

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse

Inhaltsverzeichnis

Sonstiges.....	2
Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung	3
Themeninsel 2 - Planungsprozess.....	13
Themeninsel 3 - Variante.....	17
Themeninsel 4 - Verkehrsuntersuchung	26
Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt.....	35
Themeninsel 6 - Temporäre Verkehrsführung	46



Sonstiges

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
0a	0a Welche Resonanz hat die Virtuelle Infomesse gehabt? Wie stellt Hessen Mobil sicher, dass alle Interessierte erreicht werden?	<p>Insgesamt war die Resonanz auf die virtuelle Infomesse mehr als erfreulich. Wir hatten rund 71.150 Aufrufe der neuen Internetseite, viele haben auch die Videos angesehen oder die Themenplakate heruntergeladen.</p> <p>Außerdem ist an der Vielzahl von Anfragen – insgesamt sind 168 Anfragen von 89 Bürgern eingegangen – klar erkennbar, dass das Projekt die Region bewegt und unser Informationsangebot genutzt wurde.</p> <p>Die aktuelle und transparente Information der Öffentlichkeit zu den Planungen dieses Projektes und dessen Fortschritt ist Hessen Mobil sehr wichtig. Die COVID-19-Pandemie hatte den direkten Austausch auf einer öffentlichen Informationsveranstaltung, wie dies ursprünglich geplant und angekündigt war, jedoch unmöglich gemacht. Damit sich Interessierte von zu Hause aus dennoch ausführlich zum Sachstand informieren können – und dies kurzfristig zum jetzigen Zeitpunkt – war die Idee zu der virtuellen Infomesse entstanden. Wir haben daher versucht, aus der Situation das Bestmögliche zu machen. Die Bewerbung der virtuellen Infomesse wurde nicht nur im Internet, sondern auch über Postwurfsendungen und Zeitungsanzeigen organisiert. Wir wollten bewusst nicht nur die Bewohner von Wetzlar ansprechen, sondern alle Bürgerinnen und Bürger der Region, und somit allen den Zugang zu den Informationen bieten. Die Downloads ermöglichen zudem auch die Weitergabe an andere am Projekt Interessierte.</p> <p>Auch bei der eigentlich geplanten Infomesse in der Stadthalle Wetzlar war es vorgesehen, nicht nur die Wetzlarer und Aßlarer Bevölkerung, sondern alle Bürgerinnen und Bürger der Region zu erreichen und zu informieren. Aufgrund der Kapazitätsgrenzen der Stadthalle Wetzlar wäre es jedoch – rückblickend auf die Anzahl der Aufrufe (Klicks) der virtuellen Infomesse – nicht möglich gewesen so viele Interessierte zu informieren.</p>	41
0b	Warum wird auf der Webseite nicht auch auf die Bürgerinitiative "Hochstraße B 49" verlinkt?	<p>Uns ist es wichtig, dass alle Teilnehmenden über unterschiedliche Perspektiven informiert werden. Deshalb hatten wir bereits im Vorfeld der geplanten Infomesse in der Stadthalle Wetzlar den beiden Bürgerinitiativen „Hochstraße B49“ und „B49-Tunnel pro Wetzlar“ einen eignen Stand angeboten. Die Veranstaltung konnte dann aufgrund der derzeitigen COVID-19-Situation nicht stattfinden. Für die virtuelle Infomesse haben wir unser Angebot erneuert und die Bürgerinitiativen angefragt ihr bereits bestehendes Informationsangebot auf unserer Seite zu verlinken. Damit wäre gewährleistet, dass sich die Teilnehmenden auch mit den kritischen Fragen der Initiativen auseinandersetzen. Das Angebot wurde nur von der Bürgerinitiative „B49-Tunnel pro Wetzlar“ angenommen</p>	14/41

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.																																			
1a	1a Aus welchem Grund wurde es nötig, alternative Strecken zur Hochstraße (bzw. für den 2,8 km langen Brückenzug der B 49) zu suchen?	Um im späteren Baurechtsverfahren bestehen zu können, müssen bereits in der Vorplanung alle aus fachlicher Sicht in Frage kommenden Varianten untersucht werden. Darüber hinaus ist Hessen Mobil auch gemäß der vom Bund eingeführten "Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung der Entwurfsunterlagen im Straßenbau" (RE), Ausgabe 2012, im Zuge der Vorplanung dazu verpflichtet, bei kostenintensiven Projekten Alternativen zu untersuchen: "Für ... durch Ingenieurbauwerke (Tunnel, Talbrücken) besonders kostenintensive Linienführungen sollen Alternativen diskutiert werden." Beides dient dazu, die bestmögliche Variante der B 49 für Wetzlar und die Region zu planen und umzusetzen.	1/79/80/ 104																																			
1b	1b Wie ergeben sich die jeweiligen Querschnitte der Varianten für Brückenbauwerke, offene Strecken und Tunnel?	<p>Um sowohl eine leistungsfähige als auch sicher befahrbare B 49 zu schaffen, nutzt Hessen Mobil vom Bundesverkehrsministerium eingeführte Richtlinien, die u. a. auf Erfahrungen, Unfallanalysen sowie Forschungsergebnissen aufbauen.</p> <p><u>Wie ergeben sich nun die Querschnitte der B 49?</u> Die vom Bund eingeführte „Richtlinie für die Anlage von Autobahnen“ (RAA - Stand 2008) definiert Entwurfsstandards für Autobahnen, autobahnähnlich ausgebildete Bundesstraßen (hier: B 49) und Stadtautobahnen. Entsprechend der Netzfunktion - gemäß Festlegung des Bundes wird die B 49 in die Straßenkategorie AS 0 eingeordnet - ergeben sich aus der Entwurfsklasse alle weiteren Entwurfsparameter.</p> <p>Tabelle 9: Entwurfsklassen für Straßen der Kategorie AS</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Straßenkategorie</th> <th colspan="2">AS 0 / AS I</th> <th colspan="3">AS II</th> </tr> <tr> <th colspan="2">außerhalb oder innerhalb</th> <th>außerhalb oder innerhalb</th> <th>außerhalb</th> <th>innerhalb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lage zu bebauten Gebieten</td> <td colspan="2">außerhalb oder innerhalb</td> <td>außerhalb oder innerhalb</td> <td>außerhalb</td> <td>innerhalb</td> </tr> <tr> <td>Straßenwidmung</td> <td>BAB</td> <td>nicht BAB</td> <td>BAB</td> <td>nicht BAB</td> <td>alle</td> </tr> <tr> <td>Bezeichnung</td> <td>Fernautobahn</td> <td>Autobahn-ähnliche Straße</td> <td>Überregionalautobahn</td> <td>Autobahn-ähnliche Straße</td> <td>Stadtautobahn</td> </tr> <tr> <td>Entwurfsklasse</td> <td>EKA 1 A</td> <td>EKA 2</td> <td>EKA 1 B</td> <td>EKA 2</td> <td>EKA 3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Mindestens ebenso bedeutsam für die Festlegung der Querschnitte nach RAA ist die vorhandene / prognostizierte Verkehrsmenge. Nutzen mehr als 30.000 Fahrzeuge täglich den Abschnitt einer Straße, so sind darin enthaltene Brückenbauwerke grundsätzlich so breit auszubilden, dass eine 4+0-Baustellenverkehrsführung möglich ist (RQ 31B nach RAA).</p>	Straßenkategorie	AS 0 / AS I		AS II			außerhalb oder innerhalb		außerhalb oder innerhalb	außerhalb	innerhalb	Lage zu bebauten Gebieten	außerhalb oder innerhalb		außerhalb oder innerhalb	außerhalb	innerhalb	Straßenwidmung	BAB	nicht BAB	BAB	nicht BAB	alle	Bezeichnung	Fernautobahn	Autobahn-ähnliche Straße	Überregionalautobahn	Autobahn-ähnliche Straße	Stadtautobahn	Entwurfsklasse	EKA 1 A	EKA 2	EKA 1 B	EKA 2	EKA 3	1/6/22/ 26/33/50/51/ 64/67/78/ 87/89/91/ 100/101/103/ 104/106/115/ 134/137/147/ 150/151
Straßenkategorie	AS 0 / AS I			AS II																																		
	außerhalb oder innerhalb		außerhalb oder innerhalb	außerhalb	innerhalb																																	
Lage zu bebauten Gebieten	außerhalb oder innerhalb		außerhalb oder innerhalb	außerhalb	innerhalb																																	
Straßenwidmung	BAB	nicht BAB	BAB	nicht BAB	alle																																	
Bezeichnung	Fernautobahn	Autobahn-ähnliche Straße	Überregionalautobahn	Autobahn-ähnliche Straße	Stadtautobahn																																	
Entwurfsklasse	EKA 1 A	EKA 2	EKA 1 B	EKA 2	EKA 3																																	

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p><u>Wäre eine schmalere Brücke als Ausnahme begründbar?</u> Da bereits heute fast doppelt so viele Fahrzeuge die Hochstraße / Taubensteinbrücke nutzen, müsste eine Ausnahme sehr gut begründet werden. Beispielsweise müsste der Nachweis gelingen, dass Konflikte vermieden werden. Hessen Mobil hat eine Variante mit einem schmaleren Brückenquerschnitt untersucht (Variante 1.2), wobei der Sonderquerschnitt die aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlichen Standstreifen vorsah (hier gewählte Fahrbahnbreite 10,5 m je Fahrtrichtung: SQ 27B). Da mit diesem immer noch sehr großen Breitenbedarf die Konflikte nur unwesentlich verringert werden konnten, wurde diese Variante frühzeitig zugunsten von mehr Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit verworfen.</p> <p><u>Warum gibt es Unterschiede in den Querschnitten zwischen Brücke und Tunnel?</u> Die Vorplanung sieht bei Variante 5.4 einen vier-streifigen Querschnitt (2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung), mit zwei getrennten Tunnelröhren vor. Die Tunnelröhren verlaufen parallel nebeneinander, der geologisch erforderliche Abstand der Tunnelröhren würde in der nachfolgenden Planungsphase ermittelt. Für jede Röhre ist eine 7,5 m breite Fahrbahn sowie beidseitig der Fahrbahn ein 1 m breiter Notweg vorgesehen (siehe Plakat 1.3, Abbildung 4: RQ 31t nach RAA). Der Querschnitt einer Richtungsfahrbahn ist damit schmaler als eine mögliche neue Hochstraße. Für Tunnelbauwerke gelten jedoch andere Parameter als für Brücken. Während für Brücken Standstreifen bereits ab 30.000 Fahrzeuge pro Tag eingerichtet werden müssen, so liegt der Grenzwert für Tunnel erst bei 50.000 Fahrzeugen.</p> <p><u>Warum gibt es diese markanten Unterschiede in den Richtlinien zwischen Tunnel und Brücke?</u> Tunnelbauwerke sind sehr kostenintensiv. Anders als bei Brückenbauwerken ist bei Tunneln jeder zusätzliche Meter in der Breite mit überproportional hohen Kosten verbunden, weil der Radius der gesamten Röhre vergrößert werden muss. Deshalb werden Tunnel möglichst schmal geplant. Damit trotzdem die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, kommen im Tunnel andere Maßnahmen wie Haltebuchten, Fluchttunnel, Videoüberwachung etc. zum Einsatz. Einzelne Fahrbahnen können bereits an den Tunnelportalen durch ein Schrankensystem gesperrt werden. Diese Maßnahmen sind bei einer Brücke so nicht vorgesehen.</p> <p>Die Vorplanung sieht bei Variante 5.3 (offene Umfahrung) einen vier-streifigen Querschnitt (2 Fahrstreifen mit Standstreifen je Fahrtrichtung) vor. Über alles ergibt sich eine Gesamtbreite von 31,0 m (Plakat 1.3, Abbildung 3: RQ 31 nach RAA).</p>	

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p><u>Wie breit wird künftig die B 49 zwischen Weilburg und Gießen sein?</u> Standstreifen dienen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Straßen. Darum werden auch im aktuellen Straßenbestand, wie beispielsweise der B 49 zwischen Weilburg und Gießen, perspektivisch Standstreifen ergänzt, sofern diese nicht bereits vorhanden sind. Gemäß Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 erfolgt im Auftrag des Bundes zwischen Limburg und Wetzlar die Umsetzung eines durchgehend vier-streifigen Ausbaus dieser Strecke mit Standstreifen. Dieser Ausbau erfolgt in Teilabschnitten, sowohl Planung als auch Bau betreffend. Nähere Informationen dazu finden Sie hier auf der Homepage von Hessen Mobil.</p> <p>Die begonnene Planung zum Anbau von Standstreifen auf der B 49 zwischen der Anschlussstelle Wetzlar-Garbenheim und der Anschlussstelle Wetzlar-Ost musste bis zu einer Entscheidung der endgültigen Führung der B 49 bei Wetzlar zurückgestellt werden und würde nach einer Entscheidung, ggf. modifiziert, wiederaufgenommen. Hessen Mobil hat zudem die Planungen für den Anbau von Standstreifen auf der B 49 zwischen der A 45-Anschlussstelle Wetzlar-Ost und Gießen (Dreieck Bergwerkswald) aufgenommen, um auch auf diesem Teilabschnitt der B 49 die bestehenden Sicherheits- und Leistungsdefizite mittel- bzw. langfristig zu beseitigen.</p> <p><u>Welche Abstände zwischen den Anschlussstellen sind auf der B 49 einzuhalten?</u> Die Richtlinie RAA sieht einen Abstand von 5 km zwischen den Anschlussstellen vor. Die Abstände zwischen den B 49 - Anschlussstellen Dalheim, Wetzlar-Mitte und Wetzlar-Garbenheim liegen heute schon deutlich unter diesem Wert. Aufgrund der Bedeutung der Anbindung Wetzlars und der örtlichen Situation gelingt es bei keiner Variante, der Forderung der RAA nach 5 km Abstand nachzukommen.</p>	
1c	<p>1c Wie wird ein möglicher Tunnel auf der Umfahrv Variante belüftet?</p>	<p>Die Planung der Ausstattung eines Straßentunnels, wozu u. a. auch die Tunnelbelüftung zählt, kann erst dann erfolgen, wenn die Tunnelplanung deutlich konkretisiert wurde. Grundsätzlich wird in einem ersten Schritt der Zuluftbedarf für verschiedene Verkehrsfälle (z. B. fließender, stockender, stehender Verkehr) ermittelt. Im Wesentlichen beeinflusst allerdings der Brandfall die Auslegung der Lüftungsanlage. Das Brandfall-Lüftungskonzept ist von der Tunnellänge abhängig. Grundsätzlich sollten in Tunneln ab einer Länge von 600 m eine Brandfall-Lüftungsanlage vorgesehen werden. Für Straßentunnel ist es weiterhin erforderlich eine Immissionsschutzbetrachtung durchzuführen. Diese Ergebnisse haben ebenfalls Einfluss auf die Wahl der Tunnelbelüftung.</p>	50

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>Bei den Lüftungssystemen wird unterschieden in Längs- und Querlüftung. Die Längslüftung kann auf natürlichem Wege durch meteorologische Druckdifferenz zwischen den Portalen und durch den durch die Fahrzeuge erzeugten Luftaustausch erfolgen (in der Regel bei kurzen Tunneln). Bei der mechanischen Längslüftung werden Ventilatoren oder Absauganlagen verbaut. Bei einer Querlüftung wird die Zuluft über einen separaten Kanal längs des Tunnels verteilt und eingeblasen und die Abluft über einen weiteren separaten Sammelkanal abgeführt. In der Regel wird aus wirtschaftlichen Aspekten auf die Längslüftung zurückgegriffen.</p> <p>Wie bereits eingangs erwähnt, sind dies Überlegungen, die erst in einer späteren Planungsphase vertieft werden.</p>	
1d	<p>1d 2016 hat Hessen Mobil angemerkt, dass ein Ersatz der Hochstraße auf der Bestandstrasse problemlos möglich ist, auch mit geringerer Breite (WNZ v. 02.04.2016). Warum kommt Hessen Mobil heute zu einer anderen Einschätzung?</p>	<p>Es handelt sich um einen Bericht aus dem Jahr 2016 und demzufolge um einen vier Jahre alten Sachstand. Im Pressebericht ging es darum, die Bevölkerung zu informieren, dass Hessen Mobil am Beginn der Planung für eine langwierige innerstädtische Baumaßnahme im Bereich des Bahnhofs und des Forums steht. Das hatten erste Zwischenergebnisse zur Restnutzungsdauer der Hochstraße der B 49 und der Bahnunterführung (Gloelstraße) ergeben. Alle Äußerungen des Berichts beziehen sich auf den damaligen Planungsstand und auch nur auf den kurzen Straßenabschnitt.</p> <p>In den Folgejahren haben sich wesentliche Rahmenbedingungen zum Projekt verändert, die Hessen Mobil zu einer Neubewertung der künftigen Bauwerksbreite veranlasst haben. Beispielsweise wurden erst in 2017 dem Projekt die ebenfalls erneuerungsbedürftigen Bauwerke zwischen der Taubensteinbrücke und der Anschlussstelle Garbenheim hinzugefügt. Damit stand fest, dass der gesamte Streckenzug der B 49 im Stadtgebiet Wetzlar mit mehreren Brücken in absehbarer Zeit erneuert werden muss. Ausschlaggebend waren außerdem die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen in 2017 und die ersten Vorabstimmungen mit dem Bundesverkehrsministerium in 2018. Diese konkreten Planungsschritte sowie weitere zu erhebende Grundlagen, wie die Notwendigkeit einer Vollsperrung der B 49 beim Abbruch der Hochstraße, waren zwangsläufig entscheidend für die aktuellen Einschätzungen und die Ausarbeitung der Varianten.</p>	1/6/33/ 106/101/103/ 115/137

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
1e	<p>1e Müssen die Hochstraße und die Taubensteinbrücke in jedem Fall abgerissen werden?</p>	<p><u>Warum muss die Hochstraße abgerissen werden?</u> Die Hochstraße, ein Spannbetonbauwerk aus dem Jahr 1972, weist gemäß einer von Hessen Mobil beauftragten und von 2013 bis 2016 durchgeführten Nachrechnung statische und konstruktive Defizite auf und kann somit längerfristig die zukünftigen Verkehre nicht mehr aufnehmen. Eine Verlängerung der Restnutzungsdauer (RND) über das Jahresende 2027 hinaus ist gutachterlich ausgeschlossen. Gemäß Verkehrsprognose ist zu diesem Zeitpunkt die max. ertragbare Verkehrsmenge der Lkw erreicht. Die in 2017 durchgeführte Verkehrszählung hat Lkw-Verkehrsstärken im erwarteten (noch unkritischen) Bereich ergeben, sodass bisher keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden mussten. Ab 2020 wird eine kontinuierliche Verkehrszählung vorgenommen, mit der die tatsächlichen Verkehrsstärken überwacht und ggf. Vorsorgemaßnahmen ergriffen werden können. Dies war eine Auflage im Gutachten zur Ermittlung der Restnutzungsdauer, die sehr ernst genommen wird. Dabei ist der Schwerlastverkehr nur Auslöser, aber nicht Ursache des Problems. Selbst wenn mit aufwändigen technischen Maßnahmen der Schwerverkehrsanteil temporär reduziert würde (siehe Antwort Nr. 6a), bleibt ein Ersatzneubau weiter erforderlich. Die statischen Defizite sind so gravierend, dass es langfristig auch mit reduziertem Verkehrsaufkommen zu Beeinträchtigungen kommen wird und das Brückenbauwerk – wie oben erwähnt – nicht langfristig erhalten werden kann.</p> <p><u>Ist die Hochstraße die einzige Brücke der B 49 im Bereich Wetzlar, die ersetzt werden muss?</u> Ähnlich gravierende, statische Probleme wie die Hochstraße zeigen auch weitere Bauwerke der B 49 östlich und westlich der Hochstraße, sodass die Erneuerung des 2,8 km langen Abschnittes der B 49 mit allen darin befindlichen Bauwerken zwischen den Anschlussstellen Wetzlar-Dalheim und Wetzlar-Garbenheim erforderlich wird.</p> <p><u>Warum ist die aktuelle Sanierung der Taubensteinbrücke und weiterer Brücken östlich davon notwendig?</u> Ohne Sanierungs- bzw. Verstärkungsmaßnahmen hätte die Taubensteinbrücke Wetzlar im Jahr 2020 gesperrt werden müssen. Die jetzt laufenden Bauarbeiten an der Taubensteinbrücke dienen einer Verlängerung der Nutzungsdauer bis 2038, ein mittelfristiger Ersatz ist auch hier unvermeidlich. Hierzu gehören auch die in einer gemeinsamen Verkehrsführung durchgeführten Instandsetzungsarbeiten an der östlich gelegenen Unterführung im Bereich der Anschlussstelle Wetzlar-Garbenheim.</p>	97/124/149

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
1f	1f Gibt es bauliche Maßnahmen, welche die Bauzeit und die Breite der Hochstraße als Variante 1.1 verringern können?	<p>Maßnahmen zur Minimierung der Bauzeit haben einen sehr hohen Stellenwert bei der Fortführung der Planung der B 49 Wetzlar. Es gilt, die Übergangszeit zwischen dem Abbruch der Hochstraße und der Taubensteinbrücke bis zur Fertigstellung eines Ersatzbaus der B 49 Wetzlar so kurz wie möglich zu halten. Hessen Mobil bewertet in den nächsten Planungsschritten sehr genau, welche Bauwerke und Maßnahmen mit einer geringeren Bauzeit verbunden sind.</p> <p>Aber die Situation ist sehr komplex. Hessen Mobil muss neue Bauwerke (Brücken, Stützwände, Lärmschutzwände etc.) planen, welche kostengünstig und schnell errichtet werden, aber auch lange Bestand haben sollen (sog. robuste und wartungsfreundliche Bauart). Gleichzeitig muss geplant werden, wie die vorhandenen Bauwerke (Hochstraße, Taubensteinbrücke, etc.) möglichst zeit- und kostensparend abgerissen werden können. Und das, ohne den teilweise unter der B 49 verlaufenden, innerstädtischen Verkehr zu beeinträchtigen. Dabei sucht Hessen Mobil gezielt nach Maßnahmen, welche die Bauzeit verringern. So ist beispielsweise denkbar, dass Baubehelfe mehrfach verwendet werden können.</p> <p>Alle auszuführenden Arbeiten und deren Ablauf müssen gut vorbereitet werden, um die insgesamt kürzeste Beeinträchtigung der Anwohner und Anlieger, aber auch der Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Deshalb werden in der nächsten Planungsphase (in der sog. Entwurfsplanung) im Rahmen der Neubau- und Abbruchplanung für jedes Einzelbauwerk Varianten erarbeitet und diese in Bezug auf Bauzeit und Wirtschaftlichkeit bewertet. Gleichzeitig muss aber auch die weitere Planung, u. a. der Straßenentwässerung, Verlegung von gegebenenfalls im Baubereich vorhandenen Versorgungsleitungen, der Baugruben, Baugerüste und Kranstandorte etc. vorangetrieben werden. Zur genauen Kalkulation der Dauer und des Umfangs der unvermeidbaren Einschränkungen wird Hessen Mobil entsprechende Planungen beauftragen. Die Erkenntnisse stimmt Hessen Mobil mit den Beteiligten vor Ort ab.</p> <p><u>Kann nicht schon ein Teilbauwerk der neuen Hochstraße neben dem vorhanden Altbau errichtet werden, während die alte Hochstraße noch genutzt wird?</u></p> <p>Solche Teilbauwerke wurden von Hessen Mobil in Betracht gezogen und wieder verworfen. Aufgrund der noch nötigen Planungsschritte und dem Zeitbedarf für die Baurechtschaffung ist leider absehbar, dass ein Neubau nicht vor 2028 begonnen werden kann. Auch müssen vorher die alte Hochstraße und die Taubensteinbrücke komplett abgerissen werden. Der Grund dafür ist die Breite des neuen Brückenzuges. Es treten zwangsläufig Konflikte mit der vorhandenen Bebauung auf. Diese können nicht ganz vermieden werden. Um sie aber so gering wie möglich zu halten,</p>	89

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		würde der neue Verlauf des Brückenzuges besser in die vorhandenen Baustrukturen eingepasst werden müssen und dadurch vom jetzigen Bestand abweichen. Für ein neues, provisorisches Teilbauwerk neben dem bestehenden Brückenzug ist schlichtweg zu wenig Platz. Die Konflikte mit der vorhandenen Bebauung wäre zu groß. Hessen Mobil hat deshalb von einer solchen Lösung Abstand genommen.	
1g	1g Wie verläuft die Kostenplanung?	<p>Die Kostenermittlung ist immer Bestandteil der vorgegebenen Planungsunterlagen, die Hessen Mobil im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt. In der jetzigen Planungsphase der B 49 – der Vorplanung – ist das die sog. "Kostenschätzung". Sie wird auf Basis der "Anweisung zur Kostenermittlung und zur Kostenveranschlagung von Straßenbaumaßnahmen" (AKVS - Stand 2014) durch die beteiligten Ingenieurbüros, mit Unterstützung von Hessen Mobil, erstellt. Wesentliche Grundlage der Kostenschätzungen sind derzeit grobe Mengenermittlungen und zugehörige Kosten, bezogen auf die betrachtete Mengeneinheit. Ermittelt wird darin beispielsweise, welche Kosten für einzelne Brückenbauwerke anfallen, und wie viele solcher Bauwerke voraussichtlich errichtet werden müssen. Dabei werden u. a. regelmäßig fortgeschriebene "Stützpreiskataloge" des Landes oder Kostenansätze anderer Projekte von Hessen Mobil genutzt.</p> <p>Es wird häufig der Wunsch geäußert, die genauen Kostenschätzungen bekanntzugeben. Dieser Wunsch ist nachvollziehbar. Die entsprechenden Unterlagen sind jedoch noch nicht abschließend erstellt worden. Daher wäre eine Einsichtnahme zum derzeitigen Zeitpunkt nicht zielführend. Zu den in Bearbeitung befindlichen Kostenschätzungen kann aber grundsätzlich ausgesagt werden, dass die Varianten mit Großbauwerken (Ersatz im Bestandskorridor sowie Dalheim-Umfahrung mit Tunnel) in einer Größenordnung von 2 bis 2,5-fach teurer sind als die Varianten ohne Großbauwerke (Dillfeld-Umfahrung sowie Dalheim-Umfahrung im Einschnitt). In den Kostenschätzungen sind folgende Kostenbestandteile enthalten (Aufzählung nicht abschließend, s. auch unsere FAQs auf der Projektwebseite):</p> <ul style="list-style-type: none"> - reine Baukosten der Variante; - Baukosten für den dauerhaften Umbau aller Anschlussstellen (Dalheim, Wetzlar-Mitte, Garbenheim, Aßlar) bzw. Neubau der Anschlussstelle Altenberg; - Baukosten für den Teilrückbau der heutigen B 49 in Teilabschnitten, sofern zur Variante gehörend; - Baukosten für den Neubau der Stadtzubringer, sofern zur Variante gehörend; 	2/3/17/35/ 38/39/45/ 46/48/49/ 56/61/112/ 113/116/132/ 135/137/148/ 150/154

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>- Grunderwerbskosten (einschl. Entschädigung); - Kosten für die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen; - Kosten für die Sicherung von Leitungen o. ä.; - Verkehrsführungskosten; - Baukosten für die temporäre Umfahrung über die A 480 und B 277 (alle Varianten), u. a. Kosten für die temporäre Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen Aßlar und Dalheim, Kosten für die temporären Schutzwände; - Baukosten für die gemäß Bauablaufplanung erforderliche, temporäre Verlängerung der Nutzungsdauer der B 49 östlich der Taubensteinbrücke (alle Varianten), u. a. Maßnahmen an den Hangbrücken/ Hangstützwänden und den beiden folgenden Brückenbauwerken (Unterführung L 3020, Unterführung Ast B 49).</p> <p>Nicht direkt in den Kostenschätzungen zur B 49 enthalten sind Aufwände an anderen Streckenabschnitten. Dazu gehört beispielsweise der sechs-streifige Ausbau der A 45, der Umbau der Knotenpunkte (Anschlussstellen) und alle weiteren Maßnahmen, die der temporären Verkehrsführung während der Bauphase der B 49 Wetzlar dienen. Diese Projekte werden unabhängig von den Varianten der B 49 Wetzlar umgesetzt. Deshalb werden hierfür jeweils die spezifischen Projektleistungen berücksichtigt und eigene Kosten ermittelt.</p> <p>Unabhängig von aktuellen Ereignissen oder sonstigen Großprojekten, über die man in der Presse liest, ist Hessen Mobil im Auftrag des Bundes selbstverständlich auch weiterhin verpflichtet, sparsam mit Haushaltsmitteln und damit mit Steuergeldern umzugehen. Daher sind für alle in die engere Wahl kommenden Varianten Kostenschätzungen aufzustellen, damit u. a. die Bau- und Grunderwerbskosten beim wichtigen Abwägungskriterium Wirtschaftlichkeit mit in eine Entscheidung einfließen können.</p>	
1h	<p>1h Wäre es nicht sinnvoll, im Zusammenspiel der B 49 Umfahrung die ehemalige Planung der A 480 (Lückenschluss Blasbach-Wettenberg) zu realisieren?</p>	<p>Für den Lückenschluss Blasbach-Wettenberg liegt kein Planungsauftrag des Bundes vor. Dieser wäre Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030. Eine solche Neubauplanung hat keine Aussicht auf Realisierung, wenn man berücksichtigt, dass die Bundesfernstraßen A 45 und B 49 mittelfristig in ihrer Leistungsfähigkeit erhöht, also für mehr Verkehr ausgebaut werden. Hier gilt das Prinzip, dass der Ausbau bestehender Straßen dem Neubau vorzuziehen ist. Bei den bereits laufenden Ausbauplanungen der A 45 werden sowohl am Wetzlarer Kreuz als auch an der Anschlussstelle Wetzlar-Ost insbesondere die starken Verkehrsströme der veränderten Übereckbeziehung A 45/ A 480 bzw. A 45 / B 49 entsprechend berücksichtigt, ohne</p>	9/28/57/ 74

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		Berücksichtigung einer Verlängerung der vorhandenen A 480 nach Nordosten am Wetzlarer Kreuz. Vielmehr wurden die Planungen für den Anbau von Standstreifen an der B 49 zwischen der Anschlussstelle Wetzlar-Ost und dem Autobahndreieck Bergwerkswald aufgenommen.	
1i	1i In welchem Bezug steht der aufwendige Ausbau der B 49 und die Dalheim-Einhausung zur jetzigen Planung der Umfahrungsvarianten?	<p>Die in 2003 hergestellte Einhausung dient der Einhaltung der gesetzlich festgelegten Lärmschutzgrenzwerte für die Ortslage Dalheim. Anlass für den Bau war das zu diesem Zeitpunkt stark ansteigende Verkehrsaufkommen, was durch den vier-streifigen Ausbau der B 49 bis nach Limburg nochmal vergrößert wurde. Im Rahmen des Planungsprozesses dieses Ausbauabschnitts der B 49 bei Dalheim fand ein aufwändiger Abwägungsprozess dazu statt, wie der Lärmschutz sichergestellt werden kann.</p> <p>Tatsächlich gab dieser Abwägungsprozess den Anstoß für die weitere Planung der B 49 Ersatz der Hochstraße und der Taubensteinbrücke in Wetzlar. Da absehbar war, dass langfristig die Verkehrsmengen auf der B 49 weiter steigen werden, wurde Hessen Mobil im Jahr 2010 beauftragt, ein Planungskonzept für den Ausbau des längeren Brückenzuges zwischen den Anschlussstellen Dalheim und Wetzlar-Ost zu entwickeln. Hierfür waren aufwändige, mehrstufige Gutachten (Nachrechnungen) insbesondere für die Bauwerke der Unterführung der B 277 bei Dalheim, der Hochstraße und der Taubensteinbrücke in Wetzlar zu erarbeiten. Das Ergebnis dieser Untersuchung lautete, dass die Bauwerke unter Berücksichtigung einer objektbezogenen Restnutzungsdauer zu ersetzen sind. In daran anschließenden Untersuchungen wurden zudem Defizite an den daran anschließenden Bauwerken bis Garbenheim festgestellt. Diese Vielzahl an ersatzbedürftigen Brückenbauwerken und die Tatsache, dass der Verkehr mehrjährig umgeleitet werden muss, gaben den Ausschlag dafür, dass auch Varianten mit einer dauerhaften Umfahrung des Streckenabschnitts der B 49 fachlich in Frage kommen und untersucht werden müssen.</p> <p>Mit der Einhausung ist der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz garantiert. Und das unabhängig davon, welche Variante der B 49 Wetzlar realisiert werden wird, also auch für mögliche Stadtzubringer.</p>	153
1j	1j Kann die Hochstraße auch für eine andere Nutzung erhalten bleiben, bspw. als Grünzug oder Radschnellweg?	Die Hochstraße in ihrer jetzigen Form für andere Zwecke, beispielsweise als Grünzug oder als Radschnellweg, stehen zu lassen, ist tatsächlich eine interessante Idee. Allerdings läuft die Restnutzungsdauer für die Hochstraße Anfang 2028 ab. Das heißt, dass es einen sehr hohen baulichen und finanziellen Aufwand bedarf, das Bauwerk auch für andere Nutzungsarten fit zu machen. Außerdem würde die Hochstraße die effiziente Gestaltung und den Bau der	123/166

Themeninsel 1 - Bedarf und Bedeutung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		Stadtzubringer deutlich beeinträchtigen. Das ist besonders am sogenannten Gloelknoten der Fall. Ohne Hochstraße könnte dieser deutlich verkleinert werden. Die freiwerdenden Flächen können wesentlich effizienter zusammengefasst und genutzt werden. Im Zuge der Planung dieser neu zu errichtenden, schmaleren Stadtzubringer besteht die Option einen einseitigen Radschnellweg mitzuführen. Auf den im Stadtbereich freiwerdenden Flächen des heutigen Brückenzuges könnten Grünzüge o. ä. entstehen. Diese zu planen und umzusetzen obliegt der Stadt Wetzlar.	

Themeninsel 2 - Planungsprozess

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
2a	2A Wie und durch wen erfolgt der Abwägungsprozess der verschiedenen Kriterien des Variantenvergleichs?	Die Festlegung der Vorzugsvariante ist eine wichtige Weichenstellung für die nächsten Planungsschritte. Dabei werden in einem Abwägungsprozess die bisher untersuchten Varianten anhand von definierten Kriterien gegenübergestellt und bewertet. Die Kriterien werden grundsätzlich projektbezogen gewichtet, um den unterschiedlichen Planungsräumen und Randbedingungen vor Ort Rechnung zu tragen. Für die B 49 Wetzlar hat Hessen Mobil auf Grundlage der in der Planung gewonnenen Erkenntnisse, dazu erarbeiteten Gutachten sowie eingeholten Stellungnahmen einen Vorschlag erarbeitet, der die Grundlage für die nachfolgende Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium bildet. So misst Hessen Mobil z. B. dem Schutzgut Mensch, der verkehrlichen Wirkung, der Umsetzbarkeit und der Wirtschaftlichkeit eine hohe Gewichtung bei. Innerhalb dieses Abwägungsprozesses muss Hessen Mobil überprüfen, ob die erarbeitete, technisch machbare Variante wirtschaftlich und rechtssicher umsetzbar ist.	10/47/54/ 56/75/77/ 78/79/81/ 92/102/111/ 146/152/154/ 161/163
2b	2b Wie werden bundes- und landesweite Ziele zum Ressourcenschutz und Flächenverbrauch in der Planung berücksichtigt?	Alle technisch möglichen Varianten, die das Planungsziel einer leistungsfähigen und sicheren Bundesfernstraße erreichen, werden im Rahmen des Variantenvergleichs berücksichtigt. Bei der Planung von Straßenbauvorhaben werden alle betroffenen Belange identifiziert und im Rahmen des Abwägungsprozesses umfassend eingebracht. Ziel ist, eine einseitige Planung, welche sich beispielsweise nur auf die technische Machbarkeit konzentriert, zu verhindern. Auch die Themen Ressourcenschonung und Flächenverbrauch werden deshalb standardmäßig bei jeder Straßenplanung mit untersucht. So auch für die B 49 in Wetzlar: Hessen Mobil hat intensiv in mehreren Abstimmungsterminen mit den entsprechenden Behörden (u. a. Naturschutz, Landwirtschaft, Regionalplanung) Ressourcenschonung und den Flächenverbrauch erörtert, beide Faktoren finden Einzug in den Abwägungsprozess. Neben den zwei genannten Kriterien stehen noch eine Vielzahl an weiteren Kriterien (u. a. Wirtschaftlichkeit, Verkehrssicherheit, Lärmschutz etc.), die ebenfalls im Abwägungsprozess berücksichtigt werden müssen. Beispielsweise ist das BMVI, als Finanzierender der Maßnahme, nach Haushaltsgesetz zum sparsamen Umgang mit Steuergeldern verpflichtet.	23/36/40/ 53/54/58/ 63/71/91/ 145/146/154/ 163/168

Themeninsel 2 - Planungsprozess

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
2c	2c Wann und wie wird die Öffentlichkeit über die Vorzugsvariante informiert?	<p>Nach Abschluss der Vorplanung wird Hessen Mobil das Ergebnis des gemeinsam mit dem BMVI abzuschließenden Abwägungsprozesses vorstellen. Die erarbeiteten Unterlagen und Gutachten können dann durch die Öffentlichkeit eingesehen werden.</p> <p>Bisher stehen noch einzelne Ergebnisse aus, ggf. ergeben sich durch Hinweise der Bevölkerung noch Anregungen, die Vorplanung ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Daher kann zum aktuellen Zeitpunkt keine belastbare Aussage getroffen werden, wann die Abstimmungen zwischen Hessen Mobil und dem BMVI abgeschlossen sein werden.</p> <p>Alle Beteiligten sind bestrebt, schnellstmöglich zu einer Lösung zu kommen.</p> <p>Unter anderem ist geplant, das Ergebnis wiederum auf der Projektwebseite von Hessen Mobil bekanntzugeben. Darüber hinaus ist vorgesehen, auf mehreren, öffentlichen Informationsveranstaltungen mit Planerinnen und Planern, Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten in Fachdialogen in den Austausch zu treten – Wir nutzen im weiteren Planungsprozess gerne Ihre örtlichen Kenntnisse.</p> <p>Gemeinsam mit dem Bund wird mit Abschluss der Vorplanung festgelegt, welche Variante in der weiteren Planung vertieft wird, mit dem Ziel, für diese Planung Baurecht über eine Planfeststellung zu schaffen.</p> <p>Die abschließende Feststellung, ob das Baurecht für die ausgearbeitete Variante Bestandskraft bekommt, treffen möglicherweise auch erst Gerichte.</p> <p>Mit der geplanten Infomesse wollte Hessen Mobil aktiv den Kontakt zu den Bürgerinnen und Bürgern aus der Region suchen. Leider war es aus gegebenem Anlass nicht mehr möglich, die Infomesse in geplanter Form durchzuführen. Der Zeitpunkt der Infomesse befindet sich in der letzten Phase der Vorplanung.</p>	10/17/21/ 70/132
2d	2d Kann der Planungsprozess beschleunigt werden?	<p>Wie auf den Plakaten der Themeninsel 2 dargestellt verläuft die Planung nach einem festgelegten Verfahren, welches für Hessen Mobil als ausführende Behörde verbindlich ist. Aktuell befindet sich die Maßnahme noch in einer sehr frühen Planungsphase. Der weitere Planungsprozess kann erst dann im vollen Umfang weitergeführt werden, wenn eine Entscheidung zu einer Vorzugsvariante getroffen ist. Sobald diese wichtige Weichenstellung vorgenommen worden ist, rechnet Hessen Mobil mit weiteren zwei bis drei Jahren bis zum Abschluss der Entwurfsplanung, erst danach kann die Planfeststellung eingeleitet werden.</p>	24

Themeninsel 2 - Planungsprozess

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		Aufgrund der Komplexität des Projektes ist schwer vorherzusagen, wie lange das mehrjährige Planfeststellungsverfahren tatsächlich dauert, bzw. wann das Baurecht Bestandskraft hat. Im Anschluss daran werden Ausführungsplanung und die Bauvorbereitung durchzuführen bzw. abzuschließen sein.	
2e	2e Was macht Hessen Mobil mit den Fragen, Anregungen und Kommentaren der Bürgerinnen und Bürgern aus der Virtuellen Infomesse?	<p>Bereits in der Vergangenheit hat Hessen Mobil sich mit allen eingegangenen Anfragen und Ideen von Bürgern auseinandergesetzt, diese geprüft und die Erkenntnisse in die Planung einfließen lassen. Aufgrund der Dringlichkeit der Maßnahme - beispielsweise bedingt durch den schlechten Zustand der Bauwerke - waren aus unserer Sicht zunächst stufenweise die Planungsergebnisse zu erarbeiten und z. B. mit den beteiligten Fachbehörden abzustimmen. Nun treten wir auch mit Bürgerinnen und Bürgern intensiv in den Austausch.</p> <p>Mit Ihrem Engagement, nämlich Ihrer aktiven Beteiligung an Veranstaltungen wie der virtuellen Infomesse, nehmen Sie als Bürgerinnen und Bürger Ihre Einflussmöglichkeit auf die vielen, bedenkenswerten Details im Großprojekt wahr. Dass wir Ihre Fragen ernst nehmen, wollen wir mit der öffentlichen Dokumentation Ihrer Fragen und unserer Antworten deutlich machen. Wir wollen auch in Zukunft für Sie die Sachverhalte und Planungsergebnisse bei weiteren öffentlichen Veranstaltungen transparent erläutern. Gleichzeitig profitiert auch die weitere Planung von Ihren Ideen und Anmerkungen. Als Fachplaner setzen wir uns mit allen Anfragen auseinander und können Anregungen aufgreifen und ggf. weiterentwickeln, wenn diese für den weiteren Planungsverlauf zielführend sind. So werden alle Anfragen geprüft und abgewogen.</p>	59/70/161
2f	2f Wie werden Anrainergemeinden und andere Betroffene in die weitere Planung einbezogen?	<p>Die Stadt Wetzlar ist am stärksten von den anstehenden Baumaßnahmen betroffen - und das unabhängig davon, welche Variante am Ende realisiert werden wird. Neben der unmittelbaren Baubelastung ist sie außerdem von der Pendlersituation und der Verkehrsbelastung betroffen. Das bedingt einen verstärkten Austausch und einen erhöhten Abstimmungsbedarf zwischen Hessen Mobil und der Stadtverwaltung, um die Planungen weiterzuentwickeln. Diesem Bedarf folgend sind wir kontinuierlich nachgekommen. Auch die Stadt Aßlar ist direkt und variantenunabhängig von einer erhöhten Verkehrsbelastung der A 480 im Zuge der temporären Umfahrung betroffen. Deshalb sind wir auch hier in den engen Austausch mit der Stadt getreten.</p> <p>Mit der virtuellen Infomesse öffnen wir den Dialog für die weitere gesamte Region. Im</p>	40/65/87

Themeninsel 2 - Planungsprozess

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>Gegensatz zu einer Lokalveranstaltung in Wetzlar, hat dieses Format den Vorteil, dass jede(r) Interessierte ganz bequem von zuhause auf alle relevanten Informationen zugreifen und seine/ihre ganz persönlichen Fragen stellen kann – egal ob aus Wetzlar, Aßlar, Lahnau oder Solms. Damit die gesamte Region von diesem Angebot erfährt, haben wir im Vorfeld über Postwurfsendungen, Flyer und die regionale Presse öffentlich die virtuelle Infomesse beworben.</p> <p>Dieser Austausch wird fortgeführt und erweitert: Im weiteren Planungsprozess werden weitere fachliche Abstimmungen, die in allen Planungen Standard sind, durch sogenannte Fachdialoge ergänzt.</p>	

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
3a	3a Ist eine innerstädtische Variante mit einem doppelstöckigen Fahrband möglich und geprüft worden?	<p>Ein Ersatz der Hochstraße durch eine Doppelstockbrücke, auf Vorschlag eines Bürgers, ist im Zuge der Vorplanung untersucht worden und musste verworfen werden (s. auch unsere FAQ auf der Projektwebseite).</p> <p>Eine Doppelstockbrücke ist dort vorteilhaft, wo sich mehrere Fahrbahnen auf einem längeren Teilabschnitt (z. B. über einem langen Flusstal) exakt übereinander befinden oder (wie in Wetzlar) eine Breitenentwicklung sehr begrenzt ist. Betrachtet man jedoch die örtliche Situation in Wetzlar, könnte die derzeit ca. 1.530 m lange (neue) Hochstraße auf max. der Hälfte ihrer Länge als "echte" Doppelstockbrücke ausgebildet werden. Alle anderen Bereiche stellen aufwändige Übergangs- oder Sonderbereiche dar, die weiterhin einen entsprechend größeren Flächenbedarf benötigen und die aufgrund ihrer statischen Komplexität wesentlich höhere Kosten verursachen als die reine Doppelstockbrücke.</p> <p>Weiterhin ist zu beachten, dass die im Bereich der Anschlussstelle Wetzlar-Mitte nötigen Abfahrts- und Auffahrtsrampen der dann höher liegenden Richtungsfahrbahn einen entsprechend größeren Höhenunterschied überwinden müssen. Diese Rampen benötigen damit auch eine deutlich größere Länge mit der Folge einer ebenfalls zusätzlichen Flächeninanspruchnahme. Gerade aufgrund der Doppelstöckigkeit würden in der konkreten Situation in Wetzlar weitere Nachteile entstehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauwerksbreite im „Doppelstockbereich“ = Gesamtbreite einer Richtungsfahrbahn, zzgl. außen anzuordnender Stützen für beide Ebenen, - höher liegende Schallquelle, dadurch deutlich veränderte Lärmausbreitung, mehr Lärmschutz erforderlich, - Erzeugung eines bis zu ca. 20 m hohen Querriegels durch Wetzlar (2 Fahrbahnebenen übereinander zzgl. Lärmschutz auf beiden Ebenen), - Behinderungen der untenliegenden Richtungsfahrbahn bei regelmäßiger Bauwerksunterhaltung/ -prüfung der oberhalb dieser Ebene liegenden Bauwerksteile (Stützen und Überbau der obenliegenden Richtungsfahrbahn). 	7/134

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
3b	3b Besteht die Möglichkeit, die B 49 als transparente Röhre entlang der Bestandstrasse zu realisieren?	Eine mögliche "Einhausung" als halbtransparente Röhre auf der Bestandstrasse würde klar die Lärmbelastung in Wetzlar reduzieren. Allerdings können wir schon ohne genaue Prüfung sagen, dass die Nachteile einer solchen Variante deutlich überwiegen. Die "Röhre" würde weiterhin durch ein Brückenbauwerk mit zwei Teilbauwerken getragen werden, es wären Sonderbereiche dort nötig, wo Auf- und Abfahrten liegen. Damit unterliegt diese Lösung den gleichen Herausforderungen wie Variante 1.1, die Erneuerung der Hochstraßen im Bestand: Die Brücke würde sich deutlich verbreitern, um Standstreifen und längere Auffahrten zu ermöglichen. Denn auch für die Lärmschutz-Einhausung auf einer neuen Hochstraße gilt: die Verkehrsmenge bestimmt, ob Standstreifen notwendig sind oder nicht. Damit bleiben anliegende Gebäude und der Lahnberg weiterhin betroffen. Hinzu kommen deutlich höhere Kosten und nochmals längere Bauzeiten.	15/134
3c	3c Besteht die Möglichkeit einer Variante entlang der Bestandstrasse, die nur einen kurzen Tunnel unterhalb des Gloelknotens vorsieht?	Einen solchen kurzen Tunnel, der lediglich unter dem Gloelknoten verlaufen würde, haben wir bereits im Zuge der Variantenuntersuchung geprüft (Variante 2.1: Bestandskorridor mit kurzem Tunnel). Ergebnis der Prüfung war, dass die Entwicklungslänge zum Erreichen der notwendigen Tiefenlage zwischen Bahn-/Sophienstraße und Gloelknoten nicht ausreicht. Soll heißen, auf der Strecke gibt es nicht genug Vorlauf, damit die ebenerdig geführte Straße in einem geeigneten Winkel auf die richtige Tiefe gebracht werden kann, um dann unterirdisch in einem Tunnel weitergeführt zu werden. Damit kann die B 49 in Wetzlar zukünftig nur in einer niedrig gelegten, offenen Bauweise, dem sog. Trog, durch die Innenstadt geführt werden. Durch die Troglage würde die B 49 die Stadt noch einmal deutlich stärker zerschneiden als die bisherige Hochstraße. Sämtliche Nord-Süd-Verkehrsbeziehungen innerhalb dieses Abschnittes wären durchschnitten. Zudem müssten die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen in erheblichem Maße umgelegt werden. Ferner wäre das Trogbauwerk am Knotenpunkt Bann-/Gloelstraße so raumeinnehmend, dass eine Anbindung der Anschlussstelle Wetzlar-Mitte aus Fahrtrichtung Gießen nicht möglich wäre. Insofern musste die Variante als technisch nicht möglich frühzeitig ausgeschlossen werden.	27/168

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
3d	3d 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 mit Bahn- und Dill-Überquerung mit Richtung auf die bestehende Einhausung, nicht angedacht worden?	Eine solche Trassenführung hat Hessen Mobil mit den Varianten 3 und 4 ("Nordkorridor" bzw. "erweiterter Nordkorridor") mit unterschiedlichen Untervarianten untersucht. Mehrere Gründe sprechen gegen diesen Trassenverlauf. Beispielsweise wären mehrere Industrie- und Gewerbegebäude durch die Verlegung der B49 inkl. der Anschlussstelle Wetzlar-Mitte nördlich des Bahnhofs betroffen und müssten abgerissen werden. Weiterhin musste Hessen Mobil im Rahmen der Untersuchungen feststellen, dass eine vollständige Ausbildung der Anschlussstelle baulich nicht bzw. nur teilweise möglich ist. Besonders kritisch wird auch die Verkehrsbelastung der innerstädtischen Straßen im Bereich Philipsstraße, Gabelstraße Niedergirmeser Weg, Hermannsteiner Straße, Gloelstraße aufgrund der Verlagerung der Anschlussstelle eingeschätzt. Aus diesen Gründen hat Hessen Mobil diese Varianten nicht weiter vertieft.	73
3e	3e Wurde die Route der temporären Verkehrsführung als Variante untersucht?	Mit der Variante 5.2 ("kleine Dillfeld-Umfahrung") hat Hessen Mobil geprüft, ob eine Umfahrung auch über die heutige B 277 möglich ist. Ein wesentlicher Grund spricht gegen eine solche Variante: Der Übergang aus der Einhausung Dalheim auf die B 277 könnte nur in einer sehr scharfen Kurve, also mit einem zu kleinen Radius, gemessen an den Vorgaben der Regelwerke, realisiert werden. Die Vorgaben für Kurvenradien dienen dazu, den Verkehr sicherer zu machen und einen guten Verkehrsfluss zu gewährleisten. Mit einer zu engen Kurve wäre es sehr wahrscheinlich, dass dort ein Unfallschwerpunkt entstehen würde. Außerdem wären selbst für diese Variante Gebäudeabriss nötig. Nach heutigem Kenntnisstand wird die heutige B 277 variantenunabhängig aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen auch weiterhin vier-streifig bleiben müssen.	110/138/142

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
3f	3f Was spricht gegen eine zweispurige B 49 mit Standstreifen auf der Bestandstrasse?	Hessen Mobil hat den Auftrag, eine leistungsfähige B 49 in Wetzlar zu planen. Aufgrund der kontinentalen Verbindungsfunktion hat sie eine hohe Bedeutung für Deutschland und die Region. Deshalb muss sichergestellt werden, dass ein Ersatz der B 49 Wetzlar auch die heutigen und die zukünftigen Verkehre aufnehmen kann. Eine ein-streifige Verkehrsführung ist dafür nur unzureichend ausgelegt. Das haben baustellenbedingte ein-streifige Verkehrsführungen auf der B 49 im Bereich von Wetzlar in den letzten Jahren immer wieder gezeigt. Wenn Variante 1.1 als Ersatz im Bestandskorridor realisiert wird, dann nur als vier-streifiger Querschnitt (siehe Themeninsel 1, Plakat 1.3).	129
3g	3g Wie lange würde die Realisierung der unterschiedlichen Varianten dauern?	<p>Sämtliche Bauzeiten aller Varianten können in dieser Planungsphase nur grob abgeschätzt werden. Die Gesamtbauzeit der Umfahrungsvarianten 5.1, 5.3 und 5.4 werden vom Zeitbedarf der innerstädtischen Bauarbeiten bestimmt, also dem Rückbau der Hochstraße, der Taubensteinbrücke usw. sowie dem Neubau der Stadtzubringer. Da auch Vorarbeiten (u. a. Leitungsverlegung, Umbau von Kreuzungen usw.) nötig werden, rechnen wir derzeit mit ca. 7 Jahren für diese innerstädtischen Arbeiten. Parallel hierzu würde die Umsetzung einer der Umfahrungsvarianten erfolgen.</p> <p>Für die Herstellung der Umfahrung mit Tunnel rechnen wir derzeit ebenfalls mit ca. 7 Jahren, eine nähere Betrachtung würde erst in der nächsten Planungsphase erfolgen, mit der zugehörigen Tunnelvorplanung.</p> <p>Im Falle der Variante 1.1 auf der aktuellen Bestandstrasse muss zuerst die bestehende Hochstraße und der gesamte Brückenzug zurückgebaut werden. Erst danach und nach Abschluss der erforderlichen Vorarbeiten kann der Bau einer neuen Brücke beginnen. Aufgrund der Größe und Komplexität des neu herzustellenden Brückenzuges beträgt die geschätzte Bauzeit hierfür ca. drei weitere Jahre, verglichen mit den Umfahrungsvarianten, also insgesamt 10 Jahre für Abriss und Bau.</p>	13/138/141

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
3h	3h Wie würde sich Variante 1.1 zum Lahnberg und insbesondere zum Taubensteinhang verhalten?	Mit Variante 1.1 würde ein Ersatzneubau der B 49 im Bestandskorridor in breiterer Ausführung realisiert werden. Aufgrund der vorhandenen denkmalgeschützten Gebäude der ehemaligen Grube Raab kann die neue Trasse nur in eine Richtung ausweichen, nämlich nach Süden in den Lahnberg hinein. Die detaillierte Planung zur Durchführung dieses Eingriffs in den Berghang untersucht Hessen Mobil in den folgenden Planungsphasen. Beispielsweise werden weitere Informationen bezüglich des Baugrundes und der ehemaligen Bergbaufelder erhoben. Wie für alle Bauwerke oder Hangsicherungen untersucht Hessen Mobil zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls anhand von unterschiedlichen Varianten, wie der Eingriff in den Lahnberg so gering wie möglich gehalten werden kann.	68
3i	3i Welche bauzeitlichen oder dauerhaften Auswirkungen gibt es auf die Gebäude in direkter Nachbarschaft der heutigen Hochstraße oder Taubensteinbrücke?	Durch Variante 1.1 als Ersatz im Bestandskorridor sind nach heutigem Kenntnisstand ein Mehrfamiliengebäude und mehrere kleinere Nebengebäude direkt betroffen und müssten abgerissen werden. Gemäß dem aktuellen Stand der lärmschutztechnischen Berechnung wird mit dem Ersatz im Bestandskorridor eine 7 m hohe Lärmschutzwand auf der Südseite der B 49 errichtet. Der Lärmschutz wird dabei einer möglichen Verschattung einzelner Gebäude vorgezogen. In der nächsten Planungsphase ermittelt Hessen Mobil weitere Eingriffe und Belastungen, welche in der Bauphase durch den Rückbau des innerstädtischen Brückenzuges sowie durch alle variantenbedingt anfallenden Neubauten entstehen. Hierzu gehört die Ermittlung der bauzeitlich benötigten Flächen, beispielsweise für das Aufstellen von Großkränen, für die Herstellung der Baugruben oder für die Lagerung von Baumaterial. Mit diesem Schritt stellt Hessen Mobil auch die erforderlichen dauerhaften zu nutzenden Flächen fest. Dabei prüfen wir, wie der Verkehr unter und neben der Baustelle weiter fließen kann, und welche unterirdischen Leitungen ggf. vorab verlegt werden müssen.	88
3j	3j Warum schneidet Variante 5.1 so schlecht ab?	Die jeweiligen Vor- und Nachteile der Variante 5.1 Umfahrung über das Dillfeld sind auf dem Plakat 3.2 der Themeninsel 3 dargestellt. Im Zuge des Variantenvergleichs werden alle Kriterien der einzelnen Varianten gegeneinander abgewogen.	8

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
3k	3k Welche Gebäude müssten für Variante 5.1 Dillfeld-Umfahrung abgerissen werden?	Von der Variante 5.1 (Dillfeld-Umfahrung) wären die erst kürzlich fertiggestellten Logistikhallen sowie ein Nebengebäude eines vorhandenen Unternehmens betroffen, sie müssten ganz oder teilweise abgerissen werden. Detaillierte Informationen zur Variante können Sie dem Lageplan auf Plakat 3.2 (Themeninsel 3 - Varianten) entnehmen.	39
3l	3l Wie gestaltet sich der genaue Verlauf der Variante 5.4 bzw. 5.3?	<p>Bei der Umfahrvorgabe Dalheim mit Tunnel (5.4) werden die Bergrücken und das dazwischenliegende Tal – der Dillheimer Bach – untertunnelt.</p> <p>Bei der Umfahrvorgabe Dalheim mit Damm bzw. Einschnitt (5.3) wird der Bach und ein Wirtschaftsweg mit Hilfe einer Brücke überquert: Die Erholungsbereiche nördlich der neuen Trasse der Variante 5.3 können über die Brückenbauwerke im Bereich des Dillheimer Bachs und der Zuwegung zur Kompostieranlage im weiteren Verlauf der Hohen Straße erreicht werden. Den genauen Verlauf der Umfahrvorgaben 5.3 und 5.4 können sie detailliert den Plakaten 3.3 und 3.4 der Themeninsel 3 entnehmen.</p> <p>Für die Umfahrvorgabe 5.3 konnte keine Notwendigkeit von Grünbrücken anhand der durchgeführten Kartierungen nachgewiesen werden. Diese werden nur dann angeordnet, wenn über die Kartierungen, Tierbestände nachgewiesen worden sind, für welche der Lebensraum auf beiden Seiten der Trasse überlebensnotwendig sind.</p>	11/32
3m	3m Können im Falle der Varianten 5.3 und 5.4 durch Setzungen Schäden an anliegenden Häusern entstehen? Gibt es einen Anspruch auf Entschädigung, sofern durch Setzungen Schäden an Häusern entstehen sollten?	<p>Nach aktuellem Kenntnisstand ist nicht davon auszugehen, dass bei Realisierung einer Umfahrvorgabe (Varianten 5.3 und 5.4) durch die Baumaßnahme Setzungen an den anliegenden Häusern verursacht würden.</p> <p>Um hier ganz sicher zu gehen würde bei Fortführen der Variante, ergänzend zu den bereits durchgeführten Baugrundvorerkundungen, weitere detailliertere Erkundungen/Gutachten erarbeitet und in der weiteren Planung berücksichtigt. Mit Hilfe dieser Gutachten würden notwendige Schutzmaßnahmen – falls erforderlich – für die nahegelegene Bebauung von Dalheim festgelegt.</p> <p>Grundsätzlich und ergänzend wird bei jeder Baumaßnahme, die im Nahbereich von Bestandsbebauung erfolgt, ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Dort wird der</p>	17/29

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		Bestand im Vorfeld der Umsetzung der Maßnahme begutachtet, um etwaige Änderungen während der Baumaßnahme beurteilen und ggf. entschädigen zu können.	
3n	3n Besteht bei einer Umfahrung das Risiko, dass Schadstoffe bei der Deponie Eulingsberg austreten könnten?	Die Deponie ist im Falle einer Umfahrung um Dalheim herum nicht direkt von der Maßnahme betroffen. Im Zuge der Entwurfsplanung werden – sofern eine Umfahrung „Dalheim“ (Einschnitt oder Tunnel) weiter zu verfolgen wäre – ein Standsicherheitsgutachten der Deponie erstellt sowie Untersuchungen des Grundwassers erfolgen, z. B. in Form hydrogeologischer Untersuchungen. Da der Umfang der Untersuchung sowie die daraus resultierenden Konsequenzen für die Planung abhängig von der Vorzugsvariante sind, können diese erst nach erfolgtem Variantenentscheid beauftragt werden (s. auch unsere FAQs auf der Projektwebseite).	30/108/118
3o	3o Kann der Tunnelausbruch/ Gesteinsmaterial beim Tunnelvortrieb in einem nahen ehemaligen Steinbruch abgelagert werden, um lange LKW - Fahrten durch Deutschland oder Ausland zu vermeiden (Umweltaspekt)?	Hessen Mobil ist u. a. den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), den darauf gestützten Rechtsverordnungen und den hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften verpflichtet. Das heißt, wir vermeiden vorrangig das Entstehen von Abfällen. Daher wird für anfallende Abfälle bzw. Ausbaustoffe, beispielweise aus einem Tunnelausbruch, immer zuerst geprüft, ob eine Verwertung auf derselben Baustelle möglich ist. Alternativ können Abfälle bzw. Ausbaustoffe auch umweltverträglich in einer anderen Baumaßnahme von Hessen Mobil oder von Dritten verwertet werden. Erst wenn das nicht möglich ist, beseitigen wir den Abfall über einen geeigneten Entsorgungsbetrieb. In der nächsten Phase plant Hessen Mobil für die Vorzugsvariante detailliert die Verwertung der Ausbaustoffe. Denkbar wäre beispielsweise, dass Erd- und Gesteinsmassen aus dem Tunnelausbruch für den Dammbau oder zur Landschaftsgestaltung, also für Geländemodellierungen, genutzt werden.	126
3p	3p Welche städtebaulichen Veränderungen wären im Falle einer Variante der B 49 möglich, die nicht auf der Bestandstrasse verläuft?	Im Falle einer Umfahrung würden – zusätzlich zu einer neuen B 49 – ab der heutigen Anschlussstelle Dalheim (im Westen) und der heutigen Anschlussstelle Garbenheim (im Osten) künftig zwei-streifige Stadtstraßen mit kleineren Straßenquerschnitten („Stadzubringer“) anstelle der heutigen vier-streifigen Bundesstraße gebaut. Zusätzlich entfallen die Auf- und Abfahrtsrampen. Dadurch werden im innerstädtischen Bereich zwischen den Anschlussstellen Dalheim und Garbenheim	11/30/76/ 127/144

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
	Und wer profitiert (finanziell) durch die Herstellung der schmaleren Stadtzubringer?	<p>Flächen frei, die beispielsweise für Radwege oder andere Nutzungen vorgesehen werden können (s. auch unsere FAQ auf der Projektwebseite).</p> <p>Die Planungshoheit für diesen Bereich obliegt jedoch der Stadt Wetzlar. Sie entscheidet, welcher Nutzung diese Flächen in Zukunft zugeführt wird, sofern eine Umfahrung Vorzugsvariante würde. Ob oder inwiefern Personen oder Unternehmen durch Wertsteigerungen im Zusammenhang mit schmaleren Stadtzubringern profitieren, kann Hessen Mobil nicht beantworten.</p> <p>Nähere Informationen zu innerstädtischen Planungsprojekten können Sie der Webseite der Stadt Wetzlar entnehmen.</p>	
3q	3q Wie sehen die Zubringer nach Wetzlar aus, wenn eine Umfahrungsvariante realisiert wird?	<p>Im Falle einer Umfahrung würden – zusätzlich zu einer neuen B 49 – ab der heutigen Anschlussstelle Dalheim (im Westen) und der heutigen Anschlussstelle Garbenheim (im Osten) künftig zwei-streifige Stadtstraßen gebaut. Details zu diesen Stadtstraßen würden in der nächsten Planungsstufe konkreter ausgearbeitet werden und würden mit der Stadt Wetzlar als künftiger Eigentümerin abgestimmt. Fest steht, dass innerhalb dieser „Stadtzubringer“ wiederum Brückenbauwerke benötigt werden, sowohl zur Überführung der Straße über die Dill und die Bahn im Westen, als auch über die Lahn im Osten. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine neue Umfahrung um Wetzlar herum, wird sich der kreuzende Verkehr im Bereich Gloelknoten voraussichtlich konstant bis abnehmend entwickeln. Damit bleibt der Knotenpunkt in seiner bisherigen Größe bestehen und muss nicht ausgebaut werden. Eine neue Anschlussstelle "Altenberg" – Bestandteil der Vorplanung der Dalheim-Umfahrungen – ist aktuell als Teilanschluss geplant (es gäbe nur die Fahrbeziehungen Limburg-Wetzlar bzw. Wetzlar-Limburg).</p>	30
3r	3r Welche Baumaßnahmen erfolgen auf der A 45 am heutigen Autobahnkreuz Wetzlar? Welche Veränderungen gibt es an der vorhandenen	<p>Praktisch alle Talbrücken der A 45 zwischen der Landesgrenze nach NRW und dem Gambacher Kreuz müssen erneuert werden. Gleichzeitig erfolgt der sechs-streifige Ausbau der Autobahn A 45. Diese Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung gelistet. Das hat auch Auswirkungen auf die Planungen der B 49 Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar. Beide Maßnahmenpakete wurden aufeinander abgestimmt und die Planungen entsprechend gegenseitig angepasst, so dass ein Gesamtkonzept für die temporäre Verlegung des</p>	34/35/109/ 136

Themeninsel 3 - Variante

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
	<p>Anschlussstelle Wetzlar-Ost?</p>	<p>B 49-Verkehrs auf die A 45 während der Bauphase möglich ist.</p> <p>Am Autobahnkreuz Wetzlar erfolgt der sechs-streifige Ausbau der A 45, kombiniert mit der Erneuerung der Talbrücken (hier Engelsbach und Blasbach) unter Berücksichtigung der temporären Verlegung des B 49-Verkehrs auf die A 45. Dazu wurde der eigentlich geplante Umbau des Kreuzes verworfen und auf die neue Situation angepasst: Da temporär deutlich mehr Verkehrsteilnehmer dort von der A 45 aus Süden kommend auf die A 480 abfahren bzw. von der A 480 auf die A 45 nach Süden auffahren, mussten diese Fahrbeziehungen gestärkt werden. Es werden dort künftig zwei-streifige Rampen angeordnet - mit entsprechenden baulichen Auswirkungen auch auf die Talbrücke Blasbach. Gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium wurde wegen der langen, temporären Verkehrsführung und der Notwendigkeit einer Fortführung der Planung für den Ersatz der Talbrücke Blasbach entschieden, die nötige Mehrbreite der Rampen und der Bauwerke dauerhaft zu berücksichtigen.</p> <p>Auch die Anschlussstelle Wetzlar-Ost muss, wegen des noch ausstehenden, sechs-streifigen Ausbaus umgebaut werden. Der Ersatz der Talbrücke Dorlar erfolgte vorgezogen auf Grundlage der seinerzeit erwarteten Verkehrsströme. Insofern wurden mit dem fertiggestellten Ersatzneubau der Talbrücke Dorlar Tatsachen geschaffen, die bei der neu eingetretenen Situation der temporären Verkehrsführung der B 49 Verkehre über diese Anschlussstelle - als Planungsgrundlage zu berücksichtigen sind. Mithilfe einer Machbarkeitsstudie konnte nachgewiesen werden, wie künftig eine leistungsfähige Anschlussstelle Wetzlar-Ost realisiert werden kann. Die Zwischenergebnisse sind mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt und werden derzeit weiter vertieft. Fest steht, dass es künftig zwei-streifige Rampen von der A 45 auf die B 49 in Richtung Osten (Gießen) und von der B 49 auf die A 45 in Richtung Norden geben wird, ohne dass eine Verbreiterung der Talbrücke Dorlar nötig ist.</p>	

Themeninsel 4 - Verkehrsuntersuchung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
4a	4a Wie belastbar ist die von Hessen Mobil durchgeführte Verkehrsprognose?	<p>Die Verkehrsprognose von Hessen Mobil wurde nach dem aktuellen Stand der Technik erarbeitet.</p> <p><u>Wie wird ein Verkehrsmodell erstellt?</u> Grundlage für die Modellrechnungen ist das Hessen Modell, das die landesweiten Verkehrsverflechtungen auf Basis eines 3-Stufen Algorithmus (Erzeugung, Verteilung, Umlegung) berechnet. Eingangsdaten für die Berechnung sind aktuelle Strukturdaten (Einwohner nach Altersklassen, Arbeitsplätze, Schulplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen usw.) sowie digitale Verkehrsnetze, wie man sie aus den Navigationssystemen kennt. Weiterhin benötigt werden Verhaltensdaten: Informationen darüber, wieviel Wege eine Person zu einem bestimmten Zweck (z. B. Wohnen – Arbeiten) pro Tag zurücklegt. Diese Daten entstammen der MID (Mobilität in Deutschland 2008), einer bundesweiten Studie zur Mobilität, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt und regelmäßig fortgeschrieben wird. Mit Hilfe eines Rechenmodells werden dann aus diesen Eingangsdaten die Verkehrsbelastungen in dem Straßennetz errechnet.</p> <p><u>Wie stellt Hessen Mobil sicher, dass das Verkehrsmodell zur Situation in der Region Wetzlar passt?</u> Damit das "Modell" als Grundlage für eine Verkehrsprognose für ein Straßenbauprojekt genutzt werden kann, muss es an aktuellen Zählwerten "kalibriert" werden. Erst wenn es die jetzige, messbare Verkehrssituation gut abbildet, kann es auch adäquate Prognosen für 2030 abliefern. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur B 49 wurden im September 2017 im Raum Wetzlar umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Weiterhin standen für die Kalibration Verkehrserhebungen der Stadt Wetzlar und Daten aus den automatischen Dauerzählstellen von Hessen Mobil zur Verfügung. Das Rechenmodell wurde unter Nutzung der Zählwerte nachjustiert bis das Modell die Zählwerte und damit die reale Verkehrssituation mit einer hinreichenden Genauigkeit (ca. +/- 10 %) nachbildet. Nur so kann es als Grundlage für eine Prognose genutzt werden.</p> <p><u>Wie kommt man vom Verkehrsmodell zur Verkehrsprognose?</u> Für die Berechnung einer Verkehrsprognose wird zunächst das Verkehrsnetz um die sogenannten "indisponiblen" Maßnahmen ergänzt. Als indisponibel werden</p>	4/99/138/ 139/160

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

	<p>Planungsprojekte bezeichnet, die bis zum Jahr 2030 realisiert sein werden. Dies sind im Fall der B 49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar Straßenbauprojekte aus dem Bedarfsplan 2030 des Bundesverkehrsministeriums, die als Projekte des "vordringlichen Bedarfs" eingestuft wurden. Beispielweise ist das der vier-streifige Ausbau der B 49 zwischen Limburg (A 3) und Wetzlar (A 45) oder der sechs-streifige Ausbau der A 45 zwischen Dortmund und dem Gambacher Kreuz. Weiterhin werden auch die Strukturdaten auf das Jahr 2030 fortgeschrieben. Grundlage dazu bildeten die gemeindeschaffen Einwohnerprognosen der Hessen Agentur für das Jahr 2030. Dadurch wurden die erwarteten Strukturentwicklungen für ganz Hessen in das Modell übernommen. Im direkten Untersuchungsgebiet wurden ergänzend dazu noch aktuelle Vorstellungen der einzelnen Kommunen zur Bauleitplanung berücksichtigt. Fernverkehr, d. h. solcher Verkehr, der entweder außerhalb von Hessen beginnt oder endet, bzw. durch Hessen hindurchfährt, wird aus den Prognosen des Bundesverkehrsministeriums übernommen. In die Verkehrsmodelle fließen auch Tatsachen darüber ein, wie sich die für die B 49 aktuell erhobene Maut auf die Verkehrssituation auswirkt. Auf dieser Basis werden nun die Verkehrsströme für das Jahr 2030 berechnet.</p> <p><u>Wie können in der Verkehrsprognose die Varianten miteinander verglichen werden?</u> Zunächst wurden die Berechnungen für den sogenannten "Prognosenullfall" durchgeführt. Das heißt, dass man die Verkehrssituation in 2030 mit allen oben erwähnten Entwicklungen abbildet, jedoch für die B 49 Hochstraße und Taubensteinbrücke alles so bleibt wie es heute ist. Dieser "Prognosenullfall" soll aufzeigen, wie sich die Verkehrsbelastungen bis zum Jahr 2030 verändern, wenn die Planungsmaßnahme nicht umgesetzt werden wird. Sie dient als "Vergleichsfall" oder "Bezugsfall" für den Variantenvergleich. Im Fall der Verkehrsuntersuchung zur B 49 Wetzlar kann es diesen Fall aber nur hypothetisch geben. Denn die heutige Hochstraße muss Ende 2027 aus dem Verkehr genommen werden – hier müsste dann ein Ersatzneubau stehen. Also haben wir die Sondersituation, dass der Prognosenullfall (wir lassen alles so wie es ist) dem Planfall 1.1 (Ersatzneubau an Ort und Stelle) entspricht. Anschließend werden mit diesem Prognosemodell Verkehrsbelastungen der einzelnen Planungsvarianten berechnet und können miteinander verglichen werden.</p> <p><u>Wofür dient die Verkehrsprognose noch?</u> Auf Grundlage der ermittelten Verkehrsbelastungen werden anschließend die Leistungsfähigkeitsnachweise für die einzelnen Elemente des Straßennetzes geführt. Außerdem werden die schalltechnischen Berechnungen durchgeführt und die</p>	
--	--	--

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

		<p>Luftschadstoffe ermittelt. Eine solche Verkehrsprognose entspricht den Vorgaben im "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS - Stand 2017), sowie auch der im FGSV-Verlag erschienenen "Empfehlung für Verkehrsplanungsprozesse" (EVP - Stand 2018) - ISBN 978-3-86446-208-5 oder der TVB-Verkehrsuntersuchung (Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen um Straßen- und Brückenbau, Technische Vertragsbedingungen Verkehrsuntersuchung 2019). Diverse Verkehrsuntersuchungen, die nach dieser Methodik erstellt wurden, wurden im Rahmen von Verwaltungsgerichtsverfahren überprüft und nicht beanstandet.</p> <p><u>Können Unterlagen zur Verkehrsuntersuchung eingesehen werden?</u> Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann nach Abschluss der Vorplanung eingesehen werden. Alle Informationen werden künftig im Downloadbereich der Projekthomepage zu finden sein. Falls eine der drei Umfahrungsvariante realisiert wird, geht Hessen Mobil auch in die weitere Abstimmung mit der Stadt Wetzlar. So sollen in einem solchen Fall die Stadtzubringer nochmals durchdacht und ggf. überarbeitet werden. Das heißt auch: Eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung ist bereits fest eingeplant.</p>	
4b	<p>4b Was bedeutet Prognosenullfall 2030 und Planfall?</p>	<p>Die Berechnung einer Verkehrsprognose wird in mehreren Arbeitsschritten durchgeführt. Zunächst wird ermittelt, wie sich der Verkehr bis zum Prognosejahr (2030) verändern wird, wenn im Bereich der Planungsmaßnahme alles bleibt, wie es heute ist. Faktoren wie die Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung in der Region, neue Baugebiete sowie weitere geplante Straßen in der Region, die bis zum Prognosejahr fertig gestellt werden sollen, nehmen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung – ganz unabhängig von der Maßnahme B 49 Wetzlar. Diese Prognose soll auch aufzeigen, welche verkehrlichen Probleme auftreten, wenn die Planungsmaßnahme nicht umgesetzt wird. Im weiteren Verlauf der Arbeiten dient sie als Vergleichsfall, um die Wirkungen der einzelnen Planungsvarianten aufzuzeigen. Daher spricht man auch vom "Prognosenullfall" oder "Bezugsfall".</p> <p>Anschließend werden die einzelnen Planungsvarianten – ob Neubau im Bestand oder Umfahrung – in das Prognosemodell eingesetzt und die jeweiligen Verkehrsbelastungen berechnet. Man spricht dann auch von "Planfällen". Um ihre verkehrliche Wirkung analysieren zu können, werden sie mit dem Prognosenullfall verglichen. Ein direkter Vergleich mit dem Bestand (Analyse) ist nicht zulässig, da dann nicht zu erkennen ist, ob die Veränderungen in der Verkehrsbelastung durch die Planungsmaßnahme oder durch ein neues Baugebiet, oder eine andere</p>	130

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

		<p>Straßenbaumaßnahme entsteht.</p> <p>Bei der Verkehrsuntersuchung zur B 49 Wetzlar ist allerdings eine Abweichung von dieser Regel erforderlich (siehe auch Antwort 4a): Wir haben bei dieser Verkehrsuntersuchung die Sondersituation, dass der Prognosenullfall (in Wetzlar bleibt das Straßennetz wie es heute ist) und der Planfall 1.1 (Ersatzneubau an Ort und Stelle) die gleichen Verkehrsbelastungen ausweisen.</p> <p>Es gibt diverse Fachliteratur zu Verkehrsuntersuchungen, neben dem im Projekt anzuwendenden "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS - Stand 2017) auch z.B. im FGSV-Verlag die "Empfehlung für Verkehrsplanungsprozesse" (EVP - Stand 2018) - ISBN 978-3-86446-208-5.</p>	
4c	<p>4c 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?</p>	<p>Für die Umfahrvarianten wurden mittels Verkehrsmodellrechnung diverse Untervarianten untersucht, die sich insbesondere durch verschiedene Ausbaustände der B 49alt zwischen dem Abzweig am Kloster Altenberg und dem Knoten Dalheim, West- und Ostrampe unterscheiden. Die im Juni 2019 gezeigte Variante geht von einem restriktiven Rückbau der B 49 bei Dalheim aus. Da dieses zu erhöhten Belastungen auf der B 277 und der Hermannsteiner Straße führen würde, wurde in die weiteren Überlegungen ein leistungsfähigerer Rückbau der B 49 eingestellt. Darauf sind die abweichenden Zahlenwerte der Verkehrsbelastung zurückzuführen, die Hessen Mobil im November 2019 in Aßlar gezeigt hat. Da die Überlegungen zum Anschluss der Stadt Wetzlar an die A 45/B 49 noch nicht abgeschlossen sind, wird es auch immer wieder Veränderungen in den prognostizierten Verkehrsbelastungen geben.</p>	107
4d	<p>4d Wird im Rahmen der Planungen die Möglichkeit einer neuen Anschlussstelle bei Wetzlar Naunheim/ Lahnau-Waldgirmes geprüft?</p>	<p>Die Machbarkeit einer Anschlussstelle am Kreuzungspunkt A 45/L 3285 (Wetzlar-Naunheim/Lahnau-Waldgirmes) wurde bereits geprüft. Gegen eine Realisierung spricht im Wesentlichen die vorhandene Anschlussstellendichte, also die Anzahl an Anschlussstellen auf einer bestimmten Streckenlänge. Denn es gilt: Je mehr Anschlussstellen kurz hintereinander folgen, desto langsamer kann der Verkehr fließen. Jede Anschlussstelle erhöht durch die Ein- und Ausfädelungsprozesse zudem das Unfall- und Staurisiko. Nach der "Richtlinie für die Anlage von Autobahnen" (RAA) sind deshalb Mindestachsabstände benachbarter Knotenpunkte von 8 km für Autobahnen wie die A 45 (EKA 1 A) anzustreben. Zwischen dem Wetzlarer Kreuz und der Anschlussstelle Wetzlar-Ost beträgt der Abstand heute schon nur 5,4 km und liegt damit deutlich unter dem Richtwert. Eine zusätzliche Anschlussstelle würde diesen Wert noch einmal stark verringern.</p>	18

	<p>Wir haben die obenstehende Antwort, die wir bereits am 19. Juni 2020 eingestellt haben, am 2. Juni 2020 um weitere Erläuterungen ergänzt:</p> <p>Anschlussstellen (AS) dienen als Bestandteil der Bundesautobahnen in erster Linie zur Erfüllung der gesetzlichen Funktion der Bundesfernstraßen der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs gem. § 1 Fernstraßengesetz. Wünsche nach zusätzlichen Anschlussstellen werden vom Baulastträger (Eigentümer der Straße ist Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, kurz BMVI) restriktiv behandelt, da die Sicherheit und Leichtigkeit des Autobahnverkehrs durch eine zusätzliche Anschlussstelle nachteilig beeinflusst werden kann und mit der bestehenden Anschlussstellendichte zumeist eine hinreichende regionale Anbindung gewährleistet ist. Wesentliche Prüfaspekte für eine neue Anschlussstelle sind die Aufnahmekapazität der durchgehenden Autobahn, die Fernverkehrsbedeutung der neuen Anschlussstelle sowie die Alternativenprüfung, inwieweit eine Anbindung über vorhandene Anschlüsse möglich ist. Weiterhin ist es aus netzkonzeptionellen Gründen erforderlich, dass die Anschlussstellen an Fernautobahnen mindestens 8 Kilometer, an Überregionalautobahnen mindestens 5 Kilometer auseinanderliegen. Für die wegweisende Beschilderung beträgt der absolute Mindestabstand 2 Kilometer, bei kleineren Abständen sind Sonderlösungen bzgl. der Wegweisung erforderlich, die immer mit schlechter Lesbarkeit und Erfassbarkeit gegenüber der Standardlösung einhergehen und sich daher nachteilig auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auswirken. Eine Zustimmung zu einer neuen AS erfordert grundsätzlich den Nachweis, dass die bestehende Autobahn den zusätzlichen Verkehr verkraften und verkehrssicher abwickeln kann.</p> <p>Ein Anschluss der L 3285 an die A 45 könnte viele dieser Vorgaben des Baulastträgers nicht erfüllen. Durch die Führung der B 49 über die A 45 zwischen dem Autobahnkreuz Wetzlar und der Anschlussstelle Wetzlar-Ost wird die A 45 trotz des geplanten sechsstreifigen Ausbaus hoch belastet sein. Die Verkehrsqualität wäre aber dennoch ausreichend (siehe auch Antwort 4e). Eine zusätzliche Anschlussstelle an die L 3285 würde durch das Ein- und Ausfädeln erhebliche Störungen im Verkehrsablauf verursachen, zumal die zufahrenden Verkehrsteilnehmer in Richtung Dortmund unmittelbar in eine Steigungstrecke einfahren müssten. Dieses hätte zusätzliche aufwendige Ausbaumaßnahmen an der A 45 mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft zur Folge. Weiterhin würde der Abstand zwischen der AS Wetzlar-Ost und der neuen AS an die L 3285 nur 1.700 m betragen. Zieht man die erforderlichen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen in die Überlegungen mit ein, würden nur wenige 100 Meter zwischen den beiden Anschlussstellen liegen. Eine verkehrssichere,</p>	
--	--	--

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

		<p>wegweisende Beschilderung ist so nicht möglich. Parallelfahrbahnen sind durch die Sondersituation (in diesem Bereich befindet sich die Talbrücke Dorlar) nur mit sehr hohem finanziellen Aufwand umzusetzen.</p> <p>Bleibt abschließend noch die Forderung des BMVI nach der Fernverkehrswirksamkeit einer neuen Anschlussstelle. Dieses würde von den Anliegern gar nicht gewünscht werden. Die Vorstellung ist, dass der Verkehr aus Naunheim und Waldgirmes direkt auf die Autobahn geleitet werden würde, ohne die Ortslagen zusätzlich zu belasten. Wäre die Anschlussstelle allerdings, wie vom BMVI gefordert, fernverkehrswirksam, würde dies bedeuten, dass neuer Verkehr an dieser zusätzlichen Anschlussstelle die Autobahn verlässt und ein weiter entfernt liegendes Ziel ansteuert. Ein solches Verhalten würde zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von Naunheim und Waldgirmes führen.</p>	
4e	<p>4e Wie gestaltet sich die Verkehrsentwicklung auf der A 45, mit und ohne die B 49?</p>	<p>Die für 2030 prognostizierten Verkehrsmengen der A 45 zwischen Wetzlar-Ost und dem Autobahnkreuz Wetzlar sind der Themeninsel 4, Plakat 4.3 zu entnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Variante 1.1 werden in 2030 rund 87.150 Verkehrsteilnehmende in 24 Stunden an einem durchschnittlichen Wochentag (Mo-Fr) erwartet (siehe Abbildung oben links); - bei Variante 5.1 steigt die prognostizierte Anzahl für 2030 auf rund 107.600 Kfz/24h (siehe Abbildung Mitte links); - bei Variante 5.3/5.4 wird die Umfahrung noch stärker angenommen, es werden in 2030 rund 109.900 Verkehrsteilnehmer in 24 Stunden an einem durchschnittlichen Wochentag (Mo-Fr) erwartet (siehe Abbildung unten links), also 22.800 mehr als bei Variante 1.1. <p>Für den betroffenen Teilabschnitt der A 45 musste die Verkehrsuntersuchung überarbeitet werden, um festzustellen, ob in allen Varianten eine sechs-streifig ausgebaute A 45 noch ausreichend leistungsfähig ist. Durch die Führung der B 49 über die A 45 zwischen dem Autobahnkreuz Wetzlar und der Anschlussstelle Wetzlar-Ost wird die A 45 trotz des geplanten sechs-streifigen Ausbaus hoch belastet sein. Die Verkehrsqualität wäre aber dennoch ausreichend. Die A 45 kann also den zusätzlichen Verkehr der B 49 aufnehmen.</p> <p>Nicht ausreichend leistungsfähig und somit stauanfällig bereits während der temporären Verkehrsführung nach Vollsperrung der B 49 bei Wetzlar waren die bis dato geplanten Umbaumaßnahmen am Autobahnkreuz Wetzlar und an der Anschlussstelle Wetzlar-Ost. Deswegen musste hier die Planung nochmals angepasst werden (siehe Antwort 3r).</p>	35/85/99

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

4f	<p>4f Welche Auswirkungen haben die Umfahrungsvarianten auf die Verkehrssituation in Wetzlar?</p>	<p>Die Prognose der zu erwartenden Verkehrsmenge berücksichtigt bei allen Verkehrsuntersuchungen wie eine neue Straße im Netz angebunden ist, wie schnell man auf ihr fahren kann und wie oft man evtl. anhalten müsste. Das Ergebnis ist die erwartete Verkehrsmenge. Für die Stadtzubringer heißt das, dass künftig zweistreifige Straßen ausreichend leistungsfähig sein werden, mit je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Die heutige Breite der Straße könnte daher deutlich reduziert werden. Dies bietet Optionen für einen einseitigen Radweg durch Wetzlar oder eine anderweitige Nutzung der Flächen.</p> <p>Am Stadtzubringer West würde der Verkehr mit Hilfe einer deutlich schmaleren Brücke über Dill und Bahn überführt und an das Straßennetz am Gloelknoten angebunden.</p> <p>Die Zahl der Verkehrsteilnehmer von und nach Wetzlar-Mitte ergibt sich aus der Prognose der Verkehrsmenge auf allen Straßen, die nach bzw. durch Wetzlar führen. Mit den Stadtzubringern würden sich somit auch die Verkehrsmengen im umliegenden, innerstädtischen Straßennetz verändern. Eine unabhängige Betrachtung der Stadtzubringer ist daher nicht zielführend für die Bewertung der zu erwartenden Verkehrsveränderung. Besonders deutliche Änderungen werden z. B. auf der Hermannsteiner Straße erwartet. So wächst die in 2030 erwartete Verkehrsmenge auf Höhe von IKEA auf 21.650 (Variante 5.1) bzw. 21.050 Fahrzeuge (Variante 5.3/5.4) an. Wenn eine neue Hochstraße realisiert werden würde, läge die Verkehrsmenge bei ebenfalls sehr hohen 17.700 Fahrzeugen.</p>	89/98/105/ 134/150
4g	<p>4g Welche Verkehrsmenge wird in Wetzlar erwartet, wenn im Zuge der Umfahrungsvariante zweispurige Stadtzubringer realisiert werden? Wie verändert sich die Anzahl der Verkehrsteilnehmer mit Ziel- und Startpunkt in Wetzlar?</p>	<p>Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass die Verkehrsmengen für alle Planungsvarianten mit dem gleichen Prognosemodell errechnet wurden. Die Verkehrsmengen für Fahrten zwischen den einzelnen Quellen und Zielen sind bei allen Planungsvarianten annähernd gleich. Unterschiede zwischen den Varianten der B 49 Wetzlar in der Verkehrsbelastung auf einzelnen Strecken entstehen nur aus dem unterschiedlichen Angebot an Straßen (einschl. deren Kapazität und mögliche Geschwindigkeit) im Verkehrsnetz.</p> <p>Da diese Effekte auch für den routinierten Bearbeiter oft schwer nachvollziehbar sind, bieten die Verkehrsmodelle diverse Analysewerkzeuge, um die Ergebnisse begreifbar zu machen. So können mittels Stromanalysen die Quellen und Ziele des Verkehrs auf einen Straßenquerschnitt dargestellt werden. Ein Beispiel ist die Stromanalyse für die B 49 zwischen dem Knoten Dalheim und der Gloelkreuzung im Prognosenullfall, also der Prognosebelastung im Bestandsnetz. Hier stellt man fest, dass von den 57.450 Kfz, die täglich diese Strecke passieren, ca. 22.000 Kfz entweder aus dem Gebiet der Stadt Wetzlar kommen oder dort verbleiben als sog. Ziel- und Quellverkehr. Von den</p>	124

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

		<p>restlichen 35.450 Kfz/24h, die die B 49 zwischen dem Knoten Dalheim und der Anschlussstelle Wetzlar durchfahren, haben aber noch 3.000 Kfz/24h eine Quelle oder ein Ziel in den westlichen Stadtteilen von Wetzlar (Dalheim, Dillfeld usw.). Diese Verkehrsteilnehmer würden sich für eine Fahrt zur A 45 nicht auf eine Umfahrungsvariante verlagern lassen. Wenn man die Fahrten auf der B 49 im Prognosenullfall analysiert, bleiben 32.500 Kfz/24h übrig, welche die Umfahrungsvarianten nutzen würden.</p> <p>Stromanalysen in den Berechnungen zur Planungsvariante 5.4 (Umfahrung mit Tunnel) zeigen, dass die Umfahrung von ca. 27.000 Kfz/24h angenommen wird. Ca. 2.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr westlich von Wetzlar zur A 45 verbleiben als "Schleichverkehr" in der Ortslage von Wetzlar. Die restlichen 3.500 Kfz/24h verlagern sich aufgrund der umwegigen Führung der Variante großräumig im Netz.</p>	
4h	<p>4h Welche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung sind für die umliegenden Ortschaften und die L 3285 für die Bauphase zu erwarten? Welche Auswirkungen würden sich ergeben, wenn eine der drei Umfahrungsvarianten realisiert wird?</p>	<p>Zunächst muss angemerkt werden, dass ein direkter Vergleich der Verkehrsbelastung aus 2017 mit der Belastung des Planfalles in 2030 nicht möglich ist. Zwischen 2017 und 2030 ist zu erwarten, dass die Verkehrsbelastungen aus der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung, der Bautätigkeit und der Entwicklung von Gewerbegebieten auch ohne den Ersatz der Hochstraße, in welcher Form auch immer, steigen wird. Wenn das Verkehrsnetz bleibt wie es heute ist, also im sog. Planfall 1.1 Ersatzneubau der Hochstraße würde die Belastung auf der L 3285 zwischen Naunheim und Waldgirmes von 9.250 Kfz/24h in 2017 auf 9.950 Kfz/24h im Vergleichsfall 2030 steigen. Dies entspräche einem Verkehrszuwachs um ca. 7 %. Bei dieser Belastungsveränderung spricht man von „allgemeiner Verkehrsentwicklung“, die nicht durch eine Baumaßnahme (wie der 49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar) verursacht wird.</p> <p>Bei einem Rückbau der Hochstraße und dem Neubau einer „Umfahrung“ im Zuge der B 49 wäre das Verkehrsaufkommen auf der L 3285 mit 10.650 Kfz/24h etwas höher. Ein solcher Belastungsanstieg um 700 Kfz/24 h (7 %) wird im Allgemeinen nicht wahrgenommen. Er entspricht den normalen Schwankungen im Verkehrsaufkommen, wie sie im Allgemeinen zwischen einem Dienstag (Tag mit schwachem Verkehrsaufkommen) und einem Donnerstag (Tag mit starkem Verkehrsaufkommen) oder zwischen einem Tag im Januar und einem Tag im November auftreten können. Ein solcher Belastungszuwachs ist für die Bevölkerung nicht hörbar. Hinweis: Nach der Bundeslärmschutzverordnung wird erst ab einer Erhöhung des Schallpegels um 3 dB(A) von einer wesentlichen Änderung gesprochen, was einer Verdopplung des Verkehrs entspricht.</p>	83/128

B 49 - Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke in Wetzlar
Dokumentation der Antworten zur virtuellen Infomesse, 02. Juni 2020

4i	4i Wie wurde die Dauer der Fahrtzeit der Varianten ermittelt?	Die Fahrtzeit zwischen Kloster Altenberg und der Anschlussstelle Wetzlar-Ost wurde entsprechend den heutigen Streckeneigenschaften (u. a. der Geschwindigkeitsbeschränkungen) ermittelt. Aufgrund der fehlenden Möglichkeit, die exakte Umfahungsstrecke für Variante 5.1 bzw. Variante 5.3/5.4 verkehrlich zu testen, wurde die Fahrtzeit über das bestehende Streckennetz (B 277 - A 480 - A 45) mit den heute vorliegenden Streckeneigenschaften ermittelt. Von dieser Fahrtzeit mussten grob abgeschätzte Zeitwerte für die vorhandenen Knotenpunkte sowie Geschwindigkeits-verringerungen in den Rampenbereichen der Anschlussstellen Wetzlar-Dalheim und Aßlar berücksichtigt werden.	138/140
----	--	---	---------

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
5a	<p>5a Wird Hessen Mobil für alle Varianten die Lärmbelastung untersuchen?</p>	<p>Für alle Varianten wurden bereits die Auswirkungen von Lärm durch den Verkehr (lärmtechnische Auswirkungen) ohne Lärmschutzmaßnahmen in allen betroffenen Wohngebieten untersucht. Zum aktuellen Zeitpunkt dienen diese Untersuchungen dazu, die Lärmbetroffenheit und die möglichen Lärmschutzmaßnahmen abschätzen zu können. Im weiteren Planungsverlauf wird die Lärmschutzuntersuchung für die zu planende Variante fortgeschrieben, da erst auf Basis einer detaillierten Straßenplanung konkrete Lärmschutzmaßnahmen festgelegt werden. Zu diesem Zeitpunkt werden wir auch ausführlichere öffentliche Informationen zum Lärmschutz geben können. Dort wo Grenzwerte voraussichtlich überschritten werden, wurde geprüft, welche Lärmschutzmaßnahmen nötig sind, damit die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden können (sog. Vollschutz). Dies gelingt nicht bei allen Varianten. Insbesondere für Variante 1.1, also dem Ersatzneubau an gleicher Stelle, können trotz der untersuchten sieben Meter hohen Lärmschutzwand nicht an allen Gebäuden die Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden. Der Grund: Die Gebäude stehen schlichtweg zu nah an der Trasse.</p> <p>Auch bei der Variante 5.1 - Dillfeld-Umfahrung kommt es nachts trotz Lärmschutzmaßnahmen punktuell zu Überschreitungen. Die Grenzwerte für die Lärmbelastung werden ohne Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der B 49-Anschlussstelle Wetzlar-Dalheim überschritten.</p> <p>Im Zuge der Vorplanung wurde für Variante 5.3 ermittelt, dass, wie dargestellt, bis zu 7 Meter hohe Lärmschutzwände am Rand der Richtungsfahrbahn Nord nötig werden, um die Grenzwerte für das Wohngebiet einzuhalten. Da die Grenzwerte deutlich unter der Schwelle der Gesundheitsgefahr (70dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts) liegen, ist von keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen für die Bewohner von Dalheim auszugehen. Inwiefern auch Schutzzäune für betroffene Tiere am Rand der Richtungsfahrbahn Süd nötig sind, wird Hessen Mobil in der nächsten Planungsphase untersuchen. Ein Schutz der offenen Landschaft, wie z. B. der Geh- und Radwegeverbindung in Richtung Altenberg, ist nicht möglich.</p> <p>Bei Variante 5.4 beinhaltet die lärmtechnische Untersuchung den kompletten Streckenabschnitt bis zum Tunnel Dalheim. Es wurden Lärmschutzwände im Bereich</p>	<p>2/3/11/ 12/86/87/ 89/102/114/ 121/124/152/ 161/162/167/</p>

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>des Tunnelportals untersucht.</p> <p><u>Wie genau wird der Lärmschutz berechnet?</u> Im derzeitigen frühen Planungsstadium wird lediglich die Anzahl der Gebäude betrachtet, die trotz Lärmschutzmaßnahmen von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Nach Fertigstellung der Voruntersuchung werden für die Vorzugsvariante detailliertere Lärmberechnungen durchgeführt. Diese berücksichtigen sowohl die Anzahl als auch das Ausmaß der Grenzwertüberschreitungen. Auf dieser Basis werden die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen bemessen und geplant.</p> <p>Es wurden bisher zunächst unterschiedliche Lärmschutzwände untersucht, die einen Vollschutz (Einhaltung der Grenzwerte für alle Gebäude) gewährleisten. Aufgrund des frühen Planungsstadiums handelt es sich hier jedoch lediglich um Voruntersuchungen. Die genauen Festlegungen hinsichtlich der Höhe und der Länge der Lärmschutzwände kann erst nach der Festlegung einer Vorzugsvariante getroffen werden. Die Auswirkungen des steigenden Anteils an E-Fahrzeugen ist hinsichtlich der Lärmentwicklung vernachlässigbar, da bei Geschwindigkeiten ab ca. 60 km/h der Großteil der Emissionen von den Abrollgeräuschen ausgeht.</p> <p><u>Auf welcher gesetzlichen Grundlage basiert der Lärmschutz?</u> Gesetzliche Grundlage für den Lärmschutz an Verkehrswegen ist die sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), welche am 21. Juni 1990 in Kraft getreten ist. In dieser sind auch die einzuhaltenden Grenzwerte bei Straßenbauvorhaben geregelt. Die angesprochene TA (Technische Anleitung) Lärm, die sich auf Gewerbe- und Industrieanlagen bezieht, findet hier keine Anwendung.</p> <p><u>Welche Rolle spielt die Topografie?</u> Um festzustellen, wie sich der Lärm durch den Verkehr ausbreitet, werden die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Diese lärmtechnischen Berechnungen basieren auf einem dreidimensionalen Geländemodell, welches die vorhandene Topographie sehr realitätsnah abbildet. Auf Grundlage dieses Modells werden die Auswirkungen von Lärm durch den Verkehr bemessen. Nur wenn die örtlichen</p>	

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		Gegebenheiten berücksichtigt werden, kann sichergestellt werden, dass die entsprechenden Schallschutzwände den Lärm auch wirksam reduzieren.	
5b	<p>5b Welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind im Rahmen der temporären Verkehrsführung und der Bauphase vorgesehen? Können durch die Ausführung der Arbeiten Schäden an den Gebäuden (z. B. durch Setzungen) entstehen?</p>	<p>Für alle Bereiche der temporären Verkehrsführung, aber insbesondere für die bestehende A 480 und die B 277 werden die Auswirkungen von <u>Lärm durch den Verkehr</u> (temporäre lärmtechnische Auswirkungen) untersucht. Wenn sich das Zwischenergebnis der schallschutztechnischen Vorberechnungen für die A 480 bestätigt und die vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Gleiches gilt für die B 277. Falls im weiteren Verlauf der Planung eine Umfahrvvariante weiterverfolgt wird, so würden die Schallschutzmaßnahmen aus der temporären Verkehrsführung in gleicher Form bestehen bleiben.</p> <p>Mit Fortführung der Planung für die temporäre Verkehrsführung auf der B 277 stimmt sich Hessen Mobil auch vermehrt mit den zuständigen Behörden ab. Hierbei wird auch thematisiert, ob infolge der nötigen baulichen, temporären Änderungen <u>angepasste Geschwindigkeiten</u> vorgegeben werden müssen. Die Zuständigkeit für verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Rahmen des Lärmschutzes liegt bei der Straßenverkehrsbehörde. Seitens Hessen Mobil können daher diesbezüglich keine Zusagen gemacht werden.</p> <p>Auch hinsichtlich des zu erwartenden <u>Baulärms</u> wird ein Sondergutachten erstellt werden. Das Ziel ist, die bauzeitliche Lärm- und Schadstoffbelastung auf ein Minimum zu reduzieren. Die dort festgelegten Maßnahmen werden Bestandteil des Baurechts und des Bauvertrags und müssen dann durch die Baufirmen bei der Ausführung beachtet werden. Eine Maßnahme könnte beispielsweise das Aufstellen von bauzeitlichen Schallschutzwänden während der Abbrucharbeiten der Hochstraße und der Taubensteinbrücke bzw. lärmintensiver Arbeiten während des Neubaus der Hochstraße sein.</p> <p>Die <u>Sicherheit der bestehenden Gebäude</u> während der Bauarbeiten ist uns ein großes Anliegen. Je nach der weiter zu verfolgenden Variante werden Gutachter zu Rate gezogen, um einen störungsfreien Bauablauf – auch zur Vermeidung von Schäden z. B.</p>	19/20/29/ 69/120

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		am Gebäudebestand – sicherzustellen. Die Sicherungsmaßnahmen werden in der nächsten Planungsphase erarbeitet.	
5c	5c Wann, wo und in welchem Ausmaß wird es im Zusammenhang mit dem Ersatz der B 49 entlang der bestehenden Straßen Lärmschutzmaßnahmen geben?	<p>Alle Umfahrvarianten würden auf das bestehende Straßennetz der A 480 und der A 45 zurückgreifen. Da diese Strecke inklusive der B 277 auch für die temporäre Verkehrsführung während der Bauphase genutzt wird, sind hier bereits im Vorfeld Lärmtechnische Untersuchungen durchzuführen (s. Antwort 5a und 5b). Alle begründeten Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm bleiben über die Bauphase hinaus bestehen.</p> <p>Ein Beispiel: Der sechs-streifige Ausbau der A 45 begründet dem Grunde nach, einen Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16.BImSchV). Die 16.BImSchV schreibt Lärmgrenzwerte vor, deren Einhaltung durch den Veranlasser der Baumaßnahme sicherzustellen ist. Der Gesetzgeber gibt dabei dem aktiven Schallschutz (Schallschutz durch Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle) Vorrang vor dem passiven Lärmschutz (Schallschutz durch Lärmschutzfenster). Die Lärmemissionen und Lärmimmissionen wird Hessen Mobil durch einen Fachgutachter ermitteln lassen. Die Festlegung entsprechend geeigneter aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen ist fester Bestandteil der zu erstellenden Verfahrensunterlagen.</p> <p>Die Planungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, dass Aussagen über Länge und Höhe der erforderlichen Lärmschutzwände getroffen werden können. Aus den Erfahrungswerten von anderen Ausbaumaßnahmen an der A 45 ist jedoch davon auszugehen, dass der künftige Lärmschutz deutlich besser sein wird als der im Bestand vorhandene Lärmschutz (s. auch unsere FAQs auf der Projektwebseite).</p>	31/35/43/ 55/63/83/ 86/90/124/ 128/156/157
5d	5d Warum hat Garbenheim bisher keinen Lärmschutz entlang der B 49?	Die Untersuchungen zu Lärmschutzmaßnahmen an der B 49 bei Garbenheim wurden bereits vor 2016 begonnen. Mit der Bearbeitung des Projektes "B 49 Ersatz Hochstraße Wetzlar und Taubensteinbrücke" wurde dies jedoch eingestellt, da die Planung von Lärmschutzmaßnahmen in Abhängigkeit zur Planung dieses Projektes erfolgen muss.	72

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
5e	5e Wie werden Luftschadstoffe untersucht?	Es werden im weiteren Planungsverlauf anhand weiterer Untersuchungen die konkreten Luftschadstoffe berechnet. Welche Berechnungsmethode zum Einsatz kommt hängt von der gewählten Variante der B 49 Wetzlar ab, denn diese ist abhängig von den Charakteristika der Strecke: Auf Brücken findet eine andere Schadstoffverteilung statt als auf einer freien Strecke, hier sind jeweils die vorherrschenden Winde ein wesentlicher Faktor. An Tunnelportalen konzentrieren sich Luftschadstoffe, fehlen dafür jedoch im untertunnelten Bereich nahezu vollständig. Lärmschutzwände schirmen Luftschadstoffe von der Umgebung ab. Das Berechnungsmodell muss so gewählt werden, dass die für die untersuchte Variante maßgeblichen Faktoren bestmöglich abgebildet werden können. Daher kann erst mit Wahl einer Vorzugsvariante eine adäquate Methode zur Untersuchung von Luftschadstoffen festgelegt werden.	164, 165
5f	5f Worauf beruhen die Einschätzungen zur Umweltverträglichkeit?	<p>Das Säulendiagramm auf Plakat 5.5 stellt den Variantenvergleich als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie dar. Es ist ein Versuch, die komplexen Auswirkungen der Varianten auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Luft etc. gegenüberzustellen.</p> <p><u>Welche Auswirkungen haben die einzelnen Varianten auf die Schutzgüter?</u> Das ist die Frage, die durch die Umweltverträglichkeitsstudie untersucht werden soll. Hier wird in der Auswirkungsprognose die Betroffenheit der einzelnen Schutzgüter bei den einzelnen Varianten zusammengestellt, gewichtet und zu einer Gesamtbewertung aufsummiert. Im Ergebnis werden die Raumwiderstände in einer sogenannten Raumwiderstandskarte abgebildet. Sie stellt die Gesamtbedeutung und Gesamtempfindlichkeit des untersuchten Gebietes dar. Je mehr Schutzgüter auf einer Fläche durch die jeweilige Variante betroffen sind, desto größer ist der Raumwiderstand. Beispielsweise werden Flächen mit einem sehr hohen Raumwiderstand gekennzeichnet, wenn sie sowohl eine sehr hohe Bedeutung für die Tierwelt als auch für die Naherholung aufweisen. Der Raumwiderstand ist niedriger, wenn nur eines dieser beiden Schutzgüter betroffen ist.</p> <p><u>Welche Rolle spielt Klima-, Natur- und Umweltschutz in der Umweltverträglichkeitsstudie und bei der Abwägung der unterschiedlichen Varianten, insbesondere für die Variante 5.3?</u></p>	62/103/122/ 131/143/145/ 146/154/159/ 162

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>Eine entscheidende Rolle. Gleichzeitig müssen andere Schutzgüter, wie die gesundheitliche Beeinträchtigung des Menschen und kulturelles Erbe sowie sonstige Sachgüter im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet werden. Für die Wahl der Varianten gilt es außerdem, noch zusätzliche Faktoren abzuwägen, beispielsweise die technische Umsetzbarkeit, die verkehrliche Wirkung und die Verkehrssicherheit. So wird die Frage, ob eine Umfahrungsvariante um Dalheim in offener Bauweise oder als Tunnel ausgeführt wird, sorgfältig abgewogen. Neben Aspekten des Umweltschutzes fließen hier auch technische Fragen und die Höhe der Kosten mit ein. Im Abwägungsprozess ergeben sich keine Aspekte, die einen generellen Ausschluss der Variante 5.3 rechtfertigen.</p> <p><u>Auf welcher Basis werden Raumwiderstände ermittelt?</u> Jede der vertieft untersuchten Varianten hat Auswirkungen auf den Raum, in dem sie verläuft. Das zeigen die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie. Jedoch sind jeweils andere Schutzgüter betroffen. Die jeweilige Bedeutung der Schutzgüter basiert auf einer gutachterlichen Einschätzung, auf Basis von Bestandsdaten (zum Beispiel Bodenfunktionsklassen und Ergebnisse der faunistischen Kartierung).</p> <p>Beispielsweise sind auf dem Plakat 5.3 die wesentlichen Ergebnisse der faunistischen Bestandsaufnahme mit den untersuchten Arten dargestellt. Die auf dem Plakat und im entsprechenden Video dargestellten Vogelarten wurden kartiert. Die Schlingnatter wurde im Dillfeld nachgewiesen. Das Rebhuhn wurde mit einem Brutrevier nachgewiesen, die Feldlerche mit mehreren Revieren. Auch die Waldohreule wurde im Gehölzstreifen östlich des Klosters Altenberg nachgewiesen. Trotz großer Ackerfluren bietet die Landschaft um Dalheim offensichtlich noch ausreichende Strukturen, um diesen Arten einen Lebensraum zu bieten. Die Untersuchungen wurden durchgeführt, um eine natur- und artenschutzfachliche Grundlage für die weitere Planung der B 49 Hochstraße Wetzlar zu erstellen. Fragestellungen zur Anwendung von Glyphosat sind nicht Gegenstand der Untersuchungen und können von Hessen Mobil nicht beantwortet werden.</p> <p><u>Sind Ausgleichsmaßnahmen möglich?</u> Die vorgefundenen Befunde zu bestehenden Arten und Habitaten erfordern natur- und artenschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen im direkten Umfeld zur geplanten</p>	

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>Umfahrung. Erschwert wird dies jedoch durch Nutzungskonflikte mit der Landwirtschaft, da der Flächenverbrauch durch die Umfahrungen sowohl zu Lasten der Artenvielfalt als auch der landwirtschaftlichen Flächen geht. Die Umsetzung Trassen begleitender Maßnahmen verschärft damit bestehende Nutzungskonflikte.</p> <p><u>Können die Ergebnisse eingesehen werden?</u> Die faunistische Bestandsaufnahme und die Umweltverträglichkeitsstudie können mit Abschluss der Voruntersuchung eingesehen werden.</p>	
5g	5g Wie wird die Bedeutung der Naherholung in der Planung beachtet?	<p>Die Bedeutung der Naherholung im Bereich Dalheim/Eulingsberg wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) als ein wichtiger Faktor konsequent berücksichtigt. Naherholung fließt hier gleich in zwei Kategorien in die Bewertung der Umweltverträglichkeit ein: in die Bewertungen des Schutzgutes Mensch (Naherholung im Wohnumfeld) sowie im Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild).</p>	11/52/71
5h	5h Wie groß ist der Flächenverbrauch der Varianten?	<p>In der aktuellen Planungsphase wird grob ermittelt, welche Flächen durch den Bund dauerhaft erworben werden müssen. Der monetäre Aufwand für den Erwerb dieser Flächen wird in die Kostenschätzungen der jeweiligen Varianten eingerechnet.</p> <p><u>Wie hoch ist der Flächenverbrauch pro Variante?</u> Zahlen zum Flächenverbrauch der Varianten sind vorläufig. In der Detailplanung des Vorentwurfs können noch Abweichungen entstehen. Ohne die Berücksichtigung der Stadtanschlüsse und der in diesem Zusammenhang möglichen Entsiegelung besteht eine mögliche dauerhafte Flächeninanspruchnahme bei der Variante 5.1 von ca. 9 ha Neuversiegelung, davon 0,6 ha auf Ackerfläche. Bei Variante 5.3 liegt die Neuversiegelung bei ca. 20 ha, davon 13 ha auf Ackerflächen. Für den Tunnel der Variante 5.4. beträgt die dauerhafte Flächenbeanspruchung 6 ha mit etwa 5 ha Ackerfläche.</p> <p>"Naturschutzrelevante" Flächen sind nicht klar zu umreißen, denn auch Ackerflächen können beispielsweise als Habitat für die Feldlerche, wie auf den Flächen westlich von Dalheim, naturschutzfachlich relevant sein. Die naturschutzfachliche Bedeutung im Bereich um Dalheim ergibt sich eher aus der Gesamtheit der Flächen, die in der Summe als strukturiertes Offenland naturschutzfachlich sehr wertvoll sind. Flächen mit</p>	39/52/54/ 71/117/125/ 147

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>dem rechtlichen Status eines Naturschutzgebietes sind nicht betroffen. Weitere Flächen können einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung entzogen oder extensiviert werden, um naturschutzfachliche Ausgleichsflächen zu schaffen. Wie genau welche Flächen hierfür in Anspruch genommen werden, kann erst in der folgenden Planungsphase erarbeitet werden.</p> <p>Wie weit die B 49 zwischen Altenberg und der Einhausung Dalheims zurückgebaut wird, kann noch nicht beziffert werden, da hierzu noch keine Detailplanung vorliegt. Der Rückbau würde bei Variante 5.3 und 5.4 gleich ausgestaltet werden. Auch die Nutzung der freigewordenen Flächen ist abhängig von Art und Umfang des Rückbaus und kann erst im Zuge einer Detailplanung konzipiert werden. Eine Nutzung als landwirtschaftliche Fläche wäre nur im Zuge einer Flurneuordnung möglich, da sich die langgestreckte Fläche entlang der Straße nicht für eine effektive landwirtschaftliche Nutzung anbietet.</p> <p>Der Radweg entlang der B 49 bleibt erhalten und wird ggf. geringfügig verlegt. Eine Detailplanung erfolgt ggf. nach der Variantenentscheidung.</p> <p><u>Wer besitzt die Flächen und wie werden sie erworben?</u> Die landwirtschaftlich genutzten Flächen sind derzeit in Privatbesitz und müssten vom Straßenbaulastträger (Bund) erworben werden. Dafür hat der Gesetzgeber in § 19 FStrG die Möglichkeit eröffnet, nach Planfeststellung des Vorhabens im Wege der Enteignung vorzugehen. In der Regel wird aber im Vorfeld eine Einigung mit den Eigentümern erzielt, so dass es nur in Ausnahmefällen einer Enteignung bedarf.</p> <p><u>Warum schneidet Variante 1.1. in der Umweltverträglichkeitsstudie so schlecht ab, trotz des hohen Flächeneingriff der Umfahrungsvarianten?</u> In der Tat ist der Neueingriff in Natur und Landschaft bei Alternative 1.1 kleiner. Jedoch bestehen auch hier Eingriffe in die Natur, insbesondere durch das erforderliche Anschneiden des Lahnberges. Dies spiegelt sich im Variantenvergleich auch in der vergleichsweise höheren Umweltverträglichkeit dieser Alternative wider. Allerdings ist auch die stärkere Belastung der Innenstadt zu berücksichtigen. Weiterhin würde die Umsetzung der Umfahrungsalternativen gegenüber der Variante 1.1 für die Innenstadt Wetzlar eine erhebliche Entlastung bedeuten. Auch dies wird in der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt. Neben der Frage der</p>	

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>Umweltverträglichkeit spielen auch weitere Aspekte, z. B. die Bauzeit, Fragen des Grunderwerbs und die Kosten eine Rolle.</p> <p>Der Flächenverbrauch geht – genau wie die sonstigen Schutzgüter der Umweltverträglichkeitsstudie – in die Variantenbewertung mit ein. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit ist jedoch nur eines von vielen Bewertungskriterien. Dass Variante 5.3 in der Umweltverträglichkeitsstudie am schlechtesten von allen Alternativen abschneidet, ist unumstritten. Die Bedeutung der Flächen um Dalheim als Naherholungsgebiet und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen ist uns bewusst. Es sind jedoch bei der Variantenentscheidung neben der Umweltverträglichkeit weitere Aspekte zu beachten, z. B. die verkehrliche Eignung der Trasse, die Bauzeit sowie die Kosten.</p>	
5i	<p>5i Können Sie Aussagen über den Einfluss der Planung auf die anliegenden Immobilien treffen?</p>	<p>Im Zuge des Planungsprozesses werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen untersucht und letztendlich festgelegt. Ziel ist es, die maßgebenden gesetzlichen Grenzwerte durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten. Können die Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so sind verbleibende Beeinträchtigung durch Entschädigungszahlungen auszugleichen. Eine Entschädigung für Wertverlust ist hingegen bei Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nicht geboten.</p> <p>Der Hintergrund: Wertveränderungen von Immobilien – positiv wie negativ – sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht ausgleichspflichtig (BVerwG, Urt. v. 28.02.2016 - 9 A 14.15 - juris Rn. 25). Das Gesetz räumt hiergegen keinen Vertrauensschutz ein. Wertveränderungen hängen zu einem großen Teil von der Planung völlig losgelösten bzw. unbeeinflussten Faktoren ab (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 04.05.1988 – 4 C 2.85 – juris Rn. 15). Es fehlt insoweit an einer gesicherten Rechtsposition des Grundeigentümers. Maßgeblich sind deshalb die unmittelbaren, sozusagen "in natura" gegebenen Beeinträchtigungen, z. B. Lärmimmissionen und die damit verbundenen Rechte, z. B. auf Lärmschutz aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (vgl. BVerwG, B. v. 09.02.1995 – 4 NB 17.94</p>	52/55/60

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
5j	5j Welche Auswirkungen hat Variante 5.3 auf vorhandene Biotope und welche Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich?	In der faunistischen Bestandsaufnahme und der Biotoptypenkartierung sind alle von den vier Varianten betroffenen Gebiete aufgeführt. In der folgenden Planungsphase – abhängig von der gewählten Variante – wird auf dieser Basis der Landschaftspflegerische Begleitplan erstellt. Im Begleitplan werden dann konkrete Ausgleichsmaßnahmen konzipiert. Welche Maßnahmen das sein werden, hängt von der gewählten Variante und dem Eingriff in bestehende Biotope ab. Gesetzlich geschützte Biotope müssen dabei ersetzt werden. Vorhandene Bachläufe müssen so gequert werden, dass es zu keiner Verschlechterung des Gewässers und seiner ökologischen Funktionen kommt. Das sichert das Verschlechterungsverbot gemäß der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Insgesamt sind von den Varianten unterschiedliche Biotope betroffen: Bei Variante 1.1 ist der Eingriff in den bewaldeten Lahnberg, der wohl markanteste Eingriff in Biotope. Variante 5.1 greift in die ruderalen Bereiche an der Dill ein und kommt dem Gewässer selber sehr nah. Variante 5.3 greift vor allem in das Ackerland und in das strukturierte Offenland um den Dillheimer Bach ein, während Variante 5.4 fast ausschließlich Ackerland betrifft.	119
5k	5k Berücksichtigt Hessen Mobil auch mittelfristige Umweltfolgekosten der verschiedenen Varianten?	Für die Varianten werden Kostenschätzungen erstellt, welche grundsätzlich auch die voraussichtlichen Kosten für naturschutzfachliche, bodenkundliche und forstrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Umweltschutzmaßnahmen, die jeweils in der Bauphase entstehen würden, beinhalten. Damit fließen diese unmittelbaren Umweltfolgekosten auch in die Gesamtbewertung der Varianten ein. Volkswirtschaftliche Folgewirkungen, wie beispielsweise Gesundheitsschäden durch Lärm, Verlust von Biodiversität sowie Auswirkungen auf den Klimawandel können nicht berücksichtigt werden, da es derzeit deutschlandweit für Planungsprozesse jeglicher Art noch keine zugelassenen standardisierten Verfahren zur sogenannten "Monetarisierung von Ökosystemdienstleistungen" gibt. Auch weitere gesamtwirtschaftliche Kosten können nicht berücksichtigt werden. Eine "Gegenfinanzierung" der Baukosten durch Mehreinnahmen aus Umsatz- und Mineralsteuereinnahmen ist nicht Bestandteil des Abwägungsprozesses.	2/3/82

Themeninsel 5 - Mensch und Umwelt

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
51	51 Wie wird die zusätzliche Länge der Umfahrungsvarianten im Gegensatz zur Bestandstrasse durch Wetzlar in die Bewertung der Varianten berücksichtigt?	Neben ökologischen Aspekten müssen u. a. verkehrliche, städtebauliche und wirtschaftliche Faktoren berücksichtigt werden, die sich teilweise konträr gegenüberstehen. Die kürzeste Strecke stellt nicht zwangsläufig die beste Variante dar. Die zusätzliche Schadstoffbelastung und der CO ₂ -Ausstoß sind Aspekte, die im Schutzgut Klima in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) berücksichtigt werden und in die Abwägung einfließen.	89

Themeninsel 6 - Temporäre Verkehrsführung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
6a	6a Wäre es eine Möglichkeit, den Durchgangs-Schwerverkehr bereits jetzt über die A 45 umzuleiten, um die Restnutzungsdauer der bestehenden Hochstraße zu verlängern?	Den Schwerlastverkehr von den übrigen Fahrzeugen zu trennen, kann in Sonderfällen die richtige Methode sein. Beispielsweise wurden zum Schutz einer mindertragfähigen Brücke im Zuge der A 44 Lkw mithilfe einer technischen Anlage konsequent so umgeleitet, dass diese Brücke keine weitere Schädigung erhielt. Für die B 49 in Wetzlar und die Weiternutzung der Hochstraße hat Hessen Mobil diese und andere Möglichkeiten aktuell vorgeprüft. Leider könnte nur unter erheblichem Aufwand und zulasten aller Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden, dass der Schwerverkehr das Durchfahrtsverbot einhält und die Umleitungsstrecke anstelle der Hochstraße nutzt. Abhängig vom Ergebnis der ab 2020 durchgeführten Verkehrszählungen (über Dauerzählstellen) wird Hessen Mobil die Gesamtsituation besser beurteilen können und ggf. Folgeplanungen umsetzen.	5/158
6b	6b Ist es möglich, den Schwerverkehr während der Bauzeit sehr großräumig über die A3 / A5 umzuleiten, um Staus zu vermeiden?	Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, den Schwerverkehr sehr großräumig umzuleiten. Jedoch kann darüber zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend entschieden werden. Wir sind bestrebt, die Kapazitäten im gesamten Straßennetz optimal auszunutzen. Sofern sich an einer Stelle ein Stau entwickelt bzw. ankündigt, prüfen wir, ob es Alternativrouten gibt, die noch über freie Kapazitäten verfügen. Vor diesem Hintergrund sind die von Ihnen genannten Strecken A 3 und A 5 nicht optimal geeignet, da hier in der Belastungsspitze keine Reserven vorhanden sind. Im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Bauvorbereitung werden wir diese Thematik jedoch nochmals detailliert betrachten und auch Ihren Vorschlag mit in die Untersuchung einbeziehen.	110
6c	6c Welche Rolle spielt die Länge der Bauzeit und die temporäre Verkehrsführung über die B 277, die A 480 und A 45 bei der Variantenuntersuchung während der Bauphase?	Hessen Mobil hat in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) und in Hinblick auf das später erforderliche Baurechtsverfahren eine Vielzahl an Varianten untersucht, um die bestmögliche Strecke für die B 49 für Deutschland, Wetzlar und die Region zu planen. Darunter fällt auch eine dauerhafte Verlegung der B 49 über die A 480 und die A 45. Von Vorteil ist die weitgehende Nutzung vorhandener Straßen, kombiniert mit einem Neubau beidseitiger und deutlich schmalerer Stadtanschlüsse (Umfahrung Dillfeld, Umfahrung Dalheim). Die Betrachtung auch dieser, aus fachlicher Sicht in Frage kommenden Varianten, ist im Hinblick auf das später erforderliche Baurechtsverfahren zwingend erforderlich. Unabhängig von der auszuwählenden Variante – der Abriss und der Ersatzbau wird	44

Themeninsel 6 - Temporäre Verkehrsführung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
		<p>sehr viel Zeit in Anspruch nehmen. Deshalb hat Hessen Mobil nach einer Umleitung für den Verkehr während dieser langen Bauphase gesucht, die leistungsstark genug ist, um den Umleitungsverkehr aufnehmen zu können. Das soll verhindern, dass sich der Verkehr unkontrolliert auf das nachgeordnete Netz, also die Landes- und die Stadtstraßen, verlagert.</p> <p>Dass eine temporäre Umfahrung mehrjährig benötigt wird, kann leider nicht vermieden werden. Sie wird ab der Vollsperrung der Hochstraße und damit der Sperrung der B 49 in diesem Bereich bis zum Abschluss der Arbeiten benötigt. Variantenabhängig rechnen wir derzeit mit 7 - 10 Jahren Bauzeit, wobei ein Baubeginn erst möglich ist, wenn für die Planungen Baurecht vorliegt und ggf. nötige Vorarbeiten abgeschlossen sind.</p>	
6d	<p>6d Wird im Rahmen der temporären Verkehrsführung der B49-Verkehr bis zur Anschlussstelle Garbenheim geführt oder schon in Dorlar abgeleitet, und damit durch Garbenheim fließen?</p>	<p>Die großräumige Umleitung über das Bestandsnetz der B 277, A 480 und der A 45 soll den Durchgangsverkehr aufnehmen und somit Verlagerungen auf das nachgeordnete Netz verhindern. Der Verkehr aus Fahrtrichtung Gießen, der die Innenstadt von Wetzlar zum Ziel hat, kann die Anschlussstelle Garbenheim in beide Richtungen weiterhin nutzen, sodass zusätzliche Belastungen für die Ortsdurchfahrt von Garbenheim weitestgehend vermieden werden. Unser aktuelles Verkehrsführungskonzept und die geplanten Sperrabschnitte der B 49 finden Sie in Plakat 6.1 aufgeführt. Der zweite Sperrabschnitt beinhaltet dabei die Vollsperrung der B 49 zwischen den Anschlussstellen Wetzlar-Garbenheim und Wetzlar-Mitte. Eine über einen längeren Zeitraum nötige Vollsperrung der B 49 zwischen den Anschlussstellen Lahнау und Garbenheim wird derzeit nicht erwartet.</p> <p>Im Rahmen der erarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurde auch das Konzept zur temporären Verkehrsführung betrachtet. Es wurde also auch eine Prognose erarbeitet, wie sich der Verkehr nach Vollsperrung der Hochstraße und Einrichten der temporären Verkehrsführung auf das nachgeordnete Netz, also beispielsweise auf Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen, verlagern wird.</p> <p>Da während der Baudurchführungen vorübergehende Einschränkungen des Verkehrs voraussichtlich unvermeidlich sind, wird Hessen Mobil bezüglich der Dauer und des Umfangs der Einschränkungen Abstimmungen mit den Beteiligten vor Ort durchführen, sobald entsprechend konkrete Erkenntnisse vorliegen.</p>	25/95

Themeninsel 6 - Temporäre Verkehrsführung

Antwort-Nr.	Frage	Antwort	Anfragen-Nr.
6e	6e In welchem Maße kommt es durch den sechs-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?	<p>Zum überwiegenden Teil ist die A45 im betroffenen Abschnitt bereits fünf-streifig ausgebaut. Der nördliche Abschnitt der Strecke hat im Bestand drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Dortmund, der südliche Abschnitt drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Hanau. In diesen Abschnitten ist somit lediglich ein zusätzlicher Fahrstreifen herzustellen.</p> <p>Die Unter- und Überführungsbauwerke, die die Autobahn queren, werden voraussichtlich durch einen Neubau ersetzt werden müssen. Während der Baudurchführungen wird es zu vorübergehenden Einschränkungen des Verkehrs kommen. Bezüglich der Dauer und des Umfangs der Einschränkungen wird Hessen Mobil (bzw. ab 2021 die Autobahn GmbH) in Abstimmungen mit den Beteiligten vor Ort treten, sobald entsprechend konkrete Erkenntnisse vorliegen.</p>	84
6f	6f Wird bis zum Jahr 2028 der beidseitig drei-streifige Ausbau der A 45 beendet sein?	<p>Hessen Mobil beabsichtigt, den sechs-streifigen Ausbau zwischen dem Wetzlarer Kreuz und der Anschlussstelle Wetzlar-Süd bis Ende des Jahres 2027 abzuschließen. Es wird mit ca. drei Jahren Bauzeit gerechnet. Im Teilabschnitt der A 45, zwischen dem Wetzlarer Kreuz und der Anschlussstelle Wetzlar-Süd, befinden sich die Talbrücken Blasbach und Dorlar. Beide Bauwerke sollen erneuert und verbreitert werden, wobei die Baumaßnahmen an der Talbrücke Dorlar bereits abgeschlossen sind. Die Erneuerung der Talbrücke Blasbach soll nach aktuellem Zeitplan ebenfalls bis Ende 2027 abgeschlossen sein. Beide Brücken stehen dann für die temporäre Umleitung des B 49-Verkehrs zur Verfügung. Der ebenfalls erforderliche Ersatz der Talbrücke Engelsbach ist nachgelagert vorgesehen, diese Brücke ist nicht für die temporäre Verkehrsführung während der Bauphase der B 49 Wetzlar vorgesehen</p>	31/94