

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0406/2009
Auskunft erteilt: Herr Muddemann
Ruf: 492 67 79
E-Mail: Muddemann@stadt-muenster.de
Datum: 09.06.2009

Betrifft

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes - Sanierungsbereich
Innenstadtstrecke -

Beratungsfolge

16.06.2009	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
18.06.2009	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
23.06.2009	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
24.06.2009	Hauptausschuss	Vorberatung
24.06.2009	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat stimmt der geplanten Errichtung der Lärmschutzwände im Innenstadtbereich mit folgenden Änderungen zu:
 - 1.1 Die Lärmschutzwand im Bereich Brüder- / Staufenstraße soll mit einer Höhe von 1,5 Meter über Schienenoberkante gebaut werden.
 - 1.2 Auf den betroffenen Brückenbauwerken im Stadtgebiet (Hafenstraße, Johanniterstraße, Wareндorfer Straße, Stolbergstraße, Mecklenburger Straße / Kärntner Straße und Niedersachsenring / Bohlweg) sollen aus stadtgestalterischen Gründen keine Lärmschutzwände errichtet werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Detailabstimmung (Farbgebung etc.) zum Bau der Lärmschutzwände direkt mit der DB ProjektBau durchzuführen.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass mit der Beschlussfassung zu Ziffer 1.1 des Beschlussvorschlages der Vorlage
 - 3.1 der Anregung gem. § 24 GO NRW, Nr. 57/2009, vom 27.04.2009, der Anwohnerinitiative Staufenstraße gegen den geplanten Bau der Lärmschutzwände an der Brüderstraße / Staufenstraße / Auf der Horst, teilweise entsprochen wird
 - 3.2 der Anregung gem. § 24 GO NRW, Nr. 60/2009, vom 04.05.2009, von Anwohnern, den geplanten Bau der Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie an der Staufenstraße zu unterstützen, teilweise entsprochen wird.

II. Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Kosten und Folgekosten entstehen.

Begründung:

1. Veranlassung und rechtlicher Rahmen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Februar 2005 ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes veröffentlicht. Danach sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist. Die Wirkung der Lärmsanierung wird beschrieben in der erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der Anwohner, für die vor der Lärmsanierung Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte vorliegen. Entsprechend wurden als Entscheidungsgrundlage für eine Rangfolge Priorisierungskennziffern (PKZ) für alle Streckenabschnitte berechnet. Gesetzliche Regelungen für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen bestehen bislang nicht. Lärmsanierungsmaßnahmen werden auf Grundlage einer Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes entschieden. Anspruchsberechtigt sind nicht die betroffenen Bürger oder Kommunen, sondern die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (in der Regel die Bahn AG). Das Programm Lärmsanierung an Schienenwegen ist eine freiwillige Leistung des Bundes, die von der Höhe der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel abhängig ist. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine Förderung.

Voraussetzung für die Durchführung von Maßnahmen ist, dass die zu schützenden baulichen Anlagen vor dem 1.4.1974 errichtet wurden und / oder der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich die baulichen Anlagen liegen, vor dem 1.4.1974 rechtsverbindlich wurde. Lärmsanierung wird in Kombination von aktiven (Lärmschutzwänden) und passiven Maßnahmen oder auch ausschließlich passiven Maßnahmen, wie z. B. dem Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern vorgenommen. Grundsätzlich wird zunächst der aktive Lärmschutz vorgesehen und einer Kostennutzenrechnung (Nutzen-Kosten-Verhältnis) unterzogen. Wird die aktive Lärmschutzmaßnahme als unwirtschaftlich bewertet ist passiver Lärmschutz vorgesehen. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden zu 75 % der Kosten übernommen, den verbleibenden Anteil von 25 % hat der Eigentümer des Hauses / der Wohneinheit zu erbringen. Aktiver Lärmschutz wird dagegen zu 100 % finanziert.

Für die aktiven Schallschutzmaßnahmen muss von der DB ProjektBau beim Eisenbahnbundesamt ein Plangenehmigungsverfahren beantragt werden. Erst nach Vorliegen der Baufreigabe für die aktiven Maßnahmen wird mit der Abwicklung der passiven Maßnahmen begonnen. Die DB ProjektBau stimmt zurzeit die Inhalte der Planungen im Vorlauf zum Plangenehmigungsverfahren mit der Stadt Münster ab. Das Plangenehmigungsverfahren soll nach derzeitigem Kenntnisstand im dritten Quartal 2009 beginnen, so dass mit dem Bau der Lärmschutzwände Ende 2009 begonnen werden kann.

2. Planungen der DB ProjektBau GmbH - Aktiver Lärmschutz

Im Rahmen des vorgenannten Programms sind im Stadtgebiet Münster im Jahr 2005 in den Bereichen Mecklenbeck sowie in Mariendorf und Sudmühle Lärmschutzmaßnahmen (aktiv und passiv) umgesetzt worden. Aktuell sind die Strecken 2200, 2265 und 2931 im Innenstadtbereich für Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehen. Der Sanierungsbereich erstreckt sich von Norden im Bereich der Schleuse über den Hauptbahnhof bis zum Umspannwerk Mecklenbeck südwestlich der Innenstadt.

Die folgenden Informationen sind den Planunterlagen im Entwurf entnommen worden.

Insgesamt sind ca. 3800 m Lärmschutzwand, die sich über 12 Lärmschutzwände unterschiedlicher Länge verteilen, geplant. Die Höhe der Wände variiert zwischen 2 und 3 Metern über Schienen-

oberkante. Nördlich des Hauptbahnhofes sind die Lärmschutzwände überwiegend beidseitig des Bahndamms vorgesehen. Hier wird die Strecke in Dammlage (ca. 4 m) geführt. Auf sechs Brückenbauwerken über Straßen sind Lärmschutzwände geplant. Die **Anlage 1** zeigt eine Übersicht der Wände im Verlauf der Innenstadtstrecke. Der Bau der Lärmschutzwände wird bahnseitig und in den Abschnitten, in denen öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, von diesen aus gebaut. Nachts wird vorwiegend bahnseitig gebaut.

Die Gründung der Lärmschutzwände erfolgt durch eine Tiefengründung mittels Rammrohr. Der Abstand der Gründungskörper beträgt in der Regel 5 m. Auf Sockelelementen werden hoch absorbierende Schallschutzelemente aus Aluminium bis zur Solloberkante der Lärmschutzwand verlegt. Die Farbgebung und Gestaltung der Stahlträger und der Elemente wird im Rahmen der Genehmigungsplanung mit der Stadt Münster abgestimmt.

3. Stellungnahme der Verwaltung

Die aktiven und passiven Maßnahmen zum Schutze der Wohnbevölkerung im lärmbelasteten Innenstadtbereich werden grundsätzlich begrüßt.

Im Zuge der Ämterabstimmung sind vor allem die Aspekte des Immissionsschutzes und der Stadtgestaltung thematisiert worden. Im Folgenden werden die Aspekte kurz dargestellt, eine Übersicht ist der **Anlage 2** zu entnehmen.

3.1 Immissionsschutzbelange

Der Sanierungsabschnitt zeichnet sich durch eine erhebliche Lärmbelastung von tags > 75 dB(A) und nachts > 70 dB(A)¹ an den nächstgelegenen Wohneinheiten aus. Das Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt in seinem Positionspapier vom März 2006 für den Schutz der Bevölkerung anspruchsvolle Umweltqualitätsziele. Danach können Belastungswerte unter 65 dB(A) tags und 55 dB(A) im Nachtzeitraum nur ein erster Schritt sein, um gravierende Gesundheitsrisiken und Schlafstörungen zu verhindern. In den Unterlagen für die Plangenehmigung wird das schalltechnische Gutachten wie folgt zusammengefasst: „Nach der schalltechnischen Untersuchung wird durch die Errichtung der Schallschutzwände eine erhebliche Verminderung der heutigen Schallbelastung der Anwohner erreicht.“

Für die Berechnung wird im Allgemeinen das Ausbreitungsmodell „Schall 03“ zugrunde gelegt. Berücksichtigt werden u.a. die Zugart und das Zugaufkommen (tags / nachts), der prozentuale Scheibenbremsanteil, die Streckengeschwindigkeit sowie Besonderheiten der Fahrbahnoberfläche. Der Bahnhof wird in der Berechnung nicht berücksichtigt, hier wird die zulässige Streckengeschwindigkeit angenommen. Das schalltechnische Gutachten wurde der Verwaltung nicht zur Verfügung gestellt, so dass die Aspekte des Immissionsschutzes rein qualitativ bewertet werden.

Aktiver Schallschutz wirkt grundsätzlich im Außenwohnbereich und im Wohnbereich, passiver Schallschutz ausschließlich im Wohnbereich. Von Seiten der Umweltbehörde wird die Schutzfunktion der Lärmschutzwände als hoch eingeschätzt, insbesondere in den Abschnitten nördlich des Hauptbahnhofes. Durch die Dammlage der Gleise sind hier aus akustischer Sicht, besonders günstige Bedingungen für die Wirksamkeit der Lärmschutzwände gegeben. Die Lärmschutzwände weisen in diesen Streckenabschnitten auch aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte die höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnisse im Sanierungsabschnitt Innenstadtstrecke auf. Passiver Schallschutz ist ausschließlich im Bereich des Sanierungsabschnittes Innenstadtstrecke vorgesehen, in dem die Nutzen-Kosten-Verhältnisse für aktive Maßnahmen zu gering sind. Dies ist überwiegend südlich des Hauptbahnhofes der Fall, hier wird den Eigentümern betroffener Wohneinheiten seitens der DB ProjektBau der Einbau von Schallschutzfenstern in Teilfinanzierung angeboten.

¹ Angaben aus der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes zur EG-Umgebungslärmrichtlinie 10/2008

3.2 Städtebauliche Belange

Bei der Beurteilung der vorgesehenen Lärmschutzwände aus städtebaulicher Sicht sind u. a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Die von der DB ProjektBau AG vorgesehenen Lärmschutzwände gehen mit ihrer Schutzwirkung auf den Außenraum (wie z.B. Gartenflächen) über die vom Gesetzgeber für Bebauungspläne vorgeschriebenen gebäudebezogenen Lärmschutzfestsetzungen hinaus. Kritik an den geplanten Lärmschutzwänden, auch aus Sorge um die Schattenwirkung, wurde insbesondere von Anliegern der Brüderstraße und Staufenstraße vorgebracht. Anhand beispielhafter Schnittzeichnungen im Bereich der Gebäude Brüderstraße 23/25 und Staufenstraße 1a ist festzustellen, dass Höhen und Abstände zwischen Gebäude und vorgesehener Wand grundsätzlich den zulässigen Maßen der Bauordnung (§ 6 BauO NRW) entsprechen. Für die Gebäude, die das Brückenbauwerk Stolbergstraße flankieren, werden die Maße unterschritten. Durch die vorgesehene Aufsattelung von Wänden auf den bestehenden Bahndamm ergibt sich zwar ein zusätzlicher Schattenwurf, der aber je nach Jahreszeit, Grundstücksgröße, Baumbestand und Gebäudebestand (Sockelhöhe, Lage der Fenster) unterschiedlich wirksam ist und darüber hinaus subjektiv unterschiedlich wahrgenommen wird. Eine Reduktion der vorgesehenen Wandhöhe wäre (in Abwägung mit der Abnahme der lärmschützenden Wirksamkeit) aus stadtgestalterischen Gründen gleichwohl ein begrüßenswerter Kompromiss.

Der zweite wichtige Aspekt städtebaulicher Beurteilung stellt die Berücksichtigung der Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes, der Denkmalpflege sowie des Ortsbildes dar. Im von der DB Projektbau AG definierten Streckenabschnitt im Stadtbezirk Münster-Mitte sind hier insbesondere die betroffenen Brückenbauwerke von Bedeutung und einer Beurteilung zu unterziehen.

Die gemauerten und teilweise mit Verzierungen aus Naturstein versehenen Brücken über die Hafenstraße, Johanniterstraße, Warendorfer Straße und die Stolbergstraße stehen zwar nicht unter Denkmalschutz, sind aber in ihrer städtebaulichen Wirkung als historische Erinnerungstücke an die Geschichte der Eisenbahn in Münster durchaus bemerkenswert. Die Errichtung von Lärmschutzwänden auf diesen gemauerten Brückenbauwerken würde deren Erscheinungsbild erheblich beeinträchtigen. Darüber hinaus beeinträchtigt bereits heute die hoch gelegene Bahntrasse den jeweiligen Straßenraum; die funktionale Trennwirkung für die beidseits gelegenen Stadtquartiere ist bereits im Status Quo merklich erlebbar. Aufgesetzte 2 bis 3 Meter hohe Lärmschutzwände würden den Blick auf die dahinter liegende Bebauung zusätzlich verbauen und die gestalterische und funktionale Zäsur gravierend verstärken. Für die Brücke über die Warendorfer Straße ist argumentativ ergänzend der Blick auf die historische Kulisse der Innenstadt sowie das Brückenbauwerk als attraktives Eingangstor in die Innenstadt in jedem Fall unverbaut zu erhalten. Es sollten deshalb aus gestalterischer Sicht auf diesen Brückenbauwerken und den jeweils unmittelbar angrenzenden / einsehbaren Dammbereichen keine Lärmschutzwände errichtet werden.

Die „jüngeren“ (Beton)Brücken in den Bereichen Niedersachsenring / Bohlweg und Mecklenburger Straße / Kärntner Straße weisen zwar eine andere Lagetypologie unmittelbar am / über den Ring mit einseitig angrenzenden verdichteten Wohnquartieren bzw. noch weiter außerhalb des Rings mit umgebender aufgelockerter Wohnbebauung auf, sind aus stadtgestalterischer Sicht jedoch deshalb nicht nachrangig zu bewerten. Insbesondere die schon heute bestehende Troglage der Situation Mecklenburger Straße / Kärntner Straße und die bereits heute gegebene visuelle und funktionale Trennwirkung lassen unter stadtgestalterischen Aspekten weitergehende Aufbauten und Aufhöhungen als unverträglich erscheinen. Gleiches gilt für das bereits heute dominierende und langgezogene Brückenbauwerk im Bereich der Kreuzung Niedersachsenring / Bohlweg. Es sollten deshalb aus gestalterischer Sicht auch auf diesen Brückenbauwerken keine Lärmschutzwände errichtet werden.

In den verbleibenden und aus dem öffentlichen Straßenraum (überwiegend) nicht einsehbaren vorgesehenen Bauabschnitten der Gesamtmaßnahme sollte dem gesundheitlichen Schutz der Anlieger durch Errichtung von Lärmschutzwänden Rechnung getragen werden. Im Hinblick auf den

für bestimmte Streckenabschnitte überwiegend geäußerten Anliegerwillen - unter Berücksichtigung verbleibender effektiver Wirksamkeit - sollte die erforderliche Höhe der Wände reduziert werden.

4. Beschlussfassungen, Empfehlungen sowie Anregungen

Der Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen und der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft haben in ihren Sitzungen vom 3. und 5. März 2009 der Gesamtplanung grundsätzlich zugestimmt, wobei durchgreifende Bedenken gegen die Planung für die südliche Streckenführung nicht bestanden. Die innerstädtischen Bereiche - insbesondere die Lärmschutzwände auf Brückenbauwerken - wurden zum Teil kritisch gesehen. Hierzu sollte erst nach Durchführung der Bürgerinformation und der Beteiligung des Beirats für Stadtgestaltung entschieden werden. Die Bezirksvertretung Mitte ist in ihrer Sitzung vom 17. März 2009 über das Vorhaben unterrichtet worden.

Der Beirat für Stadtgestaltung (Sitzung am 28. April 2009) spricht sich dafür aus, dass die Stadt Münster zu der bisher geplanten Errichtung von Schallschutzwänden eine negative Stellungnahme gegenüber der Deutschen Bahn AG abgibt. Basis für weitere Verhandlungen zwischen Stadt und Bahn müsse prioritär der passive Schallschutz sein. Sollte an der einen oder anderen Situation in der Stadt aktiver Schallschutz notwendig werden, sei in jedem Fall ein gestalterisches Gesamtkonzept zu erarbeiten.

Vor, während und nach der Bürgerinformation der DB ProjektBau vom 2. April 2009 haben überwiegend Anwohner der Staufen- und Brüderstraße das Für und Wider des Baus von Lärmschutzwänden in ihren Eingaben thematisiert. Es liegen der Verwaltung zwei Anregungen (s. **Anlage 3**) gem. § 24 GO NRW vor (davon 106 Unterschriften dafür und 256 dagegen).

5. Alternative Möglichkeiten des Lärmschutzes

Die aktiven Maßnahmen im Sanierungsabschnitt Innenstadstrecke bestehen aus 2 bis 3 Meter hohen Schallschutzwänden. Alternative aktive Maßnahmen sind zurzeit im Lärmsanierungsprogramm des Bundes nicht zugelassen. Im Rahmen der Konjunkturprogramme der Bundesregierung sollen neue und effizientere Methoden des Schallschutzes entwickelt und getestet werden, dafür sind 100 Millionen Euro zusätzlich für die Jahre 2009 und 2010 vorgesehen. Die Wirksamkeit von Schienenstegdämpfern und niedrigen Schallschutzwänden, die in unmittelbarer Nähe an den Gleisen installiert werden, wird im Mittelrheintal auf einer Gesamtlänge von 26 Kilometern und bundesweit in 40 weiteren Projekten getestet. Ein Ziel besteht darin, die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes im Lärmsanierungsprogramm über Lärmschutzwände hinaus zu erweitern. Zu welchem Zeitpunkt die Alternativen eine Zulassung des Eisenbahnbundesamtes erhalten, um ins Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen zu werden, ist nicht bekannt.

In einem Gespräch der Verwaltung mit Vertretern der DB ProjektBau am 6. Mai 2009 sind die Alternativen diskutiert worden. Danach sind die sogenannten „alternativen Maßnahmen“ im Rahmen des Innovationsprogramms keine wirklichen Alternativen zu den Möglichkeiten des Lärmsanierungsprogramms, insbesondere mit Blick auf die akustische Wirksamkeit von Lärmschutzwänden. Darüber hinaus sind die Strecken für den Modellversuch schon endgültig festgelegt. Für den Bereich der Lärmschutzwand 8 wurde darüber hinaus die Möglichkeit einer Höhenreduzierung auf 1 bis 1,5 Meter erörtert. Die Ergebnisse der im Anschluss durchgeführten Untersuchungen der DB ProjektBau zur Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorschlags gehen in die unten stehende Abwägung ein.

6. Abwägung des aktiven Lärmschutzes

Die oben aufgezeigten alternativen Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes an Schienenwegen werden, wenn überhaupt, erst mittel- bis langfristig in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen werden. Auch die Verbesserung der Fahrzeugtechnik an den besonders lärminten-

siven Güterwaggonen wird aufgrund ihrer großen Anzahl als Maßnahme mit eher langfristiger Wirkung gesehen.

Aus diesen Gründen steht die Verwaltung den geplanten aktiven Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes grundsätzlich positiv gegenüber. Insgesamt überwiegen die Vorteile der aktiven Maßnahmen die negativen Wirkungen der Wände. Entgegen dem Beschluss des Beirats für Stadtgestaltung, der sich aufgrund der mangelnden gestalterischen Möglichkeiten der vorgesehenen Lärmschutzwände ausschließlich für den Einsatz von passivem Schallschutz ausgesprochen hat, werden nur Ausnahmen im Bereich der Brückenbauwerke gesehen. Hier überwiegen nach derzeitiger Einschätzung der Verwaltung die Belange der Stadtgestaltung diejenigen des Gesundheitsschutzes / Immissionsschutzes. Diese schwierige Abwägung wird in der weiteren Beratung durch die Verwaltung laufend dahingehend überprüft, ob die Verwaltung diesen Beschlussvorschlag aufrechterhält oder weiter ausdifferenziert.

In den verbleibenden und aus dem öffentlichen Straßenraum (überwiegend) nicht einsehbaren vorgesehenen Bauabschnitten wird durch die Errichtung der Lärmschutzwände die Lärmbelastung für die überwiegende Zahl der Anwohner deutlich reduziert. Durch den Wegfall der Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken wird sich die Anzahl an Wohneinheiten im Sanierungsbereich der Innenstadtstrecke mit passivem Lärmschutz erhöhen. Die Vorteile des aktiven gegenüber dem ausschließlich passiven Schallschutz liegen in dem Lärmschutz der Außenwohnbereiche am Tage sowie der Möglichkeit, auch nachts in den unteren Stockwerken die Fenster geöffnet zu haben. Niedrigere Wände können in besonderen räumlichen Situationen (z. B. Dammlage) einen Kompromiss zwischen optischen Ansprüchen und dem Gesundheitsschutz / Immissionsschutz darstellen.

Im Folgenden werden die Aspekte für die einzelnen Wände (s. auch **Anlage 1 und 2**) dargestellt:

Wände 1 bis 4 und 12

Die Lärmschutzwände 1, 2, 3, 4 und 12 sind wie geplant zu errichten. Aus Sicht des Immissionsschutzes wird die Schutzwirkung der Lärmschutzwände 1 bis 4 und 12 für gut bewertet. Aus städtebaulicher Sicht bestehen keine Einwände gegen den Bau. Die besonders kurzen Lärmschutzwände 3 und 4 (41 m bzw. 79 m) ergänzen und vervollständigen hier vorhandene Mauern. Die Bewohner der Reihenhauses- und Mehrfamilienhausbebauung in diesen Bereichen haben sich nicht gegen die Errichtung der geplanten Lärmschutzwände ausgesprochen. Die Lärmschutzwand 12 ist durchgängig 2 Meter hoch geplant. Einwände gegen die Errichtung dieser Wand sind der Verwaltung nicht bekannt.

Wand 5

Die Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk Hafenstraße soll aus gestalterischer Sicht entfallen (siehe Ziffer 3.2 der Begründung). Mit dem Wegfall der Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk sind die restlichen Teile der Lärmschutzwand an dieser Stelle in ihrer Schutzwirkung stark eingeschränkt und können nicht gebaut werden. Für die Mehrfamilienhäuser im Bereich der Wand ist deshalb passiver Lärmschutz vorzusehen.

Die Bewohner der Mehrfamilienhäuser in diesem Bereich haben sich nicht gegen die Errichtung der geplanten Lärmschutzwände ausgesprochen.

Wände 6 und 7

Die geplante Lärmschutzwand 6 beinhaltet die beiden Brückenbauwerke Johanniterstraße und Warendorfer Straße. Der Wegfall der Lärmschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks Johanniterstraße (siehe Ziffer 3.2 der Begründung) teilt die Lärmschutzwand 6. Die zweiteilige Lärmschutzwand ist weiterhin als akustisch gut einzustufen, da die einzelnen Wandteile ihre Schutz-

funktion noch ausreichend erfüllen. Für die Mehrfamilienhäuser im Bereich des Brückenbauwerks Johanniterstraße ist passiver Lärmschutz vorzusehen.

Durch den Wegfall der Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk Wareндorfer Straße (siehe Ziffer 3.2 der Begründung) wird die Wand 6 verkürzt. Nach den Abschätzungen des Schallschutzgutachters weist sie weiterhin eine ausreichende Schutzwirkung auf. Die Wand 7 ist ohne den Teil der Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk Wareндorfer Straße in ihrer Schutzwirkung stark eingeschränkt und entfällt. Für die Mehrfamilienhäuser an der Wareндorfer Straße ist deshalb passiver Lärmschutz vorzusehen.

Wand 8

Die geplante Lärmschutzwand 8 beinhaltet die Brückenbauwerke Stolbergstraße (südöstliche Seite) und Niedersachsenring / Bohlweg, auf denen kein Lärmschutz errichtet werden soll (siehe Ziffer 3.2 der Begründung). Die Lärmschutzwand außerhalb der Brückenbauwerke soll in diesem Abschnitt auf 1,5 Meter reduziert werden. Anders als bei einer Höhe von nur 1 Meter kann bei der vorgeschlagenen Höhe noch eine befriedigende Schutzwirkung erreicht werden, wobei die nachteiligen Wirkungen der ursprünglich geplanten 3 Meter hohen Wand vermieden werden. Auch der Wegfall der Lärmschutzwand auf den Brücken ändert nicht die befriedigende Schutzwirkung der Wand. Die Zahl der Wohneinheiten in der angrenzenden Bebauung, die zusätzlich mit passivem Lärmschutz versehen werden muss, ist größer als bei einer 2 bzw. 3 Meter hohen Wand. Aufgrund der Dammlage sind die unteren Etagen und die Gärten noch wirkungsvoll geschützt. Die vorgeschlagene Reduzierung der Wandhöhe auf 1,5 Meter über Schienenoberkante ist ein Kompromiss zwischen den, in den beiden Anregungen nach § 24 GO NRW genannten, Forderungen nach effektivem Lärmschutz bzw. der Vermeidung der nachteiligen Auswirkungen einer 3 Meter hohen Lärmschutzwand.

Wand 9

Die geplante Wand 9 beinhaltet die nordwestliche Seite des Brückenbauwerks Stolbergstraße. Wie in Ziffer 3.2 der Begründung dargestellt, soll das Brückenbauwerk frei von einer Lärmschutzwand bleiben. Trotz der Anpassung der Wand 9 ist die Lärmschutzwand in ihrer Schutzwirkung weiter als gut zu bewerten. Für die Bebauung im Nahbereich des Brückenbauwerks der Stolbergstraße ist ausschließlich passiver Lärmschutz vorzusehen. Die von Anwohnern der Straße „Auf der Horst“ geforderte Errichtung der Wand wird erfüllt.

Wände 10 und 11

Die geplanten Wände 10 und 11 beinhalten das Brückenbauwerk Mecklenburger Straße / Kärntner Straße, auf dem keine Lärmschutzwand errichtet werden soll (siehe Ziffer 3.2 der Begründung). Trotz der Aussparung des Brückenbauwerks bleibt die gute Schutzwirkung der Lärmschutzwände 10 und 11 weiterhin gewährleistet. Einwände gegen die Errichtung dieser Wände sind der Verwaltung nicht bekannt. Für die Bebauung im Nahbereich des Brückenbauwerks ist ausschließlich passiver Lärmschutz vorzusehen. Bezüglich der Lärmschutzwand 10 regen Anwohner an, die Wand um ca. 40 Meter zu verlängern. Diese Verlängerung ist im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms nicht förderfähig.

7. Behandlung von Anregungen

Mit der Vorlage werden zwei Anregungen gem. § 24 GO NRW behandelt. Die Anregungen sind in chronologischer Reihenfolge als **Anlage 3** beigelegt. Im Einzelnen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Anregung gem. § 24 GO NRW, Nr. 57/2009, vom 27.04.2009, der Anwohnerinitiative Staufenstr  e gegen den geplanten Bau der Lärmschutzwände an der Brüderstraße / Staufenstr  e / Auf der Horst.

Der Anregung wird teilweise entsprochen. Alle Inhalte sind durch die vorstehenden Erläuterungen beantwortet.

Anregung gem. § 24 GO NRW, Nr. 60/2009, vom 04.05.2009, von Anwohnern, den geplanten Bau der Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie an der Staufstraße zu unterstützen.

Der Anregung wird teilweise entsprochen. Alle Inhalte sind durch die vorstehenden Erläuterungen beantwortet.

8. Zusammenfassung

Der Gesundheitsschutz ist eine wichtige Aufgabe der Stadt Münster. Die hohen Immissionswerte an Schienenwegen in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen erfordern, die Einleitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung. Die Stadt Münster begrüßt die unabhängig von den gesetzlichen Erfordernissen angebotenen passiven und aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen im Rahmen des Bundesprogramms zum Schutz der Bevölkerung.

Unter Berücksichtigung der Einwendungen der betroffenen Anwohner, der Empfehlung des Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen, des Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft und des Beirats für Stadtgestaltung sowie der Aspekte des Immissionsschutzes und der städtebaulichen Belange hat die Verwaltung die oben genannten Beschlussvorschläge erarbeitet.

I.V.

gez.
Thomas Paal
Stadtrat

Anlagen:

- Anlage 1 – Übersicht des Sanierungsabschnitts der Innenstadtstrecke
- Anlage 2 – Details der Lärmschutzwände
- Anlage 3 – Anregungen gem. § 24 GO NRW