

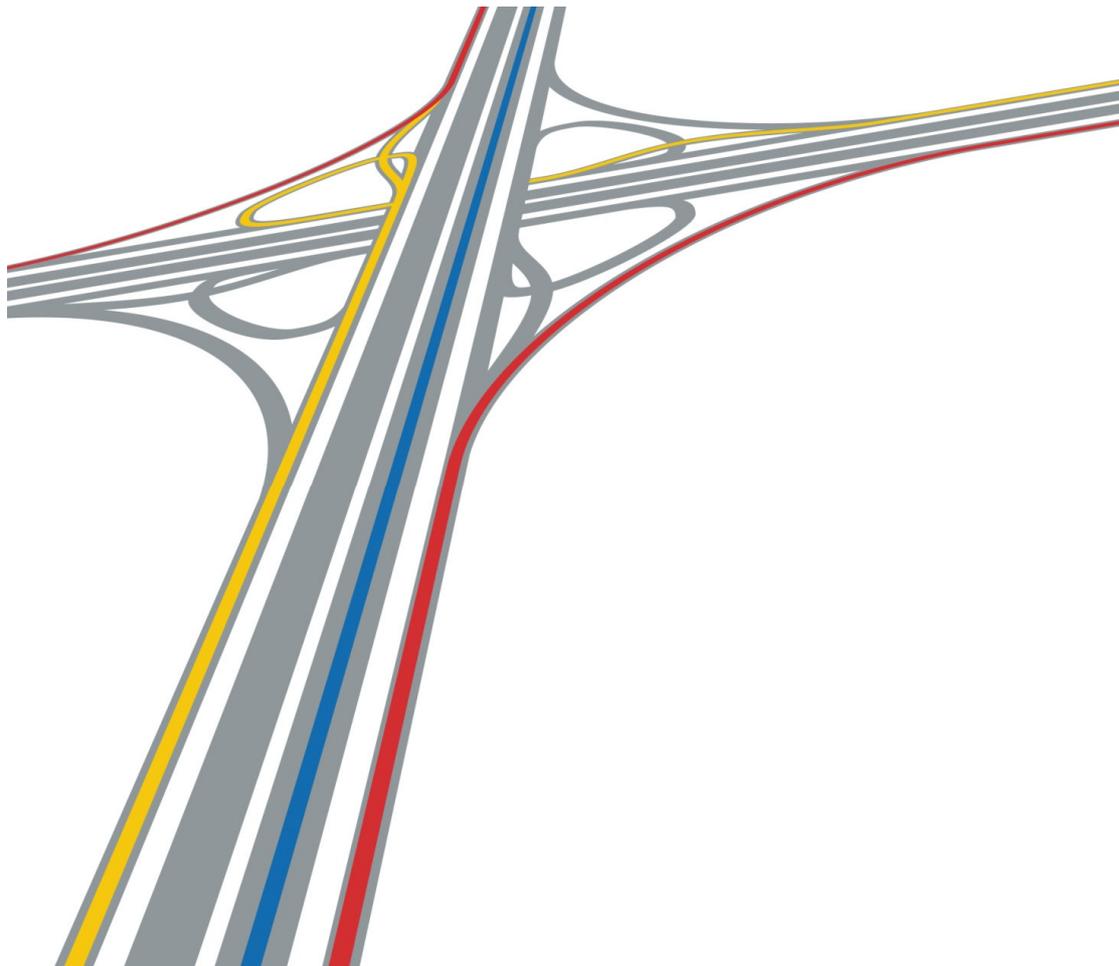
Stand: Oktober 2020

## Ersatz des Brückenzuges B49 Wetzlar Vorabinformationen zum 1. Fachdialog

Thema des 1. Fachdialoges

**Geplante Baumaßnahmen auf der B277 zwischen der AS WZ-Dalheim und der AS Aßlar:**

**Wie wird der Verkehr umgeleitet, wenn die B49 in Wetzlar gesperrt und die Hochstraße abgerissen wird?**



## Hintergrund des 1. Fachdialogs - Einleitung

Sowohl die Hochstraße als auch die Taubensteinbrücke führen den Verkehr der B49 jeweils auf einem Bauwerk. Das hat zur Folge, dass der Abbruch nicht abschnittsweise unter Aufrechterhaltung des Verkehrs stattfinden kann. Aus diesem Grund wird die B49 in Wetzlar in zwei Phasen voll gesperrt.

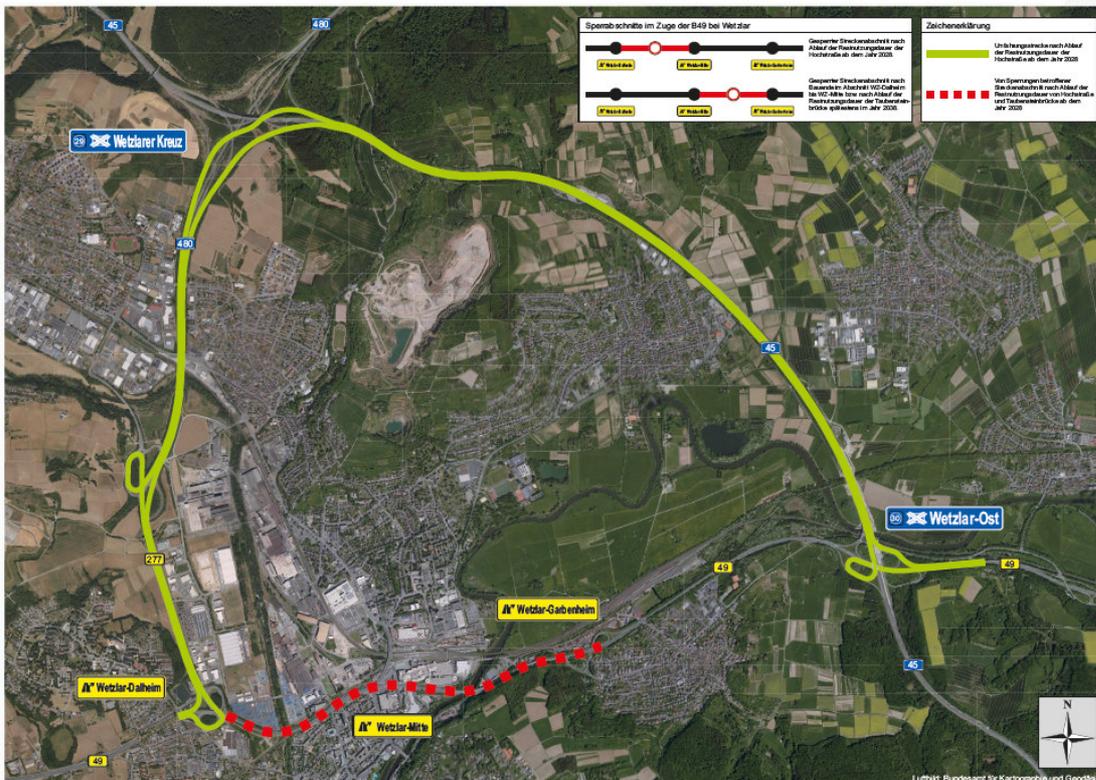
Hessen Mobil stellt sicher, dass während der Baumaßnahmen, unabhängig vom Verlauf der künftigen B49, leistungsfähige Umleitungen den Verkehrsfluss ermöglichen. Eine großräumige Umfahrung für den Durchgangsverkehr ist über die B277, die A480 und die A45 vorgesehen.

Das Bestandsnetz erfährt jetzt schon einen hohen Auslastungsgrad. Um es für die Umleitungsphase leistungsfähig zu machen und die verkehrlichen Einschränkungen so gering wie möglich zu halten, werden die B277, die A45 und die A480 mit Instandsetzungs- bzw. Umbaumaßnahmen fit gemacht.

Hessen Mobil beschäftigt sich daher, parallel zur noch laufenden Vorplanung im Hauptprojekt, in gesonderten Projekten u.a. mit der Planung einer mehrjährigen, temporären Verkehrsführung im Bereich der B277 (AS Wetzlar-Dalheim - AS Aßlar) sowie den benachbarten Straßenzügen.

### Abbildung 1: Auszug aus Themenplakat 6.1

vgl. <https://b49wetzlar.hessen.de/projekt/verkehr>



### Was ist das Ziel der Veranstaltung?

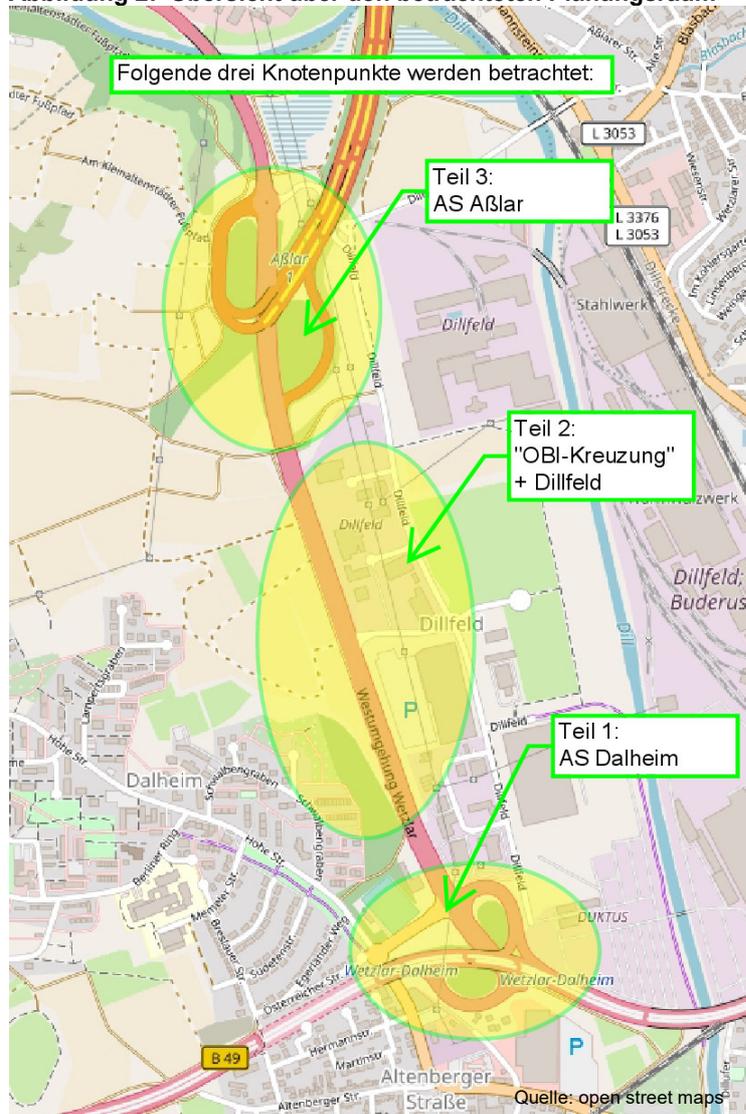
Im 1. Fachdialog stellt Ihnen Hessen Mobil erste Zwischenergebnisse der Planung der temporären Verkehrsführung (ab 2028) vor und erläutert die erforderlichen baulichen Maßnahmen an der B277. Ziel dieses Fachdialoges ist es, mit Ihrem Wissen und Ihren Ortskenntnissen die begonnene Planung bestmöglich fortzuführen.

### Welche Baumaßnahmen sind auf der B277 geplant?

Die "freie Strecke" von der Anschlussstelle Wetzlar-Dalheim bis zur Anschlussstelle Aßlar kann aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten ausreichend gut Verkehr für die Umleitung aufnehmen.

Kritisch sind dagegen die vorhandenen Kreuzungen bzw. Anschlussstellen. Diese müssen baulich optimiert werden, um den Verkehr bestmöglich fließen zu lassen. Das zeigt eine Verkehrsuntersuchung der zukünftigen mehrjährigen Umleitung. Die geplanten Planungsteile auf der B277 sind in Abbildung 2 dargestellt.

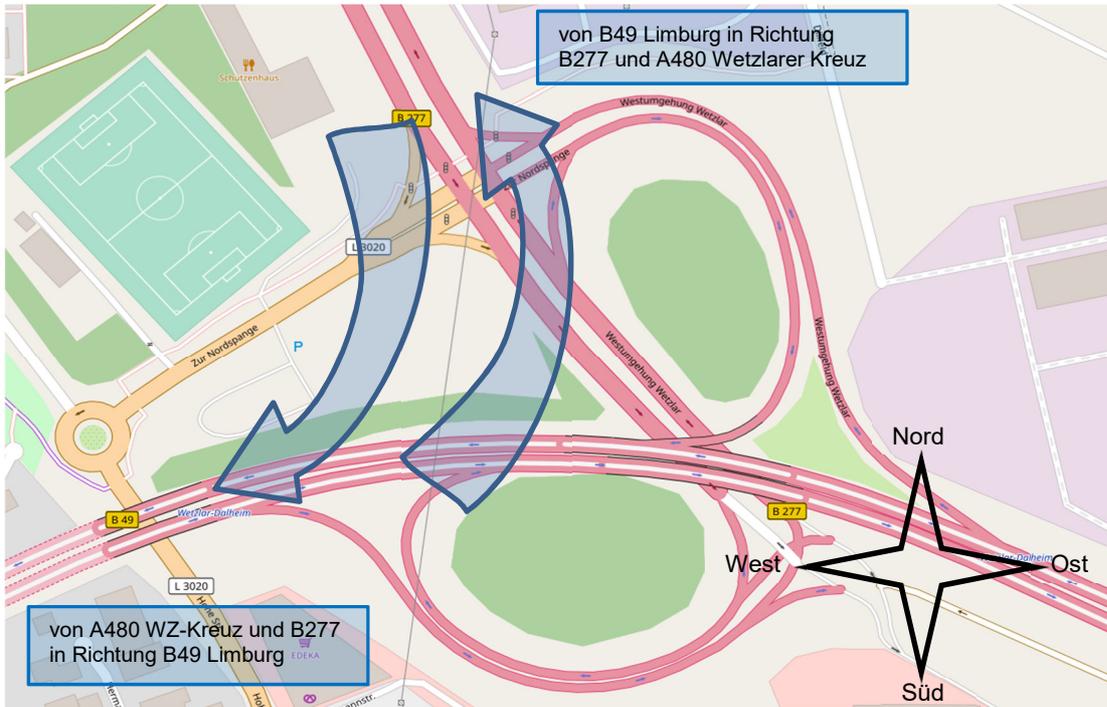
**Abbildung 2: Übersicht über den betrachteten Planungsraum**



**TEIL 1 : Anschlussstelle (AS) Wetzlar-Dalheim einschl. Kreuzung (L3020)  
Was ist das Planungsziel und wie kann es erreicht werden?**

Die AS Wetzlar-Dalheim soll in den zwei Haupt-Fahrtrichtungen West-Nord und Nord-West den Durchgangsverkehr möglichst zügig durchleiten und somit leistungsfähiger werden.

**Abbildung 3: Prinzipdarstellung zum Planungsziel**

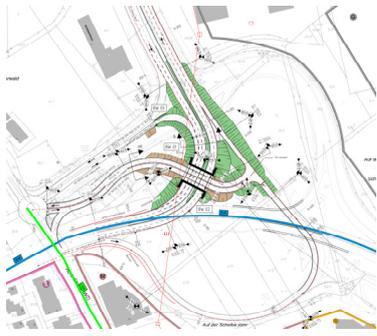
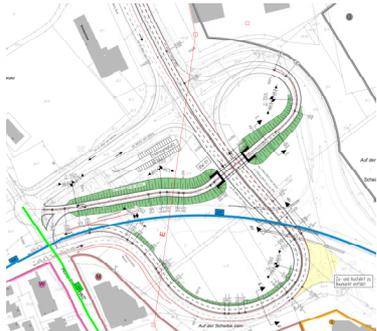
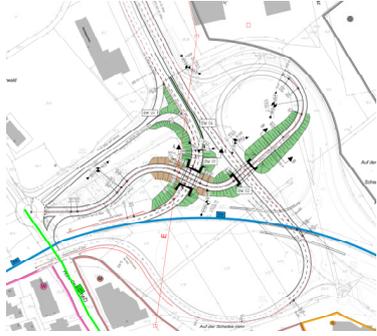


Dieses Planungsziel kann Hessen Mobil mit einem zweistreifigen Ausbau der Rampen und einem Ersatz für die vorhandene Ampelanlage erreichen.

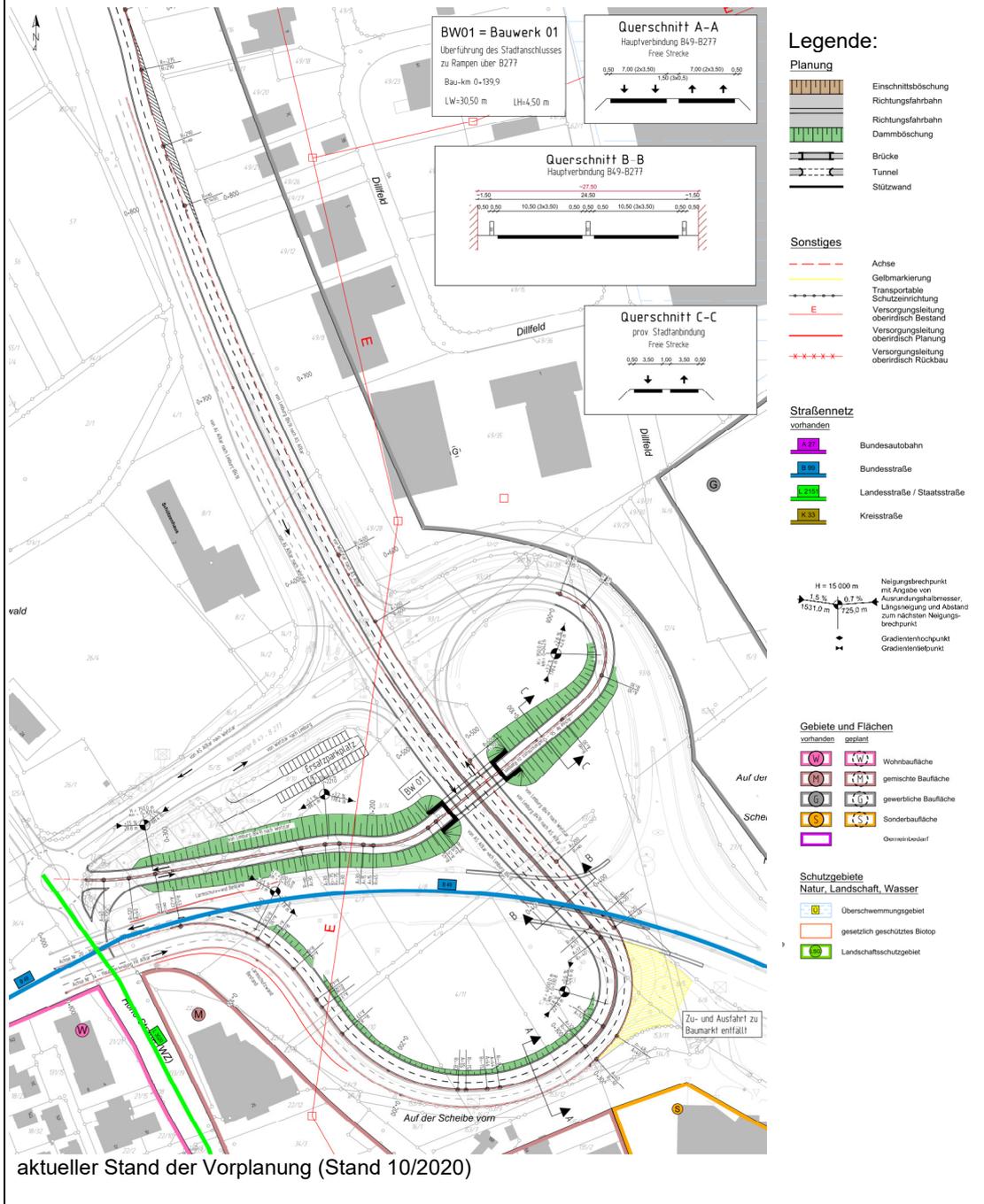
**Welche Schwierigkeiten gibt es?**

im Süden, Osten	vorhandene Bebauung
im Westen	vorhandene Bauwerke: Einhausung Dalheim, Brücke, Lärmschutzwände
im Norden	Ampelkreuzung mit der L 3020, Parkplatz Zufahrt nach Dalheim über benachbarten Kreisell
im Westen	Erreichbarkeit Gewerbe
gesamter Planungsraum	Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit bei gleichzeitig sicher umzusetzenden Bauarbeiten
	vorhandene Versorgungsleitungen Dritter
	bestehende / neue Straßenentwässerung
	naturschutzfachlich: Überschwemmungsgebiete und Ausgleichsflächen
Zeitfaktor	vsl. Planfeststellungsverfahren und Bauzeit

Hessen Mobil hat in der Vorplanung drei Varianten untersucht, um die bestmögliche temporäre Streckenführung an der AS Wetzlar-Dalheim zu finden:

<p><b><u>Variante 1</u></b></p> 	<p>Untersuchung, ob eine baulich direkte / "schnelle" Verbindung zwischen der B49 und der B277 möglich ist.</p> <p><u>vorteilhaft</u> die kürzeste Verbindung für den Durchgangsverkehr</p> <p><u>nachteilig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bauliche Umsetzung erfordert längere Sperrung der gesamten Anschlussstelle, große Erdbewegungen auf/nahe der heutigen B277 nötig,</li> <li>- erforderliche Behelfsbrücke vierstreifig</li> <li>- nur ein kleiner Kurvenradius aufgrund der örtlich beengten Verhältnisse, realisierbar / Geschwindigkeiten auf 30-40 km/h beschränkt,</li> <li>- problematische Einbindung der übrigen Verkehrsbeziehungen (hohe Unfallgefahr).</li> </ul>
<p><b><u>Variante 2</u></b></p> 	<p>Untersuchung, ob mit einer Erweiterung der bestehenden südlichen Ausfahrt temporär eine vierstreifige Rampe angeboten werden kann.</p> <p><u>vorteilhaft</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die neuen Rampen nutzen weitestgehend den Streckenbestand,</li> <li>- bauliche Umsetzung größtenteils unter Aufrechterhaltung des Betriebes möglich,</li> <li>- erforderliche Behelfsbrücke nur zweistreifig.</li> </ul> <p><u>nachteilig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nur kleiner Kurvenradius aufgrund der örtlich beengten Verhältnisse, realisierbar / Geschwindigkeiten auf 30-40 km/h beschränkt.</li> </ul>
<p><b><u>Variante 3</u></b></p> 	<p>Untersuchung der Kombination der Varianten 1+2: Führung der Fahrtrichtung Nord-West über eine neue Direktverbindung Führung der Fahrtrichtung West-Nord über die bestehende südliche Ausfahrt</p> <p><u>nachteilig:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aufwändigste bauliche Umsetzung,</li> <li>- zwei Behelfsbrücken erforderlich,</li> <li>- problematische Einbindung der übrigen Verkehrsbeziehungen (hohe Unfallgefahr),</li> <li>- Steigung / Gefälle mit 6-7% zu groß, erforderliche lichte Höhe dennoch nicht eingehalten.</li> </ul> <p>FAZIT =&gt; technisch nicht umsetzbar</p>

**Vorzugsvariante = Variante 2**



Raum für Fragen / Anmerkungen

**TEIL 2 : "OBI-Kreuzung" / Anbindung Dillfeld**

**Was ist das Planungsziel und wie kann es erreicht werden?**

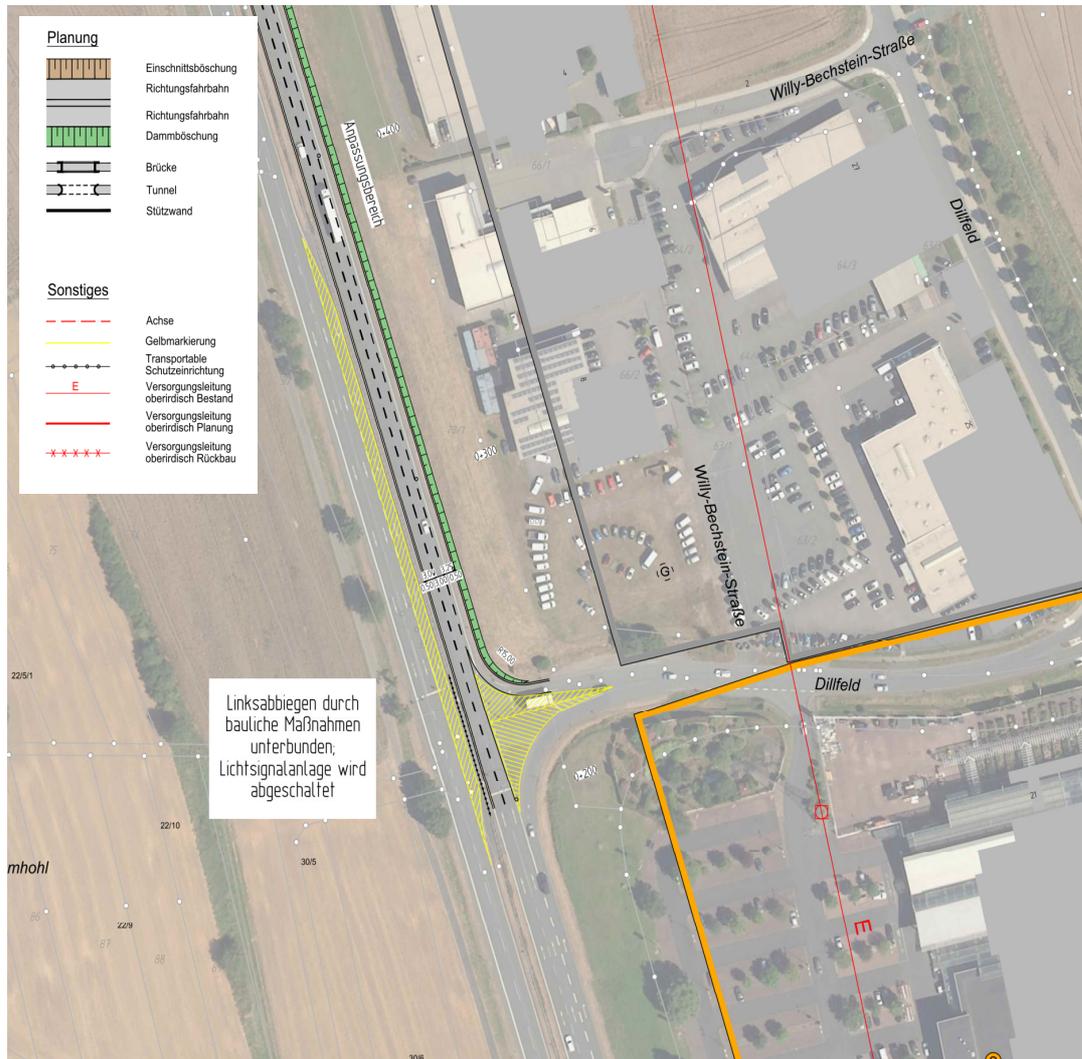
Damit der Verkehr so gut wie möglich fließen kann, muss temporär der Hauptverkehr auf der B277 Vorrang haben. Behinderungen durch Ein- und Abbieger sollen vermieden bzw. weitestgehend reduziert werden.

Diese Ziele werden umgesetzt, indem die Ampelanlage abgeschaltet und das Linksein- und Linksabbiegen untersagt wird. Für die Rechtsein- und Rechtsabbieger wird temporär eine Verzögerungs- und eine Beschleunigungsspur ergänzt.

Die Erreichbarkeit des Industriegebietes für Anlieger und Kunden aus Richtung Norden bzw. in Richtung Süden wird über eine temporäre Änderung an der AS Aßlar (Teil 3) sichergestellt.

Im Rahmen der Vorplanung hat Hessen Mobil keine weiteren Lösungsmöglichkeiten gefunden, daher liegt nur eine erarbeitete Variante vor, bei der mit geringen Umbauarbeiten eine Lösung gefunden werden konnte:

**Vorzugsvariante**



aktueller Stand der Vorplanung (Stand 10/2020)

Raum für Fragen / Anmerkungen

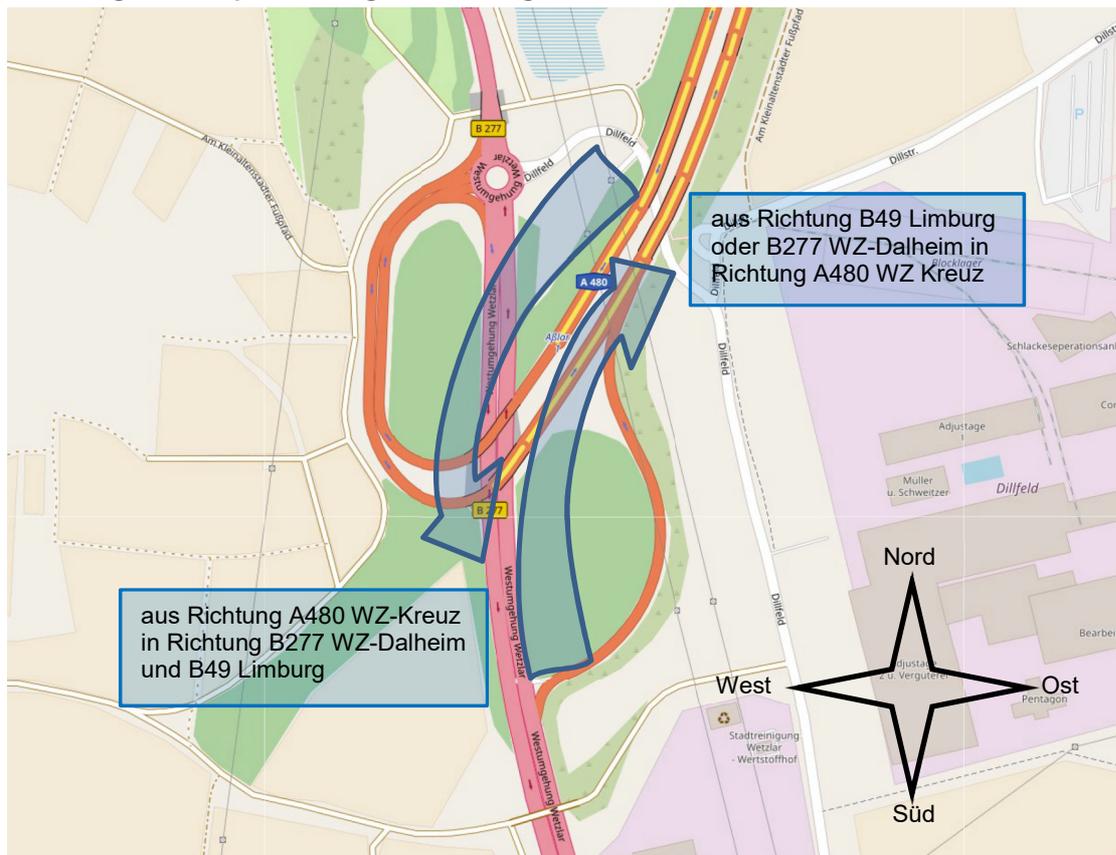
### TEIL 3 : AS Aßlar einschließlich Kreisverkehrsplatz

#### Was ist das Planungsziel und wie kann es erreicht werden?

Die temporären Hauptverkehrsbeziehungen von der A480 auf die B277 sowie von der B277 auf die A480 sollen durch einen jeweils zweistreifigen Ausbau der Rampen gestärkt werden.

Im anschließenden Kreisverkehrsplatz "Kreisel Aßlar" sollen nach Möglichkeit alle Verkehrsbeziehungen aufrecht erhalten bleiben.

Abbildung 4: Prinzipdarstellung zum Planungsziel



Diese Ziele werden wie folgt erreicht:

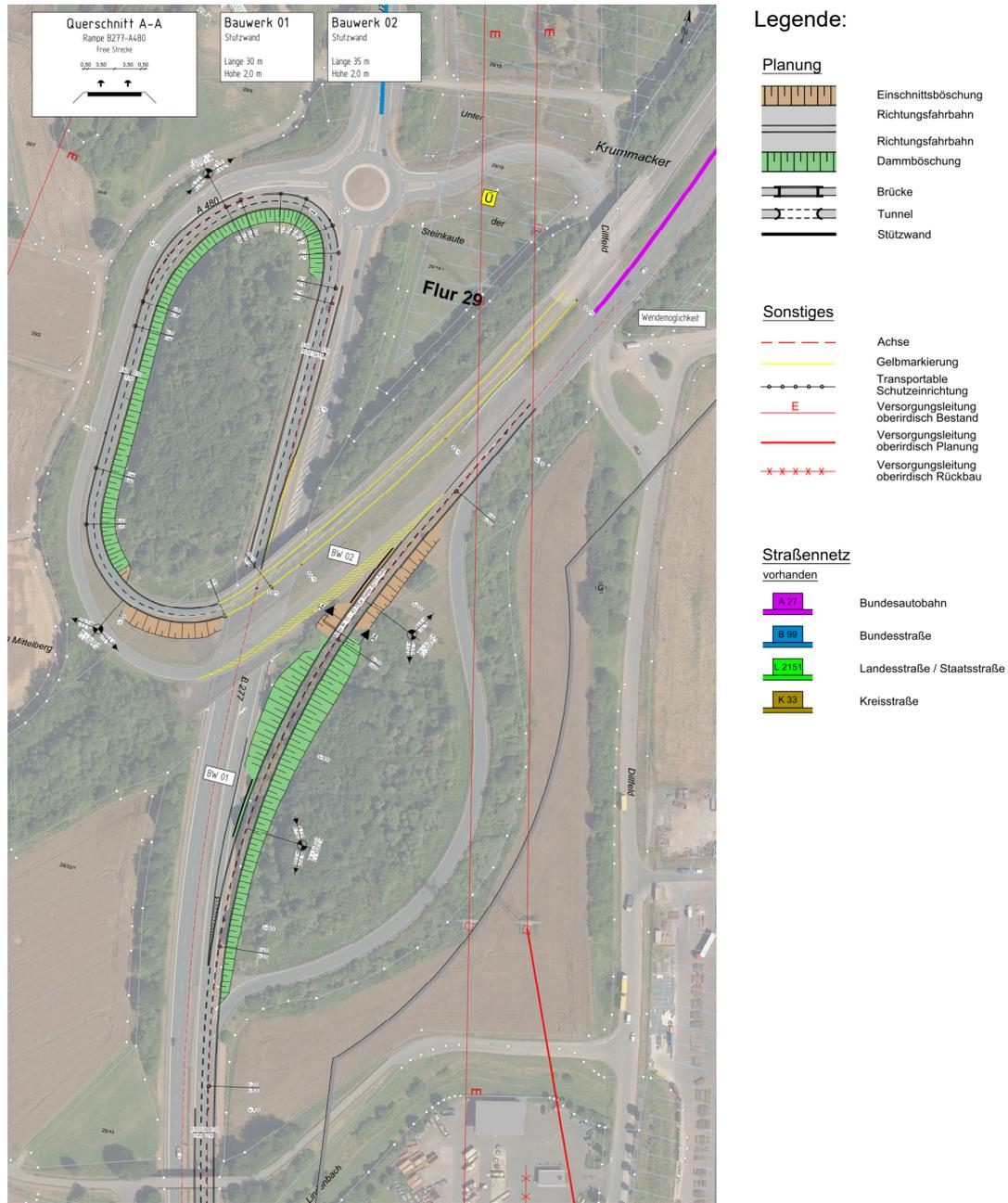
Zur Stärkung der Verkehrsbeziehung Süd-Nord wird eine neue zweistreifige Rampe mit gestreckter Linienführung zwischen der B277 und der A480 gebaut.

Die Verkehrsbeziehung Nord-Süd erfolgt über die bestehende Rampe - welche auf zwei Spuren verbreitert wird - und den bestehenden Kreisverkehr. Aus nördlicher Richtung kann die A480 in der bisher gewohnten Form über die bestehende Auffahrt erreicht werden.

Der bestehende Kreisverkehrsplatz "Kreisel Aßlar" stellt temporär eine Alternative dar, künftig das Industriegebiet Dillfeld zu erreichen – als Ersatz für die vorgeschriebenen und notwendigen Änderungen an der "OBI-Kreuzung" (siehe Teil 2).

Im Rahmen der Vorplanung hat Hessen Mobil keine weiteren Lösungsmöglichkeiten für die notwendigen Änderungen an der AS Aßlar selbst gefunden, daher liegt nur eine erarbeitete Variante vor, mit der das Planungsziel erreicht werden kann:

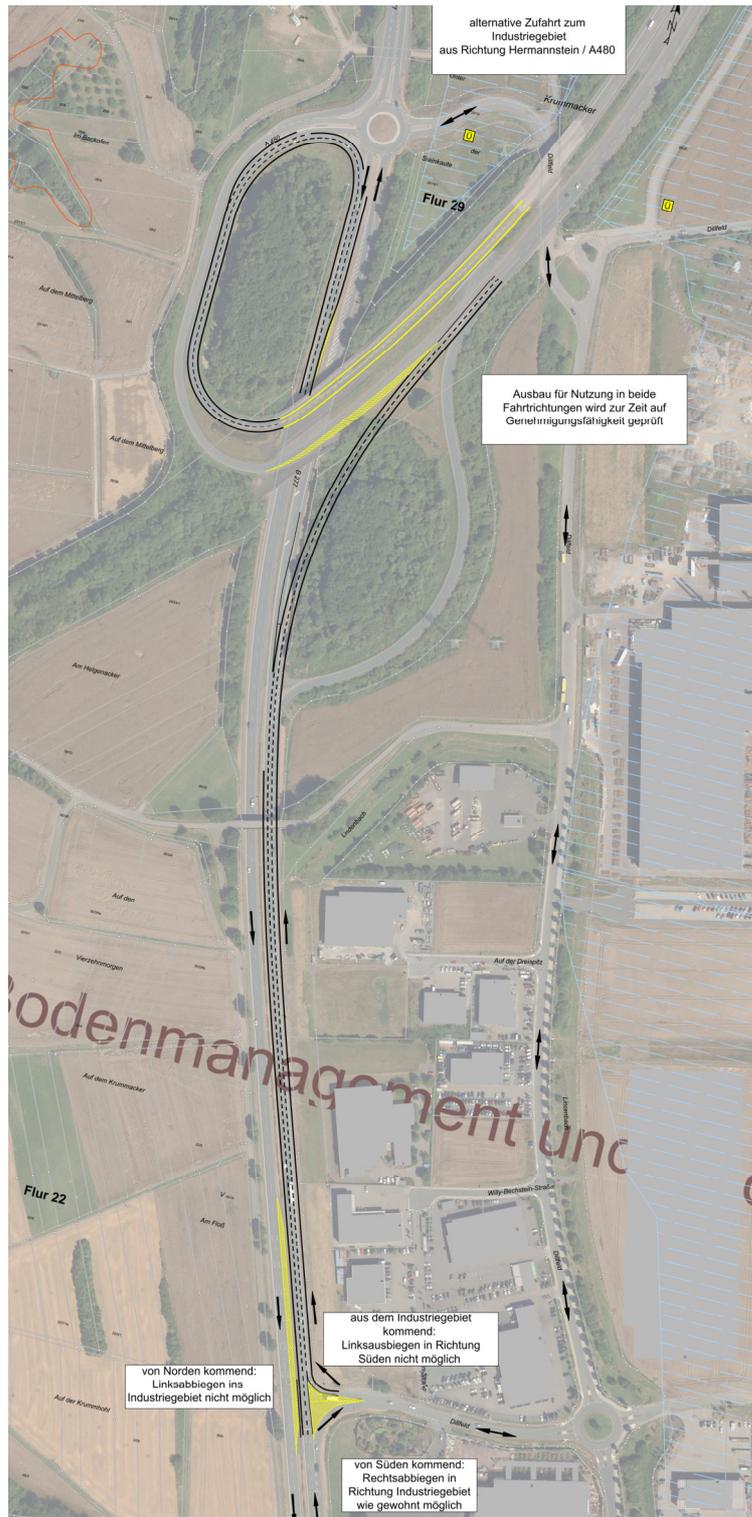
**Vorzugsvariante**



aktueller Stand der Vorplanung (Stand 10/2020)

Raum für Fragen / Anmerkungen

**Darstellung der ergänzenden Zu- und Ausfahrt Industriegebiet Dillfeld**



**Legende:**

**Planung**

- Richtungsfahrbahn
- Brücke
- Stützwand
- Gelbmarkierung
- Schutzeinrichtung
- Verkehrsführung in beide Fahrrichtungen
- Verkehrsführung in eine Fahrrichtungen

**Schutzgebiete**

**Natur, Landschaft, Wasser**

- Überschwemmungsgebiet
- gesetzlich geschütztes Biotop
- Landschaftsschutzgebiet

aktueller Stand der Vorplanung (Stand 10/2020)

Raum für Fragen / Anmerkungen