



Hessen Mobil: B 49 Ersatz Brückenzug „Stadzubringer Ost und West“ Protokoll zum 3. Fachdialog

Ort:	Rathaus Wetzlar	
Datum:	11.09.2024, 15:30 – 17:30 Uhr	
Teilnehmende:		
Beppler	Uwe	BUND Ortsverband Lahnav
Böhmer	Katharina	Lahn-Dill-Kreis
Dietrich	Peter	Bürgerinitiative Lebenswerte Altstadt
Droß	Brigitte	Bürgerinitiative B49 pro Tunnel
Fiedler	Mirjam	Bündnis 90/Die Grünen
Görtz	Boris	Bürgerinitiative Hochstraße B 49
Hemmelmann	Thomas	Stadt Wetzlar
Keiner	Karl-Friedrich	
Kesting	Bernd	Bürgerinitiative B49 pro Tunnel
Koster	Ingeborg	Bürgerinitiative Garbenheim pro Tunnel
Krohn	Martin	ehrenamtl. Radverkehrsbeauftragter der Stadt WZ
Kuhl	Saskia	IHK Lahn-Dill
Künzer	Thomas	Verein für nachhaltige Flächennutzung und Umweltkommunikation e.V.
Petrovsky	Yannik	Stadt Solms
Rech	Johannes	BUND Kreisverband Lahn-Dill
Rudolph	Frank	NABU Stadtverband Wetzlar
Strack-Schmalor	Reinhard	1.Kreisbeigeordneter, Lahn-Dill-Kreis
Tropp	Sven-Torben	Stadt Wetzlar
Vollmer	Rebekka	Lahn-Dill-Kreis
Wagner	Manfred	Oberbürgermeister, Stadt Wetzlar
Wolf	Ulrich	Bürgerinitiative Hochstraße B 49

Immel	Christopher	Hessen Mobil
Neumann	Larissa	Hessen Mobil
Nusch	Annett	Hessen Mobil
Tzouaras	Michail	Planungsbüro Schüßler Plan
Zörb	Katharina	Hessen Mobil

Fischer	Kai, Dr.	N-Komm
Zolnierrek	Adam	N-Komm



TOP 1 Begrüßung Oberbürgermeister Manfred Wagner

Oberbürgermeister Manfred Wagner (Stadt Wetzlar) begrüßt die Teilnehmenden des 3. Fachdialogs im Projekt B 49 Ersatz Brückenzug und stellt die Bedeutung der geplanten Stadtzubringer für die Stadt Wetzlar heraus. Er betont, dass die Bürgerbeteiligung in diesem Prozess von zentraler Bedeutung sei.

TOP 2 Einleitung und aktueller Stand des Gesamtprojekts

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

(Die Präsentation zu den TOP 2 – 5 wird zusammen mit dem finalen Protokoll auf der Projektwebseite b49wetzlar.hessen.de/dialog von Hessen Mobil veröffentlicht.)

TOP 3 Stadtzubringer Ost mit anschließender Diskussion

Christopher Immel (Hessen Mobil) stellt den Stand der Vorplanung zu den derzeit untersuchten Varianten für den künftigen Stadtzubringer Ost vor. Dabei werden die gebildeten Unterabschnitte sowie u.a. die bisher vorliegenden Vorgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für neue Bauwerke über die Lahn erläutert.

Diskussion

- **Ulrich Wolf (BI Hochstraße B 49)** äußert Bedenken hinsichtlich seines Eindrucks, dass auch unmögliche Varianten beplant würden. **Oberbürgermeister Manfred Wagner** dankt für die Präsentation und betont, dass auch aus Sicht der Stadt Wetzlar die Anforderungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei der Planung berücksichtigt werden müssen, insbesondere hinsichtlich der Lichtraumhöhe der Lahnbrücken. Er weist darauf hin, dass die Vorgaben nicht ignoriert werden können, da sie aus der Tatsache resultieren, dass die Lahn eine Bundeswasserstraße ist. Wagner betont, dass ein starkes Interesse der Kommunen besteht, die Lahn als Bundeswasserstraße zu erhalten, wodurch die Verantwortung für technische Anlagen wie Wehre und Schleusen der Bundesrepublik obliegt.
- **Peter Dietrich (BI Lebenswerte Altstadt)** äußert Bedenken zur vorgestellten Planung des Stadtzubringers Ost. Er kritisiert, dass sich die Planung ausschließlich auf den Straßenverkehr konzentriere und die bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Koblenz und Gießen nicht ausreichend berücksichtigt werde. Dietrich weist darauf hin, dass es – gegenüber der lichten Höhe der neu geplanten Lahnbrücken – es in der Praxis an der Lahn teils nur eine lichte Höhe von zwei Metern gebe. Er schlägt vor, anstelle einer Brücke eine Fähre über die Lahn zu planen, was - seiner Meinung nach - eine kostengünstige Lösung darstellen könnte. **Christopher Immel** antwortet, dass die Vorgaben der



Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hinsichtlich der Lichttraumhöhe für Brücken nicht ignoriert werden können. Er betont, dass die vier Planungsvarianten auch in künftigen Gesprächen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dazu herangezogen würden, um abzuklären, welche der Lösungen realisierbar seien.

- **Bernd Kesting (BI B49 pro Tunnel)** stellt zwei Fragen zur Planung des Stadtzubringers. Er möchte wissen, ob Variante 4 tatsächlich die gleiche wie Variante 2 sei, nur mit einer zusätzlichen Brücke, und hinterfragt, wie der Stadtzubringer im Bereich Garbenheim an die Bahnhofstraße angeschlossen würde. **Christopher Immel** bestätigt, dass Variante 4 tatsächlich Variante 2 plus eine zusätzliche Brücke sei. Zur zweiten Frage wird seinerseits ausgeführt, dass die bestehende Brücke zur Unterführung der Bahnhofstraße erhalten bleibe. Der Stadtzubringer würde in diesem Bereich auf der gleichen Höhe wie die heutige B49 verlaufen, was eine planfreie Querung ermögliche. Bernd Kersting regt an zu prüfen, ob eine Tieferlegung des Stadtzubringers auf das Ursprungsgelände möglich sei, womit gleichzeitig indirekt Lärmschutz für Garbenheim entstehen würde. **Katharina Zörb** führt aus, dass für neue Trassen im Rahmen der Entwurfsplanung auch Lärmschutzuntersuchungen erfolgen werden; unter Berücksichtigung der künftig deutlich geringeren Verkehrsmengen sich die Lärmschutzproblematik jedoch deutlich entschärfen würde. **Martin Krohn (ehrenamtl. Radverkehrsbeauftragter)** schlägt vor, Garbenheim über die Bahnhofstraße zu erschließen und eine Einhausung zwischen der Bahnhofstraße und Garbenheim zu schaffen. Er regt an, bei Variante 3 eine Ableitung ohne die geforderte Durchfahrtshöhe zu prüfen. Zudem weist er darauf hin, dass die Wolfgang-Kühle-Straße nicht mehr für die Erschließung genutzt werden solle, um Platz für einen komfortablen Radverkehr nach Wetzlar zu schaffen. **Christopher Immel** entgegnet, dass bei den Planungen die vorhandenen Vorgaben berücksichtigt werden müssen, der Radverkehr jedoch ebenfalls im Blick sei. **Katharina Zörb** ergänzt, dass man im Austausch mit den Städten Wetzlar, Solms und der Gemeinde Lahnu stehe, um auch die innerstädtischen Rad- und Gehwegverbindungen nach dem Ausschluss nicht umsetzbarer Varianten zu betrachten.

- **Saskia Kuhl (IHK Lahn-Dill)** äußert Bedenken hinsichtlich der Variante 3 des Stadtzubringers, da diese eine Sackgasse in Richtung Altstadt darstelle. Sie betont, dass die Erreichbarkeit für die Händler und Dienstleister in der Altstadt und für die Unternehmer in der Umgebung, wie das Forum und die Buderus Arena, wichtig sei und dass sie diese Variante kritisch betrachten würden. Die Erreichbarkeit der Unternehmen in der Altstadt sind insbesondere von der Sackgasse bei der Variante 3 betroffen. **Christopher Immel** erklärt, dass aufgrund der erforderlichen lichten Höhe für eine neue Lahnbrücke Dämme vor und hinter der Brücke errichtet werden müssen. Dies führe dazu, dass der südliche Teil der Garbenheimer Straße nicht mehr an die geplante Überführung angebunden werden könne, was die Sackgasse zur Folge habe. Er weist darauf hin, dass auch die Revitalisierung des Geländes der alten Euler-Brauerei in die Bewertung der Varianten einfließen werde. **Oberbürgermeister Manfred Wagner**



unterstützt Frau Kuhl und betont, dass die Erreichbarkeit für Anwohner und Gewerbetreibende nicht verschlechtert werden dürfe. Er habe Schwierigkeiten, sich mit Variante 3 anzufreunden.

- **Ingeborg Koster (BI B49 pro Tunnel)** stellt eine Frage bezüglich des Geländes der Rohstoffverwertung GmbH, einem Schrottplatz. Sie äußert Bedenken, dass eine mögliche Verlegung der Zufahrt dazu führen könne, dass das Gelände näher an Garbenheim rückt, was zu einer erhöhten Lärmbelästigung führen könne. **Christopher Immel** erklärt, dass noch keine Gespräche mit dem Eigentümer geführt wurden und dass zunächst geprüft werden müsse, ob die bestehende Zufahrt erhalten oder verlegt werden kann. Er betont, dass mehr Platz zur Verfügung stehe, was potenziell Abbiegespuren ermöglichen könne, aber definitive Aussagen zum Planungsstand derzeit noch nicht möglich seien.
- **Frank Rudolph (NABU Stadtverband Wetzlar)** stellt die Frage, warum die Höchstgeschwindigkeit in der Planung des Stadtzubringers von aktuell 50 km/h auf 70 km/h erhöht werden solle. **Christopher Immel** und **Annett Nusch** erklären, dass die Straße in diesem Bereich nach den geltenden Regelwerken als anbaufreie Hauptverkehrsstraße mit einer sogen. Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h geplant würde, damit diese sicher und komfortabel befahrbar sei. Die endgültige Entscheidung über die zulässige Höchstgeschwindigkeit obliege jedoch der zuständigen Verkehrsbehörde. Da es sich um eine künftig abgestufte Straße handele, würde die Entscheidung letztlich vom Landkreis oder der Stadt getroffen, abhängig von der künftigen Straßenkategorie.
- **Martin Krohn (ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter)** äußert Besorgnis über Probleme mit dem Güterbahnhof in Garbenheim und fragt, ob es möglich sei, im neuen Stadtzubringer Ost einen direkten Anschluss für den Güterbahnhof zu schaffen. **Christopher Immel** antwortet, dass ihm zu diesem Thema derzeit keine Informationen vorliegen. Er bietet an, das Thema im Rahmen des weiteren Planungsfortschrittes erneut aufzugreifen.

TOP 4 Stadtzubringer West mit anschließender Diskussion

Larissa Neumann (Hessen Mobil) stellt den aktuellen Stand zur Vorplanung der derzeit untersuchten Varianten für den Stadtzubringer West vor. Sie geht dabei auf die vier Unterabschnitte ein, die für den Stadtzubringer West gebildet wurden.

Diskussion

- **Thomas Hemmelmann (Stadt Wetzlar)** betont die Notwendigkeit, die Ortszufahrt für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu gestalten, um zu verhindern, dass Lkw die Strecke nachts als Abkürzung nutzen. Er empfiehlt Maßnahmen wie zusätzliche Ampeln oder Verkehrsknoten und verdeutlicht die Wichtigkeit, attraktive Radwege zu planen.
-



- **Thomas Künzer (Verein für nachhaltige Flächenkommunikation)** erkundigt sich nach dem Zeitplan für die Verkehrsuntersuchungen sowie nach Zeitrahmen und Kostenbudget für das Gesamtprojekt. **Larissa Neumann** antwortet, dass erste Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeitnah erwartet würden und u.a. ein Termin mit dem zuständigen Fachbüro in dieser Woche anstehe. **Annett Nusch** ergänzt, dass im nächsten Tagesordnungspunkt weitere Informationen zu Zeitrahmen und Budget gegeben werden.

- **Peter Dietrich (BI Lebenswerte Altstadt)** regt an, die Planungen der Stadt Wetzlar und von Hessen Mobil bezüglich der Überführung über die Bahn am Gloelknoten zu koordinieren, um Optimierungsmöglichkeiten und Kostensenkungen zu erzielen. **Annett Nusch** informiert, dass bereits seit mehreren Jahren regelmäßige Abstimmungstermine zwischen Stadt und Hessen Mobil stattfinden, um die Projekte zu koordinieren, und dass u.a. eine gemeinsame Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben wurde. **Sven-Torben Tropp (Stadt Wetzlar)** weist ergänzend darauf hin, dass auch die Stadt Wetzlar auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung warte, jedoch unterschiedliche Restnutzungsdauern der Bauwerke berücksichtigt werden müssen. Die Erneuerung der Landesstraßenbrücke über die Bahn (in Verantwortung der Stadt Wetzlar) müsse bis 2029 abgeschlossen sein, während Hessen Mobil hinsichtlich der Hochstraße Wetzlar vsl. bis 2035 Zeit habe. Aus diesen, voneinander abweichenden Fristen ergäben sich Randbedingungen für eine separate Planung der Stadt, da die B 49 in ihrem jetzigen Zustand zunächst noch als Bestand berücksichtigt werden müsse, was die Trassierungsoptionen für die Planer der Stadt Wetzlar einschränke.

- **Reinhard Strack-Schmalor (Lahn-Dill-Kreis)** stellt eine Frage zur geplanten Abstufung der B 49 und äußert Bedenken, dass für einzelne Straßen offenbar eine Umstufung zur Kreisstraße vorgesehen seien. **Christopher Immel** erklärt, dass das Abstufungskonzept vorsieht, dass der westliche Teil der B 49 zu einer Kreisstraße und der Bereich des Stadtzubringers Ost zu einer Stadtstraße abgestuft würde. Er weist darauf hin, dass je nach Vorzugsvariante, möglicherweise Anpassungen im Umstufungskonzept erforderlich sein werden. **Reinhard Strack-Schmalor** betont, dass der Kreis mit dem aktuellen Konzept nicht einverstanden sein könne, auch da versäumt wurde, den Landkreis frühzeitig in Entscheidungsfindungen einzubeziehen, insbesondere da der Unterhalt der bestehenden Einhausung erhebliche Kosten verursachen würde.

Nachträglicher Hinweis Hessen Mobil: Hessen Mobil hat diese Fragestellung im Nachgang geprüft und ein entsprechendes Schreiben mit einem Gesprächs- und Informationsangebot an den Landkreis versandt.

- **Ulrich Wolf (BI Hochstraße B 49)** fragt, wie die Bürger aus Dalheim während der Bauphase in die Stadt gelangen können, da in der Diskussion vorwiegend der Sollzustand behandelt wurde. **Katharina Zörb** antwortet, dass zunächst Varianten für den Endzustand entwickelt würden. Die Überlegungen zu



den Bauphasen würden später in der Entwurfsplanung der ausgewählten Variante berücksichtigt und würden ebenfalls Teil des Planfeststellungsverfahrens sein.

- **Uwe Beppler (BUND Ortsverband Lah nau)** äußert Bedenken hinsichtlich der Planungen für den Stadtzubringer und befürchtet, dass der Eindruck entstünde, dass der Wegfall der Hochstraße viel Raum für neue Entwicklungen schaffen würde. Er ist sich unsicher, ob den Bürgerinnen und Bürgern von Wetzlar bewusst sei, wie viele neue Bauwerke erforderlich seien, um die vorgestellten Pläne umzusetzen. Beppler kündigt an, eine Petition zu starten, um eine grundsätzliche Variantenprüfung einzuleiten und sowohl den Bund als auch das Land Hessen aufzufordern, das Verfahren und die notwendigen Bauwerke zu überprüfen. **Katharina Zörb** verweist nochmals darauf hin, dass viele bestehende Bauwerke an der B 49 ersetzt werden müssen, da ihre Lebensdauer begrenzt sei. Sie kündigt an, dass eine Visualisierung der geplanten Veränderungen in Wetzlar in Arbeit sei und bald präsentiert werden könne.

- **Martin Krohn (ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter)** hinterfragt, ob auch Überlegungen zur Erschließung des Dillfeldes nach Hermannstein stattfänden, um die Anbindung an die Sophienstraße und den Gloelknoten zu vermeiden. Er fragt, ob dies eine Möglichkeit sei, angesichts der geplanten aufwendigen Bauwerke, zur Anbindung aus Westen an die Stadt. **Thomas Hemmelmann (Stadt Wetzlar)** antwortet, dass eine Verlagerung der Logistik der Industriebetriebe Duktus und Buderus Edelstahl ins Dillfeld eine Entlastung der Sophienstraße zur Folge hätte. Er erklärt, dass über diese Möglichkeit bereits Gespräche mit den Firmen liefen, jedoch viele Faktoren, wie die hohen Investitionen für eine Verlagerung, eine Rolle spielen. Zudem erwähnt er das Zollamt in der Nähe der Brücke, dessen Verlagerung ebenfalls seit Jahren angestrebt wird, jedoch ohne Fortschritte. **Annett Nusch** betont, dass mögliche Veränderungen in der gewerblichen Nutzung in zukünftigen Verkehrsuntersuchungen berücksichtigt würden, jedoch die derzeitigen Planungen sowohl den Stadtzubringer West als auch die neue Bahnbrücke im Bereich der Altenberger Straße erforderten.

TOP 5 Ausblick

Katharina Zörb (Hessen Mobil) gibt einen Ausblick, wie es im Gesamtprojekt weitergeht und verweist auf die nächsten Informationsveranstaltungen, die in 2024 geplant seien .

TOP 6 Verabschiedung

Abschließend fasst **Annett Nusch (Hessen Mobil)** zusammen, dass zu den in der Voruntersuchung ermittelten Kosten detaillierte Informationen auf der Projektwebseite verfügbar seien. Die in der Kostenschätzung für das Gesamtprojekt zugrunde gelegte Trassen für die Stadtzubringer beschrieben jeweils die Variante, welche die höchsten Kostenanteile verursache, sodass seinerzeit also eine worst-case-Annahme getroffen wurde. Nusch erkennt den Wunsch nach konkreten Informationen zum Zeithorizont an, weist jedoch darauf hin, dass der Baubeginn von vielen Faktoren, wie z.B. der Dauer des

HESSEN



Planfeststellungsverfahrens, abhinge. Sie versichert, dass Hessen Mobil intensiv an den verschiedenen Teilprojekten arbeite.

Zum Schluss bedankt sich Annett Nusch bei den Teilnehmenden für die aktive Teilnahme und erklärt, dass Hessen Mobil beabsichtigt, das Format der Fachdialoge auch in Zukunft, neben anderen Formaten, wie der Infomesse beizubehalten.
