

KD MAINLAW

Inhaber Rechtsanwalt Tronje Döhmer

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-doehmer@t-online.de
Internet:: www.mainlaw.de

Schwalbach, 20. April 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 namens und im Auftrag der Klägerin zu 7. -

- als
Betroffene der geplanten ersten Baumaßnahmen **beantragt**,

dem Antragsgegner im Wege der einstweiligen Anordnung nach § 123 I VwGO aufzugeben, bis zur rechtskräftigen Entscheidung in der Hauptsache von Vollzugsmaßnahmen auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 21.12.2016 (Az. VI 1-E-061-k-06#2.137) abzusehen,

hilfsweise, dem Antragsgegner vorläufig zu untersagen, mit Bauarbeiten zu beginnen oder vorbereitende Maßnahmen zum Zweck der Umsetzung des oben genannten Planfeststellungsbeschlusses (insbesondere Rodungs-, Erd- oder Bauarbeiten sowie den Abschluss entsprechender Verträge) durchzuführen und

über die obigen Anträge aufgrund einer mündlichen Verhandlung (§ 123 III VwGO i.V.m. § 101 VwGO) zu entscheiden.

Gründe:

Der Beklagte ist dabei, den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss vom 21.12.2016 umzusetzen. Mit den Vollziehungs- und Baumaßnahmen soll am

01.06.2026 begonnen werden, was vollendete Tatsachen schaffen würde.

I. Zulässigkeit des Antrags

In der Hauptsache ist eine Nichtigkeitsfeststellungsklage (§ 43 VwGO) anhängig. Da eine solche Klage keine aufschiebende Wirkung entfaltet und auch kein anfechtbarer Verwaltungsakt mit Vollziehungsanordnung vorliegt, ist § 123 VwGO einschlägig. Daher kommt ein vorläufiger Rechtsschutz ausschließlich im Wege der einstweiligen Anordnung in Betracht. Die Antragstellerin (Klägerin zu 7.) ist antragsbefugt. Eine Verletzung eigener Rechte, insbesondere aus Art. 14 GG, ist möglich, da der landwirtschaftliche Betrieb unmittelbar im Einwirkungsbereich der geplanten Baumaßnahmen liegt.

Der antragstellende Biobetrieb [REDACTED] GbR bewirtschaftet eine Fläche in direkter Nachbarschaft der Baustelle für das beabsichtigte Brückenbauwerk 3. „Mit der Errichtung des Bauwerks Nr. 3 beginnen die Bauarbeiten zum Bau der Ortsumgehung Reiskirchen“ (Zitat der Ausschreibung „B 49, OU Reiskirchen und Lindenstruth, Neubau UF Wirtschaftsweg BW 3 - ASB 5419-591“, eingestellt auf <https://vergabe.hessen.de> am 01.04.2026, siehe Anlage 1). Die Antragstellerin ist zudem Klägerin zu 7. im Hauptsacheverfahren der eingereichten Nichtigkeitsklage (Verfahren 10 C 2255/24.T).

II. Anordnungsgrund (Eilbedürftigkeit)

Der Anordnungsgrund liegt vor. Nach der veröffentlichten Ausschreibung für das erste vorgesehene Bauwerk („B 49, OU Reiskirchen und Lindenstruth, Neubau UF Wirtschaftsweg BW 3“) ist der Baubeginn für den 01.06.2026 vorgesehen. Zudem sieht die Ausschreibung (Anlage 1) vor, dass bereits mit Ablauf der Angebotsfrist am 29.04.2026 verbindliche Verträge mit Bauunternehmen geschlossen werden können. Sobald diese Verträge bestehen, entstehen dem Vorhabenträger Kosten für Stornierungen oder Verzögerungen, die erfahrungsgemäß als Argument gegen einen Baustopp ins Feld geführt werden. Zudem sind vorbereitende Maßnahmen wie die Einrichtung von Baustellenzufahrten bereits vor dem 01.06.2026 möglich und nach der Ausschreibung nicht ausgeschlossen. Eine einstweilige Anordnung ist daher bereits vor dem 29.04.2026 erforderlich, um irreversible vertragliche Bindungen zu verhindern.

Mit Beginn der Bauarbeiten, die ab 01.06.2026 vorgesehen sind, würden dann auch irreversible physische Tatsachen geschaffen, darunter die dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, Eingriffe in Natur und Landschaft, Veränderungen von Wegebeziehungen und eine erhebliche Vorfestlegung des Gesamtprojekts. Dies würde die Hauptsache faktisch vorwegnehmen und den effektiven Rechtsschutz der Antragstellerin weitgehend entwerten.

Zudem wird das Bauwerk erhebliche Kosten verursachen, die im Fall einer späteren Nichtigkeitserklärung der Planfeststellung verloren wären.

III. Anordnungsanspruch

Die Antragstellerin hat einen Anordnungsanspruch glaubhaft gemacht. Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss ist mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nichtig (§ 44 VwVfG), jedenfalls aber offensichtlich rechtswidrig (ernstliche Zweifel i.S.d. § 80 VwGO analog).

1. Abwägung auf unzutreffender Tatsachengrundlage

Die Planfeststellung beruht auf einer Verkehrsprognose und Entlastungsbewertung, die in zentralen Punkten im Widerspruch zu den der Behörde selbst vorliegenden und in den Planungsunterlagen dokumentierten Daten stehen. Die gerichtliche Überprüfung wird mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu dem Ergebnis führen, dass die Planfeststellung auf einer fiktiven Basis erfolgte, die nie bestand und deren grobe Falschheit zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses auch bekannt war, aber nicht beachtet wurde. Die groben Fehler waren, zusammengefasst:

a) Verkehrsprognose:

Der der Planfeststellung zugrundeliegende und diese auslösende Bedarfsplan basiert auf Verkehrsprognosen, die für Reiskirchen und Lindenstruth deutlich überhöht sind. Für die beiden angegebenen Werte von 16.800 bzw. 13.100 Fahrzeugen fehlen nachvollziehbare Herleitungen. Die niedrigeren Werte u.a. aus den Straßenverkehrszählungen (SVZ) waren der Behörde bekannt und werden im Text des Planfeststellungsbeschlusses auch erwähnt, wurden jedoch nicht zur Grundlage der zentralen Abwägung gemacht, sondern als „unplausibel“ verworfen, ohne dass eine tragfähige methodische Begründung erfolgt wäre.

Ebenso zugänglich sind und waren der Behörde Prognosen über den starken Bevölkerungsrückgang (10,5 Prozent bis 2025 - Quelle: Hess. Statistisches Landesamt: „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070“) im Vogelsbergkreis, in den aber die B49 führt. Hierdurch sind weitere Rückgänge der Verkehrsmengen zu erwarten, die nicht berücksichtigt wurden.

Kosten-Nutzen-Analysen und Abwägungen hinsichtlich der grundsätzlichen Begründetheit des Neubaus bzw. des Vergleichs mit den Beeinträchtigungen für Umwelt, Betriebe und Erholung basieren auf den falschen Zahlen. Die prognostizierten Werte liegen etwa doppelt so hoch wie die tatsächlich ermittelten. Die Fehlerhaftigkeit war der Behörde bekannt, sie berücksichtigte diese jedoch nicht. Diese Diskrepanz der realen Zahlen zu der fast doppelt so hohen Prognose ist entscheidungserheblich. Der Fehler durchzieht die gesamte Planfeststellung. Damit ist sie nichtig.

b) Entlastungswirkungen:

Im Planfeststellungsbeschluss (Erläuterungsbericht Seite 20) wird eine Entlastung von bis zu 64 % bzw. 87 % angenommen %, im Planfeststellungsbeschluss als „im Mittel“ mit 75 % bezeichnet (§. 67 und 68). Dem stehen die in den Planunterlagen selbst enthaltenen Ergebnisse von Verkehrsbefragungen gegenüber. Danach ist nur etwa ein Drittel des Verkehrs überhaupt durchgangrelevant. Über zwei Drittel des Verkehrs verbleiben als Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Ortslagen von Reiskirchen und Lindenstruth. Die prognostizierten Entlastungswerte stehen mit diesen Daten in einem nicht auflösbaren Widerspruch. Die Kluft zwischen behaupteter und tatsächlicher Entlastungswirkung wird sich zudem weiter vergrößern, weil der Binnenverkehr im Ort durch die Ausweisung etlicher Neubaugebiete im Norden der B49 deutlich zunehmen wird, was nicht in die Berechnung der Entlastungswirkung ein-

geflossen ist.

Der Planfeststellungsbeschluss wäre voraussichtlich anders ausgefallen, wenn die der Behörde vorliegenden Zahlen aus den Fahrtzielbefragungen regelgerecht angewendet worden wäre. Die Planung basiert auf diesem Fehler. Sie ist daher nichtig.

c) **Selektive Verwendung der Datengrundlage**

Besonders gravierend ist, dass unterschiedliche Verkehrszahlen je nach Bewertungszusammenhang verwendet wurden. Die höheren (falschen) Zahlen werden zur Begründung der Planrechtfertigung genutzt, während die realen und damit niedrigeren Zahlen Verwendung finden, wenn damit geringere Schutzmaßnahmen begründet werden, so im Bereich der Lärmberechnung. Dies belegt, dass keine einheitliche Tatsachengrundlage bestand, sondern die Datenauswahl ergebnisorientiert erfolgte und sachfremden Zwecken diente.

Die aufgelistete Verwendung falscher bzw. widersprüchlicher und selektiv gewählter Datengrundlagen erschwert zudem die gerichtliche Kontrolle der Abwägungsentscheidung erheblich.

2. Missachtung von Wechselwirkungen mit anderen Neubauprojekten des Bedarfsplanes

Im Laufe des Planungsprozesses kam es zu relevanten Veränderungen bei der parallel verlaufenden A5. Deren deutliche Stärkung führt zu einer verbesserten Übernahme der Verkehre der B49, da beide Straßen im gegenständlichen Abschnitt parallel verlaufen. Insbesondere der besonders belastende LKW-Verkehr nahm stark ab. Diese Veränderungen sind ebenso wenig in die Planfeststellung eingeflossen wie mögliche kostengünstigere und umweltschonende Alternativen der Reduzierung von Belastungen. Die Planung kann daher als stark veraltet gelten.

Der Ausbau der B49 und der A5 auf dem gleichen, parallel verlaufenden Abschnitt hätte miteinander abgeglichen werden müssen. Beide Projekte sind im aktuellen Bedarfsplan enthalten, d.h. Prognosen, Abwägungen und Kosten-Nutzen-Analysen leiden bei beiden unter der Nichtberücksichtigung der jeweils anderen Maßnahme. Laut Projektbeschreibung des A5-Ausbaus soll dieser zu 3000 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen auf der A5 führen und das Staurisiko auf Null reduzieren. Beides würde deutliche Entlastungswirkung auf die B49 im hier gegenständlichen Streckenabschnitt haben. Diese Effekte nicht zu berücksichtigen, stellt einen bedeutenden Fehler in der Planung dar. Diese ist daher nichtig.

3. Qualifizierter Abwägungsausfall

Die Entscheidung beruht nicht lediglich auf den groben Fehlern bei Verkehrsprognosen und Entlastungswirkung sowie der Nichtberücksichtigung von Wechselwirkungen mit anderen Projekten des Bedarfsplanes, sondern offenbart ein grundsätzliches und strukturelles Defizit der Entscheidungsgrundlage. Denn die maßgeblichen Tatsachen lagen der Behörde vor, waren aktenkundig dokumentiert und wurden dennoch in der zentralen Abwägung nicht zugrunde gelegt.

Eine Abwägung, die auf einer solchen selektiv gewählten und sachlich nicht tragfähigen

higen Tatsachengrundlage beruht, stellt keine rechtmäßige Abwägung dar, sondern einen Abwägungsausfall.

4. Wegfall der Planrechtfertigung

Verkehrsprognose und Entlastungswirkung bilden den Kern der Planrechtfertigung. Wenn die prognostizierte Verkehrsbelastung tatsächlich deutlich geringer ist und die angenommene Entlastungswirkung nicht eintritt, entfällt die sachliche Notwendigkeit des Vorhabens. Damit fehlt dem Planfeststellungsbeschluss die materielle Grundlage.

5. Offenkundigkeit des Fehlers

Der Mangel ist offenkundig. Die maßgeblichen, abweichenden Zahlen ergeben sich unmittelbar aus den Planungsunterlagen selbst, nämlich den der Behörde vorliegenden und von dieser selbst bearbeiteten Verkehrszählungen (SVZ), den Befragungsdaten, die zum Strombündelplan führten und den tabellarische Auswertungen der Befragungsergebnisse.

Die Diskrepanz zwischen planrechtfertigenden Zahlen und den realen ist rechnerisch unmittelbar nachvollziehbar und bedarf keiner weitergehenden fachgutachterlichen Bewertung.

6. Ergebnis: Nichtigkeit (§ 44 VwVfG)

Die Kombination aus tragender Bedeutung der Prognosen, der erheblichen Abweichung von den realen Zahlen, der aktenkundigen Kenntnis der realen Zahlen und dem Fehlen einer konsistenten anderen Tatsachengrundlage führt zu einem besonders schwerwiegenden und offenkundigen Fehler. Der Planfeststellungsbeschluss ist daher mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nichtig.

7. Hilfsweise: Jedenfalls offensichtliche Rechtswidrigkeit

Selbst wenn die Voraussetzungen der Nichtigkeit im Hauptsacheverfahren abschließend zu klären sind, deuten die Fakten auf eine solche mit ausreichender Wahrscheinlichkeit hin. Zumindest aber bestehen ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Beschlusses. Bereits dies genügt im Eilverfahren, um das Aussetzungsinteresse überwiegen zu lassen.

IV. Interessenabwägung

Die Antragstellerin und Klägerin zu 7. bewirtschaftet das Flurstück Nr. 30 in der Gemarkung Reiskirchen (Flur 16), welches an das Flurstück 50 angrenzt und über welches der zukünftige Feldwege geführt wird, für den das Brückenbauwerk BW 3 errichtet wird. Zudem liegen drei weitere vom Biohof der Antragstellerin bewirtschaftete Flächen in Entfernungen zwischen 80 und 150m in unmittelbarer Nähe (u.a. Flurstücke 24, 34 und 47), darunter auch Eigentumsflächen. Da es sich um einen EU-Bio-zertifizierten Biobetrieb (Naturland) handelt, sind die Flächen gegenüber Beeinträchtigungen besonders sensibel. Zudem gehen Wegebeziehungen verloren, so dass es bereits ab Baubeginn am Brückenbauwerk 3 die Gefahr irreversibler Eingriffe in Eigentum und Betrieb und zu dauerhaften Umweltveränderungen. Im Fall des Baus der eigentlichen Straße, die über das jetzt anstehende Brückenbauwerk 3 geführt werden soll, würde einige der genannten Flurstücke direkt überbaut. Da die Errichtung der Brücke eine faktische Vorwegnahme der Hauptsache darstellt, ist auch dadurch eine direkte Betroffenheit gegeben. Die Antragstellerin ist in ihrem Eigen-

tumsrecht aus Art. 14 GG sowie in ihrer Berufsfreiheit (Art. 12 GG) unmittelbar betroffen. Sie ist daher antragsbefugt.

Die Interessenabwägung fällt aufgrund der im Falle eines Bau zu erleidenden Schäden eindeutig zugunsten der Antragstellerin aus.

Denn für den Antragsgegner würde die beantragte einstweilige Anordnung lediglich eine zeitliche Verzögerung sowie mögliche Mehrkosten nach sich ziehen, wobei deutlich höhere Kosten gerade durch die Anordnung gegenüber den Kosten eines Baubeginns, der sich später als rechtswidrig herausstellt, vermieden würden.

Zudem: Ein öffentliches Interesse am Vollzug besteht nicht, wenn tragende Entscheidungsgrundlagen ernsthaft zweifelhaft sind. Das Aussetzungsinteresse überwiegt das Vollzugsinteresse. Der Baustopp ist zwingend, da die Erfolgsaussichten der Nichtigkeitsklage (Hauptsache) zumindest offen, angesichts der offensichtlich fehlenden Rechtfertigung der Planung sogar als gut zu bewerten sind und ein Baubeginn irreversible Folgen hätte.

Im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes ist eine abschließende Klärung der Nichtigkeitsfrage nicht erforderlich. Es genügt, dass die Erfolgsaussichten der Hauptsache offen oder überwiegend zugunsten der Antragstellerin zu bewerten sind.

V. Ergebnis

Ohne den Erlass der beantragten einstweiligen Anordnung droht die Schaffung vollendeter Tatsachen auf Grundlage eines mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtswidrigen, möglicherweise nichtigen Verwaltungsakts. Der Antrag ist daher begründet.

Bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen, aber aufgrund der Schwere des Vorwurfs ausnahmsweise vertieften Prüfung, ergibt sich, dass der Planfeststellungsbeschluss aller Voraussicht nach nichtig ist. Die Behörde hat den Boden einer normativen Prognose verlassen und ihn durch eine sachlich unzutreffende Tatsachenbasis ersetzt. Es handelt sich nicht um einen (nur rechtswidrigen) Prognoseirrtum oder eine nachträgliche Unrichtigkeit, sondern um eine komplette Tatsachenverdrängung und damit einen qualifizierten Fehler: Zutreffende Zahlen lagen vor und waren aktenkundig. Sie wurden nicht berücksichtigt oder gezielt übergangen, stattdessen wurde eine sachlich widerlegte Annahme verwendet.

Es liegt ein struktureller Kernfehler vor und damit eine grundlegende Verletzung der Planrechtfertigung. Die fehlerhafte Verkehrsprognose, die ebenso willkürlichen Entlastungszahlen und die Nichtbeachtung der Auswirkungen des parallelen A5-Ausbaus sind kein „Abwägungsdetail“, sondern erschüttern die Grundlage der Planrechtfertigung und der vorgelagerten Bedarfsannahme. Sie waren der Legitimationskern für Grundrechtseingriffe (Art. 14 GG). Wenn diese Grundlage verfälscht wird, obwohl die richtigen Informationen vorliegen, entfällt die objektive Notwendigkeit, wird der Eingriff grundlos und fehlt die materielle Ermächtigungsgrundlage.

Die abweichenden Zahlen waren bekannt, die Abweichung war groß, aber sie wurden dennoch ignoriert. Dadurch fehlt jede sachliche Rechtfertigung. Die Planung ist willkürlich und daher nichtig.

Es liegt ein Abwägungsausfall vor. Denn eine Abwägung setzt zutreffende Tatsachenermittlung und eine ernsthafte Berücksichtigung voraus. Wer bewusst falsche Zahlen verwendet, nimmt keine Abwägung vor, sondern simuliert sie.

Die Fehler und Mängel waren offenkundig, da die zutreffenden Zahlen in den Behördenakten enthalten sind, sie von derselben Behörde erstellt wurden, die Diskrepanz rechnerisch klar ist und folglich kein komplexes Gutachten nötig ist, um die Mängel zu erkennen. Die Offenkundigkeit ergibt sich daraus, dass die interne Datengrundlage und die im Beschluss verwendete Prognose unmittelbar vergleichbar und objektiv widersprüchlich sind.

Die Planrechtfertigung entfällt. Der Verwaltungsakt entbehrt seiner materiellen Grundlage. Das Vorgehen verletzt elementare rechtsstaatliche Grundsätze und der Fehler ist strukturell, evident und nicht heilbar.

Daraus folgt die Notwendigkeit einer Anordnung, mit dem Bau nicht zu beginnen und keine verbindlichen Verträge für Baumaßnahmen abzuschließen. Der Staat kann kein überwiegendes Vollzugsinteresse beanspruchen, wenn ernstliche Anhaltspunkte für eine bewusste Manipulation tragender Entscheidungsgrundlagen bestehen. Unabhängig davon bestehen erhebliche Zweifel an der Tragfähigkeit der Entscheidungsgrundlage. Diese Zweifel wiegen im Eilverfahren besonders schwer.

1. Erfolgsaussichten der Hauptsache

Die Nichtigkeitsklage wird angesichts der eindeutigen Faktenlage mit ausreichender Wahrscheinlichkeit Erfolg haben. Ein Verwaltungsakt, der durch arglistige Täuschung (freies Erfinden von Verkehrsmengen trotz eigenem Kenntnisstand der tatsächlichen Zahlen) erschlichen wurde, ist nach ganz herrschender Meinung nichtig, da der Mangel besonders schwer und offenkundig ist. Die Planrechtfertigung als tragende Säule des gesamten Vorhabens entfällt. Das Gericht wird dies im Eilverfahren nicht nur summarisch, sondern aufgrund der Schwere des Vorwurfs intensiv prüfen müssen.

2. Folgenabwägung

Selbst wenn die Erfolgsaussichten offen gelassen werden, fällt die Folgenabwägung zu Gunsten der Antragstellerin aus. Würde der Bau während des Verfahrens beginnen und später die Nichtigkeit festgestellt, wäre dies ein irreversibler Eingriff in Natur und Eigentum. Der durch eine einstweilige Anordnung verursachte Verzögerungsschaden ist nach den Grundsätzen der Staatshaftung (Aufopferung) zu ersetzen, wenn sich die Anordnung später als unbegründet erweist. Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung eines nichtigen Verwaltungsakts kann kein schutzwürdiges sein.

Zur Vermeidung von Schäden und Beeinträchtigungen durch den Bau ist eine einstweilige Anordnung vor dem 01.06.2026 notwendig. Zur Vermeidung von finanziellen Verpflichtungen bis zum 29.04.2026.

VI. Bisheriger Verfahrensgang und Zulässigkeit der Nichtigkeitsklage

Die Antragstellerin erhob als Klägerin zu 7 am 26.11.2024 eine Nichtigkeitsfeststellungsklage (Az. 10 C 2255/24.T) gegen den im Tenor genannten Planfeststellungsbeschluss (PFB) erhoben. Zwei reguläre Anfechtungsklagen gegen den PFB durch den

Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der betroffenen Landwirtin Carmen Grieb aus dem Jahr 2016/2017 (Az. 2 C 948/17.T und 2 C 949/17.T) blieben erfolglos. Sie basierten insbesondere auf artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten und eine laut Kläger*innen fehlerhafte Abwägung zwischen zwei Trassenalternativen.

Die in der Nichtigkeitsklage nachgewiesenen, groben Fehler bei den prognostizierten Verkehrsmengen sowie der erwarteten Entlastung einschließlich dem Nachweis, dass diese Fehler wissentlich begangen wurden, spielten in den damaligen Verfahren keine oder keine entscheidungserhebliche Rolle. Der Nachweis der Fehler erfolgte erst durch Recherchen und eigene Zählungen im Jahr 2024 und führte zu dem Nichtigkeitsverfahren.

Die Nichtigkeitskläger*innen konnten verschiedene, in den regulären Anfechtungsklagen 2 C 948/17.T und 2 C 949/17.T zumindest den Kläger*innen nicht bekannte und nicht zugängliche Erkenntnisse erlangen, die die Grundlage der Planung im Kern erschüttern. Diese sind in der 2024 eingereichten Nichtigkeitsklage (10 C 2255/24.T) sowie in vier ergänzenden Schriftsätzen aufgeführt und genau belegt worden. Auf den Inhalt der darin enthaltenen Ausführungen wird explizit Bezug genommen.

Zunächst wurde ein Nichtigkeitsfeststellungsantrag beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum eingereicht, welcher am 24.10.2024 abgelehnt wurde (Geschäftszeichen VI-1-061 -k-06#2.137). Daraufhin wurde Klage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht (Az. 10 C 2255/24.T), auf den sich dieser Antrag bezieht.

Diesem Antrag ist eine Zusammenfassung der in der Nichtigkeitsklage und den vier Ergänzungsschriftsätzen detailliert dargestellten Hintergründe zu den drei Punkten als Abschnitt VII beigefügt. Ein gesonderter Nachweis der tatsächlichen Zahlengrundlage erübrigt sich, da es die vorbereitenden, im Planungsprozess entstandenen Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss selbst sind, aus denen die korrekten Zahlen hervorgehen, die jedoch nicht oder nur in unwesentlichen Detailpunkten verwendet wurden. Aus den Unterlagen der Planfeststellung ist zudem ersichtlich, dass diese korrekten Zahlen den beteiligten Stellen vorlagen. Sie wurden ohne tragfähige Begründung nicht berücksichtigt.

Aufgrund allein dieser drei grundlegenden groben Fehler, der bewusst unrichtigen Tatsachenzugrundelegung und der ergebnisorientierten Selektion der Daten ist der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 44 I HVwVfG nichtig. Ein auf grob falschen und bewusst ignorierten oder gefälschten Tatsachen beruhender Verwaltungsakt ist mit der Rechtsordnung schlechthin unvereinbar und deshalb als absolut nichtig anzusehen (vgl. BVerwG vom 04.07.2023 (Az. 9 A 5.22)). Der Nichtigkeitsgrund liegt offen zutage (siehe genauere Erläuterungen unten) und würde sich im Hauptsacheverfahren bestätigen.

Obwohl die Nichtigkeitsklage anhängig ist, hat der Vorhabenträger nunmehr mit der Ausschreibung bzw. Vorbereitung der Bauarbeiten begonnen. Der Antragstellerin droht daher die Vollziehung eines nichtigen Verwaltungsakts, was in der Gesamtheit der Baumaßnahmen zu erheblichen irreversiblen Tatsachen (Abholzung von Bäumen, Bodenabtrag, Eingriffen gegen geschützte Arten, Reduzierung der

landwirtschaftlichen Nutzfläche, erschwerte Wegebeziehungen, Baustellenlärm, Kostenverpflichtungen etc.) führen würde und beim konkreten Brückenbauwerk 3 zu betrieblichen Einschränkungen und stofflichen Beeinträchtigungen der unmittelbar angrenzenden, bewirtschafteten Flächen der Antragstellerin.

VI. Glaubhaftmachung

Die vorstehenden Ausführungen werden glaubhaft gemacht durch den Inhalt der nachfolgend bezeichneten die Schriftstücke einschließlich der in diesen zitierten Urkunden und Dokumente sowie der Anlagen 1 bis 7 zu dieser Antragschrift:

- Klageschrift vom 26.11.2024 (Az. 10 C 2255/24.T) sowie den dazugehörigen Ergänzungen:
- Schriftsatz vom 01.12.2024,
- Schriftsatz vom 18.12.2024,
- Schriftsatz vom 31.03.2025,
- Schriftsatz vom 05.06.2025,
- Schriftsatz vom 16.07.2025
- Schriftsatz vom 02.02.2026 und
- Schriftsatz vom 11.03.2026.

Außerdem durch die benannten Unterlagen zu Bau und Planung:

- Ausschreibung vom 01.04.2026
- Auszüge aus dem Planfeststellungsbeschluss (Seite 67f) und dazugehörigem Erläuterungsbericht (Seite 20)
- Auszug aus der Anlage „m“ (Strombündelplan / Fahrtzielbefragung)
- Ergebnisse der eigenen händischen und automatischen Zählungen in 2024
- Eidesstattliche Versicherung der Inhaber*innen des antragsstellenden Betriebes zu den konkreten Beeinträchtigungen

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der klägerische Tatsachenvortrag und der Tatsachenvortrag der Antragstellerin nahezu uneingeschränkt unstreitig sowie wegen der öffentlich zugänglichen Quellen offenkundig ist. Es wird daher hier die Ansicht vertreten, dass eine weitergehende Glaubhaftmachung von Tatsachen im Eilverfahren nicht geboten und erforderlich ist. Sollte das Gericht insoweit eine andere Ansicht vertreten, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten.

VII. Zusammenfassende Erläuterung der in der Nichtigkeitsklage nebst ergänzenden Schriftsätzen nachgewiesenen groben, aber wegen Kenntnis der richtigen Daten vermeidbaren Fehler im Planfeststellungsbeschluss samt seinen dazugehörigen Anlagen

Ein Planfeststellungsbeschluss, in dem aktenkundige und zutreffende Zahlen bewusst ignoriert und stattdessen in zwei entscheidenden Fällen durch sachlich widerlegte Prognosen ersetzt wurden, ist nicht lediglich rechtswidrig, sondern leidet an einem besonders schwerwiegenden und offenkundigen Fehler i.S.v. § 44 VwVfG, weil er die gesetzlich gebotene Abwägung durch eine Scheinbegründung ersetzt und damit die Planrechtfertigung entfallen lässt.

Dieses ist im vorliegenden Fall gegeben, weshalb die eingereichte Nichtigkeitsklage voraussichtlich bzw. mit ausreichender Wahrscheinlichkeit erfolgreich sein wird.

Es liegen etliche gravierende Verstöße gegen geltendes Recht und Fälschungen der Planungsunterlagen vor. Zentrale Bedeutung haben dabei zwei Manipulationen von Zahlen über die zu erwartende Verkehrsmenge und über die zu erwartende Entlastungswirkung eines Straßenneubaus sowie die Nichtbeachtung des parallel verlaufenden Autobahnsystems einschließlich der dort geplanten, ebenfalls im Bedarfsplan aufgeführten Ausbauten.

1. Manipulation bei den Zahlen zum Verkehrsaufkommen

Die Nichtigkeitsklage beruht auf einer Vielzahl einzelner Verfahrensfehler, die grundlegend sind für die falsche Entscheidung zur Planfeststellung der Straße. Von besonderer Bedeutung ist, wie in der Klageschrift auch herausgestellt, die wissentlich falsche Datengrundlage der angenommenen Verkehrszahlen. Der Planungsbehörde war der Rückgang der Verkehrszahlen auf dem betroffenen Streckenabschnitt der B49 durch die eigenen Daten der Straßenverkehrszählung bekannt. Diese wurden aber als „unplausibel“ abgetan und einfach weiter mit Phantasiezahlen geplant. Dabei war der Rückgang nicht nur aus den behördeneigenen Zählungen zu ersehen, sondern auch zu erwarten aufgrund anderweitiger verkehrlicher Maßnahmen, hier insbesondere dem Bau der A5-Abfahrt „Grünberg“ und dem Ausbau der A5 insgesamt. Es stellt einen vollständigen Ermessensausfall dar, wenn bekannte verkehrliche Veränderungen auf einer übergeordneten, parallel verlaufenden Straße (hier: Autobahn A5) zwar bekannt sind, aber nicht in die Abwägung einfließen.

Die Nichtbeachtung der eigenen Zahlen und der Wirkungen durch verkehrliche Maßnahmen auf der parallel verlaufenden A5 machen die Planung nichtig, da grundsätzliche Fehler vorliegen und diese vermeidbar gewesen wären. Es handelt sich nicht um einen Prognoseirrtum, sondern um eine vollständige Tatsachenverdrängung und damit einen qualifizierter Fehler:

- Die zutreffenden Zahlen lagen vor.
- Sie waren aktenkundig.
- Sie wurden nicht berücksichtigt und sogar gezielt übergangen.
- Stattdessen wurde eine sachlich widerlegte Annahme verwendet.

Die planfeststellende Behörde verließ den Boden einer normativen Prognose und ersetzt ihn durch eine sachlich unzutreffende Tatsachenbasis - und das in vollem Wissen um Widerspruch zu den korrekten Daten.

Genauer:

Die im bei der Planfeststellung und bis heute gültigen Bedarfsplan benannten Verkehrsprognosen für Reiskirchen und Lindenstruth sind deutlich überhöht. Für die beiden angegebenen Werte von 16.800 bzw. 13.100 Fahrzeugen fehlen methodisch tragfähige Herleitungen. Sie scheinen geschätzt auf Basis einer pauschalen Annahme von erwarteten Verkehrszunahmen im gesamten Straßennetz, jedoch nicht für den konkreten Streckenabschnitt.

- a) Die Prognosezahlen sind falsch. Eigene Zählungen und die alle fünf Jahre durchgeführten, behördlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ) zeigen deutlich niedrigere Zahlen. Die realen Zahlen sind um fast die Hälfte niedriger als die Prognose. Es handelt sich also nicht um einen kleinen Fehler, sondern um eine massive Abweichung, die die gesamte Planungsgrundlage in Frage

stellt. Diese Tatsachen sind in der Nichtigkeitsklage benannt und nachgewiesen worden (siehe Klageschrift vom 26.11.2024 auf Seite 6ff.)

b) Der Planfeststellungsbehörde waren die Fehler zum Zeitpunkt der Planfeststellung bekannt. Sie hat aber keine neue Abwägung im Lichte der deutlich niedrigeren Verkehrszahlen vorgenommen, sondern weiter den Bedarfsplan mit den falschen Prognosen zugrunde gelegt. Dieses ist zwar gesetzlich auch vorgeschrieben, allerdings hätte die zuständige Straßenbauverwaltung (Land Hessen) aufgrund ihres Wissens um die falschen Zahlen eine Korrektur des Bedarfsplanes bei den zuständigen Stellen des Bundes beantragen müssen - schließlich basieren die Bedarfspläne bzw. der vorgeschaltete Bundesverkehrswegeplan auf den Zahlenschätzungen aus den Bundesländern.

Diese umfassende Missachtung des vorliegenden Wissens um die falschen Zahlengrundlagen ist in der Nichtigkeitsklage bereits benannt und belegt worden (siehe Klageschrift vom 26.11.2024 auf Seite 16).

c) Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den falschen Prognosen auch auseinandergesetzt, ihre eigenen Zahlen aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) aber als „unplausibel“ abgetan. Auch die Nachzählungen aus den Jahren 2014 und 2016 sind nicht in die grundlegenden Abwägungen eingeflossen.

d) Schon fast kriminell wirkt, dass die niedrigeren Zahlen bei der Beurteilung der Sinnhaftigkeit der Straße als „unplausibel“ abgetan, aber für die Lärmschutz-Begleitpläne verwendet wurden. Das ergibt ein düsteres Bild der Vorgehensweise: Für die grundlegende Abwägung sind die erhöhten Zahlen weiterverwendet worden, um den Straßenbau nicht (wie es notwendig gewesen wäre angesichts der deutlich niedrigeren Zahlen) in Frage zu stellen. Für den Lärmschutz wurden allerdings die niedrigeren Zahlen verwendet, um hier Geld einzusparen. Das wird bereits in den einleitenden Worten zur lärmtechnischen Untersuchung von 2016 auf Blatt 1 deutlich:

Im Zuge der Planung für die Ortsumgehung (OU) Reiskirchen wurde das Ing.-Büro Zick-Hessler beauftragt die vorliegende schalltechnische Untersuchung, die auf der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros VERTEC aus dem Jahr 2005 basierte, gemäß der Untersuchung des gleichen Büros mit Daten aus dem Jahr 2014 zu aktualisieren.

Eine solche Vorgehensweise folgt allein dem politischen Ziel, den Straßenbau zu legitimieren und an den Begleitmaßnahmen zu sparen, hat also mit einer planungstechnisch und -rechtlich hinreichenden Planung nichts zu tun.

Im Urteil des BVerwG vom 4.7.2023 (Az. 9 A 5.22) wird aufgeführt, dass die Bedarfsplanung seine Gültigkeit verliert, „wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt haben, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte.“ Das ist hier der Fall.

2. Manipulationen bei den Zahlen zur Entlastungswirkung

Die in der Planfeststellung benannten Entlastungswirkungen sind willkürlich und widersprechen der aktenkundig erfassten Verteilung des nach Reiskirchen einfahrenden Autoverkehrs.

Der Planungsbehörde lagen ausreichende Informationen vor, die zeigten, dass die neu gebaute Straße nur ungefähr ein Drittel des Verkehrs aufnehmen würde. Dennoch behauptet sie in der Planfeststellung, dass sich in Reiskirchen „die Verkehrsbelastung um rd. 64%, in Lindenstruth um rd. 87%“ reduziert (Seite 20 der per Stempelaufrückdruck explizit zum Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses gemachten „Unterlage Nr. 1“ von 2016. Auf Seite 15 derselben Schrift finden sich diese Behauptungen über die Entlastung sogar kombiniert mit den frei erfundenen Zahlen der Verkehrsprognose: „Nach der aktuellen Verkehrsuntersuchung (November 2005) liegt die Verkehrsbelastung der B 49 im Bereich der Ortsdurchfahrt Reiskirchen bei bis zu 16.300 Kfz/24h (Prognosenußfall 2005). Die für das Jahr 2020 ausgelegte Verkehrsprognose geht von weiteren Steigerungen des Verkehrsaufkommens aus. 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.“

Der Planfeststellungsbehörde lagen allerdings die Informationen vor, dass diese Zahlen bei weitem nicht zu erreichen sind. Im Gegenteil: Reiskirchen wird nicht zu zwei Dritteln entlastet, sondern deutlich mehr als zwei Drittel des Verkehrs verbleiben in den Orten Reiskirchen und Lindenstruth, d.h. sie würden auch nach einem Neubau der B49 die alte Trasse befahren. Die Quellen dafür sind in an mehreren Stellen der Planungsunterlagen einschließlich zum Planfeststellungsbeschluss zugehöriger Anlagen zu finden.

a) Das geht aus dem Text auf Seite 16 und 17 der ebenfalls per Stempelaufrückdruck explizit zum Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses gemachten Unterlage „m)“ hervor, in der die Ergebnisse von Umfragen der Fahrtziele von nach Reiskirchen einfahrenden Autos in Verkehrsströme umgerechnet wurden: „Die Interviews werden mit der unmittelbar benachbarten Zählstelle auf Gesamtbelastungen hochgerechnet. An der Befragungsstelle stellt sich eine Richtungsbelastung von ca. 9.600 Kfz/d ein. Im Zufluss sind ca. 6.700 Kfz/d, Ri. auf die B 49 der Richtung Gießen, ca. 1.700 Kfz/d, Ri. auf die A 5 aus Richtung Kassel bzw. A 480 sowie ca. 1.200 Kfz/d, Ri. auf die A 5 Richtung Frankfurt zurückzuführen. Im Zielverkehr sind über Lindenstruth hinaus ca. 3.000 Kfz/d auf der B 49 gebunden, ca. 450 Kfz/d verbleiben auf der L 3129 Richtung Bersrod / Winnerod. Ein Verkehrsaufkommen von jeweils ca. 60 Kfz/d verteilt sich auf die L 3129 Richtung Burkhardtsfelden bzw. L 3355 Richtung Hattenrod. Die übrigen Verkehre von ca. 6.000 Kfz/d, Ri. verbleiben in Reiskirchen und Lindenstruth. Schwerpunkte bilden hierbei die beiderseits der B 49 gelegenen Einrichtungen von Handel, Dienstleistung und Gewerbe.“

Mit anderen Worten: Ca. 9600 Kraftfahrzeuge passieren pro Tag die Ortsgrenze von Reiskirchen von Westen her. Im Osten verlassen nur noch 3004 Fahrzeuge den Ort Lindenstruth. Deutlich über zwei Drittel fahren also NICHT die Strecke, die von der Umgehungsstraße abgedeckt würde. Potentiell über die Umgehungsstraße könnten noch die je 60 Kfz mit Ziel Burkhardtsfelden oder Hattenrod fahren. Das bedeutet: Maximal 3120 Kraftfahrzeuge würden die

Umgehungsstraße nutzen - und auch das nur, wenn keine Person in diesen Fahrzeugen einen Zwischenstopp in Reiskirchen (Tankstelle, Einkaufen, Döner kaufen, Paket abgeben usw.) einlegen würde. Insofern dürfte noch die Zahl von 3120 Fahrzeugen (= 32,5 Prozent) zu hoch liegen. Für Reiskirchen ist sie ohnehin zu hoch, weil hier noch die Fahrzeuge hinzukommen, die in Lindenstruth verbleiben, aber dafür ja auch noch durch Reiskirchen fahren müssen. Dieses Fahrziel wurde in der Umfrage nicht gesondert abgefragt bzw. ausgewiesen.

b) Die Planungsunterlagen enthalten eine Karte mit der genauen Aufschlüsselung der Fahrtziele der von Westen nach Reiskirchen einfahrenden Kraftfahrzeuge (sog. Strombündelsplan, Abbildung B5 der per Stempelaufdruck explizit zum Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses gemachten „m.“ von 2016). Diese basiert ebenfalls auf der bereits benannten Befragung aller Autofahrenden zwischen der Abfahrt von der A5 auf der B49 und dem Ortszugang von Reiskirchen. Die Fahrtziele sind für alle Straßen innerhalb von Reiskirchen und Lindenstruth sowie über diese hinaus als exakte Zahlen dargestellt. Die Umgehungsstraße wäre nur für Autofahrende attraktiv, die nach Burkhardtsfelden oder Hattenrod (bzw. durch diese hindurch dann weiter) sowie über Lindenstruth hinaus (Richtung Saasen/Grünberg) fahren würden. Das sind weniger als ein Drittel der Fahrzeuge. Über zwei Drittel verbleiben in Reiskirchen, Lindenstruth oder biegen Richtung Bersrod ab - sämtlich Richtungsfahren, die von der neu zu bauenden Südumgehung nicht abgefangen werden könnten.

Diese Zahlen sind im Zuge der Nichtigkeitsklage bereits benannt worden (siehe Schriftsatz vom 2.2.2026 auf Seite 4f.).

c) Eine diese Zahlen bestätigende Tabelle befindet sich in der Erstfassung der später aktualisiert zur Planfeststellung hinzugefügten Anlage „m.“ auf Seite 2 im Abschnitt 3.

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 Burkhardtsfelden	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

Aus ihr ist unmissverständlich ersichtlich, dass (nur) 3004 Durchgangsverkehrsfahrzeuge (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.

d) Die benannten Tabellen und Zielkarten sind Teil der Planfeststellung. Es wird explizit ausgeführt, dass diese Befragungsergebnisse für die Planfeststellung gültig sind. So steht im Planfeststellungsbeschluss, Anlage „m.“ auf Seite 18):

Aufgrund der kaum veränderten Verteilungsstruktur ist es gerechtfertigt, die in die Analysematrix eingeflossenen Befragungsergebnisse aus 2005 für die Fortschreibung weiter zu verwenden. Eine Befragung der

Dennoch werden im Text des Planfeststellungsbeschlusses ganz andere Zahlen angegeben - wie oben zitiert. Die mit der Bauplanung beauftragte Landeseinrichtung Hessen Mobil verwendet diese Phantasiezahlen auch immer noch, so im politischen Meinungskampf um die Zahlenmanipulationen. Gegenüber dem Gießener Anzeiger behauptete Hessen Mobil auf den Vorwurf falscher Zahlen noch im September 2024: „Die Bauwürdigkeit einer Ortsumgehung ergebe sich zudem durch die Entlastungswirkung für die zu umfahrenden Orte, die bei rund 89 Prozent in Lindenstruth sowie rund 62 Prozent in Reiskirchen liege, so die Behörde.“ (aus: Gießener Anzeiger am 5.9.2024)

Für die Frage der Nichtigkeit ist von Bedeutung, dass diese Zahlen der planfeststellenden Behörde bekannt waren. Sie sind in den Planfeststellungsunterlagen in Form des Strombündelungsplans in der Anlage „m.“, einer Tabelle (im Materialband zur Anlage „m.“) und als Text, ebenfalls in der Anlage „m.“ deutlich zu erkennen. Dennoch wurden völlig andere Behauptungen über die Entlastung in Form absurd hoher Prozentwerte in die Planfeststellungsbegründung eingefügt. Woher diese hohen Werte für eine Entlastungswirkung stammen, ist nicht zu erkennen. Es liegt nahe, dass hier ein zweites Mal (neben den falschen Verkehrsprognosen) falsche Zahlen TROTZ KENNTNIS DER WIRKLICHEN ZAHLEN verwendet wurden. Das macht den Plan nichtig, denn es sind keine Fehler im Detail, sondern die ganze Planung beruht auf einer falschen Grundlage, die gezielt erfunden wurde, um die Planung zu rechtfertigen.

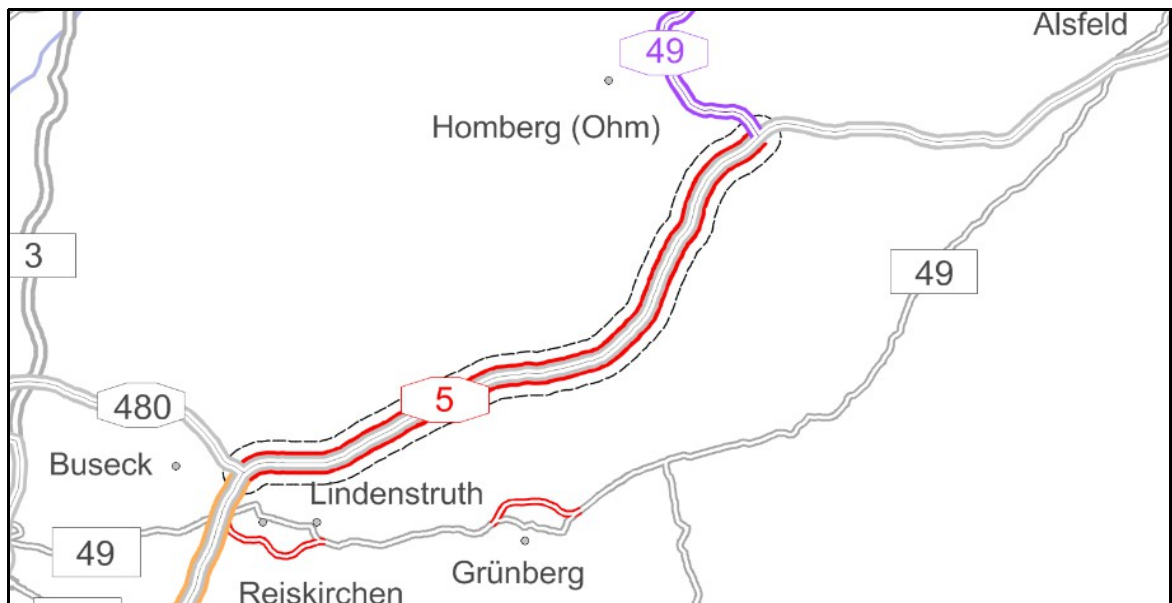
Die wissentliche Verwendung deutlich falscher Zahlen führt zur Nichtigkeit der Planung. Die Planung ist grob falsch. Die Verwendung der richtigen Zahlen hätte zu einem anderen Ergebnis geführt. In sämtliche Abwägungen sind die viel zu hohen Prognosezahlen und die frei phantasierten Entlastungswirkungen eingeflossen. Das macht die gesamte Planung nicht nur grob falsch und rechtswidrig, sondern entzieht ihr die Grundlage vollständig.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass sich die Kläger*innen bemüht haben, die

Berechnungsgrundlage der frei erfunden wirkenden Entlastungszahlen zu erfahren. Eine - ohnehin verspätet am 2.4.2026 übersandte - Antwort des Planungsträgers Hessen Mobil über eine Anfrage nach dem Hessischen Umweltinformationsgesetz bestand aber nur aus Hinweisen, dass die Zahlen in den Planungsunterlagen enthalten seien: „Aus den Abb. D5.1 sowie D1 und D4 der Verkehrsuntersuchung 2014 folgt, dass trotz des Quell-/Zielverkehrs in Reiskirchen eine erhebliche Entlastung innerorts entsteht, weil sich die Durchgangsverkehre auf die Umgehungsstraße verlagern. Ähnlich war bereits das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung 2005 (vgl. dort Abb. D5a sowie D1, D4).“ Eine Antwort, wie diese berechnet wurden, blieb aus.

3. Nichtberücksichtigung der geplanten A5-Erweiterung zwischen Reiskirchener und Ohmtal-Dreieck

Der Bundesverkehrswegeplan, der fachliche Grundlage für den Bedarfsplan ist, enthält auch den Ausbau der A5 zwischen Ohmtal- und Reiskirchener Dreieck. Dieser verläuft parallel zur B49:



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.

Der Bundesverkehrswegeplan geht davon aus, durch den Ausbau der A5 3.000 zusätzliche Kfz pro Tag auf die A5 locken zu können. Das entlastet (neben der stets durch Straßenausbaue erzeugten zusätzlichen Verkehre) die parallel verlaufenden Straßen - also genau die B49. 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 vergangenen Jahre seit Bau der A5-Auffahrt „Grünberg“ erfolgt ist. Die Verkehrsprognosen für die Ortsdurchfahrten von Lindenstruth und Reiskirchen hätten an diese Wirkung des A5-Ausbaus angepasst werden müssen. Da das versäumt wurde, werden im Bedarfsplan die gleichen Verkehrsmengen in den Progno-

sen doppelt gezählt - einmal auf der A5 und einmal auf der B49. Das ist ein weiterer, grober Rechenfehler, der von Beginn an die Planung beeinflusste. Er 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-Südmumgebung wird zudem mit dem großen Staurisiko auf der A5 begründet. Der Bundesverkehrswegeplan benennt in der Begründung zum A5-Ausbau, 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.bvwp-projekte.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-Südmumgebung. 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.

Vor dem Hintergrund, dass der Ausbau der B49 diese schneller machen und dadurch die auf Routenplanern und Navigationsgeräten vorgeschlagene Vorzugsroute noch häufiger über die B49 statt über die parallele A5 führen würde, ist auch die folgende Feststellung auf S. 19 im Erläuterungsbericht von 2016 (= Unterlage Nr. 1 zum Planfeststellungsbeschluss) völliger Unsinn: „Die Bündelung und Konzentration von Kfz-Verkehr auf leistungsfähige Achse · n wird durch den Bau gefördert und trägt somit zur Festigung und Stärkung der Wirtschaft des Raumes Reiskirchen bei.“

Tatsächlich wird das Gegenteil erreicht, nämlich eine Ableitung von Verkehr, der ansonsten über die A5 fließen könnte, auf die B49 und damit selbst im Fall des Bau der Umgehungsstraße durch enge Ortschaften wie Flensungen und Grünberg. Die Missachtung der Auswirkungen von erfolgten und geplanten Ausbauten der A5 ist im Schriftsatz vom 2. Februar 2026 zur Nichtigkeitsklage näher ausgeführt, auf die hiermit Bezug genommen wird.

Angesichts dessen, dass sowohl Verkehrsprognose als auch Entlastungserwartungen grob falsch erscheinen und zudem entlastende Wirkungen des parallel verlaufenden, im Bedarfsplan enthaltenen A5-Ausbaus nicht beachtet wurden, muss zusätzlich die Frage gestellt werden, ob der existierende Bedarfsplan nicht zumindest in Bezug auf die Planfeststellung der B49-Südümgehung Reiskirchen/Lindenstruth seine Gültigkeit verloren hat. Die gesetzlich vorgeschriebene, alle 5 Jahre notwendige Überprüfung der Richtigkeit des Befarfsplanes ist jahrelang nicht erfolgt und wurde dann mit einem pauschalen „alles weiter richtig“ erledigt. Diese pauschale Erklärung wirft schon als solches Fragen auf, in Bezug auf die konkrete Maßnahme B49 ist sie aber offensichtlich falsch. Angesichts der bekannten Veränderungen hätte eine Neuüberprüfung stattfinden müssen. So aber kann der Bedarfsplan keine weitere Gültigkeit mehr beanspruchen. Ohne diese Gültigkeit ist aber auch dem Planfeststellungsbeschluss die Grundlage entzogen, so dass kein Bau erfolgen darf.

Die näheren Ausführungen zu diesem Punkt erfolgten im Schriftsatz vom 31.03.2025 zur eingereichten Nichtigkeitsklage ab Seite 7, auf die hiermit Bezug genommen wird.

Die Verwendung falscher Zahlen für die Verkehrsmenge und für die Entlastungswirkung beruhte nicht auf einem Irrtum, sondern erfolgte absichtlich. Es handelt sich also um eine gezielte Manipulation des Planungsablaufs, der Planungsgrundlagen und des Planungsergebnisses. Auch von daher ist die Planfeststellung nicht nur rechtsfehlerhaft, sondern nichtig.

Die Manipulationen und fehlerhaften Angaben über die Entlastungswirkung sind nicht Gegenstand des bereits abgeschlossenen Verfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (Az. 2 C 948/17.T und 2 C 949/17.T) gewesen. Es liegt daher kein Verstoß gegen eine Bindungswirkung oder eine unzulässige Wiederholungsklage vor. Es liegt auch kein Fristversäumnis vor, da es eine solche Frist für eine Nichtigkeitsklage nicht gibt. Die Zahlenmanipulationen sind in dem beschriebenen, großen Um-

fang auch erst 2024 nach der Durchführung eigener Zählungen offensichtlich geworden.

Da dieses im Hauptverfahren um die Nichtigkeitsklage folgerichtig auch festzustellen sein wird, ist die Anordnung eines Baustopps bis zum Ende des Hauptverfahrens unerlässlich, um nicht rückholbare Eingriffe in die Umwelt und die Interessen der betroffenen Kläger*innen sowie eine unverantwortbare Steuermittelverschwendung (siehe Klageschrift vom 26.11.2024 auf Seite 3) zu vermeiden.

D Ö H M E R
Rechtsanwalt