

Filmskript zum B49-Neubau (35min-Fassung)

Heute noch neue Straßen bauen? Obwohl der Klimawandel unübersehbar ist und nicht nur fernen Ländern Hunger, Flucht und Tod bringt? Längst sind auch hierzulande Überflutungen, Dürreperioden und Hitzewellen spürbar. Zudem ist Boden nicht vermehrbar und jede noch so autofreundliche Studie belegt: Jede neue Straße erzeugt noch mehr Autoverkehr.

Aus "Ausbau des Straßennetzes hilft wenig gegen Stau", auf: Heise online am 5.11.2009

Wenn das Straßennetz in einer Region um 1 Prozent ausgebaut wurde, nahm in weniger als zehn Jahren dort auch der Verkehr um 1 Prozent zu.

<https://www.heise.de/autos/artikel/Ausbau-des-Strassennetzes-hilft-wenig-gegen-Stau-851435.html>

Doch offenbar zählt all das nichts, wenn es um des Deutschen liebstes Kind geht, dem Auto und die für ungehemmte Raserei notwendigen Straßen. Dieser Film zeigt, wie mit Tricks, Arroganz und gefälschten Zahlen der Neubau der B neunundvierzig durchgesetzt wurde und nun vollzogen werden soll, mitten durch die Landschaft, um Reiskirchen und Lindenstruth herum.

Dabei ist die Verkehrsbelastung auf der bisher durch die Orte führenden Straße überwiegend hausgemacht. Gewerbegebiete wurden an ungünstigen Orten geschaffen. Die Vogelsbergbahn ist weiter vernachlässigt worden. Es gibt kein Fahrradnetz und keine brauchbaren Busverbindungen der Ortsteile ohne Bahnhalt an die Kernorte, Einkaufsmöglichkeiten oder Bahnhöfe. Bauliche Verkehrsberuhigungsanlagen fehlen, Tempobegrenzungen gelten nur temporär und abschnittsweise. Große und kleine Politik, ob in Berlin, Wiesbaden, Gießen oder Reiskirchen, haben die Menschen im Stich gelassen. Und das soll noch schlimmer werden: Noch mehr Straßen, noch mehr Autos, noch mehr Umweltzerstörung.

INTRO

Dieser Film informiert über den nicht notwendigen Neubau der B neunundvierzig im Kreis Gießen, die daraus resultierenden Risiken für Mensch und Natur – und über die Chancen, den Neubau noch zu verhindern.

Der ist, global betrachtet, nur ein kleiner Abschnitt in den weiterhin großen Straßen-Ausbauplänen der herrschenden Verkehrspolitik. Selbst an der B neunundvierzig, die von der luxemburgischen Grenze über Trier, Koblenz, Limburg, Wetzlar und Gießen bis nach Alsfeld führt, sind für mehrere Streckenabschnitte Aus- und Neubauten vorgesehen, unter anderem in und um Wetzlar. In der Region um Gießen und den

westlichen Vogelsberg führt der Neubau zu schweren Eingriffen in die Natur, und wird die Verkehrsbelastungen insgesamt erhöhen.

Es geht um ein Teilstück ab der A5-Anschlussstelle Reiskirchen. Denn ab hier durchschneidet die Straße mehrere Ortschaften, zunächst Reiskirchen, dann das zu Reiskirchen gehörende Lindenstruth und im weiteren Verlauf noch Grünberg und weitere Ortschaften, bevor die Straße nach 317 Kilometern mitten in Alsfeld endet.

Um Reiskirchen und Lindenstruth, später auch um Grünberg, sollen Umgehungsstraßen gebaut werden. Begründet wird das mit der Belastung der Anwohner*innen, ein fraglos sinnvolles Ziel, auch wenn die Belastungen im Vergleich zu anderen großen Ortsdurchgangsstraßen eher nur auf dem Niveau von Landesstraßen liegen.

Vergleich (offizielle Zählung 2021, Quelle: https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do)

- B neunundvierzig in Reiskirchen: 9.154 (davon 371 LKW)
- B neunundvierzig In Alsfeld: 8.588 (1003)

Landesstraßen durch ...

- Alten-Buseck: 8.610 (357)
- Lollar: 12.031 (538)
- Leihgestern: 9.556 (149)
- Dutenhofen: 8.715 (141)
- Rodheim-Bieber: 9.377 (291)
- Gabelsberger Straße in Gießen: 13.831 (235)
- Grünberger Straße in Gießen (Prognose): 22.500

Trotzdem besteht Handlungsbedarf, denn für Kinder, Menschen mit Handicap und viele andere ist jedes Auto zu viel. Konkrete Maßnahmen müssen aber die Verkehrsmengen verringern, denn sonst würden Belastungen nur verschoben, beim Bau neuer Straßen sogar erhöht.

Noch problematischer wird es, wenn Straßenneubau als einzige Möglichkeit gesehen, eine Verkehrswende hingegen bis heute verschlafen und dann auch noch mit falschen Zahlen gearbeitet wird. Der Neubau der B neunundvierzig beruht auf überzogenen Verkehrsprognosen und falschen Versprechungen über die Wirksamkeit. Die überflüssige, wegen einer unsinnigen Trassenführung vermutlich nur wenig befahrene Straße würde die Verkehrsprobleme von Reiskirchen nicht lösen, aber die naturnahe Jossoller-ae, das Erholungsgebiet des Nonn und mehrere Einrichtungen massiv stören.

Zustände

Bislang verläuft die B neunundvierzig mitten durch Reiskirchen und Lindenstruth – später auch noch durch Grünberg und andere Orte. Die Belastung für die Anwohner*innen der entlang der Straße in zwei Teile geteilten Orte ist hoch. Dennoch haben Bund, Land und Gemeinde bisher kaum Maßnahmen ergriffen, um die Lage zu verbessern. Vorschläge und Ideen gab es genügend, doch die Gemeinde Reiskirchen nutzt ihre Potentiale zur Verkehrsverlagerung nicht.

So wurde die parallel zur B neunundvierzig verlaufende Vogelsbergbahn vernachlässigt und der Ort Lindenstruth nie mit einer Haltestelle angeschlossen. In Saasen wurde das zweite Gleis herausgerissen, was zu einem ausgedünnten Fahrplan und vielen Zugausfällen mangels Begegnungsmöglichkeiten der Züge führte.

Aus dem Wikipediaeintrag zur Vogelsbergbahn

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Gie%C3%9Fen%E2%80%93Fulda
Eingleisigkeit, einhergehend mit fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten nach dem Rückbau einstiger Bahnhöfe zu Haltepunkten und veraltete Technik waren in der Vergangenheit häufig Ursache von Verspätungen. Über das Bundesschienenwegeausbaugesetz waren deshalb für den Zeitraum 2003 bis 2007 rund 30 Millionen Euro für Sanierung, den Bau von Kreuzungsmöglichkeiten und die Erneuerung der Signaltechnik bereitgestellt. Die Mittel wurden aber von der Deutschen Bahn nicht abgerufen, die Pläne nicht umgesetzt.

Auch dem durch Reiskirchen und Lindenstruth verlaufenden, gut ausgebauten Radweg „R7“ widmet die Gemeinde zu wenig Aufmerksamkeit. Von Einkaufsmärkten oder der Grundschule gibt es ebenso keine sicheren Verbindungen zum „R7“ wie aus mehreren Ortsteilen.

Stattdessen werden weiter und in wildem Tempo verkehrserzeugende Baugebiete ausgewiesen. Zu den für die örtliche Bevölkerung wichtigen Lebensmittelgeschäften führen keine oder nur unattraktive Fuß- und Radwegeverbindungen. Den dadurch gestiegenen Binnenverkehr könnte eine Umgehungsstraße nicht aufnehmen. Gleiches gilt für den schnell wachsenden, größten Arbeitgeber der Gegend, die Firma WeissTechnik in Lindenstruth. Sie liegt auf der Nordseite des Dorfes, die Umgehungsstraße wird hier also keine Vorteile bringen.

Die Verkehrsprobleme in der Gemeinde, also auch die Belastung der Anwohner*innen an der B neunundvierzig, sind folglich hausgemacht.

Und sie werden sich weiter verschärfen. Denn als ein Umweltverband gegen den Straßenneubau klagte und darauf hinwies, dass die verkehrserzeugenden, neuen Gewerbe- und Wohngebiete alle im Norden Reiskirchens liegen, argumentierte die Gemeinde, dass deshalb ja die Straße im Süden gebaut würde. So bliebe mehr Fläche für Gewerbegebiete nutzbar. Arten, Biotope, landwirtschaftliche Flächen, Höfe und soziale Einrichtungen werden folglich geopfert, um den Platz für neues Gewerbe zu erhalten.

Die Trasse

Mensch und Natur sollen nun für das Versagen der Politik bluten. Denn entlang von Reiskirchen und Lindenstruth, die beiden ersten Orte an der B neunundvierzig östlich der Anschlussstelle zur A5 soll eine komplett neue Straße als Ortsumgehung gebaut werden – mitten in die Landschaft, über Wiesen, Äcker und durch die Feuchtniederung der Jossoller-aue. Sie würde dort beginnen, wo sich A5 und B neunundvierzig kreuzen. Aus der bisherigen Einmündung der Auf- und Abfahrt entstünde eine Kreuzung mit vier statt bisher drei aufeinandertreffenden Straßen. Von dort ginge es auf einem hohen Damm plus Brücke über Wieseck, Bahn und Radweg „R7“ nach Süden und weiter in einer langen Kurve entlang des beliebten Spazierweges um den bewaldeten Nonn. Dieser hätte auf der kompletten Länge zukünftig die Schnellstraße direkt vor der Nase. Das gilt auch im weiteren Verlauf Richtung Osten für die Kirschberg-Grundschule und das davor gelagerte Wohngebiet. Unterhalb der Wohnhäuser kreuzt die B neunundvierzig die Straße nach Burkhardtsfelden. Geplant ist eine leichte Verschwenkung mit Kreisverkehr. Dann geht es weiter, immer auf dem Südhang, an dessen Fuß die vollständig als FFH- und teilweise als Naturschutzgebiet ausgewiesene Jossoller-aue liegt.

Direkt neben der bisherigen Straße nach Hattenrod, die in diesem Abschnitt zum Feldweg degradiert wird, erreicht der Neubau seinen tiefsten Punkt und schwenkt dann, dicht am Naturschutzgebiet vorbeiführend wieder Richtung bestehender B neunundvierzig.

Auch hier ist ein Kreisverkehr vorgesehen, um den Verkehr Richtung Hattenrod aufzunehmen. Der wird laut Planung deutlich zunehmen, auf das zweieinhalbfache.

Vom Kreisel geht es nun wieder bergauf. Die B neunundvierzig muss den Höhenzug überwinden, auf dem das Martins-heim, einige Wohngebäude am Ortsrand von Lindenstruth und der Sonnenhof mit seinen vielen Pferden liegen, die allesamt von der Baumaßnahme stark betroffen wären. Verläuft die Straße im Tal auf einem hohen Damm und dann als Brücke über den bestehenden Feldweg, ist im oberen Bereich ein tiefer

Einschnitt in die Bergkuppe vorgesehen. Durch diese künstliche Schlucht trifft die neue B neunundvierzig dann kurz vor Saasen auf den bisherigen Streckenverlauf.

Hohe Dämme und Einschnitte würden die neue Straße ohnehin auszeichnen. Die Schnittzeichnungen aus den Straßenplanungen zeigen die starken Erdbewegungen. Das Wiesektal wird komplett zerschnitten.

Im weiteren Verlauf werden kleinere Höhenunterschiede ausgeglichen, bis dann unterhalb des Martins-heims und direkt am Pferdehof hohe Dämme aufgeschüttet werden, die von beiden Seiten die Sicht und damit auch den heutigen, schönen Blick ins Tal versperren. Mit diesem Bauwerk und dem geplanten neuen Gewerbegebiet an der Bersöder Straße wird Reiskirchen rundherum von Beton, Asphalt, Lärm und Staub eingekreist sein. Lindenstruth hätte neben der Industrieanlage im Norden dann auch im Süden seinen Natur- und Erholungsraum ruiniert.

Manipulieren mit Verkehrszahlen

Warum soll dieses monströse Bauwerk errichtet werden, obwohl es jeder Vernunft widerspricht? Die Befürworter*innen behaupten des Neubaus, der Autoverkehr würde stark steigen, und der Bau deshalb unerlässlich zur Entlastung der Anwohner*innen und anderer Straßen.

PlanfeststellungAnlage1bVerkehrszunahme.jpg

Die Szenarien für den ständig zunehmenden Verkehr finden sich an verschiedenen Stellen, so in der Planfeststellung.

Aus der Anlage 1b zur Planfeststellung

Die Verkehrsuntersuchung (Nov. 2005) geht ohne den Bau der Ortsumgehung von einer Verkehrszunahme bis zum Prognosejahr 2020 von 23 bis 33 % aus.

PlanfeststellungAnlage1bVerkehrszunahme2.jpg

In der Analyse von 2005 hat die B 49 östlich von Lindenstruth rund 9.100 Kfz/24h, die bis zum Verlassen des Untersuchungsraumes westlich von Reiskirchen auf über 15.800 Kfz/24 h zunehmen. Bis zum Prognosezeitpunkt 2020 wird der Verkehr um weitere rund 32% zunehmen.

Was das in Zahlen bedeutet, erklärt die Projektbeschreibung des Bundesverkehrswegeplans im Internet

Die Verkehrsuntersuchung (November 2005) geht ohne den Bau der Ortsumgehung von einer Verkehrszunahme bis zum Prognosejahr 2020 von 23 bis 33 % aus.

In der Analyse von 2005 hat die B-neunundvierzig östlich von Lindenstruth rund neuntausendeinhundert Kfz pro 24 Stunden, die bis zum Verlassen des

Untersuchungsraumes westlich von Reiskirchen auf über fünfzehntausendachthundert Kfz pro 24 Stunden zunehmen. Bis zum Prognosezeitpunkt 2020 wird der Verkehr um weitere rund 32 % zunehmen.

Bis zum Prognosejahr 2020 wird das Verkehrsaufkommen in Reiskirchen Mitte auf sechzehntausendachthundert Kfz pro 24 Stunden und in Lindenstruth auf dreizehntausendeinhundert Kfz pro 24 Stunden ansteigen.

Diese Prognosen für erhebliche Steigerungen gegenüber den gezählten Verkehrsmengen im Jahr 2005 wurden dem Planverfahren zugrunde gelegt. Doch so ehrenwert damit die Motive des Straßenbaus für den Schutz der Anwohner*innen klingen, diese Prognosen sind stark übertrieben, stellten sich im Laufe des Verfahren als falsch heraus, aber wurden nicht korrigiert. Noch schlimmer: Behörden und Planer*innen wussten, dass ihre Zahlen völlig falsch sind. Denn nachdem sie jahrelang jede Kritik an den Prognosen abwiesen, überprüften sie diese im Jahr 2014 selbst und stellten fest:

ZahlenUntersuchung2014.jpg: 2014 nochmal offiziell gezählt ... Fehler in Prognose hätten auffallen müssen ...

ZahlenUntersuchung2014leichteAbnahmeStattZunahme.jpg ... Zusammenfassung: Planung irrte

Zusammenfassend kann die zwischenzeitlich eingetretene Belastungsentwicklung als stagnierend, an einigen Querschnitten mit einer Tendenz zu geringen Abnahmen, bezeichnet werden.

Statt Wachstum von 33 Prozent also eine leichte Abnahme. Besonders stark abgenommen haben die Durchfahrten von LKW. Das bedeutet ebenfalls eine wichtige Verbesserung der Lage.

ZahlenUntersuchung2014lkw.jpg LKW viel weniger

Das hätte Konsequenzen haben müssen, aber die Behörden, Gemeinde und die von der Autolobby beeinflussten Behörden hielten stur am Vorhaben fest.

Dabei wurden die Behörden und ihre Zuarbeiter schon 2008 auf die fatalen Rechenfehler hingewiesen, nämlich von den Gutachter*innen des Ingenieurbüros RegioConsult:

VerkehrsprognoseFalschRegioconsult.jpg Kritik an Blindheit in Gegengutachten von 2008

Seit 2000 hat der Verkehr an der B neunundvierzig sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung sogar um mehr als 8 % abgenommen. Im Schwerverkehr ist der Rückgang innerhalb dieser fünf Jahre noch erheblich ausgeprägter, er beträgt

16 % (westlich) bzw. fast 30 % (östlich).

Die Reaktionen der Institutionen sind unfassbar. Sie ignorierten die Kritik nicht nur, sondern verlachten die Gutachter*innen als so inkompetent, dass sie deren warnende Daten nicht beachten müssten.

HessenmobilRegioConsultFalsch.jpg

Die Ausarbeitungen des Büros RegioConsult weisen grundlegende methodische und inhaltliche Fehler auf. ... Da sämtliche Schlussfolgerungen des Büros auf diesen unzutreffenden Grundannahmen basieren, ist keine der dort vorgenommenen Schlussfolgerungen begründet.

Heute wissen wir, wie richtig die Gutachter*innen lagen, und wie falsch die offiziellen Prognosen waren. Die Arroganz, mit der Zweifel und Fakten weggewischt wurden, erschüttert, zeigt sich aber auch an anderen Stellen, zum Beispiel im Umgang mit Betroffenen, wie später noch gezeigt wird.

Wir bleiben aber erstmal bei den nackten Zahlen.

Schon 2005, also von Beginn an, wussten die Planer*innen, dass die Verkehrsmengen im Ortsbereich von Reiskirchen seit einiger Zeit abnahmen. Zum einen kannten sie die Zahlen der alle fünf Jahre durchgeführten offiziellen Straßenverkehrszählungen (SVZ).

Außerdem zeichneten sie selbst die Abnahme korrekt in ihre Kurve der KFZ-Zahlen ein, aber machten dann einfach mit ihrer durch nichts begründeten Erwartung weiter, dass der Verkehr in der Zukunft doch kräftig ansteigen würde.

Das nächste Mal wurden sie 2008 durch das Planungsbüro RegioConsult, wie gezeigt, widerlegt. 2010 erschienen die nächsten Daten aus der allgemeinen Straßenverkehrszählung. Wieder war der Verkehr zurückgegangen, diesmal sogar sehr deutlich. Nicht einmal mehr die Hälfte der Prognosezahlen wurde erreicht.

Doch erneut erwiesen sich Behörden, Gemeinde und Autolobby als faktenresistent. Ihr Trick: Sie verglichen die Zahlen mit der Entwicklung auf anderen Bundesstraßen und schlossen daraus, dass selbst die offiziellen Zählungen an der B neunundvierzig fehlerhaft sein müssten:

Untersuchung2014Zahlen2010negiert.jpg

Die Allgemeine Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ) kann im Planungsgebiet der Verkehrsuntersuchung aufgrund unplausibler Belastungen (überproportional starke Verkehrsabnahmen) für weitere Auswertungen nicht herangezogen werden.

Spruch: Fakten, die dem politischen Ziel widersprechen, werden ignoriert.

Das ist umso überraschender, als die Zahlen von Hessen Mobil stammen – und die sind

Teil der Planfeststellungsbehörde selbst, nämlich dem Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Die Behörde erklärt also ihre eigenen Zählergebnisse als unplausibel, nur um sie nicht beachten zu müssen und am Straßenneubau festhalten zu können. Das ist grobe Fälschung.

Fest steht damit: Die niedrigeren Zahlen der Gutachter*innen und der offiziellen Verkehrszählung sind absichtlich nicht in die Planung aufgenommen worden. 2014 geschah das dann sogar mit den Ergebnissen eigener Zählungen der Straßenbauer. Spätestens ab diesem Jahr hatte die gesamte Planung keinerlei Grundlage mehr. Die Reißleine hätte gezogen werden müssen. Dass das nicht geschah, hat viele Folgen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen an der vorhandenen B neunundvierzig und ein energischer Einsatz für bessere Bus-, Bahn- und Fahrradverbindungen unterblieben in der Erwartung des Neubaus. Vor allem aber ist die Planfeststellung nicht nur rechtswidrig, sondern schlicht nichtig, weil sie auf falschen Annahmen beruht und das den Planer*innen und Behörden bekannt war.

Der Autolobby ist also bekannt, dass die Zahlen nicht stimmen. Sie hielten aber an ihrem Plan fest und produzierten zur Begründung die schon gezeigte, absurde Grafik. In dieser ist das Abflachen der Kurve und dann sogar die Verkehrsabnahme korrekt eingetragen. In der Zukunft soll der Verkehr aber plötzlich wieder ansteigen. Eine Begründung für dieses Phänomen gibt es nicht. Es riecht nach einer absichtlichen Manipulation. Damit aber wäre das Festhalten an der Planung ein rechtlich nicht haltbares, verantwortungsloses Manöver gegen Mensch und Natur.

VerkehrsprognoseKurvenMitKnickNachOben.jpg

Wir wollten das genauer wissen und zählten selbst – vierzehn Tage lang mit einem automatischen Zählgerät sowie zwei Nächte und einen Tag per Hand zur Kontrolle. Automatische und händische Daten stimmten präzise überein und seitdem wissen wir sicher, dass die Zahl der Autos auf der B neunundvierzig nicht gestiegen, sondern im Gegenteil deutlich zurückgegangen ist. Nämlich von den im Planverfahren festgestellten 10075 Fahrzeugen pro Tag auf 7417 Autos, LKW, Busse und Zweiräder. Das ist ein starker Rückgang. Vor allem ist es aber ein dramatischer Unterschied zu den Prognosezahlen. 7417 statt 13100 Autos, das ist eine Überschätzung von 76,62 Prozent.

Auch in Reiskirchen wollten wir selbst überprüfen, was von den prognostizierten 16800 Autos pro Tag zu halten ist – und zählten ebenfalls. Die Abweichung ist ähnlich groß, auch wenn die Zahlen in Reiskirchen wegen der Nähe zur Autobahn erwartungsgemäß höher lagen. Ausgangswert ist wieder die Zählung der Straßenbauverwaltung von 2005. Damals fuhren 12630 Autos pro Tag durch den Ort. Bei unserer Zählung waren es durchschnittlich nur noch 10413, also erneut ein Rückgang statt der im Plan angenommenen Steigerung. Die dort genannten 16800 Kfz pro Tag sind um 61,34 Prozent übertrieben. Somit ist klar: Die ganze Planung des B neunundvierzig-Neubaus

basiert auf der bloßen Phantasie der Autolobby. Die Prognosezahlen sind reine Hirngespinnste, für die aber Millionen verbaut und Landschaften zerstört werden sollen.

Und noch etwas fiel uns auf: Abends und vor allem nachts sowie am Wochenende war der Verkehr sehr gering. In den Stunden nach Mitternacht kam alle zehn Minuten ein Auto vorbei. Das ist für die Anwohner*innen eine gute Nachricht. Die große Belastung konzentriert sich auf die jeweils 2 bis 3 Stunden des Berufsverkehrs.

Die übereinstimmend von uns und bei den alle fünf Jahre durchgeführten offiziellen Zählungen festgestellte Abnahme der Verkehrsmengen ist übrigens nicht überraschend. So nimmt die Bevölkerung im Vogelsberg seit längerem ab, das heißt, von dort kommen weniger Pendler*innen nach Gießen oder Richtung A5-Auffahrt. Diese Entwicklung wird sich noch verstärken. Die offiziellen Prognosen nennen für den Vogelsbergkreis einen weiteren Rückgang von mehr als 10 Prozent.

Der zweite Grund ist die Autobahnabfahrt Grünberg. Sie wurde im Jahr 2004 fertiggestellt, als die Planungen für die Umgehungsstraße schon weit vorangeschritten waren. Jetzt kann von Grünberg auf die A5 aufgefahren werden, ohne Reiskirchen und Lindenstruth zu passieren – ein Effekt, der durch verkehrsberuhigende Maßnahmen in diesen Orten weiter verstärkt werden kann.

Dem Bundesrechnungshof war die nachlassende Bedeutung der B neunundvierzig schon vor vielen Jahren aufgefallen. Er schlug damals vor, den Abschnitt von Gießen Richtung Osten zur Landesstraße zurückzustufen.ⁱ

Diese ganzen Zahlen mögen ermüden, aber sie sind wichtig – und vor allem eindeutig. Eigentlich müsste das bisher Dargestellte reichen, um die klare Konsequenz zu ziehen: Kein Neubau der B neunundvierzig. Schluss mit der Manipulation durch frei erfundene Verkehrsmengen. Die realen Zahlen sind viel niedriger – und die Autos würden auch nicht, wie behauptet wird, überwiegend auf der neuen Trasse fahren. Ganz im Gegenteil: Der Hauptteil würde auf der bisherigen Straße bleiben. Auch das haben die Planer*innen selbst herausgefunden, doch am Willen, die Straße unbedingt zu bauen, änderte das nichts.

In den Nachuntersuchungen von 2014 wurden durch Reiskirchen Fahrende nach ihrem Ziel befragt. Im Ergebnisbericht wird die Gesamtzahl der Fahrzeuge benannt, die von Westen nach Reiskirchen kommen. Es ist ungefähr die gleiche Verkehrsmenge wie zum Beginn der Planungen, als noch riesige Steigerungen prognostiziert wurden:

ZahlenUntersuchung2014flussdiagramm.jpg

ZahlenUntersuchung2014verteilungImOrt.jpg

ZahlenUntersuchung2014zweiDrittelZielverkehr.jpg

An der Befragungsstelle stellt sich eine Richtungsbelastung von ca. 9.600 Kfz/d

ein.

Dann wird aus den Befragungsergebnissen berechnet, wie viele Autos im Ort bleiben.

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.

Das sind fast zwei Drittel aller Autos. Sie haben ihr Ziel in den beiden Orten, die von der Umgehungsstraße umfahren werden sollen, und werden daher weiter die alte Trasse nutzen. Gleiches gilt für alle, die auf die Bersröder Straße oder in Lindenstruth abbiegen – und die, die zwar weiter fahren, aber in Reiskirchen noch schnell etwas erledigen wollen.

Zudem: Der größte Teil derer, die nicht in Reiskirchen oder Lindenstruth bleiben oder abbiegen, nämlich der aus Grünberg, könnte ohne Probleme die A5 über die ortseigene Auffahrt nutzen. Die Umgehungsstraße bedeutet folglich einen großen und unnötigen Eingriff in die Landschaft, der zudem nur eine geringe Entlastungswirkung brächte.

Wir fordern, Planung und Bauvorbereitung sofort einzustellen. 7417 Fahrzeuge sind kein ausreichender Grund für einen derart großen Eingriff in die Natur und die weitere Versiegelung von Landschaften. Die Zahl ist schon jetzt so niedrig, dass nicht einmal Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wie aus einem gemeindlichen Ausschussprotokoll hervorgeht. Als Grund für einen Straßenneubau scheiden die Zahlen dann ja wohl erst recht aus.

Zudem hinkt der Vergleich der erwarteten mit den realen Zahlen auch aus einem anderen Grund. Als Vergleich diene nämlich das Nichtstun – also keine Verkehrsberuhigung keine Stärkung der Vogelsbergbahn, keine besseren Busverbindungen zwischen den Ortsteilen, kein Radwegenetz und keine ortsnahen Versorgungsmöglichkeiten.

Tatsächlich aber wäre sinnvoller, eine Zukunft mit Umgehungsstraße mit einer Zukunft zu vergleichen, bei der mit der gleichen Geldsumme andere Maßnahmen zur Autoverkehrsreduzierung umgesetzt würden. Dann fiel der Vergleich noch viel schlechter aus für den politisch gewollten Straßenbau.

So aber kommt am Ende der ganzen Übertreibungen, Auslassungen, Fälschungen und hinkenden Vergleiche das heraus, was herauskommen sollte:

PlanfeststellungFazit.jpg

Der Neubau der B neunundvierzig ist gemessen an den fachplanerischen Zielen des Bundesfernstraßengesetzes objektiv und vernünftigerweise dringend geboten.

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B49-G10-HE-T1-HE/B49-G10-HE-T1-HE.html>

Die Bagger sollen rollen ...

Die Folgen

Bei den schädlichen Folgen durch den Neubau der B neunundvierzig liegen Mensch und Natur dicht beieinander. Das Bild zeigt das Naturschutzgebiet Jossoller-ae im Vordergrund sowie das Martins-heim oben und den Sonnenhof mit seinen Pferdekoppeln rechts im Bild. All das würde durch die im unteren Bereich auf einem Damm und oben in einem tiefen Einschnitt verlaufende Straße stark beeinträchtigt. Erholsames Reiten wäre kaum mehr möglich, für die Bewohner*innen des Martins-heimes würde sich die psychische Belastung durch Lärm, fehlende Aussicht und eingeschränkte Spazierwege vergrößern. Die Jossoller-ae und zwei nahe Wälder würden von ihrer Umgebung abgeschnitten. Landwirtschaftliche Weide- und Anbauflächen würden unwiderbringlich zerstört.

Wie fast immer gehen Planungen dieser Art über die konkreten Betroffenheiten hinweg. Der Nutzen für die Allgemeinheit wird pauschal behauptet und als höherrangig eingestuft.

Ungewöhnlich arrogant ist der Umgang mit dem Sonnenhof in Lindenstruth. Die Existenzgefährdung wird in den Planungsunterlagen nicht bestritten, aber frech behauptet, der Hof würde sowieso bankrott gehen.

HessenmobilPferdehofExistenz.jpg

Eine Existenzgefährdung liegt ausweislich des beiliegenden Gutachtens nicht vor. Dabei wurden vom Gutachter trotz widersprüchlicher Angaben zu gepachteten und eigenen, selbst genutzten Flächen bereits alle Annahmen zu Gunsten der Einwanderin getroffen. Insbesondere scheitert eine Existenzgefährdung bereits daran, dass der Betrieb bereits jetzt keinen maßgebenden wirtschaftlichen Ertrag erzielt, also als Gewerbebetrieb bereits heute nicht existenzfähig ist.

Wie bei den abenteuerlichen Prognosen der Verkehrszahlen fehlt hier jede Begründung. Zudem dürfte die Tatsache, dass der Hof im Jahr 2024 immer noch existiert, die beste Widerlegung sein.

Schwer wiegen auch die Eingriffe in die Natur. Der Lebensraum des bachabwärts seine Dämme bauenden Bibers wäre ebenso gefährdet wie der laufende Ansiedlungsversuch des Weißstorches.

Andere geschützte Arten sollen, das wird in den Planungsunterlagen offen zugegeben, vertrieben werden, um den Straßenbau nicht zu stören.

PlanfeststellungNatSchVergrämung.jpg

Im Bereich mit Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings ist im Vorlauf zur Baufeldräumung eine Vergrämung durchzuführen.

Im Bereich mit Vorkommen der Zauneidechse ist rechtzeitig vor Durchführung des Eingriffs in den Lebensraum eine Vergrämung in die vorab bereitgestellten Ersatzhabitats durchzuführen.

Die stark betroffene Jossoller-aue ist nach der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie geschützt, abgekürzt FFH-Gebiet. Ein Teil ist sogar als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Die Trasse des B neunundvierzig-Neubaus führt direkt an der Grenze der Schutzgebiete entlang. Die Planungsunterlagen zeigen eindeutig, dass der Wirkungsbereich bis tief in die wertvollen Biotop hineinreicht. Doch für das heilige Auto muss der Naturschutz zurücktreten.

PlanfeststellungNatSchBefreiung.jpg Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG werden Ausnahmen von dem Verbot einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung von geschützten Biotopen nach § 30 Abs. 2 Nr. 1, 2, 3 und 5 BNatSchG zugelassen.

PlanfeststellungNSGbefreiung.jpg

Für die Maßnahme A 28 wird vorsorglich die Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 5 der Verordnung über das Naturschutzgebiet „An der Jossoller bei Hattenrod“ vom 25. Januar 1982 (StAnz. S. 399) für den Neubau der B 49 – Ortsumfahrung Reiskirchen und §§ 17, 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG und § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde erteilt.

Völlig entwertet würde Reiskirchens wichtigste Erholungszone: Der Nonnenköpfel und seine Umgebung. Die Trasse läuft direkt neben dem beliebten Spazierweg am Waldrand. Die dort aufgestellten Bänke böten zukünftig einen perfekten Blick auf die vorbeifahrenden Autos, Lärm und Gestank inklusive. Doch HessenMobil redet die Lage schön.

Die Naherholungsgebiete sind weiterhin erreichbar. ...

Nonnenköpfel, Jossollertal und Jossoller-aue werden, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargelegt, in ihrer Ökologie und damit auch in ihrer Funktion als Naherholungsgebiet nicht maßgebend gestört.

NaherholungNichtGestört.jpg, HessenmobilLandschaft.jpg

Wie verlogen all diese Formulierungen sind, zeigt sich daran, dass nicht nur alle Aussagen falsch sind, sondern der Spazierweg am Nonn, dessen Erholungsfunktion (Zitat) „nicht maßgebend gestört“ würde, als Baustraße vorgesehen ist – also erstmal einfach verschwinden würde.

Stark beeinträchtigt wären zudem das Wohngebiet am Südhang des Kirschberges und die nach diesem Berg benannte Grundschule. Ihr würde der freie Zugang zu unverbauter Landschaft komplett genommen. In den Planungsunterlagen werden Erweiterungspläne für das Schulgelände Richtung Süden benannt. Das dürfte durch die Trasse verhindert werden, betrüge der Abstand doch nur noch 100 Meter.

(Plan Kreisel Burkhardsfelden)

Soweit zu den direkten Schäden. Gleichzeitig würden die versprochenen Vorteile nicht im behaupteten Umfang eintreten. Die Wirkung von Umgehungsstraßen wird fast immer überschätzt, oder absichtlich falsch dargestellt. Stets bleibt ein deutlich höherer Anteil des Verkehrs auf der alten Strecke als vorausberechnet.

Im nur wenige Kilometer entfernten Lollar zeigt sich das deutlich. Obwohl dort die B3a mit Abfahrten auf beiden Seiten des Kernortes die gleiche Umlastung wie eine Umgehungsstraße bringen müsste, fahren täglich über 12000 Fahrzeuge auf der ehemaligen Durchgangsstraße, also deutlich mehr als auf der B neunundvierzig jetzt.

Die alte Trasse soll der Gemeinde Reiskirchen nach dem Neubau geschenkt werden.

Da angesichts der straßen- und gewerbefixierten Kommunalpolitik in Reiskirchen sowohl der Wille als auch die finanziellen Möglichkeiten fehlen, wird ein umfassender Rückbau vermutlich ausbleiben. Die bisherige Trasse der B neunundvierzig bliebe also für Autos attraktiv.

Die Alternativen

Reines Nichtstun ist keine Alternative. Dazu ist die Verkehrsbelastung auf der B neunundvierzig trotz der nachlassenden Verkehrsmenge zu hoch. Für den verständlichen Wunsch vor allem der Anwohner*innen gibt es aber gute Nachrichten, denn mit deutlich geringerem Aufwand lässt sich viel Verkehr von PKW und LKW auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagern.

Die im Folgenden genannten Reduzierungsmöglichkeiten für den Autoverkehr würden nicht nur Mensch und Natur entlasten, sondern würden sich auf die Bewertung der Umgehungsstraße auswirken. Denn in dieser wurden nicht nur falsche Zahlen und willkürliche Prognosen verwendet, sondern auch ein sogenannter Planfall Null als Vergleichsfall, der die Zahlen des Planungszeitraumes nutzt, ohne Verringerungspotentiale einzurechnen. Alternativen gibt es im Fall der B neunundvierzig viele, und sie wären zumindest schneller, billiger und umweltfreundlicher als der Bau einer neuen Straße.

Die wichtigste Maßnahme ist eine deutliche Stärkung der Vogelsbergbahn zwischen Gießen und Fulda über Alsfeld. Denn beide von der B neunundvierzig durchschnittenen Ortsteile Reiskirchens liegen, wie auch die östlich folgenden Orte Grünberg und Mücke, an dieser Bahnlinie. Die ist zurzeit aber überwiegend eingleisig und wird immer noch mit Dieselszügen betrieben. Statt diese zu stärken, wurden an mehreren Stellen früher vorhandene zweigleisige Abschnitte beseitigt, also die neben dem Hauptgleis verlaufenden Gleise herausgerissen oder abgeklemmt. Diese sind aber für eine Taktverdichtung und für den Wechsel zwischen Schnell- und Nahverkehrszügen nötig. Die gute Nachricht: Ihre Reaktivierung kann schnell und ohne großen Aufwand erfolgen. Denn die Bahndämme und zum Teil auch die Gleise sind auf dem Abschnitt zwischen Gießen – Alter Flughafen und Rödgen, in Saasen, in Mücke, Burg-/Niedergemünden, Romrod und weiteren Haltepunkten auf dem Weg nach Fulda noch erhalten. Langfristig sind weitere zweigleisige Abschnitte und die Elektrifizierung sinnvoll. Die bisherigen Baupläne für die Brücke des B neunundvierzig Neubaus über die Vogelsbergbahn lassen befürchten, dass die Höhe für den Bau von Oberleitungen nicht ausreichen.

Durch diese Ertüchtigung wird die Einrichtung weiterer Haltepunkte möglich, so im Stadtgebiet Gießen, in Rödgen, östlich von Buseck, wo Industriegebiet, Martin-Luther-Schule und Leppermühle über eintausend Fahrtbewegungen pro Tag produzieren, sowie in Lindenstruth.

Eine starke Aufwertung würde die Anbindung der Vogelsbergbahn an ein zu errichtendes Straßenbahnnetz in Gießen bringen. Laut dem bestehenden Vorschlag für diese Zug-Straßenbahn-Kombination sollten die zum Beispiel in Mücke startenden Nahverkehrszüge über Straßenbahngleise durch Gießen geführt werden, während schnellere Züge mit weniger Stopps direkt zum Hauptbahnhof fahren. Das würde auch die Chance beinhalten, Akkuzüge auf der Vogelsbergbahn einzusetzen, die sich im Stadtgebiet aufladen und dann auf den nicht elektrifizierten Strecken im Umland weiterfahren.

Auf der so gestärkten Bahnlinie könnten zudem vermehrt wieder Güterwaggons rollen, am besten mit wiederbelebten Beladepunkten für landwirtschaftliche Höfe, zum Beispiel in Mücke. Außerdem sollen Buslinien zeitlich passend und mit barrierefreien Übergängen von den Haltepunkten in die umgebenden Ortsteile fahren – immer kleine Schleifen statt bahnparallel lange Fahrten Richtung Gießen.

Neben dem öffentlichen Nahverkehr muss das Radwegenetz gestärkt werden. Bereits jetzt zieht sich der überregionale Radweg „R7“ als attraktive West-Ost-Verbindung durch das Wiesektal. Die Ausweisung als Fahrradstraße in Buseck, eine leicht veränderte Wegführung vorbei am Reiskirchener Bahnhof und die Entschärfung von Kreuzungen über vielbefahrene Autostraßen würde diese Route weiter aufwerten. Vor allem aber müssen die Ortsteile nördlich und südlich von „R7“, Bahnlinie und Wiesektal besser angebunden werden. Hier besteht noch großer Handlungsbedarf. Die konkreten Vorschläge sind aber im Ende 2019 erstmals vorgelegten Verkehrswendeplan für Buseck, Reiskirchen und Grünberg enthalten. Spätestens seitdem liegt die Verantwortung allein bei Politik und Verwaltung, nicht tätig zu werden und damit die

Verkehrsbelastung auf der B neunundvierzig fahrlässig und unnötig hoch zu halten.

Wenig Vorteile würde hingegen der geplante Radweg am B neunundvierzig Neubau bringen. Er wäre eher eine Art Greenwashing, um zu verschleiern, dass hier mal wieder nur für Autos gedacht, geplant und gebaut würde. Schließlich sind Radwege an Umgehungsstraßen nicht nur besonders gefährlich wegen der dort hohen Geschwindigkeiten bei vielen Kreuzungen, sondern sie sind für Radfahrer*innen auch weitgehend sinnlos, weil der meiste Radverkehr nicht schnell über lange, ortsferne Strecken stattfindet, sondern gezielt zu Orten in der Nähe, die die Umgehungsstraße aber nicht erreicht. Parallel zur B neunundvierzig verläuft zudem der Radweg R7, der die Orte viel direkter verknüpft.

Die genannten Maßnahmen könnten die Autozahlen auf den Durchgangsstraßen von Reiskirchen, Lindenstruth, Grünberg und weiteren Orten spürbar senken. Verstärken ließe sich dieser Effekt durch eine wirksame Verkehrsberuhigung auf den Straßen. Dazu gehörten durchgängig Tempo 30 in den Ortsbereichen, Kreisel statt größerer Kreuzungen, Pfortnerampeln an den Ortseingängen und Querungshilfen bei wichtigen Fußverbindungen. Das würde den verbleibenden Autoverkehr noch stärker auf die A5 abdrängen, die parallel zur B neunundvierzig verläuft und daher schon jetzt wie eine Umgehungsstraße fungieren könnte.

Immerhin: Im Sommer 2024 verhängte die Straßenverkehrsbehörde endlich ein Tempo 30 für etliche Abschnitte der B49 in Reiskirchen – leider mit einer Befristung bis zur Fertigstellung der Umgehungsstraße. So könnte der Bau die Lage an der jetzigen B49 sogar verschlechtern. Wer Tempo 30 will, muss folglich die neue Straße verhindern.

Sodann hilft eine bessere, ortsnahe Versorgung der Bevölkerung. Wenn es wieder Einkaufsmöglichkeiten, Kultureinrichtungen, Arztpraxen, Kindergärten usw. auf den Dörfern gibt, fallen viele Gründe für längere Fahrten weg. Wege unter fünf Kilometer sind mit Fahrrad oder zu Fuß dann nicht nur umweltfreundlicher und gesünder, sondern oft auch schneller. Kreative Neuerungen wie Selbstbedienungsverkaufsstellen oder Verteilkooperativen für regionale Produkte, aufsuchende medizinische Betreuung und vieles mehr bieten Chancen, die längst hätten ergriffen werden können, aber nicht angepackt wurden.

Geht es der Politik überhaupt um das Wohl der Bürger*innen, wie sie es immer behaupten?

Sie haben die Menschen an der B neunundvierzig und in den umliegenden Orten bis heute im Stich gelassen, nur um die Straßen- und Autolobby zu bedienen sowie weiteres Gewerbe anzuziehen. Mensch und Natur geraten bei einer solchen Politik unter die Räder, hier durchaus wortwörtlich.

Der Neubau der B neunundvierzig wird, wenn er durchgezogen wird, auf veralteten

Zahlen und absurd überzogenen Prognosen beruhen. Er wird den bisher unverbauten Süden Reiskirchens ruinieren, Erholungsräume und Biotope zerstören, Arten verdrängen, Menschen und ihre Wirkungsstätten vertreiben. Und zu alledem wird der Neubau das behauptete Ziel, die Ortsdurchfahrt deutlich zu entlasten, nicht erreichen.

Es wird Zeit, sich dem Wahnsinn zu widersetzen. Politiker*innen schwören, sich für das Gemeinwohl einzusetzen. Sie brechen solches Gelübde Tag für Tag um der Macht, ihrer Klientel und des Geldes wegen. Wenn die Bagger rollen, ist es vielleicht zu spät. Widersetzen wir uns der neuen Flut von Beton und Asphalt. Die Jossoller-aue und die Menschen in Reiskirchen sind es wert, das noch nicht Zerstörte zu retten und in den schon überbauten Bereichen die Lebensqualität wieder Stück für Stück zurückzugewinnen.

ⁱ Pressemitteilung des VCD am 29.4.2016 (<https://hessen.vcd.org/themen/umwelt/vcd-giessen-jahreshauptversammlung-kritisiert-aufnahme-der-ortsumgehung-reiskirchen-in-bundesverkehrswegeplan>)