

## Landschaftspflege

Von Anfang an waren beim Bau der Autobahnen Fachleute aus dem Bereich der Landschaftspflege maßgebend bei der Planung und der Baudurchführung beteiligt. Eine der herausragenden Persönlichkeiten aus der Anfangszeit des Autobahnbaus war der Architekt Alwin Seifert, der schon im November 1933 in einem Brief an den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vorgeschlagen hatte: ". . . die Böschungen der zum Bau vorgesehenen viertausend Kilometer Autobahnen mit bodenständigen und standortgemäßen Laubgehölzgesellschaften aufzuforsten. Damit wäre viel für die Schönheit der Landschaft und eine Widergesundung der nebenan liegenden ausgeräumten Kultursteppe gewonnen".

Trassenwahl und Einbindung der Vorkriegsautobahnen in die Landschaft sind auch aus heutiger Sicht, mit einigen Vorbehalten, häufig noch als richtig anzuerkennen. War man anfangs bestrebt, den Umfang der Erdbewegungen und den Brückenbau möglichst gering zu halten, so verließ man schon bald das reine Wirtschaftlichkeitsdenken. Nach der Devise (wörtlich im damaligen Jargon): "Nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zweier Punkte heißt es zu schaffen", wurden zahlreiche Abweichungen von der rein ökonomischen Trasse vorgenommen, um schöne Landschaftsräume zu erschließen, kulturell bedeutende Städte miteinander zu verbinden oder Kulturdenkmäler und landschaftliche Besonderheiten (Seen, Moore etc.) direkt von der Autobahn aus sichtbar zu machen.

Das bekannteste Beispiel dafür ist die Verlegung der Autobahn München-Salzburg über den Irschenberg, um dem Autofahrer den Blick ins bayerische Voralpenland zu erschließen. Nebenanlagen wie Rasthäuser, Tankstellen und Parkplätze wurden ebenfalls vornehmlich an Plätzen mit besonders schöner Aussicht oder an anderen landschaftlich bedeutenden Punkten errichtet, wie z.B. auf der höchsten Erhebung nach einer längeren Steigung oder an einer Wasserscheide.

Die Bepflanzung hatte neben den auch heute noch als wichtig anerkannten Funktionen wie Wind-, Schnee-, Blend- und Erosionsschutz, vornehmlich ästhetische Aufgaben zu übernehmen. Als Vorbilder dienten die englische Parklandschaft und der deutsche Landschaftsgarten. Man ging zum Teil sogar so weit, dass man aus der freien Landschaft große Solitärbäume holte und sie an Autobahnrastplätze verpflanzte. Es wurden aber auch Naturschutzaufgaben wahrgenommen. So wurden z. B., laut Erlass des Reichsforstmeisters über Landschaftspflege und Straßenbau vom Mai 1940, die höheren Naturschutzbehörden angewiesen, für die Reichsautobahnen und eine Anzahl von Gebirgsstraßen für die Zeit des Baus, Geländestreifen von 200m Tiefe beiderseits von Straßen und Trassen als Landschaftsteile zu schützen und hierzu Anordnungen zu erlassen. Man wollte mit diesem Erlass der Gefahr begegnen, dass die Anrainer wertvolle Landschaftsbestandteile wie Hecken, feuchte Wiesen und dergleichen meliorierten, um den durch den Bau der Straße eingetretenen Flächenverlust zu kompensieren.

Die fertig gestellten Reichsautobahnabschnitte erstreckten sich kaum übergroße, zusammenhängende Bereiche; der Lastkraftwagenanteil war noch gering. Die Reichsautobahn blieb daher weitgehend ein Instrument des Individualverkehrs untertouristischem Aspekt. Mit der Bezeichnung „Autowandern“ wurde dies noch besonders propagiert; so ist in einem Artikel der Zeitschrift „Die Straße“ aus dem Jahr 1936 folgendes zu lesen: „Das Wandern mit dem Kraftwagen ist Verbindung von Autofahrt und Kultur, von Natur und Technik - ist Erlebnis der Natur durch Technik, eine glückliche Zeitlosigkeit und ein glückliches Sich leiten lassen von der Landschaft, von der Sonne, von der Natur“.

Anfang der 40er Jahre wurde der Autobahnbau vom Kriegsgeschehen eingeholt. In einem Schreiben des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen von 1940 an die Direktion der Reichsautobahnen in Berlin wird festgelegt, dass die Grünflächen der Reichsautobahnen an Landwirte zu verpachten sind und der Anbau von Luzerne,

Süßlupine, Ginster und von Obstbäumen zu forcieren ist. Um die Honigerträge zu erhöhen, sollten auch Linden und Weidenarten vermehrt angepflanzt werden.

Nach den wichtigsten Aufräumarbeiten nach Kriegsende ging man, ab Mitte der 50er Jahre, an den Weiterbau der Autobahnen und machte zunächst eine Inventur des Bestands. Dabei wurden manche Autobahnabschnitte unter dem Gesichtspunkt der optimalen Fernverkehrsführung als Fehlplanungen erkannt. Zugunsten landschaftlich-kultureller Reize hatte man größere Steigungen akzeptiert, die von den Lastkraftwagen nur mit stark verminderter Geschwindigkeit zu meistern waren und so zu gefährlichen Verkehrssituationen führten. Ansonsten konnte man beim Weiterbau, vor allem was den landschaftspflegerischen Beitrag zum Autobahnbau betrifft, auf die Erfahrungen aus der Vorkriegszeit zurückgreifen.

Als Hauptziel der Landschaftspflege standen nach wie vor ästhetische Gesichtspunkte im Vordergrund, die unter dem Überbegriff Landschaftsästhetik bei den Nachkriegsautobahnen ihren Höhepunkt erreichten. Als ein Beispiel für diese Nachkriegsautobahnen sei die Bundesautobahn A3 Frankfurt-Nürnberg genannt. Die Nebenanlagen wie Parkplätze und Rasthöfe (z.B. Rasthaus im Spessart) liegen fast ausnahmslos an markanten Landschaftspunkten. Auf die Ausgestaltung dieser Anlagen wurde sehr viel Wert gelegt; so griff man z. B. auf Naturstein für den Gehwegbelag und für die Stützmauern zurück, und des öfteren wurden auch Quellen gefasst. Bei der Bepflanzung und der Pflege der Gehölz- und sonstigen Grünflächen ließ man sich, verstärkter noch als in der Vorkriegszeit, in der man Böschungen und zum Teil sogar den Mittelstreifen mit in die landwirtschaftliche Nutzung einbezog, von dem Gedanken leiten, dass die Autobahngrünflächen "parkähnlich" auszusehen haben. Sehr großer Wert wurde daher auf Mäharbeiten an den Böschungen gelegt.

Zu Beginn der 70er Jahre setzte in Bezug auf die landschaftspflegerischen Ziele beim Autobahnbau ein Umdenkungsprozess ein, der bis heute anhält und noch nicht abgeschlossen ist. Waren bislang fast ausschließlich gestalterische und gärtnerische Belange im Vordergrund gestanden, so wuchs jetzt vermehrt das Bedürfnis, landschaftsökologische Überlegungen in die Planung, den Bau und den Unterhalt bei bestehenden Autobahnstrecken einfließen zu lassen.

Dieser Trend wurde auch durch die Naturschutzgesetzgebung (Bayerisches Naturschutzgesetz vom 27.03.1973, Bundesnaturschutzgesetz vom 20.12.1976) unterstrichen. Die Zusammenarbeit zwischen den Straßenbaulasträgern und den Naturschutzbehörden wurde für Bayern verbindlich in der gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen „Naturschutz und Landschaftspflege im Straßenbau“, (MABL Nr. 7 vom 28.03.1979) festgelegt. Als neues Element der Landschaftspflege wurde der landschaftspflegerische Begleitplan als Bestandteil des Straßenbaufachplanes eingeführt. In diesem Plan wird die Baumaßnahme aus landschaftsökologischer Sicht beschrieben. Neben der Bestandsaufnahme des Naturraums werden hier notwendige Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen, die den Eingriff, den der Autobahnbau unweigerlich mit sich bringt, minimieren bzw. ganz ausgleichen können. Die Beeinträchtigung eines Feuchtgebietes durch eine Autobahnmaßnahme kann man z. B. durch Überquerung dieses Bereichs mit einer Brücke ausgleichen. Zusätzlich oder anstatt einer langen Brücke kann, je nach Beeinträchtigung des Biotopbereichs, an benachbarter Stelle künstlich ein Feuchtgebiet geschaffen werden. Das gilt sinngemäß auch für andere Biotoptypen wie z.B. für Trockenbiotope (Halbtrockenrasen, Schafhütungsflächen) oder auch für Feldgehölze und Hecken.

Im Gegensatz zu den Ausgleichsmaßnahmen sind Ersatzmaßnahmen (trassenfernere Ausgleich) weitaus schwieriger durchzusetzen. Dennoch gibt es auch hier Möglichkeiten. Dazu folgendes Beispiel:

im Zuge der Planung der Maintalautobahn (A 70) wird ein aufgelassener, naturnaher Weinberg durch Ankauf vom Straßenbaulasträger gesichert. Ein Biotopmanagement-

konzept, das zusammen mit der zuständigen Naturschutzbehörde ausgearbeitet wird, soll sicherstellen, dass dieser Weinberg langfristig in seiner jetzigen Biotopvielfalt (Trockenrasen, Feldhecken u. dgl.) erhalten bleiben kann. Diese Maßnahme stellt einen echten Ersatz dar. Denn ohne Sicherung würde der Weinberg über kurz oder lang wieder intensiv genutzt werden.

Auch bei der Baudurchführung werden mittlerweile landschaftsökologische Belange gebührend berücksichtigt. So leisten die Regenrückhaltebecken durch naturnahe Ausgestaltung, wie vorgeschalteter Schmutz- und Schlammfang, Anpflanzung von Gehölzen und Sumpfgewächsen, variable Uferböschungen, Dauerstaufflächen und dergleichen, einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Erhaltung der Biotopvielfalt an den Autobahnen. Anstelle von Humusauftrag, Ansaat von Gräsern und Bepflanzung kann man durch Weglassen dieser Maßnahmen an geeigneten, d.h. erosionsstabilen Böschungen, Sekundärhalbtrockenrasen schaffen. Großer Wert wird nach wie vor auf die Gestaltung von Nebenanlagen gelegt. Lärmschutzwälle z.B. brauchen kein optischer Störfaktor in der Landschaft zu sein, sie lassen sich durch Bodenmodellierung, vor allem an den Anfangs- und Endpunkten, unauffällig in die Landschaft einbinden.

Wichtige Veränderungen sind bei Unterhaltung und Pflege der Grünflächen an Autobahnen eingetreten. Nicht mehr die englische Parklandschaft ist das Vorbild, die nur mit einem hohem Aufwand (Mäharbeiten und Einsatz von Herbiziden gegen „Unkräuter“) aufrecht erhalten werden kann. Vielmehr werden die Böschungen und sonstige Grünflächen an den Autobahnen nach landschaftsökologischen Gesichtspunkten unterhalten. Aufgrund gezielter Biotoppflegemaßnahmen prägen mittlerweile Halbtrockenrasen (auf Jurastandorten), feuchte Wiesen und Wildgrasfluren das Bild entlang der Autobahnen. Abgestorbene Laubbäume dürfen auch einmal stehen bleiben - allerdings nur dort, wo eine Verkehrsgefährdung auszuschließen ist - um den auf totes Holz spezialisierten Käferarten und Spechten Lebensräume anzubieten. Das gleiche gilt auch für die Bepflanzung. So wird ein Teil der Sträucher mit Rücksicht auf nistende Vögel, die beim Anflug freie Sicht benötigen, mit weitem Abstand gepflanzt.

Dass bei der Pflege der Grünflächen an den Autobahnen grundsätzlich auf Herbizide verzichtet wird, ist unter den Gesichtspunkten des Naturschutzes eine Selbstverständlichkeit.

Aus: 50 Jahre Autobahnbau in Nordbayern, Nürnberg 1984, S. 63

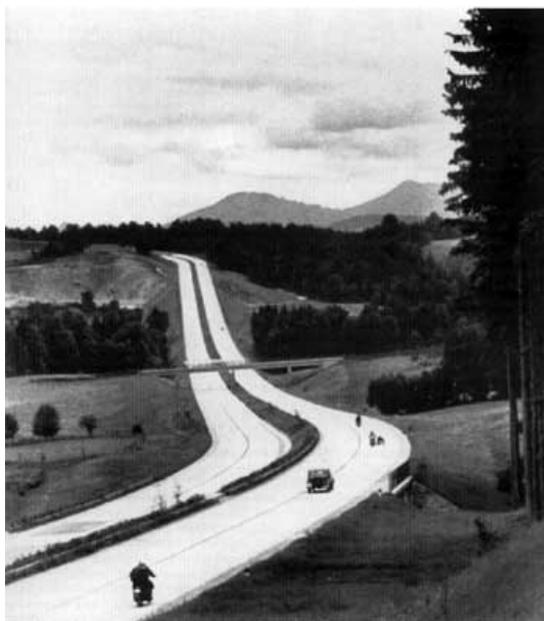


Foto: Otto Illauer, Irschenberg, 1943