©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Probleme der Verwaltungspraxis bei Eingriffen in Natur und Landschaft

Ltd. Min. Rat J. Kersten

Allgemeines

Die Durchführung von öffentlichen Bauvorhaben, insbesondere von Verkehrs- und Wasserbauprojekten, nötigt immer wieder zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Auseinandersetzung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes ist seit jeher in den Planungsverfahren geboten.

Mit dem Erlaß des Bundesnaturschutzgesetzes am 20. 12. 1976 und der in seinem Rahmen danach ergangenen Landesnaturschutzgesetze sind die Anforderungen des Naturschutzes unter Berücksichtigung der heutigen Umweltverhältnisse neu definiert worden. Sie haben an Gewicht gewonnen. Das gilt umsomehr in Bayern, als dort durch Verfassungsänderung der Schutz der Natur und Landschaft zur vorrangigen Aufgabe von Staat, Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts erklärt worden ist.

In dem Spannungsverhältnis zwischen den für die erwähnten Bauvorhaben sprechenden Interessen und den Naturschutzbelangen ist das Zusammenwirken der für diese Belange eintretenden Stellen und Behörden unerläßlich. Befriedigende Lösungen, die das Gemeinwohl fördern, sind nur im konstruktiven Dialog erreichbar. Dabei müssen beide Seiten auch zum Nachgeben, zu Kompromissen bereit sein, wenn die gegenläufigen Belange gewichtig sind.

Auf der einen Seite haben die Planungsträger für die öffentlichen Bauvorhaben für Straßen, Flughäfen, Kanäle, Bahnanlagen, Wasserbauten die Rechtspflicht, im Rahmen ihrer Planungsverfahren die Normen des Naturschutzrechts zu beachten. Sie müssen in allen Planungsstadien bemüht sein:

a) Vermeidbare Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft zu unterlassen (Eingriffsvermeidung). Wenn das nicht möglich ist, muß darauf hingearbeitet werden,

b) unvermeidliche Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten (Eingriffsminimierung). Dazu ist es insbesondere notwendig, Alternativen zu untersuchen. Erst danach ist als nächster Schritt geboten,

c) soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, die unvermeidlichen Beeinträchtigungen auszugleichen. (Ausgleichspflicht) oder

d) Beeinträchtigungen, die nicht ausgeglichen werden können, möglichst durch Ersatzmaßnahmen zu kompensieren (Ersatzpflicht). Schließlich sind

e) Vorhaben dann ganz aufzugeben, wenn Beeinträchtigungen nicht im erforderlichen Maße kompensiert werden können und im Einzelfall den Belangen des Naturschutzes Vorrang zuerkannt werden muß.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist die Beteiligung der Naturschutzbehörden in allen Stadien des Planungsverfahrens geboten. Deren Beteiligung in den gesetzlich geordneten Verfahren, nämlich dem Raumordnungsverfahren und dem Planfeststellungsverfahren ist normativ gewährleistet. Darüberhinaus ist z. B. in Bayern durch gemeinsame Bekanntmachung der zuständigen Ministerien vom 20. 2. 1979 »Naturschutz und Landschaftspflege im Straßenbau« angeordnet, die Naturschutzbehörden schon bei der Voruntersuchung und später bei Erstellung des Vorentwurfs, also bei der behördeninternen Entwicklung der Planung zu beteiligen.

Z. Z. wird für den besonders umstrittenen Bereich des Straßenbaus an einer bundesweiten Richtlinie gearbeitet, welche die »Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege« gewährleisten wird.

Auf der anderen Seite ist zu fordern, daß die für den Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden und Stellen bei Ihrer Beteiligung am Planungsverfahren anerkennen, daß nicht von vornherein und immer die von ihnen vertretenen Belange Vorrang haben. Das gilt auch für die anerkannten Verbände, die zur Mitwirkung in den Planungsverfahren berufen sind. Das Bundesnaturschutzgesetz bringt in § 8 Abs. 3 und 9 deutlich zum Ausdruck, daß Eingriffe auch Vorrang vor den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege haben können. Es kann wohl nicht bestritten werden, daß in manchen Fällen die Belange z. B. der Verkehrssicherheit, des Imissionsschutzes oder der Landesverteidigung den Naturschutzbelangen übergeordnet werden müssen. Wer bei der Verkehrsübergabe eines längeren neugebauten Autobahnabschnitts miterlebt, wie tausende von Bürgern einer strukturell unterentwickelten Region diese neue Verkehrsader begrüßen und sich glücklich darüber zeigen, daß der Durchgangsverkehr aus den Orten herausgenommen wurde, wird der Parole nach Einstellung *aller* Straßenbauten skeptisch begegnen. Es gibt noch Lücken in unserem Straßennetz. Der Bau mancher Ortsumgehung ist vordringlich. Es kann auch vorkommen, daß ein vorrangiger Eingriff ohne Kompensation hingenommen werden muß (Beispiel: Militärische Anlage beeinträchtigt einzelstehenden, beherrschenden Berggipfel).

Einzelprobleme

Nun zu den einzelnen Problemen, die sich im Planungsablauf immer wieder stellen.

Für Bauprojekte wird stets Land beansprucht. Manchmal mehr, manchmal weniger. Grund und Boden ist ein nicht vermehrbares Gut. Das Eigentum ist durch Art. 14 GG garantiert. Die Enteignung ist nur zum Wohl der Allgemeinheit zugelassen. Für die hier in Rede stehenden öffentlichen Vorhaben ist das Enteignungsrecht in den Fachplanungsgesetzen gesetzlich begründet, die Erforderlichkeit und Angemessenheit der Grundinanspruchnahme muß aber im Einzelfall nachgewiesen werden. Im Naturschutzrecht ist die Enteignungsmöglichkeit eng begrenzt. So z. B. in Art. 35 BayNatSchG, wo die Enteignung - außer für spezielle Anlagen wie Wanderwege u. ä. - voraussetzt, daß Gründe des Naturschutzes und der Landschaftspflege es *zwingend* erfordern. Das für die einzelnen öffentlichen Vorhaben bestehende weiterreichende Enteignungsrecht erstreckt sich kraft der naturschutzrechtlichen Normen auch auf die zum Ausgleich von Beeinträchtigungen nötigen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dadurch kann sich das Ausmaß der Flächenbeanspruchung stark erhöhen. Dazu einige Beispiele:

Brachvogel-Trasse

Die Trasse einer Bundesautobahn wurde in Abwägung der verschiedenen Belange Interessen der Landwirtschaft, Schutz der Bebauung vor Verkehrsimmissionen, verkehrssicherer Linienführung - streckenweise so in einem Flußtal geplant, daß sie durch Feuchtwiesen führt. In diesen Bereichen nisten u. a. Wiesenbrüter, darunter der Große Brachvogel. Diese Wiesenbrüter sind in Süddeutschland immer seltener geworden, weil ihre Lebensräume von der

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Landwirtschaft durch Umbruch von Wiesen ständig eingeengt worden sind. Die bayerischen Naturschutzbehörden steuern dieser Entwicklung durch das sog. Wiesenbrüterprogramm entgegen, in dessen Rahmen die Bauern durch Ausgleichszahlungen vom Umackern der Wiesen und der Mahd während der Brutzeit abgebracht werden sollen. Der große Eingriff in die Wiesen des betroffenen Tals durch den Autobahnbau lief diesen Naturschutzbemühungen zuwider. Es mußte anerkannt werden, daß hier die Pflicht zur Kompensation dieses Eingriffs gegeben ist.

Von den für den Straßenbau und den Naturschutz zuständigen Ministerien wurde grundsätzlich angeordnet, angemessene Maßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs zu treffen. Der Planfeststellungsbehörde wurde aufgetragen, im Zusammenwirken mit den Naturschutz-, Landwirtschafts-, Flurbereinigungs- und Straßenbaubehörden Ort und Umfang der zur Kompensation des Eingriffs nötigen Flächen zu bestimmen, die als künftiger Lebensraum der Wiesenbrüter dienen können. Dabei mußte beachtet werden, daß die scheuen Vögel einen ungestörten, weiten Freiraum um ihre Nistplätze benötigen. Flächen neben der BAB, nahe an Orten oder an frequentierten Wegen kamen dafür nicht in Frage. In den Planfeststellungsbeschlüssen für die 63,5 km langen Streckenabschnitte der Bundesautobahn sind dann rund 106 ha Ausgleichsflächen festgesetzt worden, die größtenteils dazu dienen sollen, den Eingriff in die Lebensräume der Wiesenbrüter auszugleichen.

Für die BAB selbst wurde in diesen Abschnitten eine Fläche von 464 ha beansprucht, wovon 141 ha befestigte Fläche (Fahrbahn) sind und 323 ha als Mittel- und Seitenstreifen weitgehend bepflanzt und begrünt, jedenfalls aber nicht versiegelt werden. Zu dieser Landbeanspruchung von insgesamt 464 ha kommt nun die Inanspruchnahme von den 106 ha Ausgleichsflächen hinzu, die größtenteils als zum Nisten geeignete Wiesen erhalten, bzw. hergerichtet und als solche auf Dauer gesichert und nur eingeschränkt bewirtschaftet werden. Der Wert dieser 106 ha Ausgleichsflächen beträgt ca. 10,15 Mio DM. Hinzu kommen noch Aufwendungen für die landschaftspflegerische Gestaltung dieser Ausgleichsflächen, von denen allerdings 23 ha nicht nur den Wiesenbrütern dienen, sondern eine Beeinträchtigung eines Naturschutzgebietes ausgleichen sollen.

Diese großräumigen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen waren im geschilderten Fall deshalb relativ reibungslos durchsetzbar, weil die Straßenbauverwaltung genügend Grundflächen zur Verfügung hatte bzw. freihändig erwerben und in die für das Vorhaben eingeleiteten Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG einbringen konnte. Die betroffenen Landwirte werden dort voraussichtlich vollen Flächenausgleich erhalten.

Man wird in diesem Fall diesen großflächigen Ausgleich und den beträchtlichen Finanzaufwand für gerechtfertigt halten müssen. Die Zeit, wo der Naturschutz nichts kosten durfte, ist vorbei.

Bei der Betrachtung dieses Falles stellt sich aber die Frage, ob Eingriffe dieses Ausmaßes in das Grundeigentum auch

- gegen den entschiedenen Widerstand der Landwirte und
- im Wege der Enteignung durchsetzbar wären.

Dabei wäre zu bedenken, daß die Wiesenbrüter - in den fraglichen Bereichen sind 28 Brutpaare gezählt worden zwar dort vom Aussterben bedroht sind, daß aber andernorts ihr Fortbestand noch gesichert erscheinen kann (in Norddeutschland z. B. soll der Große Bachvogel noch häufiger anzutreffen sein und in Dänemark soll er noch bejagt werden). Der Frage, inwieweit hier ein Ausgleich aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist und die Enteignung rechtfertigen würde, wird in solchen Fällen sicherlich noch der gerichtlichen Nachprüfung unterworfen werden. Die *besondere* Schwierigkeit ist in solchen Fällen, daß sich die Lokalisierung der zum Ausgleich bestimmten Grundflächen *um so schwerer* zwingend begründen läßt, je weiter sie vom Ort des Eingriffs entfernt sind. Die Frage des betroffenen Grundeigentümers, warum gerade *sein* Grundstück für Kompensationsmaßnahmen abseits der Bauanlage, also für Ersatzmaßnahmen beansprucht wird, wird schwer zu beantworten sein. Zur Beurteilung werden gerade biologisch Fachkundige beitragen müssen.

Blaukehlchentrasse

Ähnliche Problematik hat sich bei der Planung des sog. Frankenschnellwegs, der jetzigen BAB A 73 zwischen Erlangen und Forchheim ergeben. Der Bundesstraßenverwaltung war vor mehr als einem Jahrzehnt die Aufgabe gestellt, diese zweibahnige Straße zu planen und zu bauen. Das Projekt entsprach dem dringenden Wunsch der fränkischen Städte, die eine leistungsfähige Sttraßenverbindung von Nürnberg über Erlangen Forchheim nach Bamberg als wichtige Magistrale schon lange anstrebten. In dem breiten Regnitztal nördlich Erlangen verlief in der gleichen Nord-Süd-Richtung der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal, der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaut worden war. In den Jahren des letzten Weltkriegs war das Wasser aus dem Kanal ausgelassen worden, weil das Wasserband den Navigatoren bei Fliegerangriffen auf Nürnberg/Fürth eine gute Orientierungshilfe bot. Als man nach den Kriegsjahren das Kanalbett wieder füllen wollte, zeigte sich, daß die Lehmpackungen des Kanals durch die Trokkenlegung große Risse bekommen hatten. Der Kanal war unbrauchbar geworden. Von einer Wiederherstellung nahm man schließlich Abstand, zumal die Dimensionen des Kanals ohnehin den neueren Verkehrsbedürfnissen nicht mehr entsprachen. Der neue Main-Donau-Kanal wurde dann weiter westlich geplant und inzwischen in diesem Abschnitt errichtet.

Die Bundesstraßenverwaltung stellte ihre Planung - sobald sie von der Auflassung des alten Kanals erfuhr - darauf ein, die Straßentrasse möglichst weitgehend auf den Kanal zu verlegen. Dadurch konnte die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzten Flächen im fruchtbaren Regnitztal teilweise vermieden werden. Der Erwerb der alten Kanalflächen für den Bund bereitete keine Schwierigkeiten. Dabei wurde davon ausgegangen, daß die Grundflächen als Bestandteil eines bisherigen Verkehrsweges nur einen geringen Verkehrswert hätten und infolge der Inanspruchnahme für einen neuen Verkehrsweg auch nicht in eine höhere Nutzungsqualität hineinwachsen könnten. Die Landwirte waren mit dieser Lösung sehr zufrieden.

Im Planfeststellungsverfahren wurden überraschend große Bedenken gegen den Straßenbau im alten Kanalbett von Naturschutzseite erhoben und hartnäckig gegen die Baudurchführung gekämpft. Es hatte sich nämlich im brachliegenden Kanalbett, das noch Wassertümpel aufwies, im Laufe der Jahre durch Anflug ein Bewuchs entwickelt, in dem vor allem Vögel, darunter das selten gewordene Blaukehlchen idyllische Nistplätze gefunden hatten.

In der Planfeststellungsentscheidung wurden schließlich die Wünsche des Naturschutzes hier nicht berücksichtigt. Die BAB ist dort auf der alten Kanaltrasse gebaut worden und seit Jahren unter Verkehr. Zur Kompensation des Eingriffs hat aber die Bundesstraßenverwaltung die Anlegung eines Biotops im gleichen Landschaftsraum finanziert, also eine Ersatzmaßnahme im Sinne der heutigen Vorschriften.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Ähnlich war auch die Konstellation an der BAB von der Holledau nach Regensburg. Ein größerer Abschnitt dieser Autobahn wurde vor 1945 geplant und begonnen, aber nur einbahnig die Brücken auch schon für die 2. Fahrbahn - fertiggestellt. Der Grund und Boden für die 2. Fahrbahn war schon miterworben und blieb für die nächsten Jahrzehnte ungenutzt brach liegen. Darauf bildete sich ein Grüngürtel, eine grüne Kulisse, die das Landschaftsbild bereicherte und die unter Verkehr stehende 1. Fahrbahn gut abschirmte.

In den letzten Jahren nötigten die Verkehrsbedürfnisse zum Ausbau der 2. Fahrbahn. Dieser machte den Eingriff in die grüne Kulisse erforderlich. Von Naturschutzseite wurde nun verlangt, die 2. Fahrbahn auf die andere Seite zu legen, um den Grüngürtel zu schonen. Da dies die Inanspruchnahme neuer privater Grundflächen erfordert und die Brücken nutzlos gemacht hätte, wurde dem generell nicht entsprochen. Nur in einem Teilstück konnten ökologisch besonders wertvolle Flächen durch Neuplanung verschont werden. Durch Verpflanzung der Gehölze und Neuanpflanzungen bemüht sich die Autobahnverwaltung den Eingriff auszugleichen. Die Wunden werden aber einige Zeit brauchen, bis sie ganz vernarbt sind.

Die beiden Fälle - der von der Blaukehlchentrasse und der vom stufenweisen Autobahnbau - zeigen das Spannungsfeld zwischen dem rechtlich den Grundeigentümern gegenüber zu vertretenden Anspruch auf Grundabtretung und dem vom Standpunkt des Naturschutzes Wünschenswerten. Hätte man gegen Privateigentümer die Enteignung neuer Grundflächen durchsetzen können, obwohl der öffentlichen Hand geeignete und schon einmal für Verkehrszwecke in Anspruch genommene Flächen zur Verfügung standen?

Zeitfaktor

Natur und Landschaft sind keine statischen Elemente sondern entwickeln und verändern sich stetig. Ein Eingriff in das ökologische Gleichgewicht eines Landschaftsteiles durch Baumaßnahmen kann meist nicht sofort wenn überhaupt ausgeglichen werden. Die Ausgleichsmaßnahmen brauchen angemessene Zeiträume, bis erreicht ist, daß keine erheblichen oder nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben oder das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. In § 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz und den entsprechenden Landesnormen ist gefordert, daß die Ausgleichsmaßnahmen »innerhalb einer zu bestimmenden Frist« vorzunehmen sind. Diese Frist muß je nach der Art der Maßnahmen im Einzelfall angemessen sein. Die Bereitstellung geeigneter neuer Lebensräume für den Großen Brachvogel im vorher geschilderten Fall muß natürlich sofort sein. Im übrigen sind bei Ausgleichspflanzungen m. E. 2 Fristen zu unterscheiden: 1. Eine kurze Zeit zur Anpflanzung und 2. eine längere Zeitspanne, bis danach das Landschaftsbild durch den Aufwuchs neu gestaltet, also der Ausgleich erreicht ist.

Im Fall der notwendigen Ersatzaufforstung oder der Pflanzungen zur Einbindung von Bauanlagen in der Landschaft wird eine Zeitspanne konzediert werden müssen, welche die Pflanzungen zur Entwicklung benötigen. Die Wunde, die durch eine Großbaustelle oft in die Landschaft geschlagen wird - während der Bauzeit meist trostlos anzusehen - benötigt naturnotwendige Zeit, bis sie vernarbt ist. Viele in größeren Zeitabständen gefertigte Fotos belegen, daß landschaftspflegerische Maßnahmen zwar nicht sofort aber nach einigen Jahren Beeinträchtigungen ausgleichen und mitunter die Landschaft sogar bereichern können.

Für fragwürdig halte ich es angesichts der vielfältigen Ansprüche an unseren Raum, wenn z. B. bei einem Eingriff in einen hochstehenden Wald die Ersatzaufforstung einer viel größeren Fläche gefordert wird, weil ja dort zunächst eine Schonung aus kleinen Bäumen entsteht. Ein Ausgleich Blatt für Blatt oder Nadel für Nadel ist nicht angemessen.

Entnahmestellen

Zur Beschaffung des bei Tiefbaumaßnahmen meist in großen Mengen für Dämme, Rampen und Wälle (z. B. Lärmschutzwälle) benötigten Materials müssen regelmäßig Entnahmestellen eingerichtet werden. Diese Eingriffe in die Natur können besonders erhebliche Beeinträchtigungen darstellen, wenn sie am falschen Standort vorgenommen werden und nach Beendigung der Materialentnahme nicht landschaftlich neu gestaltet werden. Hier sind früher manche Sünden wider die Natur begangen worden (wüste aufgelassene Kies- oder Sandgruben).

In neuerer Zeit ist es meist geglückt, Lösungen zu finden, die m. E. auch vom Standpunkt des Naturschutzes und der Landschaftspflege mitvertreten werden können. So sind aus ehemaligen Entnahmestellen z. B. eine Reihe von landschaftspflegerisch gestalteten, eingegrünten Wasserflächen entstanden, die neue ökologische Zellen darstellen und teils auch als Badeseen von der Allgemeinheit gern angenommen worden sind. In Einzelfällen haben sich an ehemaligen Materialentnahmestellen im Laufe der Zeit wertvolle Feuchtbiotope gebildet.

Eine Methode, den Eingriff in die Landschaft zur Gewinnung von Schüttmaterial zeitlich zu begrenzen, wurde in Unterfranken beim sog. Plattenberg angewandt: Ein langgezogener bewaldeter Höhenrücken wurde an einer Seite abgetragen, dann mit zurückgesetztem, nachempfundenem neuen Profil humusiert und wieder aufgeforstet. Nach dem Hochkommen dieses Waldstücks wird der Eingriff vollkommen unverkennbar sein.

Konkurrenz der Naturschutzbelange mit gewichtigen anderen Belangen

Bei der Planung von Verkehrsanlagen, insbesondere von Fremdenverkehrsstraßen wird verständlicherweise aus Gründen des Immissionsschutzes gefordert, genügend Abstand von den Ortschaften einzuhalten. Wird die Trasse in der für den Lärmschutz ausreichenden Entfernung von Dörfern vorgesehen, zerschneidet sie oft die besten, ortsnahen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Also wird sie mitunter so geführt, daß sie ortsferne, aber ökologisch wertvollere Bereiche beansprucht. Welches die angemessene Lösung in diesem Widerstreit der verschiedenen Belange ist, bedarf von Fall zu Fall der sorgfältigen Abwägung. Dabei muß der Umweltverträglichkeitsprüfung, die in den meisten Bundesländern schon im Rahmen der für alle raumbedeutsamen Vorhaben üblichen Raumordnungsverfahren stattfindet und die bei allen folgenden Planungsschritten, insbesondere in den Planfeststellungsverfahren fortgeführt werden muß, eine große Bedeutung zuerkannt werden.

In den Fällen, wo danach Straßen oder Bahnen so nahe an Wohnbebauung geführt werden müssen, daß Lärmschutzanlagen nötig werden, kann wiederum durch diese Anlagen das Ortsbild, aber auch das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt werden. In der Vergangenheit sind hier leider manche wenig glückliche, z. T. geschmacklose Lösungen gewählt worden. Es gibt aber auch durchaus ansprechende, landschaftsgerechte Lösungen. Zu solchen

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

führt eine gerade erschienene Gemeinschaftsarbeit hin: »Empfehlungen für die Gestaltung von Lärmschutzanlagen an Straßen« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Es sollte ein Anliegen der mit den Belangen der Landschaftspflege vertrauten und darin erfahrenen Stellen und Behörden sein, an der landschaftsgerechten Gestaltung dieser Lärmschutzeinrichtungen nachdrücklich mitzuwirken. Wie Bilder zeigen, kann schon allein durch eine gute Bepflanzung die Beeinträchtigung weitgehend ausgeglichen werden. Ein dicht bewachsener Lärmschutzwall kann mitunter sogar einen ähnlichen, landschaftsgliedernden Effekt haben wie die früher üblichen, leider immer mehr verschwundenen Feldgehölze.

Zum Schluß noch ein aktueller Fall über einen Widerstreit der Naturschutzbelange mit den Anforderungen der Verkehrssicherheit:

In der Ortsdurchfahrt einer Staatsstraße standen 5 etwa 70 - 80 Jahre alte Kastanien auf Privatgrund neben der Straße. Diese sehenswerte Baumgruppe bereicherte das Orts- und Straßenbild. Der Eigentümer der Bäume wollte von der Pflege und Überwachung befreit sein. Das Strassenbauamt erwarb deshalb das Eigentum der Grundfläche mit den Bäumen.

Bei der neuesten Baumschau wurden sehr erhebliche Schäden an den Kastanien festgestellt. Zwei davon mußten aus Sicherheitsgründen sofort gefällt werden. Der Landschaftsgärtner des Straßenbauamtes schlug nach Fühlungnahme mit der unteren Naturschutzbehörde auch die Fällung der 3 restlichen Bäume und dafür die Neupflanzung junger Bäume vor. Gegen diese Absicht protestierte eine Gruppe von Bürgern und fand in der Presse starken Widerhall.

Die untere Naturschutzbehörde holte daraufhin Gutachten von 2 Fachleuten ein, die auf Baumsanierungen spezialisiert sind. Deren Gutachten besagt, daß zwei der geschädigten Bäume saniert und dadurch noch mindestens 10 - 15 Jahre erhalten werden können. Daraufhin wurde das Verfahren zur Unterschutzstellung der beiden Bäume als Naturdenkmale eingeleitet.

Das Unterhaltungspersonal des Straßenbauamtes hat seiner Sorge Ausdruck gegeben, bei Sturm könnten die geschädigten Bäume oder Teile von ihnen abbrechen und Verkehrsteilnehmer schädigen. Es wurde in Erinnerung gerufen, daß in den letzten Jahren wiederholt Straßenmeister wegen angeblicher Verletzung ihrer Sorgfaltspflicht in Strafverfahren verwickelt worden sind.

Das Straßenbauamt ist gewillt, die zwei noch für geraume Zeit lebensfähigen Bäume stehen und sanieren zu lassen. Es bedarf aber im berechtigten Interesse seines verantwortlichen Personals der fachkundigen Hilfe bei der weiteren Pflege und Überwachung der Bäume, um Unfällen vorbeugen zu können. Ein enges Zusammenwirken der Naturschutzbehörde mit dem Straßenbauamt ist dabei unerläßlich.

Anschrift des Verfassers:
Ltd. Min. Rat J. Kersten
Bayerisches Staatsministerium des Inneren
Postfach
8000 München 22

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge (LSB)

Jahr/Year: 1985

Band/Volume: 1_1985

Autor(en)/Author(s): Kersten J.

Artikel/Article: Probleme der Verwaltungspraxis bei Eingriffen in Natur und Landschaft 19-22