©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Laufener Seminarbeitr. 2/96, S. 87-92 • Akad.Natursch.Landschaftspfl. (ANL) - Laufen/Salzach 1996

Vollzug von Standards und Konventionen zur Eingriffsregelung im Straßenbau und bei Bahnlinien

Anforderungen, Möglichkeiten und Grenzen aus Sicht des bearbeitenden Landschaftsarchitekten

Wolfram HIRT

Naturschutz in der öffentlichen Diskussion

Als Ersteller von Planungen, auf deren Grundlage Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wieder "ausgeglichen" oder "ersetzt" werden sollen, wird man immer wieder mit der Grundsatzfrage konfrontiert: Macht die Kompensationsphilosophie einen Sinn? Können die Veränderungen, die in einer Landschaft durch den Bau einer Autobahn oder einer Hochgeschwindigkeitsbahnlinie entstehen, denn überhaupt ausgeglichen werden?

Als Antwort hierauf findet man in der öffentlichen Diskussion oft die kategorische Ablehnung des Kompensationsgedankens. Er wird dann zum einen begründet mit Positionen wie "wir haben doch ohnehin schon zu viele Straßen, Versiegelungsflächen etc. und man darf sich doch nicht zum Helfershelfer von Ausbeutung und Raubbau der natürlichen Lebensgrundlagen machen". Zum anderen werden naturschutzfachliche oder verfahrensrechtliche Unsicherheiten (Sicherung und Pflege der geplanten Biotopentwicklungsflächen) als Argumente angeführt.

Jedoch, so richtig die Analysen über den Status quo unserer Umweltbedingungen und so berechtigt die Befürchtungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit von Ausgleichsmaßnahmen auch sind, lösen sie doch nicht das akute Problem eines anhaltend hohen Anspruchs verschiedenster Interessengruppen unserer Gesellschaft auf die natürlichen Ressourcen, insbesondere auf den Standort und Produktionsfaktor Fläche. Als Beispiel möge hier nur das Reizthema "hochtechnisierte Landwirtschaft" dienen.

Wir alle kennen die bestehenden Kräfteverhältnisse, und es ist nicht zu erwarten, daß sich in nächster Zeit ein entscheidender Wertewandel in Richtung ökologischer Prinzipien vollziehen wird. Um so wichtiger ist es heute, gerade für die im Rahmen der deutschen Wiedervereinigung anstehenden umfangreichen Verkehrs-Großprojekte, griffige und vermittelbare Konzepte, wie z.B. den Gedanken der Kompensation, aufzugreifen und anwendungsbezogen weiterzuentwickeln.

Ein Ja zu Konventionen

Die nächste Frage, die sich bei der Beurteilung von Eingriffen und den daraus abzuleitenden Kompensationsmaßnahmen stellt, ist in der naturschutzfachlichen Diskussion ebenfalls heftig umstritten: Macht die Anwendung von Standards und Konventionen, in denen mit Maß und Zahl "Landschaftsbuchhaltung" betrieben wird, einen Sinn oder muß man nicht vielmehr über die einzelfallbezogene, verbal-argumentative Herleitung die Kompensationsinhalte und -flächen darstellen und begründen?

Aus der Planungspraxis heraus gesehen lautet meine eindeutige Antwort hierauf:

Ja, wir brauchen diese Konventionen,

- auch wenn sie, am grünen Tisch entwickelt, noch theoretischer Natur sind und nicht in allen Belangen auf ihre problemlose Anwendbarkeit hin getestet sind (Sachverhalte zu analysieren, zu interpretieren und daraufhin Entscheidungen zu treffen, ist das Wesen von Planung, das darf und kann kein Konventionspapier leisten).
- auch wenn es derzeit eine schier unübersehbare Vielzahl an solchen Konventionen gibt, die, auf dasselbe Projekt angewendet, durchaus zu höchst unterschiedlichen Ergebnissen führen können (der Einsatz von Konventionen ist ein Politikum und keine fachliche Entscheidung).
- auch wenn über die Konventionen oft keine detailgenauen Abbilder der realen Situation beschrieben werden können (ihr Zielgebiet sind nicht die Spezial- und Sonderfälle, sondern die möglichst umfassende Anwendung bei Großprojekten, wie z.B. Straßen- und Bahnlinien).

Konventionen sind Instrumente, die wertvolle Dienste in folgenden Bereichen leisten:

1. Zur Sicherung von quantitativen Mindestansprüchen im "Kampf" um Kompensationsflächen: Der allgemeine gesellschaftliche Konsens zum Thema Naturschutz und Ressourcensicherung ist nach Umfrageergebnissen sehr breit. Er schrumpft aber sehr schnell auf ein Minimum, sobald es um harte wirtschaftliche Interessen geht. In der Zahlengläubigkeit unserer Zeit zählen die besten Argumente nicht halb so viel wie "3,5 ha x Wertfaktor 1,8". Hier entstehen handelbare und verhandelbare Größen.
2. Zur Herstellung von Vergleichbarkeiten: Bei Großprojekten bewirken Konventionen durch

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Abbildung 1

Beispiel für eine Leitbilddarstellung im kleinen Maßstab: Entwicklungspotentiale eines Landschaftsraumes
(Beispiel: Neubau der Bundesautobahn A93 - Ostumfahrung Hof)

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

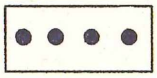
Beispiel: Neubau einer Autobahn (BAB A93 - Ostumfahrung Hof)
Grafik: nach A. Rieder, Büro W.Weinzierl, Ingolstadt

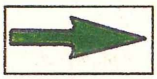
Raumtyp: kleingliedrige; hügelige Landschaft
agrarisch geprägt,
offene Feldflur mit Waldinseln

Aufbau von Waldinseln auf Hügelkuppen
in "ausgeräumten" Bereichen

Aufbau von Hecken und Ranken
zur Strukturierung von Hangbereichen

Nutzungsextensivierung und Gewässerrenaturierung
in Niederungen


Markierung von Ortsverbindungen
durch Baumreihen


Freihalten offener Lagen (Sichtbeziehungen)

Legende zu Abbildung 1

ihren Zwang zur Systematisierung auf einheitlicher Basis die Einhaltung von Beurteilungsmaßstäben über große räumliche Distanzen (z.B. Ausbau-/ Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt: 180 km) sowie über Bearbeiter- und Bürogrenzen hinweg.

Zur Anwendung von Konventionen

Die Anwendung von Konventionen bei der Bestimmung von Ausgleichs-/Ersatzflächen ist eingebunden in die klassische Vorgehensweise von

- Bestandserfassung und -bewertung
- Konfliktanalyse und -bewertung
- Ableitung von Kompensationsmaßnahmen nach Umfang und Inhalt

Unabdingbare Voraussetzung ist hierbei eine disziplinierte, systematische Arbeitsweise von Anfang an:

- Zum einen, um auf diese Weise den Überblick über die Hunderte von Bewertungsflächen und Konfliktbereichen zu wahren und gleichzeitig ausreichend flexibel auf die im Regelfall auftretenden Planungsänderungen reagieren zu können;
- zum anderen, um Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsfindungen für Außenstehende (Prüfung durch den amtlichen Naturschutz oder andere Träger öffentlicher Belange) zu erreichen.

Bundesweit existieren derzeit eine Vielzahl solcher Modelle und Regelwerke. In Bayern gibt es zur Zeit landesweit gültige Konventionspapiere zu den drei Themenbereichen Straße, Schiene und Ländliche Entwicklung.

Das über die Zahlenwerke der Kompensationen ermittelte Ergebnis darf allerdings nicht zu der Idee verführen, man hätte damit bereits die fachlich-inhaltlichen Probleme eines speziellen Projektes gelöst. Sicherlich geben einzelne Rechenergebnisse, die einem bestimmten Konfliktbereich besonders hohe Kompensationsforderungen zuweisen, Hinweise darauf, daß dieses Gebiet für die spätere Maßnahmenplanung im besonderen Maße beachtet werden sollte. Die einfache Verknüpfung jedoch "x ha Kompensationsforderung, entstanden durch die Beeinträchtigung von z.B. Feuchtbiotopflächen, muß exakt y ha Neuschaffung von Feuchtbiotopflächen nach sich ziehen", kann nicht funktionieren.

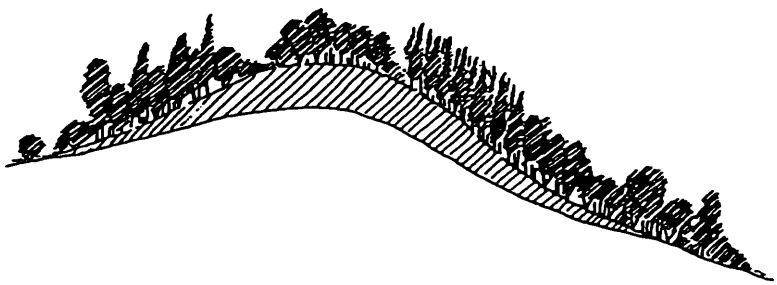
Die Bereiche für eine an den Ort des Eingriffs gebundene Kompensation lassen sich nur über die dort vorhandenen (Rest-)Strukturen und Potentiale bestimmen. Der benötigte Flächenumgriff hierfür wird von dem per Konvention zu ermittelnden Flächenumfang von Fall zu Fall mehr oder weniger deutlich abweichen, kann Defizite, aber auch Überschüsse aufweisen. Diesen Effekt kann sich der Landschaftsplaner, der die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz zu erstellen hat, zunutze machen, indem er den für einen längeren Streckenabschnitt per Konvention zu erbringenden Kompensationsbedarf in seiner Gesamtheit ermittelt, um ihn anschließend nach örtlichem Bedarf zu verteilen.

Die Konvention stellt also dem Landschaftsplaner in grobem Maßstab die Quantität zur Verfügung, über die der politisch-gesellschaftliche Konsens besteht, und der er nun, kraft seiner fachplanerischen Kompetenz, Qualitäten zuweisen muß.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Grundsatz: Nachzeichnen und Steigern der Geländesituation am Deponiestandort, nach den im betroffenen Raum vorhandenen Reliefformen

Ebene: Flächige Überschüttung mit Rekultivierung als landwirtschaftliche Nutzfläche



Hügelland: Überhöhung vorhandener Kuppen mit Aufbau standortgerechter Wälder

Ausnahme: Bewußtes Abheben von der "natürlichen" Umgebung duch Gestaltung als Kunstform in landschaftlich exponierter Lage, in besonderem kulturhistorischem Zusammenhang, zur Installation eines "Merkzeichens".

Abbildung 2

Beispiel für Leitbilder im großen Maßstab: Deponien für Erdaushub

Notwendig: Die Formulierung von übergeordneten Konzepten

Qualitäten bestimmen heißt in diesem Zusammenhang jedoch nicht nur den Einzelfall, den speziellen Konflikt wie z.B. die Störung eines Amphibienwanderweges, zu lösen. Es bedeutet vielmehr, in der Zusammenschau aller Beeinträchtigungen, die bei einem Verkehrsprojekt über große Distanzen hinweg auftreten, übergeordnete Konzepte, "Leitbilder" zu formulieren. Dabei kann man sich auf zwei Wegen dem Ziel nähern - beide sind sinnvoll, denn sie ergänzen sich:

a) Arbeiten im kleinen Maßstab :

Charakterisierung eines betroffenen Landschaftsraumes
nach landschaftsökologischen Inhalten:

- Boden, Wasser, Klima, Luft, Tier- und Pflanzenwelt,

nach landschaftskulturellen und ästhetischen Aspekten:

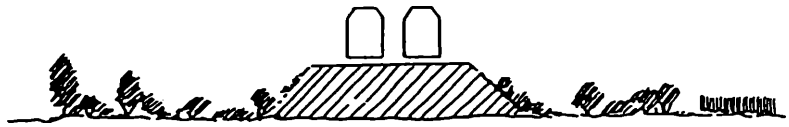
- Landschaftsgrundgestalt (Berg- und Talformen, Ebene, markante Einzelberge oder Reliefkanten)

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Beispiel: Neubau einer Bahnlinie (NBS Ebensfeld-Erfurt)
Grafiken: Chr. Gräßle, WGF Werkgemeinschaft Freiraum, Nürnberg

Dammbauwerke

Grundsatz: Böschungen sind so steil, wie möglich zu erstellen
Begründung: Bodenschutz, Arten- u. Biotpschutz
(Minimierung von Flächenbedarf und Durchlaßlängen)



Ausnahme: Lage in weithin einsehbaren Bereichen (Ebene, exponierte Hanglage):
Böschungen sind geländeangepaßt, flach auszumodellieren
Begründung: Landschaftsbild

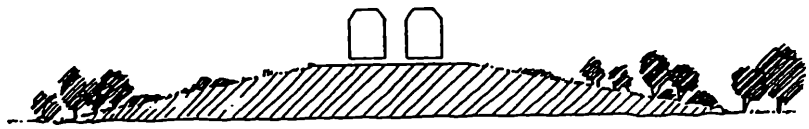


Abbildung 3

Beispiel für Leitbilder im großen Maßstab: Bauwerksoptimierung

- deckende Strukturen:
  Art, Lage und Zuordnung charakteristischer, raumwirksamer Elemente wie
  - Vegetation (Wo stehen die Wälder? Wo befindet sich Acker, Grünland? Kommen Alleen oder Hecken vor? Wo und wie sind sie angeordnet?)
  - Gewässer (Ist der betroffene Landschaftsraum durch einen Fluß oder durch kleine Bäche und Gräben bestimmt? Gibt es Stillgewässer? Sind sie natürlichen oder anthropogenen Ursprungs?)
  - Siedlungsflächen (markante Ortslagen, Silhouetten?)
  - Baudenkmäler/historische Relikte (Lassen sich historische Spuren finden und wiederbeleben? Sind zeitgenössische Reminiszenzen möglich?)
  - "Vorbelastungen" (Ist der Landschaftsraum bereits durch große Verkehrstrassen durchschnitten? Gibt es unmaßstäbliche Bebauungen? u.a.)

(Siehe auch Abbildung 1).

Aus solchen Überlegungen heraus läßt sich z.B. ableiten, ob zusammenhängende Waldflächen oder eher kleinflächige Feldgehölze und Hecken in die Maßnahmenplanung Eingang finden sollen, ob die Anlage von Alleen sinnvoll ist oder ob Sichtbeziehungen nicht verstellt werden dürfen u.a.m.

b) Arbeiten im großen Maßstab

(siehe auch Abbildungen 2 und 3)

Hier gilt es, die typische *Eingriffssituation* am Bauwerk selbst zu definieren (Aufgabe des Landschaftsarchitekten ist in dem Planungsstadium, in dem Eingriffsermittlung und Kompensationsflächenbestimmung nach Umfang und Inhalt die Themen sind, d.h. auf der Ebene der Planfeststellung, nicht mehr der Variantenvergleich sondern vielmehr die *Eingriffsminimierung* durch *Bauwerksoptimierung*):

- Welche (grundsätzlichen) Gestaltungsmerkmale sollen Dammbauwerke oder Einschnitte erhalten - flach ausmodelliert mit hohem Flächenanspruch oder platzsparend auf das technisch machbare Mindestareal beschränkt?
- Welchen Einfluß hat der Standort des Bauwerks? Befindet es sich in einer offenen weithin einsehbaren Ebene oder in einer kleingliedrigen Landschaft mit bewegtem Relief ?
- Welche Art von Lärmschutzbauwerk (Wall, Wand, Kombinationsform) soll an welchen Standorten Einsatz finden - soll es in städtischer oder dörflicher Lage, im Ortsinneren oder Ortsrandlage erstellt werden?
- Wie sollen Deponien für überschüssigen Bodenaushub (Tunnelbau) ausgebildet werden - möglichst "natürlich", sich an das vorhandene Relief am Standort anpassend, es ggf. nachzeichnend und damit "steigernd" oder sich als "Kunstform" selbstbewußt absetzend und sich damit als neu-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

es, anthropogenes Element in der Landschaft eindeutig erkennbar zeigen?

Sich auf diese Weise dem Thema nähern, fordert natürlich dazu auf, Stellung zu beziehen zu der Streitfrage, ob und inwieweit ein Verkehrsbauwerk mit seinen Nebenflächen in ein Ausgleichs-/Ersatzkonzept eingebunden werden soll. Hierbei ist sicherlich ein Unterschied zwischen Straßen und Schienen zu machen. Die von Fall zu Fall gewissenhaft nachzuprüfende Entscheidung sollte meiner Meinung nach jedoch eine Abkehr von der Baumaßnahme grundsätzlich vermeiden. Diese Bauwerke sind Landnutzungsformen, die in unserer Zeit und Gesellschaft hervorgebracht wurden. Es muß wenigstens der Versuch unternommen werden, sie über den Anspruch an gestalterische Mindestqualität auch zu einem Teil unserer *Alltagskultur* zu machen. Begleitende landschaftspflegerische Maßnahmen können hierbei großen Einfluß haben. Die Landschaftsplanung darf sich nicht aus der Verantwortung stehlen.

Anschrift des Verfassers:

Wolfram Hirt
Landschaftsarchitekt BDLA
Werkgemeinschaft Freiraum
Emilienstraße 5
D-90489 Nürnberg

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1996

Band/Volume: 2_1996

Autor(en)/Author(s): Hirt Wolfram

Artikel/Article: Vollzug von Standards und Konventionen zur Eingriffsregelung im Straßenbau und bei Bahnlinien 87-92