

Ausgleich und Ersatz: Planung ja. Ausführung vielleicht ? Pflege und Kontrolle nein !?

Ein Situationsbericht am Beispiel Straßenbau

Gesa SCHWOON

1. Einleitung

Straßenbauvorhaben verursachen Eingriffe in Natur und Landschaft. Daran knüpfen Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger an, die im Naturschutzgesetz des Bundes und den Ausführungsgesetzen der Länder niedergelegt sind.

Straßenbauvorhaben des Landes oder des Bundes, die einer Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen, werden nur zugelassen, wenn konkrete Kompensationsmaßnahmen für die verursachten Eingriffe in den Planunterlagen ausgewiesen sind.

Wie sieht der Vollzug der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bei der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen aus? Werden die Maßnahmen, die zumeist auf fremdem Grund und Boden geplant sind, durchgeführt? Werden die Flächen gesichert, die Maßnahmen kontrolliert und gepflegt?

Um ein umfassendes Bild von der Umsetzung der Eingriffsregelung im Rahmen von Straßenbauvorhaben des Bundes und der Länder zu erhalten, wurde im Rahmen einer Studie (SCHWOON 1996) ein 18 Fragen umfassender Katalog an die mittleren bzw. oberen Straßenbaubehörden der Länder sowie die Deutsche Einheitsverkehrswegeplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit der Bitte um Beantwortung verschickt. Dieser Fragebogen, der die Themenkomplexe Planung, Bauvorbereitung, Bau durchführung, liegenschaftsmäßige Behandlung und Kontrolle umfasste, wurde von 11 Verwaltungen beantwortet.

Zu Fragen der Umsetzung und Erfolgskontrolle wurden Planfeststellungsbehörden sowie Untere Naturschutzbehörden in Niedersachsen befragt; anerkannte Naturschutzverbände, Naturschutzbehörden und weitere Behörden und Organisationen wie z. B. die Staatliche Moorverwaltung, Domänenverwaltung, Bundesvermögensverwaltung, sowie Landschaftspflegeverbände zu Fragen der Unterhaltung und Pflege. Darüberhinaus konnte eine 1992 vom Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau bei niedersächsischen Straßenbauämtern durchgeführte Befragung zur liegenschaftsmäßigen Behandlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgewertet werden.

2. Darstellung der Umfrageergebnisse aus den Bundesländern

2.1 Planung

Landschaftspflegerische Begleitplanung

Die Auswertung der Umfrage (SCHWOON 1996) zeigt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Maßnahmenblättern oder in einem Fließtext im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschrieben und festgelegt und die eingereichten Unterlagen auch planfestgestellt bzw. genehmigt werden.

Zielvorstellungen für die Entwicklung der Maßnahmen werden formuliert, wobei teilweise lediglich die Entwicklungstendenz (z. B. "Sukzession", "gelenkte Sukzession", "extensives Feuchtgrünland") angegeben wird, da eine zu differenzierte Festlegung nicht für sinnvoll gehalten wird. Zum Teil ändert sich das Kompensationsziel im Laufe der Entwicklung oder eine Präzisierung erfolgt zur Aufstellung des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes.

Sieben Bundesländer meldeten, dass eine Prüfung der Realisierbarkeit der Maßnahmen im Rahmen der LBP-Prüfung durchgeführt wird, wobei diese zumeist eine Prüfung der "fachlichen Durchführbarkeit" ist. Fünf Bundesländer prüfen in diesem Zusammenhang sporadisch, ob die beplanten Grundstücksflächen zur Verfügung stehen.

Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Landschaftspflegerische Ausführungspläne (LAP) werden für größere Maßnahmen und für komplexere Biotopstrukturen entsprechend der "Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teilabschnitt 2, Landschaftspflegerische Ausführung" (RAS-LP 2) erarbeitet, wobei insgesamt noch recht wenige Erfahrungen vorliegen. Meist handelt es sich um Detailierungen von Gehölzpflanzungen, Obstwiesen oder Leiteinrichtungen.

Pflege- und Entwicklungspläne

Pflege- und Entwicklungspläne werden für komplexe Biotope (z.B. Feuchtgrünlandbereiche) gem. RAS-LP 2 bzw. § 49c der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) erarbeitet. In den meisten Fällen wird auf das im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebene Pflegekonzept zurückgegriffen.

2.2 Herstellung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ein zentrales Problem beim Vollzug der Eingriffsregelung ist die Umsetzung der rechtsverbindlich festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dies gilt sowohl für ihre Herstellung als auch für ihre langfristige Pflege und Sicherung. An der Universität Hannover wurde 1993 im Rahmen einer Diplomarbeit (WERNICK 1993) eine Erfolgskontrolle der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für ein Landesstraßenprojekt in Niedersachsen durchgeführt. Die Verfasserin kam dabei zu dem Ergebnis, dass für die 27 Einzelmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes die Herstellungserfüllung nur bei 48% der Maßnahmen erfolgte, während eine vollständige Funktionserfüllung bei keiner einzigen Maßnahme gegeben war.

Diese Aussage deckt sich mit den ermittelten Ergebnissen dieser Studie aus einigen Bundesländern. Auch wenn die Kompensationsmaßnahmen planerisch festgesetzt wurden, ist nicht immer sicher, ob sie ausgeführt werden, der Ausgleich sich einstellt und der Ausgleich dann auch nachhaltig gesichert wird. Es zeigt sich, dass

- teilweise ganz andere Maßnahmen durchgeführt werden, weil sich die Ursprungsmaßnahmen nicht durchsetzen lassen oder gar nicht realisierbar sind;

- die Maßnahmen auf anderen Standorten als geplant durchgeführt werden;

- sie eine geringere Flächenausdehnung als geplant haben;

- die in Planfeststellungsbeschlüssen aufgeführten Vorgaben zum Schutz von Natur und Landschaft bei der Bauausführung nicht beachtet werden;

Umsetzungsprobleme durch die fehlende Verfügbarkeit der Flächen bestehen. Dies ist insbesondere bei hohem Flächenbedarf ausgeprägt (z.B. Wiesenvogellebensräume). In den neuen Bundesländern kommt erschwerend das Problem immer noch ungeklärter Eigentumsverhältnisse hinzu.

Einige Länderverwaltungen melden Zeitverzögerungen bei der Maßnahmenumsetzung gegenüber der ursprünglichen Planung. Die Verzögerungen betragen häufig mehr als zwei Jahre und sind insbesondere bei nicht planfeststellungspflichtigen Vorhaben festzustellen.

Von einigen Landesstraßenbauverwaltungen werden Maßnahmenrealisierungen auch vor Straßenbaubeginn als möglich erachtet und geplant. Indessen sind längere Vorlaufzeiten als 1 bis 2 Jahre vor Straßenbaubeginn aufgrund noch nicht bereitstehender Haushaltsmittel problematisch.

2.3 Liegenschaftsmäßige Behandlung und Pflege

Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen werden größtenteils erworben; bei privaten Flächen

werden dingliche Sicherungen präferiert, die auf Dauer ins Grundbuch eingetragen werden sollen.

Der Erwerb von Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen bei Straßenbauvorhaben sowie deren spätere liegenschaftsmäßige Behandlung ist Gegenstand von Erlassen des Bundesverkehrsministeriums (BMV 1988, 1997) bzw. des Bundesfinanzministeriums (BMF 1988, 1997).

Danach sind für Maßnahmen des Verkehrswegebbaus vorrangig Grundstücke des Allgemeinen Grundvermögens (AGV) einzusetzen, wobei diese Flächen oftmals aufgrund ihres fehlenden Bezuges zu den verlorengehenden Werten und Funktionen des Naturhaushaltes nicht verwendet werden können.

Hergerichtete Flächen des AGV müssen, sonstige erworbene Flächen können nach ihrer Herstellung an die Bundesfinanzverwaltung in das AGV abgegeben werden. Die Flächen werden anschließend von den Bundesforstämtern in Pflege und Unterhaltung übernommen. Die Bundesforstverwaltung selbst versteht sich als Dienstleistungsverwaltung des Bundes für die fachliche Betreuung aller bundeseigenen Liegenschaften. Dabei möchte die Bundesforstverwaltung nicht nur forstliche Flächen, sondern auch sonstige Biotope übernehmen. Eine Veräußerung der Flächen an Dritte wird dabei angestrebt.

Eine durchgängige Vorgehensweise der Länderstraßenbauverwaltungen ist trotz der BMV/BMF-Erlasse nicht vorhanden. Ob und an wen die Flächen abgegeben werden, hängt oft von der Bereitschaft der Träger und ihrer Struktur ab, diese zu übernehmen.

Die meisten Flächen insbesondere straßennahe sowie wirtschaftlich unrentable "Restflächen" - verbleiben bei der Straßenbauverwaltung. Dabei handelt es sich z. T. um weit verstreut liegende Flächen, die aufgrund ihrer geringen Größe (56% der Flächen sind kleiner 1ha) ohne wirtschaftlichen "Restnutzen" (z.B. Sukzessionsflächen, Magerrasen, Teiche, Tümpel, naturnahe Gräben) sind. Teilweise werden Pflegeverträge abgeschlossen z.B. mit Landwirten. Forstwirtschaftliche Flächen werden sofern sie nicht im Privateigentum verbleiben - an die Forstämter des Bundes oder Landes abgegeben, womit positive Erfahrungen gemacht wurden.

Von einigen Bundesländern wurde beklagt, dass Pflegeleistungen unterbleiben und Maßnahmenflächen bei Abgabe an Dritte zu "Aktenleichen" werden.

Die Bereitschaft, Kompensationsflächen in der Straßenbauverwaltung zu belassen und das Biotopmanagement in eigener Regie und Verantwortung durchzuführen ist in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Einige Länderstraßenbauverwaltungen betrachten die Pflege- und Unterhaltung landschaftspflegerischer Maßnahmen als zusätzliches Standbein bei sich verändernden Aufgaben des Straßenbaus. Außerdem wird die Chance des Erfahrungsgewinns für zukünftige Maßnahmen gesehen. So behält z.B. der Freistaat Bayern den weitaus größten Teil seiner

Kompensationsflächen in der eigenen Pflege und Bewirtschaftung und hat damit sehr positive Erfahrungen gemacht.

Bei vielen Verwaltungen besteht jedoch die Tendenz, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen so schnell wie möglich an Dritte abzugeben. Dies geschieht häufig nach direkter technischer Herstellung und Abrechnung der Bauleistung vor Erreichen des eigentlichen Kompensationszieles. Dagegen wäre wenig einzuwenden, wenn die zur Maßnahme gehörenden, vom neuen Eigentümer zu leistenden Aufwendungen für Biotopentwicklungsmaßnahmen auch tatsächlich durchgeführt würden. Dies bedarf jedoch der Kontrolle durch den Verursacher. Oft wird die Ausführung der Pflegemaßnahmen dem neuen Eigentümer - insbesondere dem Privaten - zur Last. Problematisch ist hierbei die einmalige Auszahlung der aufgezinnten Ablösebeträge für zu erbringende Pflegeleistungen. Schnell sind die oft ansehnlichen Beträge ausgegeben und die Zweckgebundenheit vergessen, so dass die mit dem erhaltenen Geldbetrag verbundene Pflegepflicht immer mehr in Vergessenheit gerät.

Die Gründe für die geringe Bereitschaft zur Übernahme einer unbefristeten und häufig aufwendigen Pflegeverantwortung durch die Straßenbauämter sind hauptsächlich in der Bindung finanzieller und personeller Ressourcen zu sehen. Eine Einbeziehung dieser Folgekosten in eine längere Finanzplanung findet bisher nicht statt.

Die Pflegeleistungen für Biotope sind aus den Kilometer-bezogenen pauschalen Länderzuweisungen des Bundes für die betriebliche Unterhaltung der Bundesfernstraßen zu bestreiten. Der Einsatz für die Pflege und Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegt dabei beispielsweise für das Bundesland Bayern bei derzeit 1-3% des gesamten UI-Haushaltes des Freistaates.

2.4 Kontrolle und Dokumentation

Für die Kontrolle der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in der Literatur die verschiedensten Begriffe verwendet. Dabei wird von Vollzugs-, Erstellungs-, Erfolgs-, Effizienz-, Funktions- oder Wirksamkeitskontrolle gesprochen.

WERNICK (1993) definiert die Begriffe in ihrer Studie umfassend und füllt sie inhaltlich differenziert aus. Dieser Definition folgend wird der Begriff "Erfolgskontrolle" zur Eingriffsregelung differenziert in:

Verfahrens- und
Ergebniskontrollen.

Verfahrenskontrollen dienen dabei der materiell- und verfahrensrechtlichen sowie methodisch-inhaltlichen Überprüfung. Ergebniskontrollen gelten als die eigentlichen Erfolgskontrollen. Sie werden im allgemeinen differenziert in

Herstellungskontrollen und
Funktionskontrollen.

Dabei dienen Herstellungskontrollen der Überprüfung der genehmigungsgerechten Herstellung der

Maßnahmen, während Funktionskontrollen die eigentliche Umweltwirksamkeit entsprechend der definierten Ziele überprüfen.

Kontrollen, ob alle Genehmigungsaufgaben erfüllt sind, erfolgen durch die Straßenbauverwaltung nur selten. Kontrollen durch die Genehmigungsbehörden werden durchgeführt, wenn ihnen Beanstandungen durch Naturschutzbehörden oder -verbände zugehen.

Herstellungskontrollen im Sinne von Fertigstellungskontrollen werden regelmäßig durch die Straßenbauämter im Rahmen der Überwachung der Gewährleistung nach VOB (Verdingungsordnung für Bauleistungen) durchgeführt. Funktionskontrollen erfolgen für Maßnahmen mit hoher Prognoseunsicherheit.

Konsequenzen aus dem Nichtfunktionieren von Maßnahmen werden insofern gezogen, als im Einvernehmen mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden überlegt wird, ob die Festsetzung des Entwicklungszieles in der Begleitplanung richtig war bzw. unbedingt beibehalten werden muss oder ob die eingetretene Entwicklung toleriert werden kann.

Von acht Bundesländern werden Defizite im Bereich der Ergebniskontrollen gesehen, obwohl einige Naturschutzgesetze, z.B. in Schleswig Holstein, Thüringen, Baden-Württemberg, Berlin und im Saarland oder untergesetzliche Regelungen in Nordrhein-Westfalen oder Bayern sogar Kontrollen vorschreiben.

Eine Dokumentation der Biotopflächen fehlt bisher weitgehend oder befindet sich im Aufbau - auch in den Ländern, deren Naturschutzgesetze, wie beispielsweise in Brandenburg, das Führen eines Katasters vorschreiben.

3. Zusammenfassung der Umfrageergebnisse

Auch wenn Kompensationsmaßnahmen planerisch festgelegt werden, ist nicht sicher, ob sie zeitgerecht ausgeführt werden, der Ausgleich sich einstellt und der Ausgleich dann auch nachhaltig gesichert wird, ungeachtet dessen, dass auch im planerischen Bereich die ggf. fachlich zu stellenden Anforderungen nicht immer in dem erforderlichen Maße Berücksichtigung finden.

Es liegen kaum verlässliche Erkenntnisse über die grundlegende Wirksamkeit bisher geplanter Maßnahmen vor, was die Frage aufwirft, inwieweit der LBP mit seinen Maßnahmen den gesetzlichen Anforderungen nach Ausgleich und Ersatz gerecht wird.

4. Ursachen der festgestellten Mängel

4.1 Personalmangel

Eine wesentliche Ursache des Vollzugsdefizites der Eingriffsregelung im Straßenbau ist der Mangel an landespflegerischem Fachpersonal in den Straßen-

bauverwaltungen, der in den neuen Bundesländern z.T. noch gravierender ist als in den alten.

In einigen Bundesländern gibt es kein landespflegerisches Fachpersonal in den Straßenbauämtern. In der Regel ist eine Fachkraft pro Straßenbauamt tätig, in seltenen Fällen zwei. Bayern weist im Ländervergleich dabei die beste Ausstattung auf.

Fachkundiges Personal für die Durchführung und Überwachung anspruchsvoller Biotop-Pflegemaßnahmen steht nur selten zur Verfügung.

Die in den Straßenbauämtern eingesetzten Landespfleger/innen nehmen einen weitreichenden Aufgabenbereich wahr, während der Eingriffsdisziplin Straßenbau eine breite und differenzierte Infrastruktur zur Verfügung steht. Dies ermöglicht es selbst qualifizierten und engagierten Mitarbeiter/innen kaum, mit der erforderlichen Sorgfalt und Gründlichkeit alle Vorgänge in einem zeitlich strukturierten Ablauf abzuarbeiten.

Problematisch ist die Schwerpunktsetzung der landespflegerischen Tätigkeiten auf die Planung. Die Praxis ist daher dadurch gekennzeichnet, dass die Landespfleger/innen der Flut der terminlich vorgegebenen Eingriffsvorgänge nachlaufen und die der Planung nachfolgenden Arbeitsschritte nur mit zeitlicher Verzögerung umgesetzt werden. Die Umsetzung der Eingriffsregelung im Planungsbereich stellt sich daher verhältnismäßig gut dar, während die landschaftspflegerische Baudurchführung und die nachfolgende Sicherung, Kontrolle, Pflege und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen Defizite aufweisen.

4.2 Verständnismangel

Wie bei allen Instrumenten des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die zu materiellen Konsequenzen gegenüber Dritten führen oder mit vorhabenverteuernden Forderungen verbunden sind, treten auch bei der Eingriffsregelung Probleme auf, die in erster Linie durch die fehlende Akzeptanzbereitschaft bei den Betroffenen geprägt ist.

Dieser Widerstand wird sowohl von betroffenen Bürgern - bei denen dieser Widerstand noch verständlich ist, aufgrund ihrer direkten Grundstücksbetroffenheit - als auch z.T. von Vertretern der verursachenden Behörden eingenommen und findet zunehmend Unterstützung im politisch bestimmten Entscheidungsfeld.

Bei Ausschreibenden und Bauausführenden der Straßenbauämter existiert z.T. ein ausgeprägtes Gefühl von "Nicht-zuständig-sein" für landschaftspflegerische Maßnahmen. Der LBP und die Maßnahmenblätter sind nicht im Bewusstsein der Baudurchführung verankert, und der Planungsbeitrag zur Ausführung landschaftspflegerischer Maßnahmen wird z.T. auch heute noch mit dem Bepflanzungsplan gleichgesetzt. Inhalte und Erfordernisse von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden nicht hinreichend verstanden. Den meisten nicht landespflegerisch oder biologisch geschulten

Menschen fällt es schwer, in ökosystemaren Zusammenhängen zu denken.

Dabei ist den Mitarbeitern der Ausschreibung und Baudurchführung kein böser Wille zu unterstellen. Die Ursache ist vielmehr in Kommunikationsdefiziten innerhalb der Straßenbauverwaltung zu suchen.

4.3 Organisations- und Kontrolldefizite

Bauvorbereitung

Wie bereits ausgeführt, ist ein immer wieder auftretendes Problem die mangelnde Verfügbarkeit von Flächen, insbesondere bei hohem Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen. Eine Prüfung der Realisierbarkeit von Maßnahmen in bezug auf die Flächenverfügbarkeit bereits zur Plangenehmigung findet nur selten statt.

Übergabebesprechungen zwischen planendem und ausführendem Dezernat werden im allgemeinen selten durchgeführt oder unter Ausschluss der Landespfleger, so dass erhebliche Reibungsverluste entstehen.

Eine Erarbeitung landschaftspflegerischer Ausführungsunterlagen oder eine Einarbeitung landschaftspflegerischer Belange in die straßenbaulichen Bauausführungsunterlagen erfolgt daher nur vereinzelt. Integrierte Bauzeitenpläne, wie sie gemäß der "Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau" (HNL-StB 87) und der RAS LP 2 gefordert werden, entfallen in der Regel. Sofern für größere Bauvorhaben Bauzeitenpläne erstellt werden, fehlen in ihnen die landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Problematisch ist die Durchführung landespflegerischer Maßnahmen vor Baubeginn, weil erst mit Baubeginn die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Dabei wird regelmäßig der Baubeginn der Straße als "Baubeginn" definiert. Fehlende Bauzeitenpläne und Reibungsverluste führen dazu, dass landespflegerische Maßnahmen erst *nach* Abschluss der Straßenbaumaßnahme durchgeführt werden oder schlicht vergessen werden, weil Kompensationsflächenkataster, die eine Kontrolle ermöglichen würden, fehlen.

Kontrolle

Die Umsetzungsdefizite resultieren auch aus fehlender Kontrolle durch Naturschutz- und Genehmigungsbehörden sowie Naturschutzverbände. Eine Überprüfung der Herstellung von Maßnahmen und damit die genehmigungsgerechte Schaffung der Voraussetzung für Kompensationsleistungen durch die die Genehmigung erteilende Behörde erfolgt entweder nicht oder nur bei "begründetem Verdacht" oder wenn Beanstandungen von Naturschutzbehörden oder Naturschutzverbänden an sie herangetragen werden.

Die häufig ebenfalls unterbesetzten und arbeitsüberlasteten Naturschutzbehörden sind zeitlich nicht in der Lage, Kontrollen überhaupt durchzuführen, so

dass den Planfeststellungsbehörden keine Beanstandungen zugehen.

Darüber hinaus geht den beteiligten Naturschutzbehörden der Genehmigungsinhalt häufig nicht zu, so dass Art, Lage und Umfang der letztendlich festgesetzten Kompensationsmaßnahmen dort nicht bekannt sind. Auf die Aktualität und Vollständigkeit der Unterlagen sind die Naturschutzbehörden jedoch angewiesen.

Weitere Kontrollprobleme ergeben sich durch Änderungen während der Grunderwerbsverhandlungen oder, wenn im nachhinein Änderungen durch die Straßenbauverwaltung an den Kompensationsmaßnahmen vorgenommen werden, ohne dies den Naturschutzbehörden mitzuteilen. Bei den Naturschutzbehörden werden i.d.R. keine Kompensationsflächenkataster geführt oder befinden sich selbst in den Ländern, die diese Kataster in den Naturschutzgesetzen vorschreiben, erst im Aufbau.

Liegenschaftsmäßige Behandlung und Pflege

Die liegenschaftsmäßige Behandlung und Pflege ist wie die Baudurchführung von personellen und organisatorischen Problemen geprägt.

Nach Erlass des Bundesfinanzministers (BMF 1988) sollen die Flächen kostenneutral an Dritte abgegeben werden, wobei der genaue Abgabezeitpunkt nicht definiert ist: *"Soweit die Flächen nur einen geringen Verkehrswert haben sollten, kann die Gegenleistung bei Abgabe an Dritte in der kostenlosen Übernahme der Unterhaltung gesehen werden. Hierzu bedarf es meines Einverständnisses"* (BMF 1988).

Diese Form der "Abgabe" scheitert jedoch daran, dass Dritte sich nicht bereit erklären, eine Fläche mit sehr geringem Verkehrswert auf Dauer zu unterhalten, weil die Pflegekosten i.d.R. höher sind als der Wert des Flurstücks. Selbst wenn die Unterhaltungspflichten durch eine Entschädigung kapitalisiert werden, bleibt die Bereitschaft zur Übernahme von Kompensationsflächen gering, weil ein wirtschaftlicher Anreiz fehlt.

Andere Fachverwaltungen haben zudem ein ähnliches Personalproblem wie die Straßenbauverwaltung und lehnen eine Übernahme von Pflegearbeiten ab. Problematisch ist diese Form der Abgabe auch wegen der dem Verursacher auferlegten Pflichten zur Kompensationserfüllung zu sehen. Eine Kontrolle Dritter ist kaum möglich.

Von einigen Ländern wird beklagt, dass selbst die Oberfinanzdirektionen bisher nur solche Flächen in Verwaltung und Pflege übernehmen, die einen wirtschaftlichen Wert haben und die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen ablehnen.

Im Ergebnis bleiben Verwaltung und Pflege der Flächen häufig in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung. Die personelle und finanzielle Ausstattung der Straßen- und Autobahnmeistereien ist derzeit jedoch in vielen Bundesländern auf die Unterhaltung von Straßen beschränkt, so dass die weitergehende Pflege von Kompensationsflächen unterbleibt.

4.4 Inhaltliche Mängel

Zum Teil weisen landschaftspflegerische Begleitpläne Schwächen in der Bestandsanalyse sowie der Feststellung der eingriffsbedingt betroffenen Funktionen und Werte der betroffenen Schutzgüter auf.

Auf die Feststellung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen sowie auf die Erarbeitung von Leistungsprofilen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird z.T. verzichtet oder sie werden nicht oder nur unzureichend an den tatsächlich vom Eingriff betroffenen Werten und Funktionen orientiert. Vorgenommene Gegenüberstellungen von "Eingriff" und "Ausgleich/Ersatz" sind keine Zuordnungen von Beeinträchtigungen und funktionsbezogenen Kompensationsmaßnahmen, sondern weitgehend *wertundifferenzierte Flächenaufrechnungen*, was durch die Verwendung sog. "Kompensationsmodelle" noch verschärft wird (KAULE & RECK 1992).

Zielbeschreibungen im LBP wie "die Biotopvielfalt soll erhöht werden" oder "Lebensräume sollen geschaffen werden", sind zudem für Effektivitätsbelege, die im Rahmen von Vorher-Nachher-Analysen oder Soll-Ist-Vergleichen erbracht werden können, völlig unbrauchbar. Im Rahmen von Evaluierungen sind sie erst recht nicht einsetzbar.

Ein weiterer bedenklicher Planungsfehler ist die *fehlende Berücksichtigung der Ausgangsqualität* von Kompensationsflächen, insbesondere wenn schutzbedürftige, wertvolle Flächen für Ausgleichszwecke in Anspruch genommen werden.

5. Zusammenfassung der aufgetretenen Defizite

In den Landesstraßenbauverwaltungen sind zwar z.T. differenzierte Vorgaben definiert, die für die praktische Gewährleistung der korrekten Maßnahmenumsetzung heranzuziehen sind. Diese können jedoch aufgrund von personellen, organisatorischen und auch finanziellen Restriktionen und Problemen regelmäßig nicht umgesetzt werden oder es mangelt grundsätzlich an einer ausreichend effizienten Umsetzung von solchen Anforderungen (BMV 1995).

6. Verbesserungsvorschläge und Handlungshinweise

6.1 Organisation und Kommunikation

6.1.1 Personalverstärkung

Wie die Ausführungen gezeigt haben, ist ein erheblicher Anteil der Umsetzungsdefizite von Kompensationsmaßnahmen bei Straßenbauvorhaben auf die dünne Personaldecke insbesondere im "grünen" Bereich zurückzuführen. Der Hinweis auf fehlendes Personal zieht sich wie ein roter Faden durch die Aussagen der Straßenbauverwaltungen vieler Bundesländer. Ähnlich desolat sieht die Personalsituation in vielen Naturschutzbehörden und Bezirksregierungen aus, so dass Kontrollaufgaben unterbleiben.

Abhilfe kann auf Dauer nur durch die Einstellung weiterer Fachkräfte geschaffen werden, wobei hiervon in der gegenwärtigen gesamtfinanzpolitischen Situation kaum ausgegangen werden kann. Es ist daher erforderlich, die gegebenen Strukturen so zu nutzen, zu verändern und zu effektivieren, dass eine Verbesserung der Umsetzung landschaftspflegerischer Belange eintritt.

6.1.2 Übergreifende Organisation und Kommunikation

Eine Verbesserung der Kommunikation und der Arbeitsabläufe innerhalb der Straßenbauämter ist in einer Veränderung des organisierenden Prinzips zu sehen. Neben der vorhandenen hierarchischen Struktur sollten projektbezogene Arbeitsgruppen geschaffen werden, die interdisziplinär arbeiten.

Im Bereich der Straßenplanung ist dies vielerorts in Form projektbegleitender Arbeitskreise unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der Verbände und privater Interessengruppen - mit recht guten Ergebnissen schon verwirklicht.

Für die der Planung nachfolgenden Arbeitsschritte Bauvorbereitung, Baudurchführung, Sicherung, Kontrolle und Pflege - lassen sich ähnliche, voraussichtlich überwiegend straßenbauinterne, Arbeitsgruppen schaffen. Ziel für jede Projektplanung sollte sein, nicht nur das Fachziel Straßenbau zu verwirklichen, sondern von vornherein Naturschutz und Landschaftspflege als eigene Aufgabe mitzubedenken und abzuarbeiten. Dies ist nur prozesshaft entsprechend des Fortganges der Planung und Ausführung zu leisten.

Für die Herstellung komplexer Biotope ist die Schaffung einer "ökologischen Bauleitung" sinnvoll.

6.2 Fachgerechte Planung und Kontrolle

6.2.1 Inhaltliche Hinweise

Die "Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau" (HNL-Stb 8) stellen zwar die dem bisherigen Recht entsprechenden Anforderungen an Untersuchungen von straßenbaubedingten Umweltauswirkungen dar. Sie regeln die durchzuführenden Arbeitsschritte, die Bestandserfassung und Bewertung der Empfindlichkeit, umreißen aber nur grob das der Straßenbauverwaltung aufzugebende Vorgehen und enthalten sich einer *Festlegung von Untersuchungsmethoden* und Regelungen hinsichtlich der *Untersuchungsdichte und -tiefe*. Es ist insoweit kein standardisiertes Vorgehen hinsichtlich der Beurteilung von straßenbedingten Umweltauswirkungen möglich, so dass nicht gewährleistet ist, dass jede Planfeststellungsbehörde bezüglich jedweden Verfahrens nach den gleichen methodischen Vorgaben ein auch von Gerichten auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüfungsfähiges Untersuchungsergebnis erarbeitet.

Um die erforderliche Bereitschaft zur Umsetzung der Eingriffsregelung bei Verursachern und Betroffenen zu fördern, ist eine fachlich überzeugende begründete, nachvollziehbare, wissenschaftlich unstrittige Methodik zur Beurteilung der Eingriffstatbestände sowie der Ableitung von Kompensationsmaßnahmen eine wesentliche Voraussetzung.

Die Verfügbarkeit geeigneter Flächen ist vor der Planfeststellung soweit wie möglich zu klären (z.B. Abstimmung mit landwirtschaftlichen Dienststellen, Gespräche mit Grundstückseigentümern). Frühzeitige Abstimmungen mit den Betroffenen können zudem Verständnis und eine größere Akzeptanz der Maßnahmen vor Ort herbeiführen.

Zusammen mit der Aufstellung der für die Plangenehmigung erforderlichen landschaftspflegerischen Planunterlagen ist für die Entwicklung und Erhaltung der Funktionsfähigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein Pflegekonzept in den Grundzügen zu erstellen. Hieraus müssen Art, Umfang und zeitlicher Ablauf der Pflegemaßnahmen hervorgehen. Sollten für komplexe Biotoptypen umfangreiche Pflege- und Entwicklungspläne erforderlich werden, so sind diese unmittelbar nach Ablauf der Planfeststellung - in Zusammenarbeit mit der unteren Naturschutzbehörde - zu erarbeiten. Eine entsprechende Festlegung muss im landschaftspflegerischen Begleitplan erfolgen.

Es ist sinnvoll, *Herstellungskontrollen* in der Zulassung des Eingriffsvorhabens *als Auflage* festzulegen. Die Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen hinsichtlich Art, Umfang, Lage und Herstellungszeitpunkt muss eindeutig und hinreichend bestimmt sein, um Herstellungskontrollen zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist die Eignung der Maßnahmen durch den Verursacher nachzuweisen, um Fehlplanungen von vornherein zu vermeiden (etwa die Planung von Trockenrasen auf fetten Ackerstandorten). Die im Zulassungsbescheid für das Straßenbauvorhaben aufzunehmenden Fristen sind in einem Zeitplan in den Planunterlagen darzustellen. Diese Zeitvorgaben sind bei der Vorbereitung der Baudurchführung in den Bauzeitenplan einzustellen.

Über die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit zusätzlicher *Funktionskontrollen* ist es sinnvoll, im Rahmen der Genehmigung zu entscheiden. Diese sollte sich dabei auf die zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht ausreichend beurteilungsfähigen Eingriffswirkungen und Kompensationsleistungen beschränken. Die Festsetzungen für diese Maßnahmen, bei denen sich der Erfolg nur schwer prognostizieren lässt, könnten unter dem Vorbehalt zusätzlicher Nachbesserungen gestellt werden, wobei diese aufgrund des Rechtsschutzes des Verursachers klar umrissen werden müssen.

6.2.2 Kontrollen

Systematische Erfolgskontrollen müssen angesichts der aufgezeigten Defizite in der Praxis der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen sowie der er-

heblichen Prognoseunsicherheiten bezogen auf ihre Wirksamkeit zu den künftig besonders zu intensivierenden Aufgaben der Straßenbauverwaltung gehören.

Neben dem Inhalt der erforderlichen Untersuchungen müssen auch die Zeitpunkte der Durchführung von Erfolgskontrollen angegeben werden. Eine erste Herstellungskontrolle sollte erstmals nach direkter baulicher Herstellung erfolgen (Zeitpunkt der Abnahme). Sinn dieser Kontrolle soll sein, zu dokumentieren, dass die baulichen Voraussetzungen gewährleistet sind, damit sich die durch den Eingriff gestörten Funktionen, Prozesse und Strukturen wieder einstellen können und um ggf. noch korrigierend eingreifen zu können. Der zum Abschluss der Herstellungskontrollen (Ende der Gewährleistung als zweiter Kontrollzeitpunkt) dokumentierte Ausgangszustand dient neben den im LBP formulierten Zielen als Maßstab für die Soll-Ist-Vergleiche. Funktionskontrollen sollten je nach Biototyp erstmals 3 bis 5 Jahre nach Herstellung durchgeführt werden und dann in Abständen von ca. 5 Jahren. Kontrollen sind auf Dauer schon allein aus Verkehrssicherungsgründen erforderlich.

Sowohl die Herstellungs- als auch die Funktionskontrollen sollten bei komplexen Biotopen gemeinsam zwischen Straßenbauverwaltung und Naturschutzbehörde durchgeführt werden; die Ergebnisse der Begehungen sind systematisch zu erfassen und in einem Kompensationskataster zu dokumentieren.

Ein Erfordernis für Funktionskontrollen besteht insbesondere bei Maßnahmen mit einem erheblichen Pflege- und Entwicklungsaufwand sowie bei Maßnahmen, deren Entwicklung zum Zeitpunkt des Vorhabens sich nicht vorhersagen lassen. Die Funktionskontrolle sollte dabei insbesondere die Beurteilung beinhalten, ob die Maßnahmen funktionsfähig entsprechend der definierten Ziele sind und somit die Funktion überhaupt erreichen können. Grundsätzliche Voraussetzung zur Durchführung von Herstellungs- und Funktionskontrollen sind entsprechend exakt beschriebene Kompensationsmaßnahmen und eindeutige Zielformulierungen zu Funktionsausprägungen oder Zuständen, die erreicht werden sollen. Die Zielaussagen sollen Umweltqualitätszielen entsprechen und - soweit quantifizierbar durch Umweltqualitätsstandards präzisiert werden. Dabei empfiehlt es sich aufgrund der Prognoseunsicherheiten, anstelle fester Zielwerte Zielspannen anzugeben, um Misserfolge nicht vorzuprogrammieren.

Die Straßenbauverwaltung sollte sich in diesem Zusammenhang auf die Sicherung der *Funktionsfähigkeit* statt auf die Sicherung der *Funktionserfüllung* verpflichten.

6.3 Dokumentation

Da die Straßenbauverwaltung für die Einhaltung der Genehmigungsaufgaben verantwortlich ist, sollte sie sich ein Instrumentarium schaffen, welches dies ermöglicht. Hierzu gehört neben der Schaffung der

personellen und strukturellen Voraussetzungen die Bereitstellung der notwendigen Informationsbasis. Als Instrument bietet sich die Aufstellung einer EDV-gestützten Kompensationsdatei an. In einer Reihe von Bundesländern, etwa in Niedersachsen, Bayern, Brandenburg oder Rheinland-Pfalz, befinden sich Kompensationsdateien im Aufbau.

Das Instrument "Kompensationsdatei" dient der Erfassung, Überwachung, Verwaltung und Dokumentation der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im räumlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereich eines Straßenbauamtes. Die Naturschutzbehörden können eine Kompensationsdatei außerdem als Planungsinstrument einsetzen. Für Eingriffsverursacher wie die Straßenbauverwaltung, die in größerem Umfang Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen und zu verwalten hat, kann eine derartige Datei auch für statistische Auswertungen hilfreich sein, um damit Berichtspflichten gegenüber der vorgesetzten Behörde, Politik und Öffentlichkeit nachzukommen.

Die Datei sollte so aufgebaut sein, dass jede Fläche, auf der Maßnahmen durchgeführt werden, einzeln dokumentiert wird. Die Einzeldokumentation erleichtert die Nutzung des Katasters als Pflege- und Kontrollinstrument. Erfasst werden sollten alle Flächen, die nicht zur Straße gehören (keine Regenrückhaltebecken, Böschungen, Anschlussröhren etc.)

Eine Kompensationsdatei kann sich aus folgenden Elementen zusammensetzen:

- EDV-gestützte Datei der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen;
- Übersichtskarten im Maßstab 1 : 5.000/25.000 und ggf. Fotos;
- ergänzende Akten.

Um die Fülle von Daten bearbeiten zu können und um Querverweise und Verknüpfungen mit mehreren Dateien zu ermöglichen, ist der Einsatz einer Software günstig, die auf eine Datenbank zurückgreifen kann. Diese können reine Datenbanksysteme wie d-Base oder Access oder aber Geoinformationssysteme sein, mit deren Hilfe raumbezogene Daten digital erfasst, gespeichert, reorganisiert, modelliert und analysiert sowie alphanumerisch und graphisch präsentiert werden.

6.4 Sicherung und Biotopmanagement

Trotz der vermeintlich bestehenden Regelungen muss eine abschließende, grundsätzliche Klärung in der Frage der künftigen Betreuung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen getroffen werden.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen auf Dauer gesichert werden: Für Maßnahmen, die auf Dauer angelegt sind, ist im Regelfall der Grunderwerb und nicht nur eine Dienstbarkeit das angemessene Mittel. Für eine straßenbauinterne Sicherung ist - wie bereits aufgezeigt - das Führen einer Kompensationsdatei sinnvoll. Bei Abgabe an geeignete Dritte sind die Nutzungsbeschränkungen und Pflegeauflagen durch entsprechende Eintragungen im

Grundbuch zu sichern. Dabei ist die Eintragung der Eigentumsbeschränkung an rangerster Stelle in Abteilung II des Grundbuches von größter Bedeutung. Bei Abgabe an die Bundesvermögensverwaltung müssen die Genehmigungsvorbehalte in die zu schließende Vereinbarung aufgenommen werden. Eine Abgabe der Flächen darf dabei nicht vor Erreichen des Kompensationszieles erfolgen, sondern erst nach Schaffung der funktionalen Voraussetzungen. Der Weg zum Kompensationsziel sollte dabei in der Landschaft ablesbar - irreversibel eingeschlagen worden sein.

Die künftige Betreuung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann in der Regel von der Straßenbauverwaltung durchgeführt werden. Dies hat nicht nur eine besondere Bedeutung im Hinblick auf die mittel- und langfristige Personal- und Finanzdisposition, sondern vielmehr auch im Hinblick auf das Selbstverständnis dieser Verwaltung. Selbstverständlich sind in diesem Zusammenhang die erforderlichen Haushaltsmittel im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes auszuweisen.

Eine langfristige Steuerung der Pflege von Kompensationsmaßnahmen und eine Überwachung in bezug auf ihre Funktionserfüllung (Monitoring) sind für eine sinnvolle Planung unbedingt erforderlich, um künftige Maßnahmen fachlich und kostenmäßig optimieren zu können. Diese Rückkopplung kann nur erfolgen, wenn die langfristige Betreuung im Zuständigkeitsbereich der planenden Behörde bleibt.

Zur Bewältigung der Pflege sind grundsätzlich unterschiedliche Modelle denkbar:

1. Durchführung der Pflege- und Unterhaltungsarbeiten in Eigenregie der Straßenbauverwaltung (Am/Sm), Eigentum verbleibt bei der Straßenbauverwaltung.
2. Auftragsvergabe durch die Straßenbauverwaltung (Amt/Am/Sm) an Dritte, Eigentum verbleibt bei der Straßenbauverwaltung.
3. Nutzungs- / und Pflegeverträge mit Dritten. Eigentum verbleibt bei der Straßenbauverwaltung.
4. Abgabe von Eigentum und Pflege an geeignete Dritte.

Dabei muss bei der weiteren Behandlung der Flächen differenziert werden nach unterschiedlichen Biotoptypen und Folgenutzungen:

1. Flächen, die weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden können oder zur Erhaltung ihrer Funktion sogar müssen (Wiesenbrüterflächen, Streuobstwiesen), sollten unter Einbindung ortsansässiger Landwirte bewirtschaftet werden. Dies kann auch in Form von Landschaftspflegeverbänden erfolgen. Für diese Biotope würde sich Modell 3 anbieten.
2. Es ist sinnvoll, Aufforstungsflächen gem. BMV/BMF-Erlass durch die Bundesvermögensämter/Bundesforstämter (BVÄ/BFÄ) aufpflanzen und auch weiterhin pflegen zu lassen, soweit es

sich nicht um eine Arrondierung vorhandener privater Waldflächen o.ä. handelt (Modell 4).

3. Gewässerrandstreifen können z.T. sinnvoll von Unterhaltungsverbänden, Wasser- und Bodenverbänden gepflegt werden (z.T. gesetzliche Verpflichtung) (Kombination mit verschiedenen Modellen denkbar)
4. Für Moorrenaturierungsflächen bietet sich die Staatliche Moorverwaltung an (Modell 4).
5. Sonstige Ausgleichs- und Ersatzflächen verbleiben in der Straßenbauverwaltung. Die anfallenden Pflegearbeiten sind im wesentlichen den Straßenmeistereien nicht fremd. Es handelt sich um Mäharbeiten, Entbuschungen, Gehölzpflege, Entlandung von Still- und Fließgewässern, Unterhaltung von Zäunen und besonderen Habitatstrukturen (Modell 1 und 2).

Werden Flächen an Dritte übertragen (Modell 4), so ist neben der grundsätzlichen Bereitschaft, Pflegeleistungen zu übernehmen, auch die fachliche Eignung nach folgenden Kriterien zu prüfen:

Der Träger muss seine Eignung für die Erfüllung der Pflegeverpflichtung nachweisen.

Der Träger muss über fachlich geschultes Personal verfügen.

Der Träger sollte im Raum präsent sein.

Der Träger muss Pflegekontinuität gewährleisten.

Eine Zweckentfremdung der Fläche muss ausgeschlossen sein.

7. Zusammenfassung

Die Auswertung der vorliegenden bundesweiten Umfrage bei den oberen und mittleren Straßenbaubehörden zeigte deutliche Umsetzungs- und Regelungsdefizite auf. Dies gilt für die bauliche Herstellung von Kompensationsmaßnahmen, ihre weitere liegenschaftsmäßige Behandlung und dauerhafte Sicherung sowie die erforderliche Pflege der Maßnahmen.

Die Ursachen dieser Defizite konnten als Personal-, Verständnis-, Organisations- und Kontrollmängel sowie inhaltliche Mängel ermittelt und belegt werden. Mit der Zielsetzung, die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen in der Straßenbauverwaltung zu verbessern und damit den Vollzug der Eingriffsregelung zu effektivieren, werden Vorschläge und Handlungshinweise gegeben.

Da bei der derzeitigen finanziellen Lage der meisten Bundesländer nicht mit der Einstellung weiterer landespflegerischer Fachkräfte gerechnet werden kann, ist es erforderlich, die vorhandenen Strukturen in den Straßenbauämtern dahingehend zu verändern und zu nutzen, dass die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen effektiver wird. Es wird dazu die Einrichtung planungs- und bauausführungsbegleitender Arbeitskreise vorgeschlagen sowie die Einführung einer "ökologischen Bauleitung" für landschaftspflegerische Folgemaßnahmen.

Deutlich wurde herausgearbeitet, dass die inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmenblätter im Landschaftspflegerischen Begleitplan künftig eine genaue Zieldefinition enthalten muss, die eine spätere Erfolgskontrolle anhand messbarer Parameter ermöglicht. Um keine Misserfolge vorzuprogrammieren wird vorgeschlagen, sich auf die Erfüllung der Funktionsfähigkeit und nicht auf die Funktionserfüllung von Maßnahmen zu verpflichten.

In den Planfeststellungsbeschlüssen sind Auflagen zur Herstellungskontrolle und in bestimmten Fällen zur Funktionskontrolle aufzunehmen. Der Genehmigungsbehörde als Kontrollinstanz wird besondere Bedeutung beigemessen.

Für die Sicherung von Kompensationsmaßnahmen sowie den Ablauf von Kontrollen werden konkrete Hinweise gegeben. Bei den meisten Maßnahmen ist dabei dem Grunderwerb vor der dinglichen Sicherung der Vorzug zu geben. Als Kontroll-, Verwaltungs-, Dokumentations- und Planungsinstrument wird die Einführung einer EDV-geführten Kompensationsdatei auf der Basis eines Datenbanksystems vorgeschlagen.

Für ein langfristiges Biotopmanagement wurden mehrere Modelle entwickelt und herausgearbeitet, dass für die Optimierung weiterer Planung im Sinne eines sparsamen Umgangs mit investierten Steuermitteln eine langfristige Überwachung der Flächen (Monotoring) in bezug auf ihre Funktionserfüllung unbedingt erforderlich ist. Eine solche Rückkopplung kann sinnvollerweise nur dann erfolgen, wenn die langfristige Betreuung im Zuständigkeitsbereich der planenden Straßenbaubehörde bleibt.

Literatur

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (BMV, 1988):
Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der Erhaltung des Waldes, hier: Verkehrs- u. Verteidigungsbereich".- Erlass vom 02.08.1988, Az: VI C 1 - 0 4005 -9/88.

—— (1987):
"Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau" (HNL-StB).- Ausgabe 1987.

—— (1988):
"Liegenschaftsmäßige Behandlung von Grundstücken im Zusammenhang mit Maßnahmen des Natur- u. Landschaftsschutzes".- Erlass vom 22.11.1988, Az: StB 16/StB 25/08.22.00/31 BM 88.

—— (1995):
"Richtwerte für Kompensationsmaßnahmen beim Bundesfernstraßenbau".- Forschungsbericht VU 18003 V 94, Planungsgruppe Ökologie u. Umwelt, Hannover 1995.

—— (1997)
"Liegenschaftsmäßige Behandlung von Grundstücken im Zusammenhang mit Maßnahmen des Natur- u. Landschaftsschutzes".- Erlass vom 25.7.1997, Az. StB 16/14.87.20-01/29 BM 97.

—— (1997):
Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der Erhaltung des Waldes, hier: Verkehrs- u. Verteidigungsbereich".- Erlass vom 08.07.1997, Az: VI A 1 - 0 4005 -5/97.

BREUER, W. (1995):
Erfolgskontrollen für Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen - Bedarf und Anforderungen.- in: Beiträge zur Eingriffsregelung II, Niedersächsisches Landesamt für Ökologie, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 5/1993.

DEUTSCHER VERDINGUNGS-AUSSCHUSS FÜR BAULEISTUNGEN (1992):
Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB).- Berlin/Köln.

KAULE, G. & H. RECK, H. (1992):
Straßen und Lebensräume - Ermittlung und Beurteilung straßenbedingter Auswirkungen auf die Lebensräume von Pflanzen und Tieren.- Auszug aus dem vorläufigen Bericht eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens im Auftrag des BMV, Bonn.

MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR UND MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT (1992):
Ergänzende Hinweise zur Planung und Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§§ 4 u. 5 Landschaftsgesetz LG NW) bei Bundesfern- und Landesstraßen.- Gem. RdErlass des MSV und des MURL, MinBl. des Landes Nordrhein-Westfalen vom 19.03.1992.

NIEDERSÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR STRASSENBAU (1992):
Erhebungsbögen über Unterhaltung und Trägerschaft von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Straßenbereiches an BAB, B und L.- Hannover.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR DAS STRASSENWESEN (Ausgabe 1992):
Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung RAS-LP 2.

SCHWOON, G. (1996):
Sicherung, Pflege und Kontrolle von Kompensationsmaßnahmen am Beispiel von Straßenbauvorhaben des Bundes und des Landes Niedersachsen.- Diplomarbeit am Institut für Landschaftspflege und Naturschutz der Universität Hannover.

WERNICK, M. (1993):
Erfolgskontrolle zu Ausgleich und Ersatz nach § 8 BNatSchG bei Straßenbauvorhaben - Vorschläge für die Verwaltungspraxis.- Diplomarbeit am Institut für Landschaftspflege und Naturschutz der Universität Hannover.

Anschrift der Verfasserin:

Dipl.-Ing. Gesa Schwoon
Straßenbauamt Osnabrück
Mönkedieckstraße 3
D-49088 Osnabrück

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: [1_1999](#)

Autor(en)/Author(s): Schwoon Gesa

Artikel/Article: [Ausgleich und Ersatz: Planung ja. Ausführung vielleicht ? Pflege und Kontrolle nein!? Ein Situationsbericht am Beispiel Straßenbau 18-26](#)