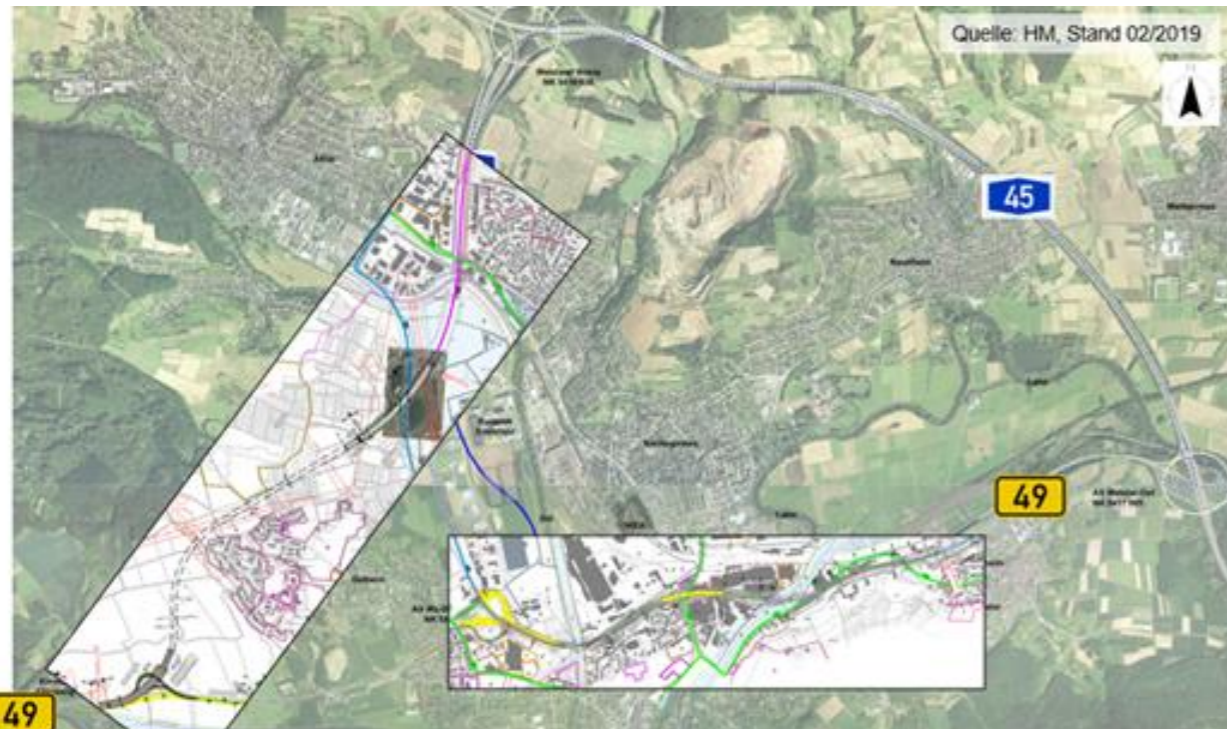




VARIANTENVERGLEICH

B49, Ersatz Brückenzug zwischen AS Wetzlar-Dalheim und AS Wetzlar-Garbenheim
 einschl. Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar

Variante 5.4: B49n, Dalheim-Umfahrung (Tunnel) mit Neubau Stadtzubringer



Trassierung

- Lage: Die neue B49n verläuft zwischen einer neuen AS bei Altenberg und AS Aßlar und wird überwiegend unterirdisch an Dalheim vorbeigeführt.
- Rückbau der bestehenden B49 zwischen AS WZ-Dalheim und AS WZ-Garbenheim auf RQ 11 (Stadtzubringer), inklusive Abriss der Hochstraße und Abstufung der Bundesstraße.
- Höhe: Tunnelunterkante 155 bis 173 m ü.NN, ca. 45 m unter dem bestehenden Gelände

Querschnitte

- B49n, je Fahrtrichtung
2 Fahrstreifen + Nothaltebuchten (RQ 31t)
- Stadtzubringer, je Fahrtrichtung
1 Fahrstreifen (RQ 11)

Bauablauf

1. Kampfmittelräumung und Leitungsverlegungen
2. Herstellung der Umfahrung inkl. 4 Bauwerken und bergmännischer Tunnel sowie parallel dazu Neubau/Umbau der Anschlussstellen bei Altenberg u. Aßlar
 - 2.1 Teilabschnitt West:
 - Rückbau der Bauwerke zwischen AS WZ-Dalheim und AS WZ-Mitte: Hochstraße, UF B277
 - Neubau *Stadtzubringer West*
 - 2.2 Teilabschnitt Ost:
 - Rückbau der Bauwerke zwischen AS WZ-Mitte und AS WZ-Garbenheim: Taubensteinbrücke, Hangbrücken, Hangstützwände, UF L3020, UF Ast B49
 - Neubau *Stadtzubringer Ost*
3. Teilrückbau B49alt zwischen AS bei Altenberg und AS WZ-Dalheim sowie zwischen AS WZ-Garbenheim und AS WZ-Ost

Eingriffe in Bebauung

- Stadtanschlüsse mit deutlich kleinerem Brückenquerschnitt (keine Gebäudeabrisse notw.)
- Entwicklungspotenzial der Innenstadt Wetzlar

Bauzeit

Gesamtbauzeit ca. 7 Jahre
 (Herstellung der Stadtzubringer maßgebend)
 Tunnel wird parallel hergestellt

Fahrzeiten (Endzustand)

ca. + 2 min gegenüber Bestand

Umweltverträglichkeit (auszugsweise)

- Lärm: Belastung von Hermannstein und Aßlar, gemindert durch LSW; Entlastung Stadtmitte und Garbenheim
- Baulärm: bisher nicht untersucht
- Luft: Entlastung Stadtmitte und Garbenheim, Neubelastung in Bereich der Tunnelportale
- Boden: im überwiegenden Bereich Tunnel, somit verhältnismäßig wenig Neuversiegelungen
- Wasser: Reduzierte Grundwasserneubildung jedoch keine Betroffenheit des Dillheimer Bachs
- Landschaftsbild: Beeinträchtigung i.B. der Portale

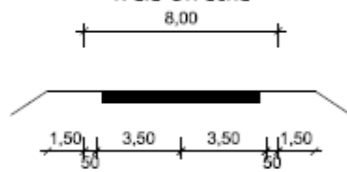
Wirtschaftlichkeit

- große Überschuss-Massen, viele Transporte
- hohe Herstellungs- und Unterhaltungskosten
- hohe Kosten für Kampfmittelräumung und innerstädtische Leitungsverlegung sowie Baubehelfe
- bautechnisch sehr aufwendige Lösung,

Querschnitt E-E

RQ 11 nach RAL

Zufahrt in Stadtmitte
 freie Strecke



Querschnitt T-T

RQ31t zzgl. 0,5m jeder Seite Bauwerke

Tunnel

