UMWELT

„10 000 Euro für einen Molch“

Der hessische FDP-Wirtschaftsminister Dieter Posch, 66, über absurde EU-Gesetze, mehr Bürgerbeteiligung und weniger Bürokratie bei der Planung von Großprojekten

SPIEGEL: In Stuttgart wird auch nach dem Schlichterspruch von Heiner Geißler fast unverändert weitergestritten, ob ein unterirdischer Bahnhof nötig ist. Warum sind solche Großprojekte in Deutschland nur noch so schwer durchsetzbar?

Posch: Durch Stuttgart 21 ist ein schon lange schwelendes Thema einer breiten Öffentlichkeit bewusst geworden: Wir müssen viel mehr Mühe als bisher aufwenden, um die Menschen frühzeitig vom Nutzen und Sinn großer Verkehrs- und Infrastrukturprojekte zu überzeugen. Was wir an formalen Verfahren haben, ist nicht mehr zeitgemäß.

SPIEGEL: Geißler wünscht sich für die Zukunft Volksabstimmungen nach dem Schweizer Modell.

Posch: Viel wichtiger als eine Abstimmung ist die Beteiligung der Bürger an der Planung – und zwar von Anfang an. Wenn die Bahn AG eine neue Trasse für nötig hält oder ein Energieversorger neue Kraftwerksblöcke bauen will, müssen diese Unternehmen damit frühzeitig an die Öffentlichkeit gehen und ihr Vorhaben ausführlich begründen. Es geht nicht, die Pläne einfach an die Politik zu reichen und zu sagen: Jetzt macht mal.

SPIEGEL: Und wenn die Leute einfach sagen, „das wollen wir nicht“?

Posch: Wenn ein Projekt politisch nicht durchsetzbar ist, muss man es lassen. Aber ich glaube, dass sich für wichtige Projekte breite Mehrheiten finden lassen. Nehmen Sie zum Beispiel die geplanten 380-Kilovolt-Stromleitungen, gegen die es viele Proteste gibt: Den meisten Bürgern leuchtet ein, dass wir diese Fernleitungen brauchen, weil wir mehr erneuerbare Energien einsetzen wollen und dafür den Strom von den Windparks im Norden in den Süden leiten müssen.

SPIEGEL: Die Bürger wollen diese Leitungen – aber nicht vor ihrer Haustür.

Posch: Die detaillierte Trassenführung ist ja erst die zweite Frage nach der Grundsatzentscheidung für oder gegen ein Projekt. Und da sind Bedenken von Anwohnern für mich oft durchaus nachvollziehbar. Leider müssen wir aus rechtlichen Gründen manchmal Routen wählen, die die Menschen stärker belasten als nötig.

SPIEGEL: Wieso das?

Posch: Seit etwa fünf, sechs Jahren greifen europäische Natur- und Artenschutzregelungen wie etwa die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie. Die wurden gewissermaßen auf das deutsche Naturschutzrecht draufgesattelt, mit teilweise absurden Folgen. Gut ein Fünftel von Hessen ist zum Beispiel heute nach EU-Recht Schutzgebiet. Wenn wir eine Straße bauen, müssen wir sie irgendwie zwischen den Schutzgebieten hindurchschlängeln. Da kommen dann Trassen heraus, wie man sie sich als Planer kaum wünscht.

SPIEGEL: Dafür aber hoffentlich solche, die die Umwelt schonen.

Posch: Wenn es doch so wäre. In Nordhessen bauen wir zum Beispiel seit vielen Jahren an einer Autobahn von Kassel nach Eisenach, der A 44. Auf vier Bäumen, die auf unserer geplanten Trasse liegen, wurden Quartiere der Bechstein-Fledermaus entdeckt. Wäre dort ein Bauernhof, könnten wir den Besitzer enteignen. Aber das Heim der Bechstein-Fledermaus steht unter besonderem Schutz. Nach EU-Recht müssen wir prüfen, ob es eine Alternativtrasse gibt. Die gibt es natürlich, nämlich den Ausbau einer Bundesstraße durch den benachbarten Ort. Aber den wollten wir durch die neue Autobahn ja gerade entlasten. Das heißt, dass wir nun möglicherweise den Anwohnern eine 6,50 Meter hohe Lärmschutzwand vor die Nase setzen, weil wir genau vier Bäumen mit Fledermäusen ausweichen müssen.

SPIEGEL: Ein extremer Einzelfall, oder?

Posch: Ich könnte Ihnen Dutzende solcher Fälle nennen. Wir nehmen in Hessen derzeit bei etwa 20 Straßenbauprojekten besondere Rücksicht auf die Lebensräume der Feldlerche. Ein Gutachter hat uns bescheinigt, dass Verkehrslärm von mehr als 49 Dezibel sich nachteilig auf das Wohlbefinden und Brutverhalten von Vögeln auswirken könnte. Menschen müssen nach geltender Rechtslage dagegen bis zu 62 Dezibel ertragen.

UWE ZUCCHI / PICTURE-ALLIANCE / DPA

SCHULZ / FLONLINE

Politiker Posch, geschützter Kammmolch
„Das ist doch Irrsinn“

SPIEGEL: Menschen können sich vor Gericht gegen Belastungen wehren, Tiere nicht.

Posch: Für mich setzt das EU-Recht die Prioritäten falsch. Überall in Deutschland warten Anwohner auf Umgehungsstraßen oder Lärmschutz. Stattdessen bauen wir für Millionenbeträge Grünbrücken für Wildkatzen, Dachse und Rehe. An der A 44 geben wir 50 Millionen Euro für einen Autobahntunnel zum Schutz von Kammmolchen aus. Ein Kammmolch ist ein von der EU geschütztes, aber in Hessen weitverbreitetes Amphibium. In der Nähe des geplanten Tunnels soll es etwa 5000 solcher Molche geben. Damit kostet uns der Artenschutz dort rund 10 000 Euro pro Molch. Mit dem Geld könnte ich anderswo sinnvollere Dinge machen.

SPIEGEL: Sie glauben, dass Artenschutz in Deutschland wichtiger genommen wird als der Schutz des Menschen?

Posch: Ich glaube, dass der Artenschutz, so wie er jetzt geregelt ist, sich selbst ad absurdum führt. Bei der geplanten Bahn-Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim zum Beispiel war die ursprüngliche Idee, die Gleise parallel zu einer

Autobahn laufen zu lassen, damit der Lärm gebündelt wird und nicht überall zusätzliche Schutzwände in die Landschaft gebaut werden müssen. Aber an jedem Waldrand, also auch am Rand einer Autobahn, finden sich Tiere, die auf irgendeiner Schutzliste stehen. Die Folge ist, dass wir die Trasse in Südhessen jetzt so gelegt haben, dass möglichst wenige schützenswerte Tiere betroffen sind – sie führt nun mitten durch einen Wald. Das ist doch Irrsinn.

SPIEGEL: Wenn alles so kompliziert ist, wie wollen Sie verhindern, dass die Verfahren durch eine Bürgerbeteiligung noch viel mehr Zeit in Anspruch nehmen werden?

Posch: Mit unserem Planungsrecht leisten wir uns hochbürokratische Verfahren mit vielen Doppel- und Dreifachprüfungen. Die dauern oft so lange, dass wir teure Gutachten wegwerfen und wiederholen müssen, weil sich die Natur, die untersucht wurde, längst verändert hat oder weil Tierpopulationen weitergezogen sind. Mein Vorschlag: das Raumordnungsverfahren komplett streichen und durch eine Bürgerbeteiligung ersetzen.

SPIEGEL: Aber dadurch würde die Planungszeit insgesamt nicht kürzer, oder?

Posch: Sie muss kürzer werden, und vor allem muss das Planverfahren transparenter und demokratischer werden. Und wenn sich diese Erkenntnis jetzt so langsam über alle Parteigrenzen hinweg durchzusetzen beginnt, wären der große Konflikt und die Schlichtung um Stuttgart 21 nicht umsonst gewesen.

SPIEGEL: Mehr Bürgerbeteiligung macht aber nur Sinn, wenn sich die Regierenden auch an Verabredungen halten. Den Anwohnern des Frankfurter Flughafens wurde als Ausgleich für eine neue Landebahn ein Nachtflugverbot versprochen. Jetzt, wo die Bahn gebaut wird, wollen Sie Nachtflüge sogar vor dem Bundesverwaltungsgericht durchsetzen. Das ist nicht gerade eine Werbung für Ihr Modell.

Posch: Wir sind vor das Bundesverwaltungsgericht gegangen, weil wir eine Rechtsfrage geklärt haben wollen. Es geht uns um die Frage, ob ein Nachtflugverbot schon deshalb bindend ist, wenn es in einer Begründung eines Entwicklungsplans der Landesregierung steht. Wenn diese Auffassung der Vorinstanz Bestand behielte, hätte dies enorme wirtschaftliche Auswirkungen. Denn wichtige Infrastrukturvorhaben könnten dann nicht mehr oder nur noch schwer realisiert werden.

SPIEGEL: Mit diesem Argument werden Sie keinen einzigen Anwohner überzeugen.

Posch: Da mögen Sie recht haben. Auch wir müssen noch dazulernen, was den Umgang mit Mediationsverfahren angeht. Aber dass wir etwas in der Art brauchen, um eine bessere Bürgerbeteiligung sicherzustellen, das steht für mich fest.

Interview: Matthias Bartsch, Alfred Weinzierl