

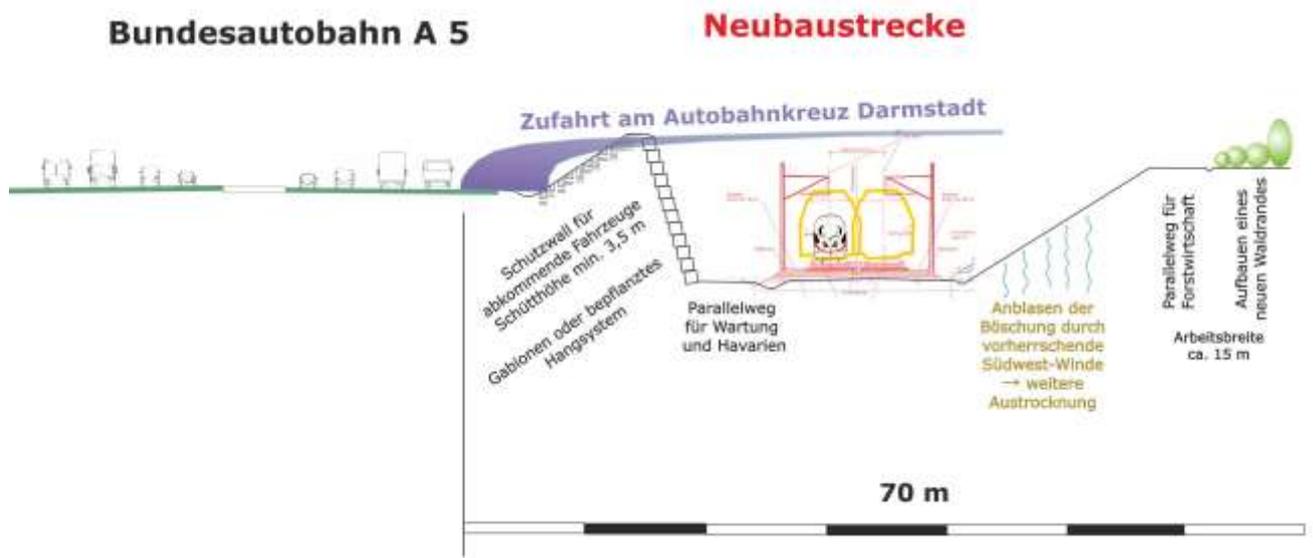
Vom Wert des Waldes

Worum es geht: eine neue Bahnstrecke

Seit den 90er Jahren wird eine neue Bahnstrecke zwischen den Ballungsgebieten Rhein-Main und Rhein-Neckar geplant. Zur Zeit läuft es ein so genanntes Beteiligungsforum, zu dem Verbände und Initiativen zu Diskussionsrunden eingeladen werden. Bei diesen Treffen hat die Deutsche Bahn AG das Sagen. Bei einem Treffen in Weiterstadt war es Ziel, den Trassenverlauf im Bereich Darmstadt zu besprechen. Hier erwies sich wieder mal, dass die Deutsche Bahn weiter die Ergebnisse des gesetzlichen Raumordnungsverfahrens ignoriert. Weiterhin stellt sie dessen Empfehlungen eine Trasse entlang der Autobahnen A5 und A67 entgegen. Damit ignoriert sie auch jahrelange Untersuchungen.

Es scheint verwunderlich zu sein, dass das Unternehmen hierbei in Kauf nimmt, eine teure Lösung zu wählen. Denn außer der Hauptstrecke wird hierfür eine weitere Anschlussstrecke Richtung Groß-Gerau für Güterzüge als notwendig angesehen. Und damit Züge zum Hauptbahnhof Darmstadt gelangen können, ist zumindest eine „Nordanbindung“ fällig.

Im Bereich von Darmstadt würden damit 61 bis 82 Hektar (wenn auch eine „Süd-anbindung“ hinzukommt) Landschaft, vor allem Wald, unter Schotter und Schienen dauerhaft begraben.

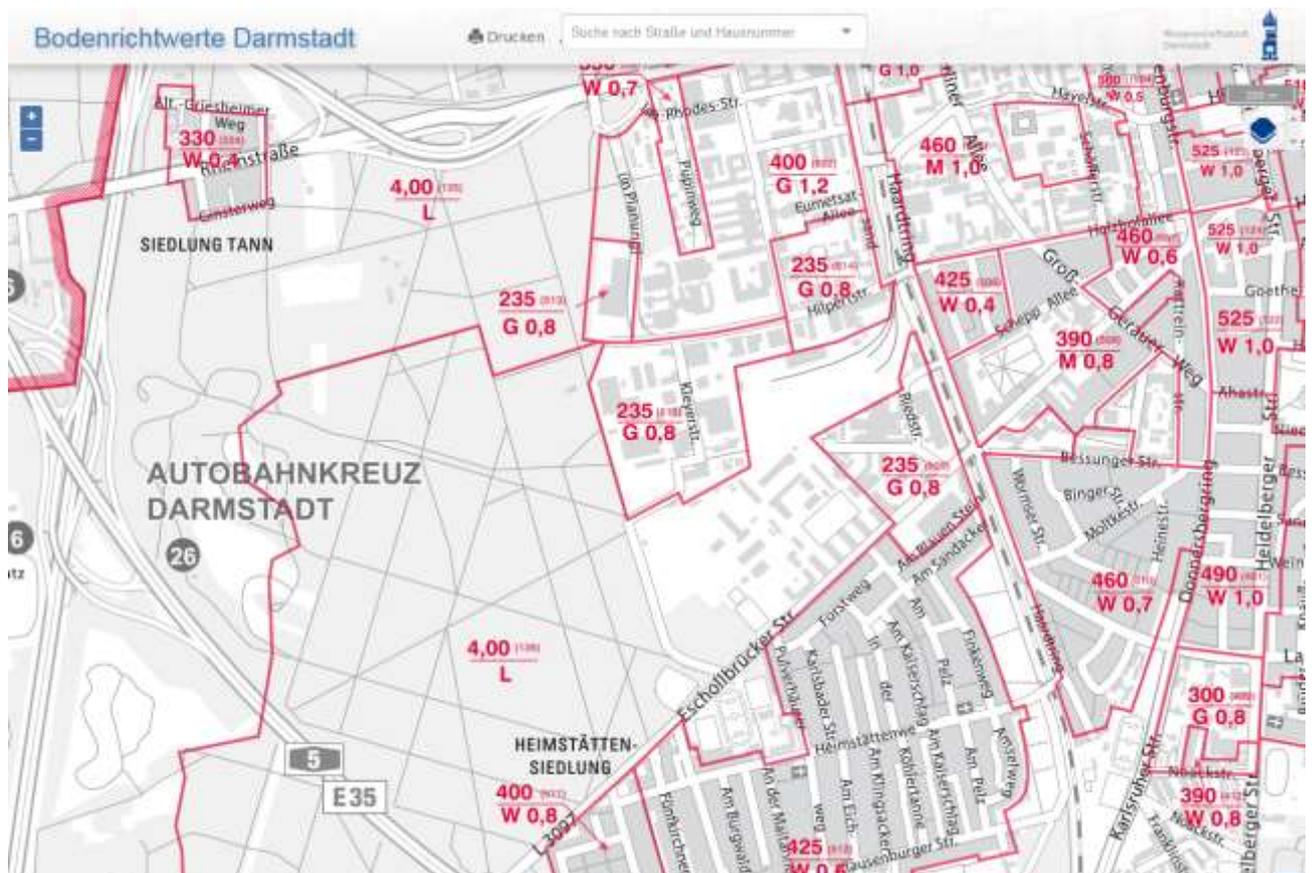


Querschnitt mit Autobahn (links) und Neubaustrecke (rechts) mit Havarieschutz und der Abbrückung für Autobahn-Parkplätze und -Abfahrten im erforderlichen Einschnitt

Die Antwort auf die Frage nach dem Verhalten der Deutschen Bahn AG ist einfach: die Natur ist billig! Und es winken Verkaufserlöse.

Natur ist billig

Auf den Internetseiten der Stadt kann unter *Stadtplan* auch eine Karte der *Bodenrichtwerte* aufgerufen werden.



Die Zahlen spiegeln die Tätigkeit von Gutachtern wider, die reale Quadratmeterpreise bei Grundstücksgeschäften auswerten. Also: landwirtschaftliche Flächen und Wald werden mit 4 € je Quadratmeter bewertet. Wenn nun der Bahn entlang der Autobahn eine Schneise gehauen wird, ist das weitaus billiger als eine Trasse durch die Stadt. Da spielt es keine Rolle, dass für die Stadt-Trasse so gut wie keine Fläche zu erwerben ist. Zwar werden die Flächen der einst volkseigenen DB nicht gehandelt. Es ist hierfür kein Preis angegeben, aber was noch nicht ist, kann ja noch werden. Innerstädtische Flächen hat die DB bei den Ausbesserungswerken (Lokwerk 1955, Wagenwerk 2002) verkauft und es haben sich stets Grundstückspreise gefunden.

Wenn die Bahn weitere große Flächen am Güterbahnhof, am Betriebswerk und auch kaum noch genutzten Gleise am Hauptbahnhof verkaufen will, wird sie das tun. Eine Neubaustrecke in diesem Bereich würde nur stören. Dass dies keine Fantasie ist, beweist der Tiefbahnhof Stuttgart, der wider die Vernunft und gegen den Rat von Fachleuten eigentlich ein Grundstücksgeschäft ist...

Das Bürger-Interesse

Sollte das finanzielle Begehren die Deutsche Bahn in ihrem Tun leiten, ist zu fragen, ob dies im Sinne der Bürger_innen von Darmstadt ist. Gefühlt ist ihnen nämlich der Wald wichtig. Bei der Bürger-Befragung 2012 war dem Fragebogen ein Extrablatt beigelegt, welches den angeschriebenen Personen die Gelegenheit geben sollte, ihre persönliche Meinung mitzuteilen. Der Text lautete: „Hier haben Sie die Möglichkeit, uns Ihre Meinung über Darmstadt mitzuteilen.“ Als Anregung standen zum besseren Verständnis auf dem Extrablatt drei Fragen: „Was finden Sie an Darm-

stadt liebenswert?“, „Was gefällt Ihnen an Darmstadt überhaupt nicht?“ und zuletzt „Was Sie uns schon immer sagen wollten“.

Die Resonanz war sehr gut, das Extrablatt wurde rege genutzt. In folgender Tabelle sind die jeweils drei häufigsten Nennungen und ihre Häufigkeiten aufgelistet:

Positive Äußerungen Nennungen

Stadt im Grünen, schöne Parks, Nähe Wald	702
Größe – überschaubar, alles gut erreichbar	468
große Kulturangebote	331

Negative Äußerungen

schlechte Ampelschaltung	330
Verkehr allgemein, zu viele Fahrzeuge in der Stadt	320
Parkplatzsituation – hohe Gebühren	315

Das Ergebnis dürfte eindeutig sein. Leider ist diese Art der Befragung nicht mehr wiederholt worden.



Monopoly als Spiegel: Wert ist, wenn Häuser und Hotels gebaut werden können

Was ist Wald denn nun wert?

Offensichtlich besteht ein großer Unterschied zwischen dem wirtschaftlichen Marktwert und dem Bürger-Interesse. Auch der Leitfaden für den Waldfachmann hilft nicht weiter:

Um den Waldbodenwert zu ermitteln, wird der am Wertermittlungstichtag im gewöhnlichen Grundstücksverkehr zu erzielende Preis als Basis verwen-

det. Dabei sind die Waldbodenpreise zu berücksichtigen, die mit dem Verkauf von vergleichbaren Waldflächen (Funktion, Lage, Flächenform, Größe, Bodenbeschaffenheit, Erschließungszustand und Ertragsfähigkeit) erzielt worden sind.

Quelle: <https://www.sv-binder.de/wald-bzw-forstbewertung>

Außer Holz hat der Wald natürlich mehr zu bieten. Die Westwaldallianz schreibt in ihren Flugblättern:

Die Wälder westlich von Darmstadt liegen für die Stadt in der Hauptwindrichtung. Sie sind die Klimaanlage unserer Stadt. Der „Westwald“ ist Einzugsgebiet für unser Wasserwerk bei Eschollbrücken. Und er ist Naherholungsgebiet. Und er hält den eiszeitlichen Wüstensand des Dünengürtels fest, der sonst in die Stadt wehen würde.

Darüber hinaus ist bekannt, dass Wald CO₂ abbaut, Sauerstoff erzeugt und ein Lebensraum für Tiere und Pflanzen ist.

Aber wie das bewerten? Wenn die Grundwasserneubildung im Jahr etwa 10 cm beträgt, und die Wasserschutzzonen vor allem in den Wäldern liegen, wieviel ist das wert? Viele Fragen. Mit dem Wald scheint es zu gehen wie mit der Luft. Jeder braucht sie, sie ist umsonst, und deswegen scheint es für viele Menschen immer noch ein Naturrecht zu sein, sie vergiften zu dürfen...

Wer sich mit dem Stichwort „Monetarisierung von Natur“ auf die Suche begibt, wird schnell fündig:

Wo es keine regelmäßigen Referenden zu wichtigen politischen Fragen gibt, lassen sich Bürgerpräferenzen für öffentliche Güter i. a. nur durch Befragungen hinreichend zuverlässig aufdecken. Solche Befragungen sind freilich erheblichen Einwendungen ausgesetzt. Die wichtigsten unter ihnen betreffen zum einen die Fragen der für die Äußerung einer Präferenz (insbesondere in Form einer Zahlungsbereitschaft) erforderlichen Information und Vorstellungskraft, zum anderen die Frage des strategischen Verhaltens der Befragten. Hier ist auch der Grund zu sehen, warum Zahlungsbereitschaftsanalysen im Zusammenhang mit Umweltproblemen bislang praktisch kaum eine Rolle spielen.

Quelle: Frank Beckenbach, Ulrich Hampicke, Werner Schulz: Möglichkeiten und Grenzen der Monetarisierung von Natur und Umwelt, Schriftenreihe des IÖW 20/88

https://www.ioew.de/uploads/tx_ukioewdb/IOEW_SR_020_Monetarisierung_Natur_Umwelt.pdf

Aber was wäre gewonnen, wenn jedem Darmstädter Haushalt der Wald 220 Euro im Jahr wert ist? Dies würde zumindest die Deutsche Bahn nicht sehr beeindrucken. Eher wäre es der Ansatz eines Wald-Zertifikates, der Maßnahmen im und am Wald verteuert. Immerhin lief es beim Emissionshandel mit CO₂-Zertifikaten mal ganz gut, bis sich die Industrielobbyisten wieder mal durchsetzten. Inzwischen sind so viele Zertifikate ausgegeben worden, dass die Tonne CO₂ nur noch 7 € kostet. Von einer Steuerung kann keine Rede mehr sein...

Gute alte Methode: Priorität der Politik

Wenn das alles so schwierig ist, mit marktwirtschaftlichen Methoden den Wald zu retten, muss wieder die Politik ran.

Um im Monopoly-Bild zu bleiben: Was stellt eigentlich die grüne Mitte dar, an deren Rand sich die Straßen und Ereignisfelder befinden? Etwa das Unsagbare: dass nicht alles käuflich und verkäuflich ist, weil es zum Leben gebraucht wird?

Das zu bewerten, braucht es kein Expertenwissen. Im Gegenteil: bevor mühsam errechnet wird, was „Naturkapital“ wert ist, die Hummeln und Spinnen, Kräuter und Bäume, ist es zu entscheiden, was zählt: Wirtschaftliche Interessen, die doch nur kurzfristig sind und aufs einzelne Unternehmen ausgerichtet, oder der politische Willen der Mehrheit.

Eine Sache für Bürgerbeteiligung.

Darmstadt, den 7. Oktober 2017