

Die Schummelstraße

Bürger*innen-Initiativen in Mittelhessen kämpfen gegen den Neubau der B49 ++ Plan beruht auf grob falschen, zum Teil manipulierten Verkehrszahlen ++ Gericht verweist auf „Gestaltungsspielraum“ ++ Artenschutzmaßnahmen nur vorgetäuscht

Eine geplante Umgehungsstraße im Kreis Gießen sorgt seit Wochen für Furore. Einerseits leisten Anwohner*innen und Verkehrswende-Aktive erbitterten Widerstand einschließlich mehrfacher Sabotage bei den Versuchen, die Baustellen einzurichten. Andererseits bringen sie immer wieder neue Belege für massive Fälschungen bei der Planung der Straße ans Tageslicht. So wurden der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsprognosen und die behauptete Entlastungswirkung auf vorhandene Straßen fast doppelt so hoch angesetzt wie sich aus offiziellen Zähl- und Messergebnissen ergeben würde. Negative Wirkungen wurden verschwiegen und zu Baubeginn kam eine besonders dreiste Schummelerei hinzu: Die Umsiedlung geschützter Arten wurde von Behörden und Naturplanungsbüros auf dem Papier bestätigt, aber nie durchgeführt. Bagger und andere Baumaschinen richteten Massaker an, aber Hauptsache auf den gefälschten Papieren stimmte alles. Dass damit auch Recht gebrochen wird, interessiert nicht mehr: Wo kein Kläger, da kein Richter. Und wo doch ein Kläger, drücken die Gerichte alle Autoaugen zu.

Zerstörung wertvoller Landschaft, um Gewerbeflächen zu schonen

Der Plan für den Neubau der Bundesstraße 49 um Reiskirchen und Lindenstruth war schon viele Jahre alt, als im Dezember 2016 die Planfeststellung beschlossen wurde. Zunächst tobte ein Kampf um verschiedene Trassenalternativen, bei dem sich die Gemeinde Reiskirchen mit ihrem Wunsch durchsetzte, die Straße im Süden zu bauen. Ihre absurde Begründung, festgehalten in einem späteren Gerichtsurteil: Durch diese Trassenführung würden, anders als im Norden, keine Flächen für neue Gewerbe- und Wohngebiete verloren gehen. Dass damit der ganze Sinn der Straße verloren ging, blieb unbeachtet. Schließlich erzeugen genau diese Wohn- und Gewerbegebiete die Verkehrsmengen, die als Grund für den Neubau benannt werden. Direkt in der Planfeststellung fand sich eine Tabelle, die 6.000 zusätzliche Fahrbewegungen durch Neubauten im Norden Reiskirchens prognostizierte – fast so viele, wie aktuelle durch den Ortsteil Lindenstruth fahren, wo sich viele aufgrund dieser Belastung nach der Umgehungsstraße sehnen. Die Straße ist also bewusst so geplant, dass sie auf der falschen Seite des Ortes liegen würde. Die Verkehrsbelastung in Reiskirchen wird also bleiben. Die jetzt geplante Trasse wird nur wenige Autofahrten anlocken. Dafür zerstört sie Erholungsgebiete und naturnahe Lebensräume, verdrängt geschützt Arten und wird einen landwirtschaftlichen Hof sowie das Martinsheim in ihrer Existenz gefährden. Doch was zählen die, wenn es um schnelleres Autofahren geht ...

Mehr Informationen mit vielen frei verwendbaren Fotos auf b49-natur.siehe.website

Lügen mit Zahlen

Dass diese Straße überhaupt jemals geplant wurde, liegt an den manipulierten Zahlen im Bedarfsplan. Dieser Plan basiert auf dem Bundesverkehrswegeplan und hat den Rang eines Bundesgesetzes. Er muss in jeder konkreten Planung beachtet werden – so will es das Fernstraßenausbaugesetz im Paragraphen 1. Der B49-Ausbau ist unter der Projekt-Nummer B49-G10-HE-T1-HE zu finden. Die Notwendigkeit der Straße wird mit stark wachsender Verkehrsbelastung begründet: „Bis zum Prognosejahr 2020 wird das Verkehrsaufkommen in Reiskirchen Mitte auf 16.800 Kfz/24 h und in Lindenstruth auf 13.100 Kfz/24 h ansteigen.“ Dieses Jahr, für das die hohen Zahlen angenommen wurden, ist inzwischen vorbei – und die Steigerung ist nicht eingetreten. Ganz im Gegenteil: Der Verkehr hat abgenommen. Eine Zählung im Jahr 2024 ergab für Lindenstruth 7.417 Kfz/24h, also etwas mehr als die Hälfte des Vorausgesagten. Es fahren so wenig Autos auf der Straße, dass geplante Lärmschutzmaßnahmen nicht durchgeführt werden durften, weil die Menge der Autos dafür nicht reiche. Aber für eine komplett neue Straße, da reicht es. Der Grund: Rein rechtlich zählen für Lärmschutz und Tempolimit die realen Zahlen, für die Frage des Neubaus aber die fiktiven aus dem Bedarfsplan. „Die Feststellung des Bedarfs ist ... für die Planfeststellung ... verbindlich“, sagt das das FStrAbG. Basta – Straßenplanungen lassen sich nicht durch Fakten irritieren. Das schrieb das Hessische Verkehrsministerium sogar in die Planfeststellung hinein. Dem lagen nämlich niedrigere Zählungen aus eigenen Institutionen vor, wurden aber als „unplausibel“ (so wörtlich in den Planfeststellungsunterlagen) beiseitegeschoben. Anfragen über die Umweltinformationsgesetze, wie eigentlich die hohen Prognosezahlen errechnet wurden, blieben bis heute unbeantwortet – auch ein Rechtsbruch.

Ebenso völlig daneben liegt die Planung bei den behaupteten Entlastungshöhen. An verschiedenen Stellen der Planunterlagen werden Prozentwerte aufgeführt, um wieviel der Verkehr in den Ortsdurchfahrten von Reiskirchen

und Lindenstruth abnehmen wird, wenn der Neubau vollendet ist. Die Zahlen bewegen sich zwischen 70 und 92 Prozent. Die skandalöse Praxis der Verkehrsprognosen wiederholt sich bei diesen Entlastungszahlen. Zum einen verweigern die Planungsbehörden die Auskunft, wie diese Zahlen berechnet wurden. Zum anderen reicht der Blick in die Planungsunterlagen, dass die Wirklichkeit anders aussieht. Es wurden nämlich Befragungen durchgeführt, welche Ziele die Autofahrenden ansteuern, die von Westen nach Reiskirchen reinfahren, also die bisherige B49 benutzen. Sie lassen sich in fast gleich große Teile gliedern. Das erste Drittel bleibt in Autobahnnähe in den dortigen Industrie- und Gewerbegebieten. Spielhöhlen, Bordelle, Tankstellen, Supermärkte und Schnellrestaurants sind hier besondere Magnete. Das zweite Drittel sucht Ziele im Kernort Reiskirchen oder biegt nach Norden auf die Bersröder Straße ab. Nur ein Drittel verlässt Reiskirchen in Richtung Osten oder Süden und könnte in Zukunft statt der Durchfahrt durch den Ort den Neubau nutzen. Zwei Drittel des aktuellen Verkehrs verbleiben also auch nach dem Neubau auf der bisherigen Trasse. Tatsächlich wird ihr Anteil aber noch geringer sein, denn erstens durchfahren einige Reiskirchen zwar, würden aber trotzdem weiter die alte Strecke nutzen, weil sie in Reiskirchen Zwischenstopps einlegen – sei es an der Tankstelle, zum Einkauf oder an der Post. Und zweitens ist der rein innerörtliche Verkehr in der Befragung gar nicht erfasst worden, muss also noch hinzugerechnet werden. Am Ende könnte es gerade mal ein Viertel aller aktuellen Fahrten sein, welches die neue Straße nutzt – ein mickriger Effekt für ein teures, wertvolle Landschaften und landwirtschaftliche Flächen vernichtendes Projekt. Kommen am Ende noch die 6.000 zusätzlichen Fahrten durch die Neubaugebiete hinzu, könnten die Verkehrsverhältnisse auf der bisherige B49 trotz Neubau am Ende so bleiben, wie sie jetzt sind..

Die Straßenbauverwaltung ficht das nicht an. Sie zieht ihr Bauvorhaben mit den alten, falschen Zahlen durch. Ein Versuch, einen Baustopp zu erreichen, scheiterte im Mai 2026 am Hessischen Verwaltungsgerichtshof, der die Verwendung falscher oder beliebiger Zahlen als „Gestaltungsspielraum“ von Behörden für rechtmäßig erklärte. Behörden dürfen fälschen, lügen, manipulieren, sie müssen nur die Verfahrenswege einhalten.

Bei wie vielen Straßen ist das wohl passiert? Die B49 ist vermutlich ein Zufallstreffer. Hier haben Verkehrswende-Aktive nur ungewöhnlich genau hingeschaut. Es gibt keinen Grund zu der Annahme, dass bei anderen Straßenbauten weniger geschummelt wird.

Mehr Informationen auf b49-zahlen.siehe.website

Neue Straße = neuer Verkehr

Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr. Das ist eine Binsenweisheit, doch der geplante Neubau der B49 liefert jetzt bereits im Vorfeld einen bemerkenswerten Beweis. Dafür sorgte eine 2024 vom Haushaltsausschuss des Bundestages in Auftrag gegebene Nachberechnung – darin auch sechs Seiten zur B49-Südumgehung Reiskirchen-Lindenstruth. Die Ergebnisse sind brisant. Danach würde durch den Neubau die Zahl der Fahrzeuge im Bereich Reiskirchen, zusammengerechnet auf der alten und neuen B49, um bis zu 6.000 Fahrzeuge steigen. Das sind zwei Drittel mehr als ohne Neubau. Ein Blick auf die Zahlen der parallel verlaufenden A5 zeigt: Dort werden es weniger, d.h. es werden Autos von der Autobahn abgezogen – zusätzlich zu wachsendem Verkehr durch die dann attraktivere Bundesstraße. Damit belegt der Neubau der B49 die bereits in vielen Studien beschriebene Tendenz, dass neue Straßen auch neuen Verkehr induzieren.

Während sich die gewachsenen Verkehrsströme im Bereich Reiskirchen auf alte B49 und den Neubau aufteilen, wird das östlich im weiteren Verlauf der B49 liegende Grünberg den zusätzlichen Verkehr in der Ortsmitte spüren. Die Nachberechnung erwartet für Grünberg 3.000 zusätzliche Fahrzeuge durch den Neubau der B49 um Reiskirchen. Auch die östlich folgenden Ortsteile der Gemeinde Mücke werden stärker belastet. Insofern relativiert sich auch das Argument der (ohnehin übertrieben dargestellten) Entlastungswirkung für Anwohner*innen der bisherigen B49. Die neue B49 läuft direkt an einem bisher ruhigen Wohngebiet und am störungsempfindlichen Martinsheim entlang, zudem werden die gesamte Ortsdurchfahrt von Grünberg sowie mehrere Straßen in Hattenrod und Burkhardtsfelden stärker belastet.

Mehr Informationen auf b49-zahlen.siehe.website

Doppelt hält besser? Ausbau von zwei parallel verlaufenden Fernstraßen

Der Abschnitt der B49, für den der Neubau geplant ist, verläuft parallel zur A5, beginnend an der Anschlussstelle Reiskirchen bis zur Anschlussstelle Alsfeld-West. Mehrere Querverbindungen, vor allem Landesstraßen, bieten Möglichkeiten, von einer auf die andere Straße zu wechseln. Insofern teilen sich B49 und A5 zwischen Alsfeld und

Reiskirchen die dort fließenden Verkehrsmengen. Der Ausbau des einen würde Verkehr des anderen herüberziehen, was auch die Verkehrszunahme auf der B49 nach einem Neubau erklärt.

Laut geltendem Bedarfsplan soll die A5 ausgebaut werden und das in dem Abschnitt, zu dem die B49 parallel verläuft, zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von mehreren Tausend Kraftfahrzeugen führen. Zudem würde, so im Bedarfsplan beschrieben, die Staugefahr auf Null gesenkt. Diese Veränderungen würden die Verkehrsmengen in den betroffenen Ortsdurchfahrten der B49 deutlich absenken, noch zusätzlich zur weiter abnehmenden Bevölkerungszahl im Vogelsbergkreis. All das ist in die Planung nicht eingeflossen. Die einzelnen Straßenbauten werden losgelöst und ohne Blick auf gegenseitige Beeinflussungen, also mehr oder weniger blind durchgezogen. Dass eine Stärkung der ebenfalls parallel verlaufenden Bahnlinie nicht bedacht oder als Alternative geprüft wurde, dürfte ebenfalls der Normalfall von Scheuklappenplanung im Straßenverkehr sein.

Mehr Informationen auf b49-alternativen.siehe.website

Der verlorene Kampf um die Eidechsen

Als würden all dieses Geschummel und die Manipulationen in der Planungsphase nicht ohnehin schon bis zum Himmel stinken, setzte sich das Verhalten bei der Einrichtung der Baustellen fort – und nun tödlich für Tiere und Pflanzen, die dort vorkamen. Darunter war die geschützte Zauneidechse. Laut Planung kam diese auf den Flächen vor, die für die Brückenbauwerke 3 und 4 genutzt werden sollten. Laut Gerichtsbeschluss hätten sie vor Baubeginn umgesiedelt werden müssen. Zu diesem Zweck wurden beide Flächen Anfang März mit Plastikzäunen umgrenzt, die für Eidechsen undurchdringlich sein sollten, damit umgesiedelte Exemplare nicht wieder zurück auf die Fläche wandern konnten, was sie, da recht standorttreu, im Normalfall tun würden. Zudem wurde ein Ersatzlebensraum erstellt, in den die Eidechsen verbracht werden sollten.

Am 15. März überschritt die Lufttemperatur im Jahr 2026 erstmals die 15 Grad, bei welcher Eidechsen aus der Winterstarre erwachen und aktiv werden. Eine Umsiedlung hätte dann an entsprechend warmen Tagen bis Mitte Mai erfolgen können, aber auch müssen, da dann die Eiablage beginnt. Die würde erstens dazu führen, dass auch mit dem Plastikzaun als Zuwanderbarriere von außen neue Eidechsen auf dem Gelände erscheinen, nämlich aus den Eiern schlüpfen würden. Zweitens wäre es nötig, damit die Eiablage im Ersatzbiotop erfolgen und so wenigstens die Chance bestehen würde, dass dort eine neue Population entsteht. Denn artenschutzrechtlich hätte das das Ziel sein müssen: Nicht das einzelne Individuum retten, sondern dass sich die Population an anderer Stelle etabliert.

Die Flächen wurden von Anwohner*innen und Verkehrswende-Aktiven täglich beobachtet. Daher ist bekannt, wann zwischen Mitte März und dem Ende der Eiablagephase Mitte Juni die Umsiedlungsaktivitäten stattfanden. Das war nur in den ersten Apriltagen (bis 11.4.) der Fall. In dieser Zeit war der Plastikzaun allerdings durch Sabotage zerstört, d.h. das Wegtragen der Eidechsen war wirkungslos, da diese zurückwandern konnten. Nachdem dieses Vorgehen dokumentiert (im Internet mit Fotos dokumentiert) und die handelnde Person auf ihr Verhalten bzw. die durchführende Firma Naturplanung (Wölfersheim) angesprochen wurde, wurde die Umsiedlung abgebrochen. Nach Mitte Mai gab es über Pfingsten eine sehr heiße Phase, in welcher die Eiablage spätestens begann. Bis zu dem Zeitpunkt fand kein weiteres Einfangen von Eidechsen statt, was sich bis Mitte August auch nicht änderte. Passend dazu wurde das Zielbiotop nicht gepflegt und wucherte zu, was es für Eidechsen weitgehend unbrauchbar machte (Fotos im Internet). Es gab weitere Sabotageaktionen und der Plastikzaun wurde mehrfach wieder aufgebaut. Er war nie über einen längeren Zeitraum funktionsfähig.

Auf beiden Flächen wurde gemäht, bei Bauwerk 3 zu einem Zeitpunkt, als der Plastikzaun für einige Tage unbeschädigt die Fläche umschloss, das Mähen also die Eidechsen nicht hätte vertreiben können. Ende Juni begannen dann die Bauarbeiten am Bauwerk 3. Mit dem Abschieben des Oberbodens wurden alle tierischen und pflanzlichen Lebensräume sofort vernichtet. Über die Zauneidechsen vermeldeten die Behörden, dass sie alles überprüft und keine Eidechsen gefunden hätten.

Was bei Bauwerk 3 aufgrund der Biotopqualitäten noch hätte stimmen können, war bei Bauwerk 4 ausgeschlossen. Dort wurden immer wieder Eidechsen gesichtet, deren Vorkommen auch von den Behörden zugegeben und weitere Umsiedlungsaktivitäten für August 2026 angekündigt, um die dann geschlüpften Jungeidechsen zu finden. Doch nichts dieser Art geschah. Stattdessen legten das Hessische Verkehrsministerium und Hessen Mobil als Bauherren am 7. bzw. 10. August 2026 Bestätigungen vor, dass alles ordnungsgemäß geschehen sei und die Eidechsen fröhlich im neuen Biotop leben würden. Zudem sei das Ersatzbiotop ordnungsgemäß gepflegt worden und in einem perfekten Zustand. Das war vollständig ausgedacht. Zudem wurde der Plastikzaun, der die erneute Einwanderung verhindern sollte, auch im August mehrfach zerstört und nach der zweiten Zerstörung auch nicht mehr repariert. Ohnehin ließen die Betreiber von sich aus den Zufahrtsbereich, der im Eidechsenlebensraum liegt, ohne Plastikzaun, so dass auch zu erkennen war, dass sie sich gar keine Mühe gaben, die geschützte Art wirklich zu entfernen. Sie wussten:

Die Sache musste nur auf dem Papier stimmen, nicht in der Wirklichkeit. Und Papiere ließen sich fälschen, was sowohl die Obere Naturschutzbehörde (ONB) als auch Hessen Mobil und von dort bezahlte Fachfirma „Naturplanung Dr. Sawitzky“ (Wölfersheim) laut ONB brav taten.

Mehr Informationen und Quellen auf b49-natur.siehe.website

Verweigerte Akteneinsicht: Erst schummeln, dann vertuschen

Während der Bauvorbereitung bemühten sich mehrere Personen um Auskunft über die Umsiedlungstätigkeiten und -erfolge sowie über die Frage, ob aktuelle Artenschutzgutachten vorlägen, wie es rechtlich vorgeschrieben sei. Zudem erfolgten Anfragen über die Berechnungsmethoden der Verkehrsprognose und der Entlastungswirkung. Die Anfragen erfolgen nach dem Umweltinformationsgesetz, hätten also beantwortet werden müssen. Doch das geschah nicht. Trotz mehrfacher Mahnung haben Hessen Mobil und das Verkehrsministerium bis heute nicht offen gelegt, wie die Zahlen errechnet wurden, die der Planung zugrunde liegen. Hinsichtlich der Nachfragen zu Artenschutzfragen schrieben sie inhaltliche Antworten. Auch am Telefon beruhigte vor allem die ONB die Anrufenden, dass sie bei der Frage der Eidechsenumsiedlung sehr genau alle Maßnahmen überwachen würde – während sie tatsächlich schon den „Persilschein“ ausstellte, dass alles fachgerecht abgelaufen wäre und mit dem Bau begonnen werden könne. Das Verhalten der Behörden stellt einen Verstoß gegen das Akteneinsichtsrecht dar und dürfte als Beihilfe zu Straftaten nach dem Naturschutzgesetz zu werten sein. Allerdings ist zu erwarten, dass es keine Institution gibt, die das verfolgen wird. So haben Willkür und Rechtsbruch freie (Auto-)Bahn.

Mitte Juni schrieb Hessen Mobil an den Hessischen Rundfunk, dass die Eidechsen vertrieben worden wären. Es sei eine aufgrund der „durchgeführten Vergrämnungsmaßnahmen herbeigeführte Unattraktivität“ entstanden. Besorgte Anrufe bei verschiedenen Behörden und weitere Pressenachfragen beim Bauträger brachten dann immer neue Versionen, was passiert sein sollte: Mal verjagt („vergrämt“), mal umgesiedelt (also gefangen und abtransportiert – aber wohin?), mal waren gar keine zu finden. Auch hier roch es nach Ausreden, um einen Straßenbau möglichst schnell beginnen zu können und durch das Massaker an geschützten Tieren ohne Rücksicht auf das geltende Naturschutzrecht schlicht Fakten zu schaffen.

Fazit

Die B49 steht symbolisch nicht nur für das Desaster einer Verkehrspolitik, die auf fotogene neue Straßen setzt, bei denen Politiker*innen rote Bänder durchschneiden können, während Brücken und Bahntrassen ebenso vernachlässigt werden wie die Verkehrswende insgesamt. Der geplante Neubau steht aber auch symbolisch für die Art von Straßenplanung. Warum sollte die B49 eine Ausnahme sein? An wie vielen Orten sind Fälschungen und Manipulationen die Grundlage für staatliches Planen?

Die Zerstörung des Jossollertales, den Tod der Eidechsen, den Verlust von Erholungsgebiet und den Flächen für die Lebensmittelproduktion noch zu verhindern wird trotz der offengelegten Schummeleien schwer, denn kritische Stimmen in den Parteien werden unterdrückt oder schweigen aus Angst, genauso wie die klagefähigen Umweltverbände das Risiko scheuen. Die dörfliche „Heimatzeitung“ druckt Infos der Straßenkritiker*innen nicht ab, während Behörden und Politik den Protest zu kriminalisieren versuchen. Die typische Situation also, in der sich Willkür und Rücksichtslosigkeit durchsetzen können ...

Dieser Text stammt aus der Projektwerkstatt in Reiskirchen-Saasen. Er darf frei verwendet werden, ebenso wie die Fotos und Texte der benannten Internetseiten.

Weitere Informationen und Fotos können gerne zur Verfügung gestellt werden. Beteiligte am Protest stehen für Hintergrundgespräche, Interviews, Veranstaltungen und Ortsbegehungen zur Verfügung.

Kontakt: Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen, 06401-903283, saasen@projektwerkstatt.de

Stichworte:

Verkehrsplanung, Bundesverkehrswegeplan, B49, Reiskirchen, Naturschutz, Jossoller, Martinsheim, Nichtigkeit, Klage, VG H, Gießen, Zauneidechse, Pferdehof, Südumgehung, Lindenstruth, Vogelsbergbahn, Verkehrswende, Grünberg, Hattenrod, Reiskirchen, Burkhardsfelden