

Kanzlei Tronje Döhmer * Finkenstr. 3 * 35641 Schöffengrund

Fax 0611-32761-8532 / beA
Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41 + 43
34119 Kassel

**RA T. Döhmer - DAV-Ausbilder a. D.
Strafverteidiger**

FamR, Arbeits-, Polizei- und VersammlungsR
Mitglied der DAV-Arbeitsgemeinschaften
für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht

35641 Schöffengrund, Finkenstraße 3
Tel: 06445-92310-43 / Fax: 06445-92310-45
Zweigstelle (geschlossen seit 31.12.2023)
35394 Gießen, Grünberger Straße 140 (Geb. 606)

E-Mail: kanzlei-doeheimer@t-online.de
Internet:: www.mainlaw.de

Schwalbach, 2. Februar 2026

Sachbearbeiter: RA Döhmer

Aktenzeichen: 23-24/00032 kdm Schw td

Bei Schriftverkehr und Zahlung bitte angeben! Danke!

- 10 C 2255/24.T -

In dem Verwaltungsstreitverfahren

u.a. ./ Land Hessen

wird zunächst mitgeteilt, dass durch die Umwidmung von Mitteln aus der Sanierung von Straßen und Bahnen für Neubauten 23 Straßenprojekte in diesem Jahr begonnen werden sollen, wozu auch die hier gegenständliche B49 Südumgehung Reiskirchen-Lindenstruth gehört.

Diese politische Entscheidung, die ganz offen mit der Belebung der Bauindustrie statt verkehrspolitischen Zielen begründet wird, läuft allen Appellen der zuständigen Rechnungshöfe zuwider, die immer wieder berechnet haben, dass die Mittel für die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur nicht reichen. Mit der jetzigen Umwidmung wird das Vorsorgeprinzip mit Füßen getreten. Es stehen nicht nur die für die Neubauten verwendeten Mittel nicht mehr für die Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrswege zur Verfügung, sondern der Zubau vergrößert den Bedarf. Die verfassungsrechtliche Schranke einer soliden Finanzpolitik ist durchbrochen.

Es sind erste Ausschreibungen für Eingriffe erfolgt, die unwiderbringlichen Schaden anrichten. So sollen nach dem Ausschreibungstexten noch vor Ende Februar die Bäume im Trassenverlauf gefällt werden.

Ein Baubeginn wäre zudem zum jetzigen Zeitpunkt unangemessen, weil im letzten Jahr neue Verkehrszahlen für die Straßenverkehrszählung (SVZ) erhoben worden sind. Diese hatten bereits bei den vergangenen Zählungen gegenüber den Annahmen in der Planfeststellung deutlich geringere Verkehrsbelastungen ergeben, waren aber in der Planfeststellung als „unplausibel“ bewusst beiseite gefegt worden, obwohl sie aus den an der Planfeststellung beteiligten Institutionen selbst stammten (Hauptpunkt der Nichtigkeitsklage, dort bereits ausgeführt). Die neuerliche Zählung

ist laut Auskunft der Planungsinstitution HessenMobil in der Auswertung.

vielen Dank für Ihre Anfrage. Die Verkehrserhebungen zur allgemeinen Straßenverkehrszählung 2025 (SVZ 2025) sind zwar angeschlossen, aber die Auswertung der Daten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen dauert noch an. Die offiziellen Endergebnisse der SVZ 2025 werden voraussichtlich erst im Herbst 2026 zur Verfügung stehen.

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und einen guten Start in das neue Jahr!

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Felix Filke

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Regionalbüro Westhessen
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Raiffeisenstraße 7, 35043 Marburg

Eine Anfrage der Klägerseite bei der Bundesanstalt für Straßenwesen läuft noch. Wir würden die Ergebnisse dem Gericht zeitnah zur Verfügung stellen. Es erscheint absurd, vor Kenntnis der aktuellen Zahlen Fakten zu schaffen, indem mit dem Bau begonnen wird. Das würde nicht nur bereits naturnahe Flächen zerstören, landwirtschaftliche Produktion einschränken und Erholungsnutzung erschweren, sondern auch Steuergelder verausgaben, deren Sinnhaftigkeit deutlichen Zweifeln unterliegt.

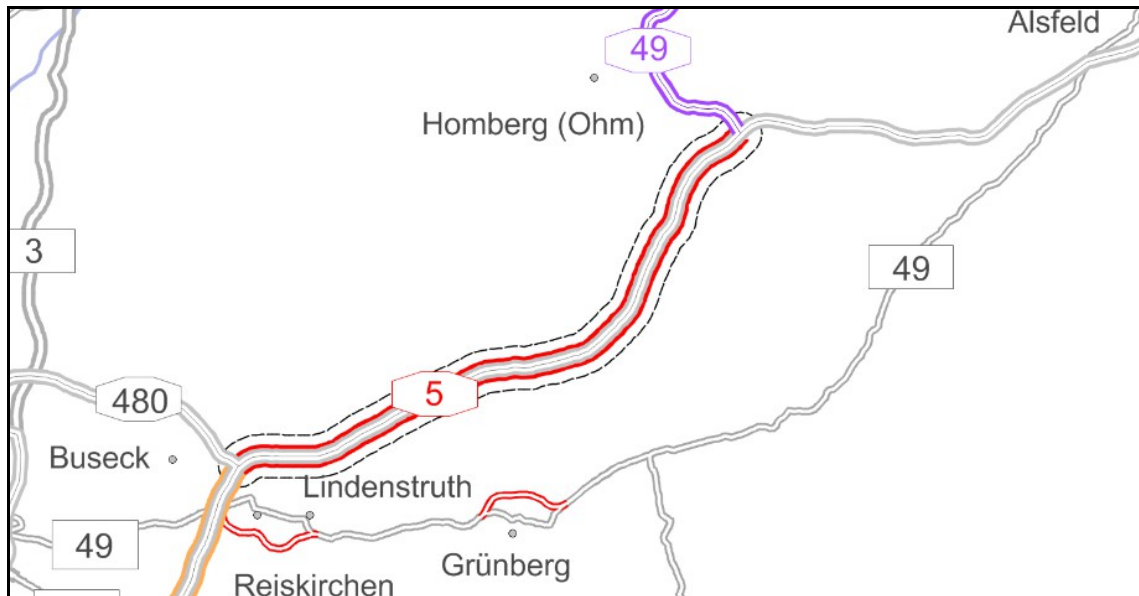
Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens

Den bisher benannten, aus Klägersicht bereits ausreichenden, Nichtigkeitsgründen werden aufgrund neuer Informationen im Folgenden weitere Nichtigkeitsgründe angefügt.

Nichtberücksichtigung der geplanten A5-Erweiterung zwischen Dreieck Reiskirchen und dem Dreieck zur A49

Der Bundesverkehrswegeplan geht davon aus, 3.000 zusätzliche Kfz pro Tag auf die A5 locken zu können durch den Ausbau - und zwar genau auf dem Streckenabschnitt, der die gleiche Verkehrsbeziehung bedient wie der Abschnitt der B49, für den ein Neubau vorgesehen ist. Ein Teil der 3.000 zusätzlichen Fahrzeuge auf der A5 nach einem Ausbau kann durch die Verkehrszunahme begründet sein, die stets bei zusätzlichen Straßenbauten auftritt. Der Wert liegt aber über den üblichen Prozentanteilen zusätzlich induzierten Verkehrs. Daher muss ein anderer Teil durch den Wechsel der Fahrrouten des bereits vorhandenen Verkehrs stammen. Der würde dann auf der B49 fehlen. Das bedeutet, dass das Verkehrsprojekt A5-G20-HE-T2-HE / A5 AD Reiskirchen - AD A5/A49 die Verkehrszahlen auf der B49 im dem A5-Ausbau parallel verlaufenden Abschnitt noch weiter drücken würde als das ohnehin schon im Laufe der Zeit erfolgt ist. Hierzu gehören die Ortsdurchfahrten von Lindenstruth

und Reiskirchen.



Screenshot der zum A5-Ausbau gehörenden Seite <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A5-G20-HE-T2-HE/A5-G20-HE-T2-HE.html>, der zeigt, dass der A5-Abschnitt und die B49 mit den zwei Neubauabschnitten (unten über den Bezeichnungen „Reiskirchen“ und „Grünberg“) parallel verlaufen, also zwischen zwei Anschlussstellen liegen, an denen sich beide Strecken kreuzen. Die Ausbaupläne der A5 sind im gleichen Bedarfsplan enthalten wie das Neubauprojekt der B49-Südumgehung. Die Nichtberücksichtigung des durch den A5-Ausbau abnehmenden Verkehrs auf der B49 stellt einen gravierenden Planungsfehler von Beginn an dar und begründet damit zusätzlich die Nichtigkeit der Planfeststellung. Die im Bedarfsplan für die B49 angenommenen Verkehrszahlen der Prognosen dürften sich durch den Ausbau der A5 als noch falscher herausstellen als sie ohne schon sind im Vergleich mit den aktuell realen Zahlen.

Projektnummer	A5-G20-HE-T2-HE
Bundesland	Hessen
Straße	A 5
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	22,6 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Planungsstände ¹⁾	ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	76.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	79.000 Kfz/24h

Screenshot der zum A5-Ausbau gehörenden Seite <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A5-G20-HE-T2-HE/A5-G20-HE-T2-HE.html>

Der Bau der B49-Südumgehung wird zudem mit dem großen Staurisiko auf der A5 begründet. Der Bundesverkehrswegeplan benennt in der Begründung zum A5-Aus-

bau, dass das Staurisiko auf Null zurückgeht und der Engpass „vollständig aufgelöst“ wird:

Engpassbeseitigung auf dem Straßenzug des Projektes	
Gesamtlänge des Projektes	22,6 km
Staulänge im Bezugsfall	7.7 km
Staulänge im Planfall	0 km
Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 7.7 km reduziert.	
Engpass	vollständige Auflösung

Screenshot der zum A5-Ausbau gehörenden Seite <https://www.bvwprojekte.de/strasse/A5-G20-HE-T2-HE/A5-G20-HE-T2-HE.html>

Auch hier ist festzustellen: Die Ausbaupläne der A5 sind im gleichen Bedarfsplan enthalten wie das parallel zum A5-Abschnitt verlaufende Neubauprojekt der B49-Südumgehung. Die Nichtberücksichtigung des durch den A5-Ausbau auf Null zurückgehenden Staurisikos stellt einen gravierenden Planungsfehler von Beginn an dar und begründet damit zusätzlich die Nichtigkeit der Planfeststellung. In der gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsüberprüfung sind all diese neuen Faktoren nicht geprüft worden, weshalb die Klägerseite nochmals die Auffassung bekräftigt, dass die Bedarfsplanung bereits seit längerem ungültig ist, was sich auf die Planfeststellung erstreckt, die ohne diese Grundlage auch nichtig ist.

Fehlende Prüfung von budget- und umweltentlastenden Alternativen

Die Verlagerungsmöglichkeiten würden durch den benannten A5-Ausbau zusätzlich zum schon in der Nichtigkeitsklage angeführten, bei den Verkehrsprognosen nicht beachteten recht neuen A5-Anschluss „Grünberg“ verbessert. Es wäre für die ca. 3.000 Fahrzeuge, die aus dem Bereich Grünberg durch Lindenstruth und Reiskirchen Richtung A5-Anschluss oder nach Gießen fahren, noch attraktiver, die A5 zu nutzen statt der B49. Aktuell sind, wie bereits in den bisherigen Schriftsätzen nachgewiesen, die Fahrzeiten von Grünberg-Mitte (Höfetränke) bis zum westlichen Ortsrand von Reiskirchen bzw. der dorigen A5-Auffahrt gleich. Die empfohlene Route läuft über die B49, weil diese etwas kürzer ist.

Der Ausbau der A5 und ein einzurichtendes Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Lindenstruth würden Navis, Google-Routenplaner und andere digitale Angebote dazu bringen, den Weg über die A5 als bevorzugte Route zu empfehlen. Das würde die B49 in Reiskirchen und Lindenstruth deutlich entlasten. Diese Alternativen sind in der Planfeststellung nicht berücksichtigt. Sie wurden auch nicht in der gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung der Bedarfsplanung berechnet, so dass hier ein vollständiger Ermessensausfall aufgrund übersehener Möglichkeiten vorliegt.

Strombündelplan B 49			
Bereich	Belastungen		
	2005	2014	Differenz
B 49 Ri. Grünberg	2.983	3.004	+ 21
L 3129 Bersrod / Winnerod	341	456	+ 115
L 3129 Burkhardsfelden	35	60	+ 25
L 3355 Hattenrod	42	63	+ 21
Zielverkehr Reiskirchen / Lindenstruth	6.209	6.027	- 182
Summe	9.610	9.610	0

Angaben in Kfz/d,Richtung, Normalwerktag
2005: Befragung 2005 auf 2014 hochgerechnet
2014: neue Befragung 2014

Diese Tabelle aus dem Anlagenband zur Anlage m) des Planfeststellungsbeschlusses (Seite 2 im Abschnitt 3.) zeigt, dass (nur) ca. 3000 Durchgangsverkehrs-Fahrzeuge (hier Richtung Osten) zwischen Lindenstruth und Grünberg unterwegs sind, die von der A5 aus (Befragungsstelle) durch den Ort fahren und folglich alle oder zu erheblichen Anteilen stattdessen die A5 nutzen könnten. Die Tabelle zeigt auch, dass ca. 2/3 des Aufkommens durch die Umgehungsstraße nicht abgefangen werden können (Zielverkehr und L 3129 nach Bersrod/Winnerod), da diese Fahrten in oder weiter durch den Ort fließen müssten.

Unter der Tabelle wird im Übrigen noch einmal ein Hinweis gegeben, dass die Zahlen von 2005 der Planfeststellung zugrunde liegen und nicht, wie von der Klagegegnerin behauptet, die neueren Ergebnisse von 2014:

Die durchgeführten Analysen und Gegenüberstellungen rechtfertigen, dass die Befragungsergebnisse aus 2005 für die Fortschreibung weiterhin verwendet werden.

Der obige Hinweis auf die Nichtigkeit mangels Durchführung einer Bedarfsüberprüfung greift auch hier.

Notwendige Neubewertungen durch rechtliche Vorgaben zum Klimaschutz

Die Erhaltung gleicher oder besserer Lebensverhältnisse ist inzwischen durch das Verfassungsgericht als Grundrechte künftiger Generationen festgestellt. Das bindet

die öffentliche Gewalt. Vor diesem Hintergrund ist eine aktuelle Studie der TU Dresden von Oktober 2025 von Bedeutung, die sich mit den Auswirkungen von Fernstraßenneubauten auf den Klimawandel auseinandersetzt. Zudem zeigt sie deutliche Fehler und Rechtswidrigkeiten bei der Bedarfsplanung (Bundesverkehrswegeplan) auf, die auch dem Neubau der B49-Südumgehung Reiskirchen-Lindenstruth zugrundeliegt.

Aus der Studie "Verkehrsinfrastrukturbau, induzierter Verkehr und Klimawirkungen" der TU Dresden (Oktober 2025), erreichbar unter URL https://www.klimabeirat-hessen.de/sites/klimabeirat.hessen.de/files/2026-01/2026-01-16_hartl_et_al-2025-verkehrsinfrastrukturbau_induzierter_verkehr_klimawirkungen-studie.pdf:

Um drohende Zeitverluste durch Kapazitätsengpässe zu vermeiden und den Straßenverkehr zu beschleunigen, verfolgen Bund und Länder traditionell den angebotsorientierten Ansatz des Aus- und Neubaus von Straßen. Der Aus- und Neubau von Straßen führt jedoch zu mehr Verkehr und CO₂-Emissionen. Dies läuft der im Bundesklimaschutzgesetz (KSG) und im Hessischen Klimagesetz (HKlimaG) verankerten Aufgabe entgegen, die CO₂-Emissionen kontinuierlich zu verringern und 2045 Treibhausgas-neutralität zu erreichen. Hierbei kommt dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) vorgesehenen Ausbau des Bundesautobahn- und Bundesstraßennetzes eine hohe Bedeutung zu. Denn das Angebot dieser Fernstraßen bestimmt maßgeblich die Reisezeiten zwischen Städten und Regionen und damit die entstehende überregionale Verkehrsnachfrage. (§. 1) ...

Wird aufgrund von vorherrschendem Stau oder Verzögerungen ein Problem begrenzter Kapazitäten im Straßennetz festgestellt, würde im BVWP mit einem Ausbau der Straßen bzw. Kapazitätserweiterungen reagiert werden (BMVI, 2014). Durch diese würden sich die Reisezeiten vermindern und die räumlichen Erreichbarkeiten verbessern. Wege mit dem MIV werden schneller und komfortabler. Dies wirkt auf Verkehrsentscheidungen der Nutzer und damit auf die Verkehrsnachfrage. Es würden mehr und längere Wege mit dem Auto zurückgelegt und Wege vom ÖV auf den MIV verlagert werden. Die zusätzliche Nachfrage kann als primär induzierter Straßenverkehr bezeichnet werden (...). Je nach Ausmaß der zusätzlichen Nachfrage wird langfristig ggf. ein erneuter Ausbaubedarf festgestellt und eine erste Rückkopplungsschleife entsteht. (§. 7f) ...

Investoren entscheiden wiederum auf Grundlage dieses gesetzlichen bzw. planerischen Rahmens sowie der bestehenden Erreichbarkeitsverhältnisse, an welchen Standorten sie Immobilien entwickeln. Die entwickelten Standorte und deren Erreichbarkeit sind Ausgangsbasis für die Standortentscheidungen von Haushalten und Unternehmen. Hier kann durch den Aus- und Neubau von Straßen eine zweite Rückkopplungsschleife entstehen. So erhöht dieser Aus- und Neubau die Attraktivität von Räumen, die zuvor im Vergleich zu anderen Räumen Erreichbarkeitsdefizite aufweisen. Dies löst Umzüge von Haushalten und Verlagerungen von Unternehmensstandorten aus. Darüber hinaus wird es für Investoren attraktiv, abgelegene Standorte zu entwickeln. Langfristig würde hierdurch eine veränderte, stärker zersiedelte Raumstruktur entstehen. In diesen erfordern auch alltägliche Aktivitäten größere Distanzen. (§. 8) ...

Je nach Studie werden Nachfragezuwächse auf den entsprechenden Straßenabschnitten bzw. -korridoren in Höhe von 10 % bis 90 % über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinaus ausgewiesen (Netto-Differenz des DTV). (§. 21 zu Zuwächsen bei Kapazitätserweiterungen) ...

Alle vier Fallstudien, welche Nachfragedaten aus Mobilitätsbefragungen nutzen (Ansatz B), bestätigen die Existenz induzierten Straßenverkehrs. Die genauen Ergebnisse sind durch unterschiedliche Kenngrößen zur Ergebnisangabe und die verschiedenen Kontexte der Kapazitätserweiterungen kaum miteinander vergleichbar. (§. 27 über

einschränkende Aussagekraft) ...

Kapazitätsengpässe auf Fernstraßen entstehen dann, wenn die Verkehrsnachfrage über die Zeit zunimmt. Anstatt beim Verkehrsinfrastrukturangebot anzusetzen und die Kapazitäten zu erweitern, ist zu empfehlen, auch Maßnahmen des Nachfragemanagements zu berücksichtigen. Verschiedene Szenariostudien zeigen, wie Verkehr von Pkw und Lkw auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert oder aber Verkehr vermieden und gleichzeitig die Mobilität erhalten werden kann. [...] Daher sollten vorgelagert zur Entscheidung, Straßen auszubauen, Maßnahmen des Nachfrage-managements auf bundesdeutscher Ebene umgesetzt werden. Denn so kann der Bedarf an neuer bzw. erweiterter Straßeninfrastruktur gesenkt werden, was mit geringeren Kosten und Schäden für Umwelt und Klima einhergeht. (S. 69f) ...

Die durch den Kapazitätsausbau der Fernstraßen induzierten Verkehre würden dazu führen, dass die nachgeordneten Straßennetze in den Städten an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen oder überlastet werden. (S. 71) ...

Jede neue oder ausgebaute Fernstraße führt zu zusätzlichen CO₂-Emissionen. ... Die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung betrachtet jedoch ausschließlich Infrastrukturmaßnahmen und vernachlässigt andere Lösungsansätze. Dabei wird jeweils alle 10 bis 15 Jahre über die weitere Umsetzung von über 1000 Projekten diskutiert, was eine sachgerechte Diskussion erschwert und mitunter dazu führt, dass Planungsannahmen innerhalb des Zeitraums veralten - ohne in adäquater Weise überprüft und angepasst zu werden (S. 72)

Zusätzlich zu der offensichtlichen und von Klägerseite umfassend begründeten Tatsache, dass die Bedarfsplanung aufgrund der unterbliebenen, tatsächlichen Bedarfsüberprüfung nicht mehr gültig ist, lässt sich aus der benannten Studie vielfache Kritik an der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes und damit der Bedarfsplanung ersehen. Auszüge:

Modale Verlagerungen zur Straße werden bei überregional bedeutsamen Projekten mit der Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (FGSV, 2009) und hierbei ausschließlich vom Schienenpersonenverkehr (SPV; Nah- und Fernverkehr) als abgebendem Verkehrsmittel berücksichtigt. Verlagerungen von weiteren ÖPNV (z. B. Bus, Straßenbahn, U-Bahn) sowie von Rad- und Fußverkehr werden vernachlässigt. Dies wird damit begründet, dass nur bei den überregionalen Verbindungen relevante Nutzenbeiträge zu erwarten sind (PTV et al., 2016, S. 76–77).

Sekundäre Effekte induzierten Straßenverkehrs, wie z. B. die Veränderung von Wohn- und Arbeitsstandorten, werden hingegen nicht berücksichtigt. Als Begründung wird angeführt, dass diese Effekte erst längerfristig entstehen und ihre Prognose aufgrund der zahlreichen Einflussgrößen und komplexen Zusammenhänge mit hohen Unsicherheiten behaftet wäre (BMVI, 2016a, S. 24).

Im Güterverkehr wird davon ausgegangen, dass über die Routenänderungen hinaus keine bewertungsrelevanten Veränderungen der Verkehrsnachfrage oder der Raumstrukturen entstehen. Entsprechend werden diese Effekte in der Logik des Verkehrsmodells nicht berücksichtigt und können mit ihnen nicht ermittelt werden. Begründung hierfür ist, dass verbesserte Transportwege im Güterverkehr und im kleinräumigen Personen- und Güterwirtschaftsverkehr die Entscheidungen für Unternehmens- und Produktionsstandorte sowie Lagerstrukturen und Lieferketten erst langfristig beeinflussen (PTV et al., 2016, S. 75).

Verlagerungen von Transporten von der Schiene, dem Schiff oder dem Flugzeug auf die Straße werden ebenso nicht berücksichtigt. [...] Wie Tabelle 7 zusammenfassend zu entnehmen ist, wird methodisch damit nur ein Teil der verkehrsinduzierenden Verhaltensreaktionen berücksichtigt. Vor allem werden längerfristig auftretende Effekte vernachlässigt. Diese Vernachlässigung kann angesichts der langen Lebensdauer der Verkehrsinfrastruktur und ihrer dadurch langfristig auftretenden Wirkungen zu ei-

ner Unterschätzung des induzierten Straßenverkehrs führen. (S. 31f)

Sowohl der Vergleich der vom BVWP 2030-Modell ermittelten FSL-Elastizitäten als auch der Reisezeit-Elastizitäten mit der Literatur deuten darauf hin, dass das Modell deutlich zu unelastisch auf Kapazitätserweiterungen reagiert. Dadurch werden Fahrleistungsänderungen und entstehende CO₂-Emissionen unterschätzt. (S. 39) ...

Wie Abbildung 13 zeigt, ist die Steigerung der Fahrleistungen durch die Straßenprojekte in beiden Szenarien (S1, S2) deutlich höher als im BVWP 2030 prognostiziert. In S1 würde die Kfz-Fahrleistungen etwa um den Faktor drei und in S2 etwa um den Faktor acht stärker steigen als prognostiziert. Bei Umsetzung aller BVWP 2030-Projekte würde entsprechend der Annahmen in S2 die Pkw-Fahrleistung in Deutschland um insgesamt ca. 2,7 %, die Lkw-Fahrleistung um ca. 1,1 % und die gesamte Kfz-Fahrleistung um 2,6 % steigen. (S. 47) ...

Unter Berücksichtigung des in dieser Studie neu abgeschätzten induzierten Straßenverkehrs würde die kurzfristige Umsetzung aller Projekte des BVWP 2030 zu 4,5 bis 6,3 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr zusätzlich führen. Demnach hätte der BVWP, welcher für das Referenzjahr 2030 Emissionen in Höhe von 1,96 Millionen Tonnen CO₂ abschätzt²³, diese um das bis zu 3,2-fache unterschätzt. (S. 62 mit einer Zusammenfassung)

Der BVWP berechnet die CO₂-Schadenskosten und stellt sie im Rahmen der NKA anderen gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten gegenüber. Entsprechend haben höhere CO₂-Schadenskosten Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Verhältnisse. (S. 64)

Ergänzender Vortrag zur Frage der Betroffenheiten und daraus folgende Klageberechtigung

Die Betroffenheit der Kläger*innen als Eigentümer*innen oder Pächter*innen von Flächen, als direkte Nachbar*innen und Wohnende oder Betriebe im festgestellten Einwirkungsbereich wurde beschrieben. Für zwei der Kläger*innen hat die mit der Planung befasste Institution Hessen Mobil das auch selbst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgestellt. Die Auszüge seien hier abgebildet:

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Schotten	HESSSEN 
	Datum 31.01.2012
Planfeststellungsverfahren für den	lfd. Nr. 078
Neubau der B 49, OU Reiskirchen u. Reisk./Lindenstruth von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+240	
Erwiderung zu den Einwendungen des Herrn Dr. [REDACTED] vom 08.04.2008	
Der Einwender Herr Dr. [REDACTED] wird von der Baumaßnahme durch die Inanspruchnahme von Grundstücken nach dem Grunderwerbsverzeichnis	
☐ nicht betroffen	
☒ betroffen (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „Darstellung der Betroffenheit“)	

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Schotten		HESSEN 
Datum	12.04.2012	
Planfeststellungsverfahren für den	Ifd. Nr. 073	
Neubau der B 49, OU Reiskirchen u. Reisk./Lindenstruth von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+240		
Erwiderung zu der Einwendung von Frau [REDACTED] vom 08.04.2008		
Die Einwenderin Frau [REDACTED] wird von der Baumaßnahme durch die Inanspruchnahme von Grundstücken nach dem Grunderwerbsverzeichnis		
☐	nicht betroffen	
☒	betroffen (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „Darstellung der Betroffenheit“)	

Von Klägerseite wird weiterhin davon ausgegangen, dass es sich bei den klagenden Betrieben um eine gemeinschaftliche Klage wegen der identischen Form der Betroffenheit (Verlust der nutzbaren Fläche) handelt.

D Ö H M E R
Rechtsanwalt