

Biologisch umbaubare Baustellen

Die Umweltbaubegleitung machte die Spielregeln für den Straßenbau transparenter

Wenn Autobahnen und Schnellstraßen neu-, um- oder rückgebaut werden, rücken auch Insektenkundler, Amphibienkenner und Archäologexperten aus. Nicht nur vor Baubeginn, sondern auch noch Jahre danach. Verantwortlich dafür ist eine Richtlinie und Vorschrift für das Straßenwesen (RVS), die seit einigen Jahren beim Bau von Bundesstraßen gilt: die sogenannte Umweltbaubegleitung.

Entstanden ist diese Richtlinie unter der Federführung der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), um damit auf Missstände im Straßenbau reagieren zu können: Zum einen sind die Umweltauflagen bei Infrastrukturprojekten ja bereits mit dem EU-Beitritt deutlich strenger geworden. In der Umsetzung blieben begleitende Maßnahmen aber häufig zu schwammig formuliert. Zum anderen sahen sich sowohl die Behörden als auch die Errichter der Kritik ausgesetzt, dass ökologische Vorkehrungen insbesondere nach dem Auftrag zum Bau nicht mehr mit der nötigen Konsequenz umgesetzt wurden.

Mit der Umweltbaubegleitung sollte daher vor allem zweierlei erreicht werden: Erstens sämtliche Kontrollpflichten vor, während und eben hauptsächlich nach dem Bau einer Bundesstraße klarer zu

definieren. Spätestens fünf Jahre nach der Verkehrsfreigabe müssen Experten kontrollieren, ob bauliche Begleitmaßnahmen wie etwa ein Amphibientunnel oder eine Wildbrücke auch tatsächlich den gewünschten ökologischen Effekt erzielen konnten.

Weniger späte Funde

Zweitens hat die Umweltbaubegleitung in der Praxis auch zu höherer Planungssicherheit geführt: Überraschende Funde bedrohter Tierarten oder archäologischer Schätze während der Bauphase sind mittlerweile so gut wie auszuschließen, da die beauftragten Biologen und Archäologen eben schon lange vor Baubeginn aktiv werden.

Wie eine typische Konsultierung in der Projektphase aussieht, erklärt Brigitte Sladek, Arbeitsausschussleiterin der Umweltbaubegleitung: „Bei der Fürstentfelder Schnellstraße S7 war klar, dass vor Baubeginn weitreichende Maßnahmen zu treffen sind. Biologen haben hier das Vorkommen von Schwarzstörchen nachgewiesen. Für sie und weitere bedrohte Tiere muss nun ein neues Zuhause geschaffen werden, bevor gebaut werden kann.“

Schwierigkeiten bereitet in der Praxis allerdings der Umstand, dass Naturschutz in Österreich Ländersache ist. So könne eine bundesländerspezifische „Rote Liste“ ebenso dazu missbraucht werden, Infrastrukturprojekten aus politischen Gründen eine Absage zu erteilen, meint Viktoria Reiss-Enz, Arbeitsgruppenleiterin für Verkehr und Umwelt im Verkehrsministerium.

Fakt sei aber auch, dass das Hin-zuziehen der Umweltbaubegleitung nur selten dazu geführt hat, dass Straßenbauprojekte danach überhaupt nicht realisiert wurden. Für bedrohte Tierarten könnten fast immer Vorkehrungen getroffen werden und die Archäologen würden häufig selbst Entwarnung geben: Selten sind die Funde so wertvoll, als dass sie nicht durch eine Asphaltdecke zum späteren Ausgraben konserviert werden könnten.

Als wichtigsten Punkt einer in Arbeit befindlichen Novelle nennt Reiss-Enz mögliche Änderungen beim Vergabeprinzip für die Umweltbaubegleitung: „Die Bestbieter bei der Ausschreibung sind logischerweise nicht immer die besten Experten.“ (saum)

