

Genehmigung von Schwertransporten

Dreihundert Bäume und ein Flugzeug

Der Serengeti-Park versucht seit zwei Jahren, einen ausgemusterten Airbus nach Hodenhagen zu schaffen, um ihn dort als Restaurant aufzustellen. Erfolgreich wehren sich bislang Politik, Umweltverbände und Anwohner*innen gemeinsam gegen diesen Transport vom Flughafen Hannover in den südlichen Heidekreis.

> Ulrich Schmersow und Darius Wenhold

Schwertransporte können massive Schäden an Straßenbäumen und Begleitgrün anrichten. Damit sie möglichst umweltfreundlich vonstattengehen, ist es wichtig, frühzeitig aktiv zu werden. Zur differenzierten Betrachtung gehört auch, wie sehr der Transport im Interesse der Allgemeinheit ist: Geht es um Bauteile einer Windkraftanlage oder bedient er rein privatwirtschaftliche Interessen?

In diesem Fall handelt es sich um eine ehemalige Bundeswehrmaschine, die einen Tier- und Freizeitpark attraktiver machen soll. Sie wiegt 79 Tonnen, ist 47 Meter lang und der Rumpf hat einen Durchmesser von 5,64 Metern. Der Blechvogel bräuchte viel Platz auf den

50 Kilometern Strecke zwischen dem Flughafen Hannover-Langenhagen und Hodenhagen. Das hatte die Kommunen aufgeschreckt. Doch wie groß der mögliche Schaden sein könnte, ergab erst das Baumgutachten: Etwa 300 Bäume müssten beschnitten werden, manche würden sogar nachhaltig beschädigt. Diese Information brachte die Diskussion ins Rollen und den Airbus-Transport letztlich zum Stehen.

Genehmigung: Nur eine Sache der Verwaltung?

Die jeweiligen Gemeinde- und Stadtverwaltungen müssen von sich aus den Stadt- oder Gemeinderat nicht über solche anstehenden Verfahren informieren.

Mehr noch: Sie prüfen und entscheiden im Rahmen ihres Ermessensspielraums, ob sie einen Schwertransport genehmigen oder verweigern. Werden Eingriffen in Natur und Landschaft erwartet – und das sind starke Beschneidungen – muss die Untere Naturschutzbehörde zustimmen. Dafür muss sie aber auch beteiligt sein – darauf sollten Ratsmitglieder achten und nötigenfalls nachhaken.

Stadt- und Gemeinderäte: Wissen ist Macht

Obwohl die politischen Möglichkeiten während des Genehmigungsverfahrens begrenzt sind, gibt es dennoch Handlungsoptionen. Wer einen guten Draht ins Rathaus hat, bekommt solche Pläne eher mit und kann dann frühzeitig auf den Transport und dessen Folgen aufmerksam machen. Das bringt verschiedene Interessengruppen mit ins Boot, von einzelnen Anwohner*innen bis zum Umweltverband, auf Informationsveranstaltungen oder an Runden Tischen. Resolutionen und Anträge gegen das Vorhaben sind jedoch nur symbolische Politik, können aber den Druck erhöhen.

Route prüfen: Führt sie durch Schutzgebiete?

Wichtiger ist es, im Vorfeld Details eines geplanten Transports herauszufinden und öffentlich zu machen: Wo führt er lang und mit welchen Schäden ist zu rechnen? Fährt er womöglich durch ein Schutzgebiet? In Deutschland gibt es fast 9.000 Naturschutzgebiete und ebenso viele Landschaftsschutzgebiete. Für jedes gibt es eine differenzierte Schutz-



Protest an einer Haltestelle in Abbensen

Foto: Detlef Schwertmann

gebietsverordnung mit Verboten und Erlaubnisvorbehalten. Diese sind die rechtliche Basis für das Genehmigungsverfahren und haben Gewicht: Auf ihrer Grundlage wird ein Schwertransport verboten oder mit Auflagen erlaubt.

Letztere erfolgen im Rahmen der Eingriffsregelung. Von den Antragstellenden können Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verlangt werden. Sie sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen und werden von der Unteren Naturschutzbehörde überprüft. Genau hinschauen lohnt sich: Bewegt sich der landschaftspflegerische Begleitplan im Rahmen der Schutzgebietsverordnung?

Baumgutachten fordern

Unabhängig davon, ob die Route durch ein Schutzgebiet führt: Wenn Eingriffe in die Natur erforderlich sind, müssen diese gutachterlich bewertet werden. In einem sogenannten Baumgutachten ermitteln Sachverständige den Umfang der Eingriffe an Bäumen und Sträuchern. Sie benennen die Maßnahmen, um den Schaden zu minimieren oder auszugleichen. Ratsmitglieder sollten in Erfahrung bringen, ob es ein Baumgutachten gibt und ob die Untere Naturschutzbehörde es als ausreichend und überzeugend bewertet.

Umweltschäden lassen sich berechnen

Nicht nur der ökologische, sondern auch der ökonomische Wert von Bäumen und die damit verbundenen Kosten der möglichen Schäden oder Zerstörungen sind zu berücksichtigen. Es ist nicht nur wichtig, neue Bäume zu pflanzen, sondern auch die Kosten für die Pflege und Versorgung von Straßenbäumen und Begleitgrün zu berücksichtigen, um den ökologischen Wert wiederherzustellen. Meist sind es die Städte, Gemeinden oder Landkreise, die diese Kosten tragen müssen.

Sie können den finanziellen Wertverlust an den Bäumen und anderen Gehölzen nach der Methode Koch bestimmen. Sie ist vom Bundesgerichtshof anerkannt.¹



So hoch ist der Blechvogel: Eine Nabu-Gruppe nimmt Maß

Foto: Winfried Jancovius

Dieses Verfahren berücksichtigt Herstellungskosten und verzinst sie, um den Wert einer „perfekten“ Pflanze zu erhalten. Dieser Wert wird um bereits bestehende Faktoren wie Alter, Schäden und Standort reduziert. So kommt man auf den tatsächlichen Wert des Gehölzes. Auch die Teilschäden an Schutz- und Gestaltungsgrün können mit dieser Methode berechnet werden.

Die Öffentlichkeit mitnehmen

Eine gute Kommunikation hilft, um auf das Thema aufmerksam zu machen und die Öffentlichkeit mitzunehmen. Besonders der Naturschutzbund Wedemark² ist frühzeitig aktiv geworden. An der geplanten Transportstrecke zeigte der Nabu, bis in welcher Höhe Straßenbäume gelichtet werden müssten. Es gab Protest-Postkarten von Schüler*innen, großflächige Plakate an Hauswänden und Bushaltestelle sowie eine Petition an die Regional- und Landespolitik. Die Kommunalpolitik hat mit ihrer Öffentlichkeitsarbeit auf den Transport aufmerksam gemacht und wiederholt bei der Verwaltung nachgehakt. All diese verschiedenen Aktivitäten sorgten immer wieder für Berichte in der lokalen wie überregionalen Presse. Das wieder-

rum mobilisierte weitere Menschen, die sich gegen den Transport wehrten.

Im Fall der Airbus-Maschine hat die Untere Naturschutzbehörde den geplanten Transport untersagt, auch weil dieser durch das Landschaftsschutzgebiet Ellenbruch gehen sollte. Sicherlich hat der politische und gesellschaftliche Druck ihren Beitrag dazu geleistet. Aktuell steht die Maschine am Flughafen Hannover-Langenhagen. Der Parkbetreiber will das Flugzeug nach wie vor in den Heidekreis holen und behält sich rechtliche Schritte vor.

1) BGH, Urteil vom 25. Januar 2013 – V ZR 222/12

2) nabu-wedemark.net

> Ulrich Schmiersow ist umweltpolitischer Sprecher der Grünen in der Regionsversammlung. Als studierter Landschaftsplaner tut er dies auch beruflich als Koordinator des Insektenbündnisses Hannover.

> Darius Wenhold ist unter anderem für die Öffentlichkeitsarbeit der Grünen Fraktion in der Regionsversammlung zuständig.