

B49-Südumgehung Reiskirchen: Ein gut untersuchtes Beispiel verfehlter Verkehrspolitik

Seit vielen Jahren leiden Anwohner*innen der Bundesstraße B 49 in den Ortschaften Reiskirchen und Lindenstruth unter dem Autoverkehr und fordern eine deutliche Reduzierung der Belastungen. Viele von ihnen setzen dabei auf den Bau einer Umgehungsstraße. Neben dem alltäglichen Durchgangsverkehr (Näheres dazu s.u.) ist die Situation bei Stau auf der parallel verlaufenden A 5 besonders belastend, weil dann die B 49 als Umleitungsstrecke genutzt wird.

Doch genauso lange, wie es die Hoffnung auf eine Entlastung durch eine Umgehungsstraße gibt, befassen sich betroffene Landwirt*innen, Naturschützer*innen, Verkehrs- und Klimaaktivist*innen, Nutzer*innen des ÖPNV und nicht zuletzt die im Falle des Baus der Umgehungsstraße dann vom Verkehr und Lärm betroffenen Anwohner*innen mit dem Straßenneubauprojekt – und mit alternativen Möglichkeiten einer Reduzierung des Autoverkehr.

Keine Seite leugnet den Handlungsbedarf. Auch die Gegner*innen eines Straßenneubaus wünschen für die von Verkehrslärm und Feinstaub gequälten Anwohner*innen wirksame Entlastung. Sie sind aber zu der Überzeugung gelangt, dass es umweltfreundlichere Möglichkeiten mit voraussichtlich größeren Entlastungseffekten gibt – und dass diese längst ergriffen werden können. Sie sehen in der aktuellen Belastung daher auch eine Folge des alleinigen Hoffens auf die neue Straße.

In den langen Jahren der Beschäftigung mit den Planungen wurden entscheidungs-erhebliche Fehler in den Zahlen der Behörden entdeckt, gepaart mit Anzeichen, die den Verdacht stärken, dass einige der falschen Angaben sogar absichtsvoll erfolgt sein könnten, um den Straßenneubau durchzusetzen. Das stärkt nicht nur die Kritik am konkreten Bauprojekt der B 49, sondern nährt auch die Vermutung, dass bei anderen Straßenneubauplanungen im Bundesgebiet ebenso vorgegangen wird. Werden Zahlen gefälscht, um die Interessen der Auto- und/oder Baulobby zu bedienen? Lassen die so beeinflussten Politiker*innen Straßen auf Kosten von Natur, Klima, Straßensanierungen und ÖPNV bauen? Basieren ihre Entscheidungen auf falschen Zahlen? Für die B 49 wurde das genau untersucht und belegt. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass es sich um einen Einzelfall handelt.

Die Pläne für dieses Straßenprojekt wurden sehr genau durchleuchtet. Der Verdacht auf systematische Fälschungen, der sich aus den Recherchen zur B 49 ergibt, wirkt nicht wie eine Ausnahme. Darauf dürften die Informationen zur B49 von überregionalem Interesse sein.

Die Ergebnisse dieser genauen Untersuchungen von Planunterlagen, Protokollen und der konkreten Situation vor Ort sind im Folgenden kurz skizziert. Weitere Informationen und Erläuterungen stehen auf Nachfrage zur Verfügung.

A. Das Projekt B 49 Südumgehung Reiskirchen

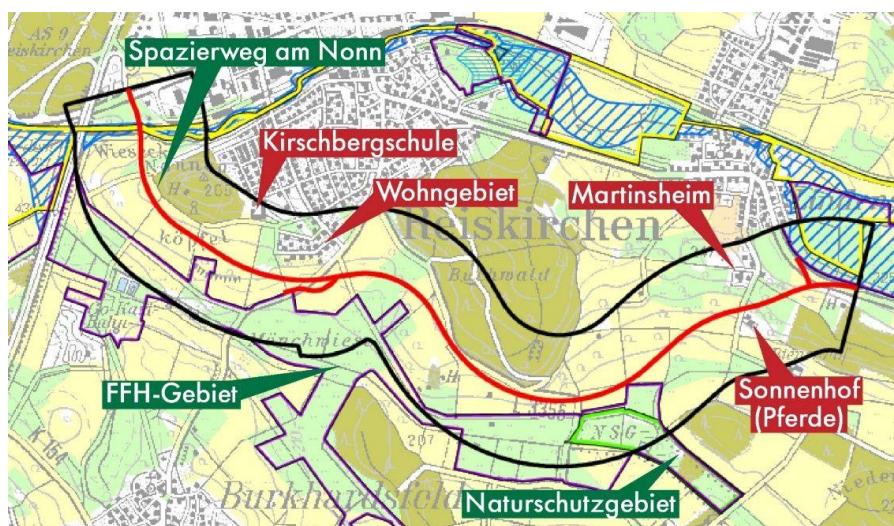
Die neue Straße soll 4,2 km lang sein. Sie beginnt im Westen an der A5, quert die Wieseckau, führt dann entlang des Nonn ins Jossollertal, um über den trocken geprägten Hang südlich des Ortes Lindenstruth wieder auf die vorhandene B49-Trasse zu führen. Der Preis für dieses Bauwerk wäre hoch, denn in Wieseckau und im Jossollertal werden Feuchtbiotope zerschnitten oder beeinträchtigt, die zu großen Teilen als FFH- und Naturschutzgebiet geschützt sind. Der beliebte Wanderweg am Nonn hätte in Zukunft auf ganzer Länge die neue Straße direkt vor sich – ein hoher Verlust für die Kerngemeinde Reiskirchen, die durch eine auf Wachstum ausgerichtete Lokalpolitik alle anderen Ortsränder bereits durch Autobahn, Mülldeponie sowie ausufernde Wohn- und Gewerbe-

gebiete zugebaut hat. In der Jossolleraue und an den trocken-warmen Hängen südlich von Lindenstruth leben geschützte Arten. Für diese sind Umsiedlungen und Vergrämungen vorgesehen, deren Erfolg von Biolog*innen bezweifelt wird.

Verloren gingen zudem landwirtschaftliche Flächen, ein Hof wäre sogar in seiner Existenz bedroht. An der Kirschberg-Grundschule, anderen sensiblen Einrichtungen und bislang ruhigen Wohngebieten würde die Straße in geringer Entfernung vorbeiführen. Vor allem aber klagt die Initiative „Sanieren statt planieren!“ die insgesamt verfehlte Verkehrspolitik an, die sich am Beispiel dieser Straße aufzeigen lässt: „Die parallel verlaufene Bahnlinie wird seit Jahrzehnten vernachlässigt, der vom jetzigen Autoverkehr betroffene Ort Lindenstruth wartet ebenso lang darauf, dass die Bahn nicht mehr nur durchfährt, sondern dort auch hält.“ Zudem werde die Einrichtung von Tempo-30 auf den Ortsdurchfahrten immer wieder verhindert, so dass Navigationsgeräte immer noch die B49 als Route vorschlagen, obwohl die Autobahn A5 parallel verläuft und genutzt werden könnte. Dass zunehmend mehr Menschen – entgegen des Navi-Vorschlags – die A5 nutzen und deshalb die Verkehrsbelastungen auf der B49 seit Jahren zurückgehen, werde systematisch verschwiegen. Die Initiative erkennt in den Planungen für den Neubau der B49 im Kreis Gießen typische Anzeichen einer verfehlten, bewusst auf Autoförderung ausgelegten Verkehrspolitik.



Einen Überblick über dieses Straßen-Neubau-Projekt enthält der Bundesverkehrswegeplan¹. Die wesentlichen Konflikte im Überblick (Kartenbasis aus Planunterlagen, Texte hinzugefügt):



¹ www.bvwp-projekte.de/strasse/B49-G10-HE-T1-HE/B49-G10-HE-T1-HE.html

B. Kritikpunkte, die vermutlich auf andere Straßenneubauprojekte übertragbar sind

1. Neubau behindert Sanierung

Die Gelder für den Neubau der B49 stammen aus Mitteln für die Sanierung von Brücken und Tunneln². Am 9. Oktober 2025 teilte der Bundeskanzler die Ergebnisse des Koalitionsausschusses zur Verkehrsinfrastruktur mit: „Alles, was baureif ist, wird gebaut.“ Dies betreffe sowohl Schiene als auch Straße.³

Doch Bundesverkehrsminister Schnieder verwendet dieses Geld alleine für Straßen-Neubau-Projekte. Brücken, Tunnel und Bahn gehen leer aus. Zwar werden diese in der entsprechenden Presseinformation des Ministeriums weiter als allgemeines Ziel genannt⁴, doch im konkreten Teil Statt dessen folgt dann eine Liste ausschließlich mit 23 zusätzlichen Straßen, für die eine Baufreigaben erteilt wird.

Damit gibt es einen direkten Zusammenhang zwischen Sanierungsstau, Vernachlässigung der Bahn und dem in der Politik offenbar verbreiteten Hang, lieber publikumswirksam rote Bänder durchzuschneiden. Indirekt ist die schädliche Wirkung auf dringend notwendige Sanierungen sogar noch größer, da der Neubau auch Maschinen und Arbeitskraft bindet, zudem die Menge der danach zu erhaltenden Straßen weiter wächst.

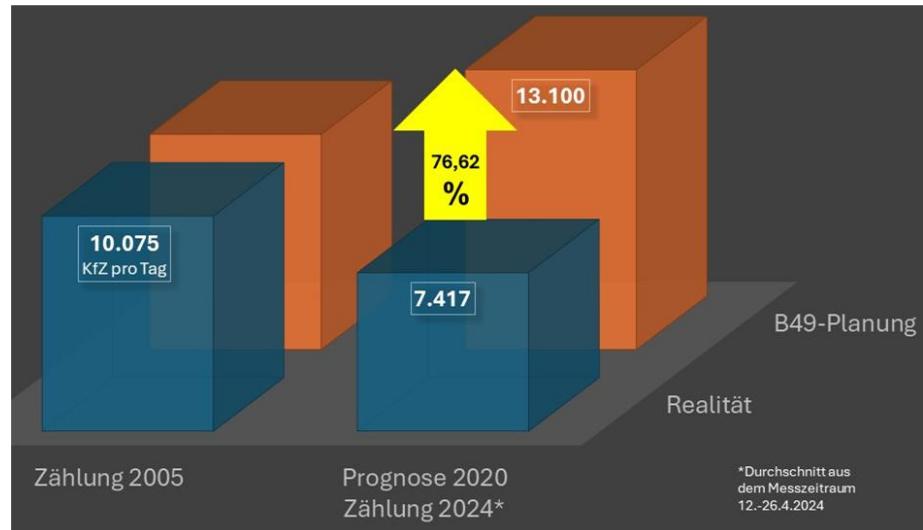
Der Protest gegen den B49-Neubau steht damit stellvertretend für die Kritik an allen 23 Straßenbauten, die auf Kosten von Sanierungen und Bahnausbau vollzogen werden sollen.

- Zusätzliche Informationen auf <https://b49.siehe.website> unter „Neubau gefährdet Sanierungen“⁵

2. Verdächtige Zahlen

Gründliches Studium der verschiedenen Phasen der Bedarfspläne während der Planfeststellung sowie eigene Verkehrszählungen durch die Straßengegner*innen lassen den Verdacht aufkommen, dass die Straßenbaubehörde mit unzutreffenden Zahlen hantiert:

- Verkehrsmenge:
Für Lindenstruth wird im Bedarfsplan eine Steigerung der Verkehrsbelastung bis 2020 auf 13.100 Fahrzeuge pro Tag behauptet. Die behördeneigenen Verkehrszählungen ergaben zum Zeitpunkt der Planfeststellung allerdings abnehmende Verkehrszahlen im Bereich zwischen 7000 bis 9000



² <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/070-schnieder-erteilt-baufreigaben-fuer-23-strassenprojekte.html>

³ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ergebnisse-koalitionsausschuss-2388114>

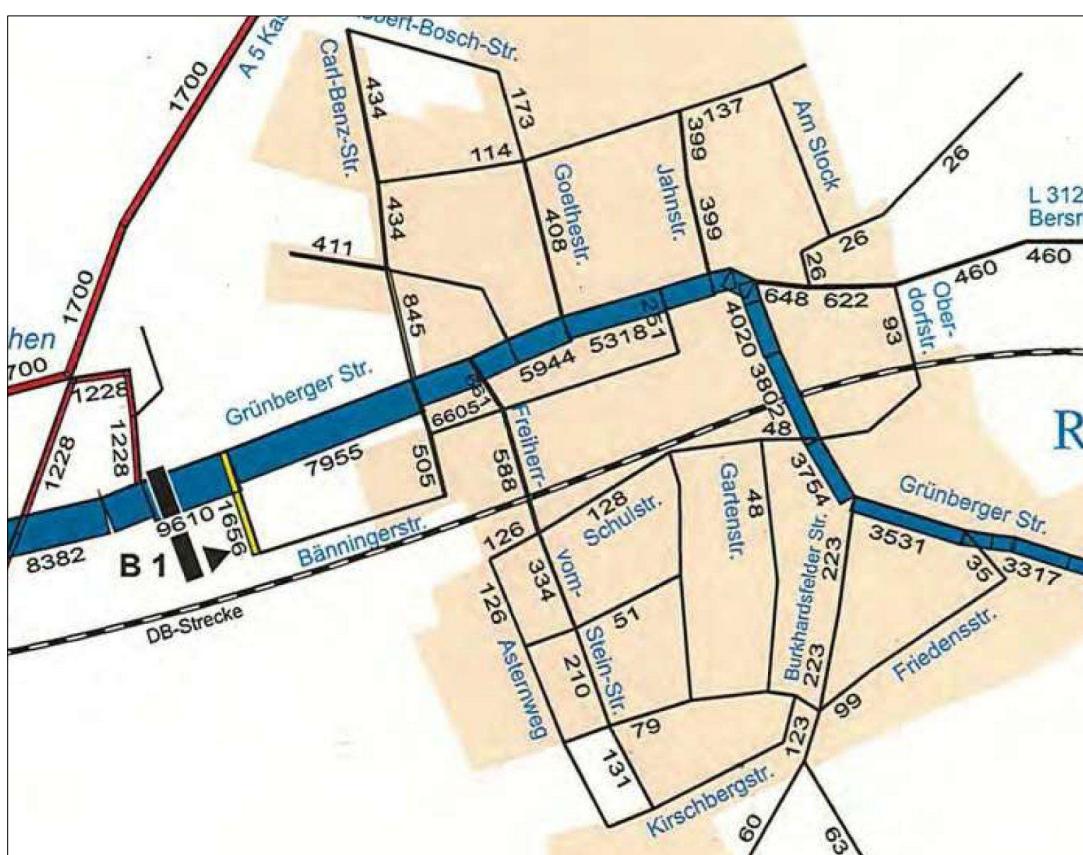
⁴ s. Anm. 2

⁵ <https://b49.siehe.website>

Fahrzeuge. Eine automatische Zählung mit dem Telraam-System plus händischer Überprüfung im Frühjahr 2024 ergab 7.417 Fahrzeuge pro Tag, deckt sich also mit den behördlichen Zählungen, die im Internet einzusehen sind⁶. Die Abweichung der Prognose zu diesen realen Zahlen in Lindenstruth beträgt also 76,62% (siehe Abbildung).

- Entlastungswirkung:

Eine von der Planungsbehörde selbst organisierte Untersuchung der Fahrziele von auf der B49 nach Reiskirchen einfahrenden Fahrzeugen ergab, dass von insgesamt 9610 Fahrzeugen über zwei Drittel in den Ortsbereichen Reiskirchen und Lindenstruth bleiben bzw. aus diesem Richtung Bersrod abbiegen. Nur ca. 3000 Fahrzeuge, also unter einem Drittel, fahren weiter Richtung Grünberg, zudem 120 nach Hattenrod oder Burkardsfelden. Nur diese würden die neue Straße nutzen – also weniger als ein Drittel, vermutlich abzüglich noch weiterer, die für einen Zwischenstopp in Reiskirchen die alte Trasse weiter bevorzugen. Dennoch steht in der Planfeststellung: „Nach dem Bau der Ortsumgehung ist mit starken Entlastungen (bis zu 64 % in Reiskirchen und bis zu 87 % in Reiskirchen/Lindenstruth) im Zuge der alten B 49 zu rechnen.“



Die Abbildung aus den Planungsunterlagen zeigt die Verkehrsverteilung der von Westen (links) einfahrenden 9610 Fahrzeuge pro Tag. Nur 3317 verlassen Reiskirchen östlich, von denen weitere in Lindenstruth (ca. 1000 Einwohner*innen, ca. 1000 Arbeitsplätze) verbleiben. Die Umgehungsstraße kann daher nur weniger als ein Drittel der bisherigen Fahrzeuge abfangen.

Weitere Informationen und Ausschnitte aus den Planunterlagen sind auf <https://b49.siehe.website> unter „Plan mit manipulierten Zahlen“ zu finden⁷.

Alle Unterlagen und die Rohdaten der eigenen Verkehrszählungen können gerne zur Verfügung gestellt werden.

⁶ https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do

⁷ https://projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=44&p=21362

3. Missachtung von Alternativen

Die B49 verläuft in dem Abschnitt, den der Neubau entlasten soll, parallel zu mehreren Verkehrsachsen, die jeweils erhebliche Teile des täglichen Verkehrs aufnehmen und somit die Verkehrszahlen auf dem bisherigen Verlauf deutlich verringern könnten – und das mit teilweise sehr einfachen, in jedem Fall aber umweltfreundlicheren Mitteln.

- A5:
B49 und A5 kreuzen sich an den Abfahrten Alsfeld-West/Pfefferhöhe und Reiskirchen. Sie verlaufen also im Wesentlichen parallel. Seit dem Bau der Abfahrt „Grünberg“ kann auch der Verkehr aus der direkt östlich angrenzenden Region über die A5 fließen. Aktuell empfehlen Navigationsgeräte aber immer noch die Fahrt über die B49 und damit durch die Ortschaften Lindenstruth und Reiskirchen. Grund ist, dass die Fahrzeit auf beiden Varianten 12min beträgt (Grünberg zentrale Kreuzung bis Anschlussstelle Reiskirchen), aber die B49 etwas kürzer ist. Durch Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten würden Navigationsgeräte die Fahrt über die A5 empfehlen.
- Vogelsbergbahn:
Noch direkter neben der B49 verläuft die Vogelsbergbahn von Gießen nach Alsfeld. Diese ist in den vergangenen Jahrzehnten nicht nur stark vernachlässigt, sondern sogar in Teilen zurückgebaut worden. So sind Haltestellen gestrichen und Überhol-/Begegnungsgleise abgebaut oder vom Schienenstrang getrennt worden. Solche zweigleisigen Abschnitte sind aber für eine Taktverdichtung ebenso notwendig wie für einen Wechsel zwischen Zügen, die überall halten, und Eilzügen. Dieses Fehlen von zweigleisigen Abschnitten ist einer der Hauptgründe für ständige Verspätungen und Ausfälle auf der Linie. Eine Aufwertung der Vogelsbergbahn wäre die wichtigste Alternative zum Neubau der B49. Bereits vor einigen Jahren dafür bereitgestellte Gelder wurden nicht genutzt. Besonders auffällig ist, dass der Zug zwar durch Lindenstruth fährt, dort aber nicht hält. Eine Haltestelle wird seit vielen Jahren gefordert, aber nicht umgesetzt. Stattdessen soll nun ein Straßenneubau die selbsterzeugten Probleme „lösen“.
- Radfahrinfrastruktur:
Die Gemeinde Reiskirchen verfügt über keinen einzigen Meter Fahrradweg im eigenen Zuständigkeitsbereich. Ohne die überregionalen Radwege wäre sie eine „radweglose“ Gemeinde. Dabei werden ihr seit Jahren Vorschläge unterbreitet, zum Beispiel für eine günstigere Führung des Fernradweges „R7“ im Ortsbereich Reiskirchen oder für Aufbesserungen an geeigneten Verbindungswegen in die Ortsteile. Ebenso gab es konkrete Vorschläge, in den Dörfern wieder Einkaufsmöglichkeiten zu schaffen, um unnötige Wege zu vermeiden.
- Situationsbedingte Ortsdurchfahrtsverbote:
Seit Sommer 2025 gibt es die verkehrsrechtliche Möglichkeit für Ortsdurchfahrtsverbote bei Stau auf der Autobahn. Kraftfahrzeuge müssen auf der Autobahn verbleiben. Damit könnten die Belastungen der betroffenen Anwohner*innen deutlich reduziert werden⁸.

Weder die Gemeinde Reiskirchen noch Land und Bund nutzen ihre vielfältigen Möglichkeiten, die Anwohner*innen der B49 zu entlasten. Die unangenehme Verkehrslage ist Folge falscher Politiken. Statt endlich die sinnvollen Maßnahmen durchzuführen, soll nun auch der Süden von Reiskirchen und Lindenstruth mit Beton und Verkehrslärm gestaltet werden.

⁸ <https://www.daniela-ludwig.de/bundesverkehrsministerium-gibt-gruenes-licht-fuer-durchfahrtsverbote-durchgemeinden-entlang-von-autobahnen/>

4. Verfehlte Regional- und Lokalpolitik steigert den Verkehr

Seit Jahrzehnten weist die Gemeinde Reiskirchen umfangreich Bauland für Wohnen und Gewerbe aus. Sinnvolle Verkehrsanbindungen für diese Gebiete fehlen größtenteils. In Reiskirchen und Lindenstruth liegen alle Neuausweisungen nördlich der B49 und sind vielfach nur durch bestehende Wohngebiete zu erreichen. In der Kerngemeinde ist es zudem zu erheblichen Abwanderungen von Geschäften für den alltäglichen Bedarf in Richtung der neuen Gewerbegebiete nahe der Autobahnabfahrt gekommen. Im Ortskern gibt es nur noch zwei kleine Bäckerläden, deren Existenz durch die fortschreitenden Verlagerungen ebenfalls in Frage steht. Die autbahnnah angesiedelten Lebensmittel- und weiteren Geschäfte sind kaum fußläufig zu erreichen. Fahrradverbindungen fehlen ganz.

Dieser Trend soll sich sogar weiter fortsetzen. Die Gemeinde plant weitere Siedlungs- und Gewerbegebiete im Norden der jetzigen B49 und entlang der Bersröder Straße. Alle diese neuen Flächen erzeugen Verkehr an der dem B49-Neubau abgewandten Seite, d.h. der entstehende zusätzliche Verkehr muss über das innerörtliche Straßennetz laufen, dabei auch Wohnstraßen nutzen.

Ebenso verhält es sich in Lindenstruth. Die Firma WeissTechnik, größter Arbeitgeber Reiskirchens, liegt auf der Nordseite und wurde in den letzten Jahren erheblich erweitert. Zudem wird dort aktuell ein neues Wohngebiet erschlossen. Ein Haltepunkt an der Vogelsbergbahn läge für beide günstig. Eine Realisierung wird aber nicht mit Nachdruck angegangen. Der gesamte Werks- und der zusätzliche Verkehr würden bei einem B49-Neubau weiter durch den Ort fließen, da die Trasse auf der Südseite des Dorfes verlaufen soll.

Der B49-Neubau ist daher ein prägnantes Beispiel für planlose Politik, die allein der Erzielung zusätzlicher Einnahmen durch Neuansiedlungen und Erweiterungen dient, aber Lebensqualität und Verkehrsverhältnisse nicht berücksichtigt.

5. Natur- und Artenschutz - nur auf dem Papier

Der B49-Neubau führt zu massiven Eingriffen in zwei Feuchtgebietssysteme (Wieseck- und Jossolatal) und zur Zerschneidung von Trockenhängen südlich Lindenstruths. Auf den Trockenhängen lebt u.a. die geschützte Zauneidechse. Der Umgang mit ihr versinnbildlicht die Problemlösungsstrategien von Planungsbehörden, die glauben, ökologisch komplexe Systeme einfach neu erschaffen zu können. Meist werden die behaupteten ökologischen Aufwertungseffekte nicht oder nur teilweise erreicht und in den Jahren nach einem Eingriff nicht weiter überprüft. Zauneidechsen lieben warme Offenlandbereiche, meiden Schatten und starken Bewuchs. Das Zielbiotop ist im unteren Bereich des Hanges angelegt worden, wo die Vegetation nicht mehr so karg ist. Deshalb wurden künstliche Stein-, Holz- und Sandhaufen aufgeschüttet, die aber ebenfalls nach einigen Jahren zu wuchern werden. „Wer die Eidechsen retten will, muss die Straße verhindern. Sie leben bereits dort, wo es für sie am besten passt!“

Auch die weiteren Ausgleichsmaßnahmen zeigen, dass es mehr darum geht, die Normen zu erfüllen als wirkliche Biotop-Qualitäten herzustellen. Teure Einzelbaumflanzungen ersetzen keine gewachsenen Biotope. Zudem werden oft weitere Flächen der Nahrungsherstellung entzogen.

Der Umgang mit den Naturzerstörungen durch den B49-Neubau steht beispielhaft für den Glauben an die beliebige Kopierbarkeit von Ökosystem-Qualitäten. Die Ausgleichsmaßnahmen dienen der Rechtfertigung des Natureingriffs, nicht dessen tatsächlicher Kompensation.

Zusätzliche Informationen auf <https://b49.siehe.website> unter „Höfe/Natur/Erholung in Gefahr“⁹.

Wir bieten zudem an, vor Ort die Kritik zu erläutern, u.a. am bereits errichteten Eidechsen-Zielbiotop. Die Umsiedlung wird aktuell vorbereitet und soll mit Beginn der warmen Jahreszeit beginnen. Das (erkennbar ungeeignete) Zielbiotop ist bereits vorhanden.

⁹ https://projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=44&p=21358

6. Starke Meinungsmacher in der Lokalpolitik

Offiziell sprechen sich alle im Reiskirchener Parlament vertretenen Parteien mit Ausnahme der GRÜNEN für den Bau der Straße aus. Tatsächlich sind aber in allen Parteien abweichende Meinungen zu hören – allerdings nur hinter vorgehaltener Hand. Die in der Zwischenzeit deutlich zurückgegangenen Verkehrszahlen, die Debatte um Klimawandel und Biodiversität sowie das Wissen um einfachere Alternativen haben längst viele überzeugt, dass ein Straßenneubau kein sinnvoller Weg ist, die Verkehrsbelastungen zu reduzieren. Das gilt in besonderer Weise für die Mehrheit der Menschen in südlich der bisherigen B49 liegenden Wohnvierteln und Ortsteilen einschließlich vieler Politiker*innen jedweder Couleur, die selbst oder deren Familien bzw. Bekannten von der neuen Trasse belastet würden. Offensichtlich erscheint es aber vielen nicht opportun, sich gegen den Straßenneubau und die ausgegebene Fraktionsdisziplin auszusprechen. Viele Einwohner*innen äußern in ähnlicher Weise Angst, mit Kritik am Neubau allein zu stehen. Vieles spricht jedoch dafür, dass große Teile, wenn nicht Mehrheiten inzwischen den Großeingriff in den Naturraum Jossollertal für falsch halten.

C. Zum aktuellen Stand

- Der Bau ist seit 2016 planfestgestellt und seit Ende des Gerichtsverfahrens baureif.
- Mit den Ende 2025 aus Sanierungsmitteln umgewidmeten Geldern erfolgte nun die Finanzierungszusage. Folglich kann nun mit den Ausschreibungen begonnen werden.
- Die Ausschreibung für die baulichen Vorbereitungen der Eidechsenumsiedlung ist bereits erfolgt. Die Baumaßnahmen sollen vom 9. bis 28.2. erfolgen.
- Seit dem 1.2. sind die Bäume an der Wieseck besetzt, die für den Bau der dortigen Brücke weichen müssten. Da ein Fällen vom 1.3. bis 30.9. nicht erlaubt ist, soll die Besetzung bis zum 28.2. andauern.
- Sechs Landwirt*innen, mehrere Anwohner*innen und das betroffene Martinsheim haben gemeinsam eine Nichtigkeitsklage eingereicht, mit der festgestellt werden soll, dass der Plan von Beginn an auf grob falschen Annahmen beruht, die nicht versehentlich geschahen. Das macht die Planung nichtig. Das Verfahren ist am Verwaltungsgerichtshof Kassel anhängig.

Mehr Informationen auf <https://b49.siehe.website> unter „Klagen, Anträge (Rechtswege)“¹⁰.

Kontakte und Angebote:

- Initiative „Sanieren statt planieren!“: verkehrswende-buseck@web.de
- Zur Klage und den ökologischen Fragen:
Projektwerkstatt, Tel. 06401-903283, saasen@projektwerkstatt.de
- Wir bieten die Begleitung bei Ortsterminen, die Vermittlung von Personen mit passendem Knowhow, den Kontakt zu Betroffenen und die Übersendung passender Texte, Fotos, Grafiken und Video an. Wir verfügen über Aufnahmen von konkreten Abschnitten der Trasse, über sämtliche Pläne und Texte zum Projekt, über Filme mehrerer Drohnenüberflüge der bestehenden B49 und der geplanten Trasse sowie über Bilder bisheriger Aktionen.

¹⁰ https://projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=44&p=21379