



## Hessen Mobil: B 49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar

### 2. Fachdialog

Stand: 22.11.2021

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ort</b>          | MS-Teams Meeting  |
| <b>Datum</b>        | 09.11.2021, 18:00 – 19:45   |
| <b>Teilnehmende</b> | <p>Rudolf Fippl (HGON)<br/>                 Samuel Freund (Autobahn GmbH)<br/>                 Gudrun Geißler (Stadtbezirk Dalheim)<br/>                 Alexander Germer (Stadt Solms)<br/>                 Bernd Kersting (B49-Tunnel.ProWetzlar)<br/>                 Jochen Köhler (Buderus)<br/>                 Ingeborg Koster (Stadtteil Garbenheim)<br/>                 Oliver Krämer (Stadt Aßlar)<br/>                 Frank Kruse (Globus Baumarkt Wetzlar)<br/>                 Saskia Kuhl (IHK)<br/>                 Olaf Pietzeck (Dalheim-Treff)<br/>                 Christopher Ruppricht (Stadtteil Hermannstein)<br/>                 Christian Schwarz (Bürgermeister Stadt Aßlar)<br/>                 Holger Stief (BI Hochstraße)<br/>                 Björn Stolz (Stadt Wetzlar)<br/>                 Dr. Andreas Viertelhausen (Bürgermeister Stadt Wetzlar)<br/>                 Andrea Volk (Stadtteil Naunheim)<br/>                 Patrick Völk (J.J. Völk Wetzlar GmbH)<br/>                 Silvia Wrenger-Knispel (Bürgermeisterin Gemeinde Lahnau)</p> <p>Bettina Amedick (Hessen Mobil)<br/>                 Thomas Damm (Hessen Mobil)<br/>                 Michael Gerschwitz-Eidt (Hessen Mobil)<br/>                 Christopher Immel (Hessen Mobil)<br/>                 Sonja Lecher (Hessen Mobil)<br/>                 Annett Nusch (Hessen Mobil)<br/>                 Petra Schneider (Hessen Mobil)<br/>                 Sebastian Schwab (Hessen Mobil)<br/>                 Katharina Zörb (Hessen Mobil)</p> <p>Frederik Dequaindry (ifok)<br/>                 Björn Herold (ifok)<br/>                 Dr. André Schaffrin (ifok)</p> |




---

## TOP 1 Begrüßung und Vorstellung Team Hessen Mobil, Hintergrund und Anliegen Fachdialog

**Annett Nusch (Hessen Mobil)** und Moderator **Dr. André Schaffrin (ifok GmbH)** begrüßen die Teilnehmenden des 2. Fachdialogs im Projekt B 49 Ersatz Hochstraße und Taubensteinbrücke Wetzlar. Der Teilnehmendenkreis sowie die anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hessen Mobil werden vorgestellt. Anschließend werden Hintergrund, Zusammensetzung und Ziele des Fachdialogs erläutert.

Der Fachdialog ist ein gezielt zusammengesetzter Kreis von Interessenvertreter:innen aus der Region, der die Planungen begleiten soll. Hessen Mobil informiert das Gremium in regelmäßigen Abständen bzw. zu bestimmten Themen und nimmt die Rückmeldungen der Teilnehmenden für die weitere Planung auf. Die Fachdialoge ergänzen die fachliche Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, Kommunen und Städten. Aufgrund der Komplexität des Gesamtvorhabens betrachten die Fachdialoge jeweils ausgewählte Teilaspekte der Planung. In dem Gremium sollen die verschiedenen Perspektiven auf das Projekt möglichst ausgewogen zum Ausdruck kommen können und dabei diskussionsfähig bleiben. Deshalb wird der Teilnehmendenkreis auf eine überschaubare Zahl an Vertreter:innen begrenzt.

Der Fachdialog wird ergänzt durch ein breites Informationsangebot an die Öffentlichkeit, welches Pressemitteilungen, eine Projekthomepage und öffentliche Informationsveranstaltungen umfasst. Für das Frühjahr 2022 wird die nächste Bürgerinformationsveranstaltung angekündigt. Sie wird im Wesentlichen zu den Themen dieses 2. Fachdialogs informieren.

---

## TOP 2 Aktueller Stand des Gesamtprojekts

**Annett Nusch** gibt einen Überblick über den aktuellen Stand im Gesamtprojekt.

Sie erläutert die Ausgangslage: Das Projekt betrifft nicht nur punktuell die Hochstraße oder die Taubensteinbrücke. Vielmehr müssten sämtliche Bauwerke im Zuge der B 49 zwischen den AS Wetzlar-Dalheim und Wetzlar-Garbenheim ersetzt werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wird hierfür eine deutlich breitere Straße als im Bestand nötig. Weil es im Bestand der Hochstraße nur ein Bauwerk für beide Richtungsfahrbahnen gibt, ist – variantenunabhängig – spätestens während der Bauarbeiten eine temporäre Vollsperrung der B 49 mit Umleitung um Wetzlar herum unumgänglich.

Die Voruntersuchung im Gesamtprojekt ist abgeschlossen. Die entsprechenden Unterlagen liegen dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) vor. Das Land Hessen schlägt dem BMVI die Herstellung einer Dalheim-Umfahrung im Tunnel sowie die Herstellung von beidseitigen Stadtzubringern vor. Sobald eine Entscheidung des BMVI vorliegt, wird die Öffentlichkeit über die Vorzugsvariante informiert und die Planung wird mit der Entwurfsplanung fortgeführt.

*Nachfragen aus dem Teilnehmendenkreis:*

---



**Holger Stief (BI Hochstraße):** Eine Hochstraße der B 49 müsste in Zukunft breiter sein als heute, nämlich vierspurig mit Standstreifen. Weshalb soll der in der Vorzugsvariante des Landes vorgesehene 1,7 km lange Tunnel keinen Standstreifen bekommen?

**Antwort (Annett Nusch):** Hessen Mobil plant nach dem Regelwerk des Bundes. Dieses bestimmt die Regelquerschnitte von Straßen danach, welche tägliche Verkehrsbelastung laut Verkehrsprognose zu erwarten ist. Für Brücken gilt ab einer Verkehrsmenge von 30.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden, dass ihre Breite für Fahr- und Standstreifen ausgelegt sein muss. Für Tunnel liegt der Grenzwert, ab dem durchgehende Standstreifen anzuordnen sind, bei 50.000 Fahrzeugen. Bei der Dalheim-Umfahrung werden ca. 45.000 Fahrzeuge erwartet, der Grenzwert wird also nicht erreicht.

**Nachfrage (Dr. André Schaffrin):** Wie kommt es dazu, dass die beiden Varianten – also die Hochstraße und der Tunnel auf der Dalheim-Umfahrung – unterschiedliche Verkehrszahlen haben?

**Antwort (Annett Nusch):** Es gibt für jede Linie jeweils eine eigene Verkehrsuntersuchung. Je nachdem, wie die heutigen Straßenzüge verändert werden, unterscheiden sich die erwarteten Verkehrswerte der künftigen B 49.

Zu den aktuellen und prognostizierten Verkehrszahlen hält die Projektwebsite unter <https://b49wetzlar.hessen.de/service/verkehr> sowie <https://b49wetzlar.hessen.de/projekt/varianten> ausführlichere Informationen bereit.

### TOP 3 Rückblick und aktueller Stand Vorabmaßnahmen West

**Katharina Zörb (Hessen Mobil)** erläutert die temporäre Verkehrsführung auf der B 277 zwischen den Anschlussstellen Wetzlar-Dalheim und Aßlar.

Einleitend wird die Notwendigkeit der Vorabmaßnahmen dargestellt: Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass sich viel Verkehr auf die B 277 und die A 480 verlagern wird, sobald die Hochstraße außer Betrieb genommen werden muss. Aufgrund dieser absehbaren Verkehrsverlagerung muss das Bestandsnetz zum einen leistungsfähiger gemacht werden, zum anderen muss der Lärmschutz ausgebaut werden.

Konkret sind die folgenden Veränderungen nötig:

- Der **Streckenabschnitt der B 277** zwischen den Anschlussstellen (AS) Wetzlar-Dalheim und Aßlar muss temporär umgebaut werden, um den erwarteten verlagerten Verkehr aufnehmen zu können.
- Auf dem **Streckenabschnitt der A 480** plant Hessen Mobil für die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) je eine Lärmschutzwand für die Stadt Aßlar und für den Stadtteil Hermannstein. An dieser Stelle besteht eine Schnittstelle zum Projekt Wetzlarer Kreuz der AdB, weshalb hier intensive Abstimmungen geführt werden.



- 
- **Temporärer Westanschluss** bei der AS Wetzlar-Dalheim. Auf dieses Thema wird hingewiesen und dieser wird Inhalt des nächsten Fachdialogs sein.

### **Streckenabschnitt der B 277**

Informationen über die Planung zur temporären Verkehrsführung auf der B 277 wurden im Rahmen des 1. Fachdialogs im Oktober/November 2020 an die Teilnehmenden verteilt. Die erhaltenen Rückmeldungen hat Hessen Mobil so weit wie möglich in der Planung berücksichtigt. Häufig angesprochen wurden die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes, der Lärmschutz, der Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssituation im Dillfeld. (Weitere Informationen zum 1. Fachdialog finden Sie hier: <https://b49wetzlar.hessen.de/dialog/1-fachdialog>)

In der Planung wurde seitdem ein erstes Sicherheitsaudit sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) durchgeführt. Zudem liegt eine Vorabschätzung zum Lärmschutz vor. Die Voruntersuchung ist nun abgeschlossen und eine Vorzugsvariante festgelegt. Derzeit wird mit der Entwurfsplanung begonnen, in der die Vorzugsvariante detailliert ausgearbeitet wird.

Frau Zörb geht genauer auf die **Planungen im Bereich der AS Wetzlar-Dalheim** ein. Hier wurde die Vorzugsvariante im Vergleich zum Planungsstand 2020 in einzelnen Punkten geschärft:

- Der Kreisverkehr wurde durch 2 Bypässe ergänzt, und die Anbindung an die Behelfsbrücke wurde vorgelagert. Insgesamt soll der Kreisverkehr durch diese Maßnahmen leistungsfähiger werden.
- Das zugehörige Konzept für den Fuß- und Radverkehr wurde entwickelt. Die Behelfsbrücke wird für einen Radweg von Dalheim in das Dillfeld verbreitert. Zudem wird es mehrere Querungsmöglichkeiten geben. Die detaillierte Ausplanung erfolgt in der Entwurfsplanung.
- Für den Zulieferverkehr des Globus Baumarkt wurde eine Ein- und Ausfahrt ergänzt.

Im Dillfeld muss die Dillfeldstraße im Norden des Gewerbegebiets um 50 cm verbreitert und saniert werden, weil dadurch die nördliche Anbindung der Dillfeldstraße an die B 277 leistungsfähiger wird. Hintergrund ist, dass die Ampelanlage im südlichen Knotenpunkt B 277 / Dillfeldstraße und damit zwei Verkehrsbeziehungen (Linksabbieger) wegfallen müssen. Von Norden kommend muss zukünftig die auszubauende, nördliche Dillfeldanbindung genutzt werden, ebenso ist sie ein Angebot für Verkehrsteilnehmer, die aus dem Dillfeld nach Süden möchten. Gleichzeitig wird der bestehende Fuß- und Radweg nach Norden hin verlängert.

Für die temporär erforderlichen Veränderungen wurde eine Verwaltungsvereinbarung mit der Stadt Wetzlar geschlossen, sodass es sich – nur bezogen auf das Dillfeld – jetzt um die Planung einer Gemeinschaftsmaßnahme handelt, die dauerhaften Charakter besitzt.

Die zuvor erwähnte Vorabschätzung zum Lärmschutz hat ergeben, dass auf der Westseite der B 277 eine Lärmschutzwand für den Stadtteil Dalheim benötigt wird. Obwohl es sich dabei formal um eine temporäre Maßnahme handelt, wird die Lärmschutzwand aufgrund des langen Zeitraums ihrer

---



---

Notwendigkeit baugleich einer dauerhaften Lärmschutzwand konzipiert. Ein abschließendes Gutachten mit Festlegung von Länge und Höhe der Lärmschutzwand wird im nächsten Planungsabschnitt erstellt.

Abschließend erfolgt ein Ausblick auf den weiteren Planungsverlauf zu diesem Streckenabschnitt. Bereits jetzt beginnen erste Arbeiten vor Ort: Bohrarbeiten werden voraussichtlich bis Jahresende abgeschlossen, nächstes Jahr sind von März bis Oktober Kartierungen geplant. Das Planfeststellungsverfahren wird für Mitte 2023 erwartet, der Baubeginn für 2026.

**Nachfrage (Dr. André Schaffrin):** Warum kann nicht erst die Entscheidung des BMVI zum Gesamtprojekt abgewartet werden, bevor die Vorabmaßnahmen geplant werden?

**Antwort (Katharina Zörb):** Weil eine Vollsperrung der B 49 nicht vermieden werden kann, sind die Vorabmaßnahmen unabhängig von der Hauptmaßnahme erforderlich. Der verbleibende Zeitraum bis zur Außerbetriebnahme der Hochstraße muss zur Umsetzung der Vorabmaßnahmen genutzt werden, damit der Verkehr nach Sperrung der Hochstraße geordnet auf das nachgeordnete Netz verteilt werden kann.

**Ergänzung (Annett Nusch):** Gerade um das nachgeordnete Verkehrsnetz und damit die Anwohnerinnen und Anwohner so weit wie möglich zu schonen, ist es wichtig, eine leistungsfähige Umfahrung sicherzustellen, die für die Verkehrsteilnehmenden so attraktiv ist wie möglich. Dafür sorgen die Vorabmaßnahmen. Auch für die Dauer der Bauzeit der Hauptmaßnahme ist eine Führung des Verkehrs über das Bestandsnetz unumgänglich. Hintergrund ist, dass die Hochstraße aus einem Bauwerk besteht, und für die Dauer des Abrisses und des Baus einer der Varianten eine Lösung für den Verkehr geschaffen werden muss.

#### **Streckenabschnitt der A 480**

**Thomas Damm (Hessen Mobil)** erläutert die Vorabmaßnahmen im Abschnitt der A 480.

Die A 480 ist im Bestand leistungsfähig und kann den zusätzlichen Verkehr problemlos aufnehmen. Weil sich die Verkehrsmenge jedoch nach Sperrung der Hochstraße mehr als verdoppeln wird, wird in diesem Bereich Lärmschutz erforderlich. Die ersten lärmtechnischen Vorabschätzungen haben ergeben, dass die Lärmschutzwand in Richtung Aßlar voraussichtlich nicht über den Bereich der dortigen Wohnbebauung hinausgehen muss. Weil die Wohnbebauung auf Hermannsteiner Seite entlang der A 480 bis zur Dilltalbrücke im Süden reicht, wird die Lärmschutzwand auf dieser Seite voraussichtlich länger sein.

Im Planungsbereich befinden sich mit der Dilltalbrücke und der Unterführung Europastraße/ Großaltenstädter Straße zwei Bauwerke. Hier muss im Rahmen von Nachrechnungen ermittelt werden, inwiefern diese die Last der Lärmschutzwände aufnehmen können.

Auf die Lärmschutzwände wird das Gestaltungskonzept der A 45 übertragen. Das bereits vorhandene Gehölz an der Straßenböschung soll so weit wie möglich erhalten bleiben.

---




---

Abschließend stellt Herr Damm die Zeitplanung vor: Die Planungen befinden sich in der Vorplanung. Die laufenden Kartierungen werden sich ins nächste Jahr ziehen. Anfang 2022 werden Baugrunderkundungen durchgeführt. Das Baurechtsverfahren mit separatem Planfeststellungsverfahren soll im Laufe des Jahres 2023 beginnen.

*Nachfragen aus dem Teilnehmendenkreis:*

**Gudrun Geißler (Stadtbezirk Dalheim):** Im Bereich Dalheim werden viele Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs aktiv in Angriff genommen – neben den Vorabmaßnahmen zur B 49 beispielsweise auch die Überbrückung des Bahnübergangs. Können alle diese Maßnahmen rechtzeitig fertig werden?

**Antwort (Katharina Zörb):** Es besteht in der Tat Zeitdruck. Daher arbeiten wir mit mehreren Teams und mit Hochdruck daran, alle Maßnahmen rechtzeitig umzusetzen.

**Ergänzung (Annett Nusch):** Für die einzelnen Vorabmaßnahmen sind jeweils eigene Planfeststellungsverfahren vorgesehen, anstatt eines gebündelten Planfeststellungsverfahrens. Dadurch sollen die einzelnen Stränge so schnell wie möglich vorangebracht und realisiert werden, ohne dass einzelne Projekte aufeinander warten müssen.

**Bernd Kersting (BI Pro Tunnel):** Die temporären Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der B 277 werden als dauerhaft konzipiert. Gilt das auch für diejenigen entlang der A 480?

**Antwort (Thomas Damm):** Auch hier gelten die Maßnahmen grundsätzlich als temporär. Käme es im Gesamtprojekt zu einer Umfahrungsvariante, würden die Lärmschutzwände der A 480 dauerhaft beibehalten werden. Bei Umsetzung einer anderen Variante, bei der die Verkehrszahlen auf der A 480 wieder zurückgehen würden, wäre der weitere Umgang mit den Lärmschutzwänden zu prüfen. Die Lärmschutzwände werden jedoch, auch aus wirtschaftlichen Gründen, wie dauerhafte Wände gebaut. Bei der Berechnung des Lärmschutzbedarfs wurde mit der Dalheim-Umfahrung im Einschnitt zudem bereits der Fall mit der höchsten Verkehrsbelastung zugrunde gelegt, sodass auch im lärmtechnisch ungünstigsten Fall nicht mehr nachgebessert werden müsste.

**Frank Kruse (Globus Baumarkt):** Der Zeitplan für die Realisierung der Vorabmaßnahmen ist sehr eng. Was passiert, wenn die Maßnahmen nicht rechtzeitig fertig werden?

**Antwort (Annett Nusch):** Die vor uns liegenden Projekte haben in der Tat einen ambitionierten Terminplan. Was Hessen Mobil für eine zügige Umsetzung tun kann, das tun wir: Unter anderem tauschen wir uns deshalb mit Ihnen aus, um bereits jetzt herauszufinden, wo die Planung gegebenenfalls nachgeschärft werden muss. Wir sprechen mit den Behörden, die später bei der Planfeststellung beteiligt sind – beispielsweise dem Regierungspräsidium Gießen und der Planfeststellungsbehörde im Hessischen

---




---

Verkehrsministerium – damit wir uns bereits zum Terminplan abstimmen und so Verzögerungen vermeiden.

**Ergänzung (Thomas Damm):** Gerade die Vorabmaßnahmen sind unvermeidbar. Deshalb wollen wir Betroffene und TÖB hierzu möglichst frühzeitig einbeziehen und eine Einigkeit erzielen, damit der Verkehr am Stichtag sicher laufen kann. Deshalb sind wir heute und auch im Nachgang dankbar für Ihre Hinweise und Kommentare.

**Ergänzung (Annett Nusch):** Jeder Hinweis hilft uns schon jetzt, unsere Planungen zu schärfen. Allerdings müssen wir auch darauf hinweisen, dass nicht jeder Hinweis berücksichtigt werden kann, weil ein fachlich begründetes und ausgewogenes Ergebnis erzielt werden muss.

**Christopher Rupprich (Stadtteil Hermannstein):** Es gibt das Gerücht, dass die A 480 für den Lückenschluss in Richtung Wettenberg fortgeführt werden soll. Stimmt das?

**Antwort (Annett Nusch):** Es gibt keinerlei Planung für eine Verlängerung der A 480.

**Ergänzung Samuel Freund (Autobahn GmbH):** Es besteht seitens des Bundes in der Tat keine Absicht und kein Planungsauftrag, den Lückenschluss zwischen dem Wetzlarer Kreuz und Wettenberg herzustellen. Dahingehend ist die Umbauplanung am Wetzlarer Kreuz abgestimmt. Wenn diese wie geplant umgesetzt wird, wäre dem Weiterbau der A 480 ohnehin ein Riegel vorgeschoben.

**Rudolf Fippl (HGON)** gibt eine Stellungnahme aus der Perspektive der Naturschutzverbände ab. Das Hauptaugenmerk der Naturschutzverbände liegt auf der Erhaltung einer intakten Umwelt außerhalb des bebauten Bereichs. Die Vorabmaßnahmen beziehen sich auf bereits beanspruchte Bereiche innerorts, weshalb die Naturschutzverbände hier keine Einwendungen erheben.

Das gleiche gilt für den Westanschluss, der ebenfalls im bebauten Bereich realisiert werden soll. Hier wäre aus Umweltsicht von Interesse, inwiefern die Dill von dieser Maßnahme beansprucht wird.

Bezüglich der Hauptmaßnahme befürworten die Naturschutzverbände die Wiederherstellung einer Hochstraße, weil dies den geringsten Eingriff in die Natur bedeuten würde.

**Antwort (Annett Nusch):** Bezüglich der Dill sieht das aktuelle Konzept vor, dass der Westanschluss am Neustädter Platz endet. Bestandteil des Westanschlusses ist eine neue Dillbrücke, weil die bestehende Brücke zu klein ist und an einer ungeeigneten Stelle liegt.

**Ergänzung (Katharina Zörb):** Bei den zuvor erwähnten ergänzenden Kartierungen werden auch der Bereich des Westanschlusses und insbesondere der Bereich der Dill betrachtet.




---

**Silvia Wrenger-Knispel (Bürgermeisterin Gemeinde Lahnau):** Stimmt das Gerücht, dass die Anschlussstelle Lahnau an der B 49 im Zuge der Umbaumaßnahme des Autobahnkreuzes Wetzlar-Ost wegfällt?

**Antwort (Annett Nusch):** Die Anschlussstelle Lahnau befindet sich im Verlauf der B 49 und damit im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil, während die Anschlussstelle Wetzlar-Ost von der Autobahn GmbH geplant wird. Daher kann nicht beides in einem Projekt stattfinden.

Tatsächlich befassen wir uns aber auch mit der B 49 zwischen Wetzlar und Gießen, weil auch hier die B 49 wegen der fehlenden Standstreifen nicht ausreichend leistungsfähig ist. Wir beschäftigen uns aktuell mit der Frage, wie wir Standstreifen ergänzen können und in diesem Zusammenhang auch mit der Lage der vorhandenen Anschlussstellen. Wir müssen prüfen, ob sie den heutigen Sicherheitskriterien genügen. Es werden höchstens Veränderungen nötig, aber kein Wegfall.

---

#### TOP 4 Abschluss

**Annett Nusch** bietet zum Abschluss einen Ausblick auf den weiteren Planungsverlauf.

Bei den Vorabmaßnahmen werden neben der Fortführung der oben ausgeführten Planungen auch die Planungen zum temporären Westanschluss aufgenommen. Hier laufen enge Abstimmungen mit der Stadt Wetzlar und der Deutschen Bahn.

Die Planungen zum Hauptprojekt werden nach einer Entscheidung des BMVI fortgesetzt werden. Unabhängig davon wird ab Februar/ März 2022 eine Verkehrsuntersuchung starten. Um möglichst aktuelle Zahlen zu erhalten, werden hierfür zunächst Verkehrszählungen durchgeführt.

Die Stadt Wetzlar wird in den nächsten Jahren die Überführung über die Bahngleise nördlich des Gloelknotens erneuern. Mit der Stadt wurde eine Vereinbarung geschlossen, die Bauphasen der jeweiligen Projekte aufeinander abzustimmen.

Der Fachdialog soll in einen regelmäßigen, ungefähr halbjährlichen Rhythmus überführt werden. Der nächste Fachdialog soll entsprechend im Frühsommer 2022 stattfinden und sich dem temporären Westanschluss widmen.

---