



MITTEILUNGSVORLAGE

Fachamt/Verursacher

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Büro des Baudezernats	24.11.2010	2016/10 - I/707
-----------------------	------------	-----------------

Beratungsfolge

Gremium	Sitzungsdatum	TOP	Abst. Ergebnis
Magistrat	29.11.2010	7.1	
Bauausschuss	06.12.2010	2	
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	25.01.2011	3	
Stadtverordnetenversammlung	08.02.2011	13	

Betreff:

Sachstand Planung Westanschluss

Anlage/n:

Westanschluss 1998

Westumgehung Vorzugsvariante

Westumgehung Alternativvariante

Inhalt der Mitteilung:

Der Bericht zum Sachstand Planung Westanschluss wird zur Kenntnis genommen.

Wetzlar, den 24.03.2011

gez. Semler

Begründung:

Politik und Verwaltung der Stadt Wetzlar wollen die Planungen zur Realisierung des Westanschlusses in den nächsten Jahren entscheidend vorantreiben, um während des 2012 in Wetzlar stattfindenden Hessentages nach Möglichkeit eine Vereinbarung mit den daran beteiligten weiteren Planungs- und Finanzierungsträgern (Bahn, Bund) abschließen zu können.

Zur Schaffung des notwendigen Baurechts wurde seitens des Planungs- und Hochbauamtes die Aufstellung eines Bebauungsplanes in die Wege geleitet.

Der Sachstand der verkehrstechnischen Planungen zum Westanschluss wird nachfolgend dargelegt:

Anl. 1 Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 29.04.2008 wurde neben der Bestätigung des ursprünglichen Trassenkorridors der Magistrat mit der Prüfung von Alternativen zur vorliegenden Planung (Planfeststellungsentwurf 1998 Büro Zick-Hessler – siehe Anlage 1 – Planung 1998) beauftragt. Insbesondere sollten Möglichkeiten zur niveaugleichen Einbindung der später zu realisierenden Westtangente geprüft werden (Verringerung des Aufwands an ingenieurtechnischen Bauwerken).

Ausgangspunkt aller weiteren Untersuchungen bildet die o. g. Planung 1998 des Büros Zick-Hessler (Planfeststellungsentwurf - Vergleichsvariante).

Die genannte Variante wurde hinsichtlich der Leistungsfähigkeit nochmals untersucht. Dazu wurden die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2020 nach dem Planungsfall 6.0 (Pf6.0) des Generalverkehrsplanes der Stadt Wetzlar, Fortschreibung 2006 auf die einzelnen Knoten im gesamten Streckenzug vom Knoten 277 / Nordspange / B49 - AS Dalheim, Rampe Nord bis zum Knoten Karl-Kellner-Ring / Neustadt umgelegt. Zur Berücksichtigung des aktuellen Prognosehorizonts (2025) wurde außerdem eine allgemeine Verkehrszunahme von 0,5 % pro Jahr bei gleichbleibender Verkehrsverteilung unterstellt.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (mittlere Wartezeiten, die Auslastungsgrade sowie die jeweils erreichten Qualitätsstufen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001) der einzelnen niveaugleichen, lichtsignalgesteuerten Knoten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Knoten-Nr.	Bezeichnung	Mittl. Wartezeit	Auslastungsgrad	Qualitätsstufe
KP1001	B277 / Nordspange - B49, Rampe Nord	42,1 Sek.	77 %	D
KP0904	B277 – Westanschl. / B49, Rampe Süd	20,4 Sek.	65 %	B
KP0912	Westanschluss / Altenberger Str. West	20,1 Sek.	63 %	B
KP0208	Westanschl. –Neustadt / M.-Budge-Str.	27,7 Sek.	63 %	C
KP0207	Neustadt / Seibertstr. / Baumeisterweg	23,6 Sek.	56 %	B
KP0203	Karl-Kellner-Ring / Neustadt	38,9 Sek.	77 %	

Im Ergebnis der Untersuchungen wurde festgestellt, dass sämtliche Knoten eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen würden. Die Knoten Karl-Kellner-Ring / Neustadt und B277 / Nordspange – B49, Rampe Nord bewegen sich aber bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit.

Bedeutsam für die Qualität des Verkehrsablaufes auf dem genannten Streckenabschnitt ist die Einrichtung einer Koordinierung der Freigaben der Grünzeiten an allen genannten lichtsignalgesteuerten Knoten („Grüne Welle“). Bedingt durch die günstigen Knotenabstände ist in beiden Hauptrichtungen der Verbindung B277 – Westanschluss – Neustadt die Einrichtung einer Koordinierung ohne Zeitversätze möglich. Dadurch kann eine hohe Qualität im Verkehrsablauf auf der genannten Verbindung im Planungsfall 1998 erwartet werden.

Die günstige Lage der Koordinierungsbänder im Bereich der Anbindung Westanschluss / Westtangente lässt die Möglichkeit einer niveaugleichen Anbindung der Westtangente an den Westanschluss als lichtsignalgesteuerte Einmündung als möglich erscheinen. Dadurch besteht aus verkehrstechnischer Sicht die Möglichkeit auf die niveaufreie Einbindung der Westtangente an den Westanschluss mit den aufwendigen Ingenieurbauwerken wie in der Planung 1998 vorgesehen zu verzichten.

Anl.2 Aus verkehrsplanerischer Sicht wird eine in Anlage 2 dargestellte prinzipielle Lösung für den Bereich zwischen den Knoten Westtangente und 3. Anschluss Dillfeld / Altenberger Straße West favorisiert. Die Westtangente wird in dieser Planungsvariante über eine niveaugleiche, lichtsignalgesteuerte Einmündung an den Westanschluss angebunden. Auf dem Westanschluss sind dazu jeweils ein separater Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen vorzusehen. In der Zufahrt Westtangente sind zwei Linkseinbiegefahrstreifen und ein Rechtseinbiegefahrstreifen vorzusehen.

Mit Schaffung der niveaugleichen Anbindung könnte die bisher vorgesehene Verbindungsrampe Westanschluss Nord – Westtangente sowie das nördlich des Westanschlusses gelegene Verbindungsohr entfallen. Weiterhin würde sich die Lichte Weite des Brückenbauwerkes im Zuge des Westanschlusses zur Unterführung der Lahntalbahn durch Entfall der Durchführung der Westtangente um ca. 7m verringern. Dadurch wäre eine beträchtliche Kostenersparnis bei den Ingenieurbauwerken dieses Projektes zu erwarten.

Die straßenbautechnische Machbarkeit dieser Alternativvariante wird gegenwärtig durch das Büro Zick-Hessler geprüft.

Für die Anbindung des Straßenzuges dritter Anschluss Dillfeld - Altenberger Straße West wäre die Anlage einer weiteren Rampenverbindung nördlich des Westanschlusses aus verkehrstechnischer Sicht optimal. Dadurch kann die in der Planung 1998 vorgesehene Lichtsignalanlage entfallen (Gesamtzahl neuer Lichtsignalanlagen bleibt konstant). Durch die Schaffung dieses niveaufreien Anschlusses könnte ein sehr sicherer Verkehrsablauf für diesen Knoten geschaffen werden sowie der Linksabbiegefahrstreifen auf dem Westanschluss entfallen. Das Büro Zick-Hessler prüft derzeit die straßenbautechnische Machbarkeit dieser Vorzugsalternativvariante. Bedingt durch die zahlreichen Zwangspunkte in Lage und Höhe wird eine Realisierung dieser nördlichen Rampenverbindung vom 3. Anschluss Dillfeld zur Westtangente als schwierig eingeschätzt.

Anl. 3 Sollte sich diese nördliche Rampenverbindung aus straßenbautechnischer Sicht als nicht realisierbar erweisen, könnte der Verkehr aus Richtung Dillfeld und Altenberger Straße West wie auch in der Planung 1998 über eine

lichtsignalgesteuerte, niveaugleiche Einmündung an den Westanschluss angebunden werden. In Anlage 3 ist dazu die Prinzipskizze dargestellt. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung im Zuge der dritten Dillfeldanbindung muss die Zufahrt zum Knoten mit dem Westanschluss einen zweiten Linkseinbiegefahrstreifen erhalten. Der Linksabbiegefahrstreifen des Westanschlusses bliebe dann auch erhalten.

Neben den hier genannten verkehrstechnischen und straßenbautechnischen Untersuchungen werden parallel dazu bereits schallemissionstechnische Untersuchungen sowie Untersuchungen zur Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt.

Über die Ergebnisse der genannten Untersuchungen werden die städtischen Gremien zeitnah unterrichtet.