



BESCHLUSSVORLAGE

Antragsteller/in

Drucksachen-Nr.: - AZ:

SPD, CDU, FW, FDP, Grüne	1424/19 - I/469
--------------------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Abstimmungsergebnis
Bauausschuss		
Finanz- und Wirtschaftsausschuss		
Stadtverordnetenversammlung		

Betreff:

**Wegfall der Hochstraße der B 49
Planungsvariante "Dalheim-Umfahrung/Tunnel"
Vorläufige Positionierung der Stadt Wetzlar**

Anlage/n:

ohne Anlagen

Text:

1. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wetzlar spricht sich vorbehaltlich der Bestätigung ihrer Realisierbarkeit in den weiter anstehenden Untersuchungen/Planungen und auf der Grundlage des von Hessen Mobil unter dem Datum vom 17. Juni 2019 vorgestellten Bearbeitungs- und Untersuchungsstandes für die Variante 5.4 - westliche Umfahrung des Stadtbezirkes Dalheim im Wege eines bergmännisch geführten Tunnels - aus.
2. Der Magistrat wird aufgefordert, diese grundsätzliche Positionierung gegenüber der Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger und dem Land Hessen als Straßenbaubehörde mit Nachdruck deutlich zu machen.
3. Dabei ist nicht minder nachdrücklich auf die unabdingbare Notwendigkeit aufmerksam zu machen, im Bereich der Ein- und Ausfahrten des Tunnels für eine leistungsstarke, benachbarte Wohnbereiche entlastende Ablufführung zu sorgen und entlang der A 480 im Bereich der benachbarten Stadt Aßlar sowie des Stadtteils Hermannstein, aber auch an der A 45 entlang des Stadtteils Naunheim für einen leistungsfähigen Lärmschutz

Sorge zu tragen.

Wetzlar, den 28.08.2019

gez. Sandra Ihne-Köneke
Michael Hundertmark
Christa Lefèvre
Dr. Matthias Büger
Thorben Sämman

Begründung:

Nach den derzeit vorliegenden Untersuchungen verfügt die den Innenstadtbereich durchziehende Hochstraße im Verlauf der Bundesstraße 49 noch über eine bis in das Jahr 2027 reichende Restnutzungsdauer.

Im Wege der Auftragsverwaltung untersucht Hessen Mobil als Straßenbaubehörde des Landes für die Bundesrepublik Deutschland derzeit verschiedene Varianten zur Errichtung eines Ersatzbauwerkes bzw. zur Führung der Fernverkehre im Wege einer Umfahrung des Stadtbereiches Wetzlar unter Einbezug des überregionalen Straßennetzes, insbesondere der A 480 und der A 45.

Aus den Untersuchungen der unterschiedlichsten Varianten und Untervarianten haben sich für diesen Verkehrsweg, dem die Bundesrepublik Deutschland eine „kontinentale“ Bedeutung beimisst, folgende, sich derzeit in der engeren Betrachtung befindliche Varianten herauskristallisiert:

- Variante 1 (Neubau innerhalb des Bestandskorridors)
Führung des Verkehrsweges im Bestandskorridor im Rahmen einer neuen, u.a. auf eine Breite von 33,10 m auszuweitenden Hochstraße mit einer der Seite der Innenstadt zugewandten Lärmschutzwand
- Variante 5.1 („Dillfeld-Umfahrung“)
Östliche, durch das Industrie- und Gewerbegebiet „Dillfeld“ verlaufende und dort vorhandene Unternehmen hinsichtlich ihres Immobilienbestandes bzw. ihrer Entwicklungsperspektiven nachhaltig beeinträchtigende und an die bei der Anschlussstelle Aßlar A 480 anschließenden Umfahrung des Stadtbezirkes Dalheim
- Variante 5.3 („Dalheim-Umfahrung – Einschnitt“)
Westliche Umfahrung des Stadtbezirkes Dalheims im Wege einer in die vorhandene Topographie eingeschnittenen, den vorhandenen und vielfältigen Nutzungen durchziehenden Trassenverlaufes (ausgehend von einer zwischen dem Kloster Altenberg und dem Tunnel bei Dalheim zu schaffenden Anschlussstelle der B 49 zu der aufgrund früherer Straßenplanungen vorhandenen Anschlussstelle an die A 480)
- Variante 5.4 („Dalheim-Umfahrung – Tunnel“)
Führung der westlichen Umfahrung (analog der Variante 5.3) im Wege eines bergmännisch geführten Tunnels

Keine der Varianten, die sich in der engeren Auswahl befinden, ist ohne Beeinträchtigungen auf die Wohn- und Siedlungsbereiche, die Naturräume, die künftige Stadtentwicklung, die Erfüllung der oberzentralen Funktionen und insbesondere die Lebensbedingungen der Einwohnerschaft Wetzlars.

Allerdings sind die Beeinträchtigungen, die nach heutigem Kenntnisstand mit den unterschiedlichen Varianten einher gehen werden, von unterschiedlichem Gewicht und es gilt im Wege der Abwägung der achtenswerten gesamtstädtischen Belange sich möglichst einvernehmlich für die Varianten auszusprechen, die am wenigsten Beeinträchtigungen und zugleich für die zukünftige Stadtentwicklung die weitestgehenden Perspektiven verspricht.

Eine Uneinigkeit vor Ort, gerade in der Meinungsbildung der Hauptorgane, gibt dem Straßenbaulastträger zum einen keine über die Fachbeiträge im Wege der Planungen/Untersuchungen zu erarbeitenden Entscheidungsparameter hinausgehende Orientierung.

Sie birgt zudem die Gefahr, dass der Straßenbaulastträger seine Entscheidung weniger an

den für die mittel- und langfristige örtliche Entwicklung maßgeblichen Parametern, sondern bevorzugt an den fiskalischen Effekten ausrichtet.

Unter diesen Prämissen spricht sich die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wetzlar derzeit gegen den Ersatzneubau einer Hochstraße (Variante 1) in genereller Fortführung des aktuellen Trassenverlaufes aus. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass u.a. Bestandsgebäude abgerissen werden müssten und eine neue Hochstraße aufgrund des aktuellen Standes der Regelwerke mit Standstreifen zu versehen, um rund 15 Meter breiter auszuführen (Gesamtbreite dann: ca. 33,10 Meter) und zur Innenstadtseite mit einer Lärmschutzwand zu versehen wäre. Die nur unter erschwerten Bedingungen zu schaffenden Anschlüsse, zum Beispiel im Bereich des Forums sowie die nicht zu kompensierenden Beeinträchtigungen für die weitere Stadtentwicklung sprechen gegen diese Variante. Allerdings könnten damit sehr viele Fahrzeuge aus den innenstädtischen Straßen ferngehalten werden (ca. 8.000 Fahrzeuge pro Tag). Die massiven Eingriffe in Natur und Landschaft im westlichen Bereich von Dalheim müssten nicht stattfinden. Eine erneute Diskussion über den möglichen Lückenschluss der A-480 von Blasbach bis zum Anschluss bei Wettenberg entfielen.

Die Variante 5.1, die Gewerbebetriebe im Bereich des Dillfeldes in ihrem Bestand und in ihren weiteren Entwicklungen gefährdet und im Übrigen ein funktionierendes Gewerbegebiet durch Straßenführungen mittels Ingenieurbauwerken (Brücken, Dämme) nachhaltig tangiert, scheidet ebenfalls aus, zumal es auch ausgeschlossen erscheint, in unmittelbarer Nähe Ersatzflächen (Gewerbe/Industrie) bereitzustellen. Folglich würde mit einer solchen Variante auch eine Beeinträchtigung des Gewerbebestandes Wetzlar und der hier vorhandenen Arbeitsplätze einhergehen.

Bei der Variante 5.3 müsste ein massiver Einschnitt in den gewachsenen Natur- und Lebensraum vorgenommen werden. Die Breite des Einschnitts soll nordwestlich von Dalheim bis zu 110 Meter betragen. Dadurch würden die vielfältigen Funktionen und das Landschaftsbild des westlich des Siedlungsbereiches Dalheim gelegenen Raumes in wesentlichen Teilen nachhaltig gestört, was – nach heutiger Bewertung – unverträglich erscheint. Zu der Zerstörung von gesetzlich geschützten Biotopflächen am dort befindlichen Bachlauf kommt ein großer Verlust von derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang der gesamten neuen Trasse der B 49.

Mithin verbleibt auf der Grundlage der aktuellen Erkenntnislage die Führung der westlichen Umfahrung des Siedlungsbereiches Dalheim im Wege eines bergmännisch geführten Tunnels (Variante 5.4) als die mit den wenigsten Nachteilen behaftete Planungsvariante.

Auf deren Umsetzung soll der Magistrat gegenüber den zuständigen Dienststellen auf der Landes- und Bundesebene ebenso hinwirken, wie auf die Schaffung eines auskömmlichen Lärmschutzes entlang der A 480 sowie der A 45, da in diesen Bereichen durch die Umfahrung Wetzlars (insbesondere Fernverkehr) höhere Verkehrsbelastungen zu erwarten sein werden.

Dies umso mehr als sie auch mit Lärminderungen in einzelnen Siedlungsbereichen des Stadtbezirkes Dalheim/Altenberger Straße sowie des Stadtteils Garbenheim verbunden ist.

Diese Positionierung erfolgt auf der Grundlage des der Stadtverordnetenversammlung aktuell zur Verfügung stehenden Informationsstandes. Sie ist nach Vorlage weiterer Untersuchungs- und Bewertungsergebnisse seitens der Straßenbauverwaltung durch die städtischen Gremien auch mit Blick auf die zu einem späteren Zeitpunkt abzugebende endgültige Stellungnahme zu prüfen.

