

Lärmschutzwand im Bereich Dichterviertel; Planerische Beschreibung zu den Systembereichen I und II;

Systembereich I

Aufsatzlösung entlang der Ausfahrtsrampe Oströhre:

System I 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.

Das Herstellen des Gesimskopfes wird mit einem kombinierten Abschal-/Gerüstsystem ausgeführt. Dadurch kann / können der Großteil der Arbeiten vom oberliegenden Geh- und Radweg aus erfolgen und Eingriffe in das empfindliche Verkehrsumfeld des Westringtunnels (v. a. südlich der Oströhre zwischen Adenauerbrücke und Westringtunnel) weitestgehend vermieden werden.

Systembereich II

Lärmschutz entlang der bestehenden Bebauung:

In diesem Bereich wird auf dem bestehenden Grünstreifen zwischen B 10 und dem angrenzenden Geh- und Radweg die bestehende Stahlschutzplanke durch eine massive Betonsockelwand 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 als massive Betonwand vorgesehene Sockel dient gleichzeitig als Abgrenzung für den in diesem Bereich direkt an die B 10 angrenzenden Geh- und Radweg. Die Ausführung des Betonsockels erfolgt über fahrbahnseitige Betonfertigteilelemente mit geh- und radwegseitiger Ergänzung aus Ortbeton.

Die für den vorliegenden Bereich gewählte Gründung erfolgt als Flachgründung mittels eines torsions- und biegesteifen Stahlbetonfundaments. Auf eine Tiefengründung (Pfahlgründung bis in setzungsunempfindliche, in ca. 8 m Tiefe anstehende Kieshorizonte) wird nach entsprechenden Abwägungen und aus wirtschaftlichen Betrachtungen heraus verzichtet.

Ein als gering einzustufendes Restrisiko hinsichtlich geringfügiger Langzeitsetzungen des Untergrunds wird hierbei in Kauf genommen.

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