Möglichkeiten des Ausgleiches von Eingriffen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik in Verfahren des Straßenbaues

Ulrich Härle

Planung und Bau von Straßen sind eingebunden in eine Vielzahl von rechtlichen und technischen Vorschriften – Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Merkblätter.

Einige Beispiele aus der Vielzahl dieser Vorschriften sind:

- das Fernstraßenausbaugesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der alle 5 Jahre fortgeschrieben wird
- die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE 1966) (derzeit in Überarbeitung)
- die Richtlinien für die Linienführung (RAL-L, 1973)
- die Richtlinien für die Querschnittsgestaltung (RAS-Q, 1982)

weitere spezielle Richtlinien, die sich mit den Fragen der Landschaft befassen, sind:

- die Richtlinien für die Anlage von Straßen (= RAS) Teil: Landschaftsgestaltung mit dem Abschnitt 1, Landschaftsgerechte Planung (= RAS – LG 1, 1980) und Abschnitt 2, Grünflächenplanung, Ausführung, Pflege (= RAS – LG 2, 1980)

der Abschnitt 3 existiert derzeit noch als Richtlinie für den Lebendverbau an Straßen (RLS, Entwurf 1971).

Daneben verdienen noch die Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen (RSBB) Erwähnung.

Die letztgenannten 4 »grünen« Richtlinien wurden von Arbeitskreisen des Arbeitsausschusses »Landschaftsgestaltung« der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet und zwar gemeinsam von Fachleuten des Straßenbaues und der Landschaftspflege.

Das Handwerkszeug, das der Planer mit all diesen Vorschriften hat, setzt er in verschiedenen Planungsebenen ein, die am Beispiel der Bundesfernstraßen kurz aufgezeigt werden.

Die oberste Ebene – Bedarfsplan, Darstellungsmaßstab 1:750 000 bzw. die entsprechenden Pläne der Länder z. B. die Generalverkehrspläne sollen ausgespart werden, ebenso die unterste Ebene des Ausführungsentwurfes. Dazwischen bleiben 3 Planungsebenen

- der Linienentwurf i. d. R. M = 1:25 000
- der Vorentwurf i. d. R. M = 1:5 000
- der Bauentwurf i. d. R. M. = 1:1 000 (auch 1:500 und 1:1500)

In jeder Ebene müssen umweltrelevante Tatbestände erkannt, abgewogen und berücksichtigt werden, so daß es zu jeder Ebene auch landschaftspflegerische Beiträge gibt. Zum Linienentwurf kann dies eine Stellungnahme der Fachbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege oder eine eigenständige Untersuchung sein, wie sie in einigen Bundesländern für die sog. »Aufdruckstrecken« des Bedarfsplanes erarbeitet werden.

Zum Vorentwurf und zum Bauentwurf gehören jeweils landschaftspflegerische Begleitpläne, die integrierte oder eigenständige Bestandteile des Fachplanes sind.

Zu jeder der 3 genannten Planungsebenen gehört ein Verfahren.

- Zum Linienentwurf des Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes (»Der Bundesminister für

Verkehr bestimmt im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern und im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen«).

Dieses Linienbestimmungsverfahren wird in einigen Bundesländern auch als sog. »Raumordnungsverfahren« durchgeführt.

- Zum Vorentwurf gehört das haushaltstechnische Genehmigungsverfahren und
- zum Bauentwurf gehört das Planfeststellungsverfahren.

In jedem dieser Planungsschritte bzw. Verfahren spielen die Fragen des Eingriffes und des Ausgleiches seit der Einführung des Bundesnaturschutzgesetzes und der entsprechenden Ländergesetze eine zunehmende Rolle, so daß sich für die Verwaltung einige Veränderungen ergeben haben. Stellvertretend sei hier genannt: die intensivere Zusammenarbeit zwischen Naturschutz- und Straßenbauverwaltung, die in den meisten Bundesländern durch entsprechende Erlasse geregelt ist (in Baden-Württemberg mit Erlaß vom 01.03.1979) und das Personalproblem auf beiden Seiten. Die Bediensteten der Naturschutzverwaltung müssen sich verstärkt mit den Fragen der Straßenplanung (auch mit Richtlinien und Technik) auseinandersetzen und sehr viel Zeit dafür aufwenden, wenn sie dem Anspruch gerecht werden wollen. Die Straßenbauverwaltung hat einen erheblichen Bedarf an Landespflegern (inwieweit diesem in den einzelnen Bundesländern bereits Rechnung getragen worden ist, soll hier nicht vertieft werden, die derzeitige Haushaltslage wirkt hier nicht fördernd.)

Auch wenn das Thema »Ausgleich von Eingriffen ...« heißt, sind zuerst noch Aussagen zur Vermeidung von Eingriffen beim Straßenbau notwendig. Im Rahmen der Entwurfsbearbeitung ist es auf jeder Ebene ein Teilziel, Eingriffe soweit wie möglich zu unterlassen, dies entspricht der gesetzlichen Vorgabe. Im Rahmen des Planungsermessens kann der Planer allerdings nur die Dinge abwägen, die er weiß oder gesagt bekommt. Daher ist es besonders wichtig, daß bereits bei der Linienfindung die Naturschutzbehörde klare Aussagen zum Schutz, zur Schutzwürdigkeit bzw. Wertigkeit der Landschaft und ihrer Teile macht, denn mit der Linienbestimmung wird im Grundsatz über eine Trasse und daher auch über eine mögliche Eingriffsschwere entschieden. Im Rahmen eines Korridors ist allerdings eine gewisse Abweichung von der Linie noch möglich.

Im Rahmen des Vorentwurfes und des Bauentwurfes gibt es nun eine Vielzahl von Möglichkeiten, am Objekt Straße Eingriffe zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen.

Hier muß jedoch auch auf § 1 Abs. (2) des BNatSchG und auf die entsprechenden Ländergesetze hingewiesen werden, diese Maßnahmen sind auch gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit abzuwägen, hier müssen insbesondere die z. T. extremen Kosten bei Bau und Unterhaltung beachtet werden, die insbesondere bei Bauwerken entstehen.

Möglichkeiten der Eingriffsverringern oder des Ausgleiches:

- Trassierung, Linie und Gradienten (= Höhenlage) z. B. Absenkung der Gradienten, um in einen Einschnitt zu kommen, oder auch Anheben der Gradienten, um einen Talraum

genügend hoch zu überqueren. Mit solchen Entscheidungen werden auch Kostenentscheidungen getroffen.

– Wahl größerer Bauwerke, die für den Straßenbau alleine nicht oder so nicht notwendig wären

z. T. Tunnel statt Einschnitt, Brücke statt Damm, Grünbrücken, Verlängerung von Talbrücken, Wildunter- oder -überführungen. Als Größenordnung der Kosten kann man für einen Meter Tunnelröhre Baukosten von ca. DM 30.000,— bis DM 40.000,— und Betriebs- und Unterhaltungskosten von DM 200,— bis DM 400,— nennen, wobei für eine Tunnelanlage an einer Autobahn von ca. 600 m (z. B. für den Schönbuchtunnel bei Herrenberg) alleine ca. DM 200.000,— jährlich für Stromkosten anfallen.

– Abweichung von der üblichen oder kostengünstigsten Bauweise

z. B. Veränderung der Böschungsneigung (flacher, steiler), Abgrabungen, Aufschüttungen, besondere Gestaltungsmaßnahmen im Erdbau wie gestaltete Deponien, bei denen Überschubmassen gleichzeitig einen Schutzzweck erfüllen.

– Zusatzausstattung der Straße

z. B. Amphibiendurchlässe, Wildsperrzäune.

So wurden beispielsweise an der Bundesfernstraße Singen – Allensbach für Amphibienquerungen (8 Röhren Ø 800 mm, 1 Durchlaß 3 000 mm, 1 Kastenprofil 2,50 m x 1,00 m und entsprechende Leitwerke ca. 470.000,— DM Mehrkosten aufgewendet. (Baukosten von ca. 620.000,— DM, ein Durchlaß für ca. 150.000,— DM wäre auch ohne Amphibienschutz notwendig gewesen). Bei dieser Maßnahme haben die Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege, der private Naturschutz vertreten durch den BUND und die Straßenbauverwaltung eng zusammengearbeitet.

– Anlage von Regenrückhaltebecken

– Bepflanzung und Ansaaten

z. B. standortgemäße Bepflanzung unter Mitverwendung seltener Gehölzarten wie Wildapfel, Wildbirne, Speierling oder Ackerrose und hierbei auch Einbeziehung von Restparzellen in das Gestaltungskonzept und Ansaaten von Wildkräutern.

Auf die Gehölzflächen einer Autobahn im bewegten Gelände entfallen immerhin ca. 25 % der gesamten Grundstücksfläche der Straße, dies entspricht fast der Durchschnittsbewaldung der Bundesrepublik mit 28,7 %. Daß solche Flächen mittelfristig einen erheblichen Biotopwert entwickeln, sieht man auch daran, daß sie im Biotopverbundsystem in ausgeräumten Agrarlandschaften häufig das Rückgrat darstellen müssen. Die Bedeutung nimmt bei zunehmender Böschungsbreite überproportional zu, trotzdem soll nicht unerwähnt bleiben, daß Vögel sogar in Mittelstreifen von Autobahnen nisten.

Eine weitere, leider häufig vernachlässigte Methode des Ausgleichs, ist der

– Rückbau oder die Rekultivierung nicht mehr benötigter Straßenteile (Beispiel A 81 zwischen Ilsfeld und Mundelsheim).

Bevor einige konkrete Beispiele des Ausgleiches bzw. Ersatzes dargestellt werden, sei noch kurz auf die Regelungen in Baden-Württemberg eingegangen, die zum Verständnis wichtig sind.

– Der »Zusammenarbeiterlaß« vom 01.03.1979 fordert von der Naturschutzverwaltung einen qualifizierten Beitrag zur Straßenplanung, die »gutachtliche Stellungnahme«.

Das Landesnaturschutzgesetz von Baden-Württemberg enthält in § 11 Abs. 5 als letzte Stufe des Ausgleichs die Ausgleichsabgabe. In der Ausgleichsabgabe-Verordnung vom 01.12.1977 sind die Rahmensätze mit 0,50 bis 1,00 DM/m² festgelegt, sie können bei besonders schweren Eingriffen verdoppelt und bei Vorhaben, die dem öffentlichen Interesse dienen, bis zur Hälfte unterschritten werden.

Der (erst 1980 ergänzte) § 4 a dieser VO lautet:

Verwendung der Ausgleichsabgabe

Die Ausgleichsabgabe ist zweckgebunden für die Finanzierung von Maßnahmen zu verwenden, durch die dem zerstörten Gut entsprechende Werte oder Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes hergestellt oder in ihrem Bestand gesichert werden. Bei diesen Maßnahmen soll der räumliche Bezug zum Eingriff berücksichtigt werden.«

Zu dieser VO gibt es eine Verwaltungsvorschrift (ebenfalls vom 01.12.1977), die u. a. vorsieht, daß besondere Aufwendungen zur Erfüllung von Auflagen auf dem Gebiet des Umweltschutzes angemessen zu berücksichtigen sind.

Aus dieser Verordnung sind – bewußt einseitig ausgewählt – einige Stellen hier wörtlich zitiert:

Aus Abschnitt I – 2.1

– »So sind z. B. Trassen für Verkehrswege und Energieleitungen dann nicht als Eingriff anzusehen, wenn sie landschaftsgerecht geführt werden (§ 2 Nr. 15 NatSchG) und nicht aus sonstigen, in § 2 BNatSchG, § 2 NatSchG genannten Gründen als Eingriff gewertet werden müssen, z. B. wenn die Trasse wertvolle landwirtschaftliche Böden beansprucht, den Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt oder ökologisch wichtige Biotop der Tier- und Pflanzenwelt zerschneidet oder zerstört.«

aus Abschnitt I – 2.3

»nicht als Eingriffe gelten z. B. genehmigte Aufforstungen, die Errichtung von Weidezäunen und forstwirtschaftlichen Kulturzäunen, Drainage vernäbter Wiesen und Felder außerhalb von Feuchtgebieten

aus Abschnitt I – 3.2

– »Eingriffe sind in der Regel dann als ausgeglichen anzusehen, wenn den Auflagen des Naturschutzes, z. B. im Hinblick auf eine Bündelung und eine landschaftsgerechte Führung und Einbindung von Trassen voll Rechnung getragen wird.«

Abschnitt I – 3.3

»Ist ein landschaftsgerechter Ausgleich (§ 11 Abs. 2 NatSchG) am Ort des Eingriffs nicht möglich, kann der Ausgleichspflicht ganz oder teilweise im Wege der Ersatzleistung durch landschaftspflegerische Maßnahmen »auf sonstige Weise« (§ 11 Abs. 3 Satz 3 und Abs. 4 NatSchG) nachgekommen werden. In Betracht kommen: die Rekultivierung alter Landschaftsschäden, Ersatzpflanzungen u. Maßnahmen, soweit über die anderweitigen Flächen eine Verfügungsbefugnis besteht und die Verwirklichung sichergestellt ist.«

aus Abschnitt II – 3.2 und II – 3.2.1

– »3.2 Dauer und Schwere des Eingriffs sind nach den ökologischen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und den zu erwartenden Veränderungen des Landschaftsbildes zu beurteilen.

3.2.1 Für das Merkmal der Dauer des Eingriffs (Absatz 2 Nr. 1) ist nur der Zeitraum in Ansatz zu bringen, der nach Abschluß des Eingriffs verbleibt. Der Zeitablauf während der Durchführung des Vorhabens bleibt unberücksichtigt

Abschnitt II – 3.4.

»Die besonderen Aufwendungen zur Erfüllung von Auflagen auf dem Gebiet des Umweltschutzes sind angemessen zu berücksichtigen, soweit ein sachlicher Zusammenhang mit dem auszugleichenden Eingriff besteht.«

Als Anlage zu dieser Verwaltungsvorschrift gibt es Grundsätze für die Rekultivierung und Gestaltung von Abbaustätten, hierin heißt es:

»Sofern der Verursacher des Eingriffs die ihm nach den folgenden Grundsätzen gestellten Auflagen erfüllt und keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt (vgl. Nr. 1.4.1), gilt der Eingriff im Sinne von § 11 Abs. 2 NatSchG als ausgeglichen.«

Es ist auf die Tatsache hinzuweisen, daß im Straßenbau diese Grundsätze i. d. R. sinngemäß beachtet werden.

Nun zu den Beispielen aus Baden-Württemberg, an denen aufgezeigt wird, wie im konkreten Fall der Ausgleich bzw. Ersatz aussieht. Es sind nur Streckenabschnitte gewählt, die planfestgestellt sind, d. h. der Abwägungsprozeß ist abgeschlossen. Die notwendige Simplifizierung macht es sicher schwer, den gesamten Abwägungsprozeß nachzuvollziehen.

Beispiel 1

– Bundesfernstraße Singen – Konstanz, A 881 (B 33 neu)

Abschnitt: Singen – Allensbach

Länge: 15,7 km

Vorentwurf von 1974

– Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 1977

– landschaftspflegerischer Begleitplan (»Landschaftsplan gem. RE«) zum Bauentwurf

– sehr sorgfältige gutachtliche Stellungnahme der Naturschutzverwaltung im Planfeststellungsverfahren (Jan. 1979).

mit der umstrittenen Forderung nach Ausgleichsabgabe in Höhe von 1,1 Mio DM

- Planfeststellungsbeschuß vom 15. 06. 1979 mit sehr sorgfältiger und sehr ausführlicher Begründung
- von Dritten geforderter Tunnel und zusätzliche Brücken sind abgelehnt

Auflage für Kleintierdurchlässe (insb. Amphibien)

- die Mehrkosten ergeben sich beim Bau mit etwa DM 470.000,— (bereits dargestelltes Beispiel)

- Ausgleichsabgabe von DM 500.000,— für einen Teilbereich (etwa die halbe Strecke)

(Einvernehmliche außergerichtliche Einigung zwischen Bund und Land; der Betrag wird für Maßnahmen nach dem vorher erwähnten § 4 a der AAVO verwendet.

Für den im Bau befindlichen Teil der Straße ist inzwischen ein entsprechender Teilbetrag bezahlt worden.)

Beispiel 2

– BAB A 7 Ulm – Würzburg
Abschnitt Heidenheim – Ebnat

- Länge ca. 13 km
- Linienbestimmung 1970

Vorentwurf von 1976 (genehmigt 1977)
Planfeststellung wurde eingeleitet: 1978

Wegen Schwierigkeiten mit dem Grundwasserschutz wurden die Unterlagen überarbeitet. Nachträge zum Vorentwurf erstellt und 1981 das Planfeststellungsverfahren neu eingeleitet. Sicherungsmaßnahmen für das Grundwasser in Höhe von über 60 Mio DM sind enthalten (Sicherung des Naturgutes Wasser!)

- landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bauentwurf (ohne Ersatzmaßnahmen)
- Forderung der Naturschutzverwaltung im Planfeststellungsverfahren nach einer Ausgleichsabgabe
- Suche nach einer Ersatzmaßnahme

– im Planfeststellungsbeschuß ist eine Ersatzmaßnahme Anlage eines Feuchtgebietes – enthalten. Die Maßnahme liegt ca. 11,5 km von der Trasse entfernt.

(Feuchtgebiet im Egautal, etwa 2,5 ha mit 2 Weihern – ohne Grunderwerb, Grundstück eines Wasserverbandes). Daneben noch einige kleinere Maßnahmen wie *zusätzliche* Bepflanzung.

Beispiel 3

– BAB A 7 Ulm – Würzburg
Abschnitt: Aalen – Ellwangen

Länge: ca. 13 km
Linienbestimmung: 1970
Vorentwurf von 1978

Eine qualifizierte gutachterliche Stellungnahme der Naturschutzverwaltung vom August 1979 zum Vorentwurf zeigt die Eingriffe auf und bringt eine Reihe realisierbarer Vorschläge von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (überwiegend Anlage von Ersatzbiotopen). Diese Maßnahmen finden Eingang in den landschaftspflegerischen Begleitplan, so daß bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 1981 kein grundsätzlicher Dissenz mit dem Naturschutz besteht.

Vor Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses vom Juni 1983 werden noch folgende Änderungen am Entwurf vorgenommen:

- Verlängerung der Jagsttalbrücke (Mehrkosten dieser Naturschutzmaßnahme ca. 1 Mio. DM)
- Erweiterung eines Bachdurchlasses (hydraulische und landschaftliche Gründe)
- Rastplätze entfallen auf Forderung des Naturschutzes und der Landwirtschaft

- weitere kleinere Änderungen, wie in solchen Verfahren üblich.

Die Kosten für die außerhalb der Trasse liegenden Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen werden bei ca. 2,2 ha ohne Grunderwerb auf ca. 250.000,— geschätzt, die Maßnahmen liegen alle relativ dicht an der Trasse, der Maximalabstand beträgt ca. 500 m. Der Grunderwerb geht überwiegend zu Lasten der Straßenbauverwaltung.

Beispiel 4:

– BAB A 7 Ulm – Würzburg
Abschnitt: Ebnat – Aalen

Länge: ca. 11 km
Linienbestimmung: 1970 (wie Beispiel 2)
Vorentwurf 1976 (genehmigt 1977) (wie Beispiel 2)

Planfeststellung eingeleitet 1981, nachdem 2 Grundprobleme lange zur Klärung gebraucht haben (Neigung im Tunnel, Grundwasserschutz wie im Beispiel 2).

- landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bauentwurf mit geringen Ersatzmaßnahmen (kleines Feuchtgebiet bei einer Deponie, Pflanzriegel außerhalb der Trasse). Diese Maßnahmen kann man wohl auch als Ausgleichsmaßnahmen ansprechen.

- Einigung bzw. Auflage im Planfeststellungsbeschuß über 3 weitere Ersatzmaßnahmen.

Maßnahme 1 ein kleines Feuchtgebiet ca. 3 km von der Trasse; Kosten ca. 65.000,— DM.

Maßnahme 2: ein Hüblensanierungsprogramm, bei dem mit einem Kostenaufwand von ca. DM 250.000,— insgesamt 41 Hüblen saniert werden. Der Abstand zur Trasse beträgt schwerpunktmäßig weniger als 5 km, zwei aus der Sicht des Naturschutzes besonders wichtige Hüblen liegen ca. 18 km entfernt.

(Hüblen sind frühere Wasserstellen, die zwar überwiegend künstlich angelegt oder verändert wurden, jedoch hohen ökologischen Wert besitzen, da sie im verkarsteten Landschaftsraum des Härtsfeld Inselbiotope mit einer großen Vielfalt seltener floristischer und faunistischer Elemente darstellen).

Maßnahme 3: (– dies war eine Auflage im Planfeststellungsbeschuß):

Errichtung eines Schafstalles in ca. 8,5 km Entfernung zur Trasse, Kosten ca. 250.000,— DM.

Diese 3 Maßnahmen sollen jeweils angemessener Ausgleich bzw. Ersatz für das Genommene sein. Die Autobahn vernichtet wertvolle Alblandschaft. (Kalktrockenrasen, Heiden etc.) der Schafstall sichert über die notwendige Beweidung mit Schafen den Erhalt solcher historischer Landnutzungsformen (Die Kalktrockenrasen im Jura sind durch fehlende Beweidung potentiell gefährdet.); die Hüblen sind typische landschaftliche Elemente der Alb – sie werden daher saniert. Das Feuchtgebiet ist Ersatz für den Eingriff in das Albvorland zum Jagsttal.

Bei allen Beispielen ist eine sorgfältige Bepflanzung als Ausgleich selbstverständlich, beim letzten Beispiel (Nr. 4) ist ein ca. 700 m langer Tunnel (2 Röhren) vorgesehen, der nach Meinung der Naturschutzverwaltung den Eingriff im Albstieg noch nicht auszugleichen vermochte; dieser Wertung hat sich die Planfeststellungsbehörde angeschlossen und für diesen Teilbereich den erwähnten Schafstall als »Ersatzmaßnahme« festgesetzt.

Bei den Beispielen sind nur abgeschlossene Planfeststellungsverfahren berücksichtigt: wegen der Länge der Planungspha-

sen im Straßenbau sind einige der Maßnahmen erst im Bauentwurf oder im Planfeststellungsverfahren eingebracht worden, zumindest diejenigen, die nicht auf dem Straßengrundstück liegen.

Zum Schluß sollen noch einige Aussagen in den Raum gestellt werden, die in der Diskussion noch vertieft werden müssen.

– Die Frage der Wertigkeit bzw. der Angemessenheit des Ausgleiches/Ersatzes ist abhängig von der gesellschaftlichen Situation, d. h. sie unterliegt einem gewissen Wandel.

– Der Vergleich von Trassenvarianten aus ökologischer Sicht ist vom Grundsatz her einfacher, als die Bewertung des Eingriffes. Einer häufig nur nominalen (z. B. vorhanden, nicht vorhanden), gelegentlich ordinalen (z. B. gering, mittel, hoch), selten kardinalen (gleiche Wertabstände) Eingriffsbeschreibung steht häufig eine Ausgleichsforderung oder Ausgleichsfestsetzung gegenüber, die in einer nicht nachvollziehbaren »black-box-Methode« verknüpft ist. Diese »black-box« läßt sich durch Beschreibung, Wissenschaft und Rechtsprechung wohl etwas erhellen, aber nie völlig ausleuchten.

(Am Beispiel des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur BAB A 98, Bauabschnitt Waidhof – Rheinfeldern/Minseln/Karsau werden die »Auswirkungen«, d. h. der Eingriff kurz dargestellt, auf die umfangreiche Analyse und auf die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – Tunnel, Böschungsgestaltung, Bepflanzung, Amphibienschutzmaßnahmen, Anlage von Biotopen außerhalb des Trassenbereiches – kann aus Zeitgründen nicht eingegangen werden).

– Wertvoll ist immer das, was im Minimum ist.

– Ein Eingriff läßt sich nicht monetarisieren, beim Ausgleich und Ersatz muß man jedoch immer »in Geld« denken.

– Die Frage der Durchsetzung von Ersatzmaßnahmen bedarf noch weiterer rechtlicher und verfahrenstechnischer Überlegungen. Für das außerhalb des Straßengrundstücks liegende punktuelle Element »Maßnahme« ist die Begründung der Lage häufig sehr viel schwieriger, als für das Linienelement Straße. Hier bedarf die Straßenbauverwaltung der aktiven Mit Hilfe der Naturschutzverwaltung, die vor Ort den Betroffenen von der Notwendigkeit überzeugen können muß.

– Die relativ »weiche« Wissenschaft der Ökologie, die in vielen Teilbereichen derzeit noch mit erheblichen Datendefiziten kämpft, erschwert die angemessene Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Planung (die hydraulische Berechnung eines Durchlasses ist z. B. viel einfacher als der Nachweis des »richtigen« Durchmessers eines Amphibiendurchlasses – um ein noch relativ einfaches Beispiel zu nennen.).

– Das was die Straßenbauverwaltung für den Naturschutz tut, fällt oft wenig in's Auge, da sich die Beurteilung häufig auf die Bauzeit bezieht und nicht auf das fertige, d. h. eingewachsene Objekt.

– Straßenplaner und Naturschützer haben beide Aufgaben des öffentlichen Wohls zu erfüllen, eine vertrauensvolle Zusammenarbeit beider Disziplinen führt bei der Straßenplanung i. d. R. zu besseren Ergebnissen.

Zur Frage des ausgeklammerten Landschaftsbildes sollen noch 2 Zitate angeführt werden, das erste ist von Prof. Schwenkel, dem Landesbeauftragten für Naturschutz in Württemberg in den dreißiger Jahren:

»Es wird sich zeigen, daß sich die Forderung des Verkehrs mit der der Erschließung der landschaftlichen Schönheit und der Schonung bzw. Steigerung des Landschaftsbildes sehr wohl vereinigen läßt«

und eine Zeitungsmeldung vom Mai 1979

»Über 3000 Menschen aus Württemberg, aber auch aus Bayern, Österreich und Frankreich kamen am 1. Mai zum Gottesdienst unter der Kochertal-Autobahnbrücke mit Landesbischof Dr. Class, der seine Anerkennung darüber aussprach, daß sich das Bauwerk, im Gegensatz zu landschaftszerstörenden Hochhäusern – harmonisch in die Umgebung, die Schöpfung Gottes, einfüge.«

Die in dieser Predigt angesprochenen Hochhäuser können in Baden-Württemberg übrigens kein Eingriff im Sinne des Landesnaturschutzgesetzes sein, da lt. Gesetzdefinition (§ 10 (1)) nur Vorhaben im Außenbereich (§ 19 Abs. 2 des Bundesbaugesetzes) Eingriffe sein können.

Anschrift des Verfassers:

Reg. Landwirtschaftsdir. Ulrich Härle
Autobahnamt Baden-Württemberg
Postfach 335
7000 Stuttgart 1

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1983

Band/Volume: [9_1983](#)

Autor(en)/Author(s): Härle Ulrich

Artikel/Article: [Möglichkeiten des Ausgleiches von Eingriffen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik in Verfahren des Straßenbaues 59-62](#)