



## **Rodung der „Käfer-Insel“ im Fechenheimer Wald steht bevor - VGH Kassel weist Eilantrag zurück**

Frankfurt am Main, den 15.02.2026

Sehr geehrte Damen und Herren der Frankfurter Medien,

der Hessischer Verwaltungsgerichtshof hat am vergangenen Freitag, 13.02.2026, den Eilantrag der Bürgerinitiative für den Erhalt der Grünen Lunge am Günthersburgpark (BIEGL) in Zusammenarbeit mit dem Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn (AUA) gegen den Planänderungsbescheid zur A 66 im Abschnitt Riederwald abgelehnt.

Damit rückt die Rodung der verbliebenen Eichen auf der sogenannten „Käfer-Insel“ im Fechenheimer Wald näher. Im Verlauf der vergangenen Woche war bereits Unterholz auf der Käfer-Insel entfernt worden. Mit der Rodung der alten Eichen ist voraussichtlich ab Montag, 16. Februar 2026, zu rechnen.

Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens zwischen dem Land Hessen und der BI war die Zulassung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz für die streng geschützte Käferart Großer Heldbockkäfer (siehe Anhang). BI und Aktionsbündnis erachten die Erteilung der aktuellen Ausnahmegenehmigung für die streng geschützte altholzbewohnende Käferart - so wie sie im Planfeststellungsbeschluss vom 24.10.2025 begründet wurde - als rechtswidrig.

Im Detail ersuchten BI und Aktionsbündnis am 2. Januar 2026 Rechtsschutz vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof mit den Argumenten, dass

- kein Interesse am Sofortvollzug einer Rodung der Brutbäume bestehe, weil die Baustraßen rund um die Käfer-Insel nunmehr fertig und befahrbar seien;
- das Vorkommen der Käferart „Großer Eichenheldbock“ nicht tiefgehend ermittelt worden sei;
- die Folgen und Schäden der aktuellen Baumaßnahme isoliert betrachtet würden, obwohl für die Autobahnabfahrt an der Borsigallee hin zum Parkhaus ein weiteres Planergänzungsverfahren anstehe, das weitere Waldflächen beanspruchen werde;
- die Ausgleichsfläche im hinteren Teil des Fechenheimer Waldes wenig geeignet sei, um die Käferpopulation der Käfer-Insel aufzufangen;
- weil Klimaschutzbelange bei den Rodungen außer Acht gelassen worden seien.

Das Verwaltungsgericht bewertete die Klagebegründungen der BI und des Aktionsbündnisses in seinem Urteil vom 13.2.2026 als rechtlich „nicht durchgreifend“ oder „nicht durchdringend“. Als plausibel betrachtete der VGH die Antragserwiderung der beigeladenen Autobahn GmbH, dass noch vor Ablauf der aktuellen Rodungszeit die Rodung (der Käfer-Insel) durchzuführen sei, da spätestens zum 1. April 2027 die hydrologische Bauphase 4 für den Bau der A 66 Riederwaldtunnel beginne, was eine rechtzeitige Baufeldfreimachung – auch zur Kampfmittelerkundung – voraussetze (siehe Anhang). Laut VGH begegnet der angefochtene Planänderungsbeschluss nach seiner Prüfung „keinen rechtlichen Bedenken“. Auch dem noch anhängigen Hauptsacheverfahren wird wenig Erfolg eingeräumt.

Der VGH folgt mit seiner Ablehnung des Eilantrages einer Linie, die in vergleichbaren Verfahren zunehmend sichtbar wird: Infrastrukturprojekte werden regelmäßig als „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ anerkannt – selbst dann, wenn irreversible Eingriffe in ökologisch wertvolle Lebensräume erfolgen.

Der Fechenheimer Wald gilt als ökologisch wertvolles Waldgebiet. Im Arten- und Biotopschutzkonzept der Stadt Frankfurt wird er als „von herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz“ geführt. Waldspazierende kennen und schätzen ihn als Erholungsraum im GrünGürtel.

BI und Aktionsbündnis bedauern, dass Biodiversität in der Abwägung des Verwaltungsgerichts als ein durch Ausgleichsmaßnahmen ersetzbarer Faktor erscheint – und nicht als eigenständiges, überragendes Schutzgut. „Dabei ist es Biodiversität, die unsere Existenzgrundlage sichert“.

Der weltweite Verlust biologischer Vielfalt zählt laut der Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES) zu den größten Risiken für Wirtschaft und Gesellschaft.

Insbesondere kritisieren BI und Aktionsbündnis, dass wiederholt Ausnahmegenehmigungen - wie im Fechenheimer Wald erfolgt - erteilt werden. § 45 Abs. 7 BNatSchG erlaubt Ausnahmen „im Einzelfall“. Einzelfall heißt nicht Regelmechanismus. Einzelfall heißt nicht systematische Überwindung artenschutzrechtlicher Verbote. Wenn Ausnahmen zur Routine werden, verschiebt sich das Gleichgewicht des Naturschutzrechts und zwar zu Lasten von Biodiversität und zu Lasten von Ökosystemleistungen.

Es stellt sich die Frage, wie unsere Ökosysteme diese Logik auf Dauer tragen?

Kontakt:

Simone Kühn (AUA)  
[SimKuehn@web.de](mailto:SimKuehn@web.de)  
069 / 150 55 922

Willi Loose  
w.loose@arcor.de  
06109 - 5097807

## **Anhang:**

Jahrelange juristische Auseinandersetzungen (2007-2019) hatte es schon vor der Ausnahmegenehmigung für die ebenfalls streng geschützte Bechsteinfledermaus gegeben. Damals hatte der BUND das Verfahren eingeleitet.

Hier merken BI und Aktionsbündnis an, dass der Name „Riederwald“ auf die geologische Geschichte des heutigen Eingriffsgebietes der Autobahntrasse verweist. Das Gebiet ist geprägt durch ehemalige Main-Altarme, Vorkommen von Riedgräsern, Schilf, Staunässe und Grundwasserströme. Mit dem Bau des Riederwaldtunnels – einem massiven Betontrog – greift das Projekt tief in diese hydrologischen Systeme ein. In den sogenannten „hydrologischen Bauphasen“ müssen Grundwasserströme dauerhaft umgeleitet und technisch kontrolliert werden. Das Riedgebiet wird hier technisch überformt. Natürliche Dynamiken werden durch Ingenieurhydrologie ersetzt.

## **Überblick über die Genese der Käfer-Insel:**

Das Vorkommen von Eichenheldbockkäfern im Fechenheimer Wald war im Sommer 2022 erst wenige Monate vor dem geplanten Baubeginn der Autobahntrasse nachgewiesen worden. Der Nachweis zog „ungewöhnliche, beinahe kuriose Maßnahmen“ nach sich: Der Autobahn GmbH des Bundes wurde im Januar 2023 lediglich eine Teilrodung des Waldes genehmigt. Eine kleine Waldinsel mit Brutbäumen der seltenen Käferart wurde bei den Fällungen ausgespart, um eine notwendige artenschutzrechtliche Prüfung nachzuholen. Um die Insel mit den verbliebenen Eichen herum wurden asphaltierte Baustraßen angelegt, die für den Baustellenverkehr bislang nicht in Anspruch genommen wurden, u.a. weil der Baubeginn des Autobahntrogs im Januar 2026 am westlich gelegenen Bauabschnitt der Trasse (Dreieck Erlenbruch) erfolgte.