

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0116/2011
Auskunft erteilt: Herr Böhme
Ruf: 492 61 56
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de
Datum: 17.02.2011

Betrifft

Entwurf der Stellungnahme der Stadt Münster zum Deckblatt IX der Planfeststellung für den Ausbau der B51/B481n

Beratungsfolge

17.03.2011	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
29.03.2011	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
30.03.2011	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
06.04.2011	Hauptausschuss	Vorberatung
06.04.2011	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Stadt Münster nimmt positiv zur Kenntnis, dass, unabhängig von rechtlichen Ansprüchen, erhöhter Lärmschutz im Bereich der Troglage vorgesehen werden soll.
2. Die Stadt Münster stimmt der konstruktiven Ausführung des Trogbauwerkes mit Überwurfschutz entsprechend dem Deckblatt IX der Planfeststellung für den Ausbau der B51/B481n nicht zu.
3. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird um Prüfung alternativer Lösungsvorschläge mit einer optimierten Ausgestaltung gebeten.

Begründung:

Die Stadt Münster wurde mit Schreiben vom 26.01.2011 von der Bezirksregierung Münster aufgefordert, zum ergänzend eingebrachten Deckblatt IX der Planfeststellung für den Ausbau der B51/B481n Stellung zu nehmen.

Das Deckblatt IX beinhaltet den erhöhten Lärmschutz durch den geplanten Überwurfschutz im Bereich der Troglage St. Mauritz.

Im Bereich der insgesamt rd. 900 m langen Troglage sind auf einer Länge von rd. 715 m beidseitig hochabsorbierende Trogwände mit begrünten Kragarmen als Lärmschirme geplant. Da jedoch ein unerlaubtes Betreten dieser Kragarme durch Unbefugte nicht gänzlich ausgeschlossen werden

kann, u. a. auch über die Rampen der Rad- und Fußwegbrücken, ist lt. Deckblatt IX nun ein Überwurfschutz vorgesehen. Mit der geplanten Ausgestaltung soll das gezielte Abwerfen von Gegenständen auf die darunter liegende Fahrbahn weitgehend verhindert werden.

Als Folge würde sich bei einem geschlossenen Überwurfschutz beidseitig eine Erhöhung der Lärmschirme von bisher geplant 5,70 m auf dann 7,20 m ergeben. Mit diesen erhöhten Lärmschirmen könnte in dem Streckenabschnitt zwischen den Rad- und Fußwegbrücken ‚Laerer Landweg‘ und ‚Pleistemühlenweg‘ zusätzlicher aktiver Lärmschutz für das 1.OG (Reduzierung der Betroffenenheiten von 20 Wohnhäusern mit Überschreitung auf 3 mit geringer Überschreitung der zulässigen Nachtwerte im jeweiligen Obergeschoss) erreicht und als solcher im Planverfahren berücksichtigt werden.

Der Überwurf soll als Alu-Kassettenwand (Farbgebung nach Abstimmung mit der Stadt) errichtet werden. Eine transparente Variante lehnt das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV) aus Kostengründen ab.

Die Verwaltung hat das vorgelegte Deckblatt IX geprüft. Die mittelbar eintretende zusätzliche Verbesserung der Lärmsituation für die Anlieger im Bereich der Troglage ist grundsätzlich zu begrüßen, allerdings wird die konstruktive Ausführung des Trogbauwerkes mit Überwurfschutz wegen seiner gestalterischen Wirkung von hier so nicht befürwortet. Wünschenswert wären andere gestalterische Lösungen, die die Gesamthöhe für den Betrachter verträglich erscheinen lassen, wie z.B. eine Konstruktion, die zur Fahrbahn gewölbt ist, wodurch der Eindruck der Höhe gemildert und gleichzeitig einen Überwurfschutz überflüssig machen würde.

Die geplante Konstruktion und die damit verbundene Erhöhung der Lärmschirme um weitere 1,50m stellen aus Sicht der Verwaltung eine Veränderung des geplanten Querschnitts und einen zusätzliche Beeinträchtigung für die Anlieger dar, auch wenn mit der Planänderung ein verbesserter Lärmschutz für die Grundstücke erzielt werden kann. Die Stadt Münster sieht daher die Notwendigkeit für eine Offenlegung und Beteiligung der Anlieger zum Deckblatt IX durch die Bezirksregierung Münster als erforderlich an.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Erläuterungsbericht zum Deckblatt IX
Detailplan



Planfeststellung

Deckblatt IX

- Teil A:**
- für den Ausbau der **B 51, 3. Bauabschnitt**
von Bau-km 5+100 bis Bau-km 7+700
 - für den Ausbau der Wolbecker Straße
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+600
- Teil B:**
- für den Neubau der **B 481n**
von km 7+700 bis Bau-km 11+340

Regierungsbezirk	:	Münster
Kreis	:	Münster
Stadt/Gemeinde	:	Münster
Gemarkung	:	Münster

Überwurfsschutz im Bereich der Troglage der B 51.3

bestehend aus

Erläuterungen, 1 Seite
Detailskizze Überwurfsschutz 1 Seite

Lageplanskizze: lärmtechnische Berechnung, Unterlage 12.-IX
Tabellarische Ergebnisdarstellung, 22 Seiten

Aufgestellt

Münster, 29.09.2010

Der Leiter der Regionalniederlassung Münsterland

i.A. gez. Manfred Ransmann

(Regierungsbaudirektor)

Erläuterungen zum Deckblatt IX

Erhöhter Lärmschutz durch den geplanten Überwurfschutz
im Bereich der Troglage St. Maurit

Sachverhalt:

Im Bereich der insgesamt rd. 900 m langen Troglage ‚St. Maurit‘ sind aus städtebaulichen Gründen auf einer Länge von rd. 715 m beidseitig hochabsorbierende Trogwände mit Kragarmen als Lärmschirme geplant.

Da jedoch ein unerlaubtes Betreten dieser Kragarme durch Unbefugte nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann (u. a. auch über die Rampen der Rad- und Fußwegbrücken), ergibt sich hier - nicht zuletzt auch aufgrund von Anregungen des BMVBS (S 18) - die Notwendigkeit, einen geeigneten Überwurfschutz vorzusehen.

Der auf dieser Grundlage geplante Überwurfschutz wurde als geschlossene Fläche mit einer Gesamthöhe von rd. 1,80 m über dem Kragarm konzipiert (s. „Detailplan zur konstruktiven Ausgestaltung des Trogbauwerkes mit Überwurfschutz“, Seite 2).

Mit der geplanten Ausgestaltung wird das gezielte Abwerfen von Gegenständen auf die darunter liegende Fahrbahn weitestgehend verhindert.

Als Folge des geschlossenen Überwurfschutzes ergibt sich beidseitig eine Erhöhung der geplanten Lärmschirme von 5,70 m auf 7,20 m. Mit der Errichtung der erhöhten Lärmschirme wird in dem Streckenabschnitt zwischen ‚Laerer Landweg‘ und ‚Pleistemühlenweg‘ für die angrenzende Wohnbebauung nahezu ein Volllärmschutz erreicht.

War bislang in diesem Streckenabschnitt an über 20 Gebäudeseiten eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte (IGW) gegeben, so müsste dann - unter Berücksichtigung des sich zusätzlich ergebenden Lärmschutzes - lediglich noch in den Obergeschossen von drei direkt an der B 51 gelegenen Wohnhäusern mit einer geringen Überschreitung der zulässigen Nachtwerte gerechnet werden.

Eine detaillierte Aufschlüsselung der berechneten Prognoselärmwerte sowie eine Gegenüberstellung der Lärmwerte (Lärmschirm 5,70 m bzw. 7,20 m) können der beigefügten Tabelle (PDF-Datei: „Berechnung Lärm zum Überwurfschutz im Bereich Trog Mauritz“) entnommen werden. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung auch in dem - ebenfalls als Anlage beigefügten - Übersichtslageplan (PDF-Datei: „Ü-Plan zum Überwurfschutz im Bereich Trog Mauritz“) dargestellt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Rahmen der Bund/Land-Quartalsbesprechung am 24.03.2010 der Erhöhung des Lärmschutzes zugestimmt. Mit der Stadt Münster wurde der geplante Überwurfschutz am 24.08.2010 detailliert besprochen. Auch seitens der Stadt wird der damit verbundene erhöhte Lärmschutz für die Anliegergrundstücke im Bereich St. Maurit begrüßt.

Ergebnis/Folgerung:

Der erhöhte Lärmschutz soll im Planfeststellungsbeschluss als Deckblatt aufgenommen und festgestellt werden. Da mit der Planänderung ausschließlich eine Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anlieger entsteht kann auf eine vorherige Veröffentlichung des Deckblattes verzichtet werden.

Technical drawing of a bridge cross-section. The drawing shows a 6-lane highway (6+100.00) with a central median. The bridge structure is shown in cross-section, with dimensions and elevation markers. The drawing includes a scale bar indicating 50,000 m. The drawing is oriented horizontally, with the bridge structure running vertically. The drawing shows the bridge piers, the bridge deck, and the approach roads. The drawing includes various dimensions, such as the width of the bridge deck, the height of the bridge piers, and the length of the approach roads. The drawing also includes elevation markers, such as the elevation of the bridge deck and the elevation of the approach roads. The drawing is a technical drawing, and it is used to show the design of the bridge and its approach roads.

