

Paul-Heyse-Unterführung statt Illumination begehbar machen

Die Stadtversammlung möge beschließen:

- 1 Die grüne Stadtratsfraktion wird aufgefordert, sich bei der Paul-Heyse-Unterführung für eine
- 2 bauliche luftdichte Abtrennung eines Bereichs für Fußgänger und Radfahrer einzusetzen und
- 3 im Stadtrat folgenden Auftrag an die Verwaltung herbeizuführen:
- 4 Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat werden beauftragt, vor Ausführung des
- 5 Beschlusses des Bauausschusses vom 28.11.2017 alle denkbaren Möglichkeiten zu
- 6 untersuchen, um Fußgängern und Radfahrern eine abgasfreie Nutzung der Paul-Heyse-
- 7 Unterführung zu ermöglichen und darüber zu berichten.
- 8 Beispiele:
- 9 1. Vorfrage: Nachvollziehbare Darlegung, warum allein die Einziehung einer Wand
- 10 zwischen Fahrbahn und dem bestehenden Geh- und Radweg nicht möglich oder nicht
- 11 zulässig ist und warum in der Beschlussvorlage auf diesen wesentlichen Teil des
- 12 Untersuchungsauftrags nicht eingegangen wurde.
- 13 2. Abtrennung eines um etwa einem Meter auf Kosten der Fahrbahn verbreiterten
- 14 Fußgänger- und Radfahrerbereichs bei der westlichen Hälfte der Unterführung mit
- 15 luftdichter Wand bei Reduzierung der Fahrbahn auf eine Fahrspur mit Standspur für
- 16 die Kraftfahrzeuge, die sich am südlichen Ende der Unterführung auf ausreichendem
- 17 Raum vor der signalgeregelten Kreuzung wieder auf zwei Fahrspuren verteilen können.
- 18 3. Im Prinzip ähnlich der Laimer Unterführung (mit nicht weniger motorisiertem Verkehr)
- 19 eine Hälfte der Unterführung für den Kraftfahrzeugverkehr und die andere Hälfte für
- 20 Fußgänger und Radfahrer mit einer luftdichten Trennwand aufteilen und damit für
- 21 einen zeitgemäßen Raum für Aufenthalt von Menschen und nichtmotorisierten Verkehr
- 22 zu schaffen mit Möglichkeiten, zum Beispiel in unserer „Radlhauptstadt“ hunderte
- 23 Fahrräder abzustellen und sogar mit der Option, die dringend benötigten Aufgänge zu
- 24 den darüber gelegenen Bahnsteigen zu schaffen und damit den Fahrgästen der Bahn
- 25 ein Umsteigen zu ermöglichen, ohne bis zum Kopfende der bis zu 500 Meter langen
- 26 Bahnsteige laufen zu müssen.
- 27 4. Abtrennung der Geh- und Radwege in ihrer jetzigen Breite von den Fahrbahnen mit
- 28 luftdichten Wänden und Umwidmung in reine Gehwege, auf denen Fahrräder
- 29 geschoben werden können, wie das schon lange in Fußgängerzonen erfolgreich
- 30 praktiziert und überraschend diszipliniert eingehalten wird.

Begründung

Dieser Antrag wurde bereits in der letzten Stadtversammlung behandelt. Die dafür festgesetzte Redezeit von 3 Minuten reichte aber nicht aus, um alle Aspekte verständlich zu machen. Die Gegenrede des verantwortlichen Stadtrats Danner machte glauben, es gehe schon um einen konkreten Stadtratsantrag auf Durchführung einer der ja nur zur Prüfung vorgeschlagenen Alternativen. Es stellte sich heraus, daß die Fraktion der Grünen dem Beschluß zugestimmt hatten und sich mit der Auskunft des Baureferats zufrieden gegeben

hatten, daß die kzur Verfügung stehenden Breiten einer Abgrenzung des Fußgänger- und Radwegbereichs entgegenstehen würden.

Alternativen wurden nicht erörtert.

Eine Stellungnahme zur Gegenrede wurde mir versagt. Zu einer Erörterung des Antrags, wie sie § 15 Abs. 3 Parteiengesetz vorsieht, ist es also nicht gekommen.

Nach einem Bericht in der Süddeutschen Zeitung mit dem Titel „Paul-Heyse-Tunnel wird hübscher“ hat der Stadtrat eine sog. Sanierung des bahneigenen Tunnels in eigener Regie für über 6 Millionen Euro beschlossen, wobei es sich lediglich um ein optisches Aufhübschen handelt, während die Fußgänger und Radfahrer weiterhin der Abgaskonzentration ausgesetzt bleiben und auch dieses künftige Kunstwerk weiterhin nach Möglichkeit meiden werden, das damit ohne Bewunderer bleiben würde.

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/stadtrats-beschluss-paul-heyse-tunnel-wird-huebscher-1.377002>

Der Beschluß beruhte auf einem Antrag von Stadträten der SPD mit folgendem Wortlaut: „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 hat diese klare Anfrage nach dem zu erwartenden Aufwand allem Anschein nach eigenmächtig zu einem Auftrag mit einem Volumen von 6,3 Millionen zur baulichen, rein optischen Aufwertung dieses „Schadflecks“ umgemünzt und noch dazu ohne auf den jedenfalls für die Grünen entscheidenden Teil der Anfrage nach einer „Abgrenzung des Fuß- und Radweges“ einzugehen.

Mit schallschluckendem Material soll der Höllenlärms um 4 dB(A) gesenkt werden

Keine Stadtratsfraktion nahm anscheinend weder Anstoß an der Umdeutung des Auftrags noch an der Ignoranz gegenüber den Interessen der Fußgänger und Radfahrer, für die allein mehr Leuchtstoffröhren Sinn machen würde, wenn sie wirklich notwendig wäre, weil es ja in ähnlichen Unterführungen auch nicht heller ist.

Das Baureferat stellt selbst fest, besonders von Fußgänger_innen und Radfahrer_innen werde die Benutzung der Unterführung als äußerst unangenehm empfunden. Allerdings bezieht es diese Wertung auf Begriffe wie unattraktiv, dunkel, Lärm und beengte Verhältnisse, nicht aber auf die unerträgliche Abgasbelastung.

Auf den in der Anfrage enthaltenen Punkt einer „Abgrenzung des Fuß- und Radweges“ ist das Baureferat vom Bauausschuss unbeanstandet nicht eingegangen.

Das Baureferat bezeichnet die als technisches Baudenkmal aus dem Anfang des 20. Jahrhundert wertbare, im wesentlichen gut erhaltene Unterführung als einen der größten Schandflecke Münchens.

Störend ist aber nur, daß zu einem kleinen Teil Wandfliesen fehlen und die Stahlstützen in der Mitte durch gewaltige dreifache Leitplanken geschützt sind, während der Fuß- und Radweg völlig ungeschützt ist, sodaß die Menschen ungeschützt und ausweglos einem von der Fahrbahn abkommendem Kraftfahrzeug ausgeliefert wären.

Die Beleuchtung entspricht den Verhältnissen in anderen Tunnels.

Die den Geschmack der Erbauungszeit treffenden Fliesen passen perfekt zu der Stahlkonstruktion der Decken und Stützen. Eher wäre die vom Baureferat projektierte Wandverkleidung und die „Aufwertung durch Effektbeleuchtung“ eine spießige, banale Verschandlung eines der immer weniger werdenden technischen Baudenkmäler, auch wenn diese Unterführung nicht als solches registriert ist.

Die Leitplanken würden bleiben und die Bahn besteht auf das Verbleiben der vielen Plakatwände.

Der Aufwand von 6,3 Millionen für eine höchst fragwürdige „Aufwertung“ würde einem irgendwann mal doch noch ins Auge gefassten SCbchutz der Fußgänger und RAdfahrer schmerzlich entgegen stehen.

Für das gleiche Geld oder weniger können die Gehsteige und Radwege baulich abgetrennt werden.

Die vorgeschlagene Überprüfung könnte ergeben, daß mit dem für die Umgestaltung bewilligten Geldbetrag von 6 Milloen auch ein Schutz der Fußgänger und RAdler vor Lärm und Abgassen ermöglicht werden kann. Eine solche Initiative würde den Grünen gut zu Gesicht stehen.

Ich habe einen sinngemäß gleichen Antrag auch bei den Bezirksausschüssen 2 und 3 gestellt.

Dieser Antrag wird gestellt von

Alfred Mayer, OV Berg am Laim/Trudering/Messestadt-Riem