

Umweltschutz:

Frankreichs Autobahn-Albtraum

Ein französisches Gericht hat den Bau einer Autobahn gestoppt. Umweltschützer jubeln, Lokalpolitiker sind fassungslos. Und was geschieht mit der kilometerlangen Bauruine?

Von [Annika Joeres](#), Nizza

11. März 2025, 5:42 Uhr



Die A69 ist illegal und wird nun nicht mehr weiter gebaut – gleich daneben gibt es seit Jahrzehnten eine funktionierende Bundesstraße. © Ed Jones / AFP/Getty Images

Frankreichs Autobahn-Albtraum – Seite 1

Die Baubesetzer sind bereit. Klettergurte, Rucksäcke mit Notproviant und Schlafsäcke liegen parat, falls die Bagger wieder anrollen, um hundertjährige Eichen für eine Autobahntrasse zu fällen. Vor wenigen Tagen feierte die französische Umweltbewegung einen ihrer größten Erfolge: Ein Gericht stoppte den Bau der Autobahn 69 zwischen dem südfranzösischen Toulouse und der Kleinstadt Castres. Bis zum Morgengrauen feierten sie den "denkwürdigen Tag", erzählt Laurent Prost. "Sollte der Staat trotz des Urteils wieder mit Kettensägen anrücken, werden Umweltschützer aus ganz Frankreich hier auf den Bäumen sitzen", prophezeit der pensionierte Mediziner. Denn die Regierung kündigte umgehend nach dem Urteil an, in Berufung zu gehen – und baldmöglichst die Arbeiten wieder aufzunehmen.

Zu großer Schaden, zu wenig erkennbarer Nutzen

Die Autobahn sollte die Fahrzeit zwischen Toulouse und Castres um etwa 20 Minuten verkürzen.

Es ist ein beispielloser Vorgang, viele Fachleute bezeichnen ihn als einmalig in ganz Europa: Das Toulouser Verwaltungsgericht beendet den größten Autobahn-Neubau Frankreichs, und zwar nachdem rund die Hälfte der Strecke gebaut ist. Der Schaden für die Umwelt und Tiere sei größer als der Nutzen für die Bevölkerung, heißt es in dem Urteil. Die anliegenden Städte seien keineswegs wirtschaftlich "abgehängt" und es sei auch nicht erwiesen, dass dieses Projekt den Wohlstand der gesamten Region fördere.



Nun windet sich eine abgebrochene Straße durch die grüne Landschaft unweit der Pyrenäen. Mehr als die Hälfte der Terrassierung ist abgeschlossen, der Asphalt wurde jedoch noch nicht gegossen. Das Projekt ist schon Jahrzehnte geplant und so hochumstritten, dass sich die Pariser Parteien bei jeder Neuwahl dafür oder dagegen positionieren. Präsident Emmanuel Macron und seine verschiedenen Premierminister unterstützten stets den Bau der

A 69.

"Dieses Urteil ist ein Paukenschlag für ganz Europa", sagt Dorian Guinard, Umweltschützer an der Universität Grenoble. Denn der Richterspruch sei auf Grundlage der Richtlinie des Europäischen Rates zur Erhaltung des natürlichen Lebensraumes sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen getroffen worden. Es zeige: Europäische Großprojekte müssten mehr als jemals zuvor das Recht der Natur und Tiere berücksichtigen. Nur ein überwiegendes öffentliches Interesse könne die Schutzregeln außer Acht setzen und dieses öffentliche Interesse hätten die verantwortlichen Politiker und Verwaltungen in diesem Fall kaum begründen können. "Es reicht nicht aus, zu sagen: Die Autobahn spart ein paar Minuten Wegzeit und wird deswegen die gesamte Region voranbringen", sagt der Experte.

300 Millionen Euro für ein nun illegales Bauprojekt

Genau diese Zeitersparnis aber war das größte Argument der Befürworter: Die rund 60 Kilometer lange Autobahn sollte die Menschen 15 bis 20 Minuten schneller von Castres nach Toulouse bringen, Frankreichs viertgrößte Stadt. Auch die Lastwagen der örtlichen Fabriken würden dann nicht mehr die Innenstädte der durchfahrenden Städte belasten. Die A 69 wurde vor über 20 Jahren geplant, Umweltschutzorganisationen klagten seit Jahren gegen die Bauarbeiten und forderten, die Bauarbeiten bis zu einem Urteil zu stoppen. Verwaltungsgerichte erlaubten jedoch immer wieder, die Baustelle zu eröffnen, bevor über die Rechtmäßigkeit abschließend entschieden war. "Es ist ein schweres Versäumnis der Politik, das Urteil nicht abzuwarten. Nun flossen schon 300 Millionen Euro in ein illegales Projekt", sagt der Jurist Guinard.

Infrastrukturausbau

Mehr zum Thema

[Verbandsbeschwerderecht: Ein Schutzwall für die Umwelt bröckelt](#)

[Autobahnausbau in der Schweiz: Der unterschätzte Machtfaktor](#)

[Verkehrspolitik: Sie bauen einfach immer weiter](#)

Schon die ersten Steinbrüche, die Hunderttausende Kubikmeter Füllmaterial für die Trasse liefern sollten, scheiterten am Widerstand der Anlieger. Verschiedene Aktivisten besetzten

über viele Monate die hundertjährigen Bäume, die für die Trasse gefällt werden sollten. Sie gründeten eine *zone à défendre* (ZAD), eine zu verteidigende Zone, in der sie lebten, neue Gemeinschaftsformen erprobten und sich selbst versorgten – auf Flächen, die eigentlich asphaltiert werden sollten. Im vergangenen Oktober wurde das letzte Haus einer Obstbäuerin abgerissen, die viele Aktivisten in ihrem Garten beherbergte. Dutzende Prozesse wurden gegen die Besetzerinnen und Besetzer geführt, viele Polizeieinsätze endeten mit verletzten Aktivisten.

Oder die erste nationale Fahrradstrecke?

Dass die Aktivisten nun vor Gericht Recht bekommen haben, macht die Befürworter der Autobahn fassungslos. "Das darf alles nicht wahr sein", sagt Pascal Bugis, der Bürgermeister von Castres, wo die Autobahn startet. Seit mehr als zwei Jahrzehnten regiert er in dem Ort, die Autobahn stand stets auf der Agenda. "Wir müssen es schaffen, erhabenem Hauptes aus dieser Affäre hervorzugehen." Der Bürgermeister meint ein mögliches Berufungsverfahren, über das aber erst in anderthalb oder zwei Jahren entschieden wird. Kein Richter könne "Bauruinen in Frankreich" wollen, sagt Bugis.

Schon in wenigen Wochen, so hofft der Lokalpolitiker, soll eine Eilentscheidung Bauarbeiten bis zum finalen Urteil ermöglichen. Das ist aber nur möglich, wenn das jetzt gefällte Urteil "Unregelmäßigkeiten" enthält. Jurist Guinard hält es für nahezu ausgeschlossen, dass die Bauarbeiten weitergehen, solange das Urteil aussteht, und auch Bürgermeister Bugis sieht einen "Weg voller Hindernisse". Er hofft, die Umweltbilanz des Projektes noch aufzubessern, vielleicht durch ein paar zusätzliche Bäume, durch neue Schutzflächen. Aber ein überzeugender Ausweg aus dieser Sackgasse fällt ihm, dem jahrzehntelangen Stadtchef, auch nicht ein. Für Castres sei die Autobahn entscheidend, sagt er, um junge Familien und hoch qualifizierte Pendler aus Toulouse anzuziehen.

Auch der Präsident des Départements, Christophe Ramond, kann seine Wut nur schwer verbergen. "Was ist mit unseren Kindern?", fragt er mehrfach. Die Autobahn sollte die Region nach vorne bringen – sie würde Industrie und neue Bewohner anziehen. Ohnehin setze er sich persönlich für ökologische Projekte ein, für Fahrgemeinschaften, Solardächer auf den Schulen, Fahrradwege in den Städten. Nicht die Bauarbeiten vor dem Urteil seien das Problem, sondern die Langsamkeit der Gerichte. "Dass wir jetzt mit einer halbfertigen Autobahn da stehen, ist grotesk."

Hunderte Hektar Agrarflächen wurden enteignet, Dutzende Hausbesitzer mussten weichen. Viele Gegner sind überzeugt: Dieses Großprojekt hätte nie beginnen dürfen. "Ich bin selbst täglich die existierende und schnurgerade Bundesstraße gefahren", sagt der Rentner und Aktivist Prost. Er sei früher politisch nie aktiv gewesen. Doch die Autobahn habe ihn aufgerüttelt: "Ich fuhr täglich auf der bestehenden Bundesstraße zu meiner Praxis und dachte jedes Mal: Hier läuft alles gut, warum wollen wir die Natur zerstören?" Das Urteil versöhne ihn wieder mit dem Rechtsstaat.

“Diese Autobahn symbolisiert unsere gesellschaftliche Schwierigkeit, uns von anachronistischen Projekten zu lösen.”

Auch viele Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben das Projekt früh kritisiert. Der Klimatologe Christophe Cassou ist einer von ihnen. "Wir wurden sogar unter Eid im Parlament befragt. Wir kamen mit unseren Fakten – die Befürworter aber mit ihrem Glauben." Cassou zählt seine Argumente auf, ihm ist anzuhören, dass er sie schon häufig vorbringen musste: Die Autobahn spare wenig Zeit, verursache aber hohe CO₂-Emissionen, bedrohe über 150 geschützte Arten, versiegele fruchtbare Böden in einer trockenen Region und gefährde Frankreichs Klimaziele. "Das Urteil gibt uns nun in allen Punkten recht", sagt Cassou. Dennoch fragt er sich, warum keine rationale Debatte möglich war. "Diese Autobahn symbolisiert unsere gesellschaftliche Schwierigkeit, uns von anachronistischen Projekten zu lösen." Der Grund dafür liege in der Verkennung der eigenen Verwundbarkeit. "Jeder Zehntelgrad mehr macht uns anfälliger, etwa für extreme Trockenheit wie in dieser Region", sagt der Wissenschaftler

Die Befürworter wollen den Bau auch nach dem Richterspruch fortsetzen und damit vollendete Tatsachen schaffen: Wenn die Autobahn bis zum Urteil in einem Berufungsverfahren weitergebaut würde, könnte ein Gericht nicht seine Nutzung verhindern, so lautet die Losung. Sie führen das Beispiel einer Umgehungsstraße vom nordfranzösischen Lille an, die nach Vollendung zwar für illegal erklärt wurde, aber anschließend dennoch befahren werden konnte. Dem widerspricht der Experte Guinard: "Im hier angewandten Umweltrecht darf auch eine vollständig fertige Autobahn nicht benutzt werden, wenn die letzte Instanz sie als illegal erbaut erachtet."

Was aber geschieht dann mit der Strecke? Verschiedene Organisationen schlagen vor, die Strecke zur ersten nationalen Fahrradstrecke zu erklären. Am Rande könnten Forschungszentren entstehen zum Klimawandel, es könnten verschiedene Baumarten und Gemüsepflanzen auf ihre Anpassungsfähigkeit an Dürre gepflanzt und getestet und Biobauern und Kulturzentren angesiedelt werden. Aber auch dieses Projekt steht still, solange das letzte Urteil noch aussteht.

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-03/umweltschutz-autobahn-baustopp-gericht-regierung-frankreich>