



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Büro des Baudezernats	10.02.2022	0353/22 - I/152 -
-----------------------	------------	-------------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat	27.06.2022		
Ortsbeirat Blasbach			
Ortsbeirat Hermannstein			
Ortsbeirat Garbenheim			
Ortsbeirat Naunheim			
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	05.07.2022		
Bauausschuss	11.07.2022		
Stadtverordnetenversammlung	19.07.2022		

Betreff:

Ersatz des B49-Brückenzuges in Wetzlar / Einzelmaßnahmen

Anlage/n:

1 Lageplan
Ergebnisse der Beratungen in den jew. Ortsbeiratssitzungen

Beschluss:

Die von der Autobahn GmbH und Hessen Mobil vorgestellten Planungen für

1. Anschlussstelle der A 45 Wetzlar – Süd an die L 3451 (Nr. 01)
2. Anschluss Wetzlar-Naunheim an die L 3285 (Nr. 02)
3. Wetzlarer Kreuz bei Blasbach (Nr. 03)
4. Anschlussstelle Wetzlar – Ost (Nr. 04)
5. Anschlussstelle Dillfeld – Nord an die B 277 (Nr. 05)
6. Anschluss Wetzlar – Dalheim (Nr. 06)

7. Provisorischer Anschluss der B 277
an das innerstädtische Verkehrsnetz (Westanschluss) (Nr. 07)
8. Zugänge aus Fahrriichtung Gießen Ostzufahrt (Nr. 08)
9. Neue Anschlussstelle Wetzlar-Dutenhofen an die B 49 (Nr. 09)
10. Raddirektverbindung Solms-Gießen
11. Bau und Ertüchtigung von Park-and-Ride-Parkplätzen
im Umfeld von Wetzlar

werden zur Kenntnis genommen und der Magistrat der Stadt Wetzlar wird beauftragt, unter Berücksichtigung der Voten aus den Ortsbeiräten (siehe Anlage), entsprechende Planungen mit Hessen Mobil und der Autobahn GmbH abzustimmen und dazu die Ergebnisse der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen (siehe auch Einzelbeschlüsse gem. Ziffernfolge).

Die Anhörung der Ortsbeiräte in Dutenhofen und Münchholzhausen wird nachgeholt und ihre Voten werden vom Magistrat bei der Abarbeitung des Auftrages ebenfalls berücksichtigt.

Wetzlar, den 10.02.2022

gez. Dr. Viertelhausen

Begründung:

Im Zuge des Ersatzes des B 49-Brückenzuges in Wetzlar und des sechs-streifigen Ausbaus der A 45 rund um Wetzlar sind etliche Planungsmaßnahmen vorzubereiten und umzusetzen, die direkt oder indirekt das Stadtgebiet beeinflussen werden. Diese sind in dieser Vorlage dargestellt.

Hessen Mobil als Auftragsverwaltung des Bundes plant nach Zustimmung zur Vorzugsvariante durch das BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) den Ersatz des Brückenzuges mittels Verlegung der B 49 inkl. einer Umfahrung der Ortslage von Wetzlar/Dalheim in einem Tunnel.

Die Autobahn GmbH (AdB) des Bundes plant parallel den sechs-streifigen Ausbau der A 45. Durch die Trassenüberlagerung beider Projekte, zwischen dem Wetzlarer Kreuz und der AS Wetzlar Süd, ist durch die Autobahn GmbH der durch die Maßnahmen an der B 49 entstehende Mehrverkehr ebenfalls mit zu berücksichtigen.

Im Zuge dieser Großbaumaßnahmen wird es auch erhebliche Auswirkungen auf das städtische Straßennetz und damit sowohl auf den Individualverkehr als auch auf den ÖPNV geben.

Dabei sollten von den beiden Projektträgern die folgenden Positionierungen der Stadt Wetzlar beachtet werden. Ziel muss es sein, dass die verkehrlichen Auswirkungen sowohl für Einwohner, Mitarbeiter der in Wetzlar ansässigen Firmen als auch für Kunden des Handels, aber auch Gäste dieser Stadt, auf das notwendige Maß reduziert werden. Letztlich auch damit, das Wetzlar seine Funktion als Oberzentrum weiter erfüllen kann.

Die geplanten Maßnahmen im Einzelnen:

1. Anschlussstelle der A 45 Wetzlar - Süd an die L 3451 (Die Autobahn GmbH = AdB)

Aktuelle Situation

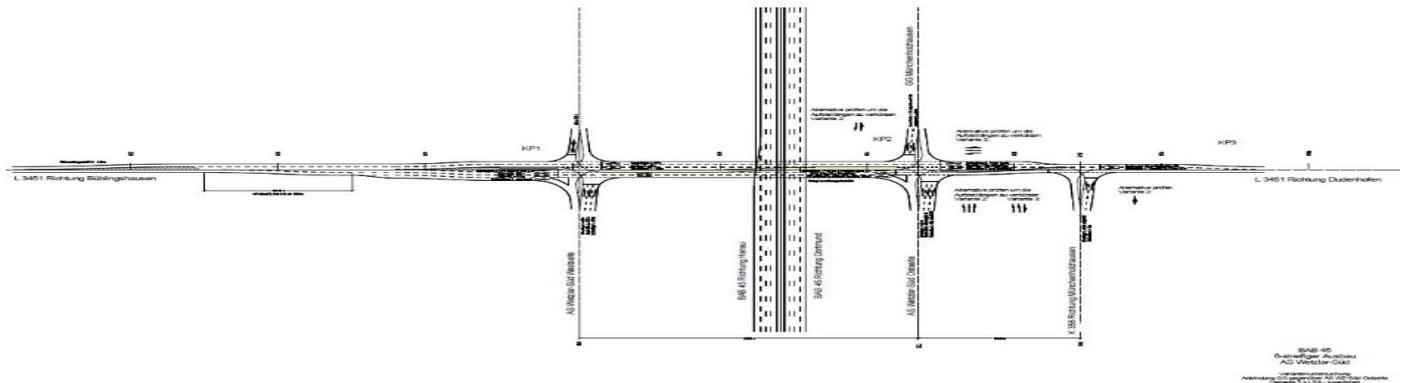


Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung :

Die AS Wetzlar Süd ist derzeit aufgrund der aktuellen Verkehrszahlen in den Spitzenstunden bereits überlastet. Zudem wird es durch den sechs-streifigen Ausbau der A 45 notwendig, das Brückenbauwerk der L 3451 zu verlängern bzw. dann neu zu bauen. Dabei sollen auch die Anforderungen der AS Wetzlar Süd mit Berücksichtigung finden. Auch fehlt derzeit eine Lösung für die Radwegeverbindung von Wetzlar Richtung Dutenhofen.

Planungen Anschlussstelle Wetzlar-Süd NEU:



Quelle: Die Autobahn GmbH

Durch den sechs-streifigen Ausbau der A 45 muss auch die AS Wetzlar-Süd neu geplant und gebaut werden. Davon betroffen ist auch die Brücke über die A 45 im Zuge der L 3451 Wetzlar – Dutenhofen, die an den neuen Querschnitt der darunter liegenden A 45 angepasst werden muss. In dieser Knotenpunktfolge ist auch der Anschluss des Gewerbegebietes Münchholzhausen Nord incl. einer Radwegeverbindung zu berücksichtigen.

Derzeitiger Planungsstand ist, dass die Zufahrt zum geplanten Gewerbegebietes Münchholzhausen in Gegenlage zur Ausfahrt der Anschlussstelle Wetzlar Süd in nördlicher Fahrtrichtung gestaltet werden soll.

Für die Erschließung des geplanten Gewerbegebietes Münchholzhausen Nord wurde eine Verkehrsuntersuchung durch die Stadt Wetzlar beauftragt und in Abstimmung mit AdB, um die Belange der AdB ergänzt. Aufgrund der Lage der Anschlussstellen und der prognostizierten Rückstaulängen mussten mehrere Varianten untersucht werden, die eine Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte ermöglicht. Eine der Varianten sah u.a. vor, die Kreisstraße 356 (bisherige Ortszufahrt) nach Osten (durch das BG Schattenlänge) zu verlegen, damit die Aufstellfläche zwischen den Zufahrten zur L 3451 lang genug ausgestaltet werden kann. Die vorhandene Zufahrt müsste somit entfallen.

Derzeit ist bei diesen Überlegungen die mögliche Entwicklung bei der Fa. OCCULUS (derzeit plant die Firma eine Erweiterung) noch nicht berücksichtigt. Hier sollten die neuen Entwicklungen noch einmal in die Planungsüberlegungen einbezogen werden, dabei wird die Möglichkeit einer 2. Zufahrt auch Gegenstand der Prüfung sein.

Die Autobahn GmbH plant derzeit, bis Mitte der 2030er den sechs-streifigen Ausbau abzuschließen. Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Langgöns – Gambach ist für März 2022 vorgesehen. Der Abschnitt in dem Wetzlar Süd liegt, könnte dann Ende der 2020er ausgebaut werden. Bedingt durch die Verlagerung der B 49 auf die A 45 muss der Abschnitt zwischen Wetzlarer Kreuz und AS Wetzlar Süd in 2025 begonnen und voraussichtlich bis Ende 2027 abgeschlossen werden.

Hessen Mobil und Die Autobahn GmbH haben deutlich gemacht, dass die Entscheidung für die Zufahrt eines möglichen Gewerbegebietes zeitlich unabhängig von der vorgenannten Planung erfolgen muss und auch kann.

Beschlusstext 1:

Der Magistrat wird beauftragt, die Planungen von Bund und Land so mitzugestalten, dass die Belange der Stadt Wetzlar in Bezug auf die Stadtteile Münchholzhausen und Dutenhofen (u. a. Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr, einschließlich ÖPNV, Erweiterungsvorhaben Firma Oculus) und das geplante Gewerbegebiet Münchholzhausen Nord I gewahrt werden. Dabei soll auch der Wunsch nach einer Entlastung durch eine zweite Ortszufahrt von der L 3451 nach Münchholzhausen geprüft werden.

Der Magistrat wird beauftragt, mit Hessen Mobil eine abgestimmte Radwegeplanung von und nach Dutenhofen umzusetzen.

2. Anschlussstelle Wetzlar-Naunheim an die L 3285

Aktuelle Situation:

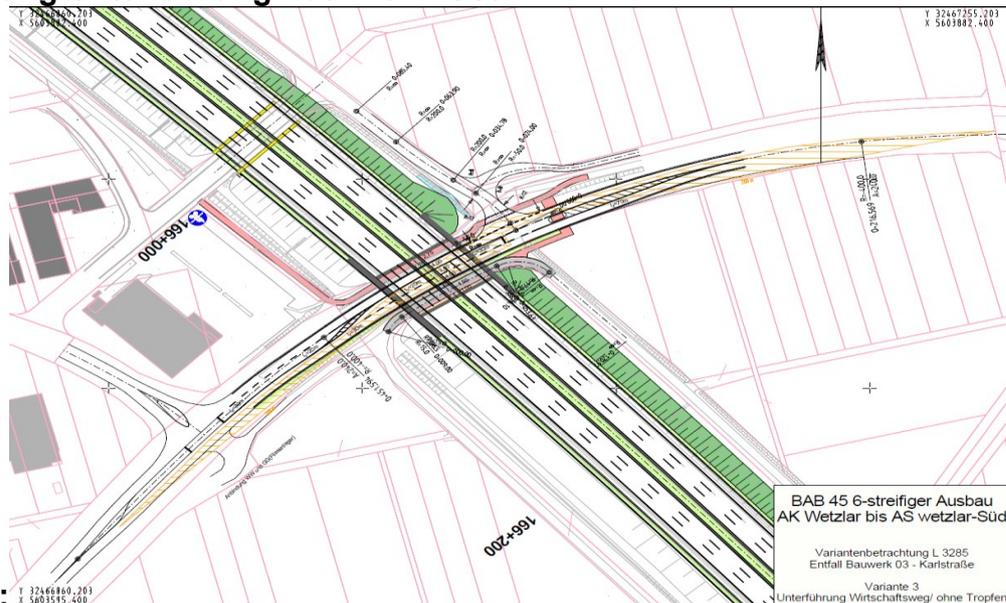


Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung:

Derzeit wird die Karlstraße im Bereich der A 45 zur Andienung der östlich der A 45 gelegenen Grundstücke unterführt. Alle Unterführungsbauwerke entlang der A 45 werden bei dem geplanten sechs-streifigen Ausbau der A 45 grundsätzlich hinterfragt, um beim sechs-streifigen Ausbau Kosten einzusparen. Dabei spielen die Anzahl der Verkehrsbeziehungen und die Bedeutung der Unterführung eine wesentliche Rolle. Da hier in unmittelbarer Nähe eine Landesstraße unter der A 45 hindurchführt und als Erschließung der östlich gelegenen Grundstücke dienen kann, wurden hier von der Planungsbehörde alternative Überlegungen angestellt.

Planung Unterführung Naunheim Ost



NEU: Y 32466860,203 X 5003515,400

Quelle: Die Autobahn GmbH 2021

Durch den geplanten sechs-streifigen Ausbau der A 45 werden auch alle Unterföhrungsbauwerke (UF) entlang der A 45 in Frage gestellt und ggf. neu beplant. So auch die UF der KarlstraÙe in Naunheim. Da aufgrund der Verkehrszahlen die Frequenz an dieser Stelle gering ist und ca. 50 m die Unterföhrung entlang der L 3285 vorhanden ist, ist geplant, hier die UF KarlstraÙe zu schlieÙen und den Zugang zu den östlichen Flächen neu zu ordnen. Auch ist für die Autobahn GmbH die Unterhaltung des Bauwerkes wirtschaftlich nicht darstellbar.

Derzeit ist von Hessen Mobil und der Autobahn GmbH vorgesehen, die Unterföhrung KarlstraÙe zurückzubauen und dafür eine regelkonforme Gewerbegebietszufahrt östlich der A 45 von der L 3285 ausgehend zu bauen.

Dafür ist es aus Sicht des Magistrats zwingend notwendig, dass alle Fahrbeziehungen ordnungsgemäÙ abgewickelt werden. GemäÙ der Vorzugsvariante ist vorgesehen, eine Linksabbiegespur auf der L 3285 zu bauen und parallel den Rad- und Wirtschaftsweg zu führen. Darüber hinaus soll eine gesicherte Fußgängerquerung und Radwegequerung über die LandesstraÙe hergestellt werden. Auch sollte in die Planungen eine möglicherweise spätere Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes zwischen Wetzlar und Lahnau mit einfließen.

Zudem wurde von den Vertretern der Stadt und des Ortsbeirates darauf hingewiesen, dass bedingt durch den Umbau der B 49 eine größere Verkehrsbelastung auf der L 3285 entsteht und die „Anschlussstelle Wetzlar Naunheim Ost“ nicht mehr leistungsfähig sein wird. Hessen Mobil hat zugesichert, dass falls die erwarteten Mehrbelastungen durch eine entsprechende Verkehrsuntersuchung nachgewiesen werden, diese dann auch bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Gegebenenfalls muss hier eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden.

Die Autobahn GmbH hatte zudem angegeben, dass die Brücke über die A 45 in das Gewerbegebiet Lehmenkaut zukünftig auch zweispurig mit 6 m Breite (Begegnungsfall LKW / LKW) sowie einem angrenzenden Rad/Fußweg geplant sei, sodass die Gelände östlich der A 45 auch über diese Brücke weiterhin erreichbar bleiben.

Weiterhin wurde mitgeteilt, dass der Bau einer Lärmschutzwand für den Stadtteil Naunheim derzeit geprüft und ggf. geplant würde. Dies erfolgt im Zuge des sechs-streifigen Ausbaus.

Beschlusstext 2:

Hessen Mobil und Die Autobahn GmbH werden aufgefordert, die Belange des Verkehrs (und zwar für alle Verkehrsteilnehmer) zu den Gebieten östlich der A 45 sicher und leistungsfähig zu gestalten. Dabei sollte auch eine Überlegung zu einem möglichen interkommunalen Gewerbegebiet östlich der A 45 geprüft werden.

Hessen Mobil hat sicherzustellen, dass die Befahrbarkeit des Knoten Wetzlar Naunheim - Ost (insbesondere der Linksabbieger) aufrechterhalten und ggf. durch entsprechende Anpassungen sicher und leistungsfähig ausgebaut wird.

Von Die Autobahn GmbH wird erwartet, dass die Lärmschutzwand fertiggestellt ist, bevor der Autobahnverkehr im Zuge der Umfahrung Wetzlar von der B 49 auf die A 45 eingerichtet ist.

3. Wetzlarer Kreuz bei Blasbach

Aktuelle Situation:

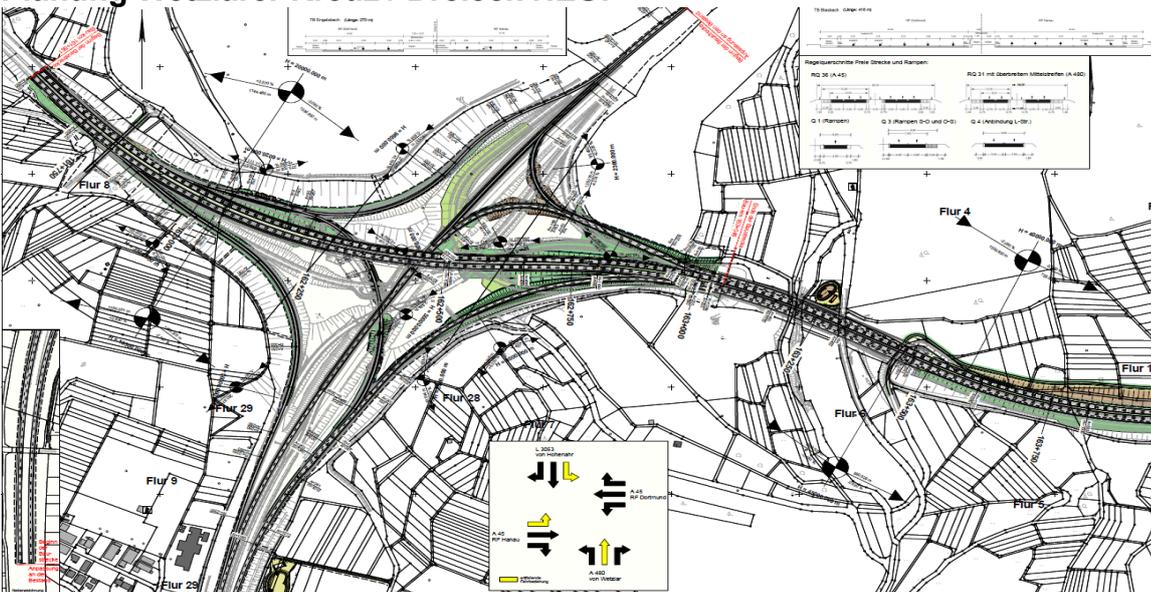


Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung:

Das Wetzlarer Kreuz ist in den 70er Jahren als internationaler Knotenpunkt in Form eines Malteserkreuzes der beiden Hauptverkehrsachsen A 45 und A 48/A 5 geplant und gebaut worden, ohne dass diese Verkehrsbedeutung jemals erreicht wurde. Dies hat auch damit zu tun, dass der Weiterbau der A 48 von Gießen bis Montabaur seit den 80er Jahren nicht weiter verfolgt wurde. Zu Beginn der 90er Jahre wurde dann von Hessen Mobil die AS Blasbach eingerichtet, um wenigstens diesen Ast des Autobahnkreuzes zu nutzen. Dies wurde dann auch durch die beiden Steinbrüche Diabas/Holcim und Malapertus bzw. deren Zulieferer und Kunden genutzt. Im Zuge des Neubaus der B 49/A 45 müssen nun die Verkehrsbeziehungen neu überdacht werden. Dabei spielen aber auch die nach dem Regelwerk notwendige Anzahl der Fahrbeziehungen ein Rolle.

Planung Wetzlarer Kreuz / Dreieck NEU:



Quelle Die Autobahn GmbH 2021

Die aktuellen Pläne der AdB (für das notwendige Planfeststellungsverfahren) für das Wetzlarer Kreuz sehen einen Rückbau vom Autobahnkreuz zu einem Autobahndreieck vor. Dies ist aus Sicht der Autobahn GmbH notwendig, um eine vierspurige Anbindung der A 45 an die A 480 bzw. B 49 durchzuführen bzw. überhaupt bautechnisch realisieren zu können.

Diese Planung hätte zur Folge, dass die Verkehrsbeziehungen von Westen (A 45) in Richtung Blasbach, von Norden A 480 (AS Blasbach) Richtung Frankfurt und von Wetzlar über Dalheim nach Norden nicht mehr möglich wären.

Der Wegfall der Verkehrsbeziehungen hat aber erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung auf der L 3053 Hermannstein-Blasbach in Zusammenhang mit den beiden Steinbrüchen Malapertus und Diabas/Holcim und den dort vorliegenden Ziel- und Quellverkehren, aber auch auf die Berufspendler von und nach Norden. Alle Berufsverkehre müssten zukünftig Richtung Norden durch die Hermannsteiner Straße fahren.

Hier hat die Stadt schon auf diese Auswirkung deutlich hingewiesen und die Überarbeitung der Planungen eingefordert.

Zusammengefasst ist Folgendes festzuhalten:

Der Rückbau der Fahrbeziehungen in und von Richtung Nord wurde begründet mit den lediglich 3.200 Fahrbeziehungen am Tag (aus der Verkehrsuntersuchung AdB). Außerdem ist die Umsetzung einer Zufahrt von Blasbach in Fahrtrichtung Hanau auf die A 45 aufgrund des Regelwerkes und der Rahmenbedingungen nur sehr schwierig technisch und baurechtlich umzusetzen. Nach Auffassung der AdB ist die Herstellung dieser Fahrbeziehung unverhältnismäßig, da gleichzeitig eine zumutbare Umleitungsstrecke über die A 480 besteht.

Faktisch müssten nun – wenn diese Alternative „nur von Blasbach nach Aßlar“ käme, täglich die nicht unerheblichen LKW Fahrten über diese Umleitung abgewickelt werden. Es besteht die Befürchtung, dass dann viele Fahrten von den Speditionen über die L 3053 – und dann in Richtung Innenstadt bzw. Hermannstein - abgewickelt werden könnten. Die Fahrten in Richtung Steinbrüche von der A 45 kommend können noch weiterhin abfahren.

Die L 3053 ist in der Ortsdurchfahrt Hermannstein mit Tempo 30 beschildert, da dort ein Kindergarten und eine Grundschule etabliert sind, sowie gerade neue Familienhäuser bezogen werden.

Beschlusstext 3:

Der Magistrat wird beauftragt, gemeinsam mit AdB und Hessen Mobil, Lösungen zu finden, die sowohl für die Ortsteile Blasbach und Hermannstein als auch für den weiterführenden Verkehr eine sinnvolle Lösung, unter den Gesichtspunkten Verkehrsbelastung, Emissionen und städtebauliche Entwicklung, beinhaltet.

Dies beinhaltet auch die Forderung die Fahrbeziehung Wetzlar-Dalheim Richtung Norden aufrecht zu erhalten.

Anmerkung:

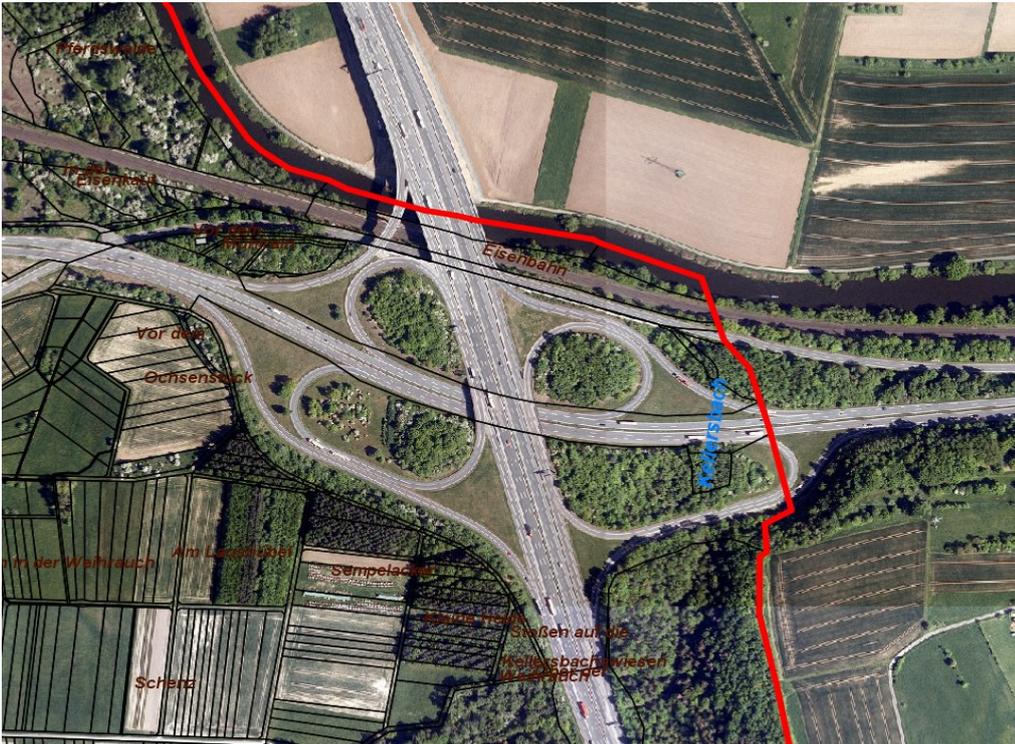
Erste Gespräche mit den beiden Betreibern der Steinbrüche haben stattgefunden. Fazit war, dass für den Betreiber des Steinbruchs Holcim die von AdB angebotene Umleitungsempfehlung über die A 480 kein Problem darstellen wird. Seitens Grube Malapertus/Heidelberg Sand & Kies wurde bezüglich der Umfahrungsstrecke ebenfalls keine Bedenken geäußert.

Unabhängig von der Frage, wie sich die Betreiber der Steinbrüche positionieren, muss eine Belastung der OD Hermannstein auf jeden Fall vermieden werden. Wohlwissend, dass aufgrund der Ausweisung als Landesstraße 3053 hier die Grenzen des Machbaren überschaubar sind.

Die Autobahn hatte bereits dahingehend ein Entgegenkommen signalisiert, dass die Fahrtrichtung von und nach Blasbach von der AS Aßlar erhalten bleiben könnte. Dies würde für die Pendler aus dem „Hinterland“ eine deutliche Erleichterung bedeuten. AdB hat dazu eine Vorlage an das zuständige Ministerium auf den Weg gebracht und wartet derzeit auf die Zustimmung.

4. Anschlussstelle Wetzlar – Ost

Aktuelle Situation Wetzlar – Ost:

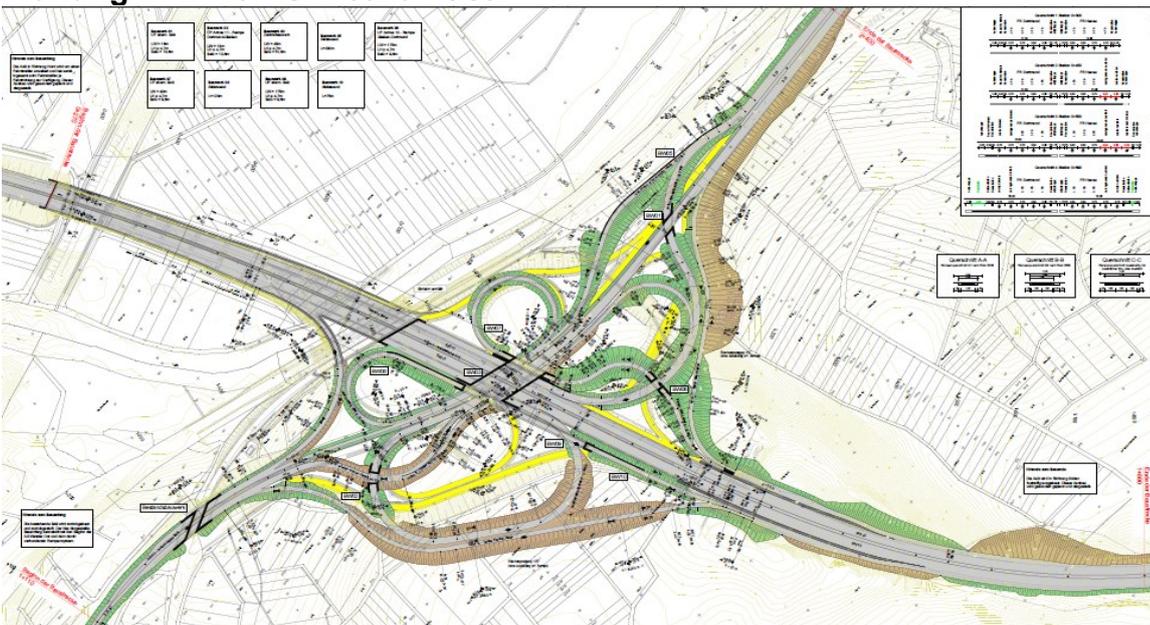


Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung:

Die AS Wetzlar Ost ist ein vielbefahrener Autobahnknoten und Drehscheibe des NORD / SÜD und OST / WEST Verkehrs. Diese Bedeutung hat nach der Deutschen Einheit noch erheblich zugenommen und wird sich bei der angedachten Verlegung der B 49 bzw. Ausbau der A 45 noch verstärken.

Planung BAB 45 AS Wetzlar-Ost:



Quelle: Die Autobahn GmbH 2021

Durch den sechs-streifigen Ausbau der A 45 im Zuge der Umlegung B 49 muss auch die Anschlussstelle Wetzlar Ost umgebaut werden. Dies ist notwendig, weil der regelkonforme Ausbau bestimmte Verschwenkungen der Fahrspuren nicht erlaubt.

Bei der Neugestaltung der Anschlussstelle ist zu berücksichtigen, dass der Umleitungsverkehr der B 49 künftig ebenfalls hierüber abgewickelt werden muss. Um die Leichtigkeit des Verkehrs der 2-streifigen Richtungsfahrbahnen nicht zu behindern, sind die neuen Rampen möglichst direkt anzubinden. Insofern dies nicht möglich ist, sind die Radien so zu wählen, dass eine möglichst konstant hohe Geschwindigkeit beibehalten werden kann. Da die neu errichtete Talbrücke Dorlar einen Zwangspunkt darstellt, können die Verkehre nicht komplett neu geordnet werden, sondern müssen hierauf reagieren, so dass eine eher untypische Anschlussstellenform (Spaghetti-Knoten) entsteht.

Da auch diese Maßnahme ein Teil der Umleitungsstrecke der B 49 ist, muss der Bau bis zum 31.12.2027 abgeschlossen sein.

Beschlusstext 4:

Der Magistrat wird beauftragt, mit AdB und Hessen Mobil eine für die Stadt optimale Anbindung zu realisieren. Dabei sollte auch Fragen wie Flächenverbrauch und Leichtigkeit des Verkehrs Berücksichtigung finden.

5. Anschlussstelle Dillfeld – Nord an die B 277

Aktuelle Situation:

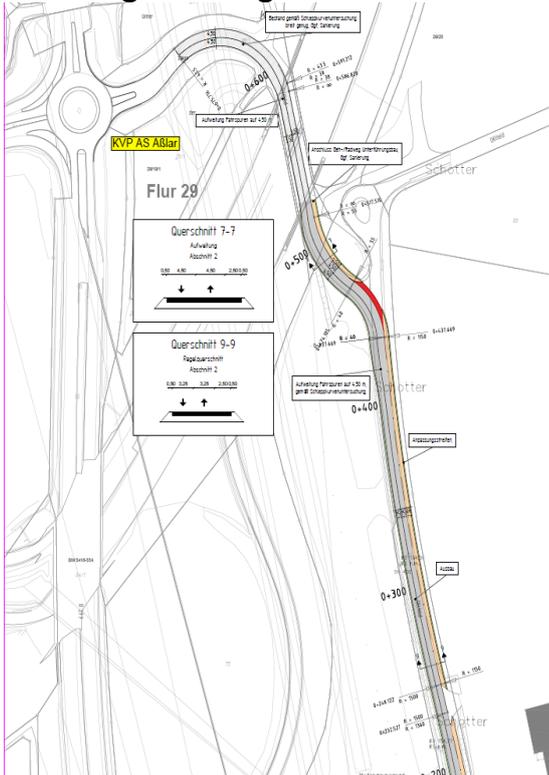


Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung:

Die Haupterschließung des Gewerbe- und Industriegebietes Dillfeld erfolgt derzeit über die mittlere Zufahrt in Höhe von OBI. Die Verbindung nach Hermannstein ist lediglich als Wirtschaftsweg ausgebaut. Seit Jahren gibt es seitens der Stadt Planungen das nördliche Dillfeld auszubauen und dabei den Hochwasserdamm als Straße zu nutzen (der Damm wurde bereits hierfür ausgelegt). Durch die Umleitungsplanungen von Hessen Mobil auf der B 277 und der damit verbundenen Reduzierung der Fahrbeziehungen an der mittleren Zufahrt ins Dillfeld, ist ein temporärer Ausbau der Straße Dillfeld Nord notwendig geworden. In diesem Zusammenhang ist auch die geplante Ortsumgehung innerhalb der Stadt Aßlar mit zu berücksichtigen.

Derzeitige Vorzugsvariante von Hessen Mobil für das Provisorium:



Hessen Mobil hat angekündigt, dass aufgrund der notwendigen Umleitungsstrecken, für die geplante Großbaustelle über die B 277 / A 480, die bisherige mittlere Zufahrt zum Gewerbegebiet Dillfeld (Höhe OBI) teilweise zurückgebaut werden muss. Es wird an dieser Stelle künftig keine Ampel mehr geben und lediglich rechtsein- bzw. rechtsabgebogen werden können. Dadurch entsteht die Notwendigkeit eine neue leistungsfähige Zu- bzw. Ausfahrt für das Dillfeld zu bauen. Dies will Hessen Mobil tun. Da dieser Ausbau lediglich als Provisorium während der Umbauzeit vorgesehen war, hat die Stadt angeregt, hier eine Ausbauvariante zu wählen, die später weiter genutzt werden kann. Damit würden auch die Kosten für einen fiktiven Rückbau des Provisoriums für Hessen Mobil entfallen. Für die Variantenplanung wurde eine Verwaltungsvereinbarung (VwV) abgeschlossen, die auch die städtischen Interessen berücksichtigt.

Dazu gehört auch, dass zu diesem Ausbau eine ordnungsgemäße Fahrbeziehung zu der auf dem Hochwasserdamm liegenden kommunalen Straße Richtung Hermannstein erfolgt. Im Rahmen der Planung und der anstehenden Verkehrsuntersuchung wird durch Hessen Mobil geprüft, wie der entsprechende Knotenpunkt auszubilden ist. Darüber hinaus werden in der Planung die Belange der ansässigen Unternehmen (insbesondere Buderus Edelstahl) berücksichtigt. Auch für diese Planung wird Hessen Mobil ein Planfeststellungsverfahren (im Kontext der gesamten Umleitungsstrecke) durchführen.

Beschlusstext 5:

Der Magistrat wird beauftragt, in der Zusammenarbeit mit Hessen Mobil alles zu tun, damit die Erschließung des Gewerbegebietes Dillfeld und seiner dort angesiedelten Betriebe leistungsfähig hergestellt bzw. erhalten wird.

Die auf Grundlage der Planungsvereinbarung zu erarbeitende Vorzugsvariante wird zu gegebener Zeit den städtischen Gremien vorgelegt werden.

6. Anschluss Wetzlar - Dalheim

Aktuelle Situation

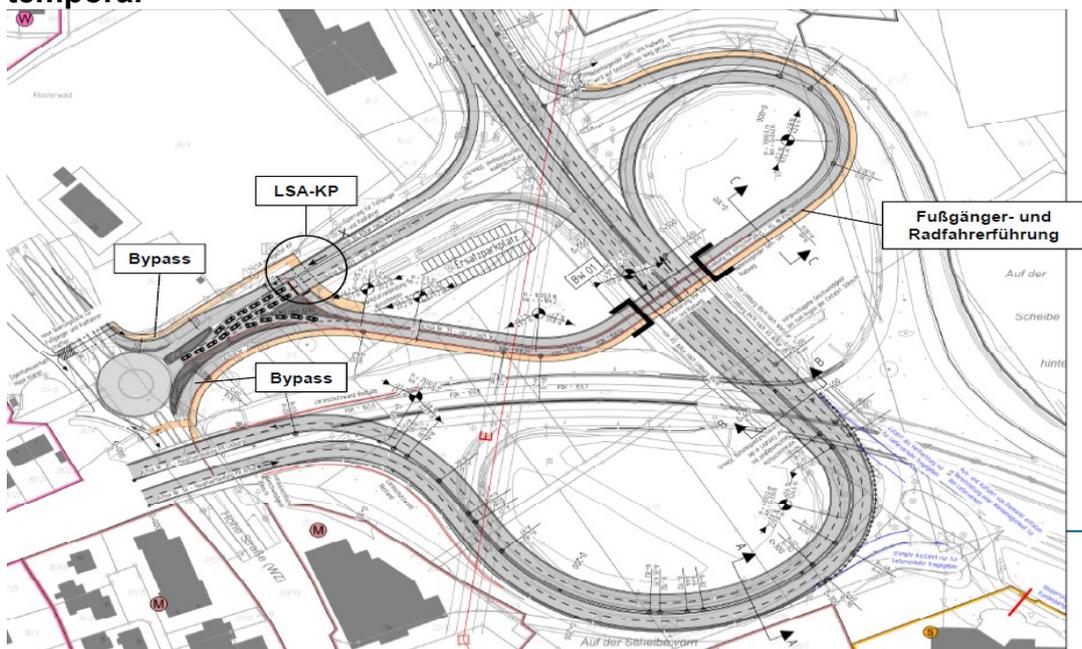


Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung:

Der Knoten Trauar / B 277 an der sog. Nordspange ist die Hauptzufahrt ins Stadtgebiet von Fahrtrichtung Norden. Diesem Knoten an der Verbindungsachse B 49 / B 277 kommt eine große verkehrliche Bedeutung zu. Zudem erfolgt über den Knotenpunkt die wesentliche Erschließung des Stadtteils Dalheim. Bedeutung hat auch die Zufahrt zu dem Globus Baumarkt von der B 277 / B 49.

Planung Knoten Dalheim - temporär



Quelle Hessen Mobil 2021

Derzeit läuft der städtische Verkehr über die Altenberger Straße und die Nordspange auf die B 277 und weiter über die A 480. Für die Dauer der Umbauarbeiten soll der gesamte Durchgangsverkehr der B 49 um Wetzlar herumgeleitet werden. Aufgrund der dann notwendigen Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit der Umleitungstrecke über die B 277 / A 480 / A 45 muss diese auf dem gesamten Streckenabschnitt ertüchtigt und für die dann erwarteten Verkehrsmengen vier-streifig hergerichtet werden. Dazu dienen verschiedene Baumaßnahmen. So auch der Umbau des Anschlusses Wetzlar – Dalheim.

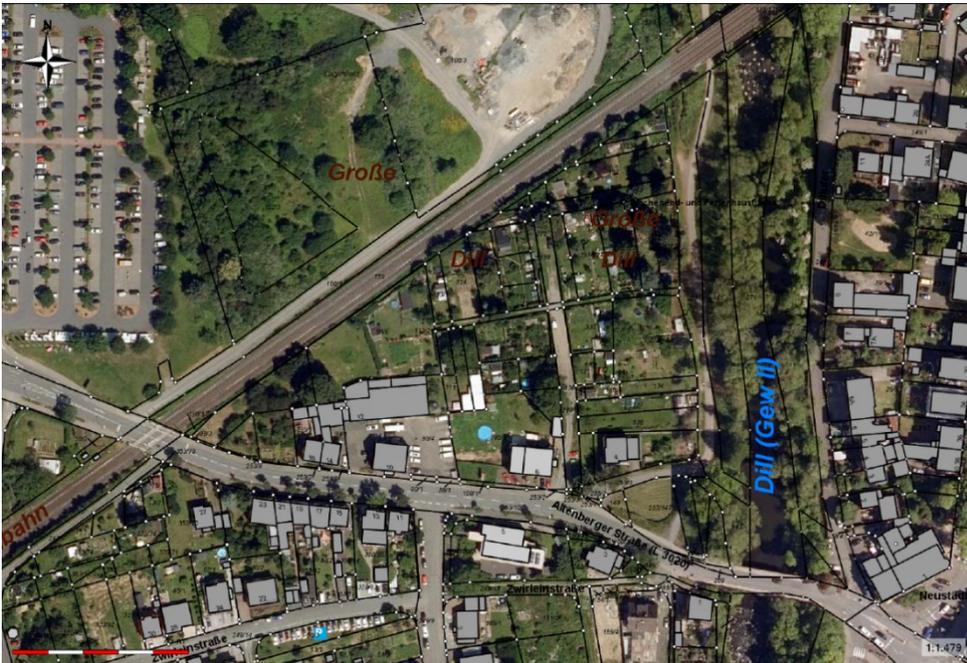
Die notwendigen Maßnahmen von Hessen Mobil im Bereich Dalheim haben erhebliche Auswirkungen auf das städtische Straßennetz. Neben dem bereits erwähnten Umbau der Zufahrt zum Gewerbegebiet Dillfeld werden auch hier die Fahrbeziehungen an den zusätzlichen Verkehr angepasst. D.h. es ist ein kreuzungsfreier und schneller Wechsel von der B 49 auf die B 277 erforderlich. Das bedeutet, dass verschiedene neue Rampen hergestellt werden müssen. Um den Anschluss an das städtische Netz leistungsfähig ermöglichen zu können, muss der Kreisverkehrsplatz Am Trauar umgestaltet und auf Höhe der Zufahrt zum Klosterwaldgelände eine Lichtsignalanlage hergestellt werden. Dadurch wäre die Zufahrt zum Klosterwaldgelände nur noch aus Fahrtrichtung Dillfeld und in Richtung Innenstadt möglich. Hier wurde seitens der Stadt gefordert, die Planung zu optimieren, damit das Gelände des Klosterwaldes ordentlich angebunden werden kann (z. B. aus Richtung Kreisverkehrsplatz). Auch ist die Fahrbeziehung zum Globusbaumarkt nicht mehr möglich (siehe nächster Punkt).

Beschlusstext 6:

Der Magistrat wird beauftragt, mit Hessen Mobil Lösungen zu erarbeiten, die Erschließung der Stadt Wetzlar von Fahrtrichtung Norden und des Stadtteils Dalheim weiterhin sicherzustellen. Auch sollten zukünftige Entwicklungen für das Gelände Klosterwald weiterhin möglich sein.

7. Anschluss der B 277 an das innerstädtische Verkehrsnetz (sogenannter Westanschluss)

Aktuelle Situation:



Quelle GIS Stadt Wetzlar 2021

Beschreibung:

Derzeit läuft der gesamte stadtein- und auswärts fahrende Verkehr über die Altenberger Straße. Diese Verbindungsachse ist aber durch den Bahnübergang deutlich in seiner Leitungsfähigkeit eingeschränkt. Seit Jahren gibt es Überlegungen dort eine Abhilfe zu schaffen, zumal es im Stadtgebiet keine zweite redundante kreuzungsfrei Querung der Bahnlinie gibt. Die Grundstücke, die benötigt werden, sind zu 95 % in städtischen Besitz.

Planung Westanschluss / zukünftig L 3020n:



Quelle Hessen Mobil 2021

Im Zuge der Vorplanungen für die Umleitungsstrecke wurde von Hessen Mobil, auf Hinweis der Stadt Wetzlar, auch die Verkehrssituation in der Altenberger Straße untersucht. Die Verkehrsprognose geht von ca. 30.000 Fahrbeziehungen pro Tag aus; somit nahezu doppelt so viele wie im Bestand. Von Hessen Mobil ist somit eine provisorische, planfreie Querung der Bahnstrecke nahe der Altenberger Straße zu realisieren, um den Stadtbezirk nach Wegfall der B 49 im Stadtgebiet noch anzubinden bzw. um eine leistungsfähige (zunächst) provisorische Anbindung der Stadt von Westen her zu gewährleisten.

Hessen Mobil wird für diesen Westanschluss das Planfeststellungsverfahren durchführen. Im Rahmen einer noch zu schließenden Verwaltungsvereinbarung wird die Planung und der Bau so gestaltet, dass der Straßenkörper später in den Bestand der Stadt Wetzlar übernommen werden kann. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren muss auch eine Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der Deutschen Bahn (DB Netz AG) abgeschlossen werden. Durch die Beteiligung der Bahn und der damit verbundenen längeren Planung der Baumaßnahme wird seitens Hessen Mobil vorgesehen, das Planfeststellungsverfahren für den Westanschluss zeitlich von dem der Umleitungsstrecke abzukoppeln. Die Planung wird jedoch so vorangetrieben, dass auch der Westanschluss (als wesentlicher Bestandteil der Umleitungsstrecken) bis zur vollständigen Außerbetriebnahme der Hochstraße fertiggestellt wird.

Es gibt ein erstes Planungskonzept für diesen Westanschluss, der vorsieht, dass eine mehrspurige Brücke über die Eisenbahn geführt wird und einen Abzweig nördlich davon in die Altenberger Straße erhält. Dieses Planungskonzept sollte auch dem Grunde nach vom Kostenträger Bund so genehmigt werden. Damit könnte dann auch die Frage der Kostentragung geregelt werden.

Erste Gespräche mit Hessen Mobil und der DB Netz AG haben ergeben, dass es derzeit einen nachvollziehbaren Wunsch seitens der Bahn gibt, den straßengleichen Bahnübergang (BÜ) zu beseitigen. Um die Förderung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz in Anspruch nehmen zu können, muss der BÜ vollständig zurückgebaut werden. Hessen Mobil war sich einig mit der Stadt, dass die Planungen zu einem gemeinsamen Planungskonzept hin zu einer dauerhaften Verkehrsanlage erweitert wird. Der Rückbau der BÜ wird in die Neubauplanung des Westanschlusses integriert.

Darüber hinaus müssen auch die Belange der Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt werden. Hierfür wurden mögliche Linienführungen seitens der Stadt und Hessen Mobil zur Verfügung gestellt. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Westanschluss, die nicht erforderlicher Bestandteil der Planung sind und von der Stadt finanziell zu tragen sind, können seitens des Landes über das Mobilitätsförderungsgesetz bzw. das Förderprogramm Nahmobilität bezuschusst werden (Förderquote ca. 70 %).

Beschlusstext 7:

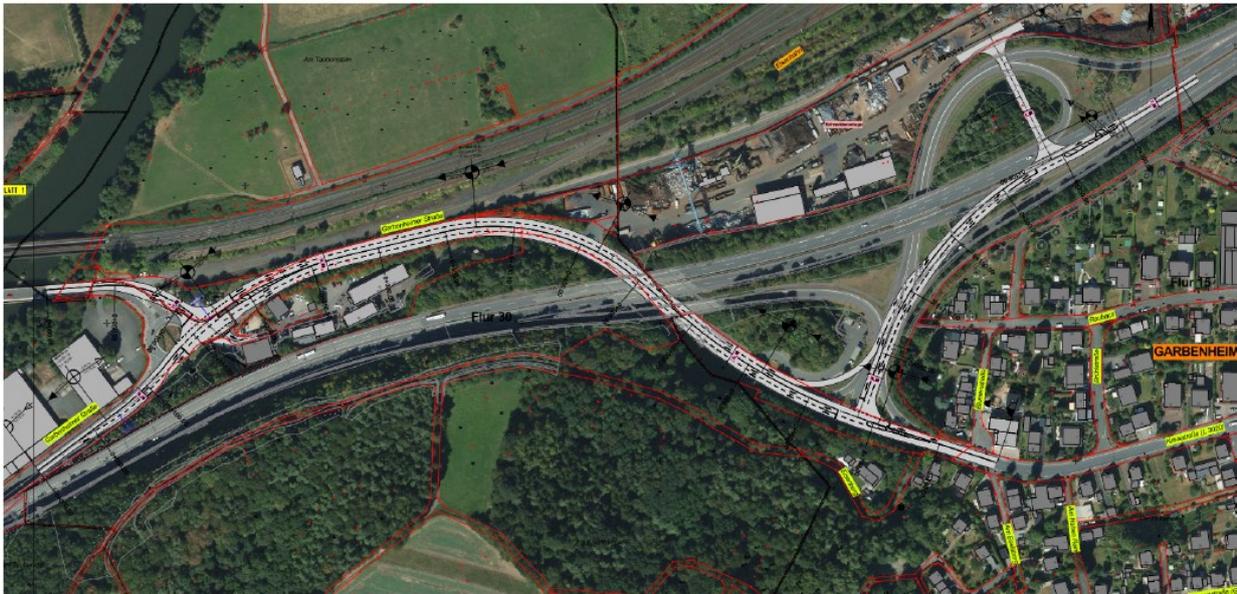
Der Magistrat wird beauftragt, mit Hessen Mobil und der DB Netz AG in entsprechende Verhandlungen zu einer Planungsvereinbarung zwischen Bahn, Hessen Mobil und der Stadt einzutreten, mit dem Ziel, ein Planfeststellungsverfahren für den Neubau des Westanschlusses einschl. vollständigem Rückbau der BÜ in der Altenberger Straße, Linienführung für Fußgänger und Radfahrer, incl. der Frage Kostentragung vorzubereiten und abzuschließen.

8. Zugänge aus Fahrtrichtung Gießen – Ostzufahrt

Beschreibung:

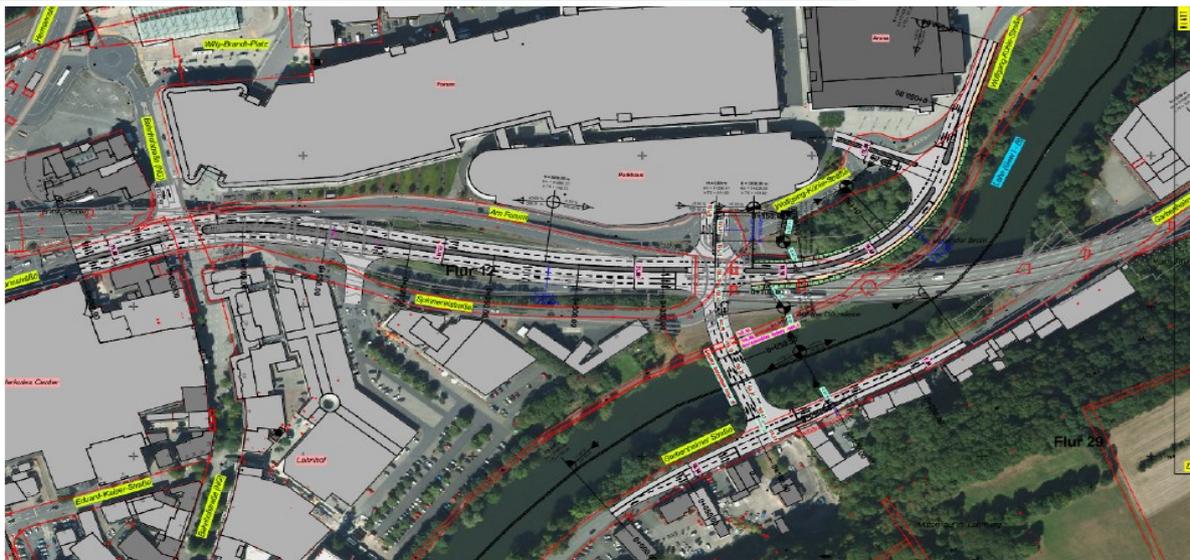
Die Zufahrt aus Richtung Osten zum Forum und zur Buderus-Arena erfolgen über die AS Garbenheim der B 49 und die L 3020. Diese werden im Zuge des Umbaus der B 49 zu Stadtzubringern zurückgebaut werden müssen.

Planungskonzept Stadtzubringer Ost (hier: ehem. AS WZ-Garbenheim und L3020)



Erhebung der Grundlagendaten und Prüfung der Leistungsfähigkeit steht noch aus!

Planungskonzept Stadtzubringer Ost (hier: ehem. AS WZ-Mitte und L3020)



Erhebung der Grundlagendaten und Prüfung der Leistungsfähigkeit steht noch aus!

Nach dem Wegfall der B 49 im Stadtgebiet sind leistungsfähige Zufahrten von Westen und Osten für den Quell- und Zielverkehr erforderlich. Während im Westen noch keine konkrete Planung existiert (der Westanschluss ist nicht der Ersatz für den neuen Stadtzubringer West, der etwa im Bereich der heutigen Hochstraße liegen wird), wurde für die den Stadtzubringer Ost bereits eine Variante erarbeitet.

In dieser Variante vorgesehen ist die Verknüpfung der - auf eine -als Landesstraße abzustufende- B 49 - mit dem städtischen Netz im Bereich der AS Garbenheim. Von hier soll eine 4-spurige Straße in Richtung Wetzlar geführt werden. Der Kreisverkehrsplatz im Einmündungsbereich der Wolfgang-Kühle Straße muss zu einer ampelgesteuerten Kreuzung umgebaut werden. Hier teilt sich der Verkehr in Richtung Forum bzw. Brückenstraße. Da die Brückenstraße und Garbenheimer Straße die zusätzlichen Verkehrsmengen nicht aufnehmen können, muss eine zusätzliche Querung der Lahn auf Höhe des Forums / Spinnereistraße hergestellt werden.

Beschlusstext 8:

Der Magistrat wird beauftragt, mit Hessen Mobil diese Planungen weiter zu verfolgen um sicherzustellen, dass eine Zufahrt der Stadt aus Richtung Gießen sicher und leistungsfähig, unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer, möglich ist. Dabei ist auch die mögliche Finanzierung zu klären. Entsprechende Planungen sind den städtischen Gremien vorzulegen.

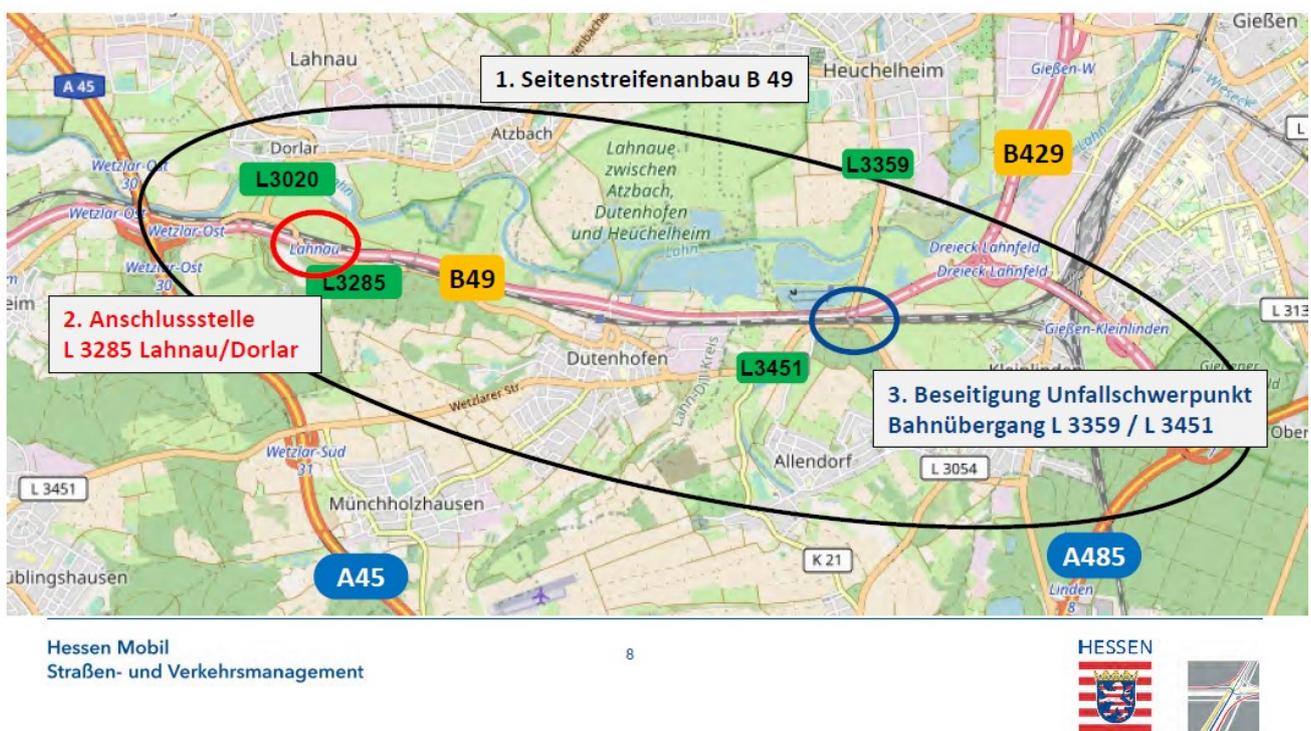
9. Neue Anschlussstelle Wetzlar-Dutenhofen an die B 49

Im Zuge des 4-spurigen Ausbaus der B 49 östlich der AS Wetzlar – Ost ist auch vorgesehen, die Zufahrt für den Stadtteil WZ – Dutenhofen neu zu planen. Diese Planungen berühren unser Stadtgebiet aber auch im Wesentlichen die Gemeinden Lahnau und Heuchelheim.

Hier gibt es noch keine aktuellen Planskizzen. Erste Gespräche mit Hessen Mobil und der Stadt Gießen haben begonnen.

B 49 – Seitenstreifenanbau zwischen Wetzlar-Ost und A 485 AD Bergwerkswald

Projektübersicht – Planungsziele



Beschlusstext 9:

Der Magistrat wird beauftragt, mit Hessen Mobil und der Stadt Gießen hier eine für die Stadt Wetzlar und die beiden betroffenen Ortsteile zukunftsfähige Lösung zu finden. Die Planungen werden zu gegebener Zeit ebenfalls den städtischen Gremien vorgelegt werden.

10. Raddirektverbindung Solms-Gießen

Beschreibung:

Im Zuge der im Frühjahr 2019 vom Land Hessen vorgelegten Festlegung eines Rad-Hauptnetzes Hessen (Radverkehrs-Verbindung zwischen allen Mittel- und Oberzentren) sind die Potentiale der einzelnen Streckenabschnitte hinsichtlich der Pendler ermittelt worden. Für den Streckenabschnitt zwischen Wetzlar und Gießen ist das Potential für die zweite förderfähige Kategorie von überörtlichen Radwegen, eine Rad-Direktverbindung, ausgemacht worden.

Durch die Verlegung der B 49 aus dem Stadtgebiet Wetzlar heraus und einer damit verbundenen möglichen Trassenänderung der Stadtzubringer könnten die vorhandenen Restflächen der heutigen B 49 genutzt werden, um eine Raddirektverbindung zwischen der Stadt Gießen und der Stadt Solms im Bereich des Stadtgebiets Wetzlar zu verwirklichen.

Im Rahmen der Planung soll zunächst für die Gesamttrasse eine Vorzugsvariante gefunden werden. Die einzelnen Kommunen werden dann jeweils die weiterführende Planung und Ausführung hierauf weiterentwickeln und finanzieren. Mit den Lahnpark-Kommunen als auch mit der Stadt Solms wurde diese Vorgehensweise bereits abgestimmt.

Sowohl für die Planung als auch für den Bau werden Fördermittel beantragt und bereits jetzt, seitens des Landes, in Aussicht gestellt.

Beschlusstext 10:

Der Magistrat wird beauftragt, mit Hessen Mobil, den Lahnpark-Kommunen und der Stadt Solms die Planung für die Raddirektverbindung zwischen Solms und Gießen voranzutreiben und im Rahmen der Baumaßnahmen an der B 49 umzusetzen. Die Planungen werden zu gegebener Zeit ebenfalls den städtischen Gremien vorgelegt werden.



Quelle: Google-Maps 2020

11. Bau und Ertüchtigung von Park-and-Ride-Parkplätzen im Umfeld von Wetzlar

Beschlusstext 11:

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, inwieweit zur Lösung der verkehrstechnischen Fragen rund um das Thema B 49 zusammen mit Hessen Mobil Park-and-Ride-Parkplätze ertüchtigt oder neu geschaffen werden können. Dabei müssen auch die Fragen der ÖPNV-Anbindung mit geklärt werden.“