

B 49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar

Variante 1.1 – Ersatz der B 49 im Bestandskorridor

Der Verbleib der B 49-Hochstraße im Bestandskorridor ist eine von mehreren vertieft geprüften Varianten. Beim Ersatzneubau müssen **zeitgemäße Standards** eingehalten werden, um bei der erwarteten Verkehrsmenge die **Sicherheit und Leistungsfähigkeit** zu gewährleisten. Die neue Brücke würde **deutlich breiter** werden (33 Meter statt bisher 18 Meter), die Gesamtanlage mit Lärmschutzwand hätte eine Höhe von ca. **14 Meter**.



Hochstraße im Bestand



Visualisierung der zukünftigen Hochstraße



Hochstraße im Bestand



Visualisierung der zukünftigen Hochstraße

Warum kann die B 49 in Wetzlar nicht als Stadtautobahn anerkannt und damit schmaler geplant werden?

Grund hierfür ist die überregional sehr hohe Bedeutung der B 49, sie übernimmt zusammen mit der BAB A 3 und A 4 im deutschen Straßennetz eine kontinentale Verbindungsfunktion von West nach Ost (Köln-Dresden). Die Straßenkategorie der B 49 ist durch das Bundesverkehrsministerium mit AS 0 festgelegt.

Warum kann die B 49 nicht in einem innerstädtischen Tunnel geführt werden?

Es wurden verschiedene Tunnellösungen (lange und kurze Tunnel) auf der Bestandsstrasse geprüft. Keine der Tunnel-lösungen war technisch machbar, da die nötige Tiefenlage für einen Tunnel in den kritischen Bereichen (z.B. Bahn, Dill bzw. Gloelknoten) nicht erreicht werden konnte.

- 1 Bannviertel (denkmalgeschützt) und abzureißendes Wohngebäude
- 2 Engstelle Bestandsbebauung Gebäude liegen teilweise unter der Brücke
- 3 Lahnberg: Hangstützwand erforderlich
- 4 Grube Raab (denkmalgeschützt) kein weiteres Heranrücken möglich

😊 Stärken/Chancen

- ✓ Leistungsfähige Trasse bei dauerhaft kurzen Fahrstrecken
- ✓ Geringe Neuversiegelung von Böden
- ✓ Geringe artenschutzrechtliche Betroffenheit, bzw. Betroffenheit landwirtschaftlicher Flächen

☹ Schwächen/Risiken

- ✗ (Teil-) Abriss mehrer Wohn-, Neben- und Gewerbegebäude. Wohn- und Wertverlust der direkt angrenzenden Gebäude
- ✗ Verbleibende/dauerhaft ansteigende innerstädtische Immissionsbelastung (DTV_{WS} 2030 ca. 55.000 Kfz/24h)
- ✗ Dauerhafte Veränderungen der innerstädtischen Infrastruktur, schwierige Projekt-/Kostenabgrenzung u. a. zur Stadt WZ
- ✗ Erhebliche Eingriffe in den Lahnberg
- ✗ Massive Beeinträchtigung des Stadtbilds
- ✗ Aufwändigste Projektentwicklung mit längster Bauzeit, bauzeitlich höchste Belastung innerstädtischer Anwohner

Aktueller Stand: 04.11.2020

