

## B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar

### Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
1	04.05.2020	<i>Aus welchem Grund wurde es nötig alternative Strecken zur Hochstraße zu suchen, nachdem doch in 2016 lt. Hessen Mobil (WNZ v. 02.04.2016) es keine Probleme bereitet, die Straße an derselben Stelle wieder zu errichten.? Dort spricht Hessen Mobil von 6-7 m zusätzlicher Breite. Das heißt bei heutigen 18,5 m werden maximal 25 m breite benötigt, inklusive Standstreifen. Heute wird von Hessen Mobil wird immer behauptet, dass eine Wiedererrichtung der Hochstraße mit einer Breite von 33 m erfolgen muß. Ernstzunehmende Straßenplaner bestreiten diese Notwendigkeit, weil die von Ihnen zu Grunde gelegten Vorgaben zwingend nur für Fernautobahnen und nicht für Stadtautobahnen einzuhalten sind. Aus gutem Grund, da sind die Ausfahrtabstände deutlich geringer aus auf Fernautobahnen und in der Folge auch die Stauproblematik eine ganz andere. Können Sie dezidiert aufzeigen, auf welche Vorschriften genau sich Hessen Mobil da bezieht. Gibt es auch Gründe die eine geringere Breite in Form einer Stadtautobahn zulassen? Wieviel Spuren und welche Breite hätte a) die Tunnellösung, b) eine offene Westumfahrung</i>	<b>1a, 1b, 1d</b>
<b>2/3</b>	04.05.2020	<i>Wer erstellt die Kostenplanung? Wird sie einsehbar? Wie wird sichergestellt, dass alle direkt entstehenden Kosten, die infolge einer möglichen Umfahrungsvariante anfallen, nicht dem 6-streifigen Ausbau der A45 zugeschlagen werden. Insbesondere sind dies Kosten für den Umbau der Anschlussstellen A45 Wetzlar West und A45 Wetzlar Ost und Anschluss der Umfahrung an die A485. Wird Hessen Mobil für jede der in Frage kommenden Varianten. Eine Lärmbelastungsstudie (differenziert nach Anzahl und Stärke aller Betroffenen) erstellen. Last not least werden die</i>	<b>1g, 5a, 5k</b>



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<i>mittelfristigen Umweltfolgekosten infolge einer möglichen Umfahrung durch Hessen Mobil berechnet?</i>	
<b>4</b>	04.05.2020	<i>Wie belastbar sind die Verkehrsprognosen, (dass Hessen Mobil die verkehrlichen Folgen professionell berechnet), die Hessen Mobil erstellt hat? Welchen Einfluß nimmt die geplante Verkehrswende auf die zukünftige Verkehrsbelastung? Gibt es da alternative Szenarien die von Hessen Mobil durchgerechnet wurden? Oder werden mögliche Veränderungen ganz ausgeblendet und dann in 20 Jahren behauptet, damit konnte man heute nicht rechnen. Ich erinnere, dass zum Zeitpunkt der Erbauung der Brücken immer behauptet wurde, die halten 100 Jahre und heute wird lapidar behauptet, ja mit der heutigen Verkehrsbelastung konnte damals niemand rechnen. Meines Wissens stieg der Verkehr auf der B49 mit dem Mauerfall dramatisch an. Insbesondere nochmals, als die LKW-Maut für Autobahnen eingeführt wurde. Der LKW-Verkehr gilt als zentraler Punkt für das Ende der Nutzungsdauer z.B. der Taubensteinbrücke. Wird bei den Planungen von Hessen Mobil auch durchgerechnet, was passiert, wenn auch eine Maut für die B49 für den LKW-Verkehr eingeführt wird? Oder stellt man sich da jans unwissend?</i>	<b>4a</b>
<b>5</b>	04.05.2020	<i>Hallo, als Bewohner des Stadtteils Dalheim macht nach meinem dafürhalten, auch wenn teurer die Variante 5.4 Umfahrung Dalheims mit Tunnel den meisten Sinn. Die Brücken sind schwer geschädigt, keine Frage und sicher für den heutigen Verkehr nicht ausgelegt, warum aber läuft bis dato der Schwerverkehr weiter über die beschädigte Trasse, macht es nicht Sinn diese für den Schwer-verkehr (außer Lieferverkehr) zu sperren und auch jetzt schon via A 45 umzuleiten? Könnte dies nicht durch die verminderte Belastung dazu führen das eventuell eine längere Nutzungsdauer der Trasse generiert werde könnte, die eben auch hilfreich in der Erstellungsphase der Variante 5.4 sein könnte, da diese erfolgen könnte ohne Staus und längere Sperrungen zu verursachen?</i>	<b>6a</b>
<b>6</b>	04.05.2020	<i>Sehr geehrter Herr Reichwein, mich verwundert vorallem, dass eine wiederzuerrichtende Hochstraße durch Wetzlar neuerdings 33 m breit sein muss. In einem Artikel der WNZ vom 03.04.2016 werden Sie persönlich zitiert, dass eine Wiedererichtung an der vorhandenen Stelle keine größeren Probleme darstellt. Zwar müsse diese um 6 bis 7 m breiter sein, dies ist aber ohne Probleme machbar. Die derzeitige Breite beträgt 18,5 m + 7 m wären das max. 25,5 m. Bei den Planungen der Brücke wird von Hessen Mobil nun dargestellt, dass diese 33 m breit sein muss. Von Hessen Mobil wird immer dargestellt, dass die die neueren Vorgaben sind. Zeigen Sie bitte auf, dass für derartige Bundesstraßen eine solche Breite vorgeschrieben ist. und keine Abweichung hiervon möglich ist. Bislang gibt es zwischen Weilburg und Gießen keinen Standstreifen, da erscheint es besonders schwachsinnig ausgerechnet durch eine Stadt mit einer solchen Breite (incl. Standstreifen) zu</i>	<b>1b, 1d</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<i>beginnen. Kann es sein, dass erst durch Teile des Wetzlarer Parlaments die unumgängliche Breite von 33 m zur Planungsgrundlage erhoben wurde, damit eine Wiedererrichtung an gleicher Stelle erheblich verteuert wird und so andere Varianten "sinnvoller" erscheinen?</i>	
<b>7</b>	04.05.2020	<i>Wurde bei den Voruntersuchungen auch eine Variante bedacht, die eine doppelstöckige Fahrband auf der ursprünglichen Streckenführung vorsieht?</i>	<b>3a</b>
<b>8</b>	04.05.2020	<i>vorab einmal Vielen Dank, für dieses Infoportal. Und natürlich vielen Dank für die bereits investierte Arbeit, um das ganze Projekt für die Zukunft aufzustellen. Ich bin Anwohner von Solms-Oberbiel und damit wahrscheinlich für den Rest meines Berufslebens mit den angedachten Baumaßnahmen rund um die A45 und die B49 konfrontiert. Ich bin im Außendienst tätig und somit jeden Tag in östlicher Richtung morgens startend auf der B49 unterwegs. Bei allem Realismus (und ich habe nun den ganzen Vormittag damit verbracht, bestmöglich alles zu lesen und die Videos anzuschauen), ist doch mit dem gesunden Menschenverstand einhergehend im Grunde NUR die Dillfeld Umfahrung die einzig wirklich sinnvolle Variante, der Neugestaltung. Unter der Berücksichtigung aller Punkte wahrscheinlich auch die kostengünstigste. Alle anderen Varianten, wären aus meiner Sicht wieder früher oder später sicher bei Mario Barth im TV, wenn es um das Thema Kostenplanung und Endergebnis im Verhältnis zum Nötigen geht. Bleiben Sie gesund und halten Sie uns Mitbürger auf dem Laufenden.</i>	<b>3j</b>
<b>9</b>	04.05.2020	<i>wenn die B49 tatsächlich bis zum Wetzlarer Kreuz über die A480 führt, wäre es dann nicht sinnvoller, die ehemalige Planung der A480 (Lückenschluss Blasbach-Wettenberg) weiter nach Gießen zu realisieren als B49b anstatt den Verkehr zurück nach Wetzlar -Ost zu führen und dann wieder nach Gießen weiter? Alleine die Strecke vom Wetzlarer Kreuz bis Wetzlar-Ost ist so weit wie von Blasbach fast bis Wettenberg.</i>	<b>1h</b>
<b>10</b>	04.05.2020	<i>wie in Ihrer Grafik dargestellt, fließen in die Planung die unterschiedlichsten Kriterien ein, wie Mensch, Umwelt, Kosten, technische Probleme usw. die Frage ist, wie werden die Kriterien gewichtet, also wie/wer definiert, was ist wichtig und was weniger wichtig. Welche Ausschlusskriterien gibt es? Wieviel Punkte gibt es auf welches Kriterium. Erst dann wird sichtbar, was die Entscheidungsträger für wie wichtig erachten.  Wird dieser Prozeß auch der Öffentlichkeit einsichtig/einsehbar gemacht?</i>	<b>2a, 2c</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
11	04.05.2020	<p><i>unter der Rubrik mögliche Umfahrungsvarianten wird beschrieben diese würden mit " städtebauliche Aufwertung und eine Steigerung der Lebensqualität verbunden sein. Und mit den neuen freien Flächen im Stadtzentrum und am Lahnufer ergäben sich ganz neue Möglichkeiten für den Radverkehr und die Naherholung in Wetzlars Mitte."</i></p> <p><i>Das ist zwar theoretisch möglich aber fraglich ist ob es dem Wetzlarer Parlament tatsächlich gelingt. Bislang ist es so, dass es kaum nennenswerte Architektenausschreibungen (s. Domhöfe) gibt, sondern den Investoren weitgehend freie Hand gelassen wird, mit dem Ergebniss, dass gebaut wird was geht, was letztlich nicht zu der bekundeten Aufwertung der Naherholung von Wetzlars Mitte, führt. Noch nicht mal die Begrifflichkeit Wetzlar Mitte stimmt. Diese liegt am Domplatz. Hat sich da Hessen Mobil was diktieren lassen?</i></p> <p><i>Ich vermisse bei der Planung, dass eben der Wetzlarer Naherholungsbereich Dalheimer Umgebung Richtung Eulingsberg zerstört wird und ebenso das gesamte Dilltal zusätzlich lärmmäßig belastet wird.</i></p> <p><i>Hermannsteiner Bürger und Aßlarer Bürger bedanken sich.</i></p> <p><i>Wird denn der angekündigte Lärmschutz auf seine Wirksamkeit hin untersucht. Es handelt sich hier um eine Tal/Berglage, da ist es sicher schwierig, die Lärmausbreitung durch eine Lärmschutzwand zu verhindern.</i></p>	3p, 3l, 5a, 5g
12	04.05.2020	<p><i>in Ihrem Themenfeld Mensch und Umwelt geht es um Lärmemissionen also die Lärmausstrahlung. Dort wird richtig beschrieben dass es hier klare gesetzliche Regeln gibt. Die Lärmausstrahlung ist in Abhängigkeit von der Topographie. Ein Wiederaufbau an gleicher Stelle hätte doch dort erhebliche Vorteile, weil eine geeignete hohe und schallschluckende Schallschutzwand den Verkehrslärm erheblich senken würde, da sich der Schall nicht über Täler oder Hügel ausbreiten würde. Das gilt auch für Garbeinheim.</i></p> <p><i>Wird in einer Emissionsstudie die Lärmbelastung dargestellt für die Umfahrungsvariante und den Aufbau im bisherigen Verlauf?</i></p> <p><i>Letztlich sprechen doch alle Kriterien für die Wiedererrichtung der B49 an alter Stelle. Selbst die</i></p>	5a

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<i>Städtebaulichen Vorteile sind nicht so bedeutend, als dass dadurch eine Zerstörung von Natur und Raum an anderer Stelle gerechtfertigt wären.</i>	
<b>13</b>	04.05.2020	<i>Danke Ihnen für die Internet-Info-Veranstaltung. Für mich bleibt auch nach diesen Informationen der Tunnel die beste Lösung für Wetzlar. Können Sie sagen wie lange der Bau des Tunnels, der ja nach den Erkenntnissen nun länger sein muss, dauern wird?</i>	<b>3g</b>
<b>14</b>	05.05.2020	<i>warum gibt es nur Links zur Stad Wetzlar und der BI 'pro Tunnel' und nicht auch zur BI 'Erhalt der Hochstraße' ?</i>	<b>0B</b>
<b>15</b>	05.05.2020	<i>Wäre es nicht möglich im Bestand eine seitlich transparente Röhre zu bauen , ( man könnte optische Elemente des Forums oder des modernen Busbahnhofes aufnehmen um so ein Großes Ganzes entstehen zu lassen in der Stadt der Optik ) die nach oben hin geschlossen ist, sodass ein Tunnel entsteht, der ja andere Bedingungen vorsieht im Hinblick auf den Wegfall eines Standstreifens wie im Tunnel Dalheim und somit weniger breit gebaut werden müsste. Gleichzeitig entstünde so ein Lärmschutz für die Anwohner. Inwieweit man Solarmodule für den Betrieb der Entlüftungsanlagen mit einplanen sollte , wäre ebenso zu überlegen. Meines Erachtens ein ambitioniertes zukunftsweisendes Projekt.</i>	<b>3b</b>
<b>16</b>	05.05.2020	<i>sehr informative Dokumente und Pläne. Leider sind die Pläne so klein, dass die Auflösung als PDF ungenügend ist und viele Details sind via Zoom nicht erkennbar. Die Pläne sollten parallel als PNG, TIFF oder ähnl. auf der WEB Seite hinterlegt werden.</i>	<b>Feedback</b>
<b>17</b>	05.05.2020	<i>ich danke für die Ausarbeitung, Ausführungen und Bild-Darstellungen. Doch wo ist die Themeninsel 7 - Fazit und Ergebnis von Hessen Mobil. Bzw. soll ich aus den von Ihnen gemachten Daten letztendlich zum eigenen Entschluß kommen, dass die Umfahrung von Dalheim, OHNE TUNNEL, wo die beste Lösung sei!?? Dann möchte ich schon hier widersprechen und noch einmal auf meinen Leserbrief in der WNZ vom 06. Juli 2019 hinweisen. Der Tunnel wäre für Alle beteiligte die ideale Lösung. Die von Ihnen gemachten Einwände gegen den Tunnelbau sind unzutreffend. Wenn auf der neuen Trasse um Dalheim mit schwerem Gerät gearbeitet wird, egal ob mit oder ohne Tunnel, ist in einem Bergbauggebiet mit bösen Überraschungen zu rechnen und damit sind die "teuren" Maßnahmen zur Sicherung für beide Arten des Trassenverlaufs nötig. Nebenbei, für Corona geben wir Steuerzahlen Billionen von Geld aus, welches wir nicht in der Kasse haben. Da können doch ein paar schlappe Millionen mehr für einen Tunnel nicht hinderliche sein? Daher gilt auch heute noch: Wehrte den Anfängen! Sonst kommt es so, wie es kommen soll und nicht, wie es allen gerecht wäre.</i>	<b>1g, 2c, 3m</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
18	05.05.2020	<p><i>Wurden im Zuge der Planungen auch Überlegungen angestellt, eine neue Anschlussstelle am Kreuzungspunkt A45/L3285 (WZ.-Nauheim/Lahnau-Waldgirmes) zu errichten ?</i></p> <p><i>Ich denke man kann dadurch viel Verkehr aus der Wetzlarer Innenstadt und Durchgangsverkehr aus Lahnau heraushalten. Außerdem wird das angrenzende Gewerbegebiet auf Waldgirmeser Seite stetig größer und damit auch Ziel von immer mehr Schwerlastverkehr, der ohne diese Anschlussstelle durch Wetzlar, bzw. Lahnau fahren würde.</i></p> <p><i>Nebeneffekt wäre, dass viele mit Ziel Lahnau/Waldgirmes, die neue Route der B49 nutzen würden und nicht über die "Stadtzubringer" eine Abkürzung nutzen. Dies wären meine größten Bedenken, dass wenn die B49 um Wetzlar herum geführt wird, viele weiterhin durch die Innenstadt fahren.</i></p>	4d
19	05.05.2020	<p><i>Wie sieht es in der Phase der Temporären Verkehrsführung mit dem Lärmschutz aus. Das hohe Verkehrsaufkommen über die lange Bauphase erfordert Lärmschutz in WZ/Hermannstein schon während der Bauzeit der jeweiligen Variante! Wie sind hier die Planungen zum Schutz der Anwohner? Haben es schon mal 6 Jahre miterlebt beim Bau der Brücke Dorlar A45.</i></p>	5b
20	05.05.2020	<p><i>Sind für die temporäre Verkehrsführung schon Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen ? Eine jahrelange Bauphase würde hohe Lärmbelastung nach WZ/Hermannstein und Asslar bringen die den Anwohnern nicht zumutbar sind!!</i></p>	5b
21	05.05.2020	<p><i>zunächst einmal herzlichen Dank für die sehr gute Umsetzung der virtuellen Messe.</i></p> <p><i>Können Sie eine Prognose für den Termin zur Entscheidung/ Verkündung, welche Variante realisiert wird, geben?</i></p>	2c
22	05.05.2020	<p><i>warum kann der Neubau, wenn er im Verlauf der derzeitigen Streckenführung der Hochstraße stattfinden würde, nicht als Stadtautobahn erfolgen. Der Querschnitt könnte dann als RQ 25 oder RQ 28 ausfallen. Das würde einiges erleichtern und die Kosten senken.</i></p>	1b
23	06.05.2020	<p><i>Guten Tag, die Ziele des Umweltministeriums sind klar: wir müssen Ressourcen schonen und den Flächenverbrauch minimieren. Dass wir aktiv etwas für besseres Klima tun und Ressourcen und Finanzen schützen müssen, ist uns allen klar. Erhalt steht vor Neubau, in allen veröffentlichten Zielen.</i></p> <p><i>Wie passen diese Ziele zum Plan dieses kostenintensiven Projektes, das in die Umwelt massiv eingreifen wird?</i></p>	2b
24	06.05.2020	<p><i>Falls in absehbarer Zeit eine Entscheidung pro Tunnel gefällt wird, könnte man doch zeitnah mit den Bauarbeiten beginnen. Bis zur Fertigstellung des Tunnels wären die ertüchtigten, bestehenden Straßen und Brücken noch nutzbar!</i></p>	2d

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>25</b>	06.05.2020	<i>Wie ich aus dem Plan und aus der Beschreibung entnehme wird bei der temporären Verkehrsführung der Verkehr aus Richtung Gießen nach Wetzlar über die L3020 durch Garbenheim geführt. Wieso kann dieser Verkehr nicht weiter über die B49 bis zur Anschlussstelle Garbenheim geführt werden und somit eine enorme Belastung in Garbenheim vermieden werden?</i>	<b>6d</b>
<b>26</b>	06.05.2020	<i>Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, dass gem. RAA eine breitere Brücke vorgeschrieben ist ist bekannt. Aber: Der bestehende Tunnel B 49 (Einhausung) Dalheim ist auch nur 4 Spurig und wird wohl auch niemals vergrößert. Der komplette Streckenverlauf ab Taubensteinbrücke bis Giessen ist ebenfalls 4 Spurig und auch hier sehe ich keinen weiteren Ausbau in übersehbarer Zeit. Aufgrund dessen muss es doch möglich sein, für die neue Brücke eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten. Wurde das schon geprüft? Wäre doch kontraproduktiv wenn die ganzen kostspieligen Sondervarianten geprüft und durchgeführt werden und dann ist die genannte Einhausung sowie Streckenführung richtung Giessen auf zig Kilometer 4 Spurig. Vielen Dank im Voraus für Ihre Antwort.</i>	<b>1b</b>
<b>27</b>	06.05.2020	<i>Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, man hört und liest viel über die Tunnelvariante Dalheim. Besteht denn nicht die Möglichkeit eines viel kürzeren Tunnels anstelle der Hochbrücke unter dem Gloelknoten durch?</i>	<b>3c</b>
<b>28</b>	06.05.2020	<i>warum wird das Teilstück der A480 zwischen Wettenberg und Aßlar nicht erstellt? Dann wäre die lästige Umfahrung von Wetzlar nicht erforderlich. Die B49 zwischen Giessen und Wetzlar könnte 2 spurig, wie eine normale Bundesstraße bleiben. Zudem ergibt sich eine Menge Co2 Einsparung durch kürzere Wege. Wetzlar wäre dann über die Abfahrt Aßlar und Kreisel an OBI vorbei erreichbar. Das wäre eine wirtschaftliche Lösung.</i>	<b>1h</b>
<b>29</b>	06.05.2020	<i>Bei den Varianten 5.3 und 5.4 werden die Anwohner in Dalheim bereits in der Bauphase stark belastet. Zu den durch den Baulärm verursachten Einschnitten in die Lebensqualität kommt die Sorge um mögliche Schäden an den Häusern, welche nahe der geplanten Trassenführung liegen, da in beiden Varianten Schäden durch Setzungen aufgrund der großen zu erwartenden Erdbewegungen sehr wahrscheinlich sind. Wurden Überlegungen zu dieser Thematik in die Planung mit einbezogen und wie soll damit umgegangen werden?</i>	<b>3m, 5b</b>



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
30	07.05.2020	<p><i>Wie Stellen Sie sicher, daß bei einer Umfahrung (offene Bebauung oder Tunnel) die Deptonie intakt bleibt? Die extreme Nähe dieser Varianten zur Deponie erscheint mir als tickende Zeitbombe. Falls es zu einer der oben genannten Varianten kommt: was wird von der bestehenden B49 rückgebaut? Die Einhausung Dalheim? Sämtliche Brücken? Oder lediglich die Brücke auf Höhe Forum? Wo werden landwirtschaftlich nutzbare Flächen frei, was ja gesagt wird? Sollte heute nicht endlich darauf geschaut werden, daß der Flächenverbrauch reduziert wird?Eine Umfahrung bedeutet ja in irgend einer Form ein autobahnartiges Kreuz zwischen Altenberg und Dalheim. Wird die Gloelkreuzung vergrößert? Es wird ja nach wie vor Durchgangsverkehr geben.</i></p>	3p, 3n, 3q
31	07.05.2020	<p><i>Ich bin Einwohner von Wetzlar-Naunheim. Die A 45 verläuft am Ostende unseres Stadtteils vorbei und soll ab 1.1.2028 den Verkehr der B 49 aufnehmen. Wird bis zu diesem Zeitpunkt der beidseitig 3-streifige Ausbau der A 45 beendet sein und werden wir in Naunheim bis dahin eine neue Lärmschutzwand haben? Welchen Bereich wird diese neue Lärmschutzwand in Naunheim umfassen? Wir hoffen, dass er wesentlich über die bestehende alte Anlage hinausgeht.</i></p>	5c, 6f
32	07.05.2020	<p><i>Sollte die Tunnellösung gebaut werden sind einige Hügel und 1 Tal mit Bachlauf zu überwinden. Wie sieht die Lösung im Tal aus, unter- oder oberirdisch.</i></p> <p><i>Bei offener Bauweise, wieviel Grünbrücken müssen gebaut werden, wie ist der Zugang zum Wald von Dalheim aus geplant.</i></p>	3l
33	07.05.2020	<p><i>In der örtlichen Presse hat Hessen-Mobil 2016 den Wiederaufbau der jetzigen Hochstraße als durchaus machbar bezeichnet und als Kosten einen zweistelligen Millionenbetrag angegeben. Jetzt wird aber nur eine Variante mit etwa 33 Metern Breite dargestellt. Was hat sich in diesen 3 Jahren, 2019 wurden die Varianten ertsmals in der Presse erwähnt, baurechtlich geändert, dass eine schmälere Variante nicht mehr in Erwägung gezogen wird? Nach unseren Recherchen wäre das durchaus möglich und die ökonomisch und ökologisch beste Variante.</i></p>	1b, 1d
34	07.05.2020	<p><i>In welchem Maße wird das Kreuz Wetzlar bei dem geplanten 6-spurigen Ausbau der A45 zurück bzw. umgebaut, da ja in diesem Bereich mit dem Neubau von 7 Brückenbauwerken ( Kostenfaktor) zu rechnen ist. ( Bei Erhaltung der jetzigen Bauart). Bei einer Änderung der bestehenden Verkehrsführung ( langgezogen Verbindungstangenten) wird es vermutlich zu einer geringeren Akzeptanz der rund 6 Kilometer längeren Umfahrung kommen?</i></p>	3r



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
35	07.05.2020	<p><i>bei allen Varianten außer bei Variante 1.1 würde der Verkehr auf die Autobahn A45 geleitet.</i></p> <p><i>1. Ist die A45 zwischen dem Wetzlarer Kreuz und der Anschlussstelle Wetzlar-Ost überhaupt in der Lage, den zusätzlichen Verkehr der 49 aufzunehmen?</i></p> <p><i>2. Welche Baumaßnahmen müssten an der Autobahn, an den beiden Anschlussstellen, besonders aber an der Anschlussstelle Wetzlar-Ost, erfolgen, um den Verkehr flüssig auf- und abzuleiten?</i></p> <p><i>3. Haben Sie diese zusätzlichen Kosten in ihrer Kostenplanung für die einzelnen Varianten berücksichtigt?</i></p> <p><i>3. Welche zusätzlichen Lärmbelästigungen kämen auf die Bewohner von Naunheim und Waldgirmes zu und sind dafür evtl. Lärmschutzmaßnahmen geplant?</i></p>	<b>1g, 3r, 4e, 5c</b>
36	07.05.2020	<p><i>Wie kann es sein, dass in einer Zeit, in der der Umweltschutz zu Recht in aller Munde ist und stetig an Bedeutung gewinnt, eine Umfahrung in Erwägung gezogen wird? Das widerspricht allen Aussagen der Politik bezüglich CO2 Einsparung, weniger Benzinverbrauch, Reduzierung des Flächenverbrauchs usw.. Warum wird die Umfahrungsvariante dann überhaupt in Betracht gezogen?</i></p>	<b>2b</b>
37	07.05.2020	<p><i>Ich finde es nicht korrekt, dass Sie in dieser Infomesse nur von Garbenheim und Dalheim sprechen (und natürlich von der Stadtentwicklung, die scheinbar über allem steht ). Diese Reduzierung wird den Betroffenen aus z.B. Solms und Lahnau nicht gerecht! Ich verstehe nicht, warum Garbenheim so in den Vordergrund gestellt wird. Ein ausreichender Lärmschutz bereits vor Jahren hätte den Anwohnern sehr geholfen. Dann bräuchte man sie jetzt nicht so in den Vordergrund der Überlegungen stellen. Viele Anwohner haben ihre Immobilie dort in dem Wissen erworben, dass eine Bundesstraße vorbei führt (störender ist übrigens die Bahnlinie. Vielleicht sollte man sie auch umlegen...).</i></p>	<b>Feedback</b>
38	08.05.2020	<p><i>Wie hoch sind die geschätzten Baukosten der einzelnen Varianten?</i></p>	<b>1g</b>
39	08.05.2020	<p><i>Welche Gebäude wären bei Variante 5.1 abzureißen?</i></p> <p><i>Bei Variante 5.3 sind die Kosten unter dem Punkt Wirtschaftlichkeit für den Aufkauf der wertvollen Ackerböden nicht berücksichtigt. Was passiert, wenn die Eigentümer sich weigern ihr Land zu verkaufen?</i></p>	<b>1g, 3k, 5h</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
40	09.05.2020	<i>Diese Veranstaltung ist eine Farce u. widerspricht Ihrer Aussage: "Hessen Mobil wird die Bürgerinnen u. Bürger in der Region im weiteren Planungsverlauf aktuell und ausführlich informieren sowie über die formelle Beteiligung hinaus in den Prozess einbeziehen". Es handelt sich um eine reine Informationsveranstaltung und läßt eine Diskussion mit der Öffentlichkeit nicht zu. Hessen Mobil ignoriert die Fragen der BI Hochstraße B49 Dalheim, beantwortet sie nicht, bezieht die Parlamente der Anrainergemeinden nicht in die Diskussion mit ein, obwohl deren Bürger-/innen massiv davon betroffen sind. Es geht hier generell nicht nur um die Stadt Wetzlar, sondern betrifft Mittelhessen. Man kann nur hoffen, daß in Berlin eine Entscheidung getroffen wird, indem vorliegenden Gesetze, z. B. Bodenvernichtung, Umweltschäden, CO2-Ausstoß, Kosten etc. mit einbezogen werden. Man braucht sich nicht zu wundern, wenn sich das Wahlverhalten der Bürger ändert!</i>	<b>2b, 2f, Feedback</b>
41	09.05.2020	<i>Unter Wortmeldung zum Projekt vermisste ich den Link zu Hochstraße B49 - Bürgerinitiative Wetzlar, auf deren Seite offene Fragen gestellt werden, die bis heute nicht beantwortet sind. Warum fehlt dies? Bei einer öffentlichen Veranstaltung wären sie daran beteiligt gewesen, so dass jeder Bürger die Möglichkeit gehabt hätte, sich zu informieren, was jetzt nicht mehr da Fall ist, da nur eine Minderheit angesprochen wird, nicht jeder hat Internet!! Auch wären die Anrainergemeinden vertreten gewesen!!</i>	<b>0a, 0b</b>
42	09.05.2020	<i>Ein sehr guter Überblick über das , was baulich möglich und machbar ist. Vielen Dank für die Information. Ich hoffe auf die Tunnelvariante. Sie wäre eine Chance um die baulichen Sünden vergangener Jahre abzulösen, eine historisch einmalige Chance für Wetzlar und Mittelhessen. Wenn es auch die teuerste Variante sein sollte , so ist es die beste Lösung für Mensch und Natur.</i>	<b>Feedback</b>
43	09.05.2020	<i>Sollte Variante 1 umgesetzt werden, wie sieht es dann mit dem Lärmschutz für Garbenheim aus ? Würde eine Lärmschutzwand errichtet werden und wie würde sie beschaffen sein?( Höhe, Material,...)</i>	<b>5c</b>
44	09.05.2020	<i>ich habe Bedenken, dass Sie durch die Angabe der langen Bauzeit der neuen B49 Fakten schaffen, indem Sie vorwegnehmen, dass es doch dann sowieso egal ist, wo und wie der Straßenverlauf gebaut wird. Das Provisorium ist ja dann schon die Umgehung, also braucht man keine Hochstraße. Ich halte das für eine gefährliche Falle in Ihrer Argumentation.</i>	<b>6c</b>
45	09.05.2020	<i>Sollte, egal ,ob Tunnellösung oder oberirdische Lösung bei Dalheim kommen, so kämen doch noch große zusätzliche Kosten bei den derzeitigen einspurigen Auf-und Abfahrten (bei Blasbach) Richtung Dortmund und Richtung Frankfurt hinzu. Hiervon spricht bzw. schreibt niemand.</i>	<b>1g</b>
46	09.05.2020	<i>Sollte die Umfahrung Dalheims erfolgen, wie teuer sind die Kosten für die Bürger der Stadt Wetzlar für die jährlich stattfindenden Instandhaltungsarbeiten des derzeitigen Tunnels B49 ?</i>	<b>1g</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
47	09.05.2020	<i>Wie und in welchem Verhältnis zueinander werden die einzelnen Abwägungskriterien zur Ermittlung der Vorzugsvariante gewichtet?</i>	<b>2a</b>
48	10.05.2020	<i>Bitte um Kostengegenüberstellung. Variante 1.1 Ersatz im Bestandskorridor, Abriß und Neubau. Variante 5.3 Umfahrung im Einschnitt plus Abriß der Hochstrasse und Neubau der Stadtzubringer in Wetzlars Innenstadt. Variante 5.4 Umfahrung im Tunnel plus Abriß der Hochstrasse und Neubau der Stadtzubringer in Wetzlars Innenstadt.</i>	<b>1g</b>
49	10.05.2020	<i>Bitte um Kostengegenüberstellung. Variante 1.1 Ersatz im Bestandskorridor, Abriß und Neubau. Variante 5.3 Umfahrung im Einschnitt plus Abriß der Hochstraße und Neubau der Stadtzubringer in Wetzlars Innenstadt. Variante 5.4 Umfahrung im Tunnel plus Abriß der Hochstraße und Neubau der Stadtzubringer in Wetzlars Innenstadt.</i>	<b>1g</b>
50	10.05.2020	<i>Bekommt der Tunnel eine oder zwei Röhren? Wie breit wird der Tunnel, bekommt er Standstreifen, wenn nein ,warum muß die Hochstrasse so breit werden, wenn im Tunnel keine Standstreifen erforderlich sind? Wie wird der Tunnel belüftet?</i>	<b>1b, 1c</b>
51	10.05.2020	<i>Wie breit wird der Tunnel? Sind da Standstreifen vorgesehen? Wenn nein warum muß die Hochstraße Standstreifen haben, bisher ging es auch ohne. Zu und Abfahrten liegen dicht beieinander.</i>	<b>1b</b>
52	10.05.2020	<i>Variante 5.3 Wieviel wertvoller Ackerboden wird da vernichtet, Wieviel Fläche versiegelt? Ist Hessen Mobil im Besitz der Flächen, welche Ausgleichsflächen stehen zu Verfügung? Werden Die Landwirte enteignet. Für die Natur ist das eine ökologische Katastrophe, ein Naherholungsgebiet wird zerstört, Immobilien verlieren an Wert.</i>	<b>5g, 5h, 5i</b>
53	10.05.2020	<i>Variante 5.3 Ist so etwas denkbar in unserer Zeit? Es geht um Flächenerhaltung und Naturschutz. Asphalt kann man nicht essen.</i>	<b>2b</b>
54	10.05.2020	<i>Die Variante 1.1 ist die sinnvollste , kein zusätzlicher Flächenverbrauch, keine Zerstörung der Natur. Die innerstädtische Verkehrsführung , Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und Einzelhandel ist optimal gewährleistet.</i>	<b>2a, 2b, 5h</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
55	10.05.2020	<i>Mich würde interessieren, wie die weiter steigende Lärmbelästigung für die Anlieger an der Sauerlandlinie aufgrund der Umlegung des Verkehrs, der bisher über die B49 lief und in Zukunft über die Autobahn an Wetzlar-Naunheim entlang führt verbessert wird. Der jetzige Zustand ist für die Anwohner im Bereich von Naunheim Ost schon belastend und wird durch die Zunahme noch unerträglicher. Der bisherige Schallschutz ist ja jetzt schon dem Aufkommen nicht gewachsen. Zum Lärm kommt ja auch noch die Luftverschmutzung durch Abgase hinzu. Da ich davon ausgehe, dass eine Erneuerung der Hochbrücke sowieso nicht kommt, zumal aufgrund der Breite der Straße und die Bautätigkeiten von Wohnungen und Büroobjekten in dieser Ecke von Wetzlar sehr angestiegen ist und dies bestimmt mit der negativen Entscheidung für eine Erneuerung im Zusammenhang steht. Für Erläuterungen zum geplanten Lärmschutz würde ich mich daher freuen</i>	<b>5c, 5i</b>
56	10.05.2020	<i>Ich persönlich bevorzuge den Ausbau bzw. Neubau der alten Trasse es ist doch die kürzeste Lösung und wahrscheinlich auch nicht so kostenintensiv wie die Tunnelbauten, okay es muss abgetragen und neu gebaut werden, aber zerstört kaum Natur, wie bei den anderen Vorgaben. Daher, warum machen sie es nicht einfach, eine Mehrheit der Wetzlarer Bürger spricht sich doch aus dafür!?</i>	<b>1g, 2a</b>
57	10.05.2020	<i>Im Jahr 2016 wurde der Lückenschluss A480 vom Wetzlarer Kreuz zur Anschlussstellen Wettenberg aufgrund großer ökologischer Risiken ersatzlos aus dem Verkehrswegekonzept 2030 gestrichen. Frage: Ist nach Verlagerung des B49-Verkehrs nach Norden an das Wetzlarer Kreuz, wieder mit dem Bau der 11 km langen Autobahn nach Wettenberg zu rechnen?</i>	<b>1h</b>
58	10.05.2020	<i>Mit der Umsetzung der Variante 5.3 (Landschaftseinschnitt) würden etliche Hektar Naturfläche und Ackerboden zerstört! "Der Living Planet Report (LPR) belegt auch in diesem Jahr wieder schonungslos das Ausmaß des menschlichen Raubbaus an der Erde und dessen Folgen. Unumstritten ist die Bedeutung der Natur, der biologischen Vielfalt und der funktionsfähigen Ökosysteme. Die Natur ist kein verzichtbares Luxusgut! Wie kann es sein, dass eine Behörde wie Hessen Mobil überhaupt eine Variante 5.3 in Erwägung zieht? Hat Hessen Mobil noch nicht verstanden, wie es um unsere Erde steht?</i>	<b>2b</b>
59	10.05.2020	<i>Frau Sonja Lecher (Sprecherin von Hessen Mobil) hat gesagt: „Es kann also sein, dass Anregungen der Bürger Nuancen bei der Entscheidung über die Varianten ausmachen.“ (WNZ, 6. Mai 2020) Frage: Was bedeutet „es kann also sein“ und „Nuancen bei der Entscheidung“? Kann es sein, dass „Anregungen der Bürger“ nur dann berücksichtigt werden, wenn sie im Konsens mit der Planung von Hessen Mobil stehen? Die damalige Bürgerbeteiligung bei der „Einhausung Dalheim“ wurde auch nicht wirklich berücksichtigt.</i>	<b>2e</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>60</b>	10.05.2020	<i>Bei der Variante 5.3 (Umfahrung von Dalheim im Einschnitt) würde eine Vielzahl von Eigenheimen der dortigen Anwohner massiv an Wert verlieren. Makler gehen von 20, in Einzelfällen bis zu 40 % Wertverlust aus. Ein Einfamilienhaus in den betroffenen Gebieten im bisherigen Wert von angenommenen 350 Tsd EUR wäre dann nur noch 210 bis 280 Tsd EUR wert. In der Summe aller betroffenen Hauseigentümer entlang der Umfahrung kämen dabei Schäden in riesiger Höhe zusammen. Wie sollen diese Schäden kompensiert werden?</i>	<b>5i</b>
<b>61</b>	10.05.2020	<i>Wie hoch sind die im jetzigen Planungsstadium geschätzten Kosten der einzelnen Varianten?</i>	<b>1g</b>
<b>62</b>	10.05.2020	<i>Das Säulendiagramm „Auswirkungen auf Mensch und Natur – Variantenvergleich“ weist zahlreiche Unschlüssigkeiten auf. Auf welchen Grundlagen bzw. Maßstäben wurde das Säulendiagramm erstellt? Wo sind diese nachzulesen?</i>	<b>5f</b>
<b>63</b>	10.05.2020	<i>Die Bundesregierung , bzw. das Umweltministerium hat 2019 ein "Flächenverbrauchsziel Netto-Null" geplant, um dem täglichen Flächenverbrauch zu reduzieren. Bei den Umfahrungsvarianten sehe ich einen Dissens zu diesem gesteckten Ziel und ich hoffe auf Kommunikation zwischen Umwelt- und Verkehrsministerium. Allein der Wiederaufbau der Hochstraße wäre damit kompatibel. Außerdem würden bei den Umfahrungsvarianten Menschen aus Asslar, Naunheim, Hermannstein und Lahnau von mehr Verkehrslärm betroffen. Dagegen könnte man die Hochstraße und die B49 bei Garbenheim mit Lärmschutz versehen. Wie kann man unter Berücksichtigung o.g. Punkte überhaupt die Umfahrungsvarianten näher in Betracht ziehen?</i>	<b>2b, 5c</b>
<b>64</b>	10.05.2020	<i>Die neue (wieder aufgebaute) B49 Hochstraße wird als EKA2 (Fernautobahn) mit einer Breite von 33m geplant. Es handelt sich aber um eine Stadtautobahn und es könnte nach EKA3 eine kostengünstigere nur 22m breite Straße gebaut werden. Zwischen den Anschlußstellen liegen nur wenige hundert Meter, jedenfalls keine 5 km (wie bei EKA2). In der Wiederaufbauvariante müssten auch nicht die 3 Anschlußstellen angepasst werden, wie dies bei allen Umfahrungsvarianten der Fall wäre. Warum wird nicht nach EKA3 ("Stadtautobahn" geplant?</i>	<b>1b</b>
<b>65</b>	10.05.2020	<i>Warum werden weder der Bauernverband noch Bürger aus Lahnau, Aßlar, Hermannstein und Solms angehört?</i>	<b>2f</b>
<b>66</b>	10.05.2020	<i>die von Ihnen erarbeiteten Ausführungen sind sehr verständlich in ihrer Erläuterung. Leider sind die aktuellen Plakate, gerade die mit dem Kartenmaterial, in einer sehr geringen Auflösung. Ich würde mir wünschen, dass Sie diese in einer höheren Auflösung zur Verfügung stellen, damit man die Streckenverläufe besser erkennen kann. Besonders der Plan "3-7 Stadtzubringer West und Ost für alle Umfahrungsvarianten. "währ da zu erwähnen.</i>	<b>Feedback</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>67</b>	10.05.2020	<i>1. Mit welchem Querschnitt wird der Tunnel geplant? Vermutlich nicht mit 31,5 m Breite? 2 Wenn für den Tunnel ein geringerer Querschnitt als 31,5 m vorgesehen ist, warum ist das dann für eine erneuerte Hochstraße nicht möglich, deren Länge in ähnlicher Größenordnung liegt wie bei dem Tunnel</i>	<b>1b</b>
<b>68</b>	10.05.2020	<i>Bei einer neuen Hochstraße in einem Querschnitt RQ 25 nach RA EKA 3 ist eine Verbreiterung im Bereich des Taubensteinhangs erforderlich. Wenn die talseitig nicht möglich ist, kann man einen Hanganschnitt mit steiler Böschung unter Rückverankerung vorsehen.</i>	<b>3h</b>
<b>69</b>	10.05.2020	<i>mit Interesse habe ich Ihre Veröffentlichung unter b49wetzlar.hessen.de gelesen. Wir sind direkte Anwohner der B277 im Wohngebiet Dalheim in Wetzlar. Die B277 liegt etwa 50 Meter von unserem Haus entfernt. Deshalb interessieren mich die durch die während der Reparatur- und Bauphase entstehenden Lärmemissionen, die durch die ausgewiesene Umleitungstrecke von dem ansteigenden Verkehrsaufkommen von der B277 ausgehen werden. Dazu einige Fragen: Werden die Immissionsrichtwerte für das Wohngebiet Dalheim eingehalten? Ist die geplante Umleitungstrecke eine „wesentliche Änderung am Straßenverkehrsweg“ im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung? Wurde für den Zeitraum der Umleitung über eine Geschwindigkeitsreduktion auf der B277 im Bereich Kreuzung Dalheim bis Abzweig Dillfeld (Obi) von 100 km/h auf z.B. 70 km/h nachgedacht? Sind Lärmschutzmessungen im Wohngebiet Dalheim vorgesehen? Können wir diese Geschwindigkeitsbeschränkung selbst beantragen? Wo?</i>	<b>5b</b>
<b>70</b>	11.05.2020	<i>In der von Ihnen gezeigten Abbildung ist nicht erkennbar, an welcher Stelle die Infomesse sich befindet. Frage zu PA2: wer diskutiert? Ich frage mich ehrlich gesagt, was Sie mit den gesammelten Fragen machen. Beantworten - wahrscheinlich ja. Aber haben die Fragen auch eine Auswirkung auf die Entscheidungsfindung? Jegliche Information ist - das sagt der Begriff: keine Diskussion. Wo kann denn der Bürger "Einfluß" nehmen?</i>	<b>2c, 2e</b>
<b>71</b>	11.05.2020	<i>Habe mir Ihre Infos angeschaut - das sieht alles sehr hübsch und freundlich aus. Aber bisher haben Umweltverträglichkeitsuntersuchungen noch nie den Flächenfraß aufgehalten. Als Bürger habe ich den Eindruck, daß die Umwelt, die sich selber nicht verteidigen kann, immer hinten angestellt wird. Welchen Stellenwert hat die Fläche, die möglicherweise bei einer Umfahrung von Dalheim, zugebaut wird? Ich gehe dort regelmäßig spazieren - das würde dann nicht mehr möglich sein - oder deutlich weniger erholsam sein. Was sollen Landwirte machen, die hier ihren Lebensunterhalt erzeugen und die Bevölkerung ernähren?</i>	<b>2b, 5g, 5h</b>
<b>72</b>	11.05.2020	<i>Warum hat Garbenheim bisher keinen Lärmschutz entlang der B49?</i>	<b>5d</b>



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
73	11.05.2020	<i>Warum ist eine neue Hochstraße, die von Gießen kommend nach der Zufahrt Garbenheim die Lahn und die Bahn überquert und weitergeführt wird über den Bereich Bauhaus-Parkplatz, Ikea-Parkplatz, Bahn- und Dill-Überquerung mit Richtung auf die bestehende Einhausung, nicht angedacht worden?</i>	3d
74	11.05.2020	<i>Umfahrung der B49 auf die A480: ist den langfristig der Weiterbau der A480 bis Wettenberg geplant, dass würde doch die Sache abrunden und die B49 /B429 (die ja ohnehin nicht für das Verkehrsaufkommen ausgelegt sind) entlasten. tausende LKW müssen an dem Autobahnende Wettenberg die A480 verlassen an einer Ampel anhalten und wieder anfahren an der nächsten Ampel wieder. und das alles weil 15 km Strecke nicht fertig gestellt werden. was macht das für einen sinn. das ist kein Umweltschutz!!! und wo bleibt der Menschenschutz?</i>	1h
75	11.05.2020	<i>Jede Tunnellösung ist teuer. Sie bietet aber gegenüber jeder anderen Lösung die folgenden Vorteile. Keine Lärmbelästigung der Anrainer. Einsparungen von Sprit und Fahrzeiten. Keine Zerschneidung von Landschaft, und somit Einsparung von Natur, Land und Wildwechselbrücken. und vor allem keine weitere Versiegelung von Flächen. Dass dies alles möglich ist zeigt z.B. die ICE- Strecke Kassel – Fulda. Es liegt also nur an der Einsicht und dem Willen. Ich weiß, das Letzte Wort hat das Verkehrsministerium, wo das Geld ausschlaggebend ist und nicht der Verstand. Eine Blamage gegenüber anderen Ländern spielt dabei keine Rolle, siehe Ausbau der A3 bei Würzburg. Dieser spottet allen Hohn. Eine weitere Zerschneidung und Versiegelung von Flächen können wir uns aber in Zukunft nicht mehr leisten, wollen wir unseren Lebensraum nicht total verlieren. Aus dieser Sicht bleibt nur die Tunnellösung, auch für alle weitere Zukunftsprojekte. Das verlangt der reine Menschenverstand auch gegen höhere Kosten</i>	2a
76	11.05.2020	<i>Plakat 3.7 führt Stärken und Chancen eines Wegfalls der Hochstraße und den Bau von Stadtzubringern auf. Dazu gehört auch „Neue Möglichkeiten für den Radverkehr in Wetzlar“. An anderer Stelle wird ein „Radschnellweg Solms-Wetzlar-Gießen“ erwähnt. Welche Möglichkeiten für den Radverkehr in und durch Wetzlar werden denn durch eine Hochstraße in heutiger oder ähnlicher Form verhindert und würden erst durch den ersatzlosen Abriss der Hochstraße ermöglicht? Handelt es sich hierbei um ein Abwägungskriterium, das gegen einen Wiederaufbau der Hochstraße gewertet wird?</i>	3p
77	11.05.2020	<i>Jeder weiß, dass die Tunneloption die beste ist. Die Kosten sind natürlich am höchsten. Bitte behandeln Sie den Tunnel als Investition und nicht als Belastung. Politiker sollten sich daran erinnern, dass Menschen ihre Entscheidungen bewerten werden. Die Natur ist und bleibt für die Menschen immer wichtig.</i>	2a



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
78	11.05.2020	<i>Wir sind unmittelbar betroffen, von der Neuplanung der neuen B 49 Strasse. Daher meine Frage; Wie groß ist die Chance, dass es zu einer Untertunnelung um Dalheim kommt. Eine offene Bauweise, wäre eine Katastrophe für die Anwohner und die Natur. Wenn dafür kein Geld da ist, ist es besser die jetzige Brücke zu renovieren, Mit Geschwindigkeitsbegrenzung brauch sie nicht breiter werden. Tunnel ja auch nicht. Die Baumassnahme ist für die Ewigkeit, daher die Tunnelvariante, Sonst gibt es Demos u Gerichtsbeschlüsse</i>	<b>1b, 2a</b>
79	11.05.2020	<i>Die von Ihnen anscheinend favorisierte „Dalheim-Lösung“ bedeutet eine enorme Versiegelung der Landschaft, die Zerstörung einer der wenigen Naherholungsgebiete für viele Bewohnerinnen und Bewohner Wetzlars und eine enorme Lärm- und Umweltbelastung für etliche Dörfer um Wetzlar. Warum kann man die Hochstraße B 49 nicht wieder nach dem Abriss neu an der gleichen Stelle errichten?</i>	<b>1a, 2a</b>
80	11.05.2020	<i>Warum wird so viel Aufwand betrieben eine Lösung zu finden. Die günstigste Variante ist doch die Hochstrasse einfach neu wieder aufzubauen. Man hätte die Möglichkeit Lärmschutz mit einzuplanen. Die Kosten wären viel geringer, als bei einer Umfahrung. Die Natur würde erhalten bleiben. Für die Landwirtschaft würde alles bleiben wie es ist und man müsste nicht täglich deutlich mehr Kilometer fahren. Alles spricht für den Wiederaufbau. Warum denken Sie über so viele andere Varianten nach, die fast nur Nachteile bringen.</i>	<b>1a</b>
81	12.05.2020	<i>Vielen dank für die 500 Zeichen. Ich werde ihnen meine Anfrage an B49wetzlar@mobil.hessen.de senden und parallel dazu an Presse und unsere Bundestagsabgeordneten. Die Mehrbelastung der alternative durch eine Umgehung ist nicht ansatzweise in ihrem Vortrag hier berücksichtigt, vor allem nicht als Opportunitätskosten (ca. 1Mrd EUR plus fast 120 Menschenleben!) Ich hoffe sie können meine Zweifel zerstreuen.</i>	<b>2a</b>
82	12.05.2020	<i>Alle 3 Umfahrungsvarianten sind mit 4 bis 5 km zusätzlicher Strecke verbunden. Unter Annahme von 4,1 km für die Dalheim-Umfahrungen und den von Hessen Mobil angegebenen Verkehrsprognosen ergeben sich jährliche Mehrbelastungen in Höhe von ca 6 Mio Liter Treibstoff. Hierdurch würden ca 8,5 Mio EUR zusätzliche Treibstoffkosten pro Jahr entstehen, die für staatliche Mehreinnahmen an Umsatz- und Mineralölsteuern in Höhe von 4,7 Mio EUR sorgen würden. Der zusätzliche jährliche Ausstoß an CO2 würde dabei etwa 15.000 Tonnen betragen. Frage 1: Wie und in welcher Stärke finden diese gesamtwirtschaftlichen Kosten und die entsprechenden Auswirkungen auf die vereinbarten Klimaziele bei der Auswahl der Vorzugsvariante Berücksichtigung? Frage 2: Wird eine Entscheidung am Ende auch deswegen für eine Umfahrung fallen, weil durch die erheblichen Steuermehreinnahmen eine Gegenfinanzierung der Baukosten gewährleistet wäre?</i>	<b>5k</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>83</b>	12.05.2020	<i>Guten Tag, ich habe folgende Fragen: Wie werden die Auswirkungen des Abrisses der Hochstraße auf die Anzahl der Fahrzeuge eingeschätzt, die dann zusätzlich über die L 3285 zwischen Lahnau und Wetzlar fahren? Welche Maßnahmen zum Schutz der Naunheimer Anwohnerinnen und Anwohner vor höherer Lärmbelastigung durch die L 3285 sind vorgesehen (bspw. Geschwindigkeitsbegrenzungen)?</i>	<b>4h, 5c</b>
<b>84</b>	12.05.2020	<i>In welchem Maße kommt es durch den 6-streifigen Ausbau der A 45 zu Veränderungen im Gelände und an den 6 Brückenbauwerken bzw. Unterführungen in der Gemarkung Naunheim? Müssen für die Bauzeit Brücken und Straßen gesperrt werden?</i>	<b>6e</b>
<b>85</b>	12.05.2020	<i>Wie hoch wird das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der A 45, sowohl abhängig als auch unabhängig von den Überlegungen zur B 49 prognostiziert?</i>	<b>4e</b>
<b>86</b>	12.05.2020	<i>Wie leistungsfähig wird der zukünftige Lärmschutz sein? Ist davon auszugehen, dass der Lärmschutz auch den Bereich Kochsbach und den Bereich südlich der L 3285 umfassen wird? Würde die vorgesehene Umleitung der B 49 auf die A 45 Auswirkungen auf Qualität und Länge der Lärmschutzmaßnahmen haben?</i>	<b>5a, 5c</b>
<b>87</b>	12.05.2020	<i>Eröffnung der neuen Talbrücke Dorlar der A45 am 22.09.2020 u. a. durch Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. Lt. Veröffentlichung wurden 2015 = 54.000 Fahrzeuge gezählt, davon 9.800 LKW. Bis 2030 erwartet man einen Anstieg auf 75.500 Fahrzeuge/Tag bei einem LKW-Anteil von 14.500 Fahrzeugen! 2030 ist die Hochstraße B49 lt. Planung noch in der Bauzeit, d. h. das Fahrzeugaufkommen, falls es zu einer Umgehung über die A45 kommt, wird sich weit über die 75.500 Fahrzeuge nach der Umleitungszeit entwickeln. Weshalb werden die Anrainergemeinden nicht in den Planungsprozess mit eingebunden? Was gedenkt man für die Bevölkerung, z. B. Schallschutz für Lahnau, zu tun? Über die gesundheitlichen Schäden wurde noch gar nicht gesprochen! Was wird man hier zum Schutz tun? Generell wäre für alle das kleinere Übel, die Hochstraße B49 an gleicher Stelle mit entsprechendem Schallschutz neu zu bauen, zumal nur ein viel kleinerer Teil von Menschen betroffen sind. Eine Bundesstraße benötigt keinen Standstreifen und die Bundesstraße, so wie sie ist, soll beibehalten bleiben. Die Hochstraße durch Wetzlar ist keine Autobahn und auch keine Stadtautobahn.</i>	<b>1b, 2f, 5a</b>
<b>88</b>	12.05.2020	<i>Bei Neubau der Hochbrücke: Welche Auswirkungen gibt es auf die Gebäude in direkter Nachbarschaft der neuen breiteren Trasse? - Werden Gebäude abgerissen? - Kommt es zum Verlust von Wohnraum? - Wie will man sich mit den Eigentümern dieser Gebäude einigen?</i>	<b>3i</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
89	12.05.2020	<p><i>in Ihrem Vortrag und auf Ihrer Webseite beschreiben Sie die Sanierung der Straße am gegenwärtigen Standort als.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. negativ für das Stadtbild (im Vergleich zum Status Quo nehme ich an)</i></li> <li><i>2. lärmschutzmäßig problematisch</i></li> <li><i>3. zu teuer, da Gebäude abgerissen werden müssen (wegen nötiger Randstreifen, die bei einer Stadtautobahn nicht nötig sind, und auf die auch im alternativen Tunnel verzichtet worden wäre).</i></li> </ol> <p><i>Die kurzen und knappen Stärken dieser Variante sollen hierbei scheinbar durch eine Übermacht an Schwächen dem Betrachter als schlechteste Variante suggeriert werden. Gerade Punkt 1 hat es aber in sich. Bei 55.000 Fahrzeugen im Durchgangsverkehr hätten alle weiteren Varianten, die eben diese Stärke des kürzesten Weges nicht haben, eine Mehrbelastung von über 5 km je Tag und Fahrzeug zur Folge. Hieraus leitet sich eine direkte Mehrbelastung für Umwelt und Bürger ab, die bei allen anderen Varianten nicht genannt werden. Laut ADAC kostet der PKW-km aktuell im Schnitt 21,7 Cent (ohne LKW, Zinsen, usw.). Es ergibt sich daraus ein Gesamtverlust aller Umfahrungsvarianten gegenüber V1.1 von ca. 1. Mrd. Millionen Euro für ihren Auftraggeber - den Steuerzahler/Kfz Nutzer wie folgt: (Datei nochmals als Excel im Anhang) sowie 118 Menschenleben!</i></p> <p><i>Variante 1.1</i></p> <p><i>Variante 5.1.</i></p> <p><i>*Ihre Bewertung der innerstädtischen Verkehrsentlastung ist nicht nachvollziehbar, leben doch gerade das Herkulescenter/Forum und auch die verbleibenden Einzelhandelsgeschäfte vom "Traffic" für den letztlich höhere Mieten erzielt werden können. Eine Umfahrung mag den Anwohner in der Stadt im Vergleich zu heute erst einmal entlasten. Geschäften, Gewerbetreibenden und vor allem allen Durchreisenden wird durch die Varianten 5.1 - 5.4 eine Mehrbelastung von 5,5 km auferlegt. Keiner der Anwohner der Stadt wurde durch seine Möglichkeit der Wohnungswahl dazu gezwungen, im Bereich der heutigen B49 mit ihren heute schon erheblichen Immissionen zu wohnen. Das Umland ist voll von ruhigeren Wohnmöglichkeiten. Woraus sich nun ein höherer Schutzbedarf ableitet ist schleierhaft, die aktuell hervorragende Anbindung der Stadt wird dagegen nicht gewogen.</i></p> <p><i>* Die mehr gefahrenen km haben auch eine deutlich größere Umweltbelastung zur Folge, und das in doppelter Hinsicht (1. jeder gefahrene km mit seiner direkten Immission, 2. jeder Euro der dafür ausgegeben wurde mit seinem CO2 Footprint).</i></p> <p><i>* Der städtebauliche Schönheitswettbewerb einer lärmschutzgestützten Hochstraße, die nach oben offen ist, ist aus aktueller Sicht abzuwägen. Dies vor allem gegenüber der Tunnelvariante mit dem Risiko von E-Fahrzeugen, die ein gänzlich anderes Brandrisiko mit ihrem Energiespeicher mit sich</i></p>	<b>1b, 1f, 4f, 5a, 5l</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<p><i>bringen. Die Brandtemperaturen und entstehenden Dämpfe einer größeren Menge von E-Fahrzeugen in einem Tunnel sind mit Sicherheit nicht baulich abzufangen. Brände von E-Fahrzeugen in Parkhäusern haben an diesen schon aktuell erhebliche Schäden am Bauwerk (andere Brandtemperaturen je nach Batterietyp) verursacht. Da es hierbei um das Abwägen künftiger Risiken geht, ist ein Tunnel absolut zu vermeiden.</i></p> <p><i>Nun meine Fragen:</i></p> <p><i>Ist für Variante 1 geprüft worden, ob alternativ eine Stadtautobahn ohne Randstreifen zulässig wäre?</i></p> <p><i>Kann der nötige Randstreifen ggf. sich an den real möglichen Baufenstern orientieren und nur hier gebaut werden? Nicht perfekt, aber gewogen an den externen Zwängen ist dies ggf. die Variante mit dem geringsten Impact. Ist eine Möglichkeit der Nutzung von Stahlbauteilen, die offen zugänglich und wartungsbar sind, als Alternative mit geprüft worden? Diese erlauben eine erheblich schnellere Bauzeit. Die Annahmen der Vergangenheit zur Wartungsfreiheit von reinen Betonbauwerken, die nie rissfrei erstellt werden können, haben sich leider nicht bewahrheitet. Ist es Möglich neue Stützen neben den alten zu bauen während die alte Straße noch voll genutzt werden kann und so ggf. die Bauzeit optimiert werden kann?</i></p> <p><i>Welche Maßnahmen zur Minimierung der Bauzeit von Variante 1.1. sind geprüft worden?</i></p> <p><i>Die gesamte B 49 mit ihrer Tallage hat viel Wohnbebauung in Hanglagen im Einzugsbereich. Diese Bebauung ist lärmtechnisch belastet. Die Grenzwerte speziell für Lärm sind, aus eigener Erfahrung mit der TA Lärm aus dem Jahr 1968, sinnfrei und prohibitiv, konnten sie doch zum Zeitpunkt der VA nicht einmal technisch überprüft werden. Ich weiß, es ist sinnlos, sinnfreie Grenzwerte anzusprechen. Aber nach dem Neubau wird sich im Vergleich zu heute auf alle Fälle eine deutliche Besserung einstellen. Die Anmerkung, dass der Grenzwert dennoch nicht einzuhalten ist, liegt eher an der Definition des Grenzwertes als daran, dass noch ein nachweisbarer negativer Effekt auf die "Betroffenen", die ja allesamt gleichzeitig Nutznießer des Bauwerks sind, ausgeht.</i></p> <p><i>Bei der Umfahrung werden erheblich mehr Schadstoffe freigesetzt die eine mindestens gleichgroße Zahl an Anwohnern in Waldgirmes, Naunheim, Herrmannstein und Asslar betrifft. Ein ökologischer Vorteil kann aus keiner der weiteren Varianten abgeleitet werden.</i></p>	

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<p><i>Ich lebe an der B 49, am Hang oberhalb, und habe des nachts im Sommer bei offenem Fenster an die 60 dB im Schlafzimmer durch den Lärm, der mich eigentlich nicht wirklich stört, aber das ist freilich Geschmackssache. Ein formalrechtlicher Nachweis der Überschreitung wäre kein Problem, ich bin aber der festen Überzeugung, dass man nicht Nutznießer einer guten Verkehrsanbindung einerseits sein kann (durch Wahl des Wohnorts) und gleichzeitig auf die absolute Einhaltung aller Grenzwerte bestehen kann, vor allem wenn ich keine Schadwirkung feststellen kann.</i></p> <p><i>Als alteingesessenes Unternehmen im Kreis, mit aktuell täglich mehreren Hundert Fahrten über die betroffene Hochstraße durch unsere Mitarbeiter bei der Anfahrt und unsere Firmen KFZ, sind wir direkt betroffen und müssen für die Umfahrung alle die oben angegebene Verluste über die Zeit hinnehmen.</i></p> <p><i>Ich hoffe, Sie schaffen es, Variante 1.1 planungstechnisch noch so weit zu optimieren, dass sie letztendlich realisiert werden kann.</i></p>	
<b>90</b>	13.05.2020	<p><i>Wie sieht es mit den Schallschutzmaßnahmen für Aßlar und Hermannstein (Varianten 5.1 bis 5.4) aus wenn die Umfahrung Wirklichkeit wird? Da das Verkehrsaufkommen doch extrem ansteigen wird ist meiner Meinung nach auf der Umfahrung der 480 links und rechts zu Aßlar und Hermannstein eine Schallschutzmaßnahme unabdingbar!!! geeignete Schallschutzmaßnahme zu treffen!!</i></p>	<b>5c</b>
<b>91</b>	13.05.2020	<p><i>Warum plant man eine Umfahrung um Dalheim? Die Umweltverschmutzung sollte in Zukunft reduziert werden und nicht erhöht. Warum wird diese Möglichkeit überhaupt in Erwägung gezogen? Dann sollte man doch lieber die Hochstraße in schmaler Form wieder aufbauen und sich nicht an Verordnungen festhalten, die nicht mit dem Umweltschutz vereinbar sind!</i></p>	<b>1b, 2b</b>
<b>92</b>	13.05.2020	<p><i>Als ehemaliger Bewohner des 'Bannviertels' und generell als Wetzlarer würde ich es sehr begrüßen, wenn dieses 'B49-Monster' vor allem aus städtebaulicher Sicht, aber auch im Hinblick auf die Umwelt (Lärm, Staub etc.) verschwinden würde. Diese einmalige Gelegenheit, wenn sie denn genehmigt würde, sollte sich die Stadt Wetzlar nicht entgehen lassen.</i></p> <p><i>Hier muss die Stadt auch gegen die Überführungsbefürworter eine Entscheidung zu Gunsten der Stadt Wetzlar treffen.</i></p>	<b>2a</b>
<b>93</b>	13.05.2020	<p><i>Das ist eine vorbildliche Bürgerbeteiligung. Machen Sie in den weiteren Phasen weiter so. Man sieht was digital auch für Behörden alles möglich ist.</i></p>	<b>Feedback</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
94	13.05.2020	<i>Die A 45 zwischen dem Wetzlarer Kreuz und dem Kreuz Wetzlar Ost soll in der Bauphase den Verkehr der B 49 aufnehmen. Bis 2027 soll daher der 3-streifige Ausbau der A 45 abgeschlossen sein. Gilt das auch für die Sanierung der Blasbachtalbrücke und der Engelsbachtalbrücke? Müssen diese beiden Brücken auch abgerissen und neu gebaut werden oder ist eine Sanierung ohne Neubau möglich? Funktioniert das bis Ende 2027?</i>	6f
95	13.05.2020	<i>Guten Tag, ich wohne in Garbenheim in der Kreisstrasse, die schon jetzt stark befahren ist. Bei temporären Sperrungen der B49 war es immer ganz schlimm mit der Zunahme des Durchgangsverkehrs. Gibt es Untersuchungen, inwieweit der Verkehr in diesem Bereich zunehmen wird, wenn die Hochstrasse komplett gesperrt bzw. abgebaut wird? Also zwischen Dorlar und Wetzlar über die Landesstrasse durch Garbenheim?</i>	6d
96	13.05.2020	<i>wäre es Hessen Mobil möglich Animationen der Großprojekte (Ersatz im Bestandskorridor und Tunnellösung) bereitzustellen? Man könnte damit sicherlich einen plastischen Eindruck der jeweiligen Lösung gewinnen.</i>	Feedback
97	13.05.2020	<i>Im Falle es kommt nicht zum Ersatz der Hochbrücke im Bestandskorridor, was geschieht mit der alten Hochbrücke? Wird diese dann in jedem Falle komplett abgerissen?</i>	1e
98	13.05.2020	<i>Nur bei einer Variante geben Sie Prognosen zum Verkehr 2030 an Die verhält es sich bei den Zubringern in die Innenstadt Rampe ist und Rampe West hinsichtlich des Verkehrs? Wie viel fließt tatsächlich über die Umfahrung ab? Ein dann die Zubringer nicht zu schmal und wahrscheinlich auch nicht für Fußgänger oder Radfahrer nutzbar!.</i>	4f
99	14.05.2020	<i>Sie beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit den Verkehrsströmen. Ein komplexes und unsicheres Terrain, weil es von vielen variablen abhängt. Sie sagen die Untersuchungen werden nach wissenschaftlichen Kriterien erhoben. Vor ca. 40-50 Jahren wurden viele Straßen und Brücken gebaut, die heute wie auch in Wetzlar vielfach nicht mehr als tragfähig bezeichnet werden. Zum Zeitpunkt des Baus hieß es unisono, die halten 100 Jahre (Stahlbetonbrücken). Eine gewagte Prognose und wie sich herausstellte falsche Prognose. Heute relativiert man und sagt, ja damals konnte man nicht mit den heutigen Verkehrszahlen rechnen (Stand der Erkenntnisse). Mich würde interessieren, welche Faktoren eben zur Abschätzung des Verkehrs im Bereich Wetzlar, die B49 betreffend, in die Prognoserechnung eingeflossen sind. z.B. Verkehrswende?, z.B. Ausweitung der Mautgebühr für LKW auf Bundesstraßen (die könnte nämlich wieder zu einem erheblichen Rückgang des LKW-Verkehrs um Wetzlar beitragen)? z.B. Sinkende Bevölkerungsentwicklung? In welcher Höhe sollte ein Ausbau (3 streifig) der A45 mehr Verkehr an Wetzlar heranzuführen. Er sollte doch eher als Umfahrung Wetzlar</i>	4a, 4e



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<p><i>verschonen. Oder gilt hier auch, wer Straßen baut wird Verkehr ernten? Wurden Baugebiete in den Randgemeinden (aktuell Schöffengrund, Schwalbach) berücksichtigt.? Oder stehen alle Verkehrs-Prognosen auf tönernen Füßen? Dann wäre es sinnvoll, wenn man das auch so offenlegt.</i></p>	
<p><b>100</b></p>	<p>14.05.2020</p>	<p><i>die Variante 5.4 (Tunnellösung) wird mit einem Querschnitt von 19 m + ausgewiesen (2 Fahrstreifen + Nothaltebuchten (RQ 31t).</i></p> <p><i>Die Variante im Bestand wird mit einem Querschnitt von 33 m - 36 m incl. zwei Standstreifen geplant.</i></p> <p><i>Bitte machen Sie öffentlich, aufgrund welcher Vorschrift im Detail die Variante 4.5 Tunnel mit nur 19 m + Nothaltebucht geplant werden kann und warum auf einer Stadtautobahn (darum handelt es sich ja zweifelsfrei) nicht ebenso geplant werden kann. Nothaltebuchten wären hier mindestens genauso ausreichend wie bei der Tunnellösung. Und warum eine Stadtautobahn nicht ebenso mit 19 m Breite geplant werden kann. Der Verkehrsfluss und die Verkehrsmenge wären dadurch nicht unterschiedlich. Tunnellösungen sind immer Gefahrenschwerpunkte. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind alle mit erheblichen Unsicherheiten verbunden (Verkehrswende etc.), also auch kein Grund die Stadtautobahn breiter zu bauen.</i></p> <p><i>Eine schlankere Bauweise hätte erhebliche Kostenvorteile zur Folge. Genau aus diesem Grund sehen vermutlich Tunnellösungen nur Nothaltebuchten vor. Wie sieht die Lösung aus, wenn der Tunnel verstopft ist?</i></p>	<p><b>1b</b></p>



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
101	14.05.2020	<p><i>sie haben den Schwerpunkt Varianten. Unter Variante 1.1 (Wiederaufbau im Bestand) wird ausgeführt: " ..unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke, insbesondere hinsichtlich des Fahrbahnquerschnitts. Die heute gültige „Richtlinie für die Anlage von Autobahnen“ (RAA), welche auch für autobahnähnlich ausgebildete Bundesstraßen wie die B 49 gültig ist, würde für die neue Hochstraße eine deutlich größere Breite vorgeben: Ihr Querschnitt würde sich von bisher etwa 18,50 Meter auf 33,10 Meter erhöhen,unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke, insbesondere hinsichtlich des Fahrbahnquerschnitts. Die heute gültige „Richtlinie für die Anlage von Autobahnen“ (RAA), welche auch für autobahnähnlich ausgebildete Bundesstraßen wie die B 49 gültig ist,..."</i></p> <p><i>Erfahrene, sachkundige Straßenplaner führen aus, dass es für Stadtautobahnen (und darum handelt es sich hier zweifelsfrei) zulässig ist, mit deutlich niedrigeren Querschnitten zu arbeiten. Wurde das von Ihnen geprüft? Das macht auch Sinn, weil sonst eine Wiedererrichtung von bestehenden Stadtautobahnen grundsätzlich praktisch ausgeschlossen wäre. Welche Möglichkeiten gibt es, in diesem Fall die Breite der B49 den örtlichen Gegebenheiten anzupassen?</i></p> <p><i>Veröffentlichen Sie bitte die angegebene zwingende Anwendung des Regelwerkes aus dem die von Ihnen angegebene Breite von 33,1 abzulesen oder abzuleiten ist.</i></p> <p><i>Sind bei vorhandenen Stadtautobahnen Ausnahmen zulässig? Das hätte auch städtebauliche Vorteile.</i></p>	1b, 1d
102	14.05.2020	<p><i>Sie untersuchen die Auswirkungen der Maßnahme auf Mensch und Umwelt. Eine Umfahrung bedeutet immer einen erheblichen Eingriff und Schädigung in die Natur. Das spricht glasklar gegen eine alle Umfahrungsvarianten. Wie wird denn der Teil Mensch und Umwelt bei einer Gesamtbilanz mit anderen Faktoren gewichtet. Wenn die entsprechend Umweltschäden entsprechend hoch gewichtet würden, bräuchte man doch über eine Umfahrung gar nicht reden, oder geht es hier nur um eventuelle Ausschlußkriterien (welche wären das z.B.) und der Rest sind reine Feigenblattuntersuchungen? Ich behaupte auch die Lärmbelastung wird nicht nur verlagert aus Teilen von Wetzlar zu anderen Teilen von Wetzlar. Wird dabei auch untersucht, ob die Anzahl der Betroffenen sich verändert? Und mit welchem Gewicht fließt dies in die Gesamtschau ein? Welches Gewicht spielt die angesprochene Städtebauliche optische "Aufwertung des Bereiches in Wetzlar" und die "städtebauliche Entwicklung" im Verhältnis zur Zerstörung des Naherholungsbereiches bei Dalheim?</i></p>	2a, 5a

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
103	14.05.2020	<i>Ich bin für den Wiederaufbau der Hochstrasse B49 im Bestandskorridor, dort gibt es den geringsten Raumwiderstand aller geprüften Varianten. Laut Aussage von Herrn Reichwein in der WNZ vom 03.04.2016 paßt die neue Hochstrasse mit Standstreifen problemlos durch die Bebauung. Seit dem hat sich in diesem Gebiet nichts verändert.</i>	<b>1b, 1d, 5f</b>
104	14.05.2020	<i>ich würde mich freuen wenn die B 49 Hochstraße in Ihrem jetzigen Verlauf bestehen bleibt. Dies ist die Umweltfreundlichste Lösung (kein Kilometer langer Umweg für Tausende von Fahrzeugen, täglich). Die Instandsetzung der vorhandenen B49 (Stadtautobahn, EKA 3) ist die Preiswerteste und beste Lösung. Sonst werden völlig unnötigerweise neue Schulden gemacht, die noch unsere Kinder bezahlen müssen (auch Ihre). Mir ist daher völlig unklar, wie man nur auf die Idee eine Tunnellösung, oder eines Landschaftseinschnitts bei Dalheim, bei Betrachtung der Kosten bzw. Schäden, für die Umwelt kommen kann. In der Hoffnung für den Erhalt der Hochstraße in Wetzlar verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</i>	<b>1a, 1b</b>
105	14.05.2020	<i>Bei den Varianten mit Umfahrung von Wetzlar werden schmalere Stadtzubringer von Dalheim und Garbenheim her zum Gloelknoten gebaut. Ortsfremde Pkw- und Lkw-Fahrer, die auf der B49 zwischen Gießen und Limburg unterwegs sind, werden meistens von einem Navigationssystem geleitet. Wenn solche Systeme, wie oftmals üblich, auf die kürzeste Strecke eingestellt sind, werden solche Verkehrsteilnehmer zukünftig möglicherweise über die Stadtzubringer und den Gloelknoten durch Wetzlar geleitet, und nicht auf einer 4 bis 5 km längeren Umfahrung um Wetzlar herum. Frage 1: Wie soll das verhindert werden? Frage 2: Ist dieser Umstand bei der Berechnung der prognostizierten zukünftigen Verkehrszahlen berücksichtigt worden?</i>	<b>4f</b>
106	14.05.2020	<i>Welche Ereignisse begründen die widersprüchlichen Angaben von Hessen Mobil? 2016 behauptet Hessen Mobil in der WNZ, die Hochstraße durch Wetzlar könne mit bis zu 25 m Breite problemlos neu aufgebaut werden. Ab 2019 behauptet Hessen Mobil, man benötige eine Breite von 33 m mit zusätzlichen Abrissarbeiten in der Innenstadt.</i>	<b>1b, 1d</b>
107	14.05.2020	<i>Wie ist es zu erklären, dass in Ihren Präsentationen vom Juni 2019 (vorgetragen im Rathaus Wetzlar) und November 2019 (vorgetragen im Rathaus Asslar) unterschiedliche Angaben zum Ziel- und Quellverkehr von und nach Wetzlar zu finden sind. Es erweckt den Anschein, dass die dort gemachten Angaben auf ein und der selben Verkehrszählung beruhen.</i>	<b>4c</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>108</b>	14.05.2020	<i>Liegen Hessen Mobil präzise Angaben zu den Lagerinhalten der Mülldeponie Eulingsberg vor? Wo sind diese nachzulesen? Und wie hat Hessen Mobil sichergestellt, dass bei eventuellen Bauarbeiten zu Tunnel oder offener Trasse westlich von Dalheim diese nicht austreten?</i>	<b>3n</b>
<b>109</b>	14.05.2020	<i>Die Brücke bei Dorlar am Abzweig der AS Wetzlar-Ost – von der B 49 aus Giessen kommend und nach Herborn führend (A45) – ist kürzlich fertiggestellt worden. Der Abzweig ist aber nur einspurig ausgelegt worden. Wäre beim zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommen der möglichen Umfahrungen aber nicht eine 2-spurige Ausführung notwendig gewesen? Wird diese neue, zusätzliche Spur nun angelegt? Muss dazu auch die neu gemachte Brücke erneut angepasst werden und wie werden die zusätzlich Kosten begründet?</i>	<b>3r</b>
<b>110</b>	14.05.2020	<i>1. Die temporäre Verkehrsführung ist sehr kostspielig und müsste Jahre halten, egal welche Variante ausgewählt würde. Wäre es nicht technisch möglich, daraus die fünfte und endgültige Variante zu machen? Schwierig ist sicher die Ausleitung aus dem Dalheimer Tunnel über das Globus-Baumarkt-Gelände. 2. Ist es möglich, den Schwerverkehr während der Bauzeit sehr großräumig über die A3 / A5 umzuleiten um Staus zu vermeiden? Die B49 heißt bei uns im Volksmund Direktverbindung Paris - Wetzlar - Moskau und hat Wetzlar jahrzehntelang durchschnitten und verschandelt. Gut, wenn sie in Wetzlar verschwindet!</i>	<b>3e, 6b</b>
<b>111</b>	14.05.2020	<i>Vielen Dank für die sehr umfangreiche und informative Darstellung dieses Großprojekts. Wenn man die jeweilige Größeneinstellung verändert, kann man auch die zunächst unscharfen Pläne gut lesen. Ich spreche mich mit Nachdruck für die zwar teure, aber für Mensch und Umwelt beste Variante aus, die Variante 4 - Tunnelumgehung von Dalheim. Alles Andere wäre nicht zu vertreten. Am schlimmsten wäre die offene Umgehung von Dalheim.</i>	<b>2a</b>
<b>112</b>	14.05.2020	<i>Welche Kosten entstehen bei Bau der vier unterschiedlichen Varianten? Welche Zusatzkosten ergeben sich aus den notwendigen Kosten zusätzlich an der AS Asslar/Hermannstein (A480), dem Wetzlarer Kreuz und der AS Wetzlar Ost (A45)?</i>	<b>1g</b>
<b>113</b>	14.05.2020	<i>Wie ist sichergestellt, dass generell jene Variante gewählt wird, die den Steuerzahler am geringsten belastet? Dies auch im Hinblick auf zu erwartende Finanzierungsengpässe, die sich aus der Corona-Krise ergeben! Würde die Finanzierung einer eventuellen Prüfung durch den Bundesrechnungshof standhalten? Soweit bekannt, liegen nur die Kosten der Hochstraße im zweistelligen Millionenbereich. Alle drei Ersatzvarianten werden im im deutlich dreistelligen Millionenbereich geschätzt.</i>	<b>1g</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
114	14.05.2020	<p>wie wollen Sie verhindern, dass die Entlastung Wetzlars letztlich auf Kosten der Einwohner der Stadt Aßlar, und hier insbesondere jeder in Klein-Altenstädten, geht? Hier würde noch nicht einmal eine Lärmschutzwand helfen, denn wir schauen sozusagen von oben auf die A480. Dieser Abschnitt ist schon heute sehr beliebt bei Extrem-Rasern mit unfassbaren Lärm-Emissionen. Sollen wir hier die Verlierer Ihrer Planungen werden?</p>	5a
115	15.05.2020	<p>1. Breite der Hochstraße nach Neubau / Variante 1.1: Vorbemerkung: Diese Frage wird uns sehr häufig gestellt, insbesondere von Bürgerinnen und Bürgern aus Dalheim. Wir wissen, dass die neue Brücke nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen gebaut werden muss, dennoch sorgen die unten angeführten Zeitungsartikel für viele Nachfragen. Hier könnte eine transparente Klarstellung helfen. In einem Pressebericht hat Herr Reichwein gegenüber der Wetzlarer Neuen Zeitung geäußert, „die neue Brücke (wird) um sechs bis sieben Meter breiter werden“ (WNZ 04.03.2016). In einer Präsentation von Hessen Mobil am 18.11.2019 wird eine erforderlich Breite für eine neue Hochstraße von ca. 33 m im Vergleich zur jetzigen Breite von 18,50 m genannt. Wurde von Herrn Reichwein bei seiner Stellungnahme in 2016 eine andere Einstufung der B 49 zu Grunde gelegt? Gibt es Beispiele, wo eine autobahnähnliche Fernstraße durch ein Stadtgebiet führt und beim kürzlich erforderlichen Neubau, diese Trasse nach dem Baustandard EKA 3 ausgeführt worden ist? Welche sind das?</p>	1b, 1d
116	15.05.2020	<p>2. Kosten: Wie hoch sind die ungefähren Kosten für die vier verbliebenen Varianten? Bisher kursieren nur äußerst ungenaue Angaben, ohne dass jemals grobe Orientierungszahlen genannt wurden.</p>	1g
117	15.05.2020	<p>3. Flächenverbrauch: Variante 5.1: Wie groß ist die Fläche, die durch die Variante 5.1 für diesen Straßenverlauf benötigt wird (aufgegliedert in: landwirtschaftlich genutzte Fläche, gewerblich genutzte Fläche, innerörtliche Verkehrsfläche)?          Variante 5.3: Wie groß ist die Fläche, die durch die Variante 5.3 für diesen Straßenverlauf benötigt wird (aufgegliedert in: landwirtschaftlich genutzte Fläche, naturschutzrelevante Flächen)?          Variante 5.4: Wie groß ist die Fläche, die durch die Variante 5.4 für diesen Straßenverlauf benötigt wird (aufgegliedert in: landwirtschaftlich genutzte Fläche, naturschutzrelevante Flächen)?</p>	5h

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>118</b>	15.05.2020	<i>4. Sondermülldeponie / Varianten 5.3 und 5.4: Welche Maßnahmen sind ihrerseits vorgesehen, um zu verhindern, dass durch die Baumaßnahme nicht Giftstoffe der Deponie Eulingsberg in die Umgebung gelangen? Gerade bei der Variante 5.3 erfolgt ein sehr breiter + offener Eingriff die Landschaft. Am höchsten Punkt dieses Eingriffs ist die Entfernung zwischen der Wohnbebauung und dem Deponiekörper nur ca. 100 m breit.</i>	<b>3n</b>
<b>119</b>	15.05.2020	<i>5. Naturschutzbelange / Variante 5.3.: Bei der Dalheim-Umfahrung mit Einschnitt in die Landschaft werden gesetzlich geschützte Biotope zerstört und ein vorhandener Bachlauf durchschnitten. Welche Maßnahmen werden ergriffen, damit diese massiven Eingriffe minimiert werden? Welche Ausgleichsmaßnahmen sind dafür erforderlich?</i>	<b>5j</b>
<b>120</b>	15.05.2020	<i>6. Lärmemissionen: In der Wetzlarer Neuen Zeitung vom 06.05.2020 wird für die temporäre Verkehrsführung während der Bauphase von „temporären Schallschutz“ an der A 480 gesprochen. Wie unterscheidet sich dieser von dem geplanten permanenten Schallschutz im Falle einer der Umfahrungsvarianten?</i>	<b>5b</b>
<b>121</b>	15.05.2020	<i>Wurde für die Varianten Variante 5.1 - Umfahrung der B 49 über das Dillfeld bzw. Erhalt der Hochstraße ein aktualisiertes Lärmgutachten für den Bereich VOR dem Tunnel Dahlheim erstellt? Ist der Lückenschluss der Lärmschutzanlagen VOR dem Tunnel in Betracht gezogen worden?</i>	<b>5a</b>
<b>122</b>	15.05.2020	<i>Die Aussagen hinsichtlich der avi-faunistischen Untersuchungen sind äußerst vage. 1. Daher die Frage, ob die untersuchten Bereiche MÖGLICHE Habitate darstellen, oder ob die angesprochenen Arten tatsächlich dort kartiert wurden. Die Feldlandschaft am Altenberg ist derart leer geräumt, mit Glyphosat gespritzt und im Sommer mit Mais gepflanzt, dass ich mich Frage, wie dann im Rattengraben Rebhühner leben können. Wurde die Schlingnatter im Dillfeld nachgewiesen? Wurde die Waldohreule im Bereich der Felder nachgewiesen? Wurden auf den Feldern Feldlerchen nachgewiesen? (Wenn ja, wieso darf dann da oben alles mehrmals im Jahr mit Glyphosat gespritzt werden?) 2. Stellen die von ihnen untersuchten Habitate nicht eine ideale Möglichkeit dar, im Rahmen der Mitigation von Umweltfolgeschäden Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen im direkten Umfeld zum Bau der Umfahrung?</i>	<b>5f</b>
<b>123</b>	15.05.2020	<i>Wurde geprüft, ob die Hochstraße als Bauwerk erhalten werden kann um z.Bsp. als Park, Grünzug oder Radschnellweg gestaltetet werden zu können?</i>	<b>1j</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
124	16.05.2020	<p><i>vielen Dank für den Ersatz der lokalen Infoveranstaltung durch eine virtuelle Messe mit vielen Daten und Fakten. Da haben selbst wir von der „BI B49-Tunnel, pro Wetzlar“ noch neue Details gefunden. Jedoch haben wir auch noch Fragen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Themeninsel 1, Festgestellte RND 2027 ist (nur?) basierend auf dem Schwerverkehrsaufkommen. Bei Korrektur der Prognose nach unten oder zwangsweise Umfahrung für LKW, bestünde dann auch noch die Notwendigkeit des Abrisses?</i></li> <li><i>2. Warum ist bei der Variante "Dillfeld - Umfahrung" kein Lärmschutz (ausser an der jetzigen B49-Abfahrt) vorgesehen?</i></li> <li><i>3. Ist beim 6-spurigen Ausbau der A45 auf deren östlicher Seite in Höhe Lahnau (in Richtung Waldgirmes Lärmschutz vorgesehen?</i></li> <li><i>4. Sind folgende rechnerisch inkonsistenten Zahlen, bei denen es um die prognostizierte erhöhte Anzahl Fahrzeuge auf der A45 zwischen Wetzlar und Wetzlar Ost geht, erklärbar:  Aus Präsentation B49 – Ersatzneubau vom 18.11.2019 (Seite 33 und Seite 34)</i></li> </ol> <p><i>- Prognose 2030 zwischen Dalheim und Wetzlar (im Bestand): 57.450 Fahrzeuge</i>  <i>- Prognose 2030 zwischen Dalheim und Wetzlar (bei Tunnel): 8.500 Fahrzeuge</i>  <i>- Differenz: -48.950 Fahrzeuge</i></p> <p><i>Platte Schlussfolgerung ohne Betrachtung der Dynamik: Knapp 50.000 Fahrzeuge nehmen die Umfahrung und sind zusätzlich auf der A45.</i></p> <p><i>Aus Themeninsel 4:</i></p> <p><i>- Vergleich Prognose 2030 (Bestand mit Tunnel): +22.800 Fahrzeuge</i></p> <p><i>Lässt sich diese große Differenz bei einer Plausibilitätsprüfung allein durch das Rechenmodell erklären?</i></p> <p><i>VG</i>  <i>Bürgerinitiative B49-Tunnel, pro Wetzlar</i>  <i>Für Erklärungen unserer Fragen oder Rückfragen stehen wir selbstverständlich zur Verfügung.</i></p>	1e, 4g, 5a, 5c

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>125</b>	16.05.2020	<i>Im Zusammenhang mit den denkbaren Umfahrungslösungen ist der Rückbau von versiegelten derzeit vierspurigen Straßenabschnitten geplant. Durch den Rückbau der "halben" B49 zwischen Altenberg und jetziger Dalheim-Unterführung wird bspw. eine Fläche von mehr als 2ha rückgewonnen. Frage: Wie sieht die Flächenbilanz (Flächenverbrauch vs. rückgewonnene Fläche) bei der Tunnellösung aus ? Was geschieht mit den freiwerdenden Flächen ? Würde die rückgewonnene Fläche in Dalheim wieder als landwirtschaftl. Fläche genutzt werden können?</i>	<b>5h</b>
<b>126</b>	16.05.2020	<i>Kann der Tunnelausbruch/ Gesteinsmaterial beim Tunnelvortrieb in einem nahen ehemaligen Steinbruch abgelagert werden, um lange LKW - Fahrten durch Deutschland o. Ausland zu vermeiden (Umweltaspekt) ?</i>	<b>3o</b>
<b>127</b>	16.05.2020	<i>Bei einem Wegfall der Hochbrücke würden Grundstücke und Bauprojekte im Bereich des Bahnhofs und des ehemaligen Lahnhoofs plötzlich massiv an Wert gewinnen. Gehören auch gegenwärtige oder ehemalige Entscheidungsträger der Wetzlarer Stadtverwaltung zu den Personen, die von der erheblichen Wertsteigerung der dortigen Grundstücke entweder direkt, oder indirekt über Verwandte oder juristische Personen, profitieren würden?</i>	<b>3p</b>
<b>128</b>	17.05.2020	<i>Die Stadtzubringer West und Ost bleiben (in veränderter Form) erhalten. Das bedeutet meiner Meinung nach, dass diejenigen die bisher in Lahnau-Dorlar in Richtung Weilburg auf die B49 aufgefahren sind, nicht den großen Umweg fahren sondern durch Lahnau, an Naunheim vorbei zum Stadtzubringer West und dort dann auf die B49 auffahren. Wurde dieses erhöhte Verkehrsaufkommen berücksichtigt und gibt es möglicherweise Lärmschutzkonzepte dazu?</i>	<b>4h, 5c</b>
<b>129</b>	17.05.2020	<i>Ich vermisse eine weitere, kostengünstigere Möglichkeit, als die präsentierten Varianten: Vom Tunnel WZ bis zur Lahnbrücke wäre eine 2 statt 4 spurige Brücke mit breitem Seitenstreifen darstellbar. Man könnte die jeweils rechten Spuren ab Tunnel und Lahnbrücke als Ausfahrt umwidmen. Vorteil: Kein extra Platzbedarf. Schonung der Umwelt.</i>	<b>3f</b>
<b>130</b>	17.05.2020	<i>Prognose Nullfall 2030 und Planfall. Können sie mir bitte dazu noch Infos senden bzw. hinweisen, wo näheres zu finden ist.</i>	<b>4b</b>
<b>131</b>	17.05.2020	<i>Bitte geben sie mehr Informationen über die Faunistische Bestandsaufnahme</i>	<b>5f</b>



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
<b>132</b>	17.05.2020	<i>zunächst einmal Danke für die gute Bearbeitung der B 49 Problematik mit doch sehr detaillierten Informationen rund um das Thema. Die Tunnellösung wird hoffentlich kommen. Wie sieht das weitere Zeitfenster der endgültigen Entscheidung aus? Und gibt es schon Kostenschätzungen für Tunnelvariante?</i>	<b>1g, 2c</b>
<b>133</b>	17.05.2020	<i>Ich kann die Datenschutzbestimmungen nicht lesen! Es kommt die Meldung: "Sie haben keine Zugriffsberechtigung für diese Seite." Dennoch musste ich angeben, ich hätte sie gelesen und mich damit einverstanden erklären</i>	<b>Feedback</b>
<b>134</b>	17.05.2020	<i>Bei Varianten 5.3 und 5.4. würde ein besonders schönes, artenreiches Naherholungsgebiet unwiederbringlich zerstört! Die Hochstraße mit Lärmschutz zu erhalten wäre ein Gewinn für Mensch, Natur und Verkehr, denn lange Umwege würden entfallen. Kosten und Aufwand für andere Varianten werden ebenfalls sehr hoch und vermutlich unterm Strich kaum geringer. Meine Fragen: Wieso wollen sie die bestehende Hochbrücke nicht mit einer Sondergenehmigung in der bestehenden Breite erhalten? Oder im Zuge der Sanierung zweigeschossig ausbauen (je Fahrtrichtung eine eigene Etage) und bzgl. Lärmschutz ummanteln, quasi einen oberirdischen Tunnel errichten? Und wie wollen sie verhindern, dass Verkehrsteilnehmer nicht weiterhin den kürzeren Weg durch die Stadt nehmen?</i>	<b>1b, 3a, 3b, 4f</b>
<b>135</b>	17.05.2020	<i>Ich bitte um Auskunft was die voraussichtlichen Kosten der unterschiedlichen Varianten in Euro sind.</i>	<b>1g</b>
<b>136</b>	17.05.2020	<i>Von der B49 aus Richtung Gießen ist die Auffahrt Wetzlar Ost zur A45 auf der neu gebauten Brücke nur einspurig möglich. Ist das ein Planungsfehler oder war das zum Zeitpunkt der Planung noch nicht aktuell? Wird das auf zweispurig geändert, was ist mit der Abfahrt Richtung Gießen geplant?</i>	<b>3r</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
137	17.05.2020	<p><i>ich habe eine Verständnisfrage. Stimmt es, dass aus statischen Gründen die komplette Brückenkonstruktion der Hochstraße B49 in Wetzlar abgerissen wird? Stimmt es, dass die Taubensteinbrücke, ebenso wie die Brückenkonstruktion von Limburg über über die Bahngleise bis zum Gloelkonten komplett etwas schmaler wieder aufgebaut werden müssen. Lediglich die ca. 600 m zwischen Gloelknoten und Forum sollen nicht wieder aufgebaut werden. Zusätzlich hierzu soll jedoch möglicherweise eine Umfahrung um Dalheim gebaut werden, mit allen zusätzlichen Baumaßnahmen wie Fahrbahnerweiterungen an den bestehenden Kreuzen und Auf- und Abfahrten die bei einem Neubau der Hochstraße nicht notwendig wären. Obwohl Sie 2016 öffentlich bekundet haben, dass es machbar ist die Hochstraße nach dem Abriss wieder neu aufzubauen und Sie es auch vorhaben. Jetzt wollen Sie das genaue Gegenteil durchsetzen, obwohl die Gesetzes- und Vorschriftenlage sich nicht verändert haben Der Neubau der Hochstraße wie 2016 schon als machbar deklariert, dürfte somit auch die Kostengünstigste Maßnahme sein. Wie wird der Rechnungshof die Sachlage beurteilen, wenn Steuergelder verschwendet und nicht sinnvoll eingesetzt werden?</i></p>	1b, 1d, 1g
138	17.05.2020	<p><i>vielen Dank für die Möglichkeit, sich bei diesem (auch emotionalen Thema) über dieses Portal ausdrücken zu dürfen.</i></p> <p><i>Die Fülle an Informationen sind hilfreich aber sicherlich für eine Laien wie mich nicht wirklich auszuwerten und zu beurteilen. Was aber mir jedoch auffiel,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- die abgebildeten Verkehrsaufkommen berücksichtigen nicht die bundespolitischen Ambitionen des Abbaus von Schwerverkehrsaufkommen und der verstärkten Nutzung von klimafreundlicheren Transportmöglichkeiten (Aktraktivitätssteigerung der Bahnnutzung durch Senkung des MwSt Satzes, Investitionen in das Bahnnetz, Förderung der E-Mobilität). Diese haben Einfluss sowohl auf das Verkehrsaufkommen der Straßen insgesamt wie auch deren schlussendlichen Belastung durch Lärm- und Abgasemissionen.</i></li> <li><i>- Bei den 3 Umfahrungsvarianten wird durchweg eine Gesamtbauzeit von ca. 7 Jahren angegeben. Bei der Wiederherstellung der Brücke 10 Jahre. Wieso kommt es hier nochmals zu einer Verlängerung von 3 Jahren? Die Maßnahmen für Umleitungen um und in Wetzlar während der Bauzeiten werden doch für alle 4 Varianten gleichermaßen benötigt. Im Falle der Umfahrung sind "Neubauten" der</i></li> </ul>	3g, 3e, 4a, 4i

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<p><i>Stadtzubringer herzustellen plus die jeweilige Umfahrungsvariante, während bei der Wiederherstellung der Hochstraße eben "nur" die Hochstraße gebaut würde.</i></p> <p><i>- Warum kann die Einrichtung der Umfahrung während des Abbruchs der Hochstraße von Limburg kommend über die B277 keine bleibende Variante sein? Hier wäre doch die komplette Infrastruktur einer beidseitigen 2 spurigen Fahrbahn bereits gegeben. Warum so eine weiträumige Verlegung ins Dillfeld hinein ? Würde die B277, die dann völlig unütz ist, auch wieder rückgebaut werden und schafft somit wieder Fläche für das Industriegebiet?</i></p> <p><i>- Die Ermittlung der Fahrzeiten gegenüber Bestand ist mir nicht schlüssig. Wenn ich von Solms nach Gießen oder auf die Autobahn nach Frankfurt fahren will, ist, weder bei einer Umfahrung über die Dahlheim Variante, offen oder Tunnel, noch über die Dillfeld-Variante die effektive Mehrfahrzeit von nur 2 bis 2,5 Minuten gegenüber dem derzeitigen Fahrweg über die Hochstraße glaubwürdig, da die Strecke insgesamt etwas mehr als das doppelte beträgt. Wie ist das Ergebnis von 2 -2,5 min. also zu verstehen?</i></p> <p><i>Insgesamt möchte ich zum Ausdruck bringen, das allein das Auflegen einer Variante "" offene Dalheim Umfahrung"" in der heutigen Zeit ein Affront gegenüber den Klimaschutz und den Umweltschutz ist. Bei einer Zusage zu dieser Variante würde schlussendlich die Politik das aktuelle Bürgerinteresse für ein Umdenken in der Klima-und Umweltpolitik mit den Füßen treten...und Hessen Mobil würde dazu die Vorlage gegeben haben.</i></p> <p><i>Die Hochstrasse, vermeintlich hässlich und teilend, ist dennoch eines der Bauwerke, die mit Wetzlar verbunden sind. Abbrüche von existierenden Gebäuden für neue, hochmoderne Betonburgen in "Fifty shades of Grey" sind für die Stadtväter Wetzlars derzeit überhaupt kein Problem und sollten hier bei jedweder Variante mit dieser Notwendigkeit kein Hindernis darstellen.</i></p> <p><i>Mit großem Interesse den weiteren Verlauf verfolgend</i></p>	
139	17.05.2020	<p><i>die abgebildeten Verkehrsaufkommen berücksichtigen nicht die bundespolitischen Ambitionen des Abbaus von Schwerverkehrsaufkommen und der verstärkten Nutzung von klimafreundlicheren Transportmöglichkeiten (Aktraktivitätssteigerung der Bahnnutzung durch Senkung des MwSt Satzes, Investitionen in das Bahnnetz, Förderung der E-Mobilität). Diese haben Einfluss sowohl auf das</i></p>	4a

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
		<i>Verkehrsaufkommen der Straßen insgesamt wie auch deren schlussendlichen Belastung durch Lärm- und Abgasemissionen.</i>	
<b>140</b>	17.05.2020	<i>Die Ermittlung der Fahrzeiten gegenüber Bestand ist mir nicht schlüssig. Wenn ich von Solms nach Gießen oder auf die Autobahn nach Frankfurt fahren will, ist, weder bei einer Umfahrung über die Dahlheim Variante, offen oder Tunnel, noch über die Dillfeld-Variante die effektive Mehrfahrzeit von nur 2 bis 2,5 Minuten gegenüber dem derzeitigen Fahrweg über die Hochstraße glaubwürdig, da die Strecke insgesamt etwas mehr als das doppelte beträgt. Wie ist das Ergebnis von 2 -2,5 min. also zu verstehen?</i>	<b>4i</b>
<b>141</b>	17.05.2020	<i>Bei den 3 Umfahrungsvarianten wird durchweg eine Gesamtbauzeit von ca. 7 Jahren angegeben. Bei der Wiederherstellung der Brücke 10 Jahre. Wieso kommt es hier nochmals zu einer Verlängerung von 3 Jahren? Die Maßnahmen für Umleitungen um und in Wetzlar während der Bauzeiten werden doch für alle 4 Varianten gleichermaßen benötigt. Im Falle der Umfahrung sind "Neubauten" der Stadtzubringer herzustellen plus die jeweilige Umfahrungsvariante, während bei der Wiederherstellung der Hochstraße eben "nur" die Hochstraße gebaut würde.</i>	<b>3g</b>
<b>142</b>	17.05.2020	<i>Warum kann die Einrichtung der Umfahrung während des Abbruchs der Hochstraße von Limburg kommend über die B277 keine bleibende Variante sein? Hier wäre doch die komplette Infrastruktur einer beidseitigen 2 spurigen Fahrbahn bereits gegeben. Warum so eine weiträumige Verlegung ins Dillfeld hinein ? Würde die B277, die dann völlig unütz ist, auch wieder rückgebaut werden und schafft somit wieder Fläche für das Industriegebiet?</i>	<b>3e</b>
<b>143</b>	17.05.2020	<i>2. Teil Insgesamt möchte ich zum Ausdruck bringen, das allein das Auflegen einer Variante "" offene Dalheim Umfahrung"" in der heutigen Zeit ein Affront gegenüber den Klimaschutz und den Umweltschutz ist. Bei einer Zusage zu dieser Variante würde schlussendlich die Politik das aktuelle Bürgerinteresse für ein Umdenken in der Klima- und Umweltpolitik mit den Füßen treten...und Hessen Mobil würde dazu die Vorlage gegeben haben.</i>	<b>5f</b>
<b>144</b>	17.05.2020	<i>1. Teil vielen Dank für die Möglichkeit, sich über dieses Portal ausdrücken zu dürfen. Die Fülle an Informationen sind hilfreich. Die Hochstraße ist dennoch eines der Bauwerke, die mit Wetzlar verbunden sind. Abbrüche von existierenden Gebäuden für neue, hochmoderne Betonburgen in "Fifty shades of Grey" sind für die Stadtväter Wetzlars derzeit überhaupt kein Problem und sollten hier bei jedweder Variante mit dieser Notwendigkeit kein Hindernis darstellen. Dem Verlauf mit großem Interesse verfolgend</i>	<b>3p</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
145	17.05.2020	<i>Sollte die Bücke ersatzlos abgerissen werden bzw nicht ersetzt, möchten wir anfragen, ob die neue Variante das Naherholungsgebiet von Dalheim, mit Felder, Wiesen, Wild und wunderschöne Wanderwege zerschnitten wird, ein tiefer Graben mit Autos, Lastwagen und Verkehrslärm uns dann erwartet?? Es kann nur sein, dass diese Variante nur als Tunnellösung machbar ist. Unsere Jugend geht wegen Klimafrevel auf die -strasse, wir wegen Zubetonierung der Natur. Wir sind seit 40 Jahren im Naturschutzbund, um die Natur zu erhalten. Gerade in Coronazeiten, merkt jeder was es heisst, Natur vor der Haustür zu haben. Bitte beachten Sie das bei der Planung, denn die Profitgier wird wegen der Pandemie zurückgehen, da zählt nur die Natur mit#Bäumen, Wiesen und Ackerflächen.</i>	<b>2b, 5f</b>
146	17.05.2020	<i>Wenn die Umleitung über Dahlheim verlaufen wird, baut man dann den vorgeschlagenen Tunnel? Vor ca. 25 Jahren hat man zur Erhaltung der Tierwelt beim Straßenbau nachweislich 480 Millionen Euro ausgegeben, ohne die angefallenen Verzögerungskosten. Bis 2025 soll die Einwohnerzahl i. DH. über 6000 liegen. Biodiversität bedeutet Schutz für Tiere und MENSCHEN</i>	<b>2a, 2b, 5f</b>
147	17.05.2020	<i>Warum müssen beim Neubau der Hochstrasse 2 Standspuren sein und im Tunnel nicht. Wie viel landwirtschaftliche Flächen gehen bei der offenen Bauweise oder der Tunnellösung verloren. Was wird mit dem Radweg entlang der B49?</i>	<b>1b, 5h</b>
148	17.05.2020	<i>Wer trägt die Kosten bei den Umfahrungsvarianten (Dillfeld /Tunnel/ Einschnitt) für den Rückbau der bestehenden Trasse bzw. den Neubau für die dann zu errichtenden Zuführungen Gloelknoten bzw. Forum? Wer kommt für deren Unterhaltung dann auf?</i>	<b>1g</b>
149	17.05.2020	<i>Falls es dazu kommen sollte, dass die B49 Hochstraße abgerissen und nicht an gleicher Stelle wieder aufgebaut werden würde, also eine der Umfahrungsvarianten realisiert werden würden.: Was geschieht dann mit der Taubensteinbrücke? Wird diese nach Stilllegung der Hochstraßenbrücke abgerissen oder bleibt diese dann bis 2038 bestehen? Wenn ja, was geschieht dann? Wer trägt die Kosten für einen späteren Abriss?</i>	<b>1e</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
150	17.05.2020	<p><i>Als Anwohnerin von Wetzlar-Dalheim befürchte ich nicht nur während der Bauphase sondern auch nach Fertigstellung der Variante 5.3/5.4 ein städtisches Verkehrschaos. Schon heute staut sich bei geschlossener Bahnschranke der Verkehr in der Altenberger Straße oft bis zum Kreisel am Eingang von Dalheim. Der Verkehr fließt dann auch nur langsam ab, weil der Verkehrsfluss durch die Ampel am Neustädter Platz gestoppt wird. Etliche Autofahrer wenden dann auf der Straße und nehmen den Weg über die B 49 in die Stadt. Diese Möglichkeit ist zumindest während der Bauphase nicht gegeben. Aber auch eine neue Kreisstraße als Zubringer nach Wetzlar Mitte sehe ich kritisch. Dazu folgende Fragen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Was wird diese Kreisstraße kosten ?</i></li> <li><i>2. Wer kommt für die Kosten auf ?</i></li> <li><i>3. Wer ist für die Planung zuständig ?</i></li> </ol> <p><i>Auch diese neue Kreisstraße wird schnell überlastet sein. Durch Gespräche mit Anwohnern von Dalheim, aber auch von Solms - Oberbiel - Burgsolms weiß ich, dass die dort wohnenden Autofahrer und Pendler den Weg nach Gießen oder in den Raum Frankfurt nicht über die Umfahrung wählen sondern die Abkürzung über die neue Kreisstraße nehmen werden. Aus diesem Grund möchte ich auch Ihre Zahlen der Verkehrszählung und des zu erwartenden Verkehrs anzweifeln. Wetzlarer Geschäftsleute rechnen bei der geänderten Verkehrsführung mit erheblichen Einbußen, sowohl wegen eines erhöhten Verkehrsaufkommens und voraussichtlicher innerstädtischer Staus durch alle regionalen Autofahrer, die die neue Umfahrung meiden als auch durch weniger Besucher der Stadt, weil der überregionale Verkehr an Wetzlar vorbei geführt wird. Aus diesem Grund, aber auch noch wegen weiterer Überlegungen, die aufzuzählen, den Rahmen sprengen würde, plädiere ich für den Erhalt der Hochstraße in der alten jetzigen Variante und der bisherigen Breite.</i></p> <p><i>Frage: Wenn der Tunnel ohne eine Standspur gebaut werden darf, warum ist dies nicht auch für die Hochstraße möglich, zumal diese eine geringere Länge hat. Gegebenenfalls könnte die Sicherheit der Hochstraße auch mit einer Verkehrsüberwachung wie bei der Tunnellösung gewährleistet werden. Diesbezüglich hätte ich gerne eine Stellungnahme von Hessen Mobil. Außerdem möchte ich wissen, warum die Hochstraße bei einer Neuerrichtung eine Standspur benötigt, wohingegen im weiteren Streckenverlauf diese Standspur sowieso fehlt und auch nicht damit zu rechnen ist, dass diese irgendwann geplant ist.</i></p>	<b>1b, 1g, 4f</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
151	17.05.2020	<i>Wieso sollte bei einem Hochstraßenneubau ein Standstreifen obligatorisch sein, bei Bau eines Tunnels jedoch nicht? Warum finden hier nicht die Maße, die im Allgemeinen für eine Stadtautobahn gelten (Entwurfsklasse 3), Anwendung?</i>	<b>1b</b>
152	17.05.2020	<i>der gesamte Schwerlastverkehr aus dem Osten kommt über die A 5 und fährt am Reiskirchener Dreieck auf die A 480 zum Gießener Nordkreuz und dort weiter auf der A 485. Um ein paar Kilometer ( ca. 2 Km ) einzusparen biegt der Schwerlastverkehr am Bergwerkswald auf die B 49 Richtung Wetzlar ab. ( Das ist das eigentliche Problem über das bereits 10 Jahre gestritten wird ). Würden die Verantwortlichen Köpfe von Hessen Mobil die Autobahnkarte von Mittelhessen genau ansehen würden sie erkennen, dass wenn man den Schwerlastverkehr am Reiskirchener Dreieck auf der A 5 bis zum Gambacher Dreieck und dort auf die A 45 Richtung Dortmund führen würde ALLE Probleme im Großraum Wetzlar beseitigt wären. 90 % des jetzigen Schwerlastverkehrs will nicht nach Wetzlar Kaffee trinken oder einkaufen... er will zeitlich und Kilometer abkürzend auf die A 45 Richtung Dortmund und trägt dazu bei, die Infrastruktur in und um Wetzlar zu zerstören. Mit dem Wegfall des Schwerlastverkehrs auf der Wetzlarer Hochstrasse, einer Sperrung des Verkehrs über 3,5 Tonnen, dem Neubau der Hochstrasse mit 4 Fahrspuren an alter Stelle würde man sehr viel Geld sparen. Ich bin Anwohner der Ludwigstrasse im größten Stadtteil Wetzlars, Hermannstein. Mein Schlafzimmer liegt auf gleicher Höhe wie die Fahrbahn der A 480 in ca. 30 Meter Entfernung. Mit Spannung verfolge ich die Arroganz mit der die Dalheimer Bürger die Tunnellösung für sich beanspruchen. Die Wetzlarer Politik, die Wetzlarer Investoren der Bebauung des Lahn-Hofes sowie die Garbenheimer BI sind mit der Planungsabteilung von Hessen Mobil einig und überzeugt, dass die Umfahrung von Wetzlar mit der Tunnellösung die beste Lösung sei. Man ignoriert die Meinung der Hermannsteiner und Asslarer Bürger und läßt diese mit dem Lärm, Staub und Dreck der 80.000 bis 100.000 Fahrzeuge die dann die A 480 befahren, allein. Wenn die Tunnellösung in Dalheim kommt, so fordere ich eine komplette Einhausung der A 480 vom Tunnelaustritt in Dalheim bis zur A 45 am Wetzlarer Kreuz..!</i>	<b>2a, 5a</b>
153	18.05.2020	<i>Wieso wurde die Trasse Wetzlar/Tunnel Dalheim bis Kloster Altenberg erst vor ca. 5 Jahren mit enormen Aufwand breit ausgebaut, wenn diese jetzt wieder im Rahmen einer Dalheim-Umfahrung zurückgebaut werden soll? Haben sich die Pläne seit dieser Zeit geändert und wenn ja warum? Oder wurde einfach nicht so weit gedacht? Können wir uns solche Steuergeldverschwendungen leisten?</i>	<b>1i</b>



**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

<b>Nr. der Anfrage</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Fragentext im Original</b>	<b>Antwort-Nr.</b>
154	18.05.2020	<i>Inwiefern besteht in Zeiten, in denen durch eine Coronakrise die Gelder knapper werden, überhaupt eine Chance, dass eine teure Variante, wie der Tunnelbau, umgesetzt wird? Inwiefern kann in Zeiten, in denen die Verträglichkeit für Mensch und Umwelt als eines der wichtigsten Kriterien anzusehen ist, überhaupt so etwas wie ein offene Trasse / Einschnitt als eine mögliche Variante aufgenommen werden? Muss diese Variante nicht schon aufgrund ihrer massiven Nachteile für Mensch und Natur verworfen werden?</i>	<b>1g, 2a, 2b, 5f</b>
155	18.05.2020	<i>Ihr Seite ist sehr interessant und gut aufgebaut. Nicht so gut fand ich, dass meine Fragen nicht mehr für mich selbst nachlesbar und ausdrückbar erschienen. Von anderen Portalen kenne ich es, dass eine automatische Bestätigung als E-Mail erfolgt. .</i>	<b>Feedback</b>
156	18.05.2020	<i>Sind weitere Lärmschutzmaßnahmen entlang der A45, nördlich von Wetzlar-Naunheim und an der neuen A45-Lahntalbrücke vorgesehen? Der Stadtteil Naunheim ist derzeit schon von hohen Lärmbelastungen durch die A45 beeinträchtigt. Je nach Windrichtung, die sich gerade in den Nachtstunden häufig ändert, steigt die Lärmbelastung im Stadtteil erheblich an. Aktuell befindet sich eine Lärmschutzwand zwischen der A45 und dem östlichen Siedlungsrand. Diese ist hinsichtlich der Lage und der Dimensionierung aktuell schon nicht ausreichend. Im Stadtteil sind Lärmbelastungen durch die neue A45-Lahntalbrücke sowie durch die fehlende Lärmschutzwand nördlich des Stadtteils und im Bereich des Gewerbegebietes bereits vorhanden, die bei einer Steigerung der A45-Frequentierung und dem geplanten Ausbau zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit führen wird. Auch Pflüsterasphalt sollte mit dem Ausbau der A45 realisiert werden. Ich bitte dringend darum, dies in der Planung und späteren Realisierung zu berücksichtigen.</i>	<b>5c</b>
157	18.05.2020	<i>Guten Tag, der Lärmschutz für den Stadtteil Naunheim ist zu wenig berücksichtigt. Bereits heute wird der unerträglich Autolärm der A 45 Tag und Nacht nach Naunheim getragen. Die Lärmschutzwand ist viel zu kurz und zu niedrig. Sie müsste aus Richtung Asslar kommend sehr früh beginnen. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der ungünstigen Topographie der Schall dort nach Naunheim gelenkt wird.</i>	<b>5c</b>
158	18.05.2020	<i>Warum wird die Belastung der Brücke nicht schon jetzt reduziert, um die Nutzungsdauer der Brücke zu verlängern. Eine Entlastung durch großräumige Umleitungen des Lastverkehrs und dauerhaft einspurige Verkehrsführung im Bereich der Brücken, sollten eine spürbare Maßnahmen sein. Ziel muss es doch sein, die Brücken solange wie möglich zu erhalten.</i>	<b>6a</b>

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
159	18.05.2020	<i>Bei der Einleitung zur virtuellen Infomesse wird eine PowerPoint Präsentation B 49 Ersatzbau Hochstraße Taubensteinbrücke Wetzlar als Anhang beigefügt. welche Faktoren wurden bei der Ermittlung der auf der Seite 30 dargestellten Raumwiederstände berücksichtigt und wie wurden diese Faktoren gewichtet?</i>	5f
160	18.05.2020	<i>Wo können wir die Ergebnisse der im Plakat 4.1 Verkehrsuntersuchung dargestellten Ergebnisse der Verkehrszählungen einsehen? Welche mengenmäßigen Auswirkungen auf die Verkehrszahlen wurden in den Prognosen die in Plakat 4.2 Verkehrsprognosen dargestellten Erweiterungsflächen der einzelnen Baugebiete prognostiziert?</i>	4a
161	18.05.2020	<p><i>Bei den Sachstandbeschreibungen zu den Vorplanungen der Alternativen 5.3/5.4 der B 49 bezüglich der möglichen Baumaßnahmen nennen Sie als problematischen Faktor die Immissionsbelastung für die Bewohner des Stadtteils Wetzlar-Dalheim beziehungsweise die Konzentration der Immissionen am Tunnelmund. In Vorplanung seien Schutzbauwerke für den Immissionsschutz.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Welcher Art sind diese Schutzbauwerke und was können diese erreichen ?</i></li> <li><i>- Welche gesundheitlichen Auswirkungen haben die Immissionen des Kraftverkehrs für die Anwohner von Dalheim ?</i></li> <li><i>- Welche Lärm- und Immissionsbelastungen sind für die Anwohner und die Nutzer des gut frequentierten Fuß- und Radweges zwischen Wetzlar-Dalheim bzw. Wetzlar und Kloster Altenberg zu erwarten ?</i></li> </ul> <p><i>Nicht zumutbar für die Bewohner Dalheims wäre die Variante 5.3. der B 49. Dalheim wäre in diesem Fall von Bundesstraßen umzingelt und vom Zugang zum nahegelegenen Wald und den Spazier- und Wanderwegen abgeschnitten. Verheerend wäre bei der Variante 5.3 die Zerstörung der Natur und Landschaft im Norden Dalheims.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Was können Sie unternehmen und wie können Sie erreichen, dass diese Variante aus der Planung der Baumaßnahmen gestrichen wird ?</i></li> </ul>	2a, 2e, 5a

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
162	18.05.2020	<p><i>Können wir Einblick in die Lärmprognose zur Umfahrungsvarianten A480 Bereich Aßlar und Hermannstein (Darstellung in der letzten Zeile des Plakats 5.2 Lärmbelastung und Lärmschutz nehmen?</i></p> <p><i>Welche Lärminderungsmaßnahmen, insbesondere an den Brücken über die Hermannsteiner Straße und über die Großaltenstädter Straße, wurden in dieser Lärmimmissionsprognose berücksichtigt?</i></p> <p><i>Wo können wir Einblick in die im Plakat 5.4 Umweltfachliche Untersuchung aufgeführte Umweltverträglichkeitsstudie nehmen?</i></p>	5a, 5f
163	18.05.2020	<p><i>Wie ich in Ihrem Bericht der Themeninsel Mensch, Umwelt und Natur gehört und gesehen habe, ist die Variante um Dalheim mit Einschnitten nicht die Umweltschonende Lösung. Als Einwohnerin Dalheim, mache ich mir natürlich Sorgen um die zukünftige Lebensqualität. Was wird wirklich entscheidend, die Menschen, die Umwelt oder die Kosten? Ich bedanke mich im Voraus für Ihre ehrliche Antwort.</i></p>	2a, 2b
164	18.05.2020	<p><i>Auf der Internetseite B49-Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke (<a href="http://b49wetzlar.hessen.de/projekt/mensch-umwelt">http://b49wetzlar.hessen.de/projekt/mensch-umwelt</a>) wird im letzten Absatz dargestellt, dass durch eine lufthygienische Untersuchung die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen an der relevanten Wohnbebauung prognostiziert werden sollen. Im Anwendung der Anlage 3 A der 39. BImSchV ist an allen Bereichen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat sicherzustellen, dass die Grenzwerte u. A. für Stickstoffdioxid und PM 10 nicht überschritten werden. dies Betrifft nicht nur Flächen, die zur Wohnbebauung gehören.</i></p>	5e
165	18.05.2020	<p><i>Wie wird sichergestellt, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm am Tag an den Straßen in Wetzlar, insbesondere an der Hermannsteiner Straße, der Gloelstraße, der Moritz-Hensoldt-Straße und der Ernst-Leitz-Straße auch bei der temporären Verkehrsführung eingehalten werden? In diesem Zusammenhang wird auf die Abbildung 25 auf der Seite 41 der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet Lahn-Dill verwiesen. Welche Lärmbelastungen treten an den Straßen auf, auf denen bei der temporären Verkehrsführung der verkehr verlagert wird?</i></p>	5e

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
166	18.05.2020	<p><i>Zunächst Respekt und Anerkennung für dieses Format, mit dem in der Zeit der durch die Pandemie begründeten Kontaktbeschränkungen eine Information und Partizipation ermöglicht wird. Ich als Architekt, der sich auch der Stadtplanung widmet, halte unter Abwägung aller Für und Wider die Umfahrung mit der Tunnellösung für die einzig akzeptable Lösung, welche die Kosten rechtfertigt. Sie bietet dem Durchgangsverkehr ebenso das beste Angebot als auch der urbanen Entwicklung des Stadtraums. Dazu ein konkreter Vorschlag: Die bestehende Hochbrücke könnte, statt teuer komplett abzureißen, als "High Line" analog des Paradebeispiels von New York als begrünter -Ost und West-Wetzlar verbindender- Hochpark noch sehr lange eine Bereicherung für Wetzlar sein! Ohne Verkehrsemissionen, stattdessen mit viel Grün, könnte diese Wetzlarer High-Line eine Attraktion von internationaler Bedeutung sein. Die sicherlich sehr hohen Abrisskosten und damit verbundenen Beeinträchtigungen blieben erspart, die landschaftsplanerische Gestaltung dieser Wetzlarer High Line könnte/sollte aus einem Gestaltungswettbewerb gefunden werden. Ich würde mich freuen, wenn dieser Gedanke ernsthaft der Prüfung unterzogen würde und freue mich auf Ihre Mitteilungen dazu.</i></p>	1j
167	18.05.2020	<p><i>Inwieweit wurde bei den Lärm- und Immissionsbelastungen das Ende des Verbrennungsmotors und eine Zunahme der E-Mobilität berücksichtigt?</i></p>	5a

**B49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar**  
**Dokumentation der Anfragen zur virtuellen Infomesse**

Nr. der Anfrage	Eingangsdatum	Fragentext im Original	Antwort-Nr.
168	18.05.2020	<p><i>die Bundesregierung und die Hessische Landesregierung haben zu Recht entschieden, dass der Flächenverbrauch in Deutschland unbedingt reduziert werden muss. Die Gründe sind Ihnen bekannt. Im Landesentwicklungsplan Hessen ist viel darüber ausgesagt. Bei allen Baumaßnahmen - auch die des Landes Hessen - ist daher verpflichtend, diese Vorgabe einzuhalten. Dies ist für mich in der gegenwärtigen öffentlichen Debatte zu wenig erkennbar.</i></p> <p><i>Bei den präsentierten Varianten für die Neugestaltung der B 49-Trasse in Wetzlar fehlt eine für mich plausible Variante: Beibehaltung des bisherigen Trassenverlaufs mit teilweise Verlegung der B 49 in den Untergrund. Diese Variante ist vor ca. 1 Jahr als 'Scherz' in der Wetzlarer Diskussion geäußert worden. Für mich ist sie eine Variante, die nicht von vornherein ausgesondert werden darf. Es gibt in vielen deutschen Städten die teilweise Verlegung von wichtigen Stadt-Straßen in den Untergrund. Ich erinnere mich an Stadt-Durchfahrten in Hamburg, Frankfurt und München. Es gibt sicher mehr Beispiele. Wenn es die Landesregierung - vertreten durch Hessen-Mobil - ernst meint mit der Vermeidung von Flächenverbrauch, dann ist es aus meiner Sicht zwingend, eine Variante mit aufzunehmen, die den gegenwärtigen Verlauf der B 49 beibehält, im neuralgischen Bereich bei Forum und Straßenkreuzung Gloel-Knoten in die Tiefe geht und damit das Kernproblem lösen könnte. Dann wäre es jetzt endgültig an der Zeit, die rechtlichen und faktischen Voraussetzungen für den Bau einer Lärmschutzwand für die Bürger von Garbenheim zu schaffen. Eine solcher relativ kurzer Tunnel würde nicht nur Flächenverbrauch reduzieren, sondern viel Steuermittel einsparen, der für einen Dalheimer Mammut-Tunnel auszugeben wäre. Der Natur und den Menschen wäre auch mit dieser Kompromisslösung eher gedient.</i></p>	2b, 3c