

Lärmschutzwand im Bereich Dichterviertel; Planerische Beschreibung zu den Systembereichen I-III;

Systembereich I

Lärmschutz entlang der Grünfläche „Südliches Dichterviertel“ (vgl. Anlagen 4 + 8) sowie Bauwerksbereich Unterführung Hindenburgring (Anlage 7):

Systembereich I bezieht sich auf die Lärmschutzwand entlang der Grünfläche „Südliches Dichterviertel“. In diesem Bereich erfolgt die Ausbildung von Pflanzebenen über den Betongleitwänden entlang des Fahrbahnrandes B 10. Die eigentliche Lärmschutzwand erfolgt etwas zurückversetzt auf den zur Grünfläche hin vorgesehenen Gabionen (Drahtgitterkörbe mit ausgewählter horizontal geschichteter Gesteinsfüllung).

Unterbrochen werden die „bepflanzten Bereiche“ durch den Bauwerksbereich der Unterführung Hindenburgring (vgl. Anlage 7). Die bestehenden nicht ausreichenden Absturzsicherungen auf dem Bauwerk werden durch einen seitlichen Anbau an das Bauwerk ertüchtigt. Die transparenten Lärmschutzelemente im Bauwerksbereich werden direkt auf die durchgehend einheitliche Betongleitwand aufgesetzt. Die Erweiterung des Bauwerks für die Lärmschutzwand erfolgt einhergehend mit der anstehenden Bauwerkssanierung der Unterführung Hindenburgring im Zuge des Sanierungsblocks II, Sanierung Bauwerke B10.

Der Übergang zur gestalterisch prägenden Festungsmauer der Glacisanlagen (sog. „Escarpenmauer“) ist als seitlicher Anschluss an das bestehende Mauerwerk vorgesehen. Stirnseitig erfolgt der Einbau einer Fluchttür für den Fahrbahnbereich der B 10. Für die Anbindung an die Escarpenmauer wurden entsprechende Abstimmungen mit dem Denkmalschutz geführt.

Systembereich II

Lärmschutz entlang der bestehenden Bebauung (vgl. Anlage 5):

In diesem Bereich wird auf dem bestehenden Grünstreifen zwischen B 10 und dem angrenzenden Geh- und Radweg die bestehende Stahlschutzplanke durch eine Betongleitwand mit aufgehenden transparenten Lärmschutzelementen aus Glas ersetzt. Die transparenten Schallschutzelemente bewirken neben dem Schallschutz für die angrenzenden Wohngebäude die Freihaltung der städtebaulich prägenden Sichtbeziehungen.

Der Sockel als massive Betongleitwand dient gleichzeitig als passive Schutzeinrichtung und Abgrenzung für den in diesem Bereich direkt an die B 10 angrenzenden Geh- und Radweg.

Die Gründung erfolgt aufgrund der festgestellten hohen Setzungsempfindlichkeit des anstehenden Untergrunds analog zu Systembereich I auf Microrammpfählen bis in setzungsunempfindliche Untergrundlagen aus Kies (Tiefe ca. 8 m).

Um Eingriffe in die Substanz der bestehenden B 10-Fahrbahn zu vermeiden, bleibt der intakte Bordstein am Fahrbahnrand der B 10 unangetastet bestehen.

Systembereich III

Aufsatzlösung entlang der Ausfahrtsrampe Oströhre (vgl. Anlage 6):

System III beinhaltet den Aufsatz einer Lärmschutzwand auf die bestehende Stützmauer entlang der Ausfahrtsrampe des Westringtunnels in Fahrtrichtung Blaubeurer Ring („Ausfahrtsrampe Oströhre“). Hierbei ist ein neuer Gesimskopf auf die bestehende Mauer aufzubetonieren, auf dem wiederum transparente Lärmschutzelemente aus Glas verankert werden.