrspur gesperrt werden. Während dieser Zeiten kann der motorisierte Individualverkehr in beiden Fahrtrichtungen aufrechterhalten werden. Radfahrer_innen und Fußgänger_innen können in den Nachtstunden einseitig über die freie Röhre geführt werden. Unter anderem sind für Beleuchtungsmessungen in den Nachtstunden voraussichtlich zwischen 00:00 Uhr und 03:00 Uhr bis zu drei Komplettsperren vorgesehen. Die detaillierte Verkehrsführung wird im weiteren Planungsverlauf mit den verantwortlichen Fachdienststellen konkretisiert. Es ist vorgesehen tagsüber die Straßensperren zurückzubauen, so dass beide Röhren für die Verkehrsteilnehmer weitgehend ohne Einschränkung nutzbar bleiben.

5. Finanzierung

Das Baureferat rechnet aktuell mit einem Umsetzungsaufwand für das Aufwertungskonzept in Höhe von 6.300.000 €.

Bei der Abstimmung zum Konzept hat sich die DB AG bereit erklärt, sich an den Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Wandverkleidung im Rahmen des "ingenieurmäßig Notwendigen" zu beteiligen. Derzeit laufen die weiteren Abstimmungen mit der DB AG hinsichtlich der konkreten technischen Ausführung sowie der Kostenvereinbarung.

Die zusätzlichen laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden Bestandteile, wie Außenwandkonstruktion, Sicherheitstechnik und Effektbeleuchtung, belaufen sich auf maximal 95.000 € pro Jahr. Die konkrete Höhe der Folgekosten ist abhängig von den Ergebnissen der Verhandlungen mit der DB AG. Die zusätzlichen Folgekosten für die Landeshauptstadt fallen beim Baureferat zahlungswirksam an. Sobald die konkrete Höhe bekannt ist, beantragt das Baureferat diese zusätzlichen fremdbestimmten Folgekosten bei der Stadtkämmerei im Rahmen der Haushaltsplanverfahren.

Für die Maßnahme „Paul-Heyse-Unterführung – Erneuerung der Beleuchtung“ sind bisher nur Planungskosten in Höhe von 185.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1125 (Rangfolge-Nr. 69) enthalten. Des Weiteren wird das Baureferat die Zuführung der Risikoreserve in Höhe von 900.000 € in die Risikoausgleichspauschale bei der Stadtkämmerei veranlassen.

Die restlichen Kosten in Höhe von 6.115.000 € sind im Mehrjahresinvestitionsprogramm bisher nicht enthalten. Das Baureferat wird die Kosten zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 in Investitionsliste 1 anmelden.

Das Baureferat wird die benötigten Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € in 2017 und in Höhe von ca. 200.000 € in 2018 aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Pauschale für vorlaufende Planungskosten für Straßen- und Brückenbau“ auf dem Büroweg im Rahmen einer Veranschlagungsberichtigung bei der Stadtkämmerei bereitstellen lassen. Somit entsteht keine unterjährige Haushaltsausweitung.

Die Erneuerung der Beleuchtung nach RABT inklusive der sicherheitstechnischen Verbesserungen mit Einbau der Paneelkonstruktion stellt eine erhebliche verkehrliche Aufwertung dar und ist grundsätzlich förderfähig nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen nicht. Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt erhielten jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das Baureferat wird beauftragt, das Konzept zur Aufwertung der Paul-Heyse-Unterführung zu realisieren.
2. Das Baureferat wird beauftragt, eine entsprechende Vereinbarung mit der DB AG für die Kostenteilung zu Investition, Unterhalt und Betrieb abzuschließen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, das Vorhaben zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 in der Investitionsliste 1 wie folgt anzumelden.

neu:

Paul-Heyse-Unterführung – Erneuerung der Beleuchtung
IL 1 , Maßnahme-Nr. 6300.1125, Rangfolge-Nr. 69

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2018-2022	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	950	5.400	235	5.165	200	1.500	1.500	1.500	465	
B	Summe	5.400	235	5.165	200	1.500	1.500	1.500	465	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		5.400	235	5.165	200	1.500	1.500	1.500	465	0

4. Das Baureferat wird beauftragt, sich die benötigten Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € in 2017 und in Höhe von ca. 200.000 € in 2018 aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Pauschale für vorlaufende Planungskosten für Straßen- und Brückenbau“ auf dem Büroweg im Rahmen einer Veranschlagungsberichtigung bei der Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02570 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Hans Dieter Kaplan, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Anne Hübner, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Frau Stadträtin Verena Dietl und Frau Stadträtin Kathrin Abele vom 24.10.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei – II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat – RG 4 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 2
An den Bezirksausschuss 3
An das Direktorium - HA II/V
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/S, T 2, T 3, T Z, T Z/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I.A.