

Kanzlei Tronje Döhmer * Finkenstr. 3 * 35641 Schöffengrund

Fax 0611-32761-8532 / beA
Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Goethesraße 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

Gießen, 26. November 2024

Sachbearbeiter: RA Döhmer

Aktenzeichen: 23-24/00032 kdm MR td

Bei Schriftverkehr und Zahlung bitte angeben! Danke!

In dem Verwaltungsrechtsstreit

1. des Herrn [REDACTED] Reiskirchen,
2. des Herr [REDACTED] Reiskirchen,
3. der Frau [REDACTED], 35447 Reiskirchen,
4. der Frau [REDACTED] 35447 Reiskirchen,
5. des Herrn [REDACTED] 35418 Buseck,
6. des Herrn [REDACTED] Reiskirchen,
7. der [REDACTED]
[REDACTED] 35447 Reiskirchen,
8. der [REDACTED]
[REDACTED], 35418 Buseck,
9. der [REDACTED]
Reiskirchen,
10. die [REDACTED]
[REDACTED] Reiskirchen,

KlägerInnen,

- **Prozessbevollmächtigter:** RA Tronje Döhmer, Gießen/Schwalbach -

g e g e n

das **Land Hessen**, v.d. das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum, dieses wiederum v.d. den Hessischen Wirtschafts-
minister, Kaiser-Friedrich-Ring 75 (Landeshaus), 65185 Wiesbaden,

Beklagter,

wegen Planfeststellung für den Neubau der Bundesstraße 49, Ortsumgehung Reiskir-
chen und Reiskirchen-Lindenstruth erhebe ich namens und im Auftrage der

KlägerInnen hiermit

K L A G E

gegen den Bescheid des Beklagten gegen den Bescheid des Beklagten vom 24.10.2024 mit dem Geschäftszeichen VI-1-061 -k-06#2.137, jeweils zugegangen am 29.10.2024 (vorläufiger Verfahrenswert: € 5.000,00).

Es wird **beantragt**,

(1) den Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Energie, Verkehr und Landesentwicklung für den Neubau der Bundesstraße 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen, Ortsteil Lindenstruth, von Baukilometer 0+000 bis 4+240 (zwischen den Netzknoten 5418 013 und Netzknoten 5419 004) vom 21.12.2016 aufzuheben,

(2) hilfsweise, den vorgenannten Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

(3) hilfsweise, unter Aufhebung des Bescheids des Beklagten vom 24.10.2024 (Az. VI-1-061-k-06#2.137) den Beklagten zu verpflichten, die Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.12.2016, Az. VI 1-E- 061-k-06#2.137, gemäß § 43 VwGO festzustellen,

(4) hilfsweise den Beklagten zu verpflichten, den rechtswidrigen Planfeststellungsbeschluss vom 21.12.2016, Az. VI 1-E- 061-k-06#2.137, zu widerrufen und

(5) höchst hilfsweise die Behörde zu verpflichten, ermessensfehlerfrei und unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts über den Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.12.2016, Az. VI 1-E- 061-k-06#2.13 zu entscheiden.

Gründe:

Die KlägerInnen sind allesamt unmittelbar Betroffene des angefochtenen Plans. Ihre Betroffenheit folgt daraus, dass sie entweder direkte AnwohnerInnen sind, Eigentumsflächen abgeben müssen und/oder in dem beplanten Gebiet landwirtschaftliche Betriebe unterhalten.

Die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses bezieht sich auf eine völlig falsche Prognose für die zu erwartenden Verkehrszahlen. Diese liegen der Planfeststellung zugrunde. Inzwischen ist deren Prognosehorizont (Jahr 2020) jedoch überschritten. Die Zahlen sind durch die tatsächlich eingetretenen, deutlich niedrigeren Verkehrsmengen widerlegt. Damit war zum einen die Bedarfsplanung und damit die in der Regel verbindliche Plangrundlage falsch. Zum anderen drängte sich aber von Beginn an die Fehlerhaftigkeit angesichts der laufenden und stark abweichenden Straßenverkehrszählungen auf.

Die Planfeststellungsbehörde hat zudem im Jahr 2014 die Zahlen überprüft und festgestellt, dass die Prognosen grob falsch waren.

Diese Erkenntnis führte aber nicht zur Überprüfung des Bedarfs und nicht zur einer Infragestellung der Erforderlichkeit einer Planung und des Neubaus. Vielmehr wurden die Daten der Nachzählung nur nachrichtlich erwähnt und die Ergebnisse der laufenden Straßenverkehrszählung sogar bewusst und proaktiv verworfen, obwohl diese schon 2005 und 2010 deutliche Hinweise auf die Fehler gaben.

Daher erfolgte die Planfeststellung auf einer Grundlage, die grob falsch war. Dies war auch bekannt.

Gegen diese grobe Unrichtigkeit und das bewusste Festhalten an der groß falschen Planung richtet sich dieser Antrag, also gegen die fehlerhafte und mit tragenden Rechtsgrundsätzen und Wertevorstellungen unvereinbare Planfeststellung.

Dass die grob falschen Zahlen tatsächlich die Grundlage der Planfeststellung sind, bestätigte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr am 22.10.2024 (siehe Anlage 7).

Der gesamte Plan verstößt gegen den Erforderlichkeitsgrundsatz, das Sparsamkeits- und Transparenzgebot sowie das Verbot widersprüchlichen Handelns. Zudem verstößt der Plan gegen den § 13 Abs. 1 KSG und 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.

Den Verstoß gegen das Sparsamkeitsgebot wiegt hier besonders schwer, weil der Sinn jeder Bedarfsplanung ausdrücklich darauf gestützt wird. So heißt es im Abschnitt "Ziele und Grundsätze der Bundesverkehrswegeplanung", Bundesverkehrswegeplan 2030 (S. 5):

„Die öffentlichen Mittel für den Aus- und Neubau von Verkehrswegen müssen dabei verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Aus diesem Grund muss sorgfältig geplant werden, welche Verkehrsinvestitionen am sinnvollsten für die Allgemeinheit und demnach am dringlichsten zu realisieren sind. Unser wichtigstes Steuerungsinstrument hierfür ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung, deren Ergebnisse etwa alle zehn Jahre in einem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dokumentiert werden.“

Genau das ist im konkreten Fall nicht eingehalten worden.

Die in dieser Klage aufgeworfenen Punkte sind bislang noch nicht gerichtlich entschieden. Der Ablehnungsbescheid des Hessischen Verkehrsministeriums vom 24.10.2024 stellt die Einstufung des geplanten Baus als „vordringlicher Bedarf“ in den Mittelpunkt. Diese Einstufung sei bindend. Auch das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshof zu dem Straßenbau hätte sich, so gleich am Anfang des Bescheid

vom 24.10.2024 zutreffend wiedergegeben, auf die Bindungswirkung der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ gestützt.

Diese Einstufung beruht auf dem Bundesverkehrswegeplan, der seinerseits gegen höherrangiges (Unions-)Recht verstößt (s. Rechtsgutachten im Anhang Nr. 3). Das führt bereits zur Rechtswidrigkeit der Feststellung als "vordringlicher Bedarf", weshalb die Bindungswirkung aus § 1 Abs. 1 FStrAbG entfällt, erstreckt sich aber auch auf die Einzelentscheidung, wenn - wie hier - die Behörde ihre Planung maßgeblich auf die rechtswidrige Feststellung stützt.

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt damit gegen den Anwendungsvorrang des Unionsrechts und gegen das verfassungsrechtliche Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung aus Art. 20a GG i.V.m § 13 KSG. Der Beschluss ist formell und materiell verfassungswidrig.

Aus dem Gutachten (Anhang Nr. 3)

"Die formelle Rechtswidrigkeit, mit der sich der zweite Abschnitt (II.) befasst, resultiert aus einer Unvereinbarkeit mit Art. 5 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Richtlinie 2001/42/EG - Richtlinie über die strategische Umweltprüfung (SUP-RL). Die Mängel hinsichtlich der Strategischen Umweltprüfung können und sollten durch eine neue SUP und eine erneute Entscheidung über die Verkehrsbedarfsplanung behoben werden. Materiell verfassungswidrig ist der Bedarfsplan mit der Folge, dass die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i.V.m. Anlage 1 i.V.m. BVWP 2030 entfallen, weil er mit § 13 Abs. 1 KSG i.V.m. dem Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung und Art. 20a GG unvereinbar ist. In der Konsequenz müssen Planfeststellungsbeschlüsse über Vorhaben, die in der Anlage 1 zum FStrAbG ausgewiesen sind, wegen der formellen Unionsrechtswidrigkeit des § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i.V.m. Anlage 1 i.V.m. BVWP 2030 diese Bestimmungen unangewendet lassen und dürfen sich auch wegen der materiellen Verfassungswidrigkeit des § 1 Abs. 2 FStrAbG i.V.m. Anlage 1 nicht auf die durch diese Bestimmungen erreichte Bindungswirkung stützen." (§. 28 f. des Gutachtens)

Darüber hinaus ist es gängige Rechtsprechung, dass offensichtlich auf erheblichen Fehlern beruhende Annahmen bei der Bedarfsplanung sehr wohl im Planfeststellungsverfahren hätten neu bewertet werden müssen. Ein reines Nachzählen ohne Einarbeitung der Ergebnisse reicht nicht. Insofern wird mit dieser Klage nicht ein schon behandeltes und entschiedenes Rechtsthema aufgeworfen.

Die KlägerInnen sind klagebefugt, da sie ein berechtigtes Interesse haben wegen Verletzung ihres Eigentums, ihrer beruflichen Handlungsfreiheit oder im ideellen Sinne wegen des Schutzes der Lebensgrundlagen, der Natur, des Klimas und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die durch immer weiter steigenden Autoverkehr in Gefahr sind. Es besteht auch ein Feststellungsinteresse. Als berechnete Interessen gelten nicht nur die rechtlichen, sondern auch wirtschaftliche, ideelle und vergleichbare Interessen (VwVfG zu § 44, Rn. 68, Kopp/Ramsauer, 21. Auflage 2020).

Die Betroffenen im Einzelnen:

- [REDACTED] Reiskirchen, Bewirtschafter von mehreren Flächen auf der geplanten Trasse (Verlust von Wirtschaftsflächen).
- [REDACTED] Bewirtschafter von mehreren Flächen auf der geplanten Trasse (Verlust von Wirtschaftsflächen).
- [REDACTED], Bewirtschaftung von mehreren Flächen auf der geplanten Trasse (Verlust von Wirtschaftsflächen), darunter Eigentumsflächen. Zudem Hoflage in direkter Nähe zur geplanten Trasse mit direkter Einwirkung von Lärm und Licht auf die Hofflächen (siehe auf beiliegendem Betroffenheitsplan die Nr. 1) und die unmittelbar umgebenden Flächen, die als Weide- und Reitflächen betriebsnotwendig sind.
- [REDACTED], Bewirtschafter von mehreren Flächen auf der geplanten Trasse (Verlust von Wirtschaftsflächen).
- [REDACTED] 35447 Reiskirchen Bewirtschafter von mehreren Flächen auf der geplanten Trasse (Verlust von Wirtschaftsflächen)

Die bis hier genannten sind BewirtschafterInnen landwirtschaftlicher Flächen, die durch die Trasse direkt betroffen sind, also ganz oder teilweise nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können. Auf dem beiliegenden Betroffenheitsplan sind die Flächen, die von diesen fünf Betrieben bewirtschaftet werden, hellblau (in Schwarzweißkopie: grau) unterlegt. Es ist zu sehen, dass fast alle Flächen von diesen fünf Betrieben bewirtschaftet werden.

- [REDACTED] Reiskirchen, Lage der Wohn- und Therapieräume in direkter Nähe zur geplanten Trasse mit direkter Einwirkung von Lärm und Licht. Beeinträchtigung der Bewegungs- und Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner*innen, die besondere Bedürfnisse nach Ruhe haben (68 Wohnplätze, siehe auf beiliegendem Betroffenheitsplan die Nr. 2).
- [REDACTED] Reiskirchen, direkte Anwohnerin an der geplanten Trasse. Lärm- und Lichteinflüsse auf Wohnhaus und Grundstück (siehe auf beiliegendem Betroffenheitsplan die Nr. 3),
- [REDACTED] Reiskirchen, direkte Anwohner an der geplanten Trasse. Lärm- und Lichteinflüsse auf Wohnhaus und Grundstück (siehe auf beiliegendem Betroffenheitsplan die Nr. 4). Zudem werden Teile des Grundstücks für den Straßenbau verwendet. Diese sollen entsprechend abgetreten werden.

Diese Einrichtungen und/oder Personen sind direkt durch Lärm, Abgase, Lichtreflexe und die Einschränkung der Bewegungs- und Erholungsmöglichkeiten in ihrem direkten Lebensumfeld (eigenes Grundstück) betroffen. Das gleiche gilt für den Sonnenhof, der damit doppelt betroffen ist (Flächenverlust und direkte Einwirkungen).

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens

Die Klage ist zulässig, da die Voraussetzungen für eine Erklärung der Nichtigkeit vorliegen. Der Rechtsschutz zur Feststellung der Nichtigkeit eines Verwaltungsaktes im Sinne von § 44 Abs. 5 HVwVfG ist sowohl über die Feststellungsklage nach § 43

VwGO, als auch über eine Verpflichtungsklage im Sinne des § 42 Abs. 1 Alt. 2 VwGO möglich. (Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG § 45 Rn. 69, 24. Auflage 2023)

Die Klage ist auch nicht wegen der Urteile des VGH vom 5.10.2022 mit Az. 2 C 948/17 T bzw. 2 C 949/17 T unzulässig, da die Tatsachen, die zur Rechtswidrigkeit des Beschlusses führen, erst nach Abschluss des Verfahrens bekannt wurden - ausgelöst durch eigenhändige und automatische Verkehrszählungen sowie dadurch ausgelöste Recherchen über offizielle Verkehrszählungen und die Frage, ob diese der Planfeststellungsbehörde vorlagen. Die früheren Entscheidungen des VGH prüften in keiner Weise, ob der Bedarf für die zu bauende Straße überhaupt gegeben war bzw. auf welche Art dieser ermittelt oder festgelegt wurde. Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 25.01.1996 -4 C 5/9-, ist die Behörde verpflichtet, abzuwägen, ob der Ausnahmefall einer groben Unrichtigkeit der Bedarfsplanung vorliegt, die eine Abweichung vom Bedarfsplan möglich gemacht hätte. Diese Abwägung fand nicht statt, was gerichtlich überprüfbar ist, aber vom VGH in seinen früheren Entscheidungen nicht geprüft wurde (s. dazu Entscheidungsgründe B. I. des Urteils des VGH vom 5.10.2022, Az.2 C 949/17 T). Genau darin liegen die Rechtswidrigkeit und Nichtigkeit.

Begründung im Einzelnen

A.

Der Planfeststellungsbeschluss von 21.12.2017 basiert auf Prognosen für zu erwartende Verkehrszahlen in 2020 (Zählung und Schätzung im Jahr 2005) und führt neue Zählungen im Jahr 2014 (mit Prognose für 2025) in wenigen Nebenplänen, ansonsten nur nachrichtlich für die B49-Ortsdurchfahrten von Reiskirchen und Lindenstruth ein.

| 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 Sparsamkeits- und Transparenzgebot sowie das Verbot widersprüchlichen Handelns. Zudem verstößt der Plan gegen den § 13 KSG und 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.
- Darüber hinaus ist der zugrunde liegende bundesrechtliche Bedarfsplan i.S.d. § 1 Abs. 1 FStrAbG wegen Verstoßes gegen Unionsrecht selbst rechtswidrig, weshalb die Vorlage zum Bundesverfassungsgericht nach Art. 100 Abs. 1 GG angeregt wird. Der im Grundgesetz angelegte Grundsatz der Unionstreue über Art. 23 GG und der Anwendungsvorrang des Unionsrechts haben die Verfassungswidrigkeit des Verstoßes zur Folge (siehe Rechtsgutachten in der Anlage).

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 dazugehörigen 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.

Das gilt auch für die in der Zwischenzeit (nach Einreichen eines Antrags auf Nichtigkeit an die zuständige Planfeststellungsbehörde) gegenüber der Presse veröffentlichte Behauptung der mit der Planung und Vorbereitung des Baus beauftragten Einrichtung HessenMobil, sie hätten statt der alten, auch ihnen als falsch bekannten Verkehrsprognose von 2005 eine neuere aus dem Jahr 2014 verwendet. Diese Aussage ist falsch, was im Folgenden belegt wird. Eine solche Abweichung von den verbindlichen Vorgaben des Bedarfsplanes wäre an keiner Stelle begründet worden. Die deutlich niedrigeren Zahlen hätten zu einer veränderten Kosten-Nutzen-Analyse und einer neuen Abwägung führen müssen. Diese ist nicht erfolgt. Der reine Hinweis, dass es andere Zahlen gibt, reicht nicht aus. Die Zahlen hätten dann tatsächlich als Grundlage der Abwägung genutzt werden müssen, was nicht geschehen ist. Vielmehr wird auf die Bindungswirkung des § 1 Abs. 2 Fernstraßenausbaugesetz in der Planfeststellung selbst hingewiesen.

Die grob falsche Bedarfsplanung wurde im Zuge der Verfahren 2 C 948/17.T´ und 2 C 949/17.T vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof nicht hinsichtlich der Notwendigkeit der Straße, der zugrundeliegenden positiven Kosten-Nutzen-Analysen und der Abwägungsentscheidungen zugunsten des aus den falschen Verkehrsprognosen abgeleiteten Vorrangs des Allgemeininteresses überprüft.

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.

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 Überprüfungszählung 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.

Verkehrsnachfrage / -verlagerungen

Für die Maßnahme errechnet sich eine Verkehrsnachfrage von 7.200 bis 10.300 Kfz/d. Auf den einzelnen Streckenabschnitten ist von folgenden Prognosebelastungen auszugehen:

- B 49n zw. B 49a / A 5 und L 3129 Burkhardsfelden 10.300 Kfz/d
- B 49n zw. L 3129 Burkhardsfelden u. L 3355 Hattenrod 10.200 Kfz/d
- B 49n zw. L 3355 Hattenrod u. B 49 Lindenstruth 7.200 Kfz/d

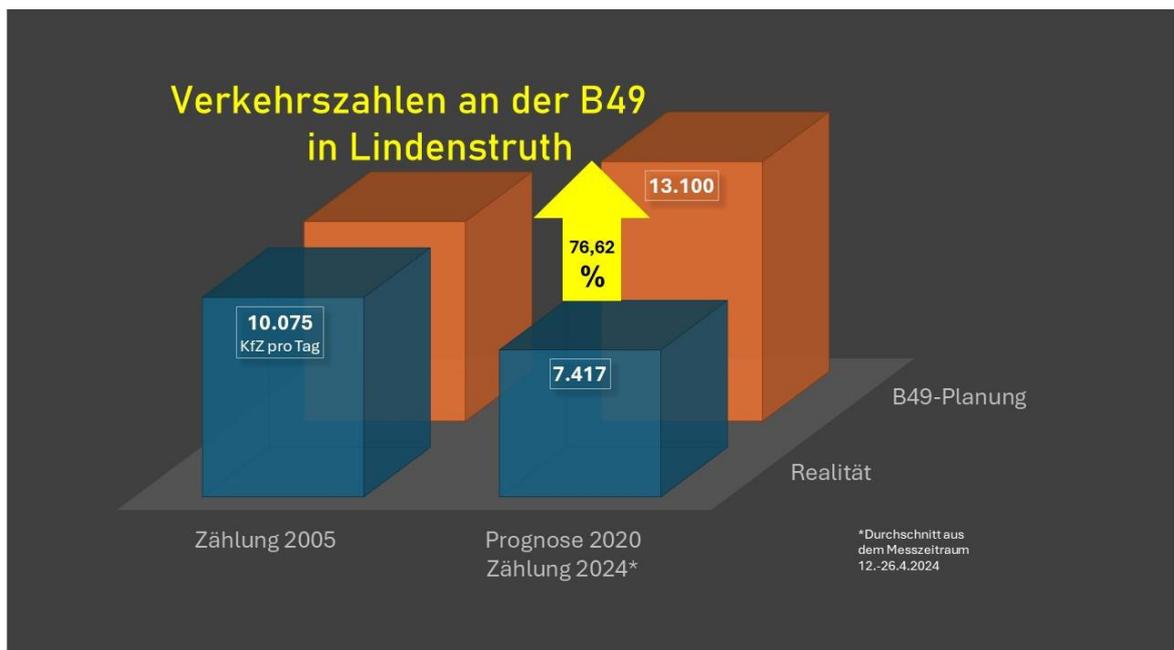
Aus den Planunterlagen

Die Richtigkeit der Nachzählung von 2014 ergibt sich aus einem Vergleich mit den Straßenverkehrszählungen und der unabhängigen Zählung aus 2024, die fast genau die in obiger Aufstellung benannten Prognosezahlen festgestellt hat.

Doch diese Erkenntnis verblieben als unbeachteter Anhang und flossen nicht in den Planfeststellungsbeschluss ein. Die überhöhte Prognose von 2005 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.

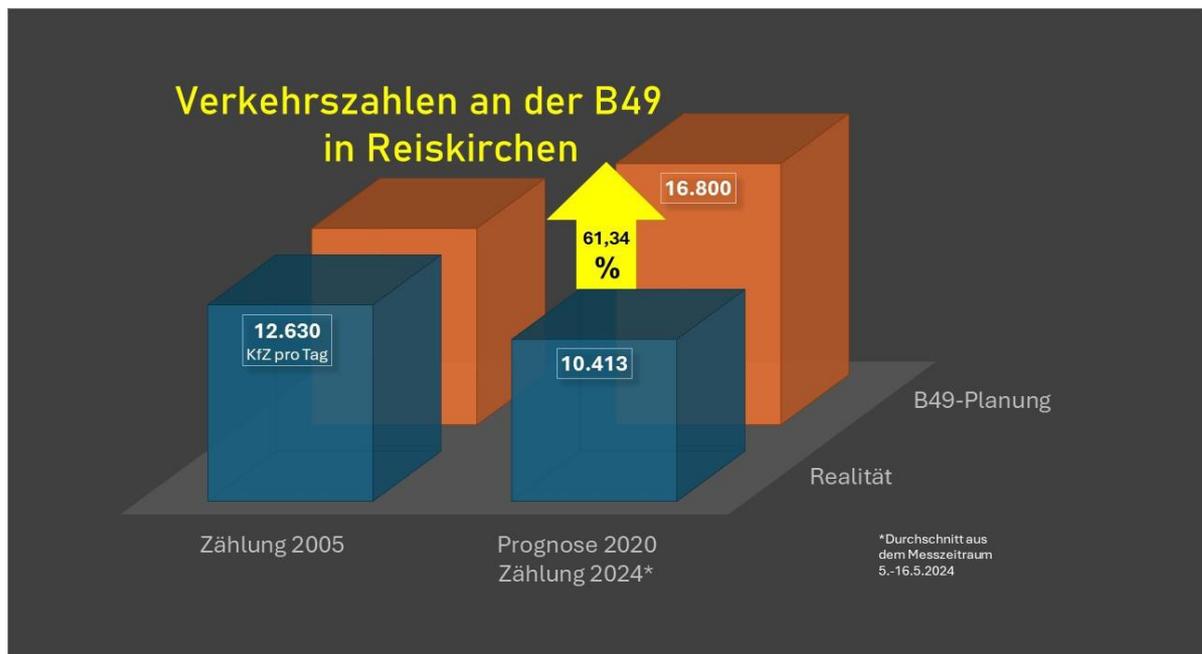
Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass die Verkehrsprognose, auf der die Planfeststellung zum Bau der B49n basiert, stark von der Realität abweicht. Da wir uns inzwischen im Jahr 2024 befinden, kann die Prognose auch nicht mehr eintreten.

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 ergibt sich aus der Bindungswirkung des Verkehrsbedarfplans nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG in Verbindung mit § 1 FStrAbG. Die der Planung zugrundeliegende Verkehrsbedarfsplanung von 2005, die im Bedarfsplan unverändert enthalten ist, ist objektiv widerlegt, da der Zeithorizont der Verkehrsprognose überschritten ist und die faktischen Zahlen diejenigen des Prognosejahrs widerlegt haben. Es ist keine Spekulation, ob die Verkehrsprognosen falsch sind, sondern Fakt aufgrund der realen Zahlen im Jahr, für welches die Prognose abgegeben wurde. Es geht also nicht um einen Streit von Prognosedaten oder -verfahren, sondern um eine auch von Behördenseite bereits festgestellte objektive Situation.

Nach dem Urteil des BVerwG vom 25.01.1996 -4 C 5/9- muss die Behörde bei Zweifeln an der Richtigkeit der ursprünglichen Bedarfsfeststellung selbstständig abwägen, ob der Bedarf noch gerechtfertigt ist. Die 2014 für die Planfeststellung erarbeitete, aktualisierte Verkehrsprognose wird im Planfeststellungsbeschluss nur erwähnt, aber weder den Abwägungen zugrunde gelegt noch eine neue Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Die Planfeststellung basiert damit bis heute auf willkürlichen und längst 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.

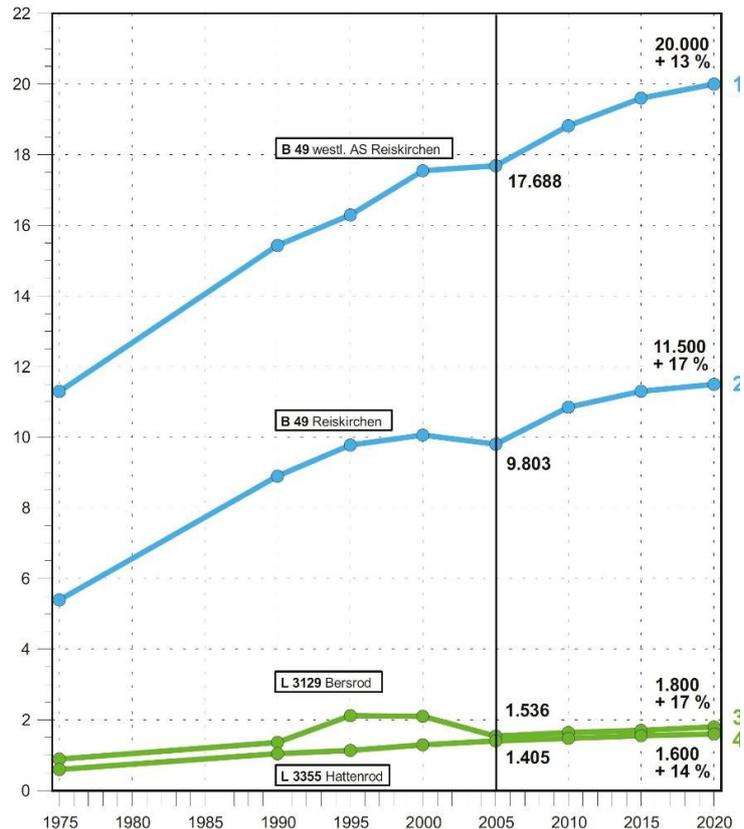
Der Bedarfsplan mindestens in Bezug auf das Projekt B49-G10-HE-T1-HE und die daraus folgende Planfeststellung sind aber sogar nichtig, weil diese Fehler von grundlegender Bedeutung sind und den Planer*innen sowie zuständigen Stellen bzw. der planfeststellenden Behörde bekannt waren.

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.

Verkehrsuntersuchung B 49 Reiskirchen / Lindenstruth

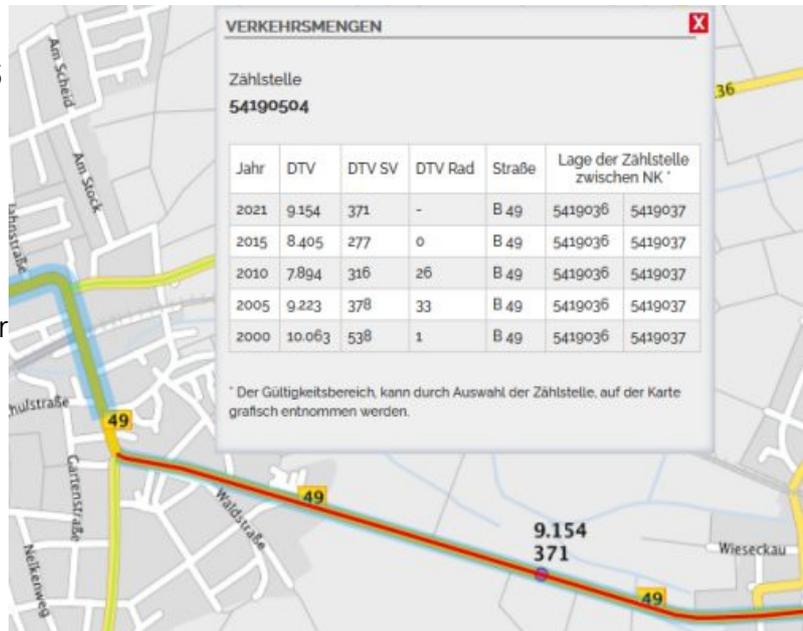
DTV in 1.000 Kfz/24 h



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.

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
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Zählstellenkarte für Hessen

Ausgabe 2010

Herausgeber:
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
- Dezernat Verkehrstechnik und Straßenausstattung -
Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden
www.mobil.hessen.de
www.staufreieshessen2015.de

Maßstab 1 : 200.000

10 8 6 4 2 0 5 10 15 km

Copyright 2010 by
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

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:

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|--------|-----|--|-----------------------------------|--|----------------|--|-----------------------------|--|---------------------------|--|---|--|------------|--|---|--|---------------------------|--|---|
| <table border="1"><tr><td>Unterlage</td><td>Nr. m)</td></tr><tr><td colspan="2">zum</td></tr><tr><td colspan="2">Planfeststellungsbeschluss</td></tr><tr><td colspan="2">vom 21.12.2016</td></tr><tr><td colspan="2">Az. VI 1-E 061-k-06 # 2.137</td></tr><tr><td colspan="2">Wiesbaden, den 21.12.2016</td></tr><tr><td colspan="2">Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung</td></tr><tr><td colspan="2">Im Auftrag</td></tr><tr><td colspan="2"></td></tr><tr><td colspan="2">Stöckel, Regierungsberrät</td></tr></table> | Unterlage | Nr. m) | zum | | Planfeststellungsbeschluss | | vom 21.12.2016 | | Az. VI 1-E 061-k-06 # 2.137 | | Wiesbaden, den 21.12.2016 | | Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung | | Im Auftrag | |  | | Stöckel, Regierungsberrät | | <p>Hessen Mobil Dezernat Planung Osthessen Außenstelle Schotten</p> <hr/> <p>Koblenz, November 2014 Proj.-Nr.: 14270</p> |
| Unterlage | Nr. m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zum | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planfeststellungsbeschluss | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| vom 21.12.2016 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Az. VI 1-E 061-k-06 # 2.137 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wiesbaden, den 21.12.2016 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Im Auftrag | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stöckel, Regierungsberrät | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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 Zäh-

lung im Rahmen des Planverfahrens. Diese erfolgte als „Fortschreibung“ 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.

Die Fortschreibung 2014 wird in der Planfeststellung erwähnt einschließlich der in der Fortschreibung aufgeführten neuen Verkehrszählung und Verkehrsprognose (nun für 2025). Allerdings wurden aufgrund dieser deutlich anderen Zahlen nur die Lärm- und Schadstoffgutachten aktualisiert, nicht jedoch die für Entscheidung grundlegenden Untersuchungen im Bedarfsplan, der Kosten-Nutzen-Analyse usw. Das ist einem Absatz auf Seite 40/41 zu entnehmen ist:

„Aktualisiert wurde auch die Verkehrsuntersuchung (2014) als entscheidungsrelevante Unterlage m.). Auf dieser Grundlage wurde auch die Schalltechnische sowie Luftschadstofftechnische Untersuchung aktualisiert. Auf eine Fortschreibung weiterer Unterlagen mit Bezügen auf die Verkehrsuntersuchung wurde verzichtet, weil grundsätzlich die Verkehrsmengen gegenüber der Verkehrsuntersuchung 2005 rückläufig sind und somit die daraus resultierenden Betroffenheiten stagnieren oder gemindert werden.“

Der Angabe, dass auf die „Fortschreibung weiterer Unterlagen“ verzichtet werden kann, weil (!) die Zahlen rückläufig sind, fehlt jegliche Plausibilität. Vielmehr hätte

sich aufdrängen müssen, die grundlegenden Voraussetzungen der Planung zu überprüfen.

Dass die Planfeststellungsbehörde und HessenMobil nun, in Folge des Ende August gestellten und inzwischen abgewiesenen Antrags auf Nichtigkeit behaupten, die Zahlen der Fortschreibung von 2014 umfassend zugrunde gelegt zu haben, entspricht nicht der Wahrheit (siehe Punkte VI).

Die Planfeststellungsbehörde verfügte zum Zeitpunkt der Planfeststellung über vier eindeutige Unterlagen, die jede einzeln bewiesen, dass die Planung auf frei erfundenen und grob falschen Verkehrsprognosen beruhte. Sie hat diese Fakten bewusst ignoriert. Klar und deutlich zeigt sich hier, dass die neueste Behauptung von HessenMobil, sie habe die Zahlen von 2014 damals berücksichtigt, falsch ist. Dies stellt einen Verstoß gegen das Verbot widersprüchlichen Verwaltungshandelns dar.

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.

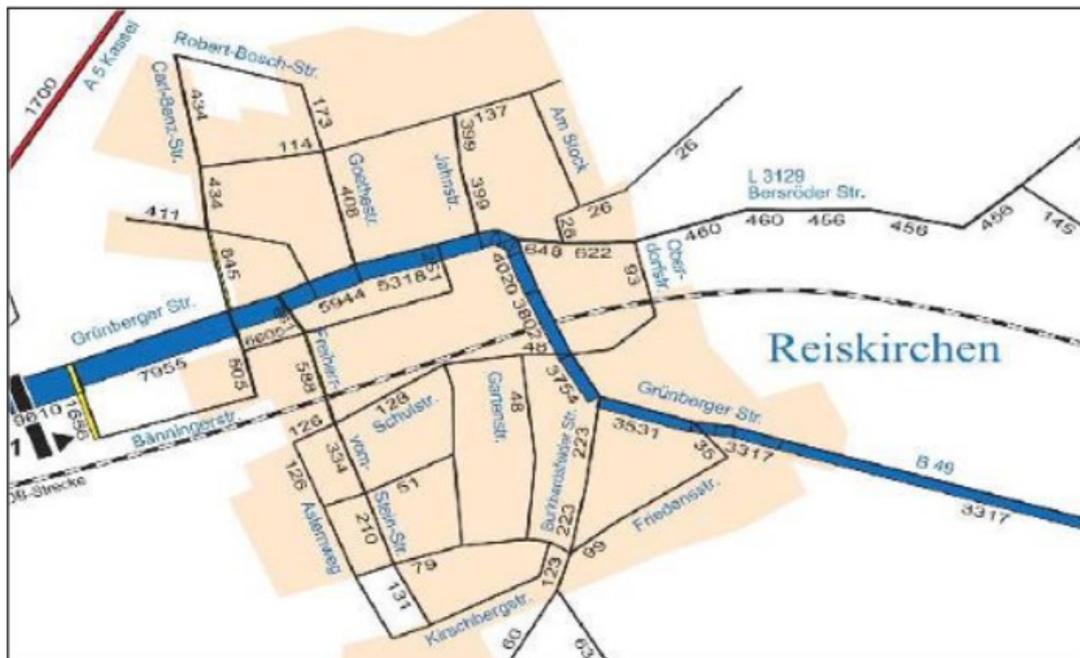
Die gesamte Planfeststellung beruht entscheidend auf bewusst gewählten falschen Zahlen und damit auch auf der aus gleichem Grunde falschen Einstufung des Vorhabens als „vordringlicher Bedarf“ in der Bedarfsplanung. Die Falschheit der Prognosen war von Beginn an durch die Straßenverkehrszählungen bekannt 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 muss daher noch höher angesetzt werden, da sich abseits der geplanten Trasse weitere Verkehrsquellen bilden. 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

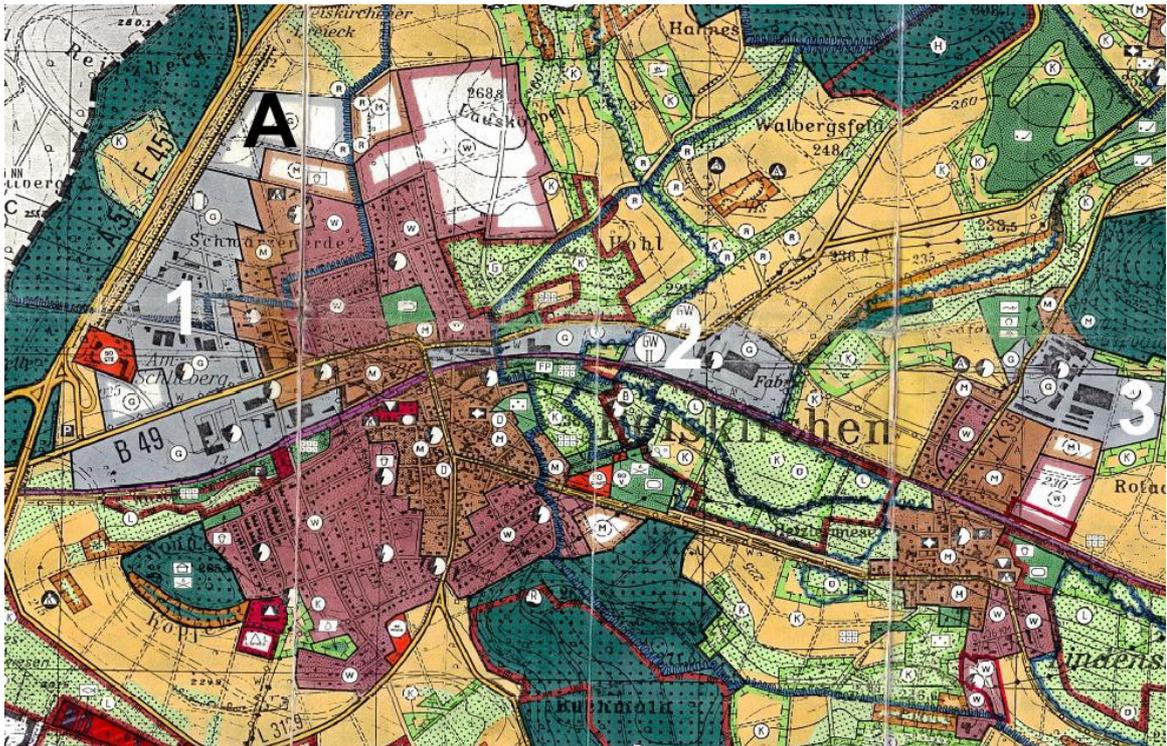
Gemeinde Reiskirchen forcierte, unter Zustimmung der Regionalplanung, die Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten an der Nordseite von Reiskirchen (Kernort) und Lindenstruth. Erst sehr spät, nämlich 2024, stellte sie im Rahmen neuerer Bauungsplanungen einen Zusammenhang mit wachsenden Verkehrsmengen 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 bestandkräftigen 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).



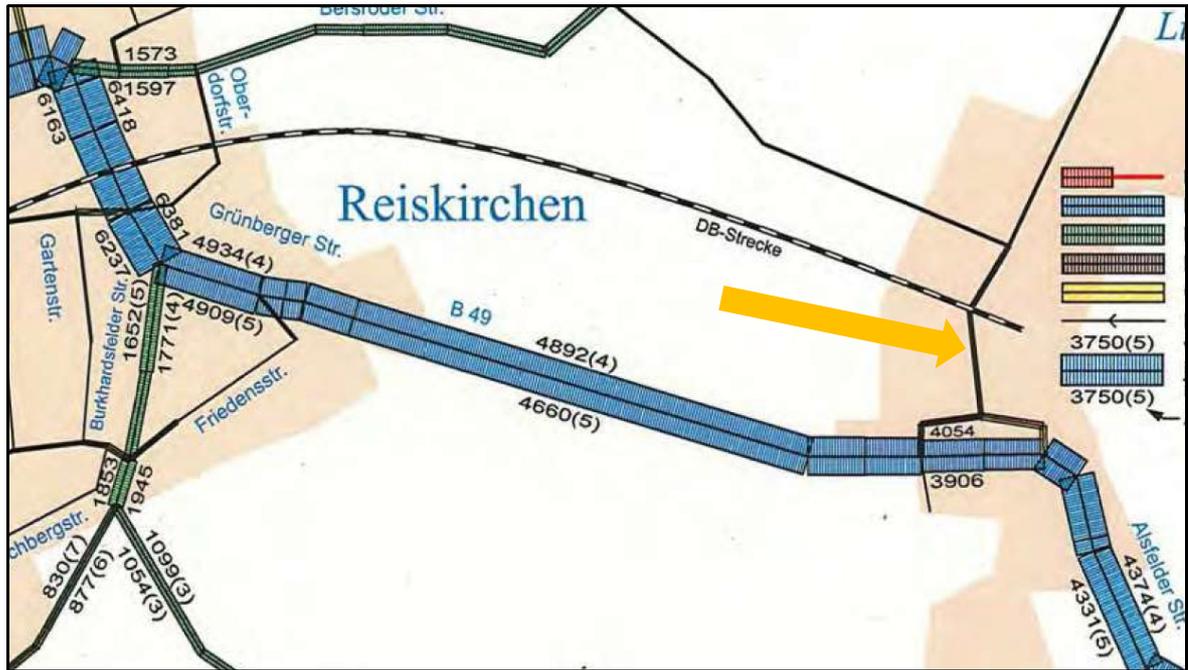
Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf von 2021, zu finden auf https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/2022-05/regionalplan_entwurf_15092021.pdf; Nummerierung ergänzt wie auf Abbildungen zuvor, ergänzt um neues Gewerbegebiet „B“ sowie neue Wohngebiete „C“ und (nur in gemeindlicher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

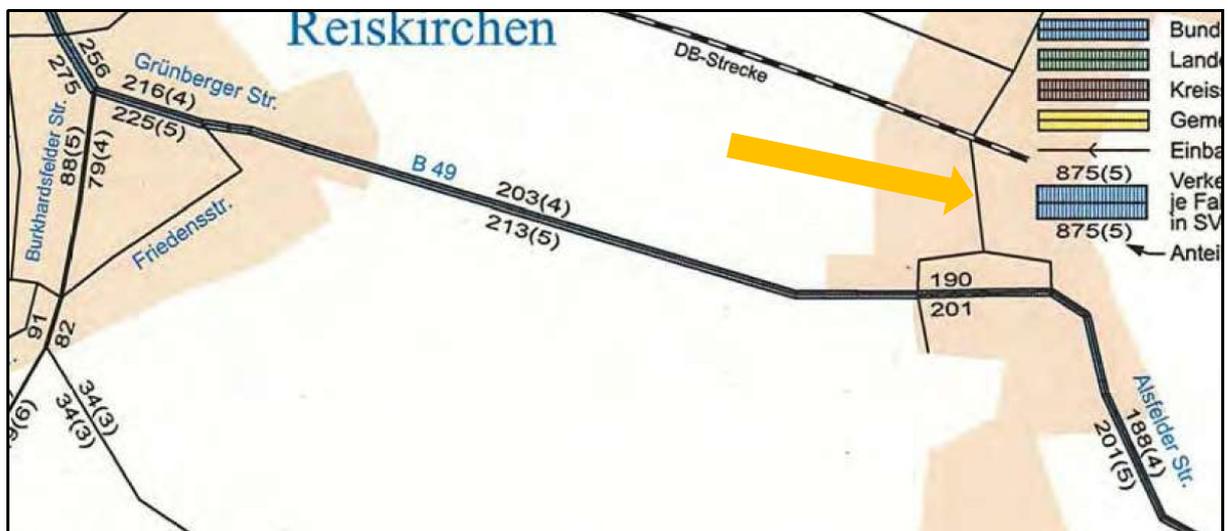
„Vorteile der Südumgehung seien zudem aus städtebaulicher Sicht gegeben, weil geplante Baugebiete im Norden und Osten von Reiskirchen und im Süden von Lindenstruth durch die Nordumgehungsvariante Ib in ihrer Entwicklung behindert würden.“

In der Abwägungsentscheidung und in der Kosten-Nutzen-Analyse spielt dieser Aspekt keine Rolle. Dort werden Entlastungswirkungen in den Vordergrund gestellt, was offensichtlich eine zumindest unvollständige Grundlage darstellt. Die bewusst in Kauf genommene größere Belastung für Arten und Biotope begründet sich mit dem Interesse an Neubaugebieten und nicht mit der Entlastung von Anwohner*innen der jetzigen B49. Das wäre nur zulässig, wenn auch eine Abwägung dieser gegenüberstehenden Interessen stattgefunden hätte. Das ist nicht der Fall.

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, denn der

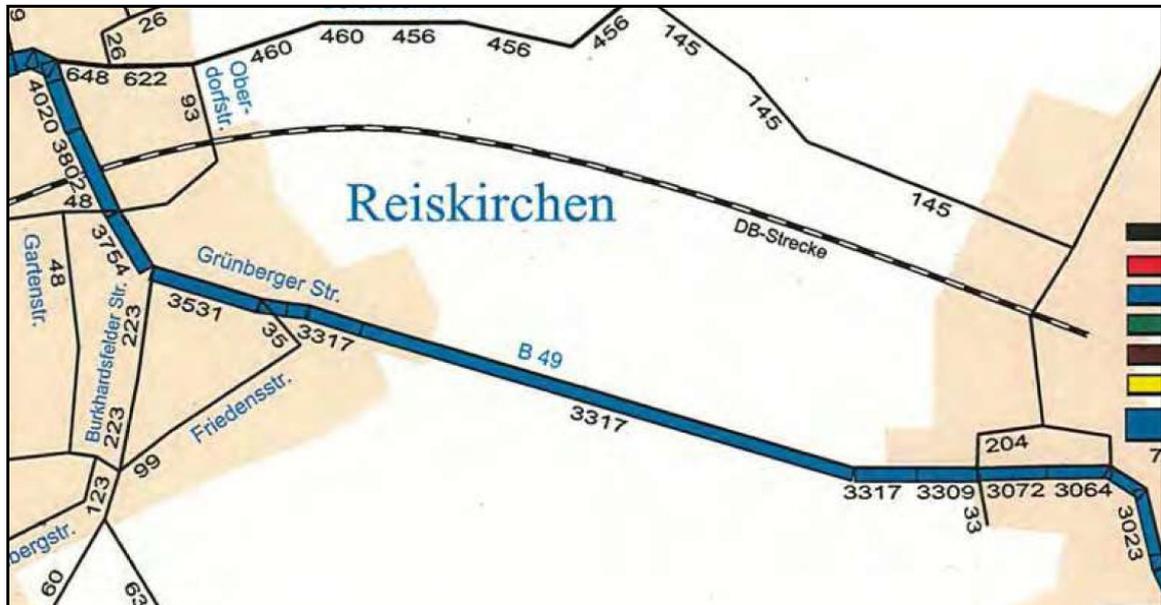


Ebenfalls keine Angaben im Gesamtplan der Verkehrszahlen (oben) und bei dem LKW-Zahlen (unten).



Bei der Darstellung der Zielorte laut Umfrage bei den westlich nach Reiskirchen ein-fahrenden Autos ist zwar eine Zahl vorhanden, diese ist aber angesichts der Zahl von Angestellten-, Liefer- und Kundenverkehr zur Firma WeissTechnik und der über-wiegend nördlich der B49 wohnenden Bevölkerung von Lindenstruth völlig unrealis-tisch. Das belegt auch die oben rechts in der Ergebniskarte eingetragene Zahl 145, die den Zufluss in Richtung der Hauptwohngebiete und der Firma WeissTechnik über den sogenannten Kobauweg zeigt. Dieser ist für den Autoverkehr gesperrt, d.h. die-se Fahrten sind illegal, deuten damit aber an, wieviel Verkehr tatsächlich in dieser Richtung unterwegs ist.

Gar nicht erfasst bzw. eingetragen sind die Zahlen der PKWs und LKWs, die aus Richtung Osten zur Firma WeissTechnik fahren und ebenfalls auch noch relevante Teile der B49 im Ort nutzen, insbesondere den gefährlichen und unübersichtlichen Kurvenbereich vor dem Kindergarten. Alle diese Verkehre würden durch den B49-Neubau nicht tangiert und weiter auf den B49- Abschnitten im Ort sowie durch Untergasse und Greizer Straße fahren.



Trotz allem werden für Lindenstruth auch in der 2014er-Nachzählung große Entlastungen versprochen, nämlich von 74 bis 78 Prozent.

Das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes erwähnt, dass die Planfeststellungsbehörde im Laufe eines Güteverfahrens den Wert für die Entlastung von Lindenstruth sogar auf „ca. 90%“ Entlastung erhöht hat - und zwar für die „Ortsmitte“ (S. 49, Az. 2 C 949/17.T). Dabei ist offenbar ein Streckenabschnitt zwischen den beiden Zufahrten zu den Hauptwohngebieten und der Firma WeissTechnik gemeint, so dass diese Hauptverkehre trickreich herausgerechnet wurden. Es ist eine gewisse Systematik erkennbar, die hohen und den Ortskern Lindenstruths, der an der Untergasse/Greizer Straße statt an der B49 liegt, betreffenden Verkehrsströme zu vertuschen. Denn diese werden durch den Neubau der Südumgehung nicht abgefangen, sondern werden den Ort weiter wie bisher belasten.

| Tab. D2 | | Belastungen / Verlagerungen | |
|----------------------------------|-------------|-----------------------------|----------|
| Abschnitt | Belastungen | Verlagerungen zu P0 | |
| B 49 Bereich AS A 5 | 15.700 | - 5.000 | (- 24 %) |
| B 49 Ortsmitte | 5.200 | - 8.400 | (- 62 %) |
| B 49 Lindenstruth-West | 2.600 | - 7.600 | (- 74 %) |
| B 49 Lindenstruth-Ost | 2.000 | - 7.100 | (- 78 %) |
| L 3129 Burkhardsfelder Str.-Süd | 5.700 | + 1.800 | (+ 47 %) |
| L 3129 Burkhardsfelder Str.-Nord | 4.400 | + 700 | (+ 19 %) |
| L 3129 Bersröder Weg | 3.600 | + 300 | (+ 8 %) |

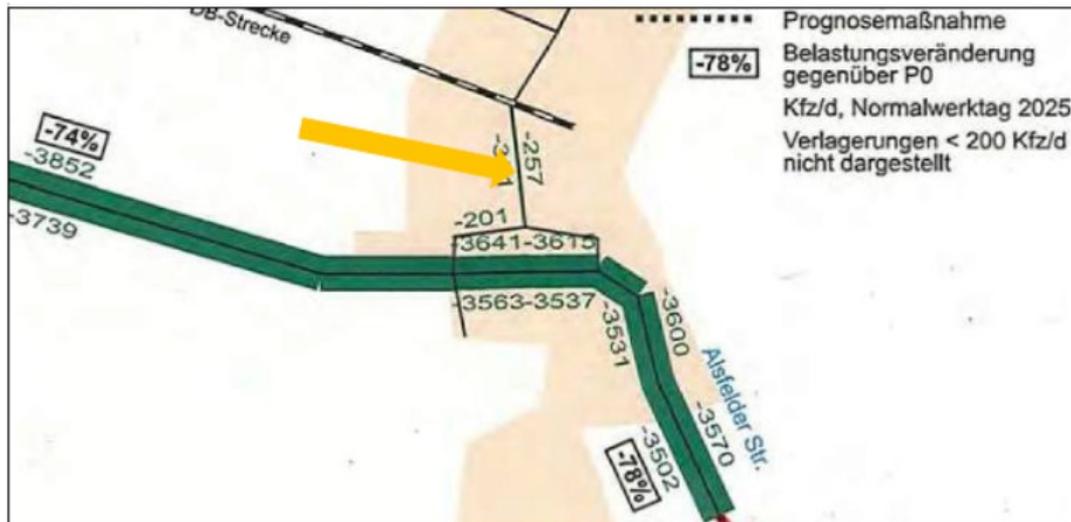
Angaben in Kfz/d, gerundet, Normalwerktag 2025
 +/-...%: prozentuale Veränderung bezogen auf P0-Fall

Die oben abgebildete Tabelle mit der Bezeichnung „Tab. D2“ wirft zudem weitere Fragen auf. So wird dort für den Straßenabschnitt „L3129 Burkhardsfelder Str.-Süd“ ein Anstieg von 1800 Fahrzeugen im Fall des Baus der Umgehungsstraße erwartet. Das ist auch plausibel, weil Teile insbesondere des Ost-West-Verkehrs zwecks Vermeidung der stauanfälligen Ampel am Abzweig der B49 nach Buseck von der Neubaustrecke über Burkhardsfelden und Oppenrod nach Gießen fahren werden. Im Text ist allerdings nur noch von 400 Fahrzeugen die Rede - und für die weiterführenden Straßen wird sogar ein Rückgang erwartet, als würden die Fahrzeuge sich in Burkhardsfelden alle in Luft auflösen.

Durch die Neubaumaßnahme kommt es auch in den südlich der Planungsmaßnahme gelegenen Gemeinden, wie z.B. Oppenrod, Burkhardsfelden, Hattenrod und Harbach zu Belastungsverlagerungen. Auf der zwischen B 49, Oppenrod, Burkhardsfelden und Hattenrod verlaufenden K 154 und K 153 sind Entlastungen in einer Größenordnung von 700 bis 800 Kfz/d zu erwarten. Von Burkhardsfelden zur B 49n Südumgehung werden Mehrbelastungen von ca. 400 Kfz/d (25 %) berechnet.

Dass diese Zahlen zudem auf Rechenfehlern basieren, ist dem Anhang mit der 2014er-Zählung direkt selbst zu entnehmen. Denn für die zuführende Straße zu den Hauptwohngebieten in Lindenstruth und zur Firma WeissTechnik wird trotz der schon im Planungszeitraum bekannten Erweiterungsplanung der Firmen und neuer Wohn-

gebiete in diesem Bereich eine starke Abnahme des Verkehrs prognostiziert, nämlich insgesamt 558 Fahrzeuge weniger auf der Greizer Straße und 201 Fahrzeuge weniger (Angabe nur für Richtung Norden) auf der Untergasse. Damit verblieben gegenüber der einzigen Angabe über die in der gleichen Unterlage aufgeführten, gezählten Verkehrsmengen genau drei Fahrzeuge auf der Untergasse, also der Zufahrt zur Firma WeissTechnik und zu den Hauptwohngebieten von Lindenstruth. Das ist offensichtlicher Unsinn. Tatsächlich ist gar keine Abnahme zu erwarten, denn die Zufahrten zu den Hauptwohngebieten und zur Firma WeissTechnik würden von der B49 überhaupt nicht tangiert.



Auszug aus der 2014er-Verkehrszählung mit neuer Prognose im Anhang der Planfeststellung.

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)

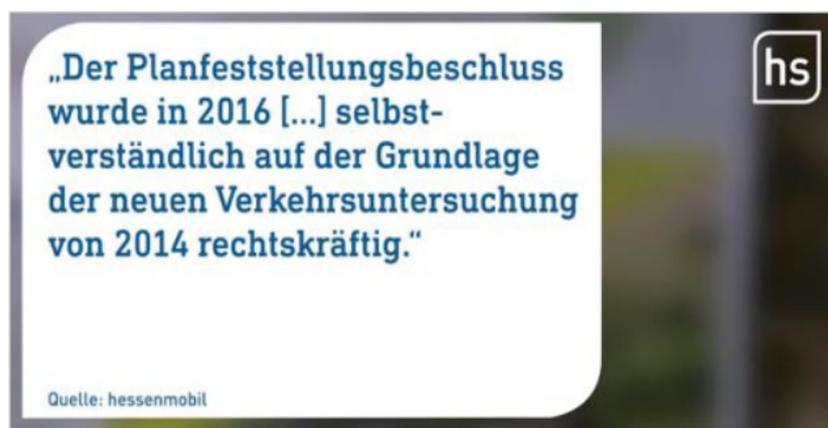
Dass die Entlastung der Anwohner*innen vor Verkehrsbelastungen wie Lärm in der Abwägung mit u.a. der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Hofes „Sonnenhof“ ausschlaggebend war, ist dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofes zu entnehmen (Az. 2 C 948/17):

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.

VI. Die Aussage von HessenMobil, statt der bekannt falschen Prognose von 2005 eine neuere aus dem Jahr 2014 zugrunde gelegt zu haben, ist falsch.

In Reaktion auf die Veröffentlichungen der falschen Verkehrsprognosen und der Tatsache, dass dieser Fehler in der Planfeststellung bekannt war, aber nicht behoben wurde, veröffentlichte HessenMobil eine Erklärung, die in den Medien wie folgt zitiert wurde (Ausschnitt aus der Hessenschau am 9.9.2024):



Diese Aussage ist falsch. Vielmehr wird in der Planfeststellung selbst dargestellt, dass

sich an die entsprechende Verbindlichkeitsvorgabe des Fernstraßenausbaugesetzes gehalten wurde. Der Bedarfsplan in Form des Bundesverkehrswegeplan enthielt in der Folge im Jahr der Planfeststellung, in den Jahren davor und bis heute die Zahlen und Verkehrsprognosen aus dem Jahr 2005 - also die bekannt falschen. Diese mussten folglich dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt werden, was auch geschah und in diesem selbst mit Bezug auf das Fernstraßenausbaugesetzt begründet wird (Hervorhebung durch Kläger*innen/Antragsteller*innen).

Wie bereits eingangs dargestellt, ist der Neubau der B 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth im Bedarfsplan und in dessen Fortschreibung in der ersten Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf (VB)“ aufgenommen. Diese gesetzliche Festlegung definiert den Planungsauftrag des Bundes an das Land Hessen. Damit entspricht das Vorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs.1 FStrG, weil es in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG dem Gesetz als Anlage beigefügt ist, als vordringlicher Bedarf aufgenommen wurde. Nach § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG ist die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber dabei eine Fehlentscheidung getroffen hat, liegen nicht vor.

Dieser Hinweis, dass das Fernstraßenausbaugesetz vorschreibe, die (auf den Zahlen von 2005 beruhende) Bedarfsplanung zur Grundlage nehmen zu müssen, erfolgte direkt nach einem Absatz über Einwendungen, dass die Verkehrsmenge zurückgegangen sei. Im Wortlaut (§. 68):

„In einigen Einwendungen wurde die Planrechtfertigung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen angezweifelt. Es wird dabei u.a. angeführt, dass die für die B 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth durchgeführten Verkehrserhebungen den inzwischen erfolgten Ausbau der BAB A 5 und die Freigabe der AS Grünberg nicht berücksichtigen. Insofern seien die Grunddaten der Verkehrsuntersuchung veraltet. Auch wurde angeführt, dass die eingetretenen temporär konjunkturbedingten Verkehrsrückgänge (sog. "Wirtschafts- und Finanzkrise") nicht berücksichtigt worden seien.“

Der Planfeststellungsbehörde war der Zusammenhang also bewusst. Die Hinweise auf die deutlich veränderte Planungsgrundlage hinsichtlich der Verkehrszahlen wurde mit obiger Formulierung bewusst abgetan.

Wie gesetzlich gefordert (und anders als HessenMobil es jetzt behauptet), wurden im Planfeststellungsbeschluss immer nur die Zahlen von 2005 (mit der Prognose für 2020) als Datengrundlage benutzt. Das ist an etlichen Stellen auch klar erkennbar (Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen, Hervorhebungen wie oben):

Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung kommt für das Jahr 2005 zu Verkehrsbelastungen zwischen 8.900 und 18.600 Kfz/24h, dabei sinken die Belastungswerte von Westen (Reiskirchen) in Richtung Osten (Lindenstruth).

Nachfolgende Tabelle verdeutlicht die Verkehrsentwicklung für die Ortslage Reiskirchen ohne eine Ortsumgehung:

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung, Planungsnullfall

| 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 %) |

Als Prognosehorizont für die zukünftige Verkehrsentwicklung wurde das Jahr 2020 bestimmt. Auf Basis des bestehenden Straßennetzes ergeben sich für den Prognosehorizont die Belastungszustände gem. Abbildung 4. Die Verkehrsuntersuchung (Nov. 2005) geht ohne den Bau der Ortsumgehung von einer Verkehrszunahme bis zum Prognosejahr 2020 von 23 bis 33 % aus.

dass das Projekt vernünftigerweise geboten ist. Bezüglich der Grunddaten der Verkehrsuntersuchung hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass die Verkehrsuntersuchung für das im Jahr 2008 eingeleitete Planfeststellungsverfahren auf Datenerhebungen (Zählungen und Befragungen) vom 13. bis 20. April 2005 und einer Modellprognose basiert, die die Entwicklung der Bevölkerung berücksichtigt.

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.

Einzig Lärm- und Schadstoffgutachten wurden mit den Daten der Fortschreibung 2014 aktualisiert, nicht jedoch die für Entscheidung grundlegenden Untersuchungen im Bedarfsplan, der Kosten-Nutzen-Analyse usw. Das ist einem Absatz auf Seite 40/41 zu entnehmen:

„Aktualisiert wurde auch die Verkehrsuntersuchung (2014) als entscheidungsrelevante Unterlage m.). Auf dieser Grundlage wurde auch die Schalltechnische sowie Luftschadstofftechnische Untersuchung aktualisiert. Auf eine Fort-

schreibung weiterer Unterlagen mit Bezügen auf die Verkehrsuntersuchung wurde verzichtet, weil grundsätzlich die Verkehrsmengen gegenüber der Verkehrsuntersuchung 2005 rückläufig sind und somit die daraus resultierenden Betroffenheiten stagnieren oder gemindert werden.“

Statt nur zwei Nebengutachten zu überarbeiten, hätte sich aufdrängen müssen, die grundlegenden Voraussetzungen der Planung zu überprüfen. Das ist nicht geschehen. Der Bedarf der Straße wurde trotz Kenntnis sich deutlich anders (gegenüber der Ursprungsplanung und dem Bedarfsplan) entwickelnden Verkehrszahlen nicht neu abgewogen.

Dass der Bedarfsplan, der sachlich dem Bundesverkehrswegeplan entspricht, die Zahlen von 2005 mit der bekannt falschen Prognose für 2020 enthält und auf diesen basiert, ist unbestritten und bis heute im Internet auf der Seite des BVWP (www.bvwp-projekte.de) erkennbar:

| | |
|---|---|
| Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 | Begründung der Dringlichkeitseinstufung |
| Projektinfo | Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt. |
| B49-G10-HE-T1-HE B 49 OU Reiskirchen - und OU Lindenstruth | Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes |
| Inhalt | 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. |
| 1 Hauptprojekt B49-G10-HE 2 Teilprojekt: B49-G10-HE-T1-HE 2.1 Übersicht 2.2 Grunddaten 2.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise 2.4 Alternativenprüfung 2.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall 2.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen 2.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) 2.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) 2.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C) 2.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D) 2.11 Ergänzende Betrachtungen | 2.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise |
| | Wichtiger Hinweis Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Berechtigung des Bestands durchgeführt. |

Die Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen zeigen, dass die Planfeststellung auf der Bedarfsplanung mit den Zahlen von 2005 einschließlich der Prognose für 2020 beruht. Die Planfeststellungsbehörde hat zwar später die eigene Zählung von 2014 durchführen lassen, aber nicht in die Abwägung einbezogen, sondern lediglich nachrichtlich erwähnt. Diese Fehlentscheidung ist offensichtlich. Anders als es die Planfeststellung behauptet, lagen sehr wohl Anhaltspunkte für eine Fehlentscheidung vor. Die nur nachrichtliche Erwähnung neuer Zahlen einschließlich der bedeutenden Abweichung gegenüber dem dann genutzten Planungsstand und der Bedarfsplanung gelegen hätten, ist folglich ein totaler Ermessensausfall, der zu dem offensichtlich war und ist.

Die Planfeststellungsbehörde war zwar grundsätzlich gesetzlich an den auf den falschen Zahlen und Prognosen beruhenden Bedarfsplan gebunden. Sie hätte dennoch die offensichtlichen Abweichungen zu realen Bedingungen, die ihr aus den regelmäßigen Straßenverkehrszählungen (SVZ) und der eigenen Zählung 2014 bekannt waren, abwägen müssen, ob der Ausnahmefall einer groben Unrichtigkeit

der Bedarfsplanung vorliegt, die eine Abweichung vom Bedarfsplan möglich gemacht hätte (Bundesverwaltungsgerichts vom 25.01.1996 - 4 C 5/9). Diese Abwägung fand nicht statt. Die im Jahr 2014 ermittelten Zahlen wurden lediglich zur Kenntnis genommen. Die Auswertung der Zählungen wurde als Anlage der Planfeststellung angeheftet, aber im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr weiter beachtet.

Ebenso gibt es keine Hinweise darauf, dass die Planfeststellungsbehörde oder eine ihr angehörige Instanz eine Eingabe zum Bedarfsplan gemacht hat, um dessen Richtigstellung zu erreichen.

Die bewusste Verwendung einer offensichtlich grob falschen Planungsgrundlage kann nicht zu einem gültigen Baurecht führen. Dass HessenMobil nun im Jahr 2024 im Rahmen einer medialen Verteidigung der offensichtlich fehlerhaften Planfeststellung einfach behauptet, die 2014er-Zahlen doch abgewogen zu haben, ist als reine Schutzbehauptung erkennbar und belegt auf diese Weise eher, dass HessenMobil die Rechtswidrigkeit der Planfeststellungsbehörde selbst bekannt ist. Eine Erklärung gegenüber der Presse im Jahr 2024 hat, jenseits der Tatsache, dass sie inhaltlich falsch war, in jedem Fall aber keinerlei rechtliche Bedeutung.

Im Ablehnungsbescheid des Hessischen Verkehrsministeriums vom 24.10.2024 tritt die Planfeststellungsbehörde der hier minutiös nachgewiesenen Feststellung entgegen und behauptet, die aktualisierten Verkehrszahlen und Verkehrsprognosen der Fortschreibung 2014 seien sehr wohl in die zentralen Entscheidungen eingeflossen und abgewogen worden. Allerdings liefert das Ministerium dafür keine Belege. Der Hinweis, dass die Fortschreibung in der Planfeststellung erwähnt wird, wurde zum einen im Nichtigkeitsantrag selbst gar nicht bestritten, ist aber eben kein Beweis, dass die Zahlen auch tatsächlich zur Grundlage geworden sind. Das sind sie, wie gezeigt, nämlich nicht.

Diese Auffassung wird auch durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bestätigt. In der „Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Eingabe von Herrn Michael Kraft, 35447 Reiskirchen Pet 1-20-12-910-032856“ von 22.10.2024 (siehe Anlage 7). Dort heißt es:

„Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festsetzungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der auf Grundlage des vom Bundeskabinett am 03.08.2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag als Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen wurde und Ende Dezember 2016 in Kraft getreten ist.“

Aus dieser Formulierung geht klar hervor, dass die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthaltenen Prognose die Basis von Neu- und Ausbauten sind - also auch der B49-Ortsumgehung Reiskirchen/Lindenstruth. Im gleichen Schriftsatz kündigt das Ministerium zukünftige Überprüfungen an, betont in dem Kontext aber nochmals, dass zurzeit immer noch der Bedarfsplan 2030 gültig ist. Dieser aber enthält die bekannt und grob falschen Prognosen für die B49 in Reiskirchen und Lindenstruth. Zitate aus dem Schreiben (gleiche Quelle):

„Gegenwärtig wird gemäß § 4 FStrAbG der Bedarfsplan für die Bundesfern-

straßen dahingehend überprüft, ob dieser an die Verkehrsentwicklung anzupassen ist (BPÜ). Die BPÜ erfolgt auf Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose - der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ berichtet. **Bis zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die aktuellen Bedarfspläne unverändert fort.**" (Fettdruck durch Klageführer)

Beweis: Zeugnis der Frau MR'in Stefanie Schäfer, Abt. StB21 im Ministerium für Digitales und Verkehr, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

VII. Hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) die Frage des grob und wesentlich falschen Bedarfsplans bereits hinsichtlich der Frage der Notwendigkeit der Straße und der aufgrund der falschen Zahlen notwendig ebenfalls falschen Bedarfsplanung erörtert und beschieden?

Nein. Vielmehr führt der VGH selbst aus, dass für ihn ausschließlich die ursprüngliche, also im Bedarfsplan enthaltene und erheblich falsche Verkehrsprognose relevant ist. Aus dem Urteil:

„Die Planrechtfertigung als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 26. April 2007 – 4 C 12.05 –, BVerwGE 128, 358 Rn. 45 m.w.N.), liegt für das planfestgestellte Vorhaben vor. Das Vorhaben ist in der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes – FStrAbG – (Bedarfsplan) i.d.F. des 6. Änderungsgesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I, S. 3354) - wie schon in der Vorgängerfassung - in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf (VB)“ aufgenommen worden. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG). Diese Bindung gilt auch für das gerichtliche Verfahren und schließt grundsätzlich eine Nachprüfung des Verkehrsbedarfs aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Februar 2021 – 9 A 8.20 –, BVerwGE 171, 346, juris Rn. 46, m.w.N.).“

Zwar erwähnt der VGH die 2014er-Nachzählung dann an mehreren Stellen, aber nie in Bezug auf den fehlerhaften Bedarfsplan und damit auch nie hinsichtlich der Frage, ob der Straßenbau insgesamt auf völlig falschen Annahmen beruht und daher nichtig ist. Vielmehr prüft er in seiner früheren Entscheidung mögliche Abwägungsfehler nur hinsichtlich der Alternativentscheidung zwischen zwei Trassenvarianten, aber nicht hinsichtlich der Planrechtfertigung selbst und insgesamt.

Die 2014er-Verkehrszählung mit neuer Prognose für 2025 bis an acht Stellen erwähnt (Urteil 2 C 949/17.T, im Urteil 2 C 948/17.T finden sich vergleichbare Fundstellen)

- Seite 48/49 zur Frage des Vergleichs zwischen verschiedenen Trassen
- Seite 49 zur Frage des Vergleichs zwischen den Trassen Ib und IV
- Seite 50 zur Frage, ob u.a. die 2014-Zählungen und Flusssimulationen richtig seien
- Seite 50 mit der Feststellung, dass auch die 2014er-Untersuchung einen Pro-

- gnosehorizont von 10 bis 15 Jahren enthält
- Seite 51 zur Frage der Verkehrsentlastung durch eine andere Trassenführung (Nordumgehung)
- Seite 52 zur Frage der Berücksichtigung einer konkreten Kreuzung in Reiskirchen
- Seite 54 wiederum zur Frage des Vergleichs zwischen den Trassen Ib und IV
- Seite 57 zur Haltung der Gemeinde Reiskirchen zur Trassenvariante „Nordumgehung“

Weitere Erwähnungen erfolgen nicht. Das Urteil verhält sich also nicht zur Frage, welche Verkehrszahlen und Prognosen der Planung überhaupt zugrunde liegen. Stattdessen wird die positive Bewertung des Straßenbaus vor allem auf die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ gestützt. Die aber beinhaltet genau die nicht nur fehlerhafte, sondern bekannt und bewusst falsche Verkehrsprognose. Der Ablehnungsbescheid zum Antrag auf Nichtigkeit vom 24.10.2024 beschreibt zutreffend, dass der Hessische Verwaltungsgerichtshof in seinen Urteilen zum Bau der B49 Südumgehung Reiskirchen und Lindenstruth auf den Bedarfsplan abhebt:

„Die Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth (B 49) wurde mit Beschluss vom 21. Dezember 2016 planfestgestellt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden zwei Klagen erhoben, die mit Urteilen vom 5. Oktober 2022 (2 C 948/17.T und 2-c 949/17.T) abgewiesen wurden. Zur Begründung hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof (HessVGH) u.a. unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) ausgeführt; die Planrechtfertigung für die planfestgestellte Ortsumgehung liege vor. Das Vorhaben sei in der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (Bedarfsplan) i.d.F. des 6. Änderungsgesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. 1, S. 3354) in die Dringlichkeitsstufe „vordringlicher Bedarf (VB)“ aufgenommen worden. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben entsprächen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf bestehe, sei für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Diese Bindung gelte auch für das gerichtliche Verfahren und schließe grundsätzlich eine Nachprüfung des Verkehrsbedarfs aus. Die Klägerseite mache ohne Erfolg geltend, die im Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Variantenwahl zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchungen seien fehlerhaft.“

Damit ist deutlich belegt, dass in den bisherigen Rechtsauseinandersetzungen und im Planverfahren die Einstufung als „vordringlicher Bedarf“ entscheidend war. Diese Einstufung basiert auf den beschriebenen und belegten, zudem den ausführenden Stellen bekannten Fehlern. Der HessVGH hat entgegen der geltenden Rechtsprechung angenommen, dass eine Überprüfung der Einstufung auf keinen Fall möglich ist, selbst wenn sich die Fehler direkt aufdrängen und offensichtlich erheblich sind.

Eine rechtliche Auseinandersetzung, die die in der hier gegenständlichen Klage schon geklärt hätte, hat es also noch nicht gegeben. Die Klage ist daher zulässig und in der Sache auch begründet.

Das Verfahren vor dem VGH drehte sich um den Streit zwischen verschiedenen Trassenvarianten und nicht um die Frage, ob die Straße überhaupt notwendig ist oder

ob diese Notwendigkeit nicht nur aufgrund völlig falscher Zahlen und Prognosen behauptet wurde. Der Planfeststellungsbeschluss nimmt auf die Zahlen von 2014 überhaupt keinen Bezug, sondern fügt die diesbezügliche Untersuchung zusammenhanglos als Anhang dem Beschluss an. Für die Planfeststellung selbst gilt, wie es das Fernstraßenausbaugesetz ja auch verlangt, weiterhin und ausschließlich der Bedarfsplan mit seinen Zahlen und Prognosen aus 2005 als Grundlage. Dass diese Zahlen grob falsch sind und das im gesamten Planungszeitraum auch bekannt war, wird in den genannten Urteilen des VGH gar nicht erörtert.

Damit bringt diese Klage bislang nicht berücksichtigte und durch die eigenen Zählungen im April und Mai 2024 erst verifizierte Aspekte ein, die die Nichtigkeit begründen und nicht schon deshalb unberücksichtigt bleiben können, weil sie bereits gerichtlich überprüft und entschieden wurden.

In der Gesamtschau, insbesondere 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. Dass HessenMobil inzwischen behauptet, sie hätten die neueren, 2014 korrigierten Zahlen und Prognosen der Planfeststellung zugrunde gelegt, ist erstens, wie gezeigt, falsch, beweist aber zweitens, dass auch HessenMobil die Verwendung der Zahlengrundlage des Bedarfsplans von 2005 für nicht mehr gerechtfertigt hält.

Im Ablehnungsbescheid zum Antrag auf Nichtigkeit formuliert das Hessische Verkehrsministerium am 24.10.2024 selbst:

„Nach § 44 Abs. 1 HVwVfG ist ein Verwaltungsakt nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offensichtlich ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG fällt ein Fehler besonders schwer ins Gewicht, wenn sich der Verwaltungsakt als unvereinbar mit tragenden Verfassungsprinzipien oder grundlegenden Wertvorstellungen der Rechtsordnung erweist. Die an ein rechtsstaatliches Vorgehen zu stellenden Anforderungen müssen so drastisch verfehlt werden, dass es unerträglich wäre, dem Verwaltungsakt Wirksamkeit und damit Rechtsverbindlichkeit zuzuerkennen. Offensichtlich ist ein solcher Fehler, wenn ein verständiger Betrachter erkennen kann, dass der Verwaltungsakt unhaltbar ist.“

Genau das ist der Fall. Die grob falschen Verkehrszahlen im Bedarfsplan fallen im Vergleich mit den offen zugänglichen und den Behörden bekannten, zum Teil von ihnen sogar selbst ermittelten, tatsächlichen Zahlen sofort auf. Eine Überprüfung der Bedarfsplanung hätte sich aufdrängen müssen. Aktualisiert wurden aber nur Teilgutachten. Die grundlegende Frage, dass die Straße nötig ist, wurde ebenso wenig neu erörtert und beantwortet wie die deutlich niedriger bis nicht mehr gegebene Notwendigkeit der Straße mit den verheerenden Folgen des Neubaus für Natur und Umwelt, Anwohner*innen und Schule am Kirschberg, Martinsheim und Sonnenhof abgewogen wurden. Die Formulierung im Ablehnungsbescheid:

„Die Planrechtfertigung für die planfestgestellte Ortsumgehung folgt nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 .daraus, dass sie im

Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen worden ist.“

zeigt vielmehr, dass eben der Bedarfsplan die Grundlage blieb - und der beruhte auf den falschen Prognose von 2005. Das tut er bis heute, wie nachgewiesen wurde.

Der Ablehnungsbescheid vom 24.10.2024 beschreib zudem zutreffend, dass auch der Hessische Verwaltungsgerichtshof in seinen Urteilen zum Bau der B49 Südumgehung Reiskirchen und Lindenstruth vor allem, wie beschrieben, auf die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ abhebt - und die beinhaltet genau die nicht nur fehlerhafte, sondern bekannt und bewusst falsche Verkehrsprognose (Zitierung oben unter Punkt VII).

Aus den Ausführungen zur Nichtigkeit der Planfeststellung für den B49-Neubau zur Umgehungsstraße Lindenstruth und Reiskirchen ergibt sich zusätzlich, dass der bundesrechtliche Bedarfsplan angesichts der grob falschen Zahlengrundlage rechtswidrig ist. Für das Projekt B49-G10-HE-T1-HE, Gegenstand dieses Antrags, ist dieses ausreichend erkennbar und belegt. Die daraus abgeleitete Planfeststellung ist, da die grob falschen Zahlengrundlagen wissentlich übernommen wurden, nichtig. Der Bundesverkehrswegeplan ist aber nicht nur wegen seiner offensichtlichen, groben Fehler, ungültig, sondern auch, da er gegen Unionsrecht verstößt. Das hat die Fachanwältin für Verwaltungsrecht, Dr. iur. Franziska Heß, in ihrem Rechtsgutachten (Anlage 3) umfangreich ausgeführt und bereits anfangs feststellt:

„§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAG i.V.m. Anlage i.V.m. BVWP 2030, der gesetzliche Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom 23.12.2016, ist wegen Verstoßes gegen Art. 5 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Richtlinie 2001/42/EG - Richtlinie über die strategische Umweltprüfung (SUP-RL), dessen Anforderungen unter (I. 1.) dargelegt werden, formell rechtswidrig. Denn der gesetzliche Bedarfsplan 2030 für die Bundesfernstraßen erfüllt nicht die Anforderungen an eine Strategische Umweltprüfung (dazu I. 2.) und muss deshalb aus unionsrechtlichen Gründen im Einzelfall unangewendet bleiben (dazu unter I. 3.).

§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAG i.V.m. Anlage i.V.m. BVWP 2030 sind zudem materiell verfassungswidrig (dazu unter II. 1. und II. 2.). In der Folge müssen im konkreten Einzelfall entgegen § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAG Anlage 1 i.V.m. dem BVWP bei der Entscheidung über ein Vorhaben im Wege eines Planfeststellungsbeschlusses unberücksichtigt bleiben (vgl. dazu unter II. 3.).

Als Folge des Beschlusses des BVerfG vom 24. März 2021 ergeben sich zudem wichtige Änderungen hinsichtlich der materiellen Anforderungen an die Planfeststellung von Straßenbauvorhaben.“

Ihre Zusammenfassung am Ende des Gutachtens lautet:

„Der gesetzliche Bedarfsplan 2030 für Straßen, der mit seinen Projektlisten für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) nach § 1 Abs. 2 FStrAbG die gesetzliche Planrechtfertigung für eine Vielzahl von Vorhaben

liefert, ist formell rechtswidrig und materiell verfassungswidrig.

Die formelle Rechtswidrigkeit, mit der sich der zweite Abschnitt (II.) befasst, resultiert aus einer Unvereinbarkeit mit Art. 5 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Richtlinie 2001/42/EG - Richtlinie über die strategische Umweltprüfung (SUP-RL). Die Mängel hinsichtlich der Strategischen Umweltprüfung können und sollten durch eine neue SUP und eine erneute Entscheidung über die Verkehrsbedarfsplanung behoben werden.

Materiell verfassungswidrig ist der Bedarfsplan mit der Folge, dass die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i.V.m. Anlage 1 i.V.m. BVWP 2030 entfallen, weil er mit § 13 Abs. 1 KSG i.V.m. dem Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung und Art. 20a GG unvereinbar ist.

In der Konsequenz müssen Planfeststellungsbeschlüsse über Vorhaben, die in der Anlage 1 zum FStrAbG ausgewiesen sind, wegen der formellen Unionsrechtswidrigkeit des § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i.V.m. Anlage 1 i.V.m. BVWP 2030 diese Bestimmungen unangewendet lassen und dürfen sich auch wegen der materiellen Verfassungswidrigkeit des § 1 Abs. 2 FStrAbG i.V.m. Anlage 1 nicht auf die durch diese Bestimmungen erreichte Bindungswirkung stützen.

Unabhängig von der Frage der Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG muss die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung bei der Entscheidung über ein Straßenbauvorhaben die Belange des Klimaschutzes gemäß § 13 Abs. 1 KSG in die Abwägung einstellen. Andernfalls leidet der Planfeststellungsbeschluss an einem Abwägungsdefizit.“

Die Kläger regen an, das Verfahren nach Art. 100 Abs. 1 GG auszusetzen und dem Bundesverfassungsgericht zur Prüfung vorzulegen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - a.a.O.).

Sollte diese Klage Unstimmigkeiten, Unvollständigkeiten oder andere Form- bzw. Verfahrensfehler enthalten, würde höflichst um einen gerichtlichen Hinweis gebeten.

D Ö H M E R
Rechtsanwalt

Anlagen

1. Rohdaten der Verkehrszählung im April 2024 in Lindenstruth
2. Rohdaten der Verkehrszählung im Mai 2024 in Reiskirchen
3. Rechtsgutachten der Fachanwältin für Verwaltungsrecht, Dr. iur. Franziska Heß
4. Nichtigkeitsantrag vom 30.8.2024
5. Ablehnungsbescheid des Hessischen Verkehrsministeriums vom 24.10.2024 (Az. VI-1-061-k-06#2.137)
6. Betroffenheitsplan
7. Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Eingabe von Herrn Michael Kraft, 35447 Reiskirchen Pet 1-20-12-910-032856 vom 22.10.2024