

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0554/2007

Auskunft erteilt:

Herr Franke

Ruf:

492 61 10

E-Mail:

FrankeGerd@stadt-muenster.de

Datum:

17.07.2007

Betrifft

Bericht zur Variantenuntersuchung für vier neue DEK-Brücken

Beratungsfolge

14.08.2007	Beirat für Stadtgestaltung	Bericht
14.08.2007	Bezirksvertretung Münster-Südost	Bericht
16.08.2007	Bezirksvertretung Münster-Ost	Bericht
21.08.2007	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
21.08.2007	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Bericht
23.08.2007	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht

Bericht:

Am 21.09.05 hat der Hauptausschuss die Verwaltung beauftragt, das vom Arbeitskreis (AK) Brückengestaltung erarbeitete Konzept für die Konstruktion und Gestaltung der vom Ausbau des DEK im Bereich der sog. Stadtstrecke Münster betroffenen Brücken anschließend auch im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft sowie im Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen vorzustellen (vgl. Vorlage V/0737/2005).

Am 14. und 15. Juni 2007 wurden vom AK Brückengestaltung¹ für die neu zu bauenden DEK-Brücken

- Schillerstraße
- Wolbecker Straße
- Laerer Landweg / Manfred-von-Richthofen-Straße
- Pleistermühlenweg / Straße „Zum Guten Hirten“

aus jeweils drei Varianten, je eine „Vorzugsvariante“ ausgewählt, welche vom Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Rheine, als dem zuständigen Träger der Bauvorhaben - vorbehaltlich der

¹ Teilnehmer dieser Sitzung des AK Brückengestaltung waren mehrere Vertreter des WSA Rheine, mehrere Vertreter der fachlich betroffenen Dienststellen der Stadt Münster, zwei Vertreter des städtischen Beirates für Stadtgestaltung, zwei Vertreter der WSD West, ein Vertreter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) sowie jeweils je zwei Vertreter der beauftragten und eingeladenen Arbeitsgemeinschaften aus Tragwerksplanern und Architekten.

Kenntnisnahme und Zustimmung der zuständigen Gremien der Stadt Münster - den weiteren Bauwerksplanungen zu Grunde gelegt werden sollen.

Die Ergebnisse des Auswahlverfahrens vom 14. und 15. Juni 2007 sind in der Anlage 1 zu dieser Vorlage in der von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West gefertigten Niederschrift festgehalten.

Zusammenfassende Schlussfolgerung aus Sicht der Verwaltung

Mit den aus den vorgelegten Variantenuntersuchungen vom AK Brückengestaltung Mitte Juni d. J. einvernehmlich ausgewählten „Vorzugsvarianten“ werden die aus der vom Rat am 16.02.2006 beschlossenen Stellungnahme resultierenden, grundsätzlichen und spezifischen Anforderungen der Stadt Münster an die Konstruktion und die Gestaltung der neuen DEK-Brücken erfüllt (siehe hierzu auch das nachfolgende Kapitel „Bisheriges Abstimmungsverfahren / Anforderungen aus Sicht der Stadt Münster“).

Mit Verweis auf die in Anlage 1 beigefügte Niederschrift empfiehlt die Verwaltung daher,

⇒ für die **Schillerstr.-Brücke** die **Variante 3**, eine **Fachwerkbrücke** als Zitat der historischen heutigen Brücke in zeitgemäßem Design,



⇒ für die **Wolbecker-Str.-Brücke** die **Variante 1**, eine **Bogenbrücke** mit zwei außen liegenden Hyperbelbögen,



⇒ für die **Laerer-Landweg-Brücke** die **Variante 2**, eine **Fachwerkbogenbrücke** mit reduzierter Bogenhöhe,



⇒ für die **Pleistemühlenweg-Brücke** die **Variante 3**, eine **Diagonalbogenbrücke** mit nur einem einzigen Bogen,



zur Grundlage für die vom WSA Rheine nunmehr zu beauftragenden, weiteren detaillierten Bauwerksplanungen zu machen (siehe hierzu auch die Abbildungen in Anlage 2 zu dieser Vorlage).

Bisheriges Abstimmungsverfahren / Anforderungen aus Sicht der Stadt Münster

Bereits mit Schreiben vom 30.09.2002 hatte die Stadt Münster dem WSA Rheine bezüglich grundsätzlicher verkehrlicher Anforderungen für die neuen Brückenquerschnitte mitgeteilt, dass die jeweilige Gesamtbreite der betroffenen Kreuzungsbauwerke aus verkehrsfunktionalen Gründen nicht verändert werden soll bzw. muss, wobei bei einigen Brücken jedoch ggf. eine neue Querschnittsaufteilung vorgesehen werden könnte.

Hinsichtlich der Konstruktion und Gestaltung der neuen DEK-Brücken hat die Stadt Münster der WSD West und dem WSA Rheine auf Grundlage der vom Rat am 16.02.2006 beschlossenen Stellungnahme grundsätzliche Forderungen nach einer Optimierung und möglichst individuellen Gestaltung der neuen Brückenbauwerke zur Sicherung und Wiederherstellung städtebaulicher, landschaftsräumlicher, nutzungsbezogener und visueller Qualitäten mitgeteilt.²

Diese generellen Forderungen der Stadt sind in o. a. Stellungnahme noch dahingehend weiter differenziert worden³, dass aus stadtgestalterischer Sicht die Stadt Münster die grundsätzliche Forderung erhebt, die Gestaltung der neuen Brücken so unterschiedlich wie möglich vorzusehen, z. B. mittels

² Siehe Anlage 1 zur Vorlage 1038/2005, Kap. 0., Seite 4 ff.

³ Siehe Anlage 1 zur Vorlage 1038/2005, Kap. 1.7., Seite 23 ff.

- unterschiedlicher Bogenprofile (rund, rautisch, oval, dreieckig)
- unterschiedlicher Hängersysteme (Zugstangen / -bänder),
- unterschiedlicher Hängerdichten und -anordnungen, (wie z. B. Kreuz-, Doppel-, V-Struktur oder Stahlseilzüge in Netzstruktur etc.),
- unterschiedlicher Sockelbereiche (Brückenköpfe / Widerlager),
- unterschiedlicher Farbgebungen (zur teilweisen Reduzierung der bisher bekannten Erscheinungswirkung mit bewusst gewählten Auflösungseffekten, die das Bauwerk „leichter“ erscheinen lassen).

Aus Sicht der Stadt sollen sich die unterschiedlichen Brückenfunktionen

- ⇒ der Wolbecker-Str.-Brücke und der Warendorfer-Str.-Brücke als Hauptverkehrsstraßen-Verbindungen,
- ⇒ der Schillerstr.-Brücke, der Laerer-Landweg-Brücke und der Pleistermühlenweg-Brücke als Stadtquartiere verbindende Brücken mit großen Anteilen an Fußgänger- und Radverkehren,
- ⇒ der Prozessionsweg-Brücke als reine Fußgänger- bzw. Fahrradverbindung,
- ⇒ der Westfälischen-Landeseisenbahn-Brücke und der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke

auch deutlich in einer unterschiedlichen Gestaltung der jeweiligen Brücken niederschlagen.

Ein wichtiger stadtgestalterischer Gesichtspunkt ist dabei die Erscheinungsform der neuen Brücken im Zusammenhang mit dem Erscheinungsbild des umgebenden innerstädtischen, unterschiedlichen, charakteristischen, aber dennoch homogenen Stadtraums. Die heutigen und künftig neuen DEK-Brücken gehören zum Stadt- bzw. Landschaftsbild prägend dazu. Die alten Brücken haben ihren Beitrag zur individuellen Prägung des Stadtbildes vor Ort geleistet. Dieser Anspruch muss auch für die Gestaltung der neu zu bauenden DEK-Brücken gelten. Insbesondere der innerstädtische Raum lebt von der Vielfalt unterschiedlicher Bauwerke, welche über Generationen das Gesicht des Stadtraums prägen und damit eine Identifikation nicht nur der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Stadtraum ermöglichen.

Vor dem Hintergrund bis dato erfolgter Abstimmungen im AK Brückengestaltung zur künftigen Gestaltung der neu zu bauenden DEK-Brücken hat die Stadt Münster in ihrer o. a. Stellungnahme grundsätzlich gefordert, dass für alle Brücken nach Möglichkeit eigenständige Formen entwickelt und umgesetzt werden sollen, sofern die von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) vorgegebenen, zugrunde liegenden „harten“ Parameter eingehalten werden können.

Vor diesem Hintergrund wurden daraufhin im AK Brückengestaltung folgende grundlegende Gestaltungsprinzipien einvernehmlich vereinbart:

- Kategorisierung der Brücken entsprechend ihrer Bedeutung für den Individualverkehr in
 - Hauptstraßenbrücken (Wolbecker Str. und Warendorfer Str.)
 - Nebenstraßenbrücken (Schillerstr., Laerer Landweg / Manfred-von-Richthofen-Str., Pleistermühlenweg / Straße „Zum Guten Hirten“)
 - Fußgängerbrücken (Prozessionsweg)
 - Eisenbahnbrücken (Mauritzer-Eisenbahn und Westfälische Landeseisenbahn)
- Besondere Betonung einer (auch überörtlich bedeutsamen) Stadteingangssituation bei den Hauptverkehrsstraßenbrücken (bei Wolbecker-Str.- und Warendorfer-Str.-Brücke).
- Beachtung des städtebaulichen Kontextes am Mikro-Standort und fallweise Übernahme des „genius loci“ in die Brückengestaltung (z. B. bei der Schillerstr.-Brücke).

- Hervortretende Gestaltung der Hauptverkehrsstraßenbrücken, demgegenüber zurücktretende, zurückhaltende Wirkung der Nebenstraßenbrücken.
- Zusätzlich individuelle Detailgestaltung der Straßenbrücken durch Farbgebung, Hängersysteme, Widerlager, Treppenabgänge, Geländer etc..
- Gestaltung der Prozessionsweg-Fußgängerbrücke als Solitärbauwerk mit grundsätzlich eigenständigem Gestaltungsprinzip.
- Gestaltung der WLE-Eisenbahnbrücke mit grundsätzlich eigenständigem Gestaltungsprinzip, im Wesentlichen beschränkt auf die Wahl eines von den Straßenbrücken abweichenden Konstruktionstyps.

Auf dieser Grundlage wurden vom WSA Rheine und der Stadt Münster gemeinsam für jede einzelne, neu zu bauende Brücke sog. Objektblätter einvernehmlich erstellt, in denen für jedes Bauwerk eine Bestandsanalyse, die jeweiligen Ausbauziele und die individuellen Planungsanforderungen dokumentiert wurden.⁴ Die Objektblätter waren anschließend Grundlage für die vom WSA Rheine vorgenommene Beauftragung von Arbeitsgemeinschaften aus Tragwerksplanern und Architekten. Diese haben bis Mitte Juni d. J. die Variantenuntersuchungen für die Schillerstr.-Brücke, die Wolbecker-Str.-Brücke, die Laerer-Landweg-Brücke und die Pleisttermühlenweg-Brücke erarbeitet.

Das oben beschriebene, bisher im AK Brückengestaltung praktizierte, kooperative Abstimmungs-, Auswahl- und Zustimmungsverfahren soll grundsätzlich auch für die übrigen neu zu bauenden DEK-Brücken im Bereich der Stadtstrecke Münster Anwendung finden, d. h. für

- die Westfälische-Landeseisenbahn-Brücke,
- die Prozessionsweg-Brücke⁵,
- die Wareндorfer-Straßen-Brücke und
- die Mauritzer-Eisenbahn-Brücke.

I. V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen

- | | |
|-----------|--|
| Anlage 1: | Niederschrift über die Sitzung des Arbeitskreises Brückengestaltung am 14. und 15.06.2007 zur Gestaltung der Brücken in der Stadtstrecke Münster |
| Anlage 2: | Visualisierungen der Vorzugsvarianten und anderer Varianten für den Neubau von vier DEK-Brücken in Bereich der Stadtstrecke Münster |
| Anlage 3: | Objektblätter für den Neubau der Schillerstr.-Brücke, der Wolbecker-Str.-Brücke, der Laerer-Landweg-Brücke und der Pleisttermühlenweg-Brücke |

⁴ Siehe hierzu Anlage 2 dieser Vorlage.

⁵ Bei der Prozessionsweg-Brücke werden allerdings 3 Arbeitsteams je 3 Varianten erarbeiten.