

Begründung

A.

Der Planfeststellungsbeschluss von 21.12.2017 basiert auf Prognosen für zu erwartende Verkehrszahlen in 2020 (erster Planungsstand) und 2025 (korrigierter Planungsstand) auf den B49-Ortsdurchfahrten von Reiskirchen und Lindenstruth.

Zähl-/ Prognosejahr	Verkehrsbelastung in Reiskirchen Mitte	Verkehrsbelastung in Lindenstruth
2005	12.630 Kfz/24h	10.075 Kfz/24h
2020	16.792 Kfz/24h (+33 %)	13.062 Kfz/24h (+30 %)

Aus dem Planfeststellungsbeschluss (Erläuterungsbericht)

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. Die am stärksten belasteten Streckenabschnitte in der Ortsdurchfahrt von Reiskirchen erreichen dann ca. 24.600 Kfz/24 h.

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

Aus den Planungsunterlagen der Planfeststellung

B.

Die der Planfeststellung zugrunde liegende Bedarfsplanung des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplanes weist für das gleiche Vorhaben (im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als B49-G10-HE-T1-HE bezeichnet) die ungefähr gleichen Zahlen als zu erwartende Verkehrsmengen für das Jahr 2020 aus (Abweichung um 8 bzw. 38 Fahrzeuge für die zwei Orte Reiskirchen und Lindenstruth) wie die Planfeststellung.

Die 4,24 Kilometer lange Neubaustrecke verläuft südlich um die Gemeinden Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth. An der AS Reiskirchen besteht eine Verknüpfung zur A 5. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2011 (Planfeststellung) weist im Analysejahr 2005 für die Ortsdurchfahrt Reiskirchen Mitte 12.630 Kfz/24 h und für die Ortsdurchfahrt Lindenstruth 10.075 Kfz/24 h aus. Bis zum Prognosejahr 2020 wird das Verkehrsaufkommen in Reiskirchen Mitte auf 16.800 Kfz/24 h und in Lindenstruth auf 13.100 Kfz/24 h ansteigen. Die derzeitigen und die prognostizierten Verkehrsstärken schränken die Verkehrssicherheit insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer stark ein. Die Belastung der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe ist erheblich. Zudem wird die Verkehrsqualität für den durchfahrenden Verkehr durch einmündende klassifizierte Straßen/Gemeindestraßen, Fußgänger- und Radverkehr sowie einen plangleichen Bahnübergang gemindert. Durch den Bau einer Neubaustrecke zur Umfahrung der Ortslagen wird sich die Verkehrssituation deutlich verbessern.

Screenshot der aktuellen Internetseite des Bundesverkehrswegeplanes zum Projekt (URL: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B49-G10-HE-T1-HE/B49-G10-HE-T1-HE.html>)

C.

Die damals als Prognose geschätzten Verkehrsmengen für Bedarfsplan und Planfeststellungen sind nicht eingetreten. Statt eines Verkehrszuwachses ist der Verkehr zurückgegangen. Die tatsächlichen Zahlen hätten von Anfang den Bau einer Umgehungsstraße nicht gerechtfertigt.

- Bedarfsplan (zumindest in Bezug auf das Projekt B49-G10-HE-T1-HE) und Planfeststellungsbeschluss sind deshalb zumindest rechtswidrig, weil sie auf falschen Zahlen beruht.

- Der Planfeststellungsbeschluss ist aber sogar nichtig, weil die abnehmenden Verkehrszahlen zum Zeitpunkt des Beschlusses bereits bekannt waren – auch den zuständigen Stellen selbst. Diese haben ihre Entscheidungen trotzdem und bewusst mit den ursprünglichen, ihnen als falsch bekannten Zahlen begründet. Damit verstößt der gesamte Plan gegen den Erforderlichkeitsgrundsatz, das Sparsamkeit- und Transparenzgebot sowie das Verbot widersprüchlichen Handelns. Zudem verstößt der Plan gegen den § 15 BNatSchG, da „zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind“ – nämlich eine Verkehrsberuhigung auf der vorhandenen Straße sowie eine Stärkung der parallel verlaufenden Bahnstrecke.

D.

Das bewusste Ignorieren der tatsächlichen Verkehrszahlenentwicklung und dadurch folgend die ebenfalls bewusste Entscheidung auf Grundlage falscher Zahlen ist dadurch bewiesen, dass in einer zum Planfeststellungsbeschluss gehörenden Anlage die tatsächlichen Zahlen, selbst die der offiziellen, von den Verkehrsbehörden selbst organisierten Zählungen als „unplausibel“ abgetan werden. Das belegt, dass diese bekannt waren. Zudem enthalten die zum Beschluss dazugehörenden Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses selbst die Ergebnisse einer Zählung der offiziell beauftragten Planer*innen aus 2014, die die abnehmenden und von den für die Planung verwendeten Prognosen stark abweichenden Zahlen ebenfalls bestätigten. Auch diese eigenen (!) Zählungen wurden nicht eingearbeitet.

Planfeststellung und Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes erfolgten mit den falschen Verkehrsprognosen trotz Kenntnisnahme der Zählungen, die stark abweichende Werte belegten.

E.

Die grobe und absichtliche Missachtung der den zuständigen Stellen bekannten Zahlen ist für das Bundesverkehrswegeplanprojekt B49-G10-HE-T1-HE und für die Planfeststellung der Ortsumgehung Reiskirchen und Lindenstruth belegt. Die Belege werden im Folgenden präsentiert.

I. Bedarfsplan und Planfeststellung sind rechtswidrig, weil die zugrundeliegenden Fakten (Verkehrsprognosen) grob falsch sind

Der Bedarfsplan in Form des Bundesverkehrswendeplans enthält die oben genannten Prognosezahlen für 2020 in Reiskirchen von 16800 Kfz/24h und in Lindenstruth von 13100 Kfz/24h.

Die Planfeststellung für die Ortsumgehung Reiskirchen und Lindenstruth basiert ebenfalls auf Prognosen in fast identischer Höhe.

Für diese Prognosen fehlt es in beiden Werken an einer schlüssigen Herleitung. In den Jahren 2016 bzw. 2017, in denen diese Werke beschlossen wurden, lagen aus mehreren Quellen eindeutige Zahlen vor, die zeigten, dass die Verkehrszahlen auf den betreffenden Streckenabschnitten ab- statt zunahmen. Diese stark abweichenden Zahlen waren den zuständigen Stellen auch bekannt.

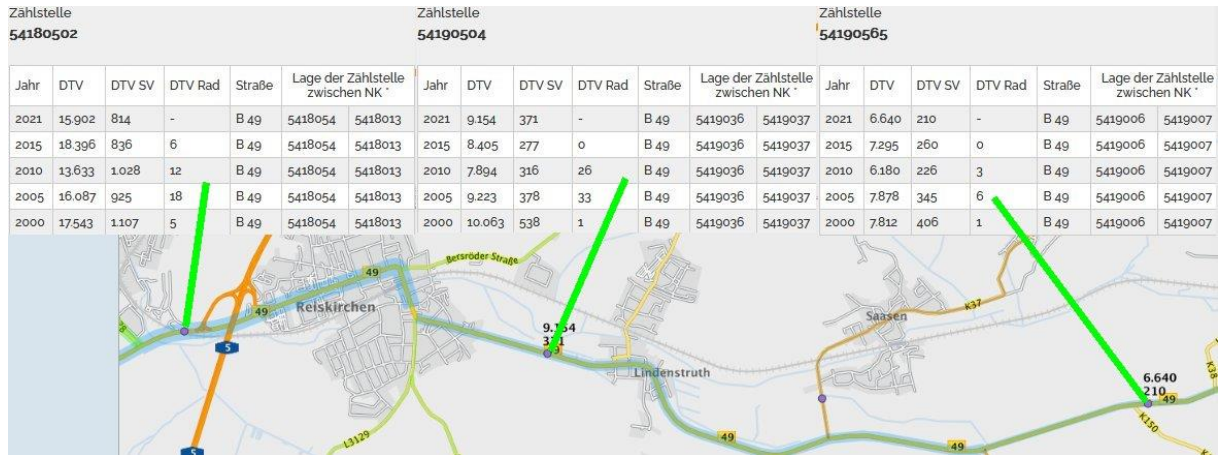
Straßenverkehrszählung

Alle fünf Jahre erfolgt die Straßenverkehrszählung an allen relevanten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Die Ergebnisse sind, beginnend mit dem Jahr 2000, in Internet abrufbar. Die

Die Prognosen von 2005 über die weitere Entwicklung der Verkehrsmengen haben sich als völlig falsch herausgestellt. Erwartet und der Planung zugrunde gelegt wurde eine erhebliche Steigerung der Verkehrszahlen. Tatsächlich hat der Verkehr seit den Zählungen von 2005, die der Planfeststellung von 2017 ebenso wie die falschen Prognosen unverändert zugrunde gelegt wurden, nicht zugenommen, sondern abgenommen.

Die Zahlen der SVZ von 2000 lagen den zuständigen Stellen vor. Die Zahlen bis 2005 sind auch direkt in der Planfeststellung verarbeitet worden – in Form einer Kurve als Grafik. Mit den Zahlen von 2010 und 2015 verfügten die zuständigen Stellen zudem um weitere offizielle Datenquellen, bis schließlich 2017 die Planfeststellung erst erfolgte.

Die alle 5 Jahre stattfindende (einzige Abweichung war eine einjährige Verschiebung wegen Corona) Straßenverkehrszählungen (SVZ) brachte sehr eindeutige Ergebnisse. Alle Werte lagen sehr weit unter den Prognosedaten des Bedarfsplans und der Planfeststellung. Das gilt auch für das Zähljahr 2021, welchen bereits nach dem Prognosejahr 2020 liegt – und somit die Falschheit der Prognose beweist.



Zahlen der SVZ (Screenshots aus der URL https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do)

Die Zahlen der SVZ zeigen für den Streckenabschnitt Reiskirchen bis Lindenstruth im Jahr 2015 deutlich niedrigere Verkehrsmengen als im Jahr 2005, als die Zählungen für die Planung erfolgen. Da der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2017 erfolgte, lagen die offiziellen Zahlen aus 2015 vor – und zwar der planfeststellenden Behörde selbst, das Hessen Mobil, welche die Zählungen durchführt, eine Einrichtung der Planfeststellungsbehörde (Hessisches Verkehrsministerium) ist.

Die Straßenverkehrszählungen hätten bereits 2005 zu anderen Prognosen führen müssen, denn auch zwischen 2000 und 2005 kam es schon zu einer Abnahme der Verkehrsmengen, die sich bis 2010 noch verstärkte.

Die Zahlen der SVZ waren auch der Bedarfsplanung zugänglich.

Nachzählung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Zudem haben die Planer*innen des B49-Neubaus ihre Prognose selbst überprüft, und zwar im Jahr 2014. Dabei stellten sie sowohl in Reiskirchen (Ortsmitte) als auch in Lindenstruth einen Rückgang des Gesamtverkehrs fest.

Tab. B1

Belastungsvergleich

Abschnitt	Belastungen		
	2005	2014	Differenz
B 49 Bereich AS A 5	18.554	19.278	+ 724 (+ 3,9 %)
B 49 Ortsmitte	12.649	12.603	- 46 (- 0,4 %)
B 49 Lindenstruth	9.118	8.713	- 405 (- 4,4 %)
L 3129 Burkhardsfelder Str.	3.665	3.786	+ 121 (+ 3,3 %)
L 3129 Bersröder Weg	2.994	3.186	+ 192 (+ 6,4 %)
L 3355 Hattenrod	2.052	2.167	+ 115 (+ 5,6 %)

Angaben in Kfz/d, Zähltag 2005 bzw. 2014

Tabelle aus der Überprüfung zur Planfeststellung von 2014, relevant sind die Zeilen „B 49 Ortsmitte“ und „B 49 Lindenstruth“.

Besonders stark war der Rückgang bei den zur Belastung der Anwohner*innen überproportional beitragenden LKW:

Tab. B4 Belastungsvergleich Schwerverkehr

Abschnitt	Belastungen		
	2005	2014	Differenz
B 49 Bereich AS A 5	1.101	978	- 123 (- 11,2 %)
B 49 Ortsmitte	608	531	- 77 (- 12,7 %)
B 49 Lindenstruth	478	389	- 89 (- 18,6 %)
L 3129 Burkhardsfelder Str.	132	173	+ 41 (+ 31,1 %)
L 3129 Bersröder Weg	212	183	- 29 (- 13,7 %)

Angaben in SV-Fz/d, Normalwerktag, Analyse-Null-Fall

Tabelle aus der Überprüfungszählung zur Planfeststellung von 2014

Die Tabellen wurden von den Planer*innen auch richtig interpretiert:

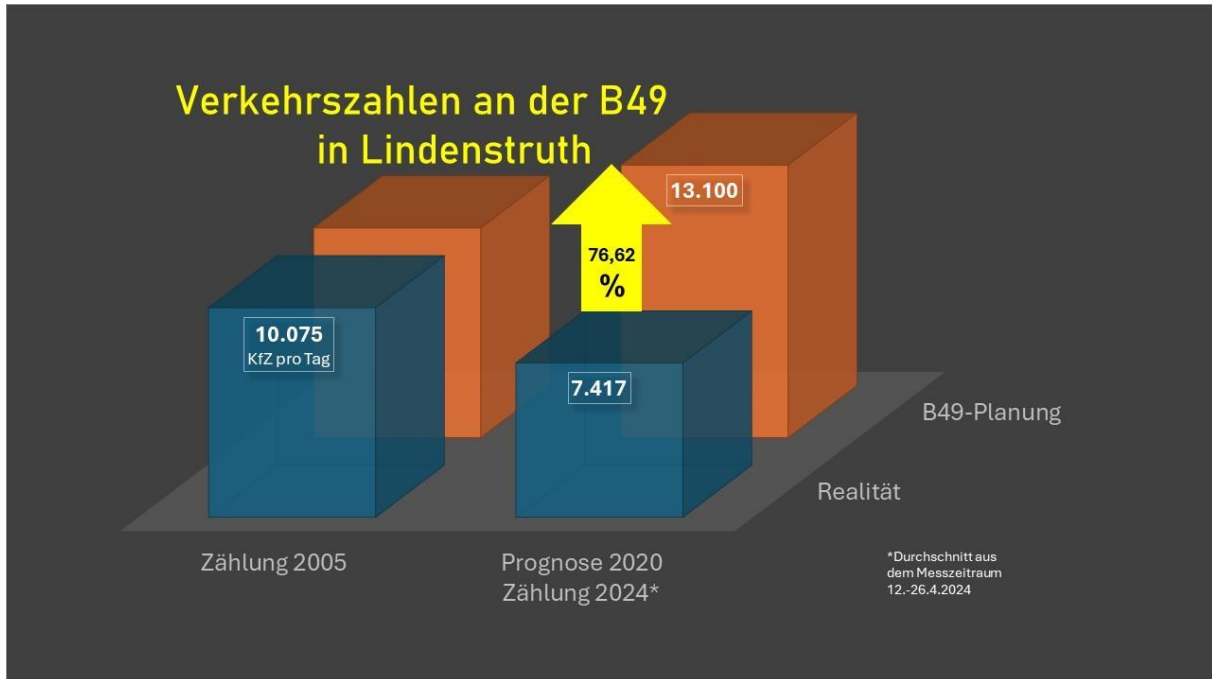
Zusammenfassend kann die zwischenzeitlich eingetretene Belastungsentwicklung als stagnierend, an einigen Querschnitten mit einer Tendenz zu geringen Abnahmen, bezeichnet werden.

Aus den Planunterlagen

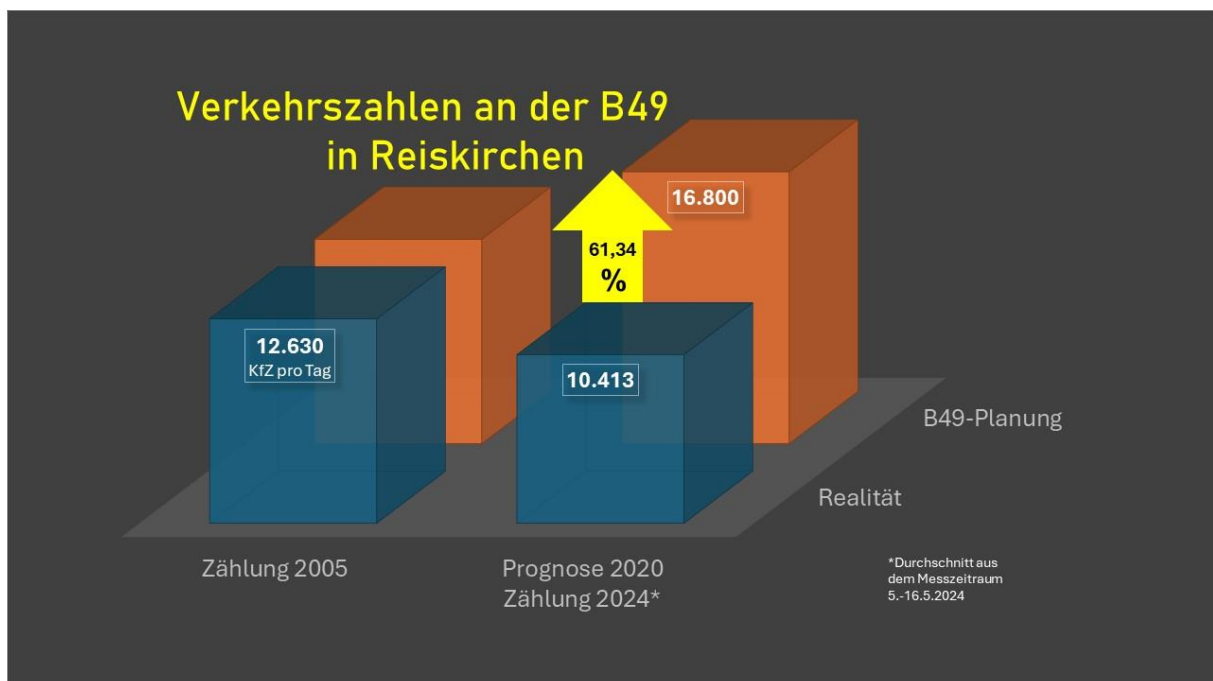
Dennoch floss diese Erkenntnis nicht den Planfeststellungsbeschluss ein. Die überhöhte Prognose blieb Grundlage des Beschlusses.

Automatische und händische Kontrollzählungen im Jahr 2024

Zur Verifizierung der genannten offiziellen Zahlen installierten Betroffene und Unterstützer*innen im April und Mai 2024 eigene, automatische und führten, zur Kontrolle, eigene händische Zählungen durch. Deren Richtigkeit lässt sich anhand der Rohdaten (siehe Anlage) und anhand der schlichten Tatsache, dass diese Ergebnisse denen der offiziellen Straßenverkehrszählungen ähneln, erkennen.



Grafik der eigenen Zählungen im April 2024 in Lindenstruth: Links die Zahl der Verkehrszählung im Planverfahren, rechts hinten die Prognosezahl, die der Planfeststellung zugrunde liegt. Die Zahl ist das Ergebnis der eigenen Zählung, im Pfeil die Abweichung zwischen den beiden Zahlen in Prozent.



Grafik der eigenen Zählungen im Mai 2024 in Reiskirchen (Erklärung wie oben).

Die Rohdaten liegen den Absender*innen dieses Schriftsatzes vor und werden als Anlage angefügt.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass die Verkehrsprognose, auf der die Planfeststellung zum Bau der B49n basiert, stark von der Realität abweicht. Da wir uns inzwischen im Jahr 2024 befinden, kann die Prognose auch nicht mehr eintreten.

Die Prognose weicht auch nicht nur in geringem Umfang, sondern erheblich von den realen Zahlen ab. Diese Tatsache steht fest, da sie auch von den Planer*innen der B49n selbst ermittelt wurden und in den Planunterlagen enthalten sind – wenn auch keine Konsequenzen für die Straßenplanung erfolgten.

Der Nichtigkeit der Planfeststellung steht auch die Bindungswirkung des Verkehrsbedarfs nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG in Verbindung mit § 1 FStrAbG nicht entgegen. Denn der Verkehrsbedarf ist objektiv widerlegt,

da der Zeithorizont der Verkehrsprognose überschritten ist und die faktischen Zahlen diejenigen des Prognosejahrs widerlegt haben. Es geht also nicht um einen Streit von Prognosedaten oder -verfahren, sondern um eine auch von Behördenseite bereits festgestellte objektive Situation.

Außerdem wurde für die Planfeststellung eine eigene Verkehrsprognose erarbeitet. Diese selbst basiert damit nicht (nur) auf der Verkehrsbedarfsermittlung nach FStrAbG, sondern auf eigenen (und eben willkürlichen, widerlegten) Zahlen.

So oder so ist der Bedarfsplan aber rechtlich nicht haltbar. „Eine Bedarfsfeststellung, die auf einer unhaltbaren Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung beruht, entspricht nicht dem Wohl der Allgemeinheit.“ (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25.01.1996 - 4 C 5/95)

II. Bedarfsplan und Planfeststellungsbeschlusses sind nichtig, weil den zuständigen Stellen die Fehler zum Zeitpunkt des Beschlusses bekannt waren und die falschen Zahlen damit wider besseren Wissens zur Grundlage genommen wurden. Dieser Fehler, der aufgrund des bewussten Handelns, einer Manipulation gleichkommt, war erheblich und auch offensichtlich.

Bedarfsplan und Planfeststellung sind, wie oben gezeigt, rechtswidrig, weil die ihnen zugrundeliegenden Zahlen nicht der Wirklichkeit entsprechen und willkürlich sind. Die stark überhöhten Zahlen der Verkehrsprognose führten zu der Einschätzung eines vordringlichen Bedarfs (BVWP) bzw. zur Planfeststellung wegen des Schutzes der Bevölkerung vor der Belastung durch die vermeintlichen hohen Verkehrsmengen.

Der Bedarfsplan mindestens in Bezug auf das Projekt B49-G10-HE-T1-HE und die daraus folgende Planfeststellung sind aber sogar nichtig, weil diese Fehler von grundlegender Bedeutung sind und den Planer*innen sowie zuständigen Stellen bzw. der planfeststellenden Behörde bekannt waren.

So stehen die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) allgemein und im Besonderen den mit der Verkehrsplanung betrauten Behörden zur Verfügung. Ob die SVZ gar nicht beachtet oder trotz Kenntnis der Zahlen falsche Prognosen zum Bedarfsplan in Form des Bundesverkehrswegeplanes führten, ist nicht bekannt, aber auch unerheblich. Denn beide Vorgehensweisen wären grob falsch.

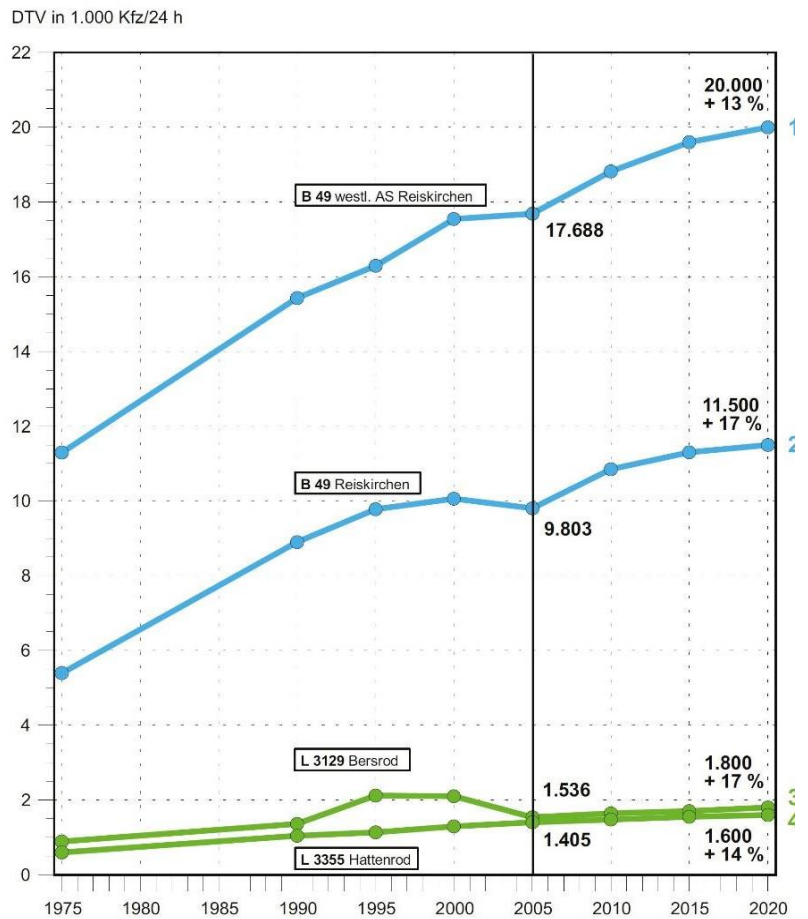
Belegt ist hingegen, dass die Zahlen der Straßenverkehrszählung in der Planfeststellung zur Kenntnis genommen wurden, aber die Verkehrsprognosen trotzdem und damit wider besseren Wissens sehr hoch angesetzt wurden. Bereits die Zählung bis 2005 führten bei den die Planungsbehörde beauftragten Planer*innen zur Kenntnis der abnehmenden Verkehrszahlen. Das beweist eine von ihnen erstellte Grafik. Sie zeigt die Entwicklung der Verkehrszahlen als Kurve. Wie zu sehen ist, flacht die Kurve mit Annäherung an das Jahr 2005 ab (schwarzer senkrechter Strich). Für die Ortsmitte von Reiskirchen ergibt sich sogar eine

Abnahme (Kurve nach unten). Wären die Zahlen aus 2010 auch hier eingetragen worden, wäre die Kurve noch steiler nach unten gegangen.

Stattdessen prognostizierten die Planer*innen für die Zeit danach wieder kräftige Steigerungen. So ist in der Grafik ein durch nichts begründeter plötzlicher Wiederanstieg der Verkehrsmengen eingetragen. Das ist willkürlich. Der Knick nach oben in der Grafik hat keinerlei Grundlage, sondern dient ausschließlich der propagandistischen Untermauerung des unbedingten Willens, trotz bekannter Fehler in der Planung die Straße zu bauen.

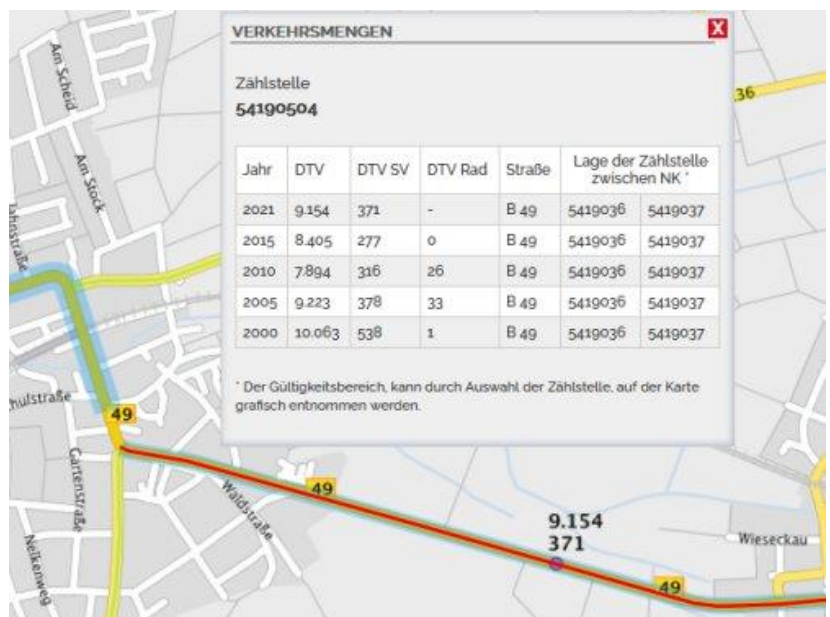
Die Kurve entstand in der Planung selbst und ist in den Planungsunterlagen einschließlich den zur Planfeststellung gehörenden Schriften (Beschluss, Erläuterungsbericht und Anlagen) enthalten. Sie war also den Beteiligten und der Planfeststellungsbehörde bekannt.

Verkehrsuntersuchung B 49 Reiskirchen / Lindenstruth



Damit ist bereits bewiesen, dass den Beteiligten und der Planfeststellungsbehörde die bereits benannten, regulären Straßenverkehrszählungen (SVZ) bekannt waren. Sie zeigten vor und während der Planungsphase im Abstand von je 5 Jahren, dass die Verkehrsprognosen der B49-Planung viel zu hoch lagen und statt der erwarteten starken Steigerung der Verkehrsmengen eine Abnahme zu verzeichnen war (siehe Belege unter Punkt I oben, Auszug für den entscheidenden Zählpunkt Reiskirchen siehe rechts, Quelle: https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do).

Auch diese eindeutigen Zahlen wurden bewusst beiseite gewischt – und zwar mit der absurden Behauptung, sie seien „unplausibel“ (siehe unten). Das geschah, obwohl sie von den beteiligten Stellen und einer Untereinheit der Planfeststellungsbehörde selbst stammten,



nämlich von Hessen Mobil. Dessen Urheberschaft ist auf der dazugehörigen Karte der Zählstellen klar erkennbar:



Hessen Mobil gehört zum Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium (Name im Laufe der Zeit wechselnd) und damit zur Planfeststellungsbehörde.

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement ist eine obere [Verwaltungsbehörde](#) des Landes Hessen und betreut die [Bundes-](#), [Landes-](#) und meisten [Kreisstraßen](#) in Hessen. Es untersteht dem [Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen](#).

Zu den Aufgaben gehören die [Planung](#) und der [Bau](#) neuer Straßen und [Ingenieurbauwerke](#), die [Unterhaltung](#) des bestehenden Straßennetzes sowie die Beeinflussung des Verkehrs. Hessen Mobil ist auch für die [ÖPNV-Förderung](#) des Landes Hessen und die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem [Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz](#) zuständig.

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement

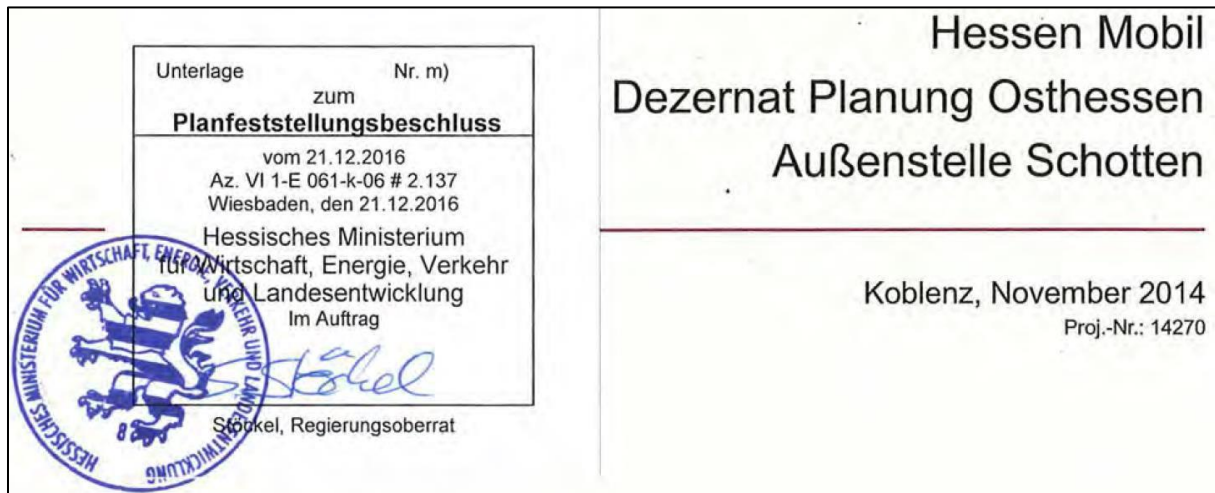


Aus Wikipedia (URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Hessen_Mobil_%E2%80%93_Stra%C3%9Fen-_und_Verkehrsmanagement)

Dass die Zahlen der SVZ der Planfeststellungsbehörde bekannt waren, diese aber bewusst beiseite gewischt wurden, ergibt sich aus den Planfeststellungsunterlagen selbst. Dort werden diese abweichenden, viel niedrigeren Verkehrszahlen nämlich erwähnt. Jedoch werden die für die Planfeststellungsbehörde offenbar überraschenden oder nicht erwünschten, deutlich niedrigeren Zahlen gegenüber den Verkehrsprognosen als „unplausibel“ abgetan. Die Planfeststellungsbehörde verwirft somit ihre eigenen Zahlen! Ganz bewusst verzichtet sie damit auf eine Korrektur der Planung und hält – ebenso bewusst – an der falschen Datengrundlage fest:

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

Dieser Ausschnitt stammt aus der „Verkehrsuntersuchung B49 Reiskirchen/Lindenstruth Fortschreibung 2014“. Diese Schrift ist Teil des Planfeststellungsbeschlusses, wie die Abstempelung auf dem Titel zeigt:



Hier werden also ganz offizielle Zahlen von Verkehrsuntersuchungen komplett und bewusst beiseite gewischt, nur weil sie nicht die gewünschten Ergebnisse erbrachten. Dass die Zahlen der Prognosen grob falsch waren, war also bekannt, die Nichtbeachtung erfolgte absichtlich. Das wurde in einer Schrift ausgeführt, die selbst Teil des Planfeststellungsbeschlusses wurde. Die Entscheidung, die Zahlen nicht zu beachten, ist offen erkennbar. Es liegt kein Irrtum vor. Für die Planfeststellung sind bewusst Zahlen verwendet worden, von denen bekannt war, dass sie falsch waren. Damit erfüllt der Vorgang beide Kriterien der Nichtigkeit: Der Fehler ist gravierend und offenkundig.

Das gilt umso mehr, dass die planfeststellende Behörde weitere eindeutige Hinweise auf die grob falschen Prognosezahlen erhielt, zur Kenntnis nahm und bewusst nicht beachtete.

Im Jahr 2008 erhielt die Planfeststellungsbehörde einen dritten, deutlichen Hinweis auf die Fehler bei den Verkehrszahlen. Die Gutachter des Büros RegioConsult wiesen in ihren Beiträgen nämlich deutlich auf die Fehler in den Verkehrsprognosen hin.

Seit 2000 hat der Verkehr an der B49 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). Abseits des Autobahnnetzes gibt es im Untersuchungsraum also offensichtlich keine Wachstumsimpulse für den Verkehr. Diese Entwicklung ist in der VU B49n von VERTEC völlig unberücksichtigt geblieben, wie die Prognosebelastungen im Vergleich zur Analysebelastung zeigen. Denn dort sind Zuwächse von bis zu 33 % prognostiziert, die sich aus der bisherigen Entwicklung keinesfalls ableiten lassen.⁹

Auszug aus dem Gutachten des Büros Regio-Consult

Doch auch diese Hinweise wurden abgetan, was einerseits erneut beweist, dass sie bekannt waren, und andererseits, dass die überdeutlichen Hinweise auf die falschen Zahlen nicht in die Planung einfließen sollten.

Die Ausarbeitungen des Büros RegioConsult weisen grundlegende methodische und inhaltliche Fehler auf. Bereits die Behauptung, es werde in der Planfeststellung unzulässig eine Trendprognose verwendet, ist unzutreffend, ebenso Aussagen zu angeblichen Fehlern in der Modellbildung. Da sämtliche Schlussfolgerungen des Büros auf diesen unzutreffenden Grundannahmen basieren, ist keine der dort vorgenommenen Schlussfolgerungen begründet.

Aus der Erwiderung (Abwägung) von Hessen Mobil zur Eingabe von RegioConsult

Am deutlichsten wird der bewusst ignorierende Umgang mit den Verkehrszahlen an einer wegen des langen Planverfahrens durchgeführten, zusätzlichen eigenen Zählung im Rahmen des Planverfahrens. Diese erfolgte im Jahr 2014 und brachte die unter Punkt I. bereits benannten Ergebnisse – nämlich, dass der Verkehr abnahm statt, wie in der Prognose behauptet, stark zunahm.

Tab. B1

Belastungsvergleich

Abschnitt	Belastungen		
	2005	2014	Differenz
B 49 Bereich AS A 5	18.554	19.278	+ 724 (+ 3,9 %)
B 49 Ortsmitte	12.649	12.603	- 46 (- 0,4 %)
B 49 Lindenstruth	9.118	8.713	- 405 (- 4,4 %)
L 3129 Burkhardsfelder Str.	3.665	3.786	+ 121 (+ 3,3 %)
L 3129 Bersröder Weg	2.994	3.186	+ 192 (+ 6,4 %)
L 3355 Hattenrod	2.052	2.167	+ 115 (+ 5,6 %)

Angaben in Kfz/d, Zähltag 2005 bzw. 2014

Tabelle aus der Überprüfungszählung zur Planfeststellung von 2014, relevant sind die Zeilen „B 49 Ortsmitte“ und „B 49 Lindenstruth“ (der Bericht ist Teil der Planfeststellungsunterlagen)

Besonders stark nahm der LKW-Anteil ab (zur Vermeidung von Wiederholungen: siehe oben unter Punkt I). Das wird hier nochmals angeführt, weil nicht nur die Abnahme selbst relevant ist, sondern vor allem die Tatsache, dass all das bekannt war, im Planungsprozess selbst ermittelt, aber dann bewusst beiseite gewischt wurde. Daraus folgt die Nichtigkeit, denn die Verkehrszahlen sind die entscheidende Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss.

Der Planfeststellungsbehörde lagen zum Zeitpunkt der Planfeststellung vier eindeutige Unterlagen vor, die bewiesen, dass die Planung auf frei erfundenen und grob falschen Verkehrsprognosen beruhte. Sie hat diese Fakten bewusst ignoriert.

Die bereits abgebildete Tabelle ...

Zähl-/ Prognosejahr	Verkehrsbelastung in Reiskirchen Mitte	Verkehrsbelastung in Lindenstruth
2005	12.630 Kfz/24h	10.075 Kfz/24h
2020	16.792 Kfz/24h (+33 %)	13.062 Kfz/24h (+30 %)

... ist im Planfeststellungsbeschluss (Erläuterungsbericht) enthalten, obwohl der Beschluss Ende 2017 erfolgte, also über drei Jahre nachdem Planer*innen und Behörden durch vier verschiedene Quellen, darunter die offiziellen Straßenverkehrszählungen der eigenen Untereinheit Hessen Mobil und, noch bemerkenswerter, durch eine eigene Überprüfungszählung im Jahr 2014 erfuhren, dass diese Prognosezahlen völlig falsch lagen. Trotzdem sind die falschen Zahlen weiter zur Grundlage genommen worden – also eindeutig wider besseren Wissens.

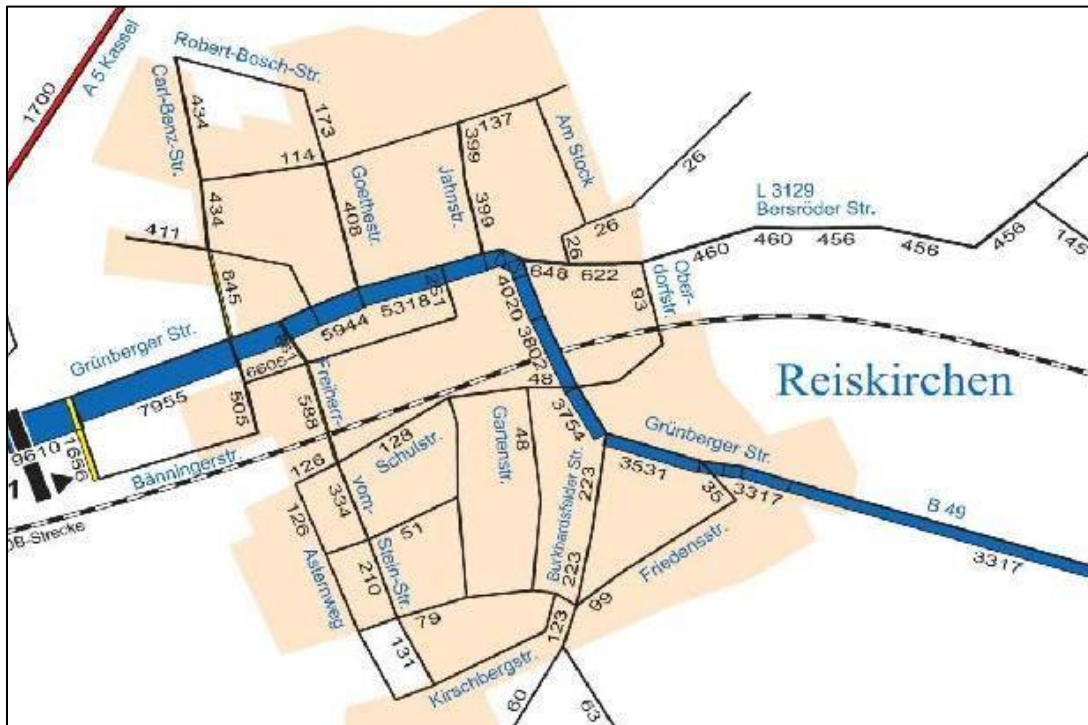
Die gesamte Planfeststellung beruht entscheidend auf bewusst gewählten falschen Zahlen und damit auch auf der aus gleichem Grunde falschen Einstufung des Vorhabens als „vordringlicher Bedarf“ in der Bedarfsplanung. Die Falschheit der Prognosen war von Beginn an durch die Straßenverkehrszählungen bekannt und wurde durch weitere Erhebungen bestätigt. Mehrfache Korrekturen wurden jedoch bewusst beiseite gewischt. Das hätte dazu führen müssen, die Straßenplanung aufzuheben – spätestens im Verfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof.

„Ein Gericht, das bei der Überprüfung einer Planfeststellung zu dem Ergebnis kommt, dass die gesetzgeberische Entscheidung nicht den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG genügt, hat die Frage der Verfassungsmässigkeit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan durch das Bundesverfassungsgericht klären zu lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - a.a.O.). Bejaht es dagegen die Planrechtfertigung, weil es keinen Anhaltspunkt für eine Fehlerhaftigkeit der der Bedarfsplanung zugrundeliegenden Verkehrsprognose sieht, so kann es auch bei der Prüfung der Abwägung den Verkehrsbedarf nicht in Zweifel ziehen.“ (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25.01.1996 - 4 C 5/95)

Im Umkehrschluss heißt das: Gibt es Anhaltspunkte für eine gravierende Fehlerhaftigkeit der Prognose oder, wie im Fall des B49-Neubaus, ist diese sogar offensichtlich und erwiesenermaßen falsch, so darf es die in Zweifel ziehen – und muss es angesichts der Offensichtlichkeit, die zur Nichtigkeit der Planung führt.

III. Die Wirkung der Umgehungsstraße wurde bewusst übertrieben dargestellt

Ebenso bekannt war Planer*innen und Behörden, dass der Anteil der Fahrzeuge, die Ziele in den Orten Lindenstruth und Reiskirchen bzw. nördlich von ihnen suchten oder von dort starteten (Ziel- und Quellverkehr), höher war als in der Planfeststellung zu Grunde gelegt. In den Planfeststellungsunterlagen befinden sich Karten, die zeigen, dass zwei Drittel der Fahrzeuge, die am westlichen Ortsrand Reiskirchen über die B49 erreichen, in Reiskirchen oder Lindenstruth bleiben oder dort abbiegen. Nur die Burkhardtsfelder Straße würde durch die geplante Umgehungsstraße abgefangen. Alle anderen Fahrzeuge des Ziel- und Quellverkehrs würden weiter die bisherige B49-Strecke nutzen.



Aus den Planunterlagen (Überprüfungszählung 2014 mit Umfrage zu den Zielen der Autofahrenden): Wie zu sehen ist, befahren nur 3317 der 9610 am westlichen Ortsrand ankommenden Fahrzeuge noch die Straße am östlichen Ortsrand. Von diesen verlassen weitere Fahrzeuge die B49 in Lindenstruth.

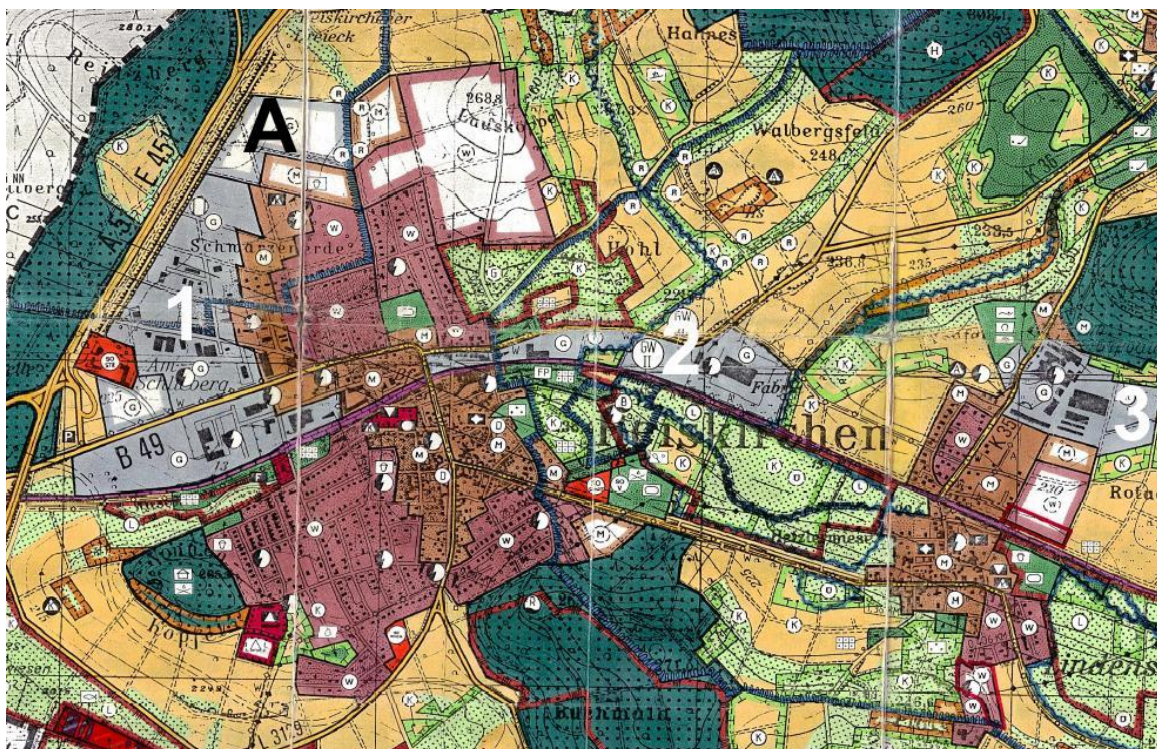
Dieses Übergewicht von Fahrbewegungen, die die Neubaustrecke nicht nutzen können oder würden, betrifft auch alle (!) schon damals und heute geplanten Neubaugebiete (Wohnen und Gewerbe) in den beiden Ortsteilen. Der prozentuale Anteil der im Ort oder nördlich verbleibenden Fahrzeuge würde sich daher noch erhöhen. Diese Planungen für neue Wohn- und Gewerbegebiete sind im Flächennutzungsplan und in den Raumordnungsplänen enthalten. Sie waren daher den Behörden ebenfalls jederzeit bekannt, wurden aber nicht beachtet. Insbesondere die Gemeinde Reiskirchen forcierte, unter Zustimmung der Regionalplanung, die Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten an der Nordseite von Reiskirchen (Kernort) und Lindenstruth. Erst sehr spät, nämlich 2024, stellte sie im Rahmen neuerer Bebauungsplanungen einen Zusammenhang mit wachsenden Verkehrsmengen fest, die zu einer unerträglichen Belastung des innerörtlichen Straßennetzes führen würden.

Im aktuell (noch) gültigen Regionalplan Mittelhessen 2010 wurde ein neues Gewerbegebiet (hellgrau, Punkt A in der Abbildung unten) nördlich Reiskirchen festgelegt. Die drei schon vorher bestandskräftigen Gewerbegebiete (dunkelgrau) nördlich Reiskirchen (Nr. 1), zwischen Reiskirchen und Lindenstruth (Bersröder Straße, Nr. 2) und in Lindenstruth (3) waren zu dem Zeitpunkt noch nicht voll genutzt. So vollendete die Firma WeissTechnik (nördlich Lindenstruth) ihre Erweiterung Richtung Osten erst 2023. Im mittleren Gewerbegebiet (Bersröder Straße) waren noch die meisten Flächen frei. Vorhandene und neue Gewerbe- und Wohngebiete liegen alle an der Nordseite und damit auf der zur Umgehungsstraße abgewandten, „falschen“ Seite.



Ausschnitt aus dem Regionalplan 2010, zu finden auf https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/2022-04/regionalplankarte_mh_2010.pdf; ergänzt durch Verfasser*innen dieses Schreibens um die Nummern 1 bis 3 und Buchstabe A

Die Festlegungen finden sich auch im Flächennutzungsplan der Gemeinde Reiskirchen aus dem Jahr 2000, waren also auch in der frühen Phase der Planungen zum B49-Neubau bereits bekannt.



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Reiskirchens von 2000, ergänzt mit der gleichen Nummerierung wie oben im Regionalplan

Diese Tendenz verstärkt sich im Entwurf für den kurz vor der Verabschiedung stehenden nächsten Regionalplan. Obwohl die vorhandenen Gewerbegebiete (dunkelgrau, im folgenden Plan ebenfalls Nr. 1 bis 3) noch immer nicht alle erschöpft sind, werden neue ausgewiesen (weiterhin Buchstabe A, neu hinzu Buchstabe B). Wieder liegen sowohl die neu geplanten Gewerbegebiete (hellgrau) als auch die neuen Wohngebiete (hellbraun mit Buchstabe C) im Norden. Sie wären folglich nur über innerörtliche Straßen erreichbar. Hinzu kommt ein nicht eingezeichnetes Wohngebiet (Bebauungsplan politisch beschlossen, siehe Buchstabe D) in Lindenstruth zwischen der Gewerbefläche und der Bahnlinie – ebenfalls nur mit Verkehrsanbindung durch die Ortsstraßen. Die planfestgestellte Trasse verläuft im Süden (orangene Linie).



Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf von 2021, zu finden auf https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/2022-05/regionalplan_entwurf_15092021.pdf; Nummerierung ergänzt wie auf Abbildungen zuvor, ergänzt um neues Gewerbegebiet „B“ sowie neue Wohngebiete „C“ und (nur in gemeindlicher Bauleitplanung enthalten, aber mit der Regionalplanung abgestimmt) „D“

Die dargestellten Planungen beweisen, dass es den Planungsbehörden und der Gemeinde Reiskirchen gar nicht um eine Entlastung der Anwohner*innen vom Verkehr geht. Die reale Politik führt seit Jahrzehnten gezielt zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen – und soll das auch in Zukunft. Im Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 5.10.2022 (Az. 2 C 949/17) wird der Wunsch der Gemeinde Reiskirchen festgestellt, die Straße fernab von potenziellen Neubaugebieten zu errichten, um die Flächen für letztere nicht einzuschränken:

„Vorteile der Südumgehung seien zudem aus städtebaulicher Sicht gegeben, weil geplante Baugebiete im Norden und Osten von Reiskirchen und im Süden von Lindenstruth durch die Nordumgehungsvariante Ib in ihrer Entwicklung behindert würden.“

Daraus ergibt sich, dass die Verkehrsentslastung kein oder zumindest nicht der wesentliche Grund für Planung und Bau der Straße ist, da bewusst verkehrserzeugende Neubaugebiete so geplant werden, dass die Straße für nur per Nutzung von innerörtlichen Straßen nutzbar.

Umso bemerkenswerter ist, dass die realen PKW- und LKW-Mengen in den vergangenen Jahren trotz wachsender Wohn- und Gewerbegebiete abgenommen haben. Das zeigt, wie gering der überörtliche Verkehr auf der B49 ist, den der Verlust an Verkehrsmenge aus dem Vogelsberg ist größer als der Zuwachs aus Reiskirchen selbst. Das lässt sich schließen, dass die geplante Umgehungsstraße deutlich wirkungsärmer wäre als in den Planungen angegeben. Die Umgehungsstraße ist überflüssig und wird von denen, die die Planfeststellung betrieben oder befürwortet haben, auch nicht in ihren regionalplanerischen Überlegungen (Neubaugebiete) berücksichtigt.

IV. Die Kosten-Nutzen-Analyse basierte auf den falschen Prognosen und einer unzulässig reduzierten Nullvariante

Die Abwägungsentscheidung pro Neubau der B49 basiert auf der Annahme einer vorrangigen Entlastung von den hohen Verkehrsmengen der Prognose. Doch der Vergleich des Plan- und des Nullfalls (also mit und ohne Neubau) ist in doppelter Weise nicht seriös ermittelt. Zum einen erfolgt der Vergleich mit den behaupteten Steigerungen der Verkehrszahlen (Prognosen). Diese sind grob falsch, wie oben gezeigt. Zum anderen wird für den Nullfall eine unveränderte Situation in der Straßenführung und -gestaltung der bisherigen B49 angenommen. Es gibt keine Berücksichtigung oder Berechnung einer Variante mit autoverkehrsreduzierenden Maßnahmen ohne Straßenneubau, zum Beispiel einer Geschwindigkeitsreduzierung, baulichen Fahrbeschränkungen oder der Stärkung anderer Fortbewegungsformen. Insbesondere die Einrichtung des bisher fehlenden Bahnhalts in Lindenstruth hätte sich hier aufgedrängt.

Nullvariante

Die Variante 0 belässt den derzeitigen Zustand und führt zu keiner verkehrlichen Entlastung der Ortslagen, so dass die Belastungen für den Siedlungsraum bleiben bzw. sich aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens noch erhöhen werden. Dieser Betrachtungsfall führt - mit Ausnahme einer schonenden Lösung für den Natur- und Landschaftsraum - nicht zu den gewünschten Planungszielen und wird daher nicht weiter verfolgt.

Aus den Planfeststellungsunterlagen

V. Die Abwägungsentscheidung zwischen vermeintlicher Entlastungswirkung mit den Schäden des Neubaus basiert auf den falschen Prognosen

Über die Schäden für Natur und Landschaft bestehen keine Meinungsunterschiede. Auch die Planfeststellung schätzt die planfestgestellte Trasse als Belastung für Landschaft und einige geschützte Arten ein. Darüber hinaus werden landwirtschaftliche Betriebe und der Erholungswert geschädigt.

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	
---	--

mittel

Das Neubauprojekt verläuft auf leicht bewegtem Ackerland und über Grünland. Südlich des Projekts liegt ein FFH-Gebiet großflächig in der Wirkzone. Ein Teil der Fläche ist als NSG ausgewiesen. Am Bauende liegt das FFH-Gebiet im Norden noch einmal in der Wirkzone, hier auch LSG. Da dieser Teil des Projekts bereits planfestgestellt ist, können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. (T1). Auf längerer Strecke verläuft das Projekt in Großräumen (Feuchtlebensräume vollständig, Großsäugerlebensräume und Waldlebensräume im Osten) (T1). Am Baubeginn bei Reiskirchen wird ein Kernraum gequert (Feuchtlebensräume) (BfN), zwei weitere (Feucht- und Waldlebensräume) (BfN) liegen südlich der Trasse in der Wirkzone (T1). Bei Reiskirchen wird ein kleines Gewässer mit LSG und mit ÜSG gequert (T1). Nördlich Grünberg wird ein weiteres kleins Gewässer mit LSG-Ausweisung überquert (T2). Ein weiteres LSG liegt nordöstlich Grünberg in der Wirkzone (T2).

Screenshot der aktuellen Internetseite zum Projekt (URL: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B49-G10-HE-T1-HE/B49-G10-HE-T1-HE.html>)

Die Planfeststellung geht aber davon aus, dass die positiven Wirkungen für die Anwohner*innen der bisherigen B49 diese Schäden überwiegen. Dabei gehen sie von den Zahlen der Verkehrsprognose aus. Diese Zahlen sind aber, wie gezeigt, nicht nur falsch, sondern dieser Fehler war Planer*innen und Behörde bekannt. Sie haben also bewusst einen Nutzen für die Bevölkerung überhöht dargestellt, damit dieser den Schaden überwiegt.

Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Höfe wird ebenfalls anerkannt, jedoch ohne Konsequenz – diesmal mit der rechtlich fragwürdigen Formulierung, dass der betroffene Hof ohnehin nicht existenzfähig ist. Das ist keine Abwägung, sondern offensichtliche Willkür. Dass diese falsch ist, lässt sich aus heutiger Perspektive beurteilen, denn der Hof existiert noch immer – 12,5 Jahre nach dem zitierten Schreiben.

Insbesondere scheitert eine Existenzgefährdung bereits daran, dass der Betrieb bereits jetzt keinen maßgebenden wirtschaftlichen Ertrag erzielt, also als Gewerbebetrieb bereits heute nicht existenzfähig ist.

Aus den Planunterlagen (Entgegnung zu Einwendungen)

Dass die Entlastung der Anwohner*innen vor Verkehrsbelastungen wie Lärm in der Abwägung mit u.a. der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Hofes „Sonnenhof“ ausschlaggebend war, ist dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofes zu entnehmen (Az. 2 C 948/17):

ausgegangen wäre. Der Beklagte hat nämlich mit Schriftsatz vom 28. Juli 2022 (S. 23) erklärt, dass die für das Vorhaben streitenden Belange (Entlastung der Ortsdurchfahrt von Reiskirchen von Verkehrslärm jenseits der Sanierungsschwelle) als so gewichtig angesehen werden, dass das planfestgestellte Vorhaben auch um den Preis einer etwaigen Existenzgefährdung des Betriebes der Klägerin verwirklicht werden solle. Ein

In einer solchen Abwägung spielt die Höhe der Betroffenheiten eine entscheidende Rolle. Die deutlich nach oben manipulierten, willkürlichen und der Planfeststellungsbehörde als falsch bekannten Prognosezahlen waren also wichtig, um den Straßenbau als vorrangig gegenüber Naturschutz- und Eigentumsbelangen zu gewichten.

In der Gesamtschau, insbesondere aber aufgrund der grob falschen Verkehrsprognose und der Tatsache, dass dieser Fehler wissentlich nicht behoben wurde, erweist sich die Planfeststellung für den Bau der Ortsumgehung Reiskirchen und Lindenstruth (B49n) als nichtig.

Wir beantragen, dieses festzustellen – unabhängig von dem durch die erkennbare Systematik des Abwehrens der die Planung in Frage stellenden Fakten erregten Verdacht, dass dem gesamten Bedarfsplan in Form des Bundesverkehrswegeplanes reine Phantasieprognosen zugrunde liegen, die vor allem dem Ziel dienen, für den Straßenbau günstige Entscheidungen herbeizuführen.

Für das Projekt B49-G10-HE-T1-HE, Gegenstand dieses Antrags, ist dieses belegt.

Anlagen

- Rohdaten der Verkehrszählung im April 2024 in Lindenstruth
- Rohdaten der Verkehrszählung im Mai 2024 in Reiskirchen

Verkehrszählung Lindenstruth

Gesamtergebnis

April 2024 (Bushaltestelle)

	12.04.2024	13.04.2024	14.04.2024	15.04.2024	16.04.2024	17.04.2024	18.04.2024	19.04.2024	20.04.2024	21.04.2024	22.04.2024	23.04.2024	24.04.2024	25.04.2024	26.04.2024
	Freitag	Samstag	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
Zweiräder	584	568	890	1081	272	352	736	240	203	75	552	1389	512	338	904
PKW	394	148	89	534	7094	6864	6448	7344	5291	3500	6966	6100	6912	7499	6859
LKW	6498	4998	2911	5667	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	7476	5714	3890	7282	7366	7216	7184	7584	5494	3575	7518	7489	7424	7837	7763
21-6 Uhr*	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
Gesamt	8226	6464	4640	8032	8116	7966	7934	8334	6244	4325	8268	8239	8174	8587	8513

Busstreik*

*laut Zählung per Hand (siehe Tabelle 2)

Ø Werktag: 8143

Ø Samstag: 6354

Ø Sonntag: 4483

Ø Gesamt: 7417

*Besondere Verkehrslage (nicht einbezogen)

	Zweiräder B49	PKWs B49	LKWs B49	GESAMT	Kamera	Zweiräder abbiegend	PKWs abbiegend	LKWs abbiegend	GESAMT
24.4., 20-21 Uhr	0	242	1	243	249	0	42	0	42
21-22 Uhr	1	199	3	203	-	0	18	1	19
22-23 Uhr	1	132	1	134	-	0	10	0	10
23-24 Uhr	0	50	2	52	-	2	1	0	3
25.4., 0-1 Uhr	0	17	0	17	-	0	0	0	0
1-2 Uhr	0	15	1	16	-	0	1	0	1
2-3 Uhr	0	8	5	13	-	0	2	2	4
3-4 Uhr	0	18	2	20	-	1	1	2	4
4-5 Uhr	0	42	2	44	-	0	7	0	7
5-6 Uhr	1	263	14	278	-	1	2	0	3
6-7 Uhr	3	564	22	589	587	0	5	1	6
7-8 Uhr	4	715	27	746	662	0	18	0	18
8-9 Uhr	2	412	37	451	495	0	64	5	69
9-10 Uhr	2	402	23	427	455	0	45	10	55
10-11 Uhr	2	357	24	383	445	0	39	8	47
11-12 Uhr	4	386	33	423	438	0	49	4	53
12-13 Uhr	11	429	29	469	461	0	74	1	75
13-14 Uhr	3	519	25	547	498	0	70	3	73
14-15 Uhr	4	490	22	516	615	0	130	5	135
15-16 Uhr	5	636	22	663	665	0	124	1	125
16-17 Uhr	4	726	7	737	714	1	105	1	107
17-18 Uhr	2	653	12	667	683	0	90	0	90
18-19 Uhr	6	491	12	509	545	9	80	0	89
19-20 Uhr	5	320	7	332	317	5	50	0	55
20-21 Uhr	0	263	2	265	278	4	17	0	21
21-22 Uhr	1	180	2	183	-	0	11	0	11
22-23 Uhr	0	123	2	125	-	0	19	0	19
23-24 Uhr	0	70	0	70	-	0	10	0	10
26.4., 0-1 Uhr	0	20	0	20	-	0	7	0	7
1-2 Uhr	0	8	0	8	-	0	0	0	0
2-3 Uhr	0	6	5	11	-	0	0	0	0
3-4 Uhr	1	23	2	26	-	0	6	0	6
4-5 Uhr	0	43	5	48	-	0	5	0	5
5-6 Uhr	2	220	7	229	-	0	46	0	46
6-7 Uhr	2	397	16	415	467	0	74	0	74
GESAMT	66	9439	374	9879		23	1222	44	1289
GESAMT 25.4.	59	8102	332	8493		21	1020	43	1084
GESAMT 25.4., 6-21 Uhr	57	7363	304	7724	7858				
GESAMT 25.4. 7-20 Uhr	54	6536	280	6870	6993				
1. Nacht (21-6 Uhr)	3	744	30	777					
2. Nacht	4	693	23	720					
Durchschnitt Nacht	3,5	718,5	26,5	748,5					

	Zweiräder B49	PKWs B49	LKWs B49	GESAMT			
13.5., 21-22 Uhr	7	228	3	238			
13.5., 22-23 Uhr	2	167	0	169			
13.5., 23-24 Uhr	5	81	1	87			
14.5., 0-1 Uhr	1	31	0	32			
14.5., 1-2 Uhr	0	20	0	20			
14.5., 2-3 Uhr	0	15	5	20			
14.5., 3-4 Uhr	3	77	9	89			
14.5., 4-5 Uhr							
14.5., 5-6 Uhr	7	282	11	300			
				0			
14.5., 21-22 Uhr	15	270	1	286			
14.5., 22-23 Uhr	8	145	2	155			
14.5., 23-24 Uhr	2	113	0	115			
15.5., 0-1 Uhr	0	43	3	46			
15.5., 1-2 Uhr	0	19	3	22			
15.5., 2-3 Uhr	0	15	2	17			
15.5., 3-4 Uhr	0	22	3	25			
15.5., 4-5 Uhr	2	57	4	63			
15.5., 5-6 Uhr	3	320	13	336			
1. Nacht (21-6 Uhr)	25	901	29	955			
2. Nacht	30	1004	31	1065			
Durchschnitt Nacht	27,5	952,5	30	1010			
ohne Zweiräder				982,5			
Berechnung für Samstag:							
Sonntag	= Prozent		13-20 Uhr	Zweiräder	PKW	LKW	GESAMT
4483			Lindenstruth	374	3216	1250	4840
6655	148,45		Reiskirchen			148,45% =	7.185