

Keine Frage: Der Autoverkehr in Reiskirchen und Lindenstruth belastet die Anwohner*innen und gefährdet alle, die auf und an der Straße unterwegs sind. Das muss sich ändern. Aber nicht so. Nicht mit noch mehr Straßen. Denn ...

Die Schäden für Mensch und Umwelt sind enorm.

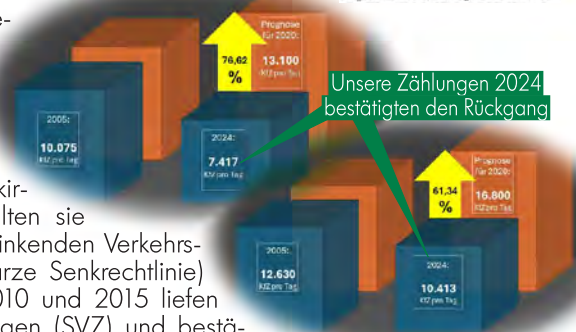
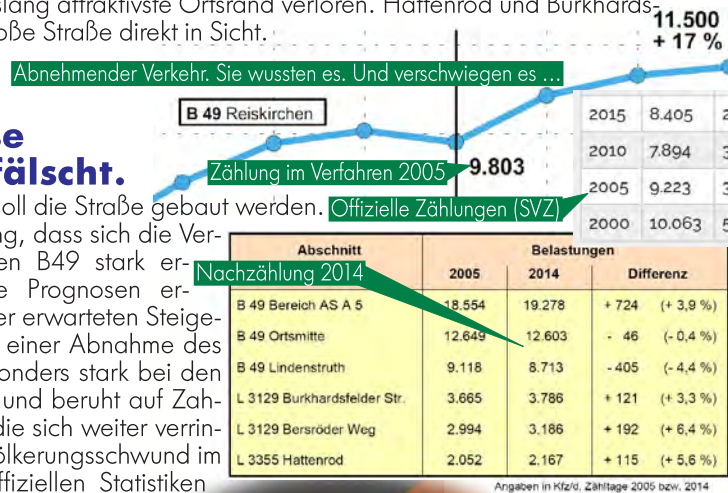
Kein Spazierweg ist für Reiskirchen so wichtig, wie der rund um den Nonnenköpfel. Die geplante Trasse der B49 würde diesen durch unmittelbare Nähe mit Lärm und Gestank beeinträchtigen. Der freie Blick in die Landschaft wäre verstellt. Schlimm sind zudem die Folgen für das FFH- und Naturschutzgebiet in der Jossolleraue. Der Wirkungsbereich der am Rand entlangführenden Straße würde hier tief hineinreichen. Geschützte Arten werden bereits umgesiedelt, um Platz für Beton zu machen. In der Regel funktioniert das nicht.

Zwei empfindliche Einrichtungen, Kirschbergschule und das Martinsheim, verlören ihr naturnahes Umfeld. Die Pferdehaltung auf dem Sonnenhof wäre in der Existenz sogar komplett bedroht. Für alle Reiskirchner*innen, insbesondere aber die Anwohner*innen am Südhang des Kirschberges, geht der bislang attraktivste Ortsrand verloren. Hattenrod und Burkhardtsfelden hätten erstmals eine große Straße direkt in Sicht.

Die Zahlen der Verkehrsprognose sind bewusst verfälscht.

Trotz dieser vielen Nachteile soll die Straße gebaut werden. Grund dafür war die Erwartung, dass sich die Verkehrsmengen auf der jetzigen B49 stark erhöhen würden. Doch diese Prognosen erwiesen sich als falsch. Statt der erwarteten Steigerung von über 30 % ist es zu einer Abnahme des Autoverkehrs gekommen, besonders stark bei den LKW. Die Planung ist veraltet und beruht auf Zahlen, die überhöht sind – und die sich weiter verringern werden. Denn der Bevölkerungsschwund im Vogelsberg wird sich laut offiziellen Statistiken fortsetzen. Zudem bleibt der Anteil Studierender hoch, während der Anteil älterer Menschen wächst. In beiden Gruppen ist das Auto nicht das passende Verkehrsmittel, sondern ÖPNV bzw. Fahrrad.

Der Skandal: Das alles war den Planer*innen, den Behörden und der Gemeinde Reiskirchen von Anfang an bekannt. 2005 malten sie selbst eine Kurve (obere Abb.) mit zuletzt sinkenden Verkehrszahlen, die aber danach (2005 = schwarze Senkrechtlinie) plötzlich wieder steigen sollten. 2005, 2010 und 2015 liefen zudem die üblichen Straßenverkehrszählungen (SVZ) und bestätigten den Rückgang. Sie lagen der Behörde vor. 2014 zählten die Planer*innen dann selbst nochmal nach und fanden heraus: Der Verkehr nahm ab, nicht zu (siehe gelbe Tabelle). Geändert hat das nichts. Die falschen Prognosen mit behauptetem Zuwachs von 33 Prozent wurden weiter verwendet. Eine solche Planung ist nicht nur falsch, sondern willkürlich und, da allen Beteiligten der Fehler bekannt war, schlicht nichtig. Der Bau darf nicht durchgeführt werden!



Für den B49-Abschnitt durch Reiskirchen besteht schon eine Umgehung: die A5.

Seit knapp 20 Jahren gibt es die Auffahrt „Grünberg“ zur A5. Dadurch ist eine Umfahrungsmöglichkeit für Reiskirchen und Lindenstruth entstanden, die auch zur Entlastung der B49 beigetragen hat. Würde die B49 durch den Neubau attraktiver, könnte der gegenteilige Effekt auftreten, und Verkehr von der A5 auf die B49 ausweichen – eine absurde Entwicklung. Stattdessen sollte der Effekt der Umgehung via A5 durch Verkehrsberuhigung auf den Ortsdurchfahrten verstärkt werden, so dass die ca. 3000 Pendler*innen aus dem Raum Grünberg nicht mehr die B49 nutzen, sondern die A5 (oder noch besser: die Bahn).

Umgehungsstraßen entlasten weniger als angenommen und lassen den Verkehr insgesamt steigen.

Bei den Planungen neuer Straßen werden den Anwohner*innen stets große Entlastungswirkungen versprochen. Das ist billige Rattenfängerei. Alle Beispiele aus der Vergangenheit zeigen das genaue Gegenteil: Der Verkehr steigt insgesamt und belastet andere Orte an der jeweiligen Straße (bei der B49 also Grünberg, das bereits auch eine Umgehungsstraße fordert, Flensungen, Ruppertenrod, Ermenrod und Romrod). Zudem werden die Ortschaften, für die die Umgehungsstraße gebaut wird, weniger entlastet als versprochen, weil viele Fahrbeziehungen weiterhin durch die Orte realisiert werden. Manche wollen noch tanken, andere Brötchen holen, Mitfahrende einsammeln oder finden die dann schneller befahrbare, aber kürzere alte Trasse attraktiver. Ein drastisches Beispiel ist die Ortsdurchfahrt in Lollar, die trotz des Baus der B3a als Umgehungsstraße mit über 12000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist. Das sind deutlich mehr, als auf der B49 in Reiskirchen bzw. Lindenstruth fahren.

Im Fall von Reiskirchen und Lindenstruth gibt es klar erkennbare Gründe, warum die Wirkung einer Umgehungsstraße gering bleiben wird. Zum einen zeigen die gemessenen Verkehrszahlen, dass ungefähr ein Drittel der am westlichen Ortsrand von Reiskirchen fahrenden Autos in den dortigen Gewerbegebieten verbleibt, also die Wohnbereiche nicht belastet. Ein weiteres Drittel verliert sich in den Orten Reiskirchen und Lindenstruth, würde also weiter auf der alten Trasse fahren. Das gilt auch für alle Gewerbeflächen, da sie im Norden liegen, die Umgehungsstraße aber auf der anderen Seite des Ortes verlaufen soll. Ähnliches gilt für die Bersöder Straße in Reiskirchen, zumal auch dort der Verkehr durch weitere Gewerbeansiedlungen noch steigen soll. Insgesamt sind die Verkehrsprobleme also überwiegend hausgemacht und lassen sich durch eine neue B49 nicht lösen.

Die Verkehrsmenge auf der B49 kann mit einfacheren Mitteln verringert werden – schneller, billiger und umweltfreundlicher.

An vier Stellschrauben kann gedreht werden. Am wichtigsten ist die **Stärkung der Vogelsbergbahn**, die weitgehend parallel zur B49 verläuft. Um einen Umstieg vom Auto attraktiv zu machen, muss die Bahn aber öfter, pünktlicher und schneller fahren, zudem an allen wichtigen Punkten halten. Geht nicht? Doch! Alles kann gleichzeitig erreicht werden, wenn die ursprünglich zweigleisigen Abschnitte zwischen Gießen und Rödgen sowie in Saasen wieder in Betrieb genommen werden. Die Bahndämme sind noch vorhanden. Dann können sich Züge öfter begegnen und sogar überholen, d.h. abwechselnd könnte ein schneller Zug die größeren Orte an Gießen anbinden, und dazwischen ein Zug in allen Orten halten einschließlich Lindenstruth, Buseck-Ost (Leppermühle) und Rödgen (https://vogelsbergbahn.siehe.website). Noch attraktiver wäre die Bahn, führe sie als Regiotram direkt in die Gießener Innenstadt (regiotram.siehe.website). Übrigens wurde 2003 schon genügend Geld für den Ausbau der gesamten Vogelsbergbahn bereitgestellt, aber nicht genutzt. Zum Vergleich: Soviel kostet auch der B49-Neubau.

Um die Ortsteile an die Bahnhöfe, aber auch an wichtige Zielpunkte wie Schulen oder Einkaufsmärkte anzubinden, braucht es einen **Busverkehr**, der nicht parallel zur Bahn verläuft, sondern direkt von den Dörfern zu den Kernorten mit dortigem, passgenauem Umstieg auf die Bahn.

Für Entfernungen unter 10km ist das **Fahrrad** die beste und oft auch schnellste Alternative. Hier versagt die Gemeinde Reiskirchen bis heute. Obwohl der attraktive Fernradweg „R7“ entlang der Wiesek verläuft, gibt es von dort kaum Verbindungen zu Ortsteilen, Wohngebieten, Schulen usw. Ein attraktives Fahrradroustennetz muss her!

Weitere Möglichkeiten sind **Verkehrsberuhigungen** wie Querungshilfen an den Ortseingängen und wichtigen Fußwegeverbindungen – sowie generell Tempo 30 innerorts. Zudem brauchen alle Ortsteile wieder Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung usw.

Ein anschauliches Beispiel dafür, wie alles falsch gemacht wird, ist leider Lindenstruth. Das Dorf liegt an der B49, ist also durch den Autoverkehr stark belastet. Im Dorf gibt es keinen Laden, keine Gesundheitsversorgung – und noch nicht einmal einen Bahnhofpunkt, obwohl die Vogelsbergbahn direkt durch den Ort fährt. Hier verläuft auch der Radweg „R7“, aber der ist in keiner Weise mit dem Rest des Ortes und den Orten nördlich und südlich verbunden. Es gibt weder Wegweiser noch weitere Fahrradachsen. Weisstechnik mit seinen ca. 1000 Arbeitsplätzen ist an einer Entlastung des Dorfes vom Autoverkehr bislang nicht interessiert. Statt diese und andere Firmen mit ihren Wünschen nach Neubau- oder Erweiterungsflächen unter Druck zu setzen, ist die Gemeindepolitik in Reiskirchen (wozu Lindenstruth gehört) völlig einseitig auf neue Gewerbeansiedlung und Straßenbau ausgerichtet. Gute Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Verbindungen zu Supermärkten und Firmengrundstücken fehlen in der Gemeinde fast überall. Statt nach neuen Straßen zu schreien, müsste sich die Gemeindepolitik in Reiskirchen an die eigene Nase fassen. Viele Maßnahmen sind einfach und schnell machbar. Es wäre der für Mensch und Natur bessere Weg, um die Anwohner*innen der jetzigen B49 vom Autoverkehr zu entlasten.



Links: Offizieller Plan mit der rot eingezeichneten Trasse des Neubaus (blau: bisheriger Verlauf der B49). Als große schwarze Flächen sind die Gewerbegebäude zu erkennen. Weitere entstehen in deren Nähe, aber alle liegen auf der „falschen“ Seite des Ortes, d.h. deren Pendler*innen und LKW würden sich weiterhin durch die Wohnstraßen quälen.

Jetzt ist die letzte Chance. Helft mit!

Im Herbst 2023 begannen die ersten Bauvorbereitungen, 2025 soll es richtig losgehen. Die Zeit drängt also, das Jossollertal mit seiner Artenvielfalt, die Äcker und Wiesen der betroffenen landwirtschaftlichen Höfe, Anwohner*innen und Kirschbergschule vor der Straße zu schützen. Für die Menschen in Reiskirchen zerstört der Bau die wichtigste Erholungszone. In Gefahr ist aber viel mehr: Klima, Biodiversität und die Hoffnung auf weniger Autos statt mehr Straßen – die ohnehin nur mehr Autoverkehr bringen werden.

Kontakt: B49-Rückbau statt Neubau! c/o Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen 06401-903283, saasen@projektwerkstatt.de, https://b49.siehe.website

Für Mensch & Natur: Keine neue B49!

Geplanter Baubeginn: Januar 2025

Schutz für Martinsheim, Sonnenhof, Kirschbergschule und Wohngebiete

FFH-Gebiet „Jossolleraue“ schützen



Äcker und Wiesen: Quellen unserer Lebensmittel

Ruhige Erholung am Nonn sichern

Bahn, Bus und Fahrrad stärken

Infoabende (je 19 Uhr)

Mi 4.9. in Hattenrod (Bürgerhaus)

Do 5.9. Lindenstruth (Wiesekhalle)

19 Uhr Kurzdemo für Tempo 30 (B49 nahe Ampel)

19¹⁵ Uhr Beginn in der Wiesekhalle

Mo 9.9. Burkhardtsfelden (Kulturhalle)

Di 10.9. Reiskirchen (Bürgerhaus)

Inhalte aller Infoabende: Film zu den Auswirkungen des B49-Neubaus, aktuellen Verkehrszählungen und wirksamen Alternativen. Platz für Diskussion und Verabredungen.

14.9. ab 14 Uhr & 15.9. ab 11 Uhr: Jossoller-soll-leben-Fest an Martinsheim und Sonnenhof (Lindenstruth)

15.9., 11-17 Uhr: Flohmarkt in Lindenstruth (Veranstalter: Dorfgemeinschaft) Seid dabei, wenn es darum geht, einen schweren Fehler zu vermeiden!

<https://b49.siehe.website>

Film „B49-Neubau“ (Langfassung) im Offenen Kanal: Fr 30.8. um 20¹² Uhr Sa 31.8. um 12¹⁵ und 21¹⁵ Uhr, So 1.9. um 21¹⁵ Uhr





Fahrradnetz, Busrundverkehr, Verkehrsberuhigung und Einkaufsmöglichkeit im Ortskern statt neuer Straße

Dass nachts kaum noch Verkehr rollt und die Zahl der LKW abgenommen hat, sorgte für leichte Verbesserung. Durch die Verlagerung von Einkaufsmöglichkeiten an die Autobahnabfahrt, immer neue Baugebiete und Untätigkeit in Sachen Mobilitätsverlagerung hat Reiskirchen sein Verkehrsproblem zu großen Teilen selbst geschaffen. Aber besser spät als nie:

- ▶ Regelmäßiger, auf die Bahnabfahrten getakteter Busrundverkehr in die Ortsteile beidseits des Wiesecktales
- ▶ Netz von Fahrradstraßen von Bahnhof und „R7“-Radweg in alle Wohngebiete, zu den Läden und zur Grundschule



- ▶ Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern sichern oder wieder schaffen
- ▶ Tempo 30 ganztags und für alle Fahrzeuge
- ▶ Tempobremsen und Querungshilfen an beiden Ortseingängen, an der Jahnstraße und am Bahnübergang

Reiskirchen

Bedrängt: Schule und Wohnungen am Kirschberg



Die nach dem Berg benannte Grundschule liegt 200m von der Trasse entfernt. Naturnahe Flächen für Ausflüge und eine im Plan noch eingetragene Erweiterungsfläche gehen verloren. Die Wohnsiedlung am Südhang würde nach dem Bau der Straße täglich auf diese herabschauen können – lärm und Gestank inklusive.



Lindenstruth

Bahnhaltepunkt, Jobticket und Einkaufsmöglichkeit statt neuer Straße

Der Verkehr hat bereits abgenommen, insbesondere bei den LKW und in der Nacht. Das ist schon mal gut. Aber es geht mehr:

- ▶ Ein Bahnhaltepunkt mitten im Ort
- ▶ Mehr Engagement der Firma WeissTechnik, zum Beispiel für den Bahnanschluss und dann ein firmenweites Jobticket
- ▶ Einkaufsmöglichkeit im Ort (Dorfläden, SB-Hofläden o.ä.)
- ▶ Tempo 30 ganztags und für alle Fahrzeuge
- ▶ Tempobremsen und Querungshilfen am westlichen Ortseingang und auf Höhe des Kindergartens



B49-

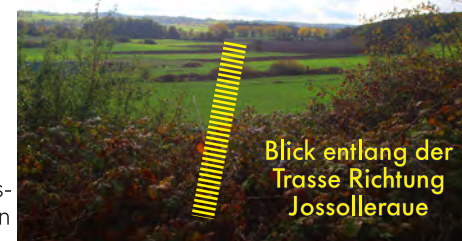
Geplanter Baubeginn: Januar 2025

Neubau

Grave Linie: Wirkungsgrenze der Umweltbeeinträchtigung laut Planfeststellung (beidseitig)

Vermutliches erstes Bauwerk (Brücke)

Rote Linie: Grenze des FFH-Gebiets



Blick entlang der Trasse Richtung Jossollertal

In Gefahr: Naturschutzgebiet „An der Jossoller“ bei Hattenrod

Große Teile der Jossollertal sind FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat, siehe rote Linie in der Karte), ein kleiner Teil sogar Naturschutzgebiet. Die neue B49 würde an beide bis auf wenige Meter heranreichen, die Wirkungszone (graue Linie) sogar deutlich hinein. Wenige hundert Meter entfernt baut ein Biber seine Dämme. All das ist in Gefahr.



Naturschutzgebiet „Jossollertal“



Biberdamm



Kein

Die Trasse

Seit mehreren Jahrzehnten planen Bund, Land und Gemeinde eine Umgehung, um die Durchgangsstraße in Reiskirchen und Lindenstruth zu entlasten. Dort quälten sich viele Menschen in ihren Fahrzeugen entlang, die in den Vogelsberg wollten oder eine Alternative zur überlasteten A5 suchten. Inzwischen hat sich die Lage allerdings deutlich entspannt, da die A5 weiter ausgebaut und in Grünberg eine neue Anschlussstelle eingerichtet wurde.



Jossollertal

Trotzdem wird bis heute an den Plänen festgehalten. Jahrelang umstritten war auch der Trassenverlauf, was den Blick darauf verstellte, dass der Bau neuer Straßen das grundsätzlich falsche Mittel ist, dem Lebensqualitätsverlust durch den überbordenden Autoverkehr zu begegnen. Am Ende setzt sich die sogenannte Südumgehung durch – laut Planer*innen schlechter für die Natur, aber besser für die Menschen. Diese Trasse wird Reiskirchen und Lindenstruth südlich einschnüren. Beide Orte verlieren ihre einzigen naturnahen Ortsränder, denn im Westen (A5 und Industriegebiete), Norden (Mülldeponie bzw. Firma WeissTechnik) und zwischen beiden Orten (ausgeweitetes Industriegebiet) sind bereits alle Flächen verbaut. Nur der Nonn im Südosten und die Jossollertal im Süden bieten immer noch Erholungsräume. Letztere stellt als FFH- und teilweise Naturschutzgebiet zudem einen wertvollen Landschaftsraum dar mit etlichen geschützten Arten. Die neue Straße würde dicht am Nonn und dann direkt neben den Schutzgebieten entlanggeführt. Der Schaden wäre hoch, Reiskirchen zukünftig an allen Seiten von Beton und Asphalt umgeben, während Hattenrod und Burkhardtsfelden deutlich mehr verarmt würden.

In Gefahr: Naherholung am „Nonn“

Reiskirchens beliebtester Spazierweg würde nur noch die Aussicht auf die neue Straße bieten, die wenige Meter entfernt hangabwärts um den Nonn herum führt. Mit Ruhe wäre es dann vorbei.



Wanderweg am Nonn mit Trasse

Martinsheim



Sonnenhof (Pferde)

In Gefahr: Sonnenhof (Pferdehaltung) und Martinsheim

Die Trasse führt dicht an beiden vorbei: Den Weiden und Gebäuden des Reit- und Fahrvereins „Sonnenhof“ Lindenstruth und den Wohnungen vieler „psychisch beeinträchtigter Bewohner*innen“ im Martinsheim. Für beide ist die Straße existenzgefährdend (umseitiges Titelfoto zeigt den Blick vom Pferdehof entlang der Trasse Richtung Jossollertal).



Wird es sie nach dem Bau noch geben?

<https://b49.siehe.website>

Kartengrundlage: Aus den Planungsunterlagen
Konto „Spenden&Aktionen“, IBAN DE29 5139 0000 0092 8818 06 mit Stichwort „B49“
V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt, c/o Projektwerkstatt in Saasen