



## B 49 - Ersatzneubau Hochstraße / Taubensteinbrücke Wetzlar

Vorstellung des aktuellen Standes der Vorplanung

Hessen Mobil, Dezernat TF Brückenerhaltung

Aßlar, den 18.11.2019

■ Hessen Mobil  
■ Straßen- und Verkehrsmanagement  
■  
■  
■  
■



# Gliederung

---

## 1. Einleitung

1. Vorstellung Projektteam
2. Projektziel
3. Aktuelle Planungsstufe

## 2. Randbedingungen

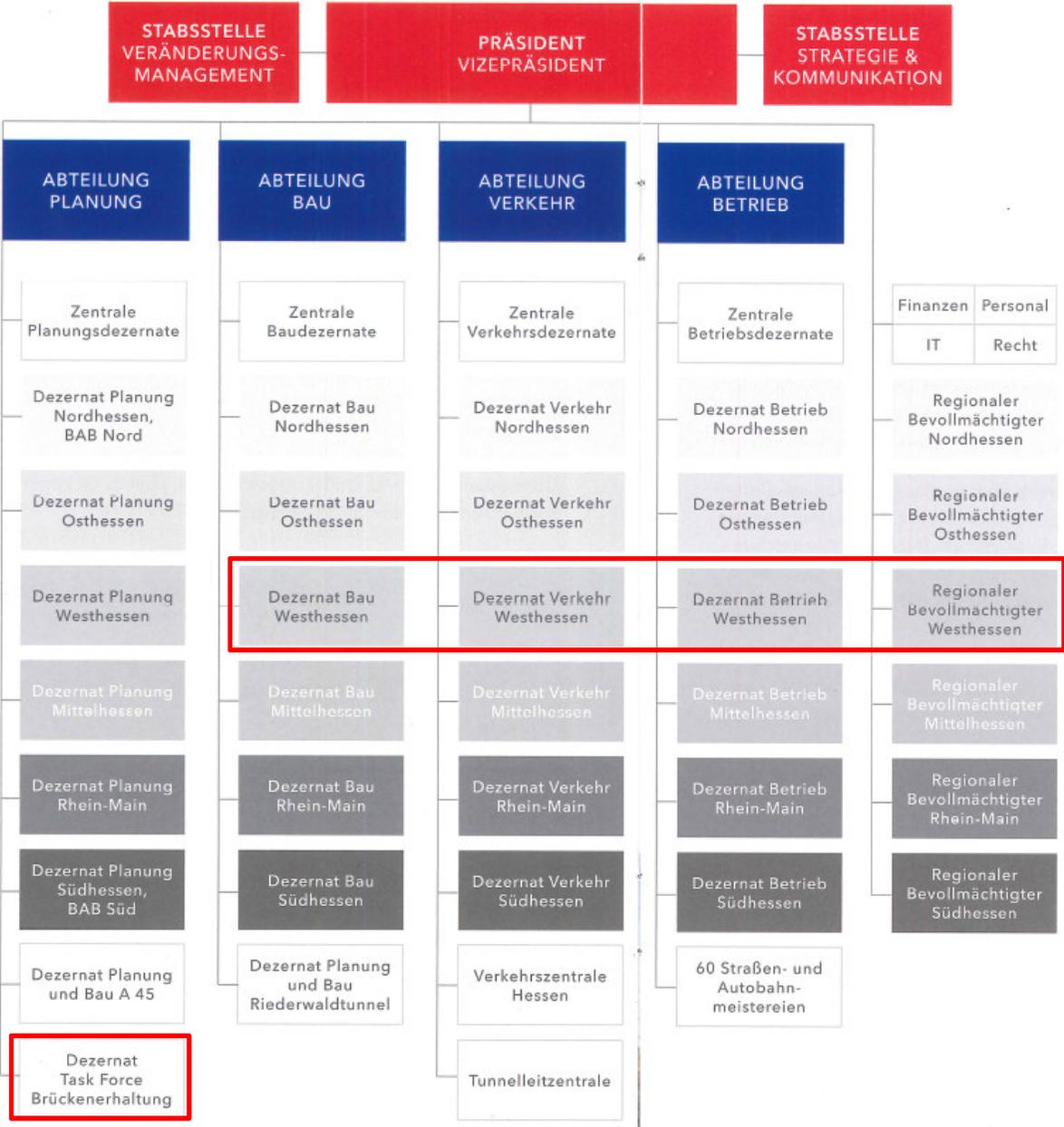
1. Besondere Projektspezifika
2. Bei der Planung zu berücksichtigende, weitere Projekte

## 3. Aktueller Planungsstand der Vorplanung

1. Künftige Breite der B49
2. Überblick zu untersuchten Varianten
3. Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten/ Alternativen
4. Konzept der baulichen Abwicklung
5. Nächste Schritte



# 1.1 Vorstellung Projektteam



## 1.2 Projektziel

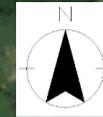
---

Statische Defizite an mehreren Bauwerken im Brückenzug der B49 durch Wetzlar im Rahmen von **Nachrechnungen** festgestellt, gekoppelt mit Festlegung einer Restnutzungsdauer (RND)

- Vorgabe / Umsetzung von **verkehrsbehördlichen Anordnungen** auf der Hochstraße  
Auszug aus dem Gutachten:  
Die Brücke hat eine nachgewiesene Restnutzungsdauer bis 2027 (**nicht verlängerbar**)
  - Kontrolle der Anzahl der LKW ab 2020  
(weitere Restriktionen notwendig, sofern LKW-Anzahl größer 4.912 Fz/24h)
  
- Umsetzung **baulicher „Kompensationsmaßnahmen“**, z.B. bei Überschreitung der RND
  - Notinstandsetzung der Taubensteinbrücke (Ziel: Verlängerung der RND, z.Z. 2020)
  - bauliche Maßnahmen an weiteren B49-Bauwerken

→ **Planung der Ersatzneubauten**  
Ersatzneubau erfolgt entsprechend den aktuellen Gesetzen / Regelwerken des Bundes

# Bauwerke mit Restnutzungsdauer



# 1.3 Aktuelle Planungsstufe

## Grundlage:



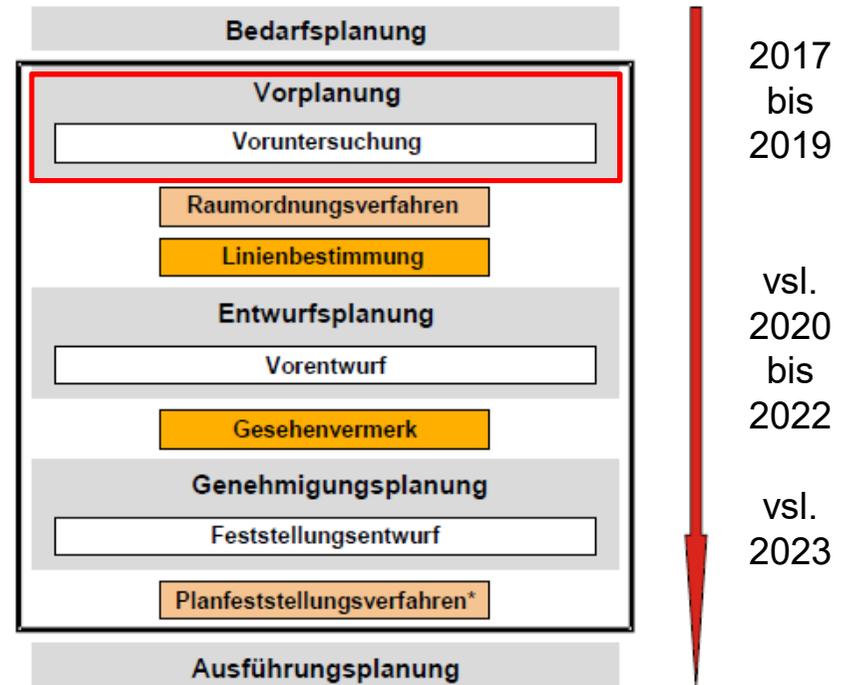
Richtlinien zum Planungsprozess  
und für die einheitliche Gestaltung von  
Entwurfsunterlagen im Straßenbau

RE

Ausgabe 2012

Abteilung Straßenbau

## aktuelle Planungsstufe: Vorplanung



\* oder andere Verfahren zur Baurechtserlangung

Bild I-1: Übersicht Planungsprozess: Planungsstufen mit Ergebnissen und Verfahrensschritte

Ziel: Herausarbeiten einer Vorzugslösung  
Mittel: Abwägung



## 2.1 Besondere Projektspezifika

---

### Zusammenfassung der wichtigsten Randbedingungen

- Berücksichtigung der für Planung / Baurechtschaffung / (Bau) max. zur Verfügung stehenden **Bearbeitungszeit infolge RND** (maßgebend 2027)
- **einteilige** Brückenquerschnitte im Bestand (UF B277 bei Dalheim, Hochstraße, Taubensteinbrücke) erzwingen Vollsperrung und damit weiträumige Umleitung der B49 während der Bauzeit
- schleifender Schnitt mit **Bahn** (nicht elektrifiziert, Bahntrasse hoch frequentiert)
- für **innerstädtisch umzusetzende Baumaßnahmen** (z.B. Abbruch, Ersatzneubau):
  - Bestand tlw. direkt an Gebäude angrenzend
  - bauzeitlich erhebliche Beeinträchtigung des innerstädtischen Straßennetzes
  - bauzeitlicher / endgültiger Immissionsschutz erforderlich
- im Endzustand Aufrechterhaltung der innerstädtischen Anschlussstelle (**WZ-Mitte**) erforderlich
- naturschutzfachliche Aspekte:
  - **Flüsse Lahn** u. **Dill** einschl. deren Auenbereiche, Überschwemmungs- bzw. Landschaftsschutzgebiet
  - **Lahnberg** mit Waldbestand

## 2.2 Bei der Planung zu berücksichtigende, weitere Projekte

---

### Maßnahmen des Bundes

- BAB 45, 6-streifiger Ausbau gemäß BPL 2016  
Ersatz der Talbrücken begonnen, Außerbetriebnahme der Bestands-TB bis 2030 abschließen
- B 49, Anbau von Standstreifen im Bereich Wetzlar-Garbenheim  
Voruntersuchung liegt vor, Planung liegt derzeit „auf Eis“

### Maßnahmen der Stadt Wetzlar

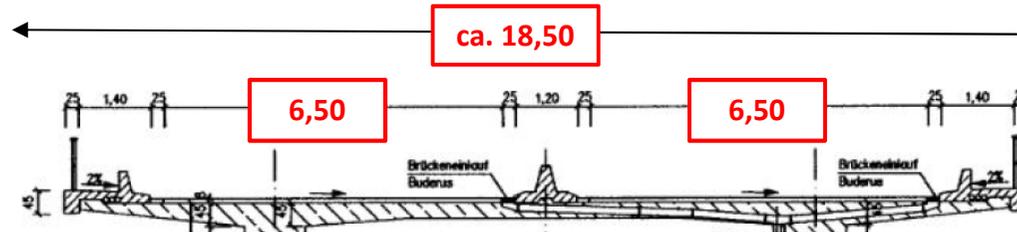
- L 3053, ÜF „Hermannsteiner Straße“  
Bauwerk mit Restnutzungsdauer (2024, ggf. verlängerbar)  
Planungsbeginn noch nicht erfolgt
- „Westtangente / Westanschluss“  
zusätzlich geplanter Stadtanschluss von Westen ab AS Wetzlar-Dalheim in die Innenstadt  
offen, inwiefern Planung weiterverfolgt wird



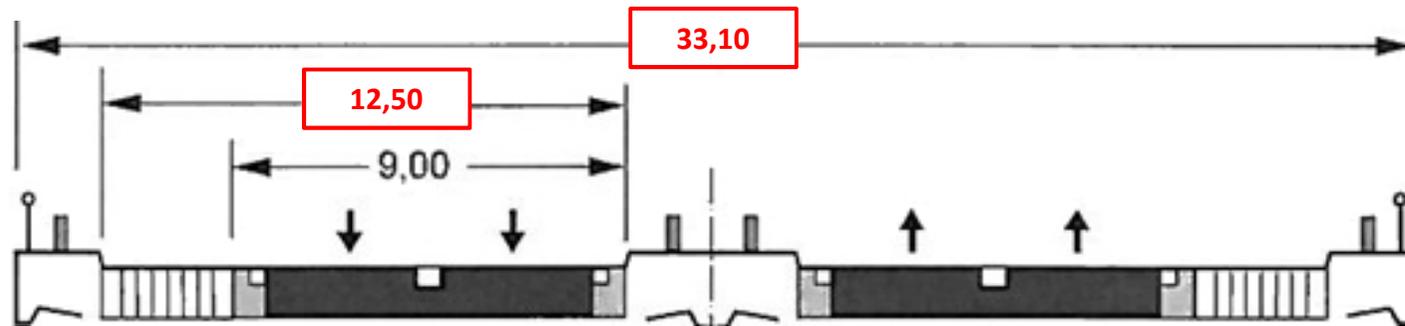
### 3.1 Künftige Breite B49

hier: Herleitung Regelquerschnitt B49 (hier: „normaler“ Bauwerksbereich, z.B. Hochstraße)

Bestand:



Ersatzneubau: **RQ 31 B\*** (gem. RAA, unabhängig vom RQ Strecke bei DTV  $\geq 30.000$ )

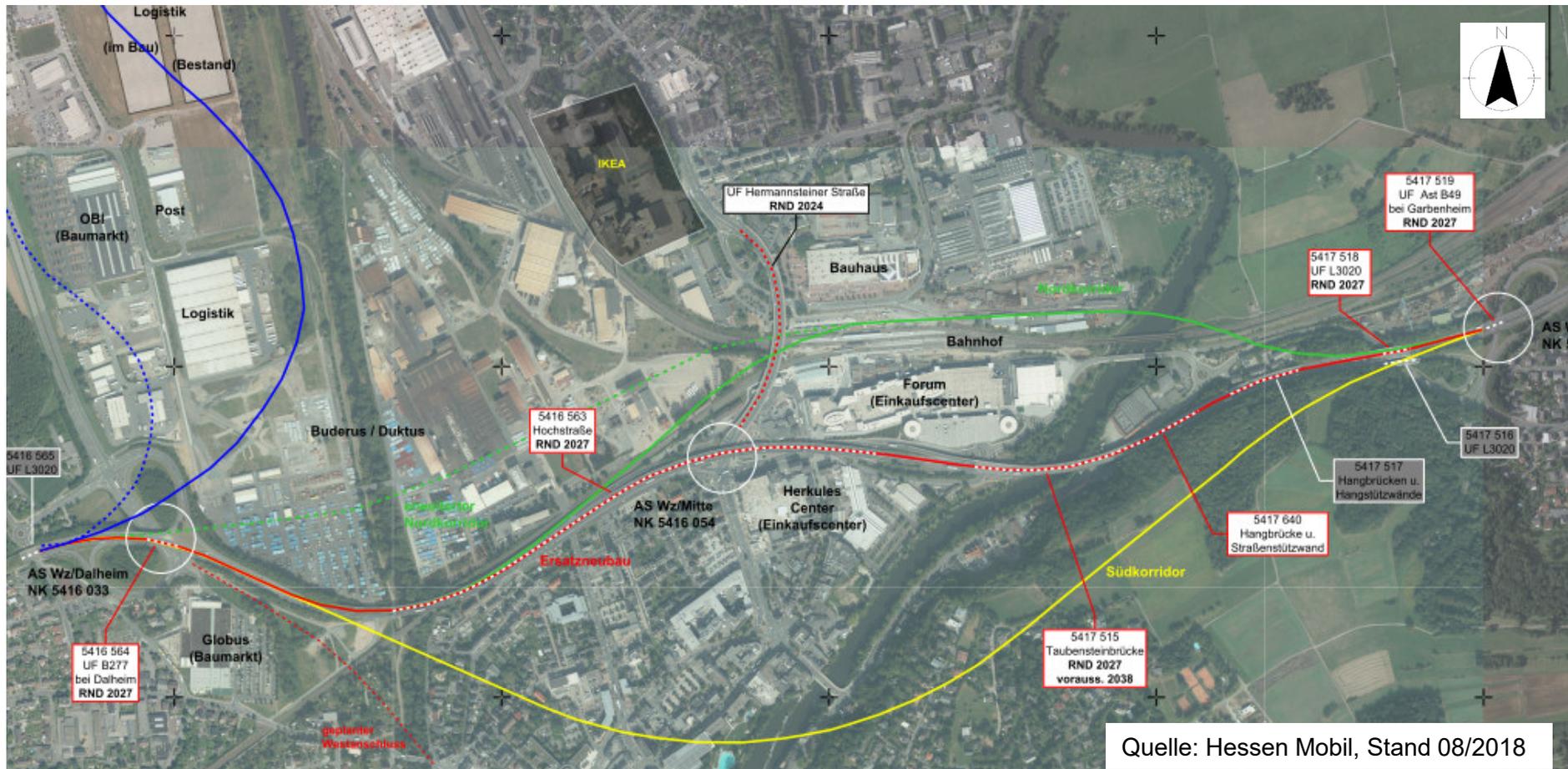


nochmals größere Mehrbreiten erforderlich für Lärmschutzwände, für Auf- und Abfahrtsrampe



# 3.2 Überblick zu untersuchten Varianten

Stand August 2018



## 3.2 Überblick zu untersuchten Varianten

Variante / Alternative		Unterscheidendes Merkmal der Untervariante	
1	Bestandskorridor mit Brücke	1	RQ 31 B+
		2	SQ 27,5 B
2	Bestandskorridor mit Tunnel	1	Kurzer Tunnel
		2	Langer Tunnel
		3	Kurzer Tunnel mit Westanschluss
3	Nordkorridor	1	Brücke außerhalb Buderus
		2	Tunnel außerhalb Buderus
		3	Brücke innerhalb Buderus
		4	Tunnel innerhalb Buderus
4	Erweiterter Nordkorridor	1	Brücke
		2	Tunnel
5	Verlegung B49 inkl. Neubau Stadtanschluss Wetzlar	1	Dillfeld-Umfahrung
		2a	Kleine Dillfeld-Umfahrung
		2b	Kleine Dillfeld-Umfahrung, mit Westanschluss anstelle Westrampe
		3 <sup>1)</sup>	Dalheim-Umfahrung, Einschnitt
		4 <sup>1)</sup>	Dalheim-Umfahrung, Tunnel
6	Tunnel inkl. Neubau Stadtanschluss Wetzlar	1	Tunnel

<sup>1)</sup> zusätzliche Alternativen gemäß Auftrag des BMVI zur Erweiterung des Planungsraums von 09/2018



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

Variante / Alternative		Unterscheidendes Merkmal der Untervariante	
1	Bestandskorridor mit Brücke	1	<b>RQ 31 B+</b>
		2	SQ 27,5-B
2	Bestandskorridor mit Tunnel	1	Kurzer Tunnel
		2	Langer Tunnel
		3	Kurzer Tunnel mit Westanschluss
3	Nordkorridor	1	Brücke außerhalb Buderus
		2	Tunnel außerhalb Buderus
		3	Brücke innerhalb Buderus
		4	Tunnel innerhalb Buderus
4	Erweiterter Nordkorridor	1	Brücke
		2	Tunnel
5	<b>Verlegung B49 inkl. Neubau Stadtanschluss Wetzlar</b>	1	<b>Dillfeld-Umfahrung</b>
		2a	Kleine Dillfeld-Umfahrung
		2b	Kleine Dillfeld-Umfahrung, mit Westanschluss anstelle Westrampe
		3 <sup>1)</sup>	<b>Dalheim-Umfahrung, Einschnitt</b>
		4 <sup>1)</sup>	<b>Dalheim-Umfahrung, Tunnel</b>
6	Tunnel inkl. Neubau Stadtanschluss Wetzlar	1	Tunnel

<sup>1)</sup> zusätzliche Alternativen gemäß Auftrag des BMVI zur Erweiterung des Planungsraums von 09/2018





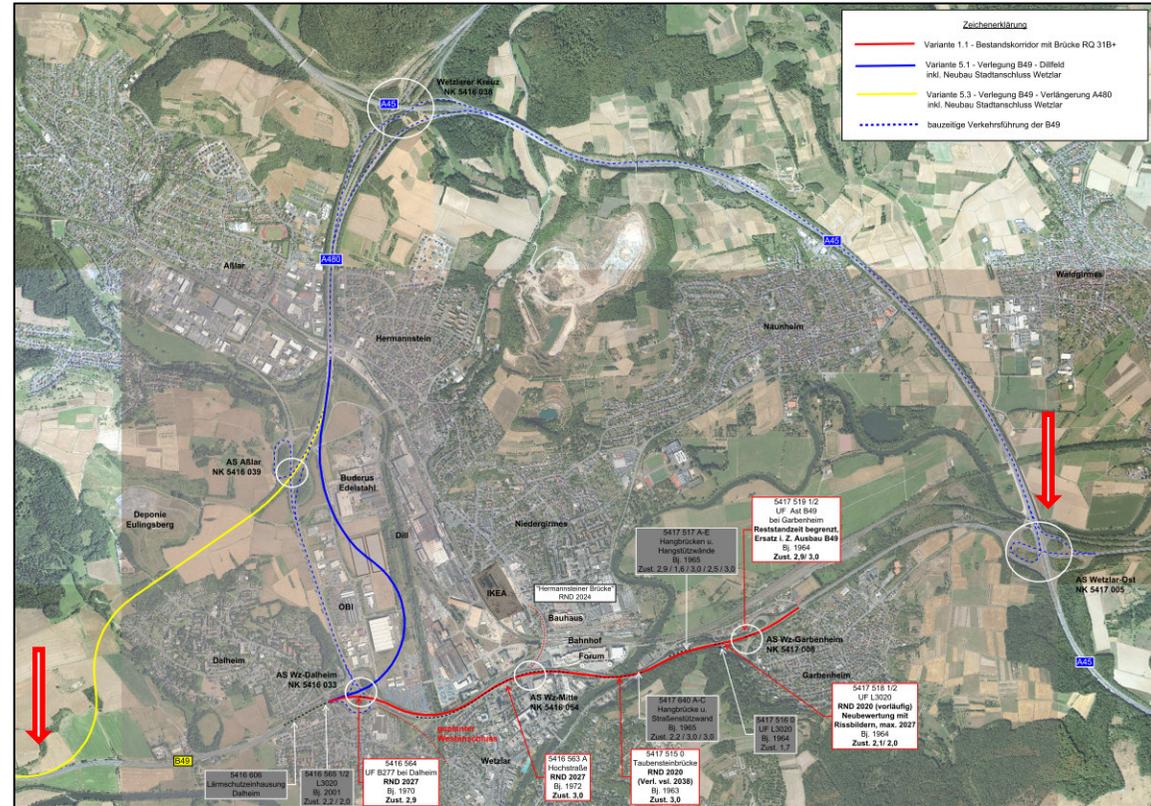
### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Grundlage aller untersuchten Alternativen (Umfahrungen 5.1, 5.3 bzw. 5.4)

- künftige Führung des **Durchgangsverkehrs der B49** auf neu entwickelter Teiltrasse, ab AS Aßlar  
Verlauf über Bestandsnetz A480 und A45 (AK WZ bis AS WZ-Ost)

Voraussetzung:  
Leistungsfähigkeit aller Elemente der „künftigen B49“

- für **Quell-/ Zielverkehr:** Neubau Stadtanschlüsse
- tlw. Verlegung Lahntalradweg erforderlich



Quelle: HM, Stand 02/2019

Längen zwischen „AS Altenberg“ und AS WZ-Ost im Vergleich

Hochstraße = **ca. 7,3 km**

5.1 = **ca. 12,5 km (+5,2 km)**

5.3/5.4 = **ca. 11,4 km (+4,1 km)**



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Entwurf Bewertungsmatrix

Kriterium nach RE <i>projektbezogenes Kriterium</i>	Wichtung	Bestandskorridor	Verlegung B49 inkl. Neubau Stadtanschlüsse		
		1.1	5.1	5.3	5.4
Raumstrukturelle Wirkungen (Stadtgestalterische Aspekte, Betroffenheit von Eigentumsverhältnissen, Siedlungsentwicklung u. Infrastruktureinrichtungen)					
Verkehrliche Beurteilung (Auswirkungen auf nachgeordnetes Netz u. BAB-Netz, Bauzeit)					
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (Achse, Gradienten, Knotenpunktabstände, Querschnitt)					
Umweltverträglichkeit (Schutzgüter) (Schutzgüter Mensch, Tiere-Pflanzen-biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima-Luft, Landschaft, Kulturelles Erbe)					
<i>Umsetzbarkeit innerhalb des erforderlichen Zeitraums (RND Hochstraße)</i> (Planungszeitraum)					
Wirtschaftlichkeit (Baukosten, Unterhaltungskosten)					
<b>Gesamtbewertung</b>					



# 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor) - größte Konfliktpunkte

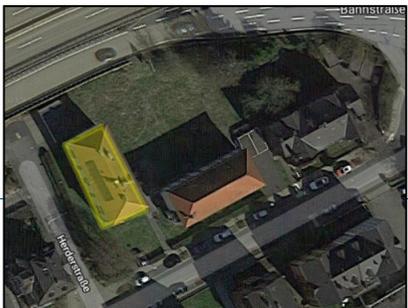
kritische Lage- und Höhensituation Bahnübergang Sophienstraße/ Rampe in Richtung Limburg

zukünftig südlich Lärmschutz erforderlich

Bannviertel (denkmalgeschützt) und abzureißendes Wohngebäude

kritische Lagesituation Rampe und Parkhauszufahrten

Quelle: Schüßler-Plan, Stand 03/2019

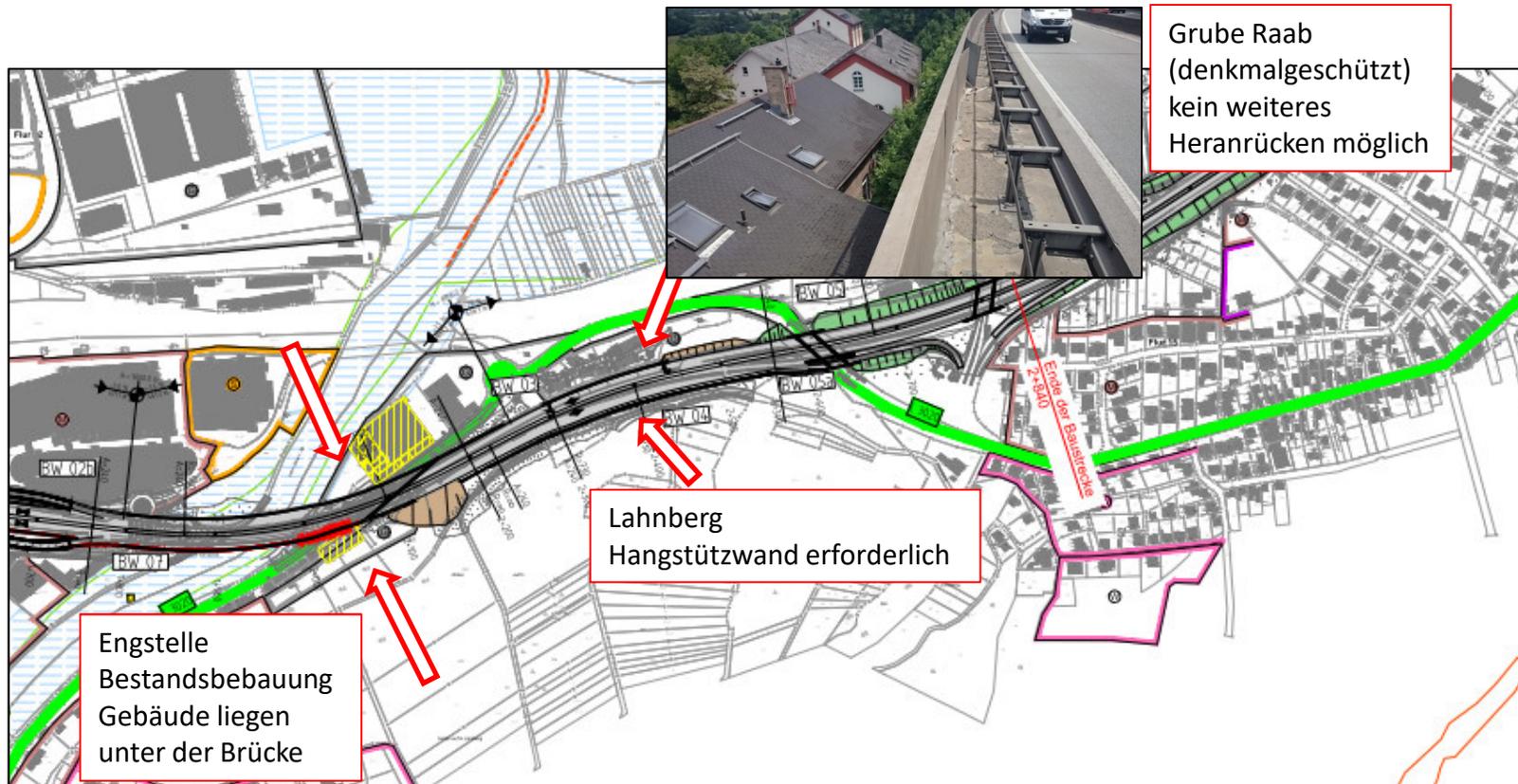


Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor) - größte Konfliktpunkte



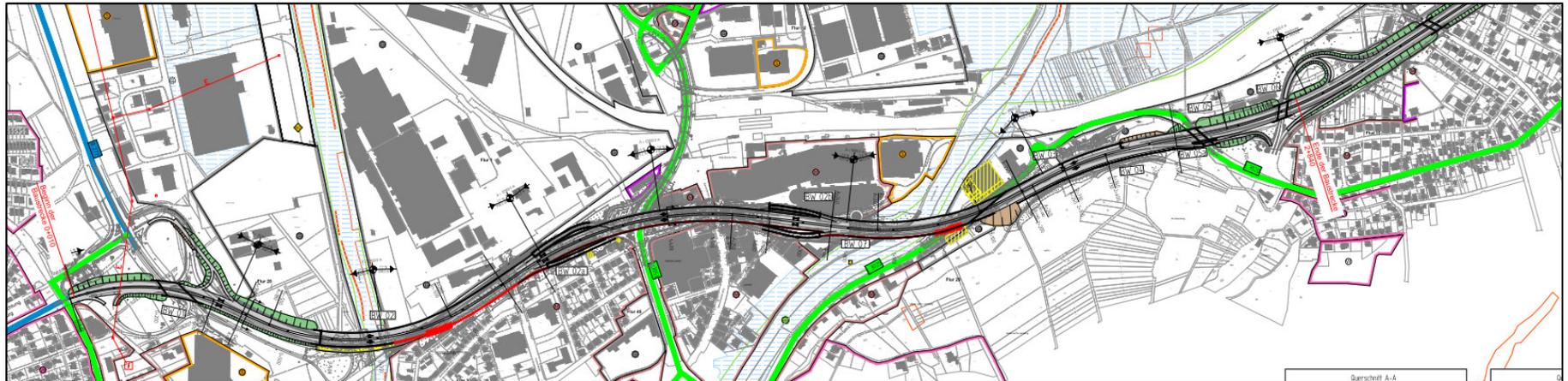
Quelle: Schüßler-Plan, Stand 03/2019



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor)

Quelle: SP, Stand 03/2019



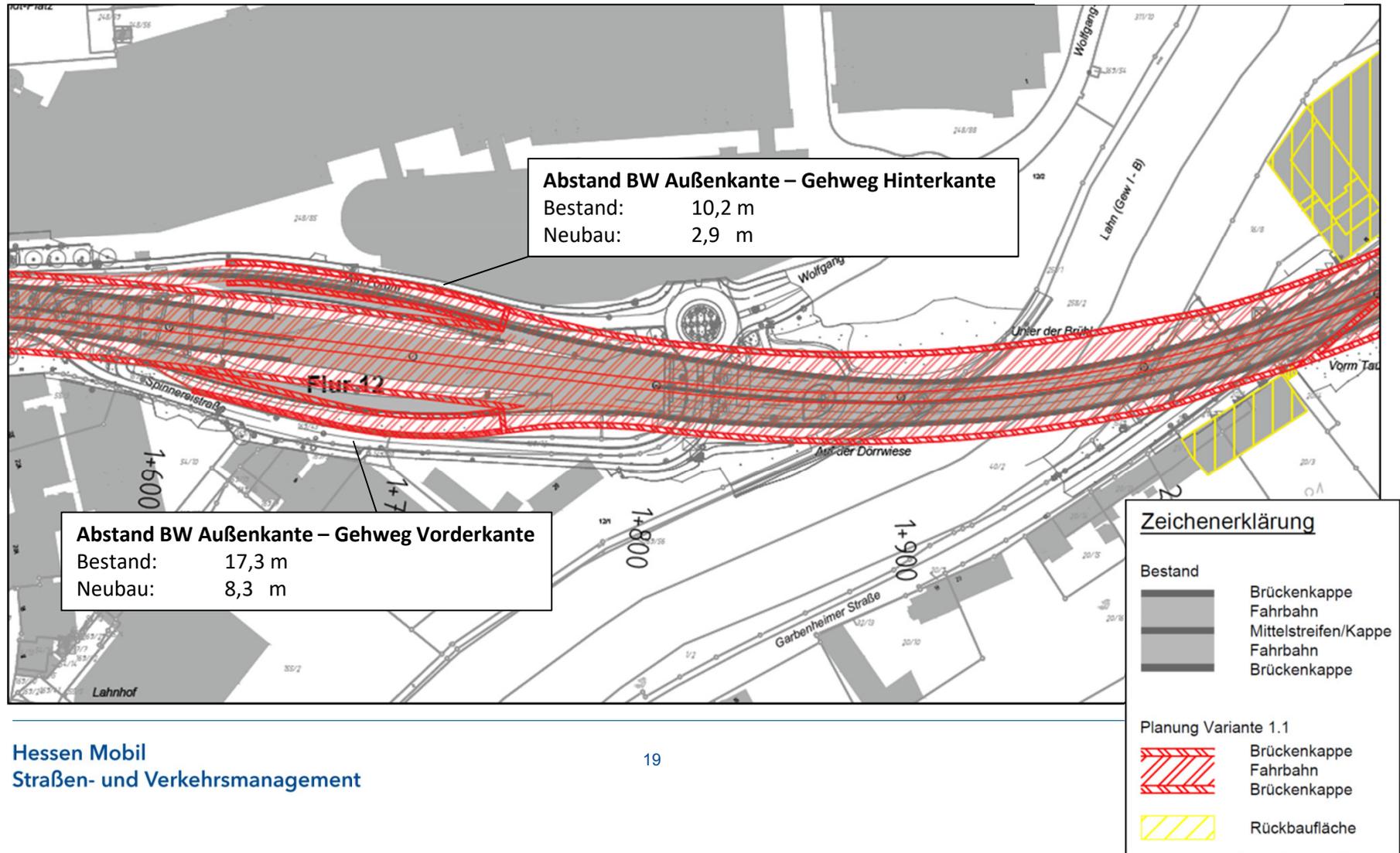
- **RQ 31 bzw. RQ 31B+** (+14,60m gegenüber Bestand) / Länge der Baustrecke **ca. 2.800 m**
- **Neubau von 15 Bauwerken:** 1 Großbrücke, 1 LSW, 4 Unterführungen, 8 Rampen-Stützwände, 1 Hangstützwand (Länge der „neuen Hochstraße“ ca. 1.530m, Höhe der LSW vsl. 4m)
- **problematisch:**  
**Grunderwerb:** 5 rückzubauende Gebäude, 11 Gebäude mit Abständen < 10m  
**Eingriff** in Lahnberg mit Waldbestand (> 12,5m)  
städtebauliche Wirkung  
dauerhafte **Veränderung** des innerstädtischen Netzes **im Bereich Forum** erforderlich  
hoher Investitionsbedarf, Bauzeit



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor) - Auszug Flächenbedarf gegenüber Bestand

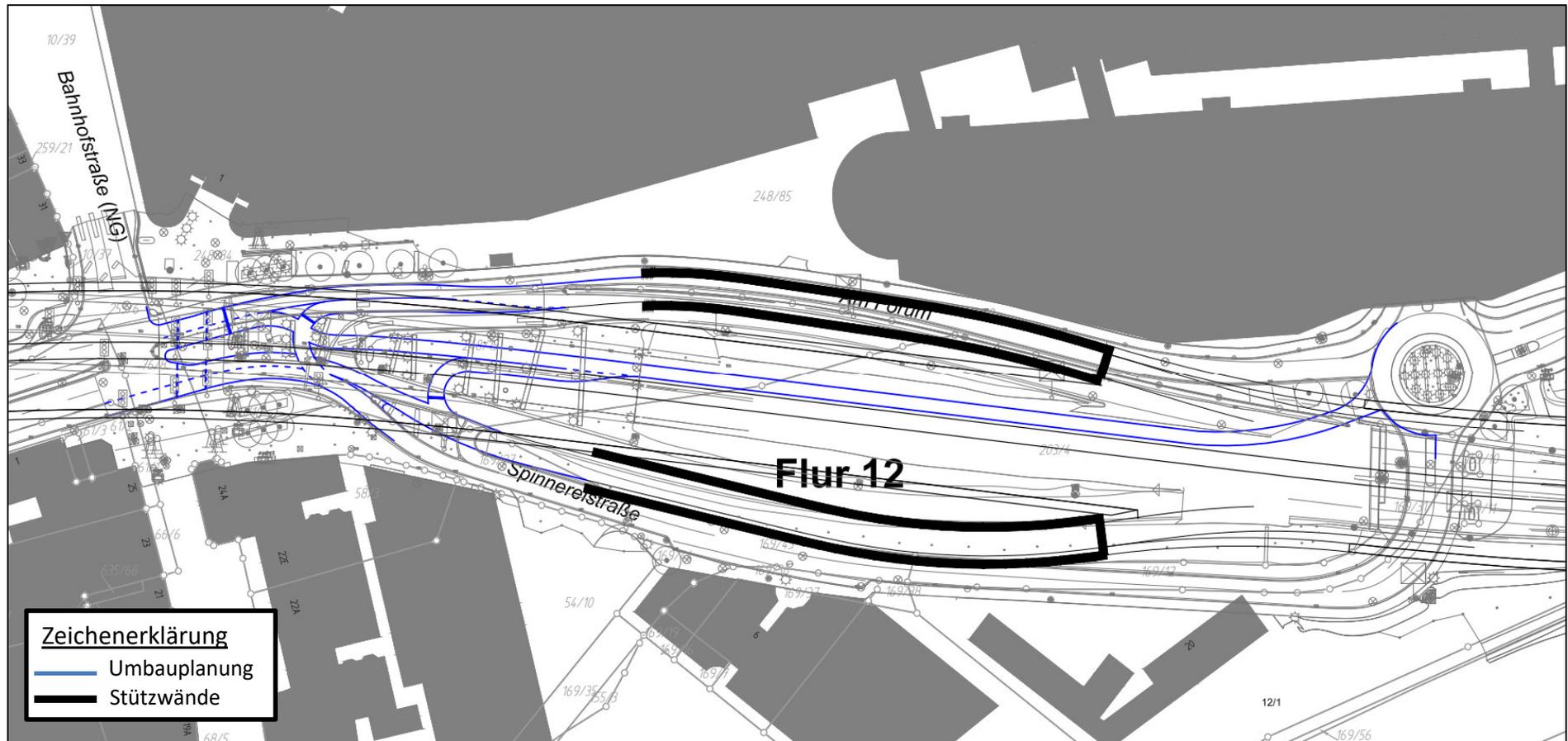
Quelle: SP, Stand 04/2019



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

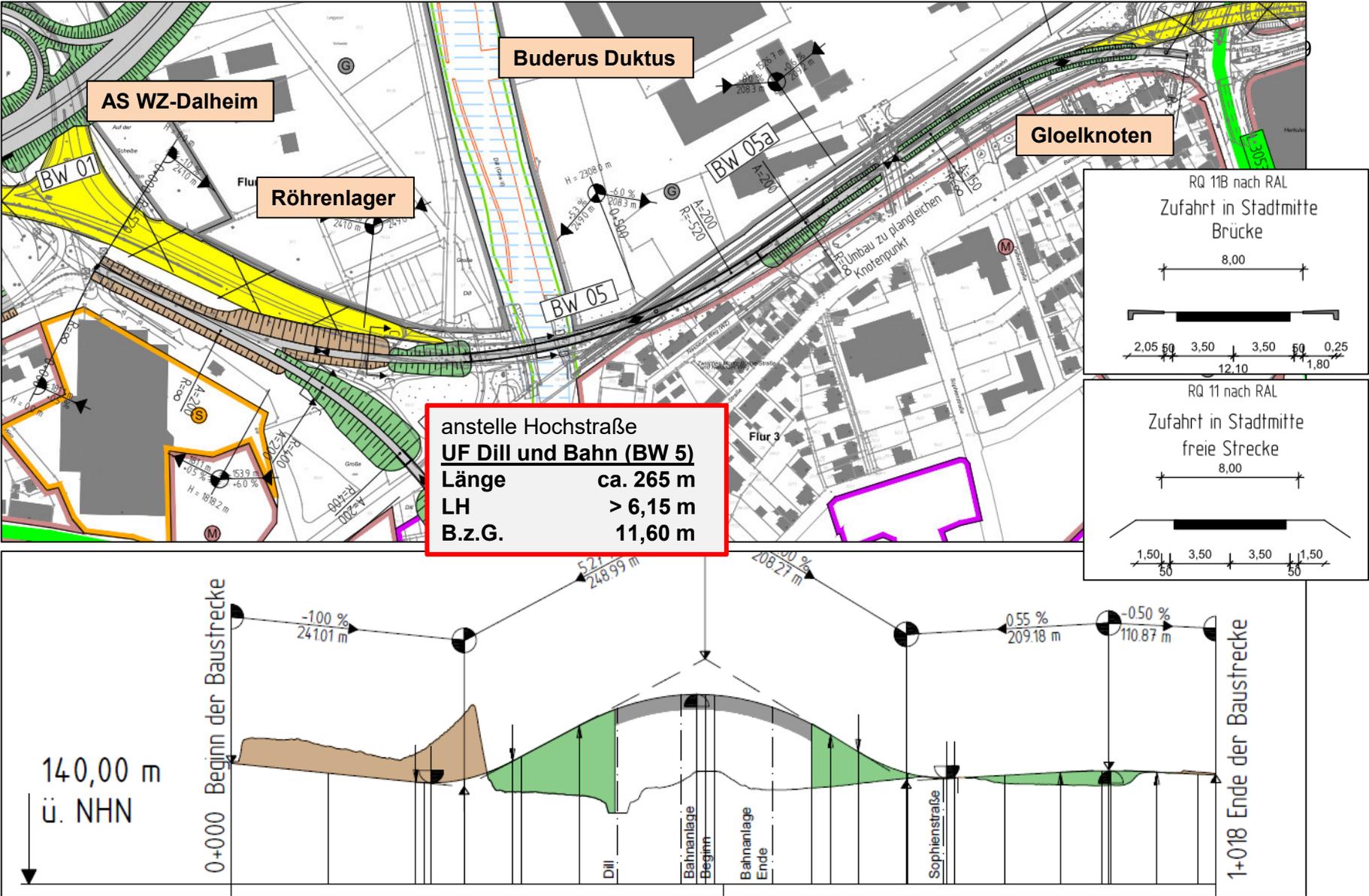
hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor) - Umbau innerstädtischer Straßen im Bereich Forum

Quelle: SP, Stand 04/2019



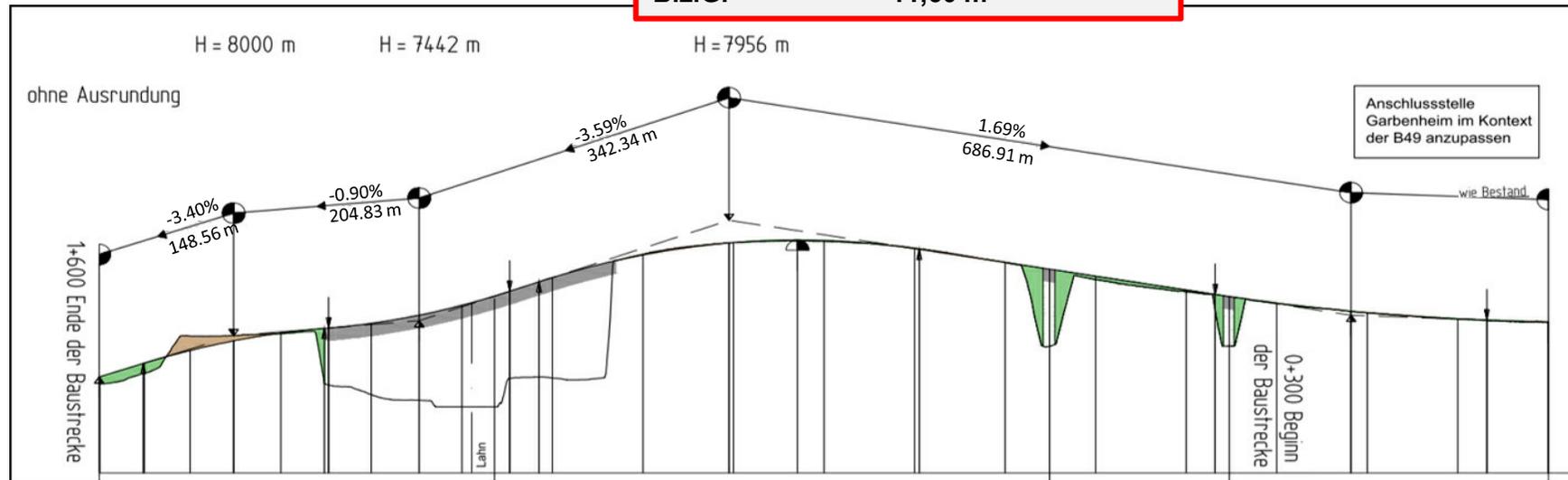
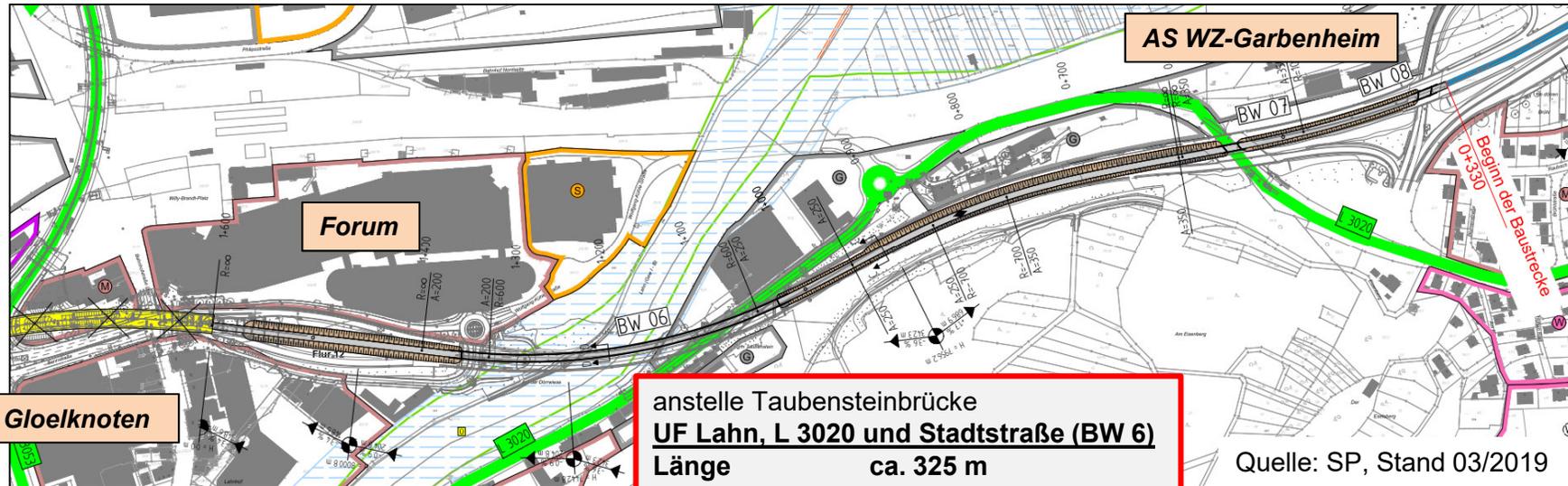
# 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Neubau Stadtanschluss West, Bestandteil der Alternativen 5.1, 5.3 oder 5.4



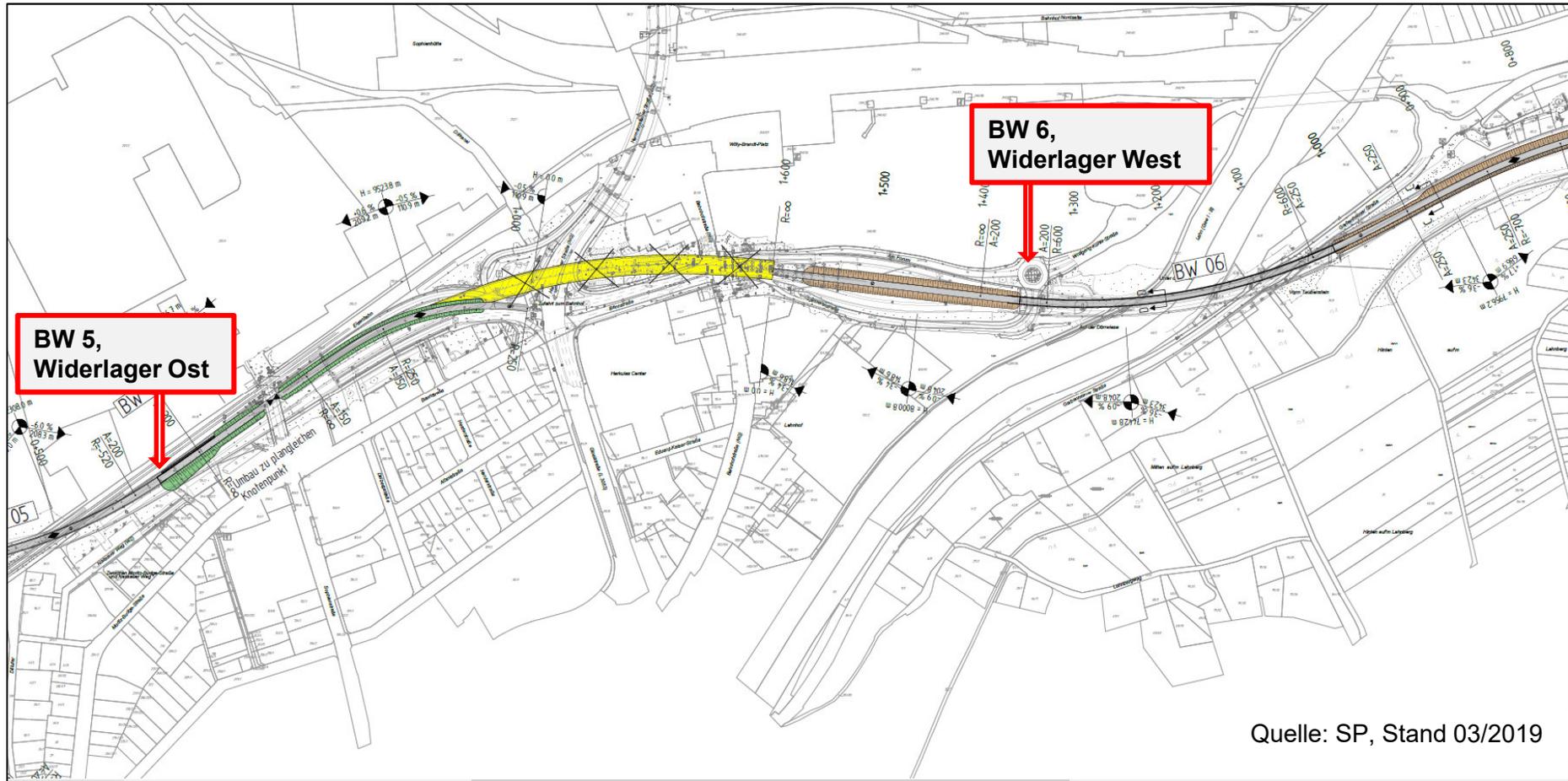
### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Neubau Stadtanschluss Ost, Bestandteil der Alternativen 5.1, 5.3 oder 5.4



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

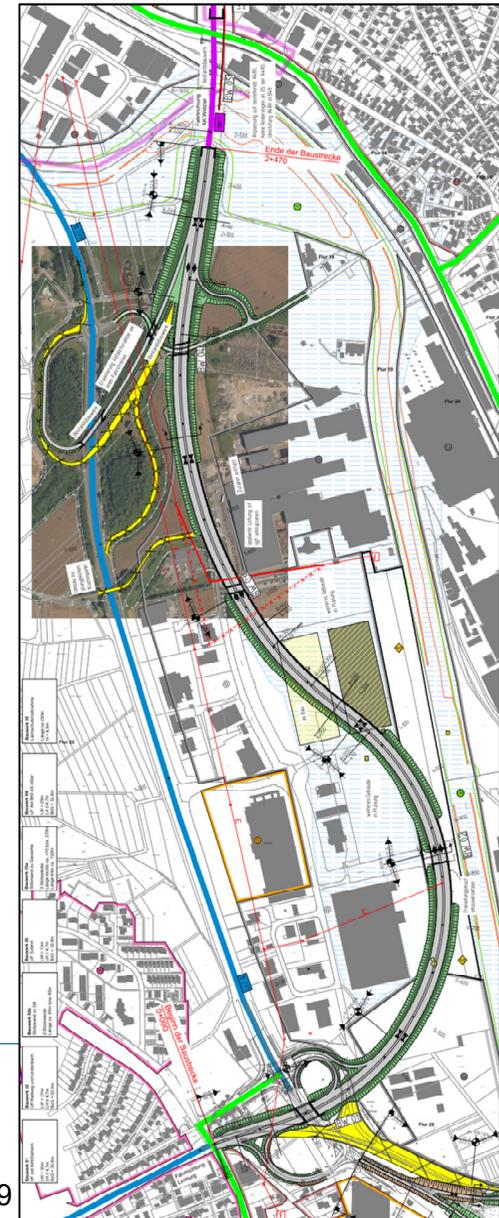
hier: Änderung infolge Stadtanschluss Ost + West, Bestandteil der Alternativen 5.1, 5.3 oder 5.4



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

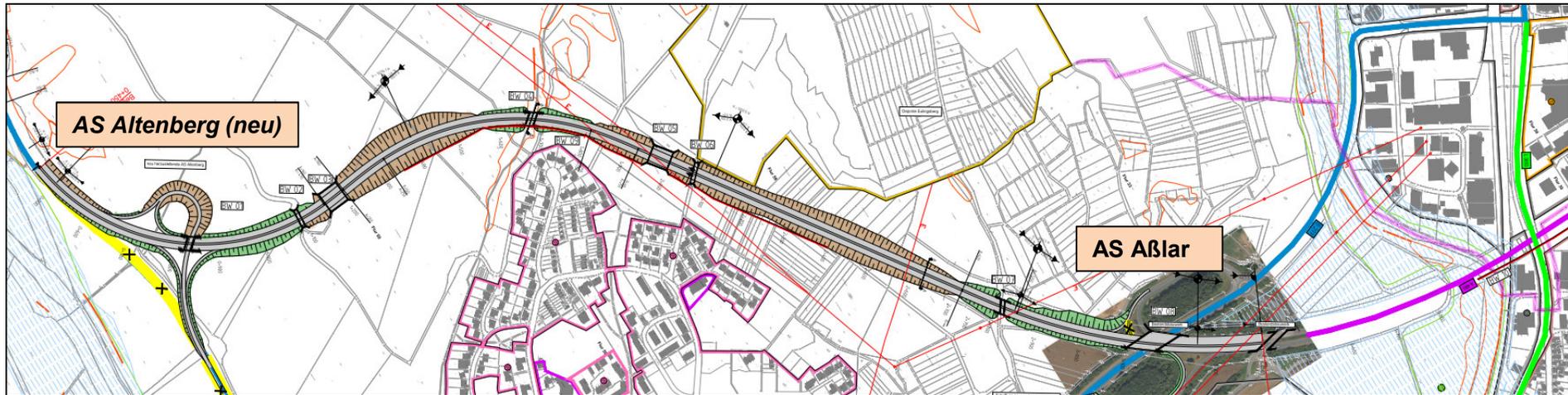
#### hier: Alternative 5.1 (Dillfeld-Umfahrung)

- **RQ 31 bzw. RQ 31B+ / Länge der Baustrecke (B49n) ca. 2.500 m, RQ 11 bzw. RQ 11B / Länge der Baustrecke (Stadtanschl.) ca. 2.300 m**
- **Konflikte mit Gewerbeflächen, -Gebäuden (Rückbau), Verlegung diverser Versorgungstrassen notwendig**
- **Umbau AS Aßlar und Erschließungsstraßen Gewerbegebiet Dillfeld**
- **10 Bauwerke** (4 Unterführungen, 2 LSW, 5 Straßen-Stw) i.Z. der B49n, **5 Bauwerke** i.Z. der Stadtzubringer Ost + West
- **problematisch:**  
verkehrliche Wirkung  
Forderung Buderus Edelstahl / Wetzlar nach Ersatz-Gewerbeflächen in räumlicher Nähe  
  
Ersatzflächen erzeugen vsl. neue Eingriffe in Schutzgüter
- Vorplanung weiter in Bearbeitung, z.B. Kartierung fortführen, Abschätzung zum Immissionsschutz

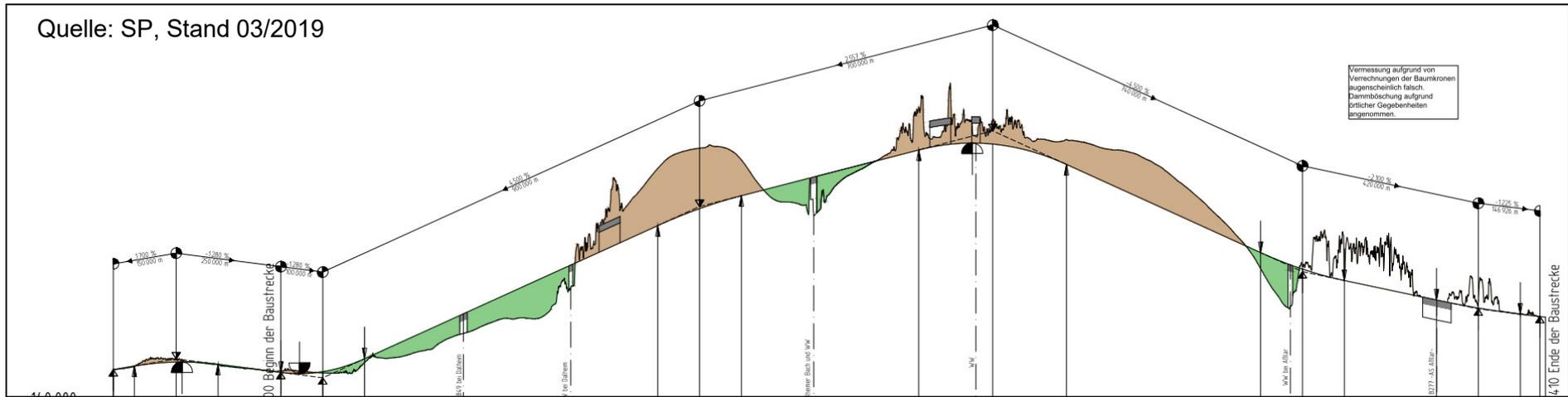


# 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Alternative 5.3 (Dalheim-Umfahrung, Einschnitt)



Quelle: SP, Stand 03/2019



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

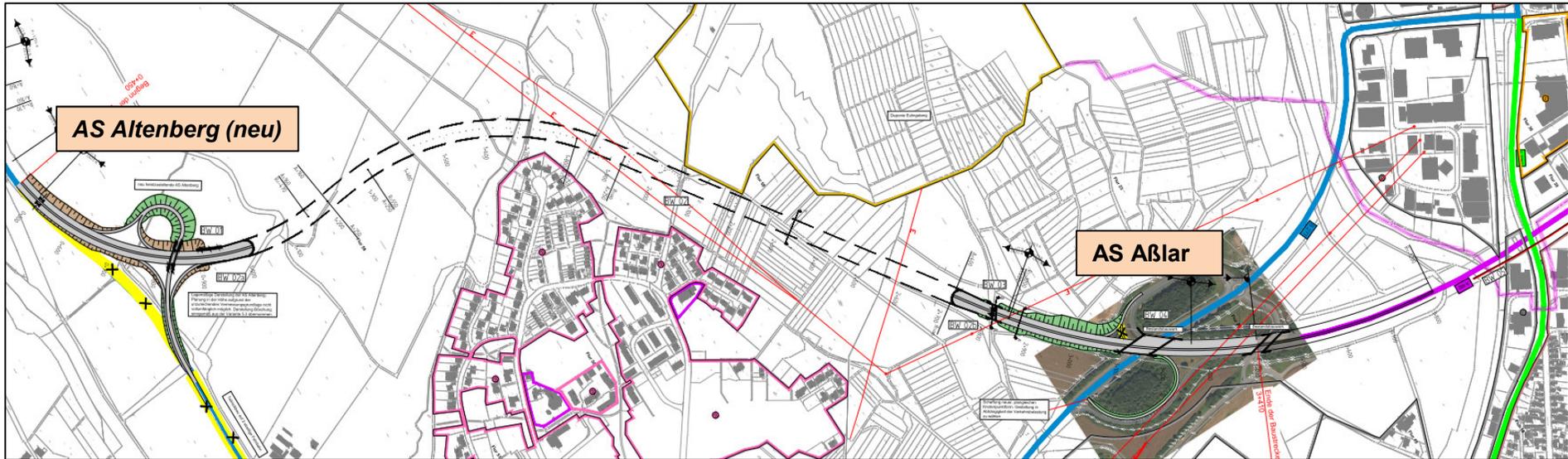
---

hier: **Alternative 5.3 (Dalheim-Umfahrung, Einschnitt)**

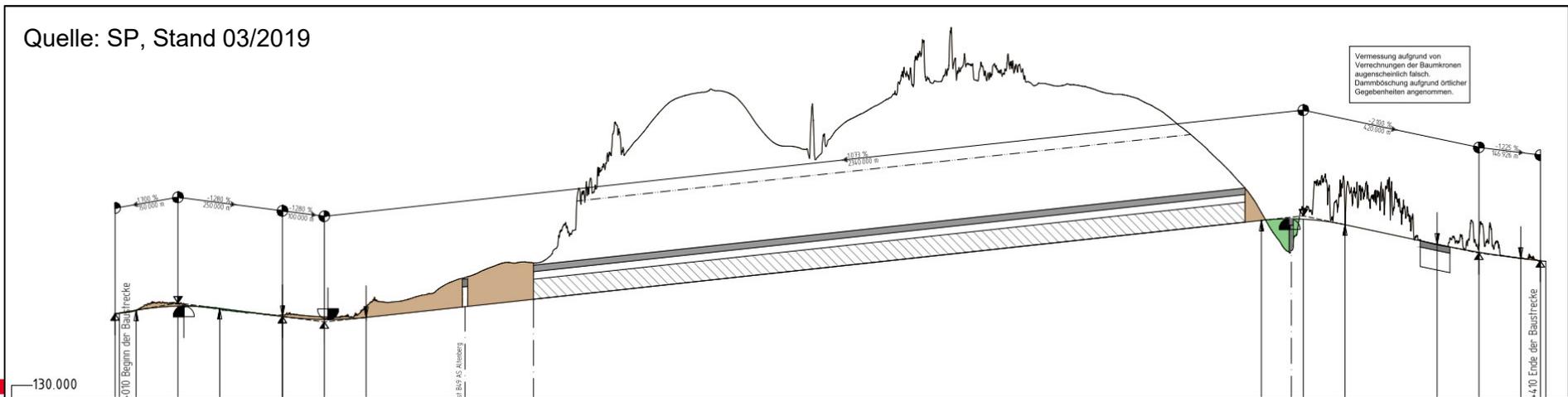
- **RQ 31** bzw. **RQ 31B+** / Länge der Baustrecke (B49n) **ca. 3.000 m**,  
**RQ 11** bzw. **RQ 11B** / Länge der Baustrecke (Stadzubringer) **ca. 4.000 m**
- **Neubau** „AS Altenberg“, **Umbau** AS Aßlar und AS WZ-Dalheim
- **Teilrückbau B49alt** zwischen „AS Altenberg“ und heutiger AS WZ-Dalheim,  
**Teilrückbau B49alt** zwischen AS Wz-Garbenheim bis AS Wetzlar-Ost (A45/B49)
- derzeit berücksichtigt:  
**9 Bauwerke** i.Z. der B49n (4 Unterführungen, 1 Überführung, vsl. 2 Grünbrücken + 3 LSW),  
**6 Bauwerke** i.Z. der Stadzubringer Ost + West
- **u.a. problematisch:**  
Immissionsbelastung des Stadtteils WZ-Dalheim  
Flächeninanspruchnahme wertvoller Böden  
Zerschneidungswirkung
- Vorplanung weiter in Bearbeitung,  
z.B. Schutzbauwerke nach Abschätzungen zum Immissionsschutz, Kartierung fortführen

# 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Alternative 5.4 (Dalheim-Umfahrung, Tunnel)



Quelle: SP, Stand 03/2019



Straßen- und Verkehrsmanagement



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

---

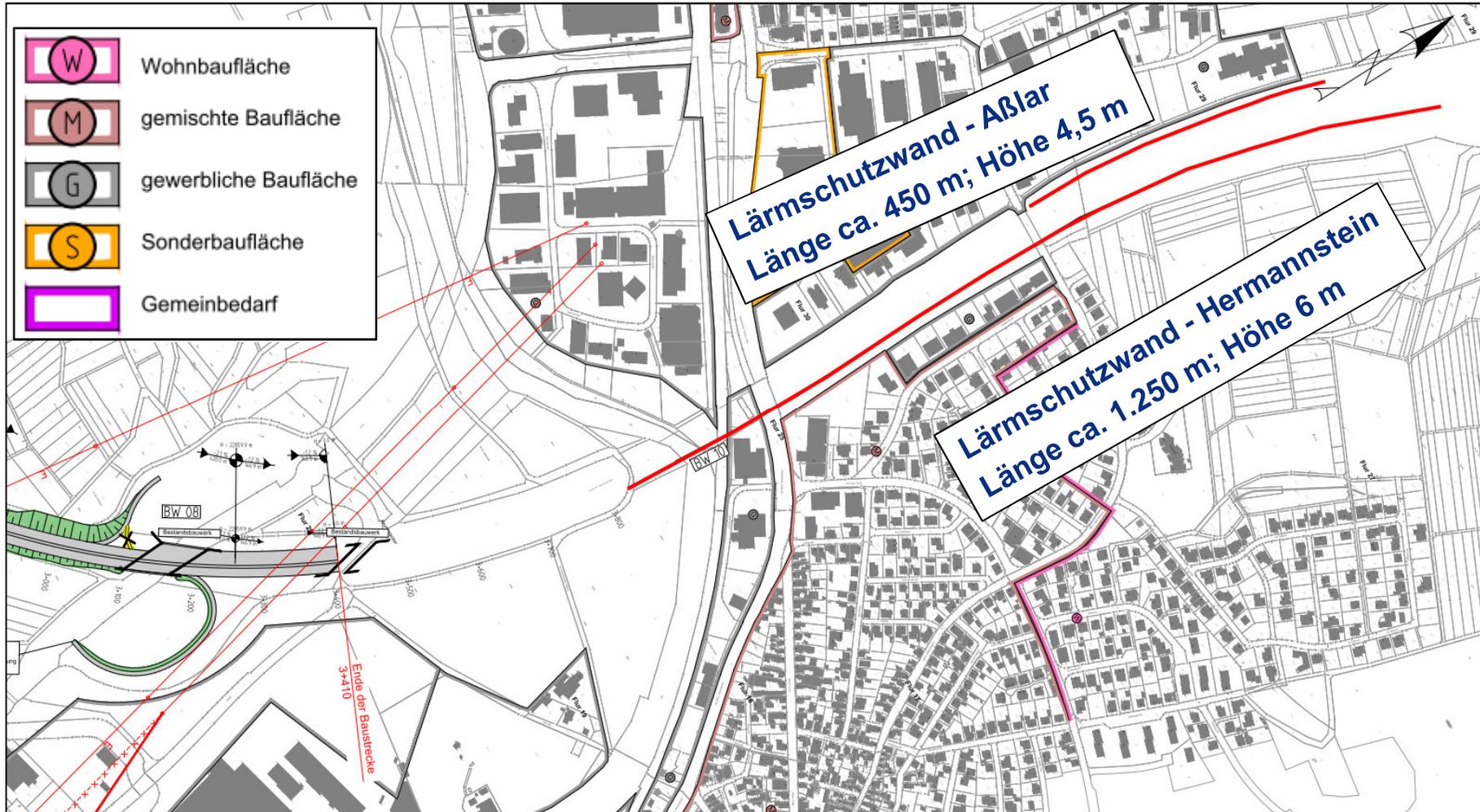
hier: Alternative 5.4 (Dalheim-Umfahrung, Tunnel)

- **RQ 31** bzw. **RQ 31t** / Länge der Baustrecke (B49n) **ca. 3.000 m**  
**RQ 11** bzw. **RQ 11B** / Länge der Baustrecke (Stadtzubringer) **ca. 4.000 m**
- **Tunnel, Länge ca. 1.700 m**
- **ggf. Neubau „AS Altenberg“, Umbau AS Aßlar und AS WZ-Dalheim**
- **Teilrückbau B49alt zwischen „AS Altenberg“ und heutiger AS WZ-Dalheim, Teilrückbau B49alt zwischen AS Wz-Garbenheim bis AS Wetzlar-Ost (A45/B49)**
- **derzeit berücksichtigt:**  
**6 Bauwerke** i.Z. der neuen B49 (1 Unterführung, 1 Überführung, 1 Tunnel, 2 Trogbauwerke, 2 LSW)  
**6 Bauwerke** i.Z. der Stadtzubringer
- **u.a. problematisch:**  
**Konzentration der Immissionen jeweils am Tunnelmund**  
**höchster Investitionsbedarf, lange Bauzeit**
- **Vorplanung weiter in Bearbeitung,**  
z.B. Machbarkeitsnachweis Tunnel erforderlich (Geologie, Altlasten, Bergbau),  
Kartierung fortführen



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

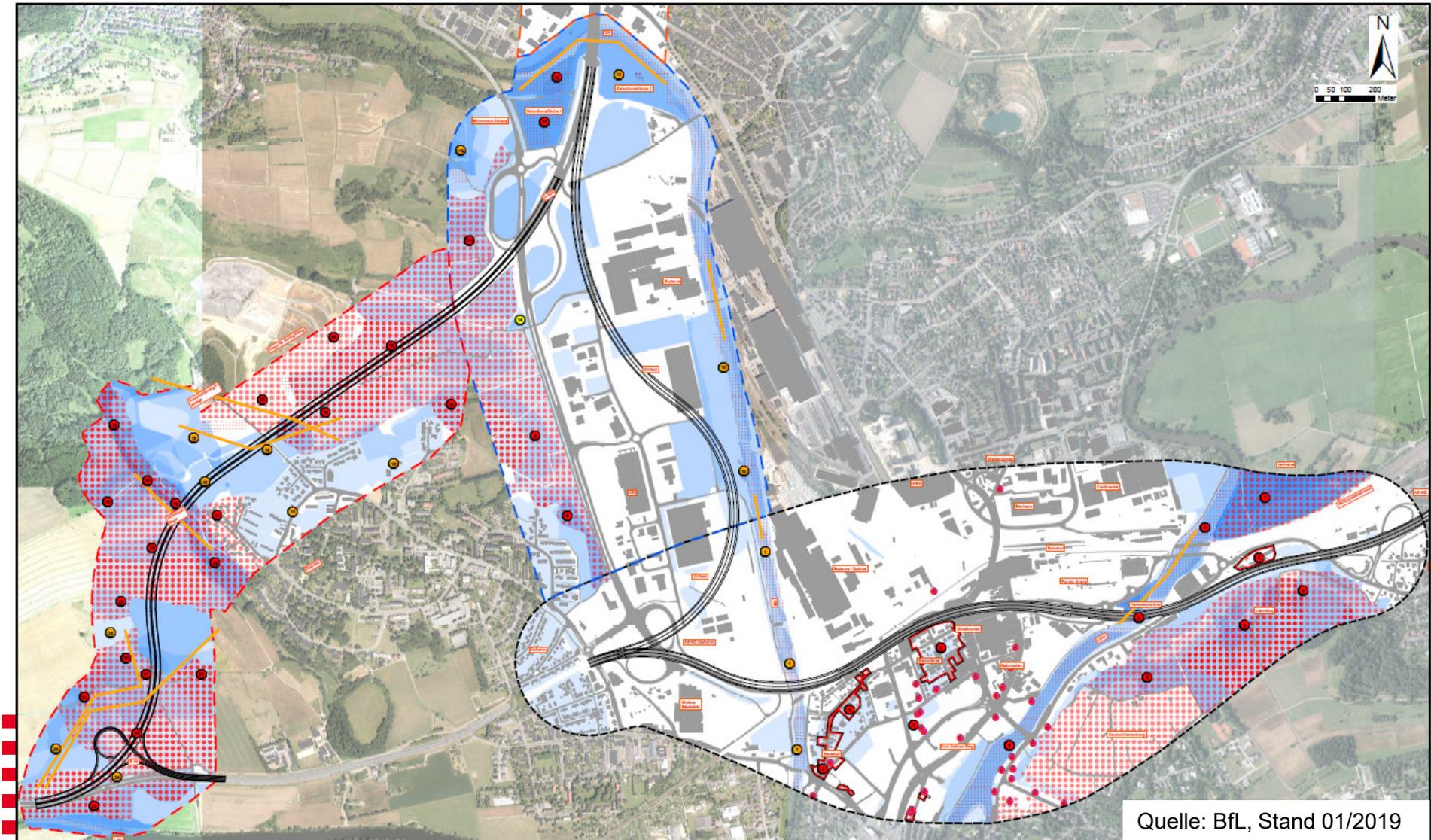
hier: alle Umfahrungsalternativen (Lärmschutzmaßnahmen im Bereich A480)



### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

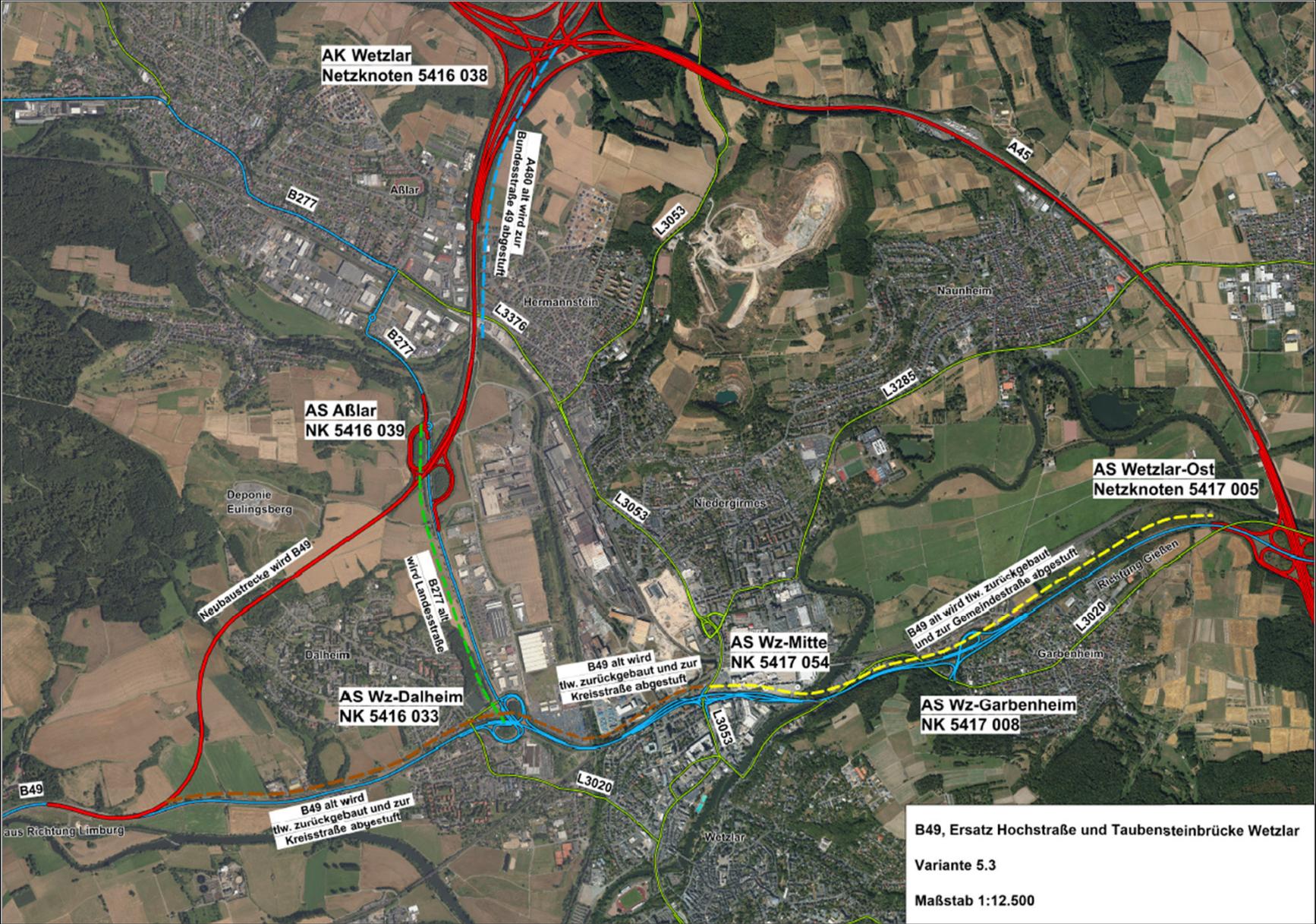
hier: Sachstand UVS - Raumwiderstand / Potentialanalyse

Raumwiderstand im Bereich der verschiedenen Trassen (rot gepunktet = sehr hoch, blau = hoch)



# 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

## Netzkonzeption bei Umsetzung der Verlegungs-Varianten 5.3/5.4



## 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

---

### hier: Verkehrsuntersuchung, Grundlagen

#### Ausgangswerte der Untersuchung:

- Verkehrszählung [2017] auf der B49 und in den Knotenpunkten, ergänzt durch Ergebnisse von Verkehrszählungen der Stadt Wetzlar sowie durch Daten aus Dauerzählstellen für B49, A480, A45
- Berücksichtigung von eingerichteten Baustellen sowie gesperrten Streckenabschnitten und deren Umleitungsverkehren
- Bevölkerungsprognose für 2030
- Informationen über konkret geplante neue Wohn- und Gewerbeflächen
- bis 2030 zu erwartende Veränderungen im Straßennetz, i.W. gemäß Bundesverkehrswegeplan (VB):
  - sechsstreifiger Ausbau der BAB 45,
  - durchgehend vierstreifiger Ausbau der B49 zwischen Limburg und Wetzlar

#### Ziel:

- Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs für alle Varianten / Alternativen, aktuell für Prognosehorizont 2030
- prognostizierte Verkehrsmengen sind u.a. Grundlage für Luft- und Lärmschutz-Bemessungen

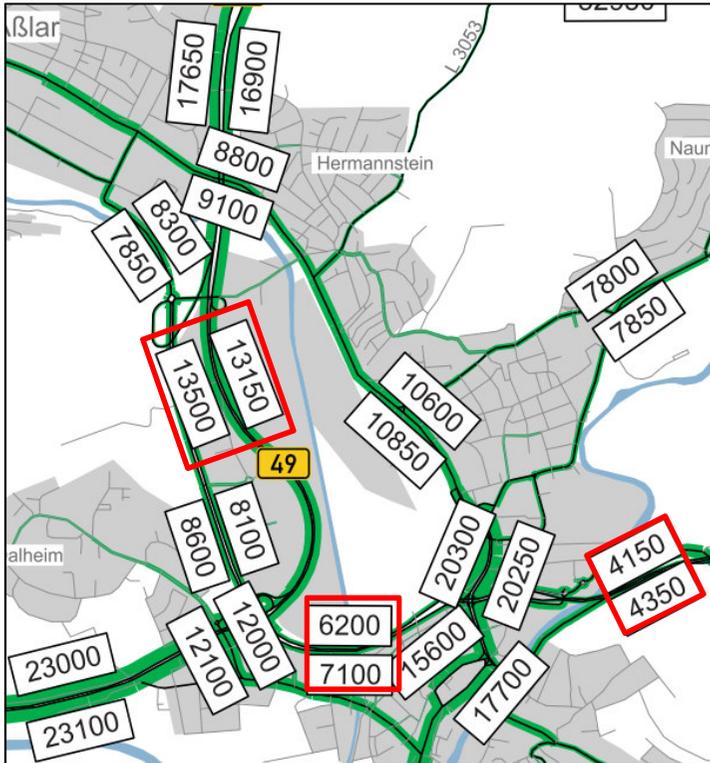




### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Verkehrsuntersuchung, Gegenüberstellung der Alternativen 5.1 und 5.3 / 5.4

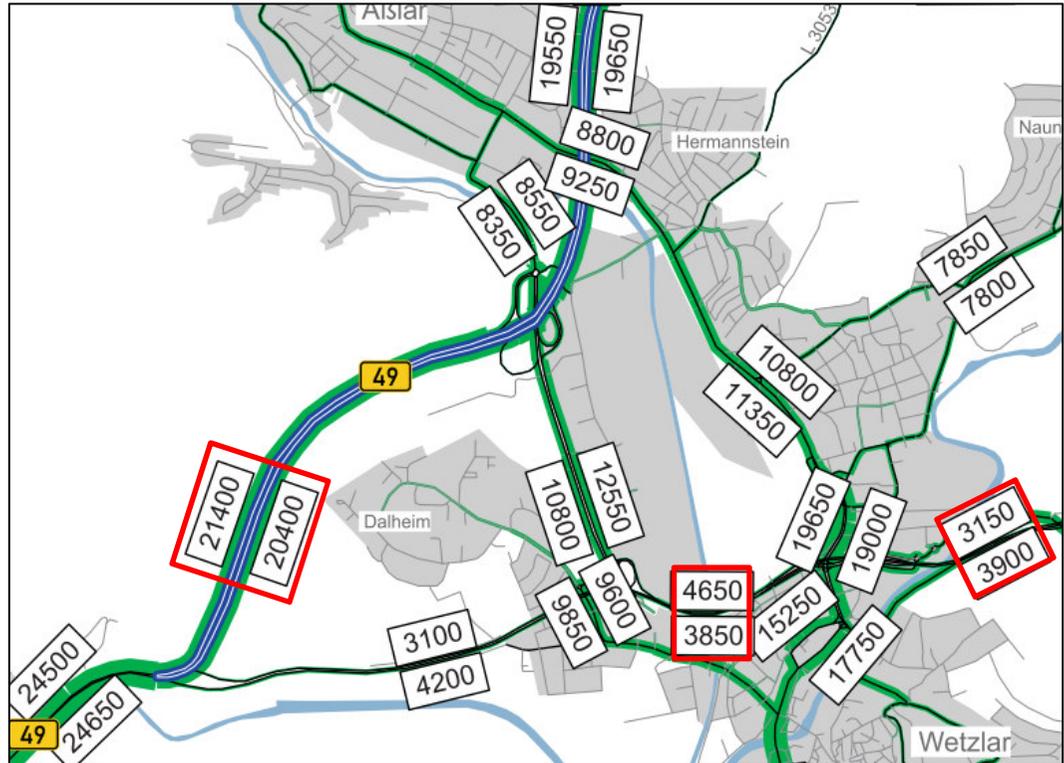
**Gesamtverkehr Alt. 5.1**



ca. 26.600 Kfz/24h auf neuer B49,  
ca. 13.300 / 8.500 Kfz/24h durch Wetzlar

**Gesamtverkehr Alt. 5.3 / 5.4**

Quelle: H+F, Stand 01/2019



ca. 41.800 Kfz/24h auf neuer B49,  
ca. 8.500 / 7.050 Kfz/24h durch Wetzlar





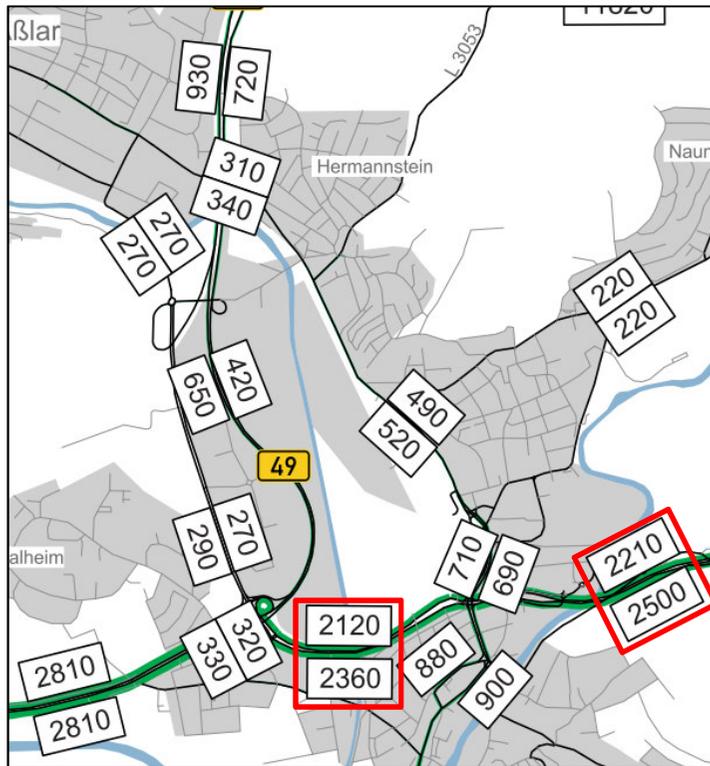
### 3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Verkehrsuntersuchung, SV-Anteile der Alternativen 5.1 und 5.3 / 5.4

Quelle: H+F, Stand 01/2019

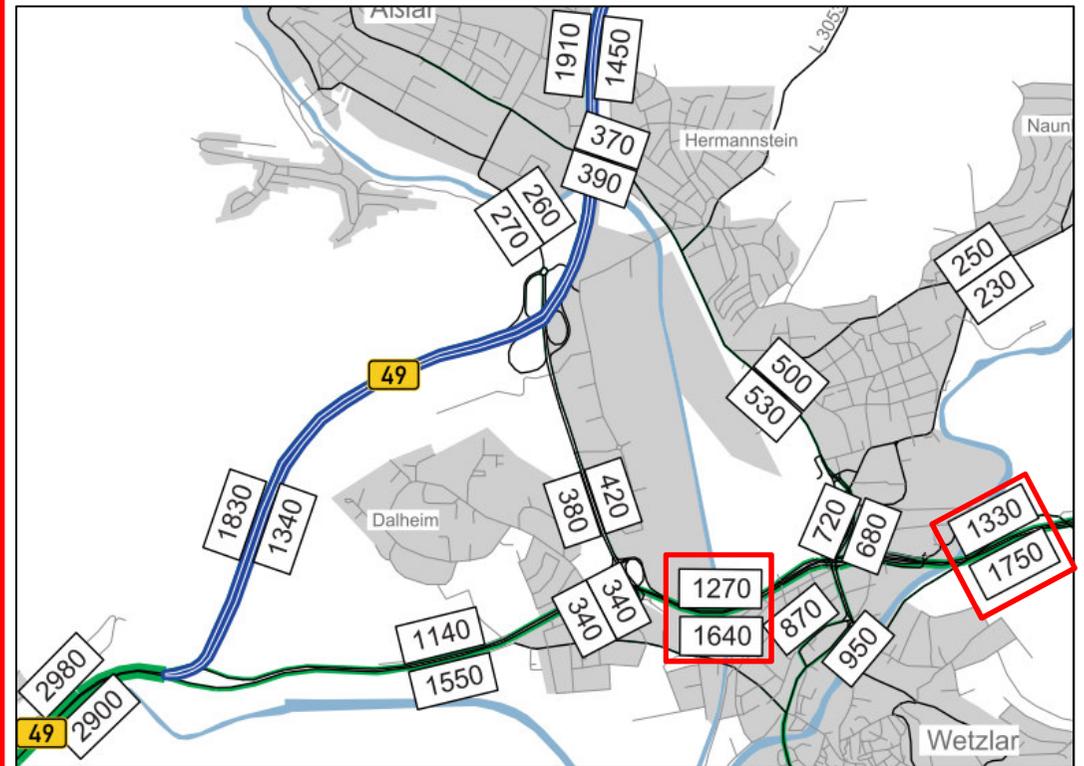
#### Alternative 5.1

- ca. 4.500 SV/24h  
bzw. 4.700 SV/24h durch Wetzlar



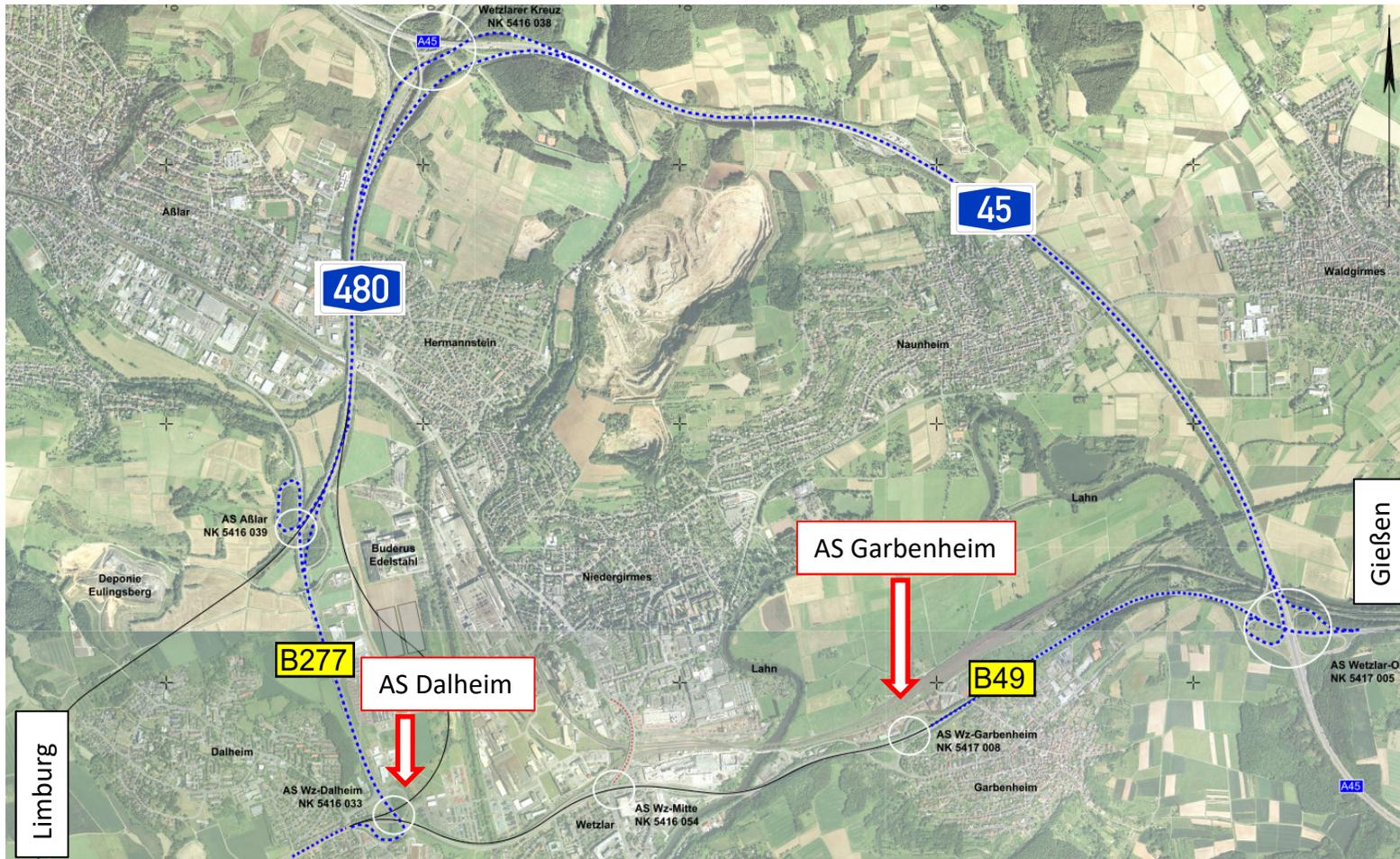
#### Alternative 5.3 / 5.4

- ca. 2.900 SV/24h  
bzw. ca. 3.100 SV/24h durch Wetzlar



### 3.4 Konzept der baulichen Abwicklung

**bauzeitliche Umfahrung nach Ablauf RND Hochstraße = ab 01/2028  
bzw. während der Herstellung der auszuwählenden Vorzugslösung**



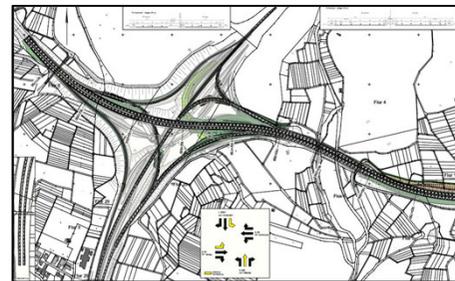
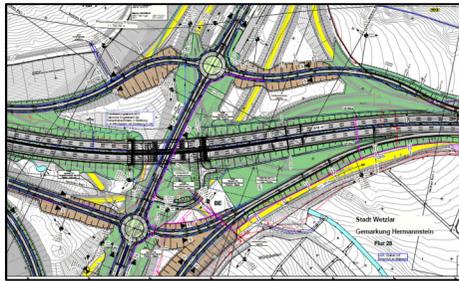
Quelle: Schüssler-Plan, Stand 07/2018



# 3.4 Konzept der baulichen Abwicklung

## dauerhafte Änderungen an der A45 infolge der erheblichen Bauzeit in / um Wetzlar

- **AK Wetzlar:**  
Stärkung der Übereckbeziehung A480/A45 infolge bauzeitlicher / ggf. endgültiger Verkehrsbelastung  
→ Änderung der bisherigen Umplanung



- **AS Wetzlar-Ost:**  
Stärkung der Übereckbeziehung A45/B49 infolge bauzeitlicher / ggf. endgültiger Verkehrsbelastung  
→ Änderung der bisherigen Umplanung



### 3.4 Konzept der baulichen Abwicklung

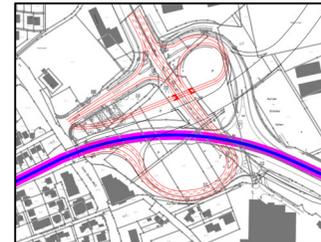
**bauzeitliche Umfahrung nach Ablauf RND Hochstraße = ab 01/2028**  
**bzw. während der Herstellung der auszuwählenden Vorzugslösung**

- dauerhafte Optimierung der A45 im betreff. Abschnitt
- Vorabmaßnahmen östlich von Wetzlar (nach Notinstandsetzung Taubensteinbrücke)



bis Ende 2027

- Vorabmaßnahmen westlich von Wetzlar (u.a. Provisorien AS Aßlar und AS WZ-Dalheim zzgl. höher belasteter, innerstädtischer Knotenpunkte)



ab 2028

- Vollsperrung der B49 zwischen AS WZ-Dalheim und AS WZ-Mitte (Bereich Hochstraße) bzw. nachfolgend zwischen AS WZ-Mitte und AS WZ-Garbenheim, Umfahrung Durchgangsverkehr über bauzeitlich optimierte B277, A480 und A45

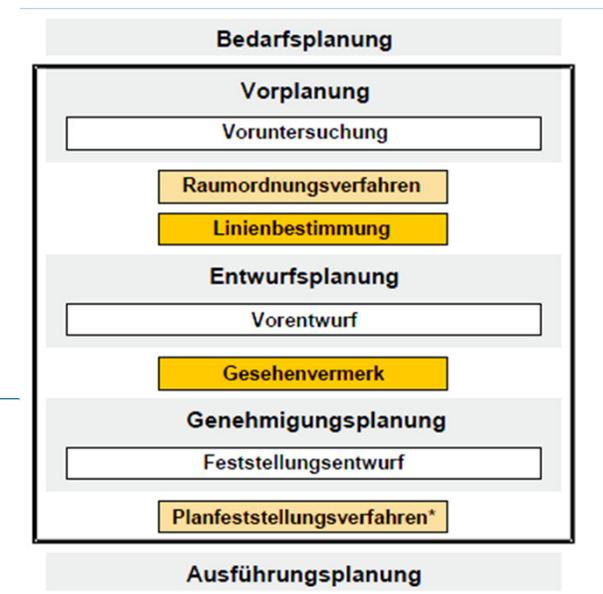


### 3.5 Nächste Schritte / Termine

- bis IV/2019 Fortführen der Vorplanung, z.B.
  - Immissionsschutz-Vorgutachten
  - erweiterte Grundlagenermittlung auf der Trasse der Dalheim-Umfahrung u.a. Baugrunderkundung für Geogutachten für Einschnitt oder Tunnel
  - Fortführung der umweltfachlichen Grundlagenerhebung (UVS) auf der Trasse der Dillfeld- und der Dalheim-Umfahrung
  
- bis 12/2019 Einarbeiten der vorgenannten Ergebnisse in Vorplanung mit Wertungsmatrix  
 Einreichen eines Vorschlags zur Vorzugslösung beim BMVI
  
- 01/2020 „großer“ TÖB-Termin
  
- I/2020 Entscheidung des BMVI  
 Vorstellen der Ergebnisse der Vorplanung (öffentliche Informationsveranstaltung)

#### Ziel: Einleitung der Planfeststellung 2023

- parallel ab Ende 2019 Planungsbeginn  
 Vorabmaßnahmen Ost und West (als gesonderte Projekte)



## B 49 - Ersatzneubau Hochstraße / Taubensteinbrücke Wetzlar

---

### Kontakt

	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
<b>Organisations-einheit</b>	Dezernat Task Force Brückenerhaltung PL 21
<b>Adresse</b>	Raiffeisenstraße 7 35043 Marburg
<b>Referent/in</b>	Annett Nusch, Dezernentin Andreas Schäfer, Projektverantwortlicher
<b>Kontakt</b>	Telefon 06421 / 403 - 0 <a href="mailto:annett.nusch@mobil.hessen.de">annett.nusch@mobil.hessen.de</a> <a href="mailto:andreas.schäfer@mobil.hessen.de">andreas.schäfer@mobil.hessen.de</a>



für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit

---



# Danke !

