



B 49 - Ersatzneubau Hochstraße / Taubensteinbrücke Wetzlar

Vorstellung des aktuellen Standes der Vorplanung

Hessen Mobil, Dezernat TF Brückenerhaltung

Aßlar, den 18.11.2019

Gliederung

1. Einleitung

1. Vorstellung Projektteam
2. Projektziel
3. Aktuelle Planungsstufe

2. Randbedingungen

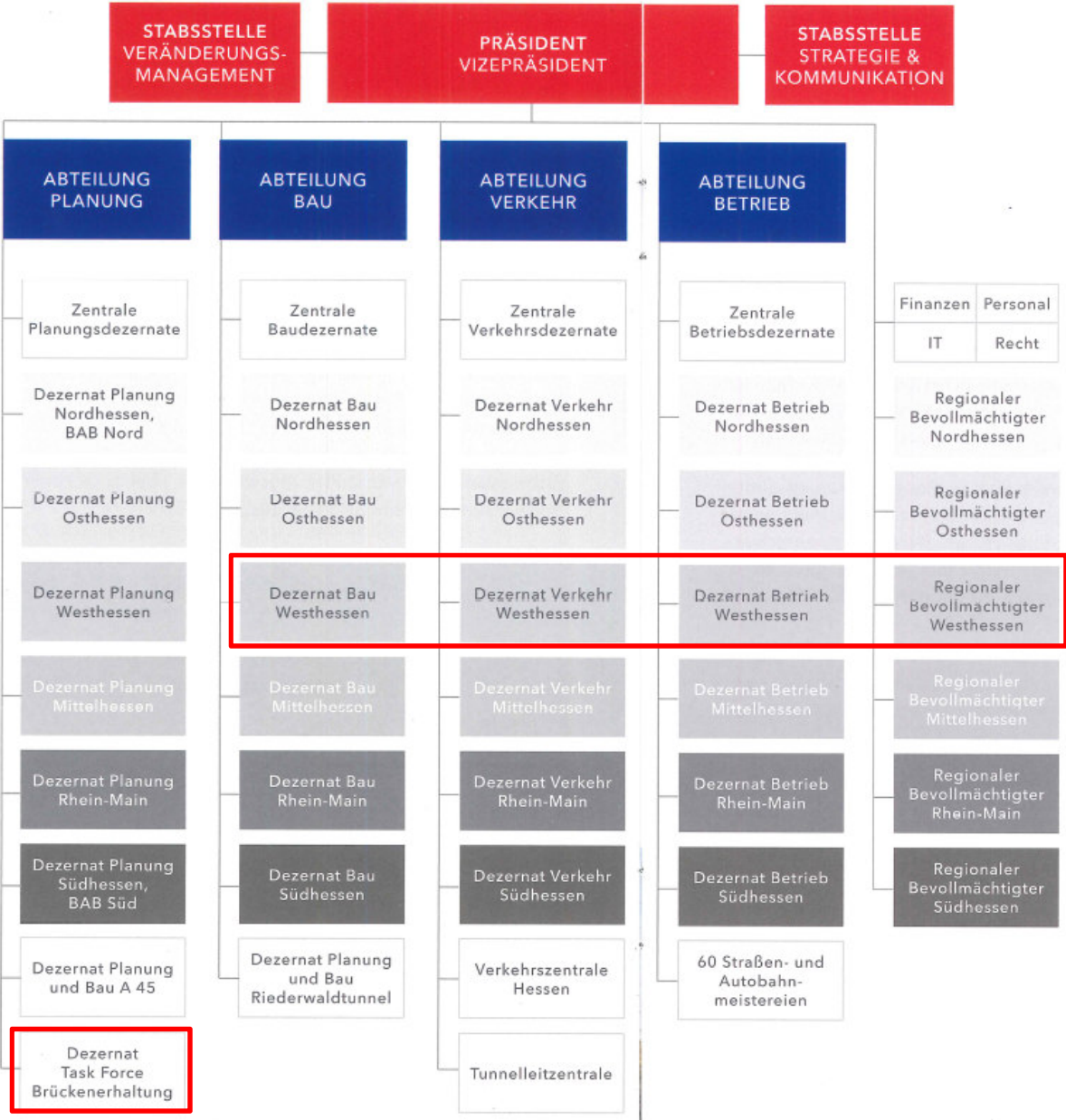
1. Besondere Projektspezifika
2. Bei der Planung zu berücksichtigende, weitere Projekte

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) UF B277 -AS Aßlar-
- 2) UF B277 bei Wz-Dalheim (RND: 2027)
- 3) **Hochstraße Wz (RND: 2027)**
- 4) UF Lahn u. L3020, „Taubensteinbrücke“ (RND: 2020, mit Verstärkung 2038)
- 5) UF L3020 bei Wz-Garbenheim (RND: 2027)
- 6) UF Ast B49 bei Wz-Garbenheim (mittelfristig)

1.3 Aktuelle Planungsstufe

Grundlage:



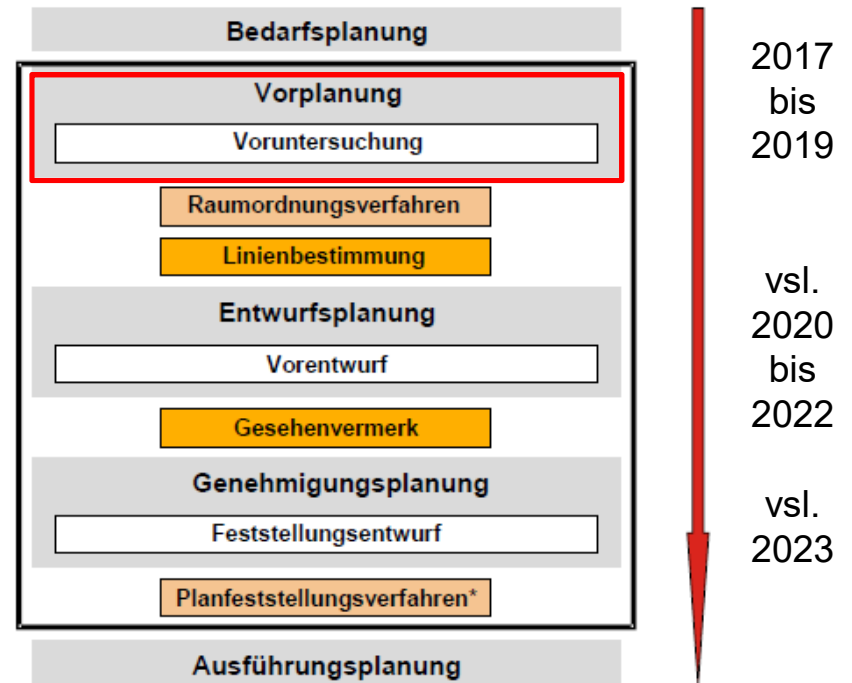
Richtlinien zum Planungsprozess
und für die einheitliche Gestaltung von
Entwurfsunterlagen im Straßenbau

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

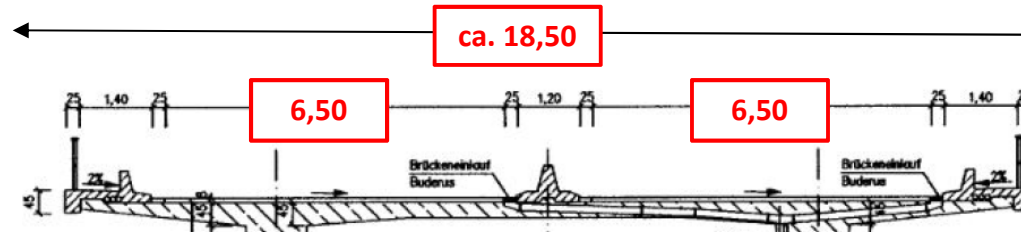
- L 3053, ÜF „Hermannsteiner Straße“
Bauwerk mit Restnutzungsdauer (2024, ggf. verlängerbar)
Planungsbeginn noch nicht erfolgt
- „Westtangente / Westanschluss“
zusätzlich geplanter Stadtanschluss von Westen ab AS Wetzlar-Dalheim in die Innenstadt
offen, inwiefern Planung weiterverfolgt wird



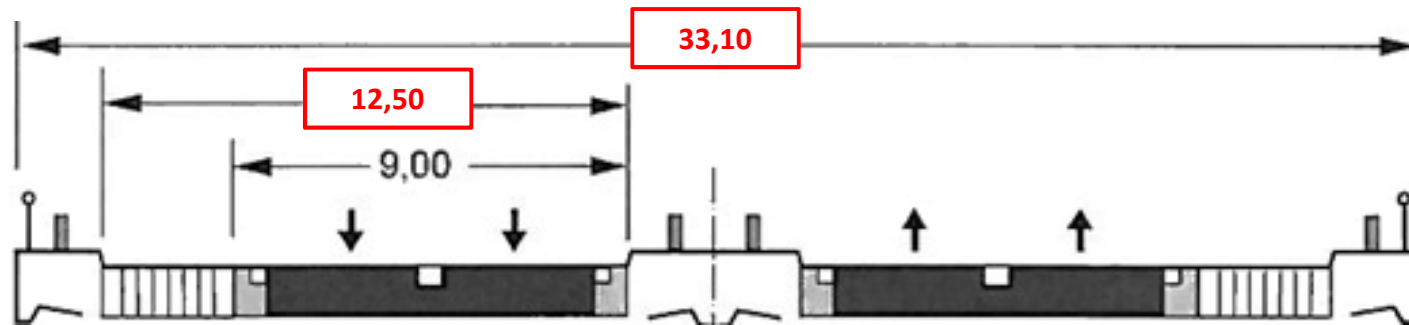
3.1 Künftige Breite B49

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

Bestand:



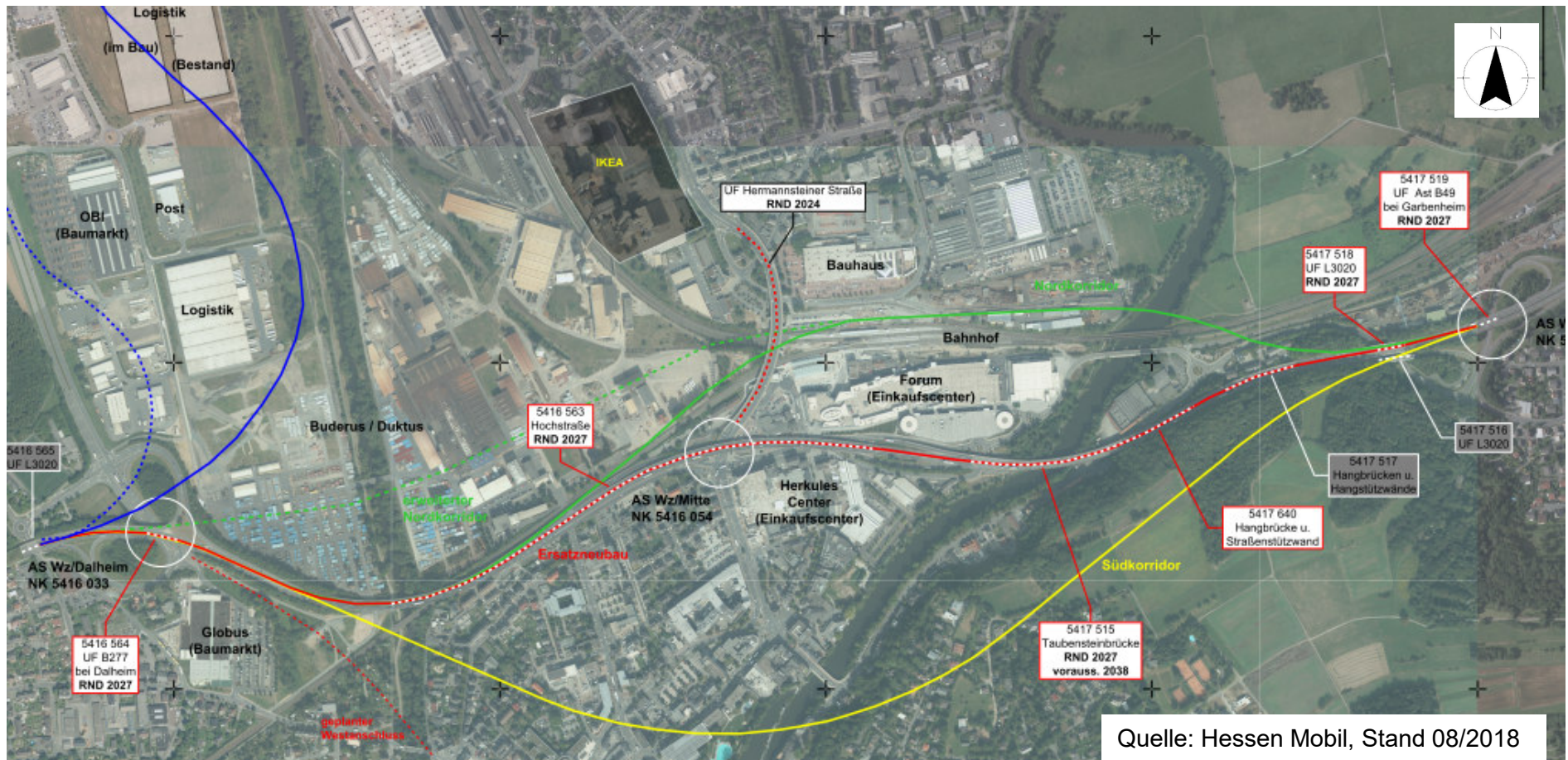
Ersatzneubau: **RQ 31 B*** (gem. RAA, unabhängig vom RQ Strecke bei DTV ≥ 30.000)



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 ¹⁾	Dalheim-Umfahrung, Einschnitt
		4 ¹⁾	Dalheim-Umfahrung, Tunnel
6	Tunnel inkl. Neubau Stadtanschluss Wetzlar	1	Tunnel

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



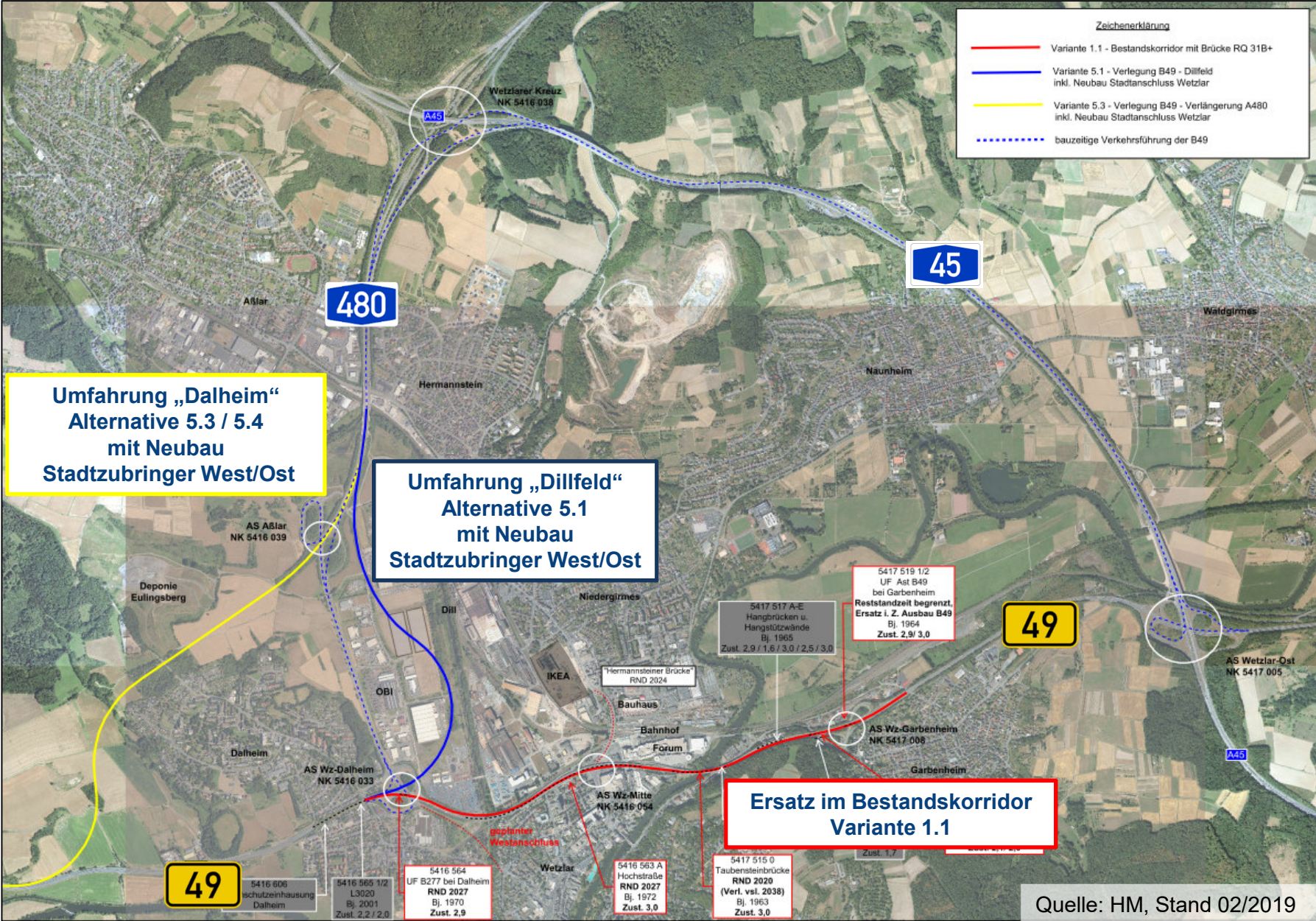
3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

Variante / Alternative		Unterscheidendes Merkmal der Untervariante	
1	Bestandskorridor mit Brücke	1	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 ¹⁾	Dalheim-Umfahrung, Einschnitt
		4 ¹⁾	Dalheim-Umfahrung, Tunnel
6	Tunnel inkl. Neubau Stadtanschluss Wetzlar	1	Tunnel

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



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen



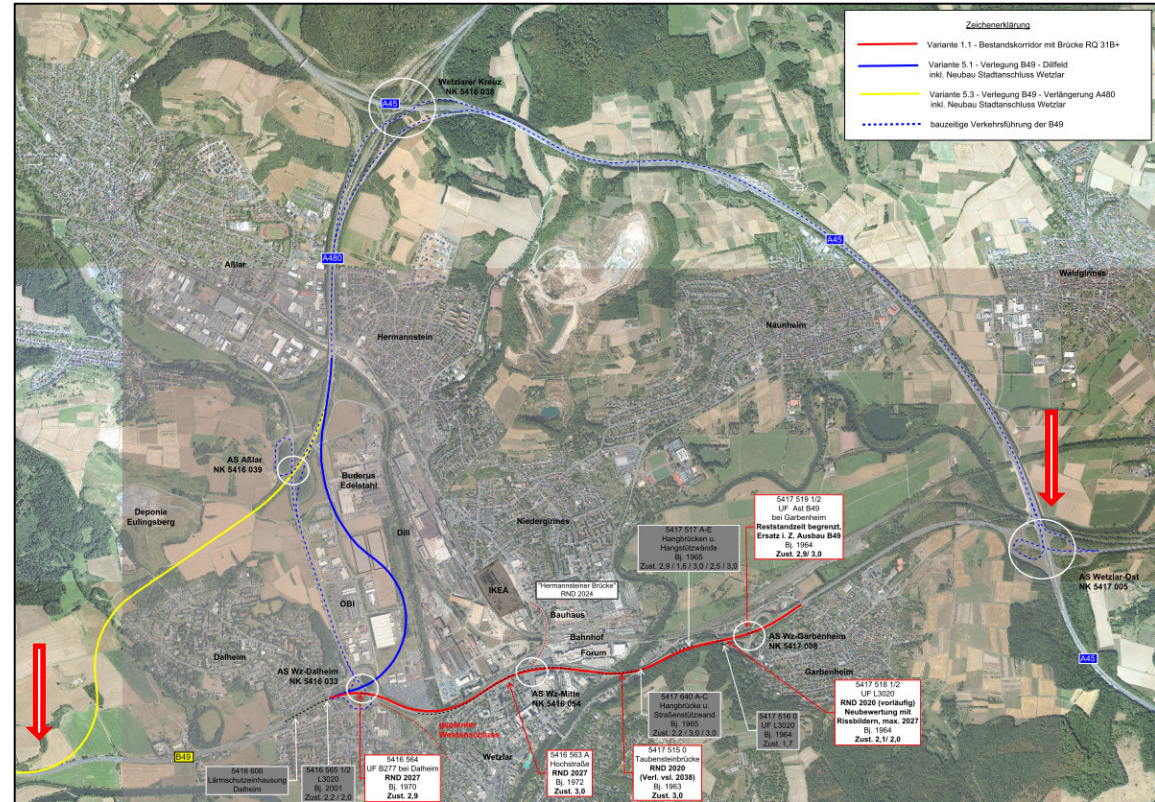
3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

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)					
Gesamtbewertung					



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

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

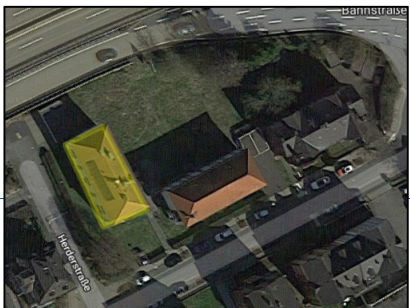
kritische Lage- und Höhensituation Bahnübergang Sophienstraße/ Rampe in Richtung Limburg

zukünftig südlich Lärmschutz erforderlich

Bannviertel (denkmalgeschützt) und abzureißendes Wohngebäude

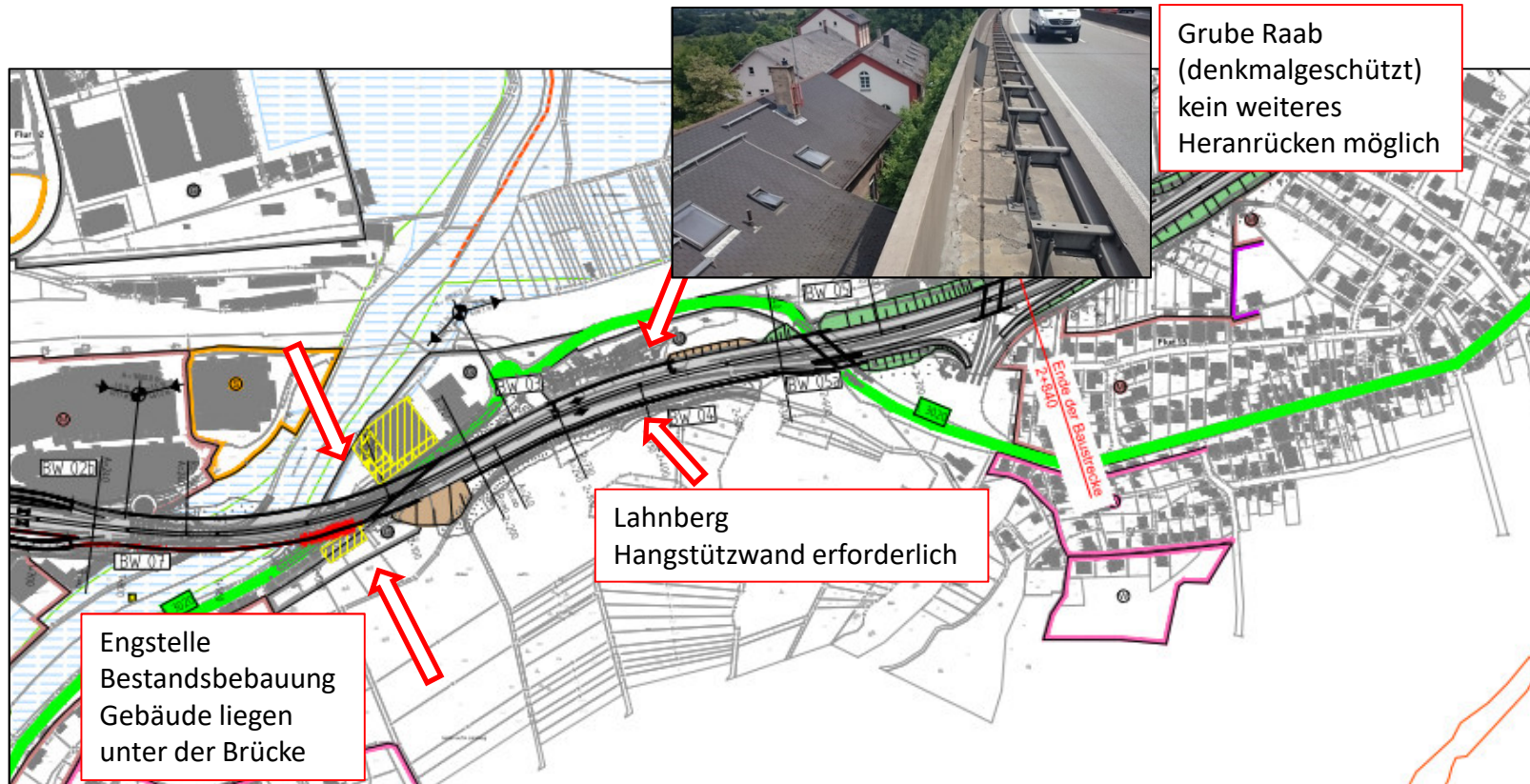
kritische Lagesituation Rampe und Parkhauszufahrten

Quelle: Schüßler-Plan, Stand 03/2019



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

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



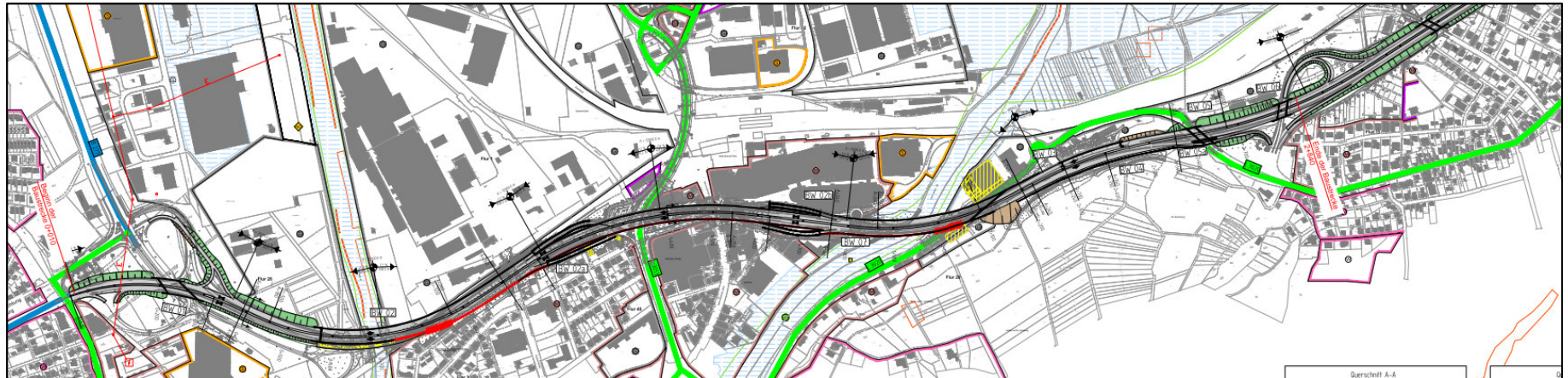
Quelle: Schüßler-Plan, Stand 03/2019



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor)

Quelle: SP, Stand 03/2019



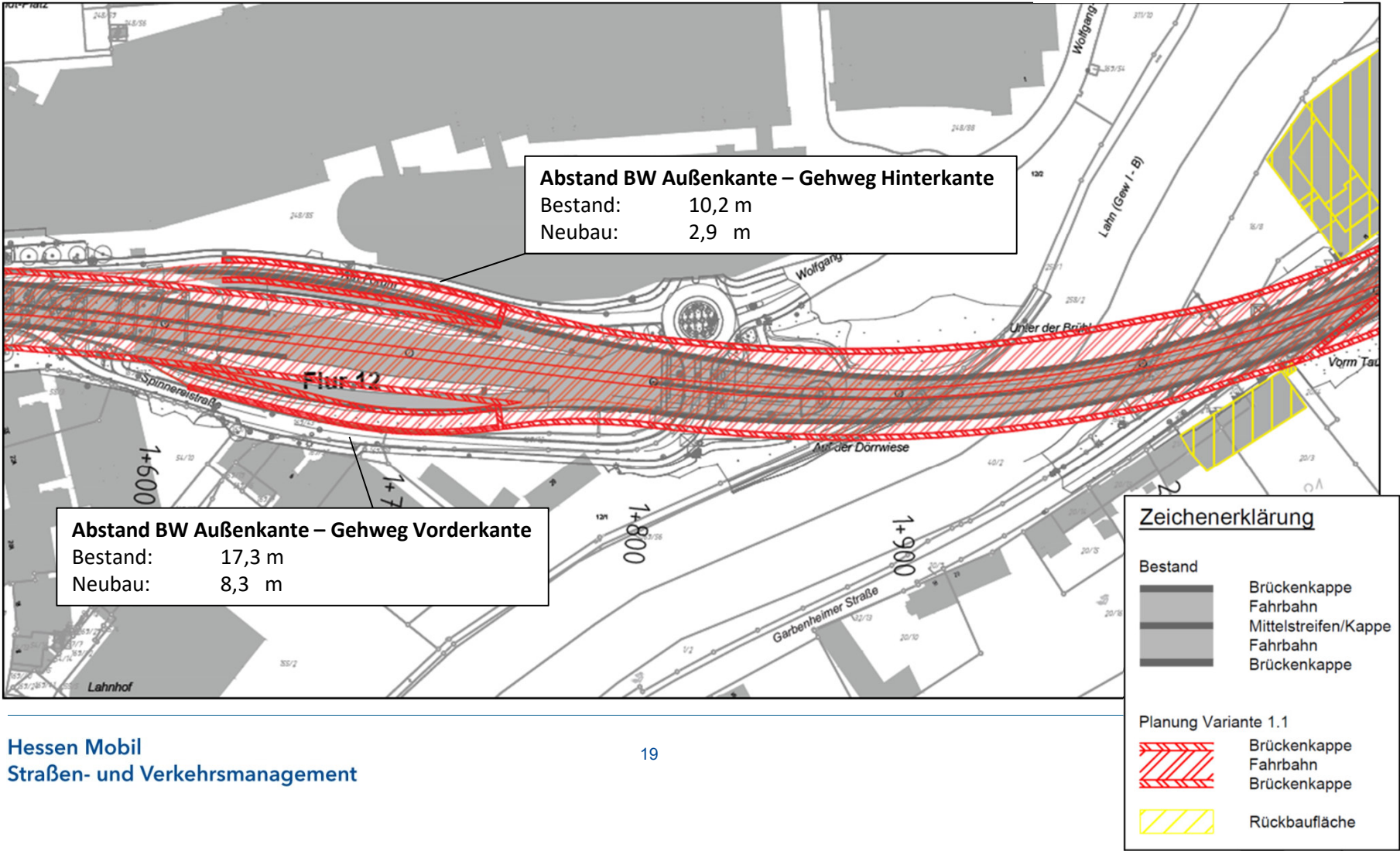
- **RQ 31 bzw. RQ 31B+** (+14,60m gegenüber Bestand) / Länge der Baustrecke **ca. 2.800 m**
- **Neubau von 15 Bauwerken:** 1 Großbrücke, 1 LSW, 4 Unterführungen, 8 Rampen-Stützwände, 1 Hangstützwand (Länge der „neuen Hochstraße“ ca. 1.530m, Höhe der LSW vsl. 4m)
- **problematisch:**
Grunderwerb: 5 rückzubauende 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

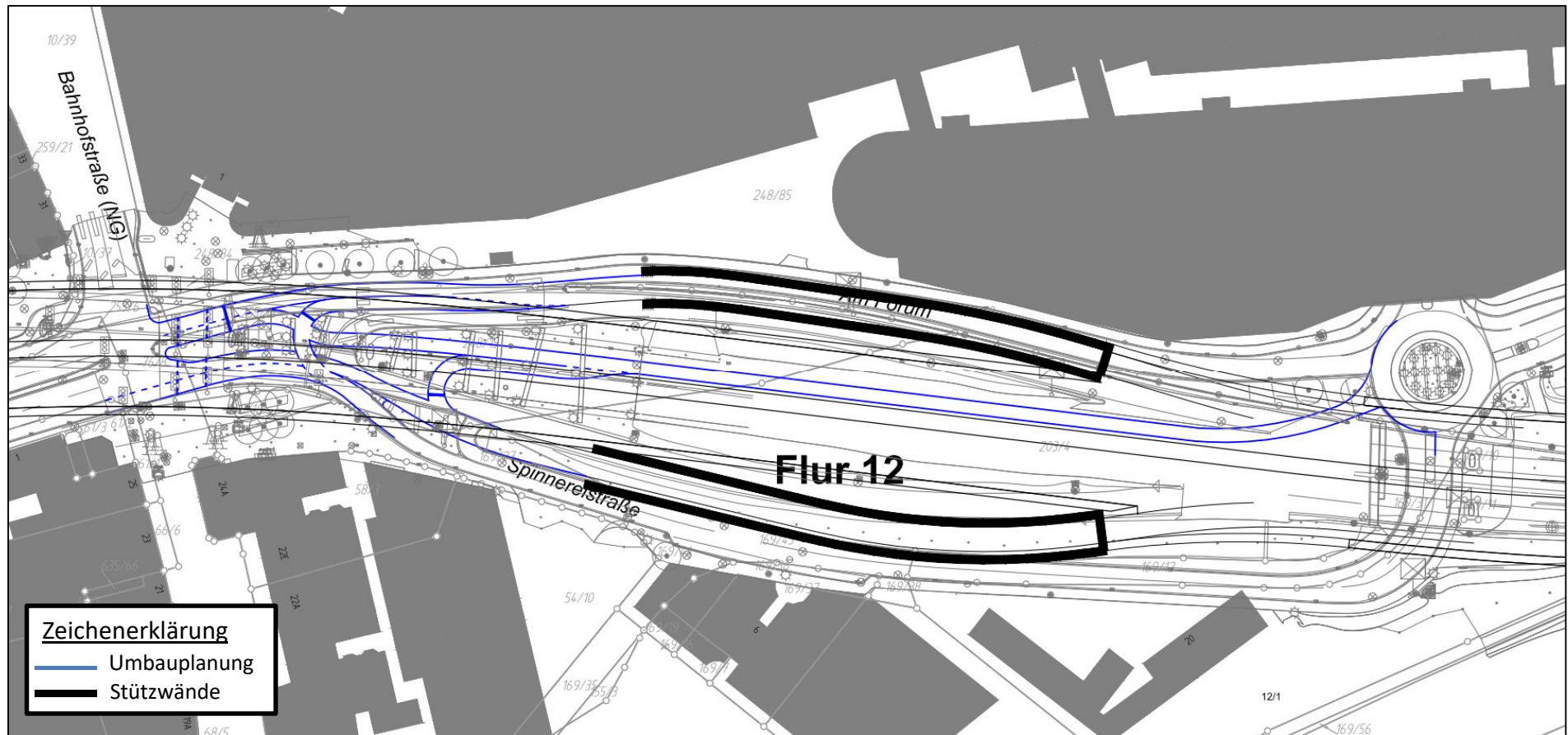
Quelle: SP, Stand 04/2019



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

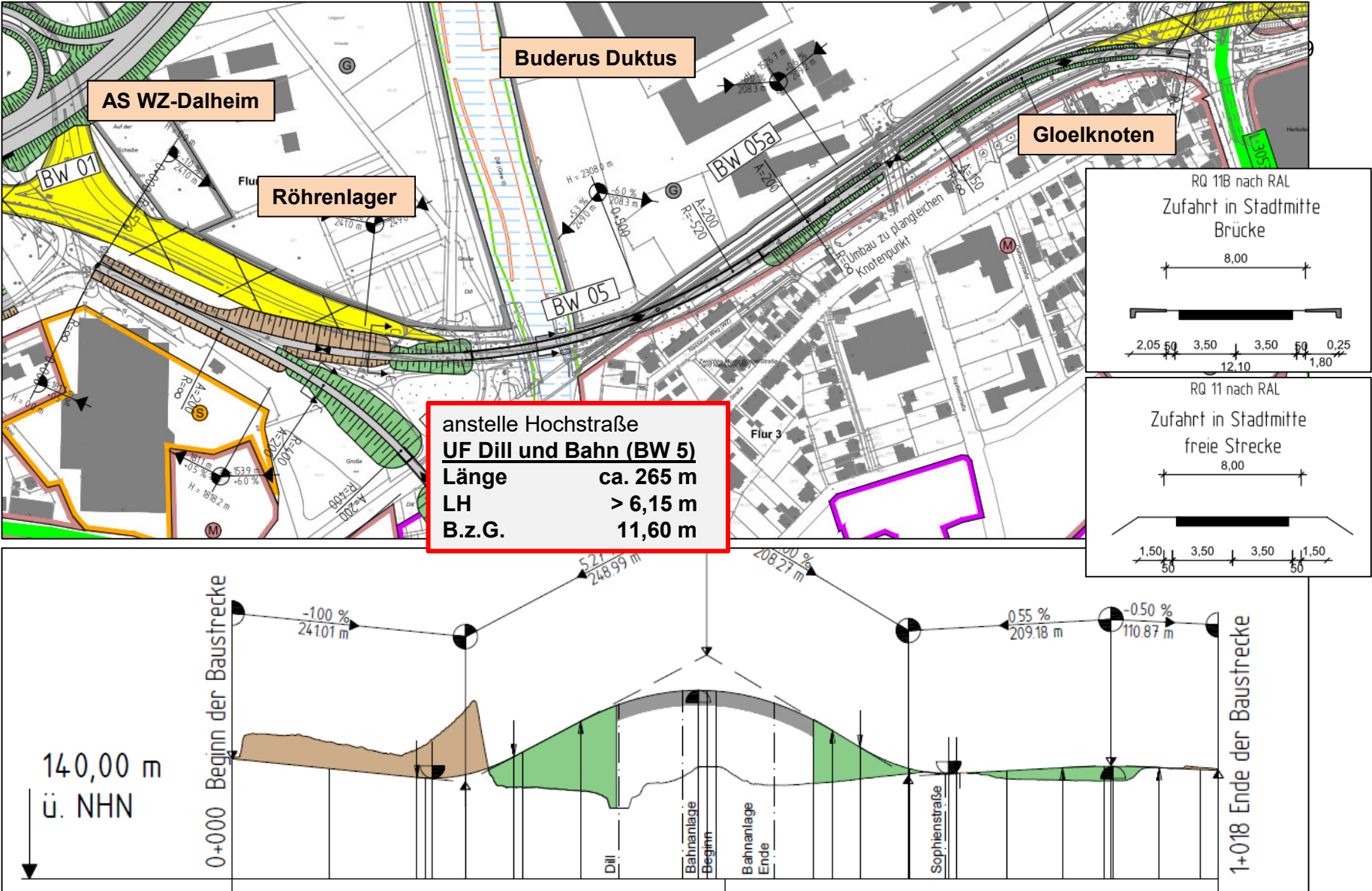
hier: Variante 1.1 (Ersatz im Bestandskorridor) - Umbau innerstädtischer Straßen im Bereich Forum

Quelle: SP, Stand 04/2019



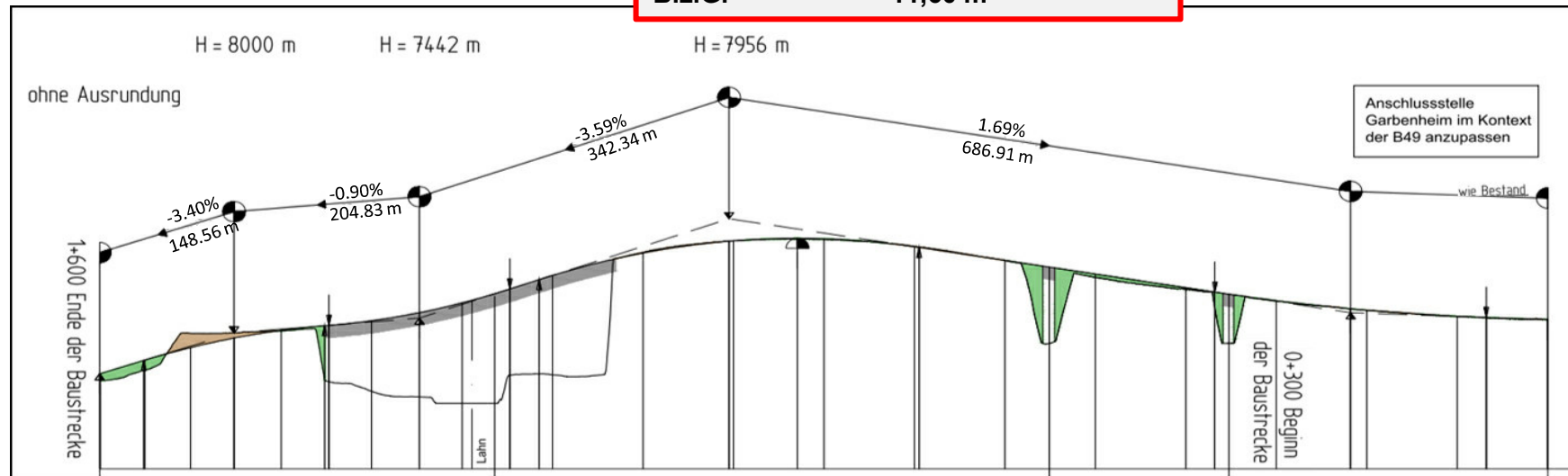
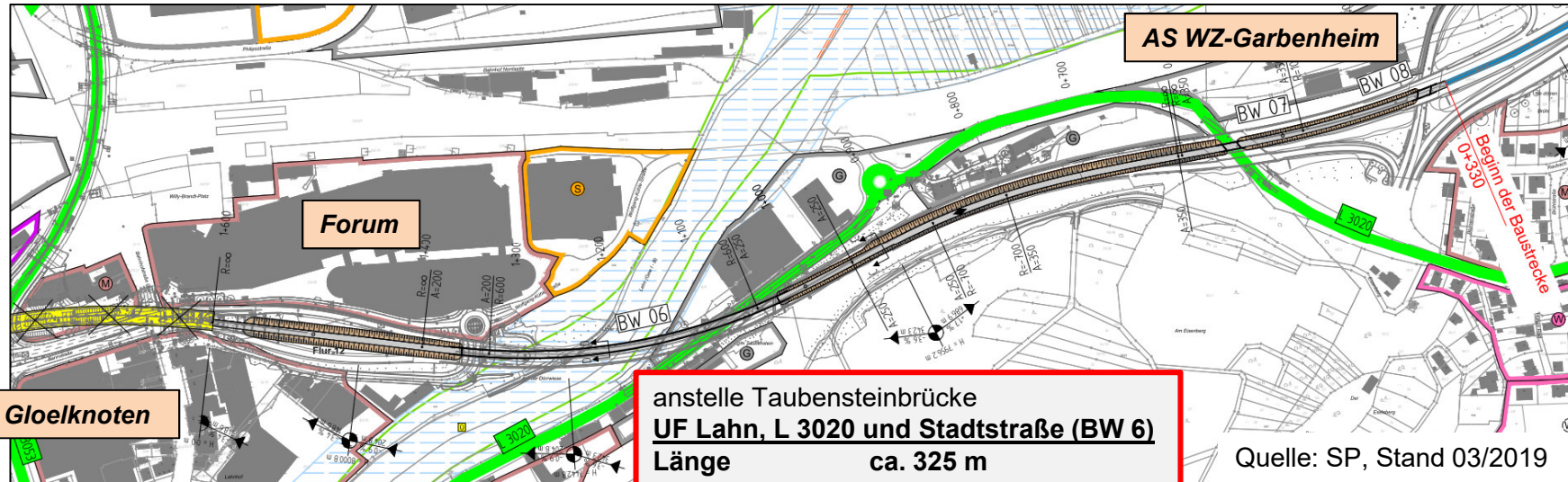
3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

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



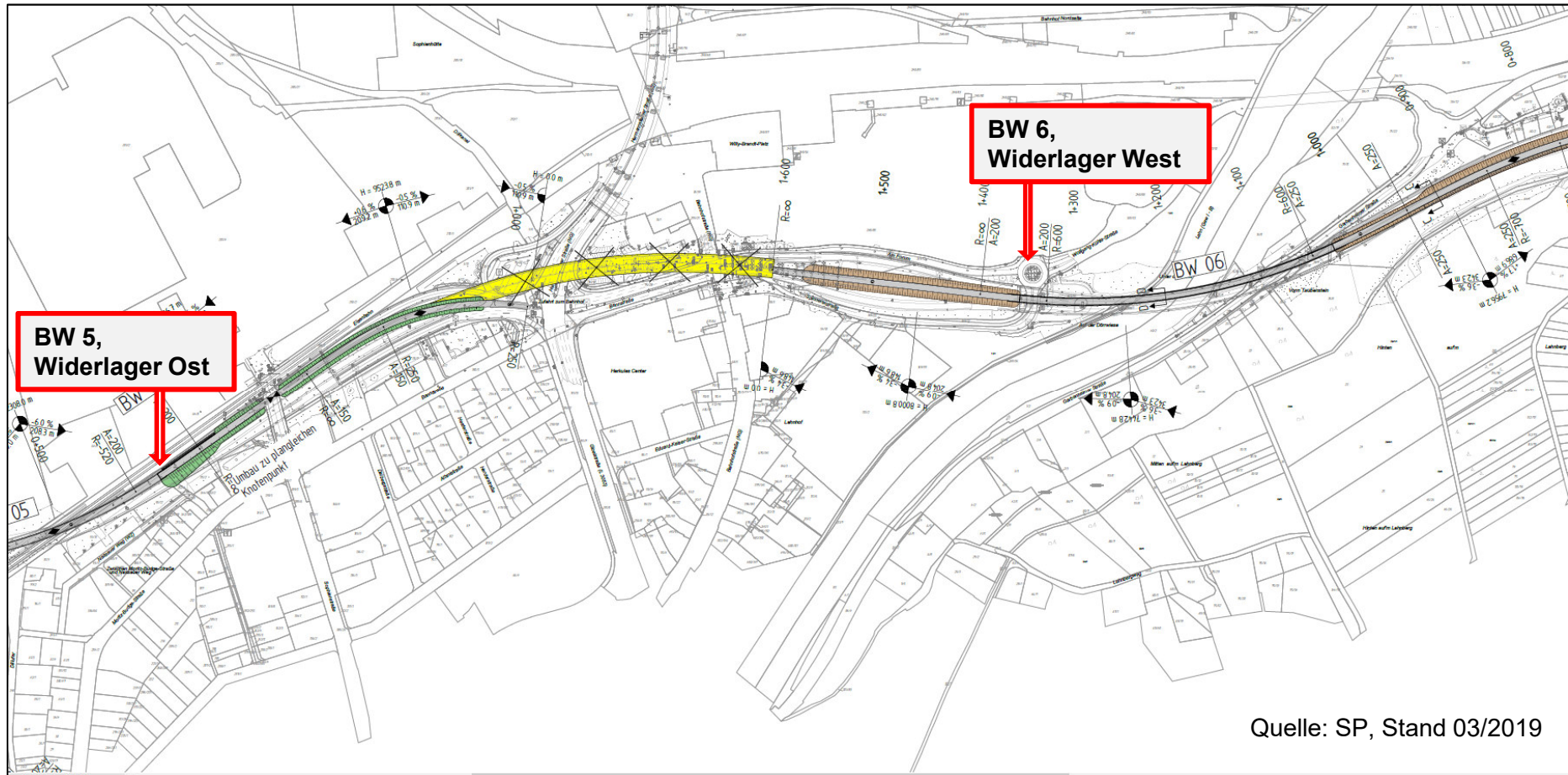
3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

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

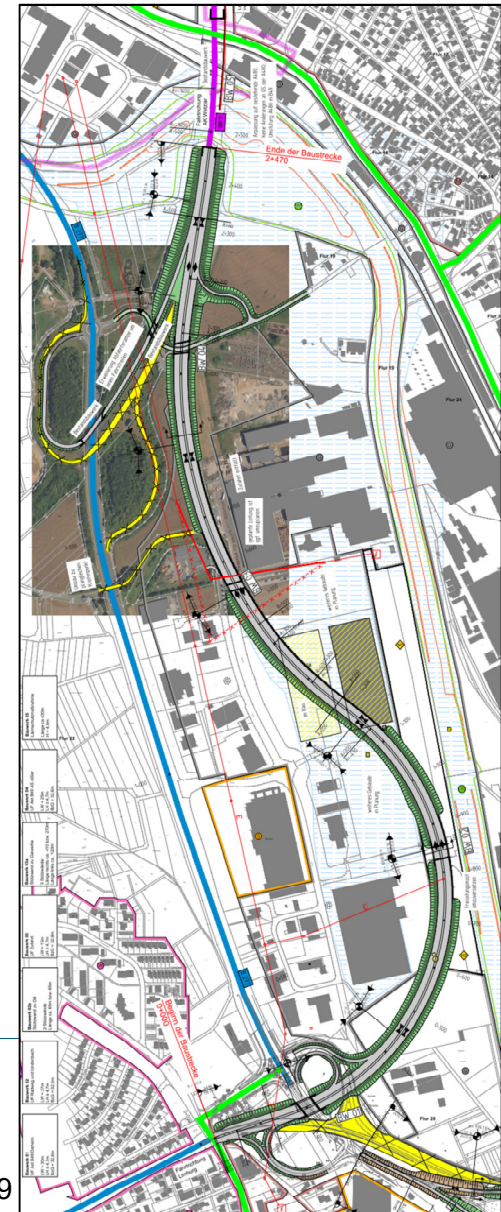


3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Alternative 5.1 (Dillfeld-Umfahrung)

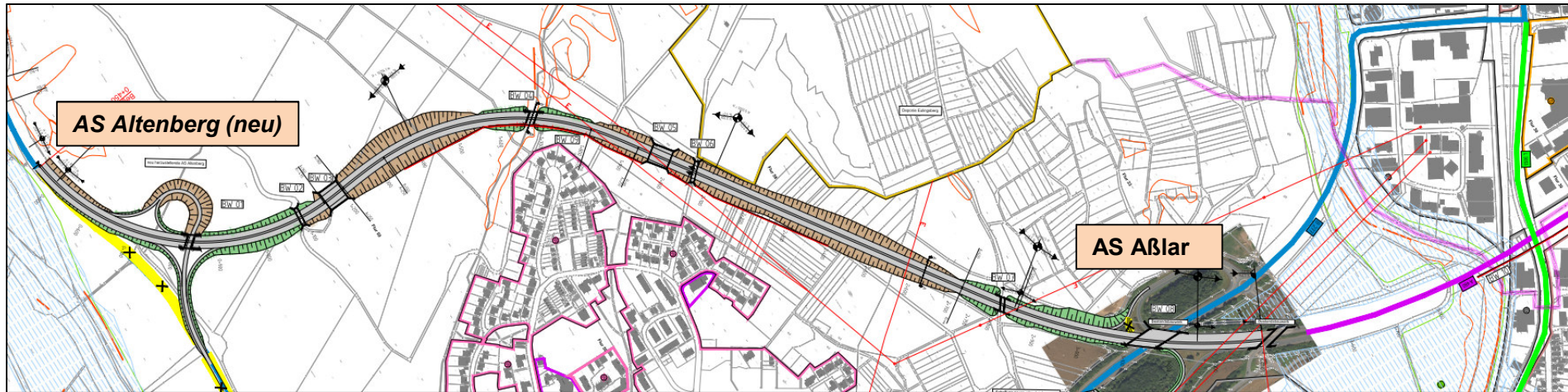
- **RQ 31 bzw. RQ 31B+ / Länge der Baustrecke (B49n) ca. 2.500 m, RQ 11 bzw. RQ 11B / Länge der Baustrecke (Stadtanschl.) ca. 2.300 m**
- **Konflikte mit Gewerbeflächen, -Gebäuden (Rückbau), Verlegung diverser Versorgungstrassen notwendig**
- **Umbau AS Aßlar und Erschließungsstraßen Gewerbegebiet Dillfeld**
- **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

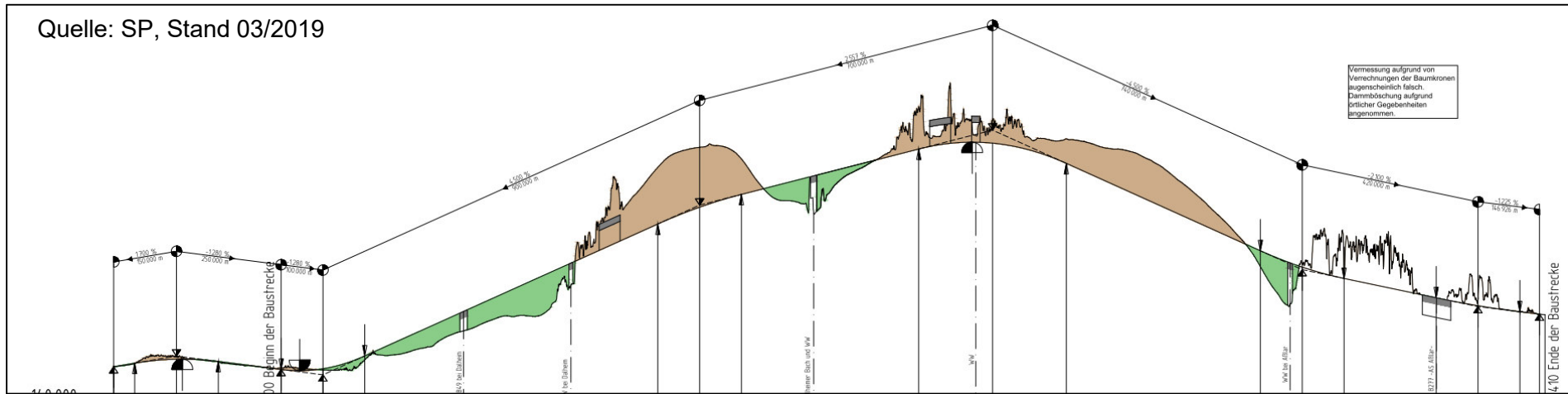


3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Alternative 5.3 (Dalheim-Umfahrung, Einschnitt)



Quelle: SP, Stand 03/2019



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

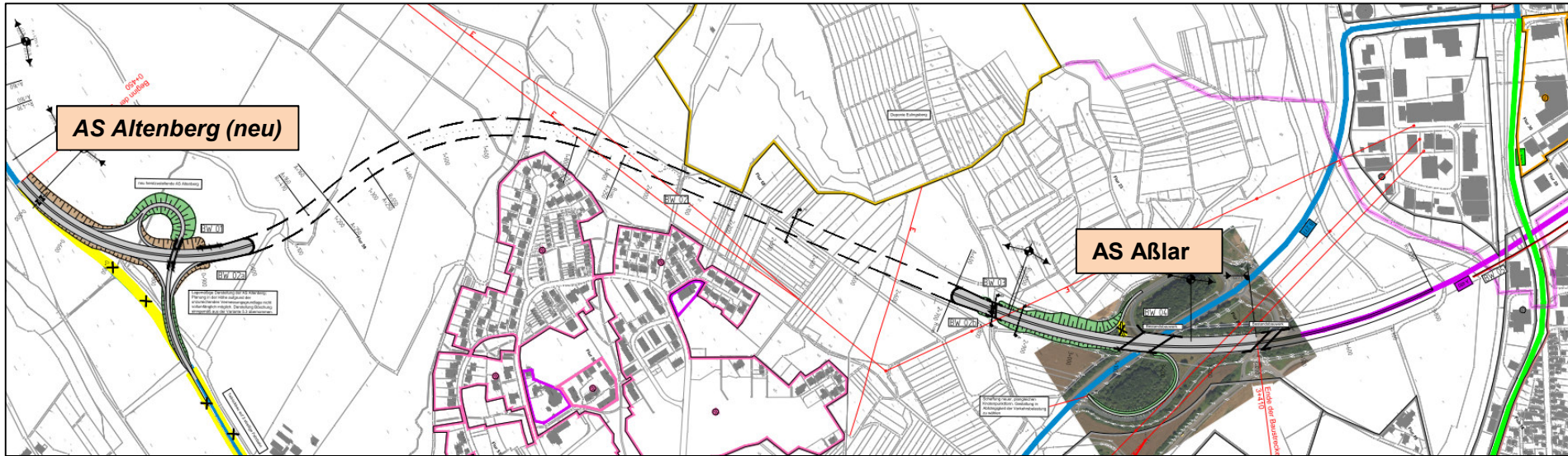
hier: **Alternative 5.3 (Dalheim-Umfahrung, Einschnitt)**

- **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

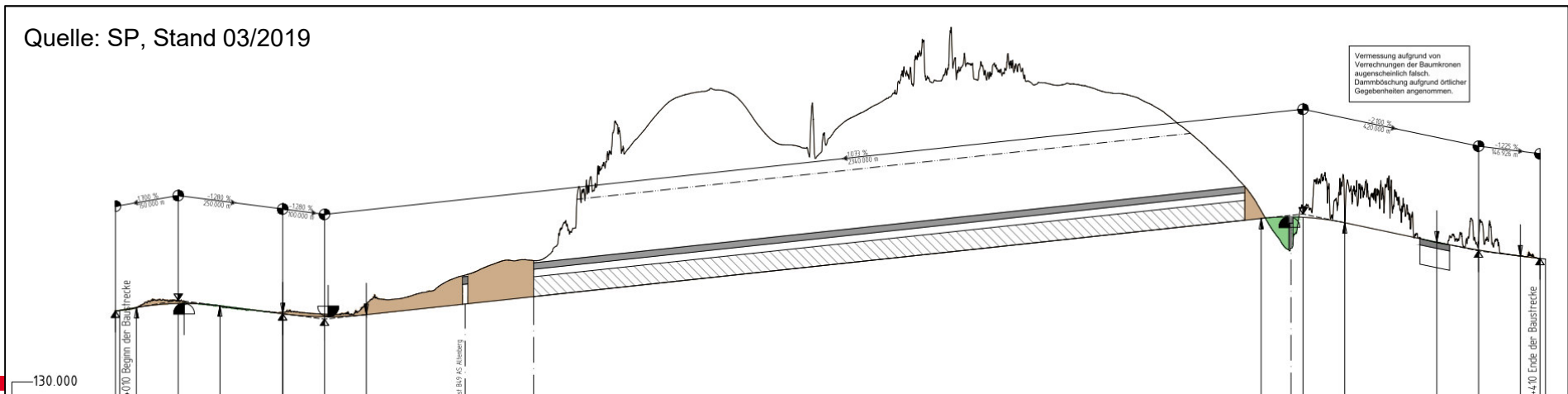


3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

hier: Alternative 5.4 (Dalheim-Umfahrung, Tunnel)



Quelle: SP, Stand 03/2019



Straßen- und Verkehrsmanagement



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

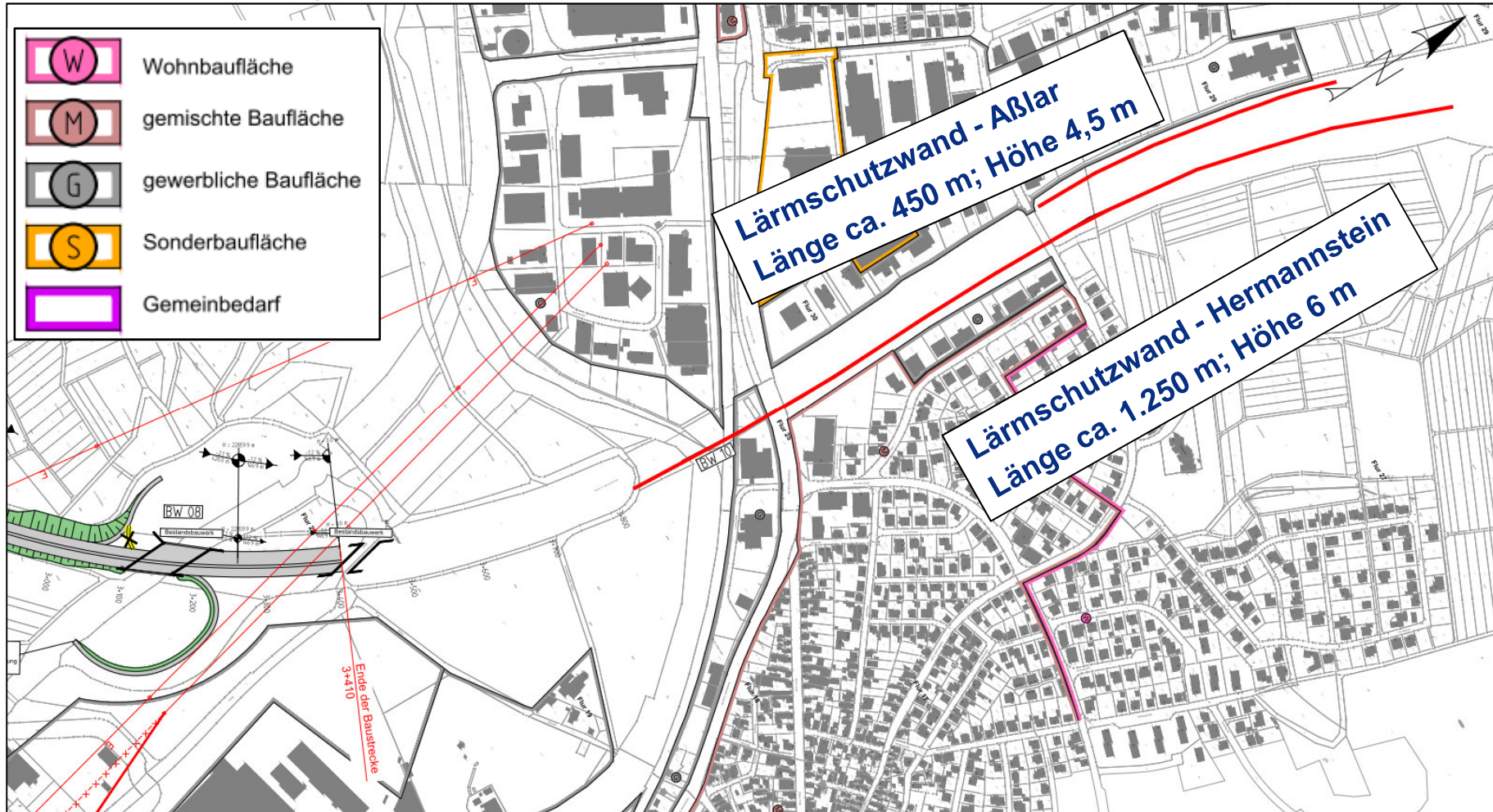
hier: **Alternative 5.4 (Dalheim-Umfahrung, Tunnel)**

- **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

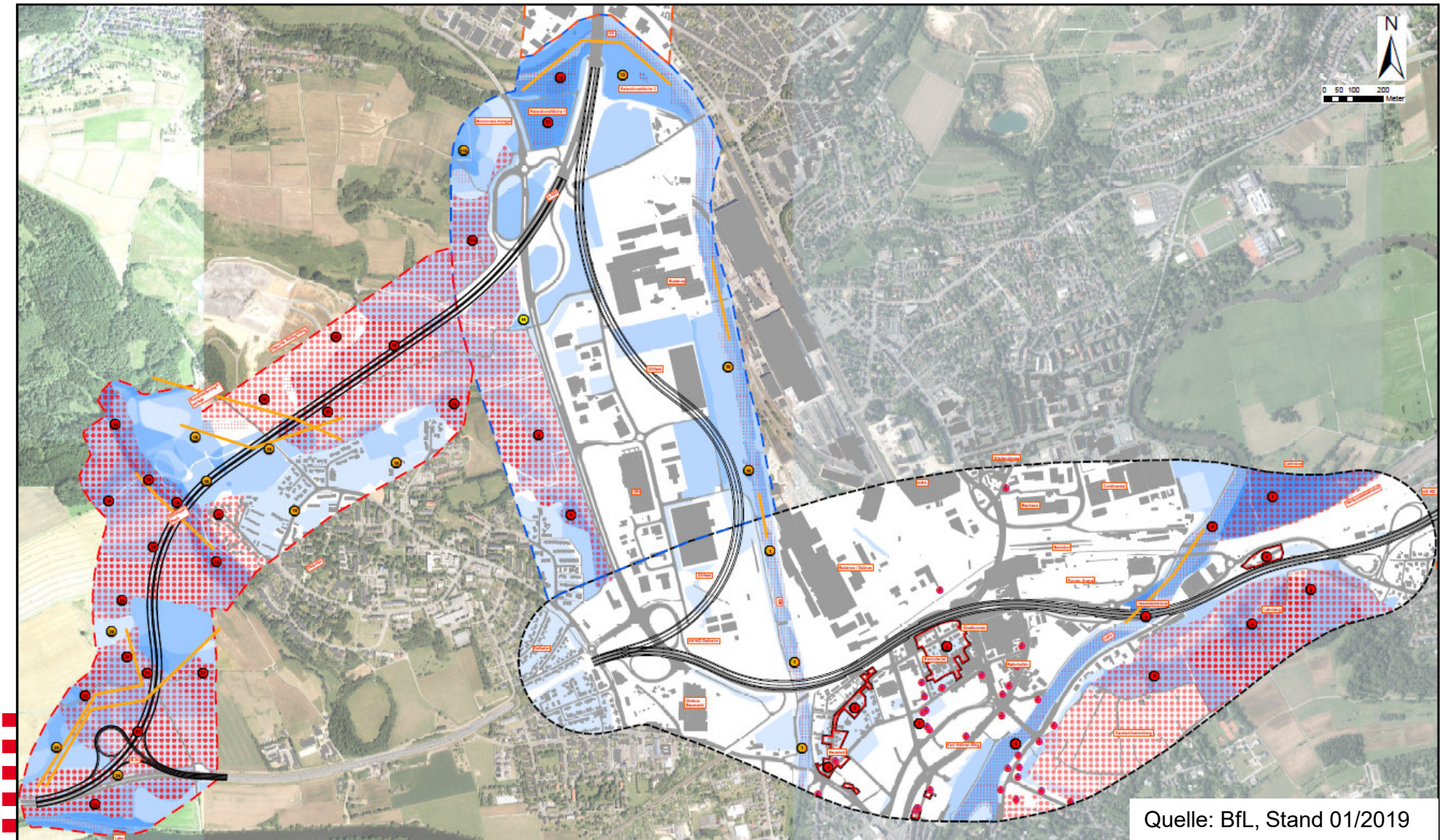
hier: alle Umfahrungsalternativen (Lärmschutzmaßnahmen im Bereich A480)



3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

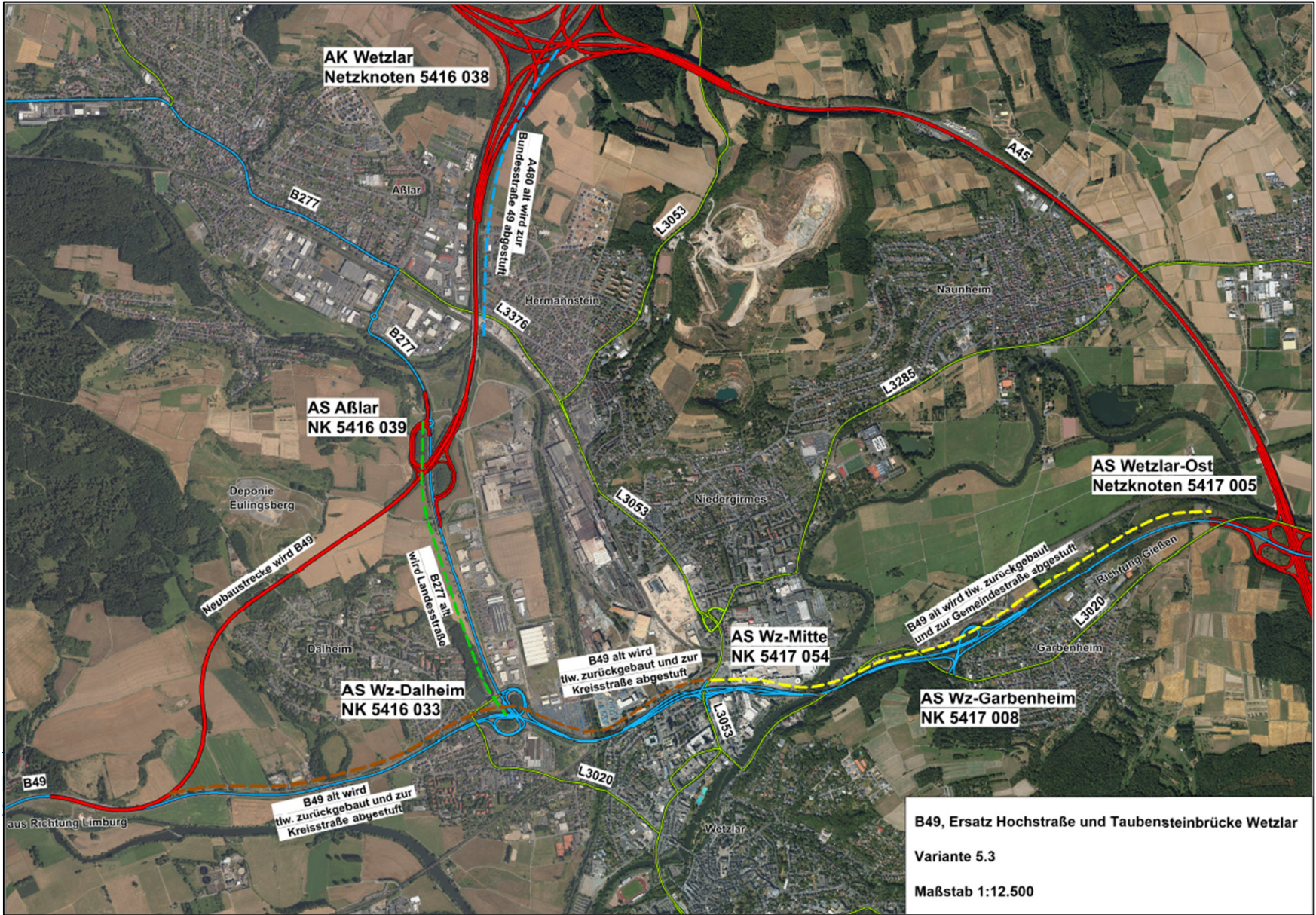
hier: Sachstand UVS - Raumwiderstand / Potentialanalyse

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

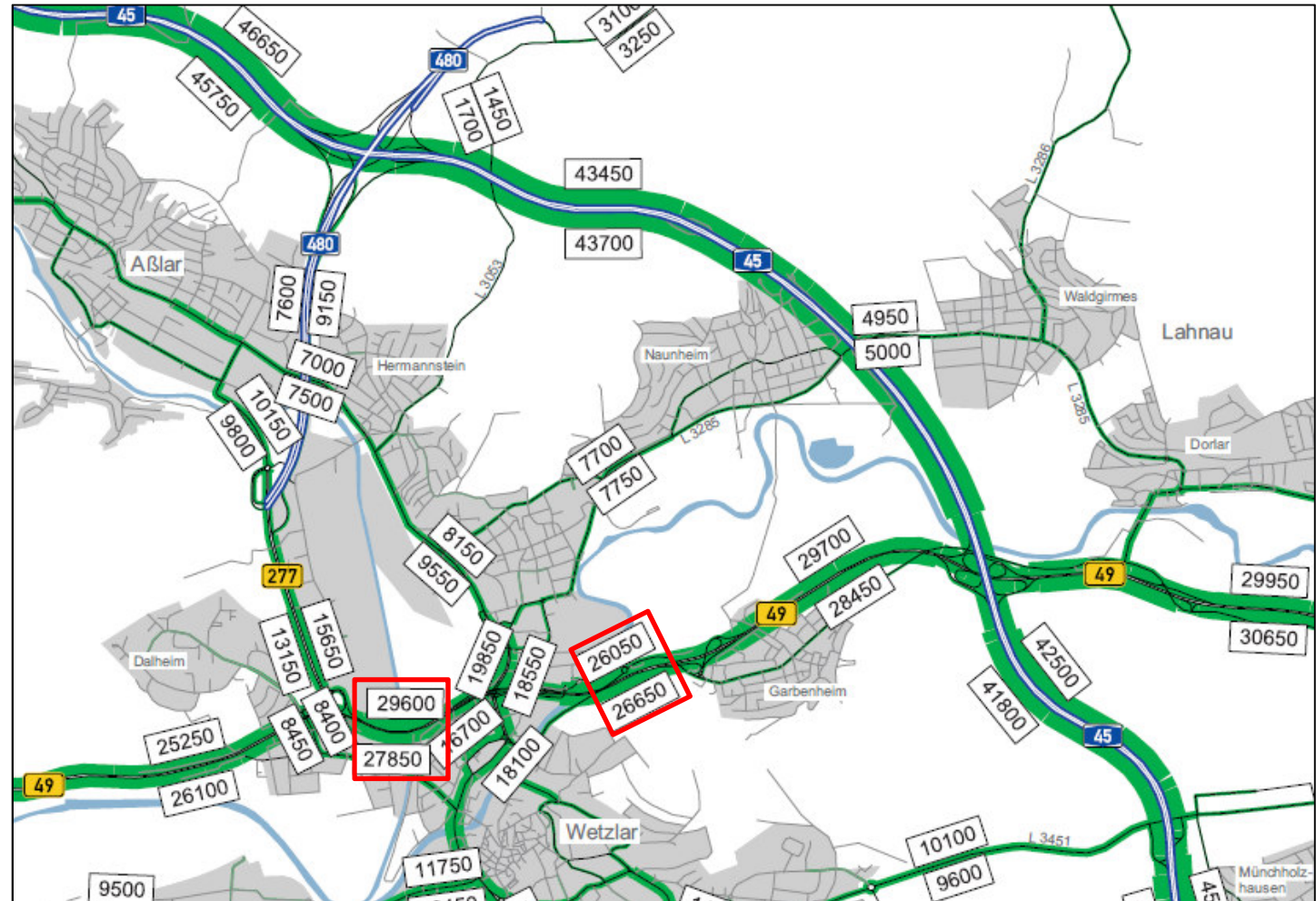
Ziel:

- 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, Ergebnis Gesamtverkehr für Variante 1.1 (Referenzmodell)

- Prognose-Nullfall 2030 (DTV_{w5})
(alle Angaben gelten für Mo bis Fr = w5)
- Maximum: ca. 58.000 Kfz/24h zwischen AS WZ-Dalheim und AS WZ-Mitte



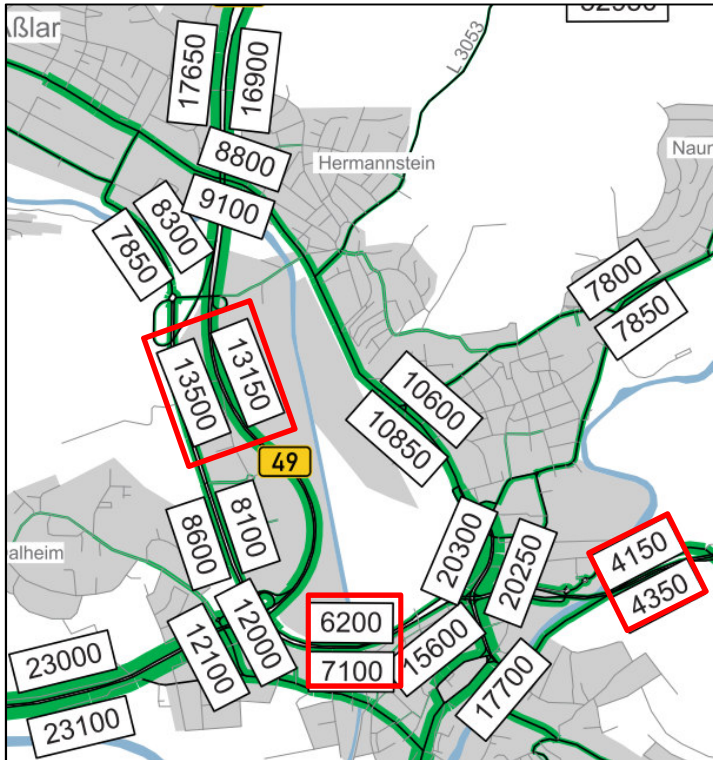
Quelle: H+F, Stand 05/2018



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



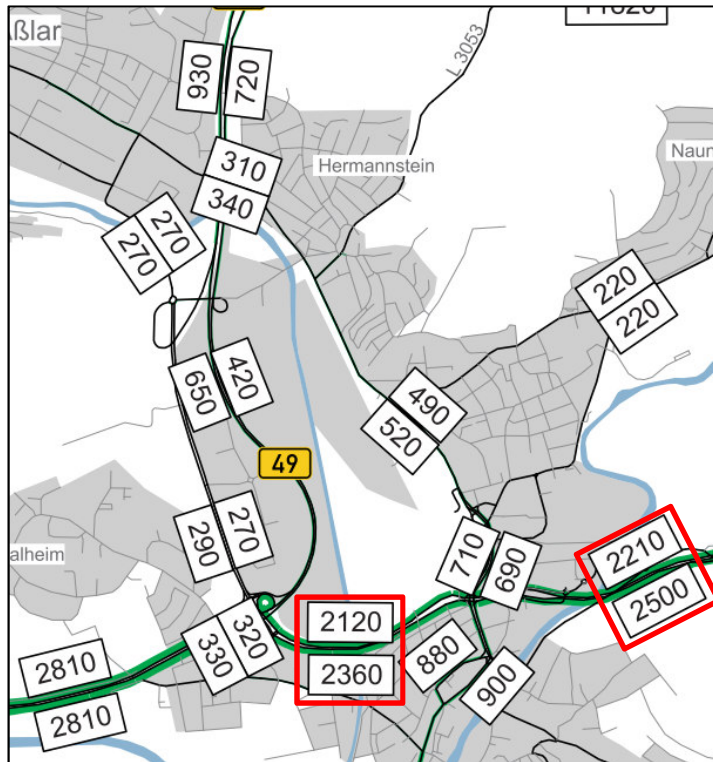
3.3 Sachstand Vorplanung der verbleibenden Varianten / Alternativen

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

Quelle: H+F, Stand 01/2019

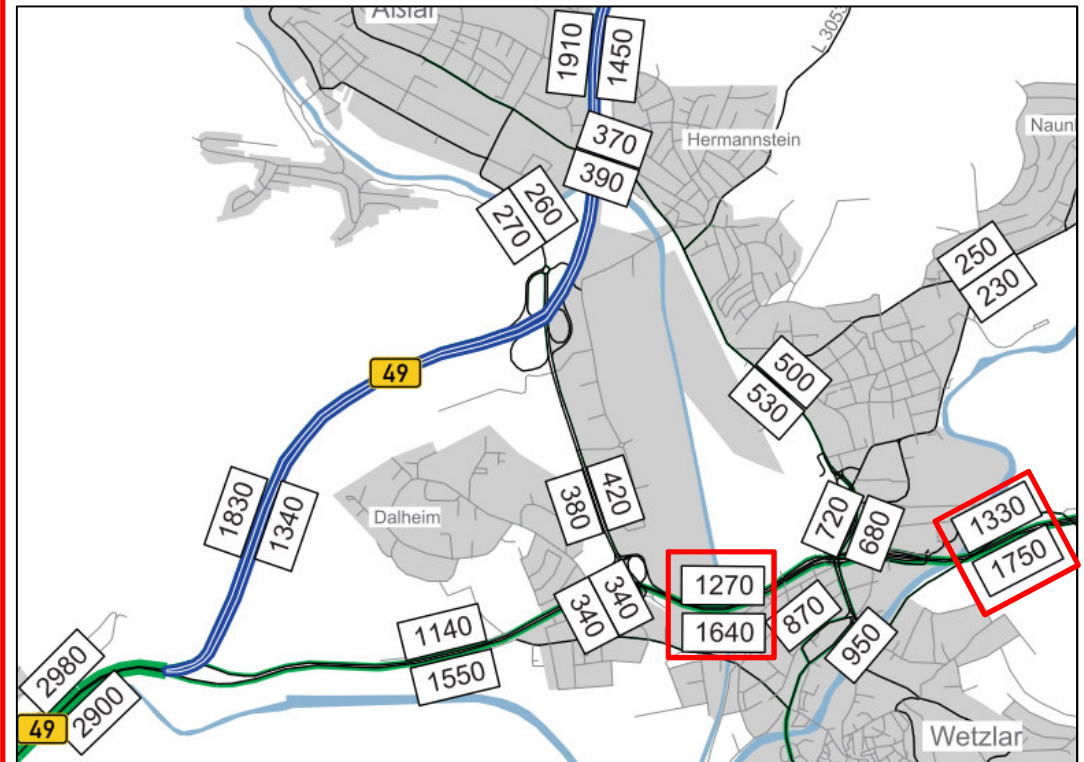
Alternative 5.1

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



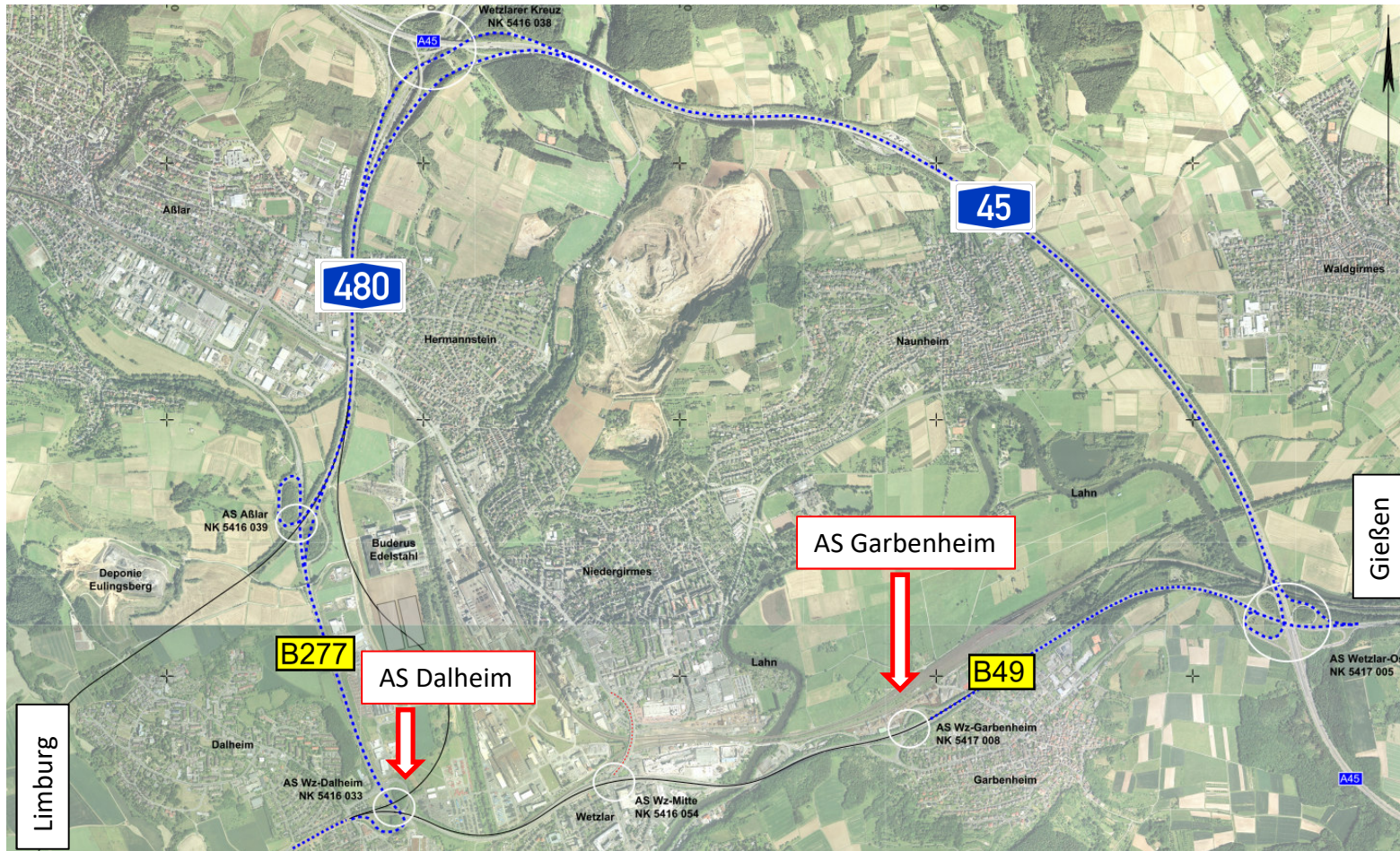
Alternative 5.3 / 5.4

- 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**



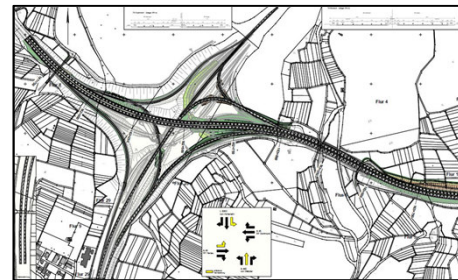
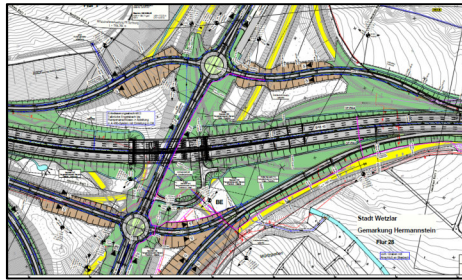
Quelle: Schlußler-Plan, Stand 07/2018



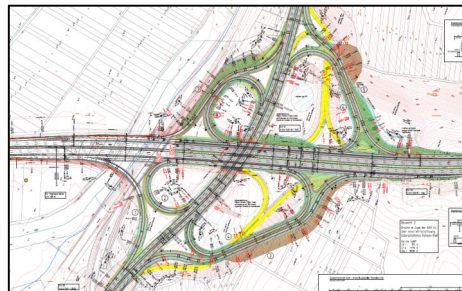
3.4 Konzept der baulichen Abwicklung

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



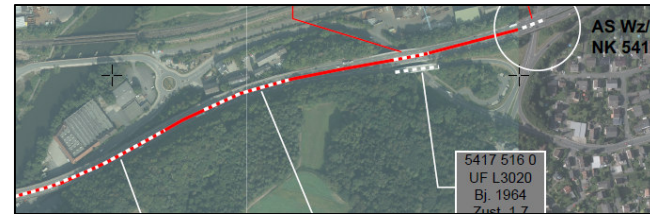
- **AS Wetzlar-Ost:**
Stärkung der Übereckbeziehung A45/B49 infolge bauzeitlicher / ggf. endgültiger Verkehrsbelastung
→ Änderung der bisherigen Umplanung



3.4 Konzept der baulichen Abwicklung

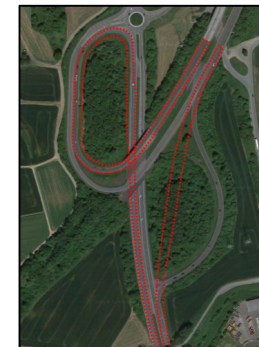
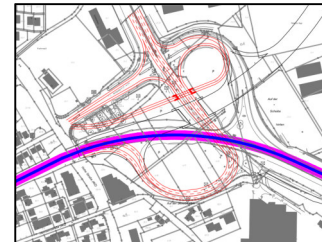
bauzeitliche Umfahrung nach Ablauf RND Hochstraße = ab 01/2028
bzw. während der Herstellung der auszuwählenden Vorzugslösung

- 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

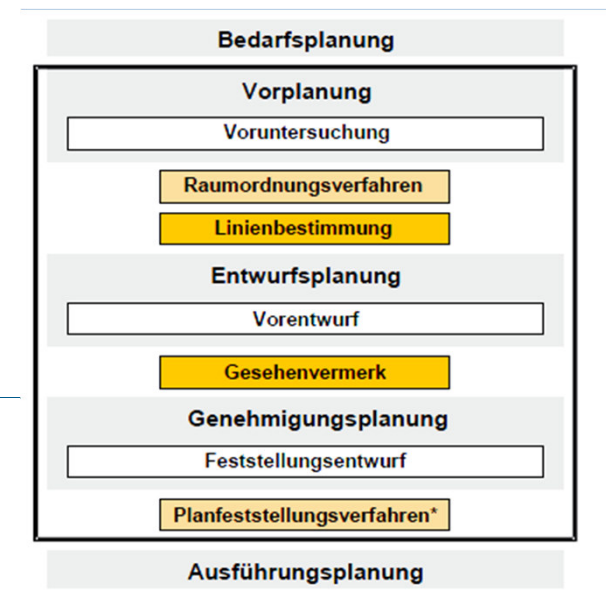
- bis 12/2019
 - Einarbeiten der vorgenannten Ergebnisse in Vorplanung mit Wertungsmatrix
 - Einreichen eines Vorschlags zur Vorzugslösung beim BMVI

- 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
Organisations-einheit	Dezernat Task Force Brückenerhaltung PL 21
Adresse	Raiffeisenstraße 7 35043 Marburg
Referent/in	Annett Nusch, Dezernentin Andreas Schäfer, Projektverantwortlicher
Kontakt	Telefon 06421 / 403 - 0 annett.nusch@mobil.hessen.de andreas.schäfer@mobil.hessen.de



für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit



Danke !

