

Rechtliche Optionen für den Dannenröder Wald: Rodungsstopp, Ergänzungsverfahren – ist das wirklich unmöglich?



Rechtliche Optionen für den Dannenröder Wald: Rodungsstopp, Ergänzungsverfahren – ist das wirklich unmöglich?

Rechtsanwältin
Dr. Roda Verheyen
Rechtsanwälte Günther

Hamburg, 10/2020

im Auftrag von Greenpeace e.V.

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Rund 590.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.

Impressum

Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/3 06 18 - 0 **Pressestelle** Tel. 040/3 06 18 - 340, F 040/3 06 18-340, presse@greenpeace.de, www.greenpeace.de
Politische Vertretung Berlin Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, Tel. 030/30 88 99 - 0 **V.i.S.d.P.** Marion Tiemann **Foto** Titel: Bernd Lauter / Greenpeace **Gestaltung** Lena Riens / Greenpeace

Kurzvermerk

Rechtliche Optionen für den Dannenröder Wald:

Rodungsstopp, Ergänzungsverfahren – ist das wirklich unmöglich?

NB: Dies ist eine vorläufige Prüfung, kein Einblick in die Planfeststellungsunterlagen, keine ausführliche Zuständigkeitsprüfung, keine Aktenkenntnis, keine Kenntnis der schriftlichen Gründe des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom Juni 2020

Ergebnis:

Das Hessische Verkehrsministerium ist weiterhin die zuständige Planfeststellungsbehörde und damit zuständig für Ergänzungsverfahren und den Vollzug, also einen eventuellen Rodungsstopp.

Das Verkehrsministerium in Hessen kann den Bau und die Rodungen im Dannenröder Wald auf rechtllichem Wege noch stoppen und zwar aus drei Gründen:

- 1) die Einhaltung des materiellen Wasserrechts ist nicht ausreichend nachgewiesen, insbesondere sind die Auswirkungen der Rodungen und Überbauung auf die Grundwasserkörper nicht ausreichend untersucht. Dies gilt auch nach Vorlage des neuen wasserrechtlichen Fachbeitrags vom 28. September 2020 durch die DEGES. Dieses Gutachten erfüllt (bisher) keine rechtliche Funktion. Es ist ein eigenes Obergutachten bzw. zumindest eine hinreichende Prüfung der hessischen Verwaltung im Rahmen der Zuständigkeit als Planfeststellungsbehörde erforderlich (Art. 4 WRRL), um Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben der Gutachter der DEGES zu überprüfen. Diese Prüfung muss im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert werden (Planergänzungsbeschluss). In diesem Verfahren sind andere Ministerien und Behörden und Umweltverbände zu beteiligen.

Dies kann und sollte auch durch die für das Wasserrecht zuständige Stelle eingefordert werden, hier das Umweltministerium. Der Planfeststellungsbeschluss unterliegt in wasserrechtlicher Hinsicht dem Erfordernis des Einvernehmens der Fachbehörde.

- 2) Mit Urteil vom Juni 2020 hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass eine Verfahrensvoraussetzung im Planfeststellungsverfahren nicht eingehalten wurde. Ein Gutachten fehlte, nämlich der wasserrechtliche Fachbeitrag. Zu diesem müssen Umweltverbände und Fachbehörden noch Stellung nehmen können. Während dieses Beteiligungsverfahrens kann der Vollzug ausgesetzt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil nur abgelehnt, die Behörde dazu zu verpflichten – es sah zum damaligen Zeitpunkt nicht genügend Gründe dafür. Die Behörde kann es aber jederzeit mit Gründen (siehe oben) veranlassen.

- 3) Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht ausgenutzt werden wie er ist, er kann vielmehr nach § 76 Abs. 1 VwVfG geändert werden, nach § 77 VwVfG kann er sogar dann aufgehoben werden, wenn mit dessen Durchführung bereits begonnen wurde. Grundsätzlich gilt das auch für einen Planfeststellungsbeschluss, für den der Bedarf an der Straße gesetzlich festgestellt wurde (Fernstraßenausbaugesetz). Ein Planänderungsverfahren kann auch jetzt noch eingeleitet werden, und ggf. sogar mit der Aufhebung des Beschlusses enden. Zu rechtfertigen wäre das trotz der fortgeschrittenen Baureife aus den folgenden Gründen:
- a) die Auswirkungen auf die Grundwasserkörper und Trinkwasserschutzgebiete müssen aufgrund der sich deutlich zeigenden Nutzungskonflikte (Trockenheit, Klimawandel) anders bewertet werden. In Hessen ist 2018 und 2020 an mehreren Stellen der Trinkwassernotstand ausgerufen worden, die Grundwasserneubildung ist deutlich zurück gegangen.
- b) die Auswirkungen des Vorhabens auf die Waldfunktionen und das globale Klima sind im Rahmen der Planfeststellung 2012 nicht (und zwar nach heutigem Stand gar nicht) berücksichtigt worden, sind aber so erhebliche Belange, dass dies nachgeholt werden muss. Der Eingriff in den Wald kann zusammen mit extrem warmen Sommern dem Wald insgesamt erheblich schaden. Eine Trassenänderung auf Grundlage der alten NABU Variante ist möglich und würde den Wald und das Grundwasser schützen.

Begründung:

1.

Die A 49 ist eine Bundesautobahn, ihre Zulassung, Planung und Bau bestimmt sich nach dem Bundes-Fernstraßengesetz. Der vordringliche Bedarf wurde bereits mehrfach im Bundesverkehrswegeplan und Fernstraßenausbaugesetz festgestellt. Die Variantenwahl und -untersuchung stammt ursprünglich aus dem Jahr 1998/99. Der Planfeststellungsbeschluss, also das grundlegende Baurecht stammt aus dem Jahr 2012.

Das Land Hessen und (ehemals) die Straßenverkehrsbehörde Hessen Mobil (jetzt; die DEGES) plant und baut (noch) für den Bund. Die A 49 soll die Verbindung zwischen Gießen und Kassel verbessern. Zuständige Behörde für die rechtliche Genehmigung ist das Verkehrsministerium (Planfeststellungsbehörde).

Zwischen Stadtallendorf und Gemünden quert das Teilstück der A49 ein FFH-Naturschutzgebiet. Es werden ca. 85 ha Mischwald gerodet, die allerdings an anderer Stelle nach dem Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden müssen.

Anhand der folgenden Grafik wird der „Lückenschluss“ deutlich.¹



2.

Die 17,4 km lange Trasse tangiert das FFH-Gebiet „Herrenwald östlich Stadtallendorf“, greift in die Waldbereiche der Geiersberger Heege und der Kirschbrückhege ein, quert die Kleinaue mit der B 62, und durchfährt den Dannenröder Forst, und schneidet dann nochmal den Waldbereich Wutholz südlich Maulbach an.

Der Dannenröder Forst (auch Dannenröder Wald) ist ein ca. 300 Jahre alter Laub- und **Mischwald** zwischen **Homberg (Ohm)** und **Stadtallendorf** 20 km östlich von **Marburg** in **Hessen**. Es handelt sich um einen Dauer-Mischwald mit einem hohen Anteil an **Buchen** und **Eichen**. Der Wald gilt seit den 1980er Jahren als Vorzeigewald für **nachhaltige Forstwirtschaft**. Die geplante Rodung aufgrund der Flächenbedarfe für die A 49 betrifft eine 85 ha großen Fläche, davon 27 ha im Dannenröder Forst.

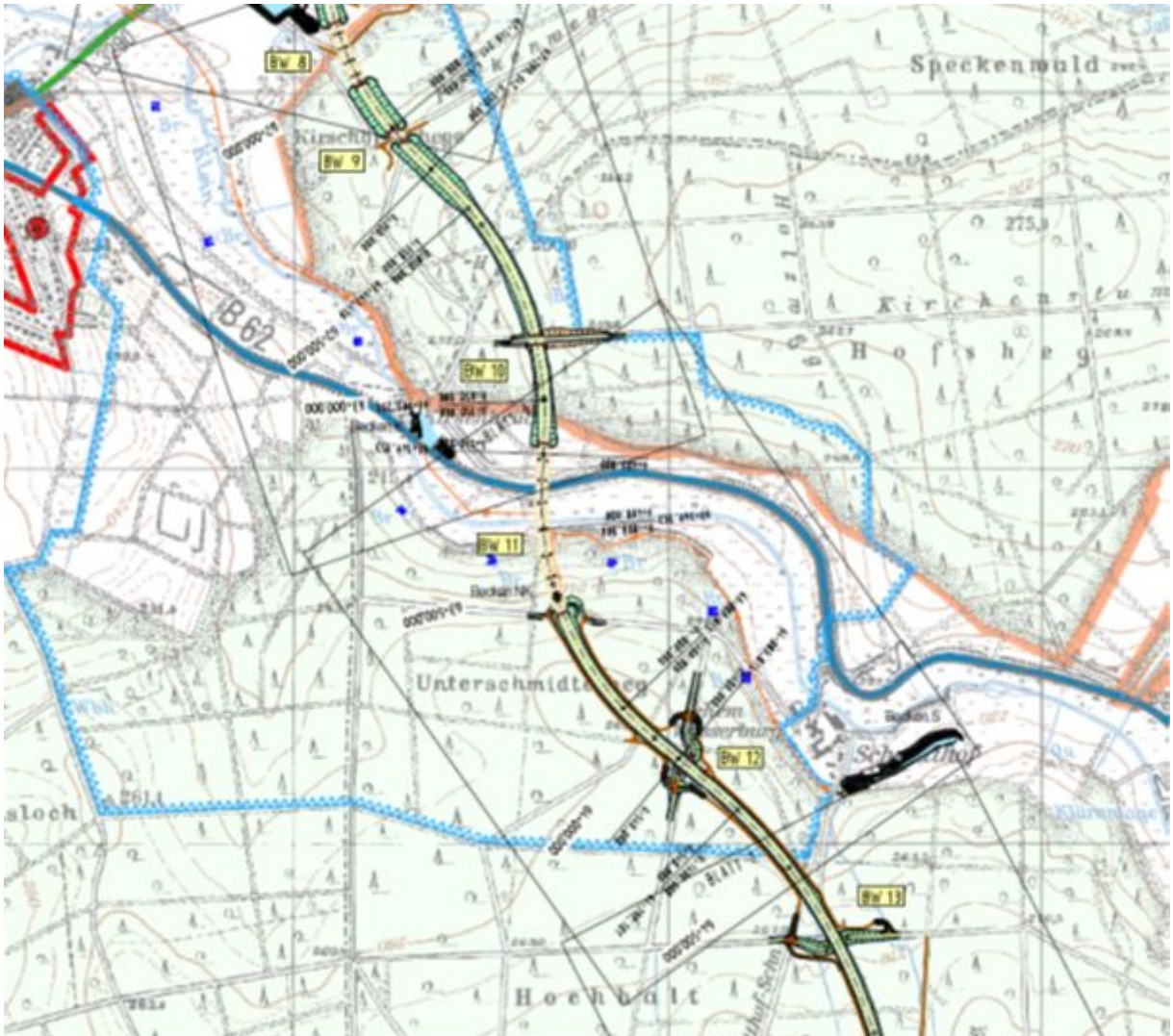
Die Trasse verläuft auf ihrer gesamten Länge von 17,4 km in festgesetzten Trinkwasserschutzgebieten. Betroffen sind die Wasserschutzzonen II, IIIA und IIIB der festgesetzten Wasserschutzgebiete für die Anlagen zur Trinkwassergewinnung der Wasserwerke Wohratal und Stadtallendorf des Zweckverbandes Mittelhessische Wasserwerke (ZMW) und der Wassergewinnungsanlagen Brunnen I und Brunnen II Dannenrod sowie Brunnen III Finkenhain der Stadt Homberg. Ein solches Vorhaben mit entsprechenden Bauwerken und Tiefgründungen bedeutet generell ein Risiko für die Trinkwasserversorgung und daher wurden 2006 und (im Zuge der Bauvorbereitung) 2019 Risikostudien angefertigt.

Im Bereich des Dannenröder Forst sind mehrere Brückenpfeiler tief zu gründen.²

¹ Grafik entnommen der Darstellung aus:

https://www.hessenschau.de/gesellschaft/dannenroeder-forst-darum-geht-es-im-konflikt-um-die-a49_faq-dannenroeder-100.html

² Lageplan aus den planfestgestellten Unterlagen, Übersichtslageplan Stand 2006.



Die Rodungen im Waldstück “Herrenwald” bei Stadtallendorf sind noch nicht beendet, im Dannenröder Wald stehen sie noch bevor.

3.

Der Planfeststellungsbeschluss für das Teilstück,

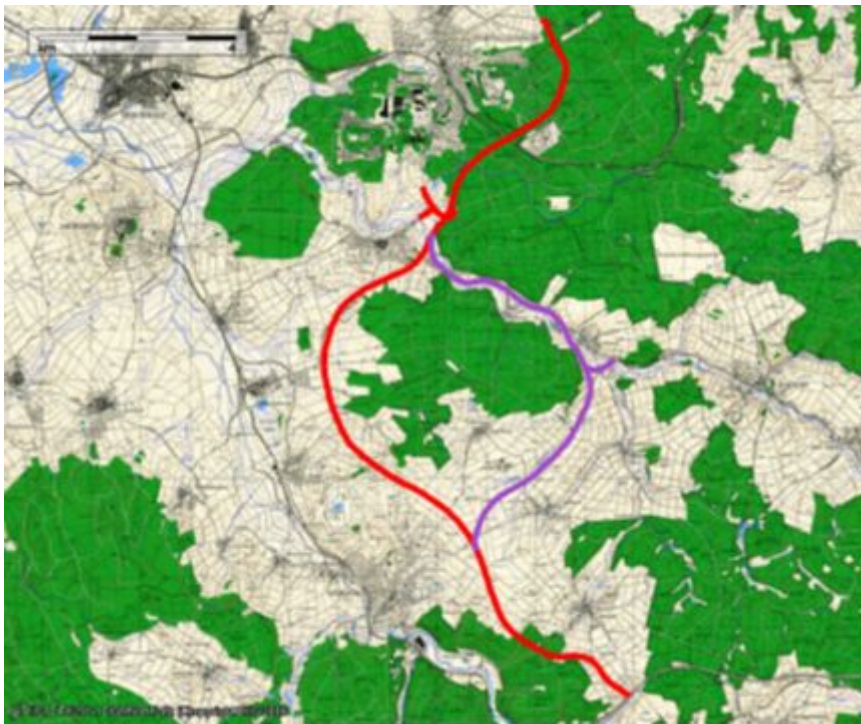
Planfeststellungsbeschluss vom 30. Mai 2012 für den Neubau der Bundesautobahn A 49 Kassel - A 5 im Teilabschnitt zwischen Stadtallendorf und Gemünden/Felda (VKE 40).

war u.a. durch den BUND Landesverband Hessen e.V. angefochten worden, argumentiert wurde vor allem mit FFH-Recht. Der Planfeststellungsbeschluss nimmt eine erhebliche Beeinträchtigung der als Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Herrenwald östlich Stadtallendorf“ geschützten Wald-Lebensraumtypen - LRT - *91E0, LRT 9110 und LRT 9160 sowie des LRT 6510 („magere Flachland-Mähwiesen“) an, lässt das Vorhaben aber nach § 34 Abs. 3 BNatSchG unter Hinweis auf verkehrliche Belange zu.

Die Klage wurde abgewiesen.³

Der Wald an sich, seine Klima- und Senkenfunktionen und die Auswirkungen der Rodung auf das globale Klima und die restlichen Waldgebiete (Austrocknung, Sonnenbrand etc. durch Lichtung des Kronendachs) waren kein Thema der Klage. Ebenfalls nicht Gegenstand der Klage war der konkrete Zustand der betroffenen Grundwasserkörper, auch im Kontext der verringerten Grundwasserneubildung. Kein Thema waren zudem die Auswirkungen des Vorhabens auf Klimaziele bzw. CO₂-Emissionen.

Im Rahmen der Klagebegründung waren Alternativen zur Trassenführung vorgetragen worden, die den Dannenröder Wald vollständig geschützt hätten, sog. Nabu Variante, Quelle RegioConsult, Marburg:



Aufgrund der Darstellungen des Bundebedarfsplans und der Linienbestimmung hatte der Vorhabenträger in der Variantenuntersuchung und der FFH-Verträglichkeitsprüfung Varianten außerhalb des Herrenwaldes sehr frühzeitig verworfen. Das BVerwG hat dies (also die planfestgestellte Trasse) 2014 für rechtmäßig gehalten im Rahmen des Planungsermessens, hat aber keine eigene Entscheidungsmöglichkeit zur Sinnhaftigkeit der Variante.

Aufgrund mehrerer Anträge (u.a. BUND Hessen) wurde das Gericht im Jahr 2020 nochmal tätig. Obwohl ein Verfahrensschritt ausgelassen wurde, konnten die Kläger nicht erzwingen, dass der Vollzug des Planfeststellungsbeschluss ausgesetzt wurde – ein Baustopp wurde also abgelehnt. Aber:

„Allerdings erweist sich der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Mai 2012 unter Berücksichtigung der späteren Rechtsprechung des EuGH hinsichtlich der wasserrechtlichen

³ BVerwG Urteil vom 23. April 2014 (Az. 9 A 25.12).

Prüfung als fehlerhaft. ... Es fehlt aber eine Prüfung anhand der speziellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie. Dieser Fehler führt jedoch nicht dazu, dass der bestandskräftige und durch das Bundesverwaltungsgericht seinerzeit rechtskräftig bestätigte Planfeststellungsbeschluss nunmehr wieder in Frage gestellt werden müsste. Insbesondere ist eine Aussetzung seiner Vollziehung zur Durchführung eines ergänzenden Verfahrens nicht erforderlich. Denn die flexiblen Regeln des deutschen Wasserhaushaltsgesetzes bieten ausreichende Möglichkeiten, um sicherzustellen, dass das Vorhaben nicht dauerhaft im Widerspruch zu den wasserrechtlichen Vorgaben des Unionsrecht stehen. Gegebenenfalls können erforderliche Schutzmaßnahmen nachträglich angeordnet und die rechtlich selbständigen wasserrechtlichen Erlaubnisse angepasst oder sogar widerrufen werden.“⁴

Mit anderen Worten ist noch nicht nachgewiesen, dass der Planfeststellungsbeschluss das materielle Wasserrecht ausreichend umsetzt – das Gericht traut aber den Behörden, dies auch im Verlauf des Baus zu tun. Es vertraut damit auf die (nachträglichen) Anordnungsbefugnisse der Planfeststellungsbehörde, also des hessischen Verkehrsministeriums. Es urteilte nicht, dass der Vollzug nicht ausgesetzt werden kann. Es urteilt auch nicht, dass das materielle Wasserrecht allein durch nachträgliche Anordnungen umgesetzt werden kann, und schloss damit auch technische Änderungen an der Trasse nicht aus. Fragen des materiellen Wasserrechts, also ob tatsächlich ein Verstoß gegen das Wasserrecht (entweder während des Baus oder während des Betriebs der Straße) vorliegt, wurden nicht entschieden.

Grundsätzlich unterliegt jede wasserrechtliche Erlaubnis (die hier im Planfeststellungsbeschluss enthalten ist) dem sog. Besorgnisgrundsatz, und die Wasserbehörden können auch nachträgliche Anordnungen erlassen. Die Wasserbehörde untersteht hier dem hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

4.

Der wasserrechtliche Fachbeitrag, erstellt für die DEGES als Vorhabenträger und nicht durch die Planfeststellungsbehörde, liegt seit Ende September vor (ahu GmbH Wasser, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie für den Neubau der A 49 im Abschnitt Stadtallendorf – Gemünden (VKE 40) 28.09.2020).⁵ Er kommt zu dem Ergebnis, dass weder für die betroffenen Oberflächengewässerkörper (Ohm und Kleine) noch für die zwei betroffenen Grundwasserkörper relevante Verschlechterungen zu erwarten sind und auch nicht die Zielerreichung verhindert wird (Verbesserungsgebot).

Die Oberflächengewässer sind nicht im Zielzustand⁶:

⁴ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, BVerwG 9 A 22.19 - Urteil vom 23. Juni 2020. Die schriftlichen Gründe liegen nicht vor.

⁵ Abrufbar auf:

https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/a49_bau6_wrrl_fachbeitrag_vke40_september2020_final_200929.pdf

⁶

https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/a49_bau6_wrrl_fachbeitrag_vke40_september2020_final_200929.pdf S.30

Tab. 6: Zustandsbewertung der Oberflächenwasserkörper gemäß Bewirtschaftungsplan 2015-2021

Wasserkörper	Ökologische Zustandsklasse	ACP *)	Chemie (ohne ubiquitäre)	Chemie (mit ubiquitären)
DEHE_2582.1 [Untere Ohm]	4 unbefriedigend	Überschreitungen	gut	schlecht
DEHE_2582.2 [Obere Ohm]	4 unbefriedigend	Überschreitungen	gut	schlecht
DEHE_25826.1 [Klein]	5 schlecht	Überschreitungen	gut	schlecht

Dagegen sind die Grundwasserkörper im Bewirtschaftungsplan 2015-2021 in den guten chemischen und den guten mengenmäßigen Zustand eingestuft worden. Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung aufgrund Schädigung der Bodenstrukturen und flächiger Waldschädigung sind nicht in der Auswirkungsprognose enthalten. Zur Ermittlung der Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers wird keinerlei überschlägige Abschätzung auf der Grundlage vorhandener Daten vorgenommen. Eine nachvollziehbare Berechnung fehlt.

Ausdrücklich sind Schadstoffeinleitungen in die Oberflächengewässer als relevant eingestuft – die Problembehebung wird aber auf spätere Anordnungen verschoben.

5.

Die Planfeststellungsbehörde muss (mit den Worten des BVerwG) „sicherstellen, dass das Vorhaben nicht dauerhaft im Widerspruch zu den wasserrechtlichen Vorgaben des Unionsrecht steht“.

Dies geschieht üblicherweise unter Einbeziehung von Trägern öffentlicher Belange und Natur- und Umweltverbänden. Während dieses Verfahrens sollte auch der Bau noch nicht fortgeführt werden. Allein aus diesem Grund kann das Verkehrsministerium den Bau aussetzen. Aus Art 4 der Wasserrahmenrichtlinie ergibt sich ein Beteiligungsrecht – das darf der Verkehrsminister umsetzen, auch wenn das Bundesverwaltungsgericht ihn dazu nicht verurteilt hat.

Das ist auch widerspruchsfrei, weil die Waldrodung durchaus in Zusammenhang steht mit der Erfüllung der materiellen Voraussetzungen des Wasserrechts. Dabei geht es vor allem um die Grundwasserressourcen und zudem die Frage, ob und wo Schadstoffeinleitungen erfolgen werden. Es ist allein aufgrund der extrem veralteten Datengrundlagen nach Durchsicht aller Stellungnahmen m.E. ein Obergutachten zu erstellen, das ggf. auch zu dem Ergebnis kommen kann, dass eine andere Trassenführung erneut geprüft werden muss. Dieses ist in einem Ergänzungsbeschluss festzustellen. Auch weil materiellrechtlich nicht eindeutig geklärt ist, dass nachträgliche Anordnungen ausreichen, kann der Vollzug ausgesetzt werden.

6.

Der Verkehrsminister kann das Verfahren auch aus anderen Gründen wieder aufnehmen und den Bau solange aussetzen.

In einem Planfeststellungsverfahren gilt Planungsermessen. Ein Antrag auf Durchführung eines konkreten Vorhabens wird gestellt, dieser wird beurteilt. Wenn die Gründe für das Vorhaben überwiegen, wird der Antrag gewährt, der Plan also festgestellt.

Es gilt vorliegend das Fernstraßengesetz in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Grundlegend hat der deutsche Bundestag mit dem Bundesverkehrswegeplan und dem Fernstraßenausbaugesetz zwar die Entscheidung getroffen, dass das Vorhaben im vordringlichen Bedarf steht. § 1 FStrAbG besagt: „Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.“

Jedoch kann jeder Planungsträger von seinem Vorhaben abrücken, darauf verzichten, es durchzuführen, oder es erheblich verändern, auch wenn es beschlossen ist – selbst wenn dadurch erhebliche Kosten ausgelöst werden. Ein Planfeststellungsbeschluss ist nur ein Verwaltungsakt – er kann von der Behörde geändert werden, in den Grenzen des Gesetzes, hier also FStrG und FStrAbG.

Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht ausgenutzt werden, er kann vielmehr nach § 76 Abs. 1 VwVfG geändert werden, nach § 77 VwVfG kann er auch dann aufgehoben werden, wenn mit dessen Durchführung begonnen worden ist. Aus § 1 FStrAbG kann nicht gefolgert werden, dass diese Möglichkeiten grundsätzlich nicht bestehen sollen bei Vorhaben wie der A 49, die im Bedarfsplan aufgenommen wurden. Damit hätte der Gesetzgeber – ohne dies ausdrücklich anzuordnen oder in der Gesetzesbegründung zu würdigen – wesentliche Grundlagen des Verwaltungsverfahrens geändert. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist diesbezüglich keineswegs eindeutig, auch wenn es im Rahme der Planrechtfertigung auf die Bindungswirkung des § 1 FStrAbG hingewiesen hat.

Jedenfalls aber wäre diese gesetzliche Feststellung im Lichte weiterer (gleichrangiger) Gesetze auszulegen, z.B. des Bundesklimaschutzgesetzes. Auch wenn der Planfeststellungsbeschluss rechtlich nicht zu beanstanden ist und deswegen auch nicht auf Aufhebung oder Planänderung geklagt werden kann, *kann* das Land Hessen auch aufgrund der inzwischen gesetzlich anerkannten Bedeutung von Senken und CO₂ Einsparungen u.a. im BundesklimaschutzG entscheiden, den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben oder das Verfahren zumindest wieder aufzunehmen und den Beschluss zu ändern, so dass die Waldflächen ausgespart werden.

Da dieser Schritt aufgrund des Zeitpunkts (Baureife, Ausschreibungen sind erteilt, ÖPP arbeitet bereits) erhebliche Kosten auslösen würde, braucht es dazu erheblichen Begründungsaufwand.

„Aus welchen Gründen ein festgestellter Plan vor Fertigstellung des Vorhabens geändert werden soll, ist unerheblich. Ein Planänderungsverfahren kann auf Antrag und von Amts wegen betrieben werden. Der Vorhabenträger kann die Änderung des Plans beantragen, wenn er sein Vorhaben anders ausführen will als ursprünglich zugelassen. Der Anstoß kann von der PflBehörde ausgehen, wenn sie Mängel des festgestellten Plans beseitigen will, die nachträglich offenbar geworden sind.“

(Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 9. Aufl. 2018, VwVfG § 76 Rn. 9)

Diese Mängel wären hier Auswirkungen auf die Grundwasserressourcen und das globale Klima, die in der Abwägung über die Varianten des Vorhabens 2012 keinerlei Rolle gespielt haben bzw. sich auf einen Zustand und Prognosen gestützt haben, die inzwischen als überholt gelten.

7.

Zur Zuständigkeit: Nach der umfassenden Gesetzesreform 2017 wird die Planung, Genehmigung und Bau von Fernstraßen des Bundes komplett verändert (Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen).

Das Fernstraßen-Bundesamt wird zentrale Planfeststellungsbehörde für alle Genehmigungsverfahren mit Ausnahme für Verfahren, die zum 1. Januar 2021 bereits eingeleitet worden sind. Damit bleibt Hessen zuständig für die Planfeststellung und damit auch für die Nachbesserung, Planänderungen etc. Soweit das hier zu beurteilen ist, bleibt das Verkehrsministerium damit zuständig für Anordnungen auf Grundlage des Planfeststellungsrechts.

Das Bundesverkehrsministerium wäre zunächst rechtlich gehalten, die Abwägung und auch Durchführung eines Ergänzungsverfahrens der zuständigen Behörde zu überlassen. Nach Art. 85 III GG sind die obersten Bundesbehörden allerdings legitimiert, über das Weisungsrecht die Sachbeurteilung und Sachentscheidung an sich zu ziehen.⁷ Das Bundesverkehrsministerium könnte also seine Entscheidung an die Stelle der Entscheidung der Landesbehörde stellen. Sachs kommentiert entsprechend: „Die Landesbehörden werden *dem Willen des Bundes untergeordnet*.“

⁷ Sachs, Kommentar zum Grundgesetz, 2018, Art 85, Rdnr. 23.