

Staatsprojekt Autobahn

Ist die A 143 noch zu stoppen?

Wenige Kilometer nord-westlich von Halle wird derzeit eine 13 Kilometer lange Autobahn gebaut. Die Baustelle steht aktuell bei Salzmünde. Das Teilstück der A 143 soll 2025 in Betrieb gehen. In dem Fall wären Dutzende seltene Pflanzenarten wie das Adonisröschen regional oder deutschlandweit vom Aussterben bedroht. Viele ebenfalls seltene Insekten wie der himmelblaue Bläuling sind hochspezialisiert und symbiotisch mit bestimmten Pflanzen verbunden, auch sie würden dann aussterben. Weil das so ist, hat die Europäische Union die Porphyrkuppenlandschaft bei Brachwitz und Gimritz sowie den Muschelkalkhängen bei Köllme und Lieskau zum Biotop europäischen Ranges erklärt.

Warum das Artensterben?

Ein vom europäischen Recht geschütztes Flora-Fauna-Habitat darf nur verändert werden, wenn es dadurch ökologisch nicht beeinträchtigt wird. Das *Verschlechterungsverbot* ist vernünftig, sind wir doch mitten im sechsten planetaren Artensterben, und es gilt jede noch lebende Art zu schützen, nicht nur im Amazonas. Seit den 90er Jahren ist der Bestand an Insekten in Deutschland um bis zu 80 % gesunken.¹

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Autobahn deshalb im ersten Anlauf 2007 abgewiesen. Mit sehr geringen Änderungen hat die *DEGES* den Bauplan erneut eingereicht und 2019 gegen einen Kläger und die *BI-Saaletal* beim selben Gericht gewonnen. Das Gericht fand also, dass vier Spuren quer durch Naturschutzgebiete und direkt daran vorbei gebaut werden können und ein Schaden *zweifelsfrei* ausgeschlossen werden könnte. Das ist haarsträubender Unsinn. Autoabgase sind stickstoffhaltig, der Stickstoff ist aber ein starker Dünger, damit würde das Ökosystem eutrophiert, es wäre nicht länger nährstoffarm. Dann würden andere Pflanzen die Orchideen und weitere Arten überwuchern und verdrängen. Das Gericht fand aber, dass nicht nur wirklich alle Grenzwerte eingehalten würden, sondern dass das möglich wäre, weil die Autofahrer sich an ein Tempo 60 Limit halten würden. Denn ab, sagen wir Tempo 65, würden sie schon die Stickstoffwerte reißen. Die Studie von *TomTom* und *Apple* zeigt, dass auf allen Abschnitten der deutschen Autobahn gerast wird, mit und ohne Limit, auch wenn geblitzt wird.²

Die letzte Chance

Die an den Haaren herbeigezogene Rechtfertigung für die Autobahn zeigt einmal mehr: leider ist der Autobahnbau ein Staatsprojekt ersten Ranges. Auch die A 49 darf per Gerichtsbeschluss durch den Danneröder Wald gebaut werden, auch dort ist die Partei B90/Grüne eingeknickt und macht mit.

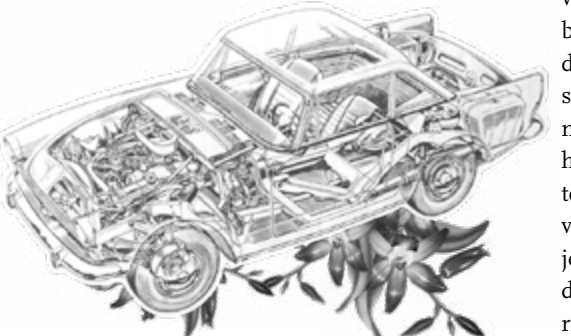
Dabei heißt Klimaschutz ohne wenn und aber Verkehrswende. Weltweit ist das Auto für 20 bis 25 % der Treibhausgase verantwortlich, in Deutschland für ca. 17 %. Und nein, die Antriebswende, das heißt der Wechsel zu elektrischen Motoren, ist keine Lösung. E-Autos sind für kurze Strecken, um die letzten Kilometer

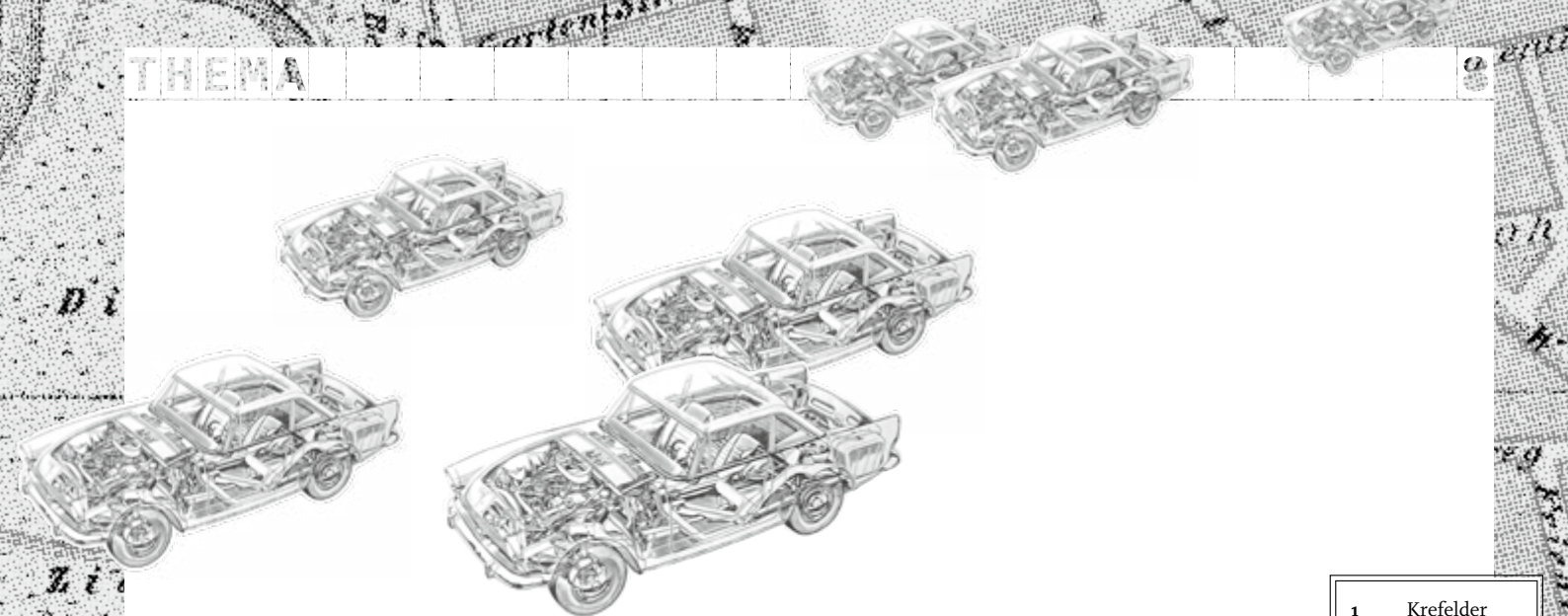
von der Bahn zu überbrücken, gut geeignet, deshalb brauchen sie überhaupt keine neuen Straßen. Sie haben einen versteckten CO₂ Ausstoß von 73 bis 98 Gramm je Kilometer durch die aufwändige Batterieproduktion und befüllt mit dem deut-

schen Kohle-Strommix sind es sogar 156 bis 181 Gramm.³ Damit hat das E-Auto im besten Fall die Klimabilanz eines sparsamen Diesels.

Was bleibt ist der Graswurzelwiderstand. Im letzten Jahr gab es eine bunte und lautstarke Demo gegen den Spatenstich von Andreas Scheuer von *Fridays for Future*, *Extinction Rebellion*, Freund*innen und der *Bürgerinitiative Saaletal*. Die *BI-Saaletal* plant jetzt den nächsten Schritt vor dem europäischen Gerichtshof. Der dürfte sich wesentlich weniger um deutsche Seilschaften kümmern. Er ist die letzte Chance auch darum, weil der EuGH schonmal milliardenteure Strafen zu verhängen drohte, zum Beispiel gegen Volkswagen im Dieselprozess. Wegen 13 km wird er nicht sein Umweltrecht opfern.

Das kostet leider viel Geld, die BI sammelt derzeit Spenden. Auch mit einer wesentlich niedrigeren Summe als den 50.000 € wird es für eine Klage reichen. Die entscheidende Frage wird sein, ob der EuGH die Klage annimmt. Tut er das, hat er schon entschieden, dass er am Urteil des Verwaltungsgerichts Zweifel hat. Das könnte noch dieses Jahr passieren.





Halle als Stolperstein der Autobahn?

Die BI hat den ehemaligen Verfassungsrichter Prof. Berkemann als Berater gewinnen können. Unser Anwalt ist auf Klagen gegen Straßenbauten spezialisiert. Beide sind der Meinung, dass wir diese Autobahn noch stoppen können. Es könnte zu einer Situation kommen, dass sie gebaut wird, aber der EuGH die Benutzung untersagt. Wir gehen davon aus, dass in diesem Fall das Bundesverkehrsministerium den Bau abbricht.

Ist das wahrscheinlich? Es ist noch nie passiert, das ist klar. Aber es stehen in Spanien, Österreich, NRW und Brandenburg Ruinen halbfertiger Atomkraftwerke. Sie alle wurden gebaut, während der Protest dagegen noch lief. Das Losbauen ist eine übliche Taktik, von der wir uns nicht irre machen lassen sollten. Wenn wir gewinnen, hätte das Vorbildcharakter: das europäische Recht würde in vielen Umweltbelangen deutlich gestärkt, der gerade besetzte Danneröder Wald hätte größere Chancen, für die A 49 nicht abgeholzt zu werden⁴ und der fast automatisch – trotz Klimakrise – voranschreitende Autobahnbau würde das zweite Mal gestoppt. Das letzte Mal war während der Winteroffensive von General Schukow – 1941. Für die Verkehrswende, Klimaschutz und Artenschutz brauchen wir ein Ende des deutschen Autobahnbaus – ein für alle mal.

Autobahn als staatliche Ideologie

Keine Architektur ist so fetischisiert wie diese Straße. Das hat historisch verständliche Gründe. Denn der »größte Führer aller Zeiten« inszenierte sich auf der *Reichsautobahn* als *erster Baumeister* der Nation. Das hat als Propaganda funktioniert. Zwar waren zu keinem Zeitpunkt mehr als 125.000 Arbeiter eingestellt (bei knapp 6 Millionen Arbeitslosen), war die Arbeit auf den *Hunger- und Elendsbahnen* gefürchtet und schlecht bezahlt, aber die meisten Deutschen wurden per *Reichssendung* und Radio-hör-Arbeitspause in den Betrieben in den Jahren 1933 bis 1939 dutzende Male beschallt. Fast jeden Monat wurde eine Baustelle oder ein Abschnitt mit großem Brimborium eingeweiht. Tatsächlich hat Hitler ca. 3.900 km bauen lassen, heute in der BRD sind es insgesamt 13.000 km. Und nein, es waren keine Aufmarschstraßen, nein es war keine geniale Wirtschaftspolitik. Beim Höchststand von 21 Autos auf 1.000 Einwohner war sie für die Wirtschaft voll und ganz überflüssig.⁵ Sie war allerdings ein großes Wahlkampfgeschenk an die

Autoindustrie, die Zementindustrie und natürlich die Bauindustrie. Und dann stellte sie sich als Crash Test Dummy heraus für das kometenhaft aufsteigende Medium Radio. Hier musste sich Hitler nicht mit der Tradition der Arbeiterbewegung ablagen wie am 1. Mai, hier war seine Zeremonie, sein Ornament der Masse, nicht für eingefleischte Nazis, sondern für die zu gewinnenden Arbeiter. Die ließen sich anfangs nichts vormachen, streikten oder flüchteten ganz von der Baustelle, mindestens einmal die Internationale singend.⁶ Es folgte Terror durch SA und temporäre KZ-Einweisungen. Das ist die verschwiegene Seite der glorreichen Autobahn. Die zweite ist die Verstrickung in den Holocaust, denn der Straßenbau der privaten Autobahn-Firmen und der zentralen Baufirma *Organisation Todt* diente der Ermordung zehntausender Jüdinnen, Juden, serbischer und sowjetischer Zivilisten.⁷

Die Ingenieure und Baufirmen kamen bis auf Albert Speer und Fritz Todt trotz Verstrickung in die *Vernichtung durch Arbeit* allesamt ungeschoren durch die Nachkriegszeit. Personal und Firmen gingen auf unter anderem in *Hoch-Tief* und *Strabag*. Die riesigen Gewinne aus der Kriegszeit wurden meines Wissens nicht enteignet. Es ist zu hoffen, dass die Jewish Claims Conference nach der Auto- auch die Bauindustrie zur Begleichung der ausstehenden Löhne bewegen wird.

Und Andi Scheuers Recht auf Rasen auf der Autobahn? Auch von Hitler: 1933 wurden alle Tempolimits aufgehoben. Und dann das, Tempo 60 auf einer schnurgeraden Strecke bei Halle, wenn das der Führer wüßte... 🐼

Conrad Kunze

Conrad Kunze ist Historiker und Soziologe, Dozent am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin, Sprecher der Bürgerinitiative Saaletal.



- 1 Krefelder Studie über das Insektensterben, aktuellste Version von 2017: www.spektrum.de/kolumne/der-globale-insektenzusammenbruch/1611020
- 2 Kai Biermann et al: *Wo Deutschland rast*. In: *die Zeit*, 10. April. 2019.
- 3 Christoph Buchal et al: *Kohlemotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO2-Bilanz?* IFO Institut 2019.
- 4 Siehe: www.waldstattsphalt.blackblogs.org
- 5 Siehe Ausführungen zu Deutsches Reich und Kraftfahrzeugbundesamt in: Christian Scherf et al: *Erlöschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende*. Transcript 2018.
- 6 Siman Golg: *Laying the Foundations of Occupations of Occupation Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway*. De Gruyter 2020, S. 72.
- 7 Neben Arbeiten Christian Sandkühlers siehe Siegfried Wolf: *Durchgangsstraße IV*. In: *Via Regia – Kulturroute des Europarates*, www.via-regia.org/bibliothek/pdf/S.Wolf.Durchg.4.pdf.

• Seite der Bürger*inneninitiative gegen den Bau der A143 durch das Saaletal: www.bi-saaletal.de