

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 20 (1981)
Heft: 3: Landschaftspflege und Verkehr = L'aménagement du paysage et le trafic = Landscape management and traffic

Artikel: Die Umweltverträglichkeitsprüfung in der BRD = Le test de compatibilité écologique en RFA = Testing of environmental compatibility in West Germany
Autor: Rümli, Ruprecht
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-135381>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Umweltverträglichkeitsprüfung in der BRD

Integration der UVP in die Verkehrsplanung

von Dr. Ing. Ruprecht Rümmler,
Köln

Eine den heutigen Ansprüchen gerecht werdende Verkehrswegeplanung muss nicht nur die Verkehrsnachfrage sicher, wirtschaftlich und bedarfsgerecht erfüllen, sie hat gleichermaßen auch durch Prüfung ihrer Umweltverträglichkeit die Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Umweltvorsorge zu berücksichtigen. Bindende Vorschriften zur Prüfung der Umweltverträglichkeit einer Fachplanung gibt es in der Bundesrepublik Deutschland noch nicht. Als Rechtsgrundlage dienen lediglich Abwägungsgebote, die für den Strassenbau im Bundesfernstrassengesetz und den Landesstrassengesetzen der Bundesländer sowie für alle Fachplanungen im Bundesnaturschutzgesetz und den Naturschutzgesetzen der Bundesländer verankert sind.

Trotzdem existieren bereits wichtige Ansätze zur Aufnahme der Belange der Landschaftspflege in die Ziele der Strassenbauverwaltung, so dass kaum noch Entscheidungen ohne vorherige Klärung ökologischer oder umweltpolitischer Fragestellungen getroffen werden.

Einen wichtigen Anstoss zur Berücksichtigung der Umweltbelange gibt das Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr (vom 18. Juni 1976), in dem bereits die verstärkte Berücksichtigung wirtschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte bei der Linienführung einer Strasse verlangt wird. Hier heisst es unter anderem: «Neben der Untersuchung der Auswirkungen eines Strassenprojektes auf die verschiedenen Schutzgebiete kommt heute auch einer Prüfung der erkennbaren ökologischen Auswirkungen erhöhte Bedeutung zu. Es müssen daher auch Fragen wie die Zerstörung wertvoller Biotop, Überbeanspruchung von Ökosystemen und Gefährdung seltener Arten behandelt werden, soweit dies im Planungsstadium bereits möglich ist. Sofern derartige Beeinträchtigungen erkennbar sind, ist bereits bei Aufstellung der Verfahrensunterlagen darauf einzugehen.»

Ausserdem hat das Bundesnaturschutzgesetz allen Fachbehörden die Verpflichtung auferlegt, «im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu unterstützen». Hierzu gehören die Sicherung und Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter. Diese Generalklausel bedeutet konkret, dass die für den Landschafts- und Ressourcenschutz zuständigen Behörden sich auf diese Verpflichtung berufen und die Verantwortlichkeit der Fachbehörden, also auch der Strassenbaubehörde, in Anspruch nehmen können.

Le test de compatibilité écologique en RFA

Intégration du TCE dans la planification routière

par Dr Ing. Ruprecht Rümmler,
Cologne

Pour satisfaire aux exigences actuelles, la planification des voies de communication ne peut plus répondre à la demande en tenant simplement compte de la sécurité, des besoins et de l'aspect économique. Elle doit également prendre en considération les impératifs de la protection de la nature, de la sauvegarde du paysage et de la prévention en matière d'environnement. En Allemagne fédérale, il n'existe pas encore de prescriptions ayant force de loi pour tester la compatibilité écologique d'un projet de cet ordre. La seule base juridique est constituée par des directives visant à la pondération et figurant dans la législation fédérale sur les grands axes routiers et les lois des «länder» sur les routes régionales pour la construction routière, ainsi que dans la législation fédérale et les lois des «länder» en matière de protection de la nature pour tous les projets touchant à ces domaines.

L'administration des ponts et chaussées prend cependant déjà d'importantes options pour inclure dans ses objectifs les exigences de la sauvegarde du paysage, de sorte qu'il n'est plus guère pris de décisions sans qu'aient été éclaircies les questions d'écologie et de politique de l'environnement.

La circulaire du Ministère fédérale des transports (du 18 juin 1976) a beaucoup contribué à la prise en considération des intérêts de l'environnement, en demandant qu'il soit mieux tenu compte des aspects économiques et écologiques lors de la détermination du tracé d'une route. Il y est entre autres écrit: «En dehors de l'étude des conséquences d'un projet de route pour les différentes régions protégées, il faut aujourd'hui également attribuer une plus grande importance à l'examen des répercussions écologiques discernables.

Il faut donc également que soient traitées des questions telles que la destruction de précieux biotopes, la surexploitation des écosystèmes et la mise en danger d'espèces rares, pour autant que la chose soit possible au stade du projet déjà. Dans la mesure où des préjudices de ce genre sont discernables, ils doivent faire l'objet d'une étude approfondie lors de l'établissement des documents de procédure déjà».

La loi fédérale sur la protection de la nature a en outre imposé à toutes les autorités concernées l'obligation de «favoriser dans le cadre de leur compétence les objectifs visés par la protection de la nature et la sauvegarde du paysage». En font partie la défense et le maintien de la capacité fonctionnelle de l'équilibre naturel et de la capacité de mise à profit des biens

Testing of Environmental Compatibility in West Germany

Integration of environmental compatibility testing into traffic planning

by Dr. Ing. Ruprecht Rümmler,
Cologne

Road planning which does justice to modern requirements must not only satisfy traffic demand safely, efficiently and adequately, but must also take account of the claims of nature conservation landscape management and environmental precautions by testing the environmental compatibility of this planning.

There are no binding prescriptions about testing the environmental compatibility of specialized planning in West Germany as yet. The legal foundation is provided by mere orders which stipulate that such factors should be taken into consideration; these are embodied in the federal law on long-distance highways and in the highway laws of the "Länder" or regions for road construction, as well as in the federal nature protection law and the nature protection laws of the "Länder" for all specialized planning operations.

Nevertheless, important steps have been taken towards including the claims of landscape management among the objectives of the road construction authorities and consequently, it is virtually impossible to make decisions without having first clarified the situation as regards environmental or ecological questions.

The circular letter of 18 June 1976 from the Federal Minister of Transport represented an important impulse towards considering the claims of the environment. This letter calls for increased attention to efficiency and ecological considerations when laying out roads, and, among other things, it says: "In addition to the study of the repercussions of a road project on the various protected areas, greater importance must nowadays be ascribed to studying the perceptible ecological effects. It therefore becomes necessary to deal with such issues as the destruction of valuable biotopes, the overburdening of ecosystems and the jeopardizing of rare species, in so far as this is possible during the planning phase. If such prejudicial effects can be discerned, they should be investigated in detail right from the time of drawing up the procedural documents."

Moreover, the federal nature protection law enjoins on all specialized authorities to "support the implementation of the aims of nature protection and landscape management within the framework of their powers". This includes guaranteeing and preserving the functioning capacity of natural resources and the utilization capacity of natural materials. In practical terms, this general clause means that the authorities responsible for the protection of the landscape and its resources can refer to this commitment and call the specialized authorities, including the high-

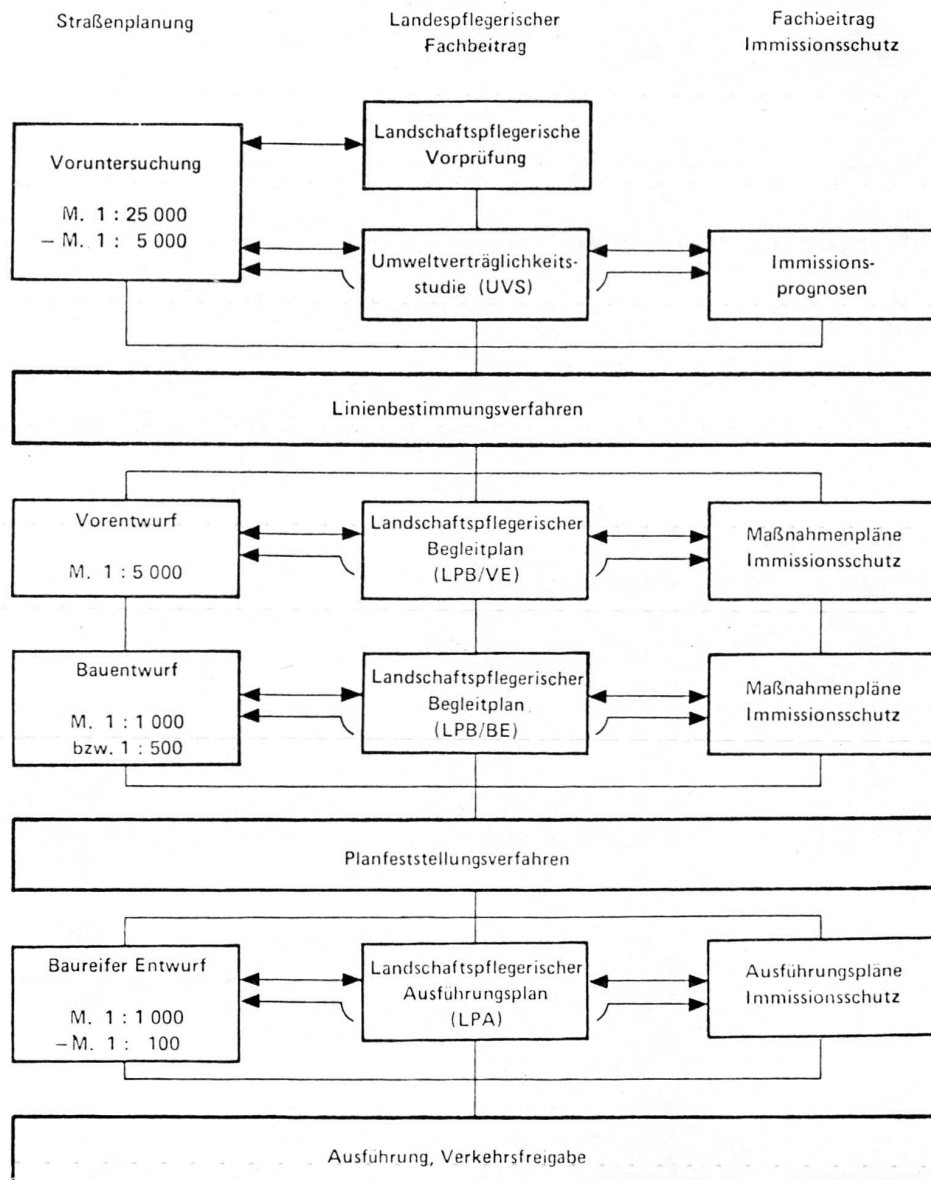
Folgender Weg zur Berücksichtigung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sowie der Umweltvorsorge hat sich inzwischen in der Verkehrswegeplanung als gangbar erwiesen: Der Bedarf an neu- und auszubauenden Strassen wird im Rahmen der Bedarfsplanung festgestellt. Hierbei werden die Umweltbelange bereits mit berücksichtigt. Die in Frage kommenden Strassenbaumaßnahmen werden in bis zu vier Stufen im einzelnen erarbeitet: Voruntersuchung – Vorentwurf – Bauentwurf – baureifer Entwurf. Die Untersuchungen und Entwürfe führen zu vier Entscheidungen bzw. Ergebnissen: Linienbestimmung – Haushaltsregelung – Planfeststellung – Baudurchführung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird als ein förmlich nicht hervorgehobener Bestandteil der allgemeinen planerischen Abwägung über die sogenannten landespflegerischen Fachbeiträge in den fachspezifischen Planungsablauf der Strassenplanung integriert. Die Handhabung der landespflegerischen Fachbeiträge erfolgt in maximal fünf Stufen (Diese Stufenfolge ist nicht bindend.

naturels. Cette clause générale signifie concrètement que les autorités compétentes pour la protection du paysage et des ressources naturelles peuvent s'autoriser de cette obligation et mettre en cause la responsabilité des administrations concernées, donc également de l'administration des ponts et chaussées. Pour tenir compte dans la planification des voies de communication des impératifs de la protection de la nature, de la sauvegarde du paysage et de la prévention en matière d'environnement, la voie expliquée ci-après s'est entre-temps révélée possible. Les besoins en routes nouvelles et à agrandir sont fixés dans le cadre de la planification des besoins, et les exigences concernant l'environnement sont prises en considération à ce moment déjà. Les mesures à envisager pour la construction routière sont étudiées en détail et en plusieurs phases (jusqu'à 4), soit: étude préliminaire – avant-projet – projet de construction – projet définitif. Les études et projets conduisent à quatre décisions ou résultats: détermination de la ligne – financement –

way construction authorities, to book in this connection. The following approach to taking account of the claims of nature protection, landscape management and precautionary environmental measures has since proved workable in highway planning: The need for new roads and the extension of existing ones is ascertained within the context of requirements' planning and the interest of the environment are already included in this consideration process. The various road construction measures under consideration are dealt with individually in up to four stages: Preliminary study–preliminary draft–construction draft–final execution draft. These studies and drafts produce four decisions or findings, viz: Determination of the road course–regulation of the natural resources–fixing of the plan–execution of construction. Thus the environmental compatibility test is integrated in into the specialized road planning process, although it is not emphasized as an official element of general planning considerations about the so-called landscape husbandry contributions

Umweltschutz im Strassenbau

ABLAUFSHEMA



Je nach Problemstellung können einzelne landespflegerische Fachbeiträge entfallen oder mehrere zusammengefasst werden.)

1. Landschaftspflegerische Vorprüfung:

Sie dient der Auswertung ökologischer Grunddaten, der Feststellung des Grades der Umwelterheblichkeit des Eingriffs und der Lieferung von Beurteilungskriterien für eine Umweltverträglichkeitsstudie, die bei gravierendem Eingriff in Natur und Landschaft durch das Strassenbauvorhaben notwendig wird.

2. Umweltverträglichkeitsstudie:

Sie liefert die massgeblichen Beurteilungskriterien für das Linienbestimmungsverfahren und dient der Ermittlung derjenigen Trasse, die vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild nicht verursacht und nur relativ geringe Beeinträchtigungen durch unvermeidbare Eingriffe erwarten lässt.

3. Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Vorentwurf:

Er wird notwendig, wenn durch das Bauvorhaben ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten ist. Er dient der planerischen Darstellung und Begründung notwendiger landschaftspflegerischer Ausgleichsmassnahmen für unvermeidbare Eingriffe durch den Strassenbau und der Ermittlung des Flächen- und Kostenaufwandes für die Realisierung dieser Ausgleichsmassnahmen.

4. Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bauentwurf:

Er beinhaltet die parzellenscharfe Ausweisung landschaftspflegerischer Ausgleichsflächen sowie die Darstellung und Begründung der Ausgleichs- und sonstigen Schutz-, Gestaltungs- und Pflegemassnahmen. Er wird gemeinsam mit dem Fachplan Strasse in das Planfeststellungsverfahren eingebracht.

5. Landschaftspflegerischer Ausführungsplan:

Er stellt die baureife Ausarbeitung der Inhalte der vorangegangenen landespflegerischen Fachbeiträge dar.

Verwaltungsvorschriften beziehungsweise -vereinbarungen regeln in den meisten Bundesländern bereits in diesem Sinne die Zusammenarbeit zwischen den Strassenbaubehörden und den für den Landschafts- und Ressourcenschutz zuständigen Behörden.

Wichtig ist, dass die Erarbeitung der landespflegerischen Fachbeiträge so rechtzeitig einsetzen muss, dass tatsächlich das Planungsergebnis beeinflusst werden kann. Mindestens ebenso wichtig ist aber auch die Sicherstellung einer kontinuierlichen Einflussnahme von Naturschutz, um bei eventuellen Planänderungen die Umweltbelange gleichermaßen und erneut berücksichtigen zu können.

établissement des plans – exécution des travaux.

Le test de compatibilité écologique est intégré dans le programme spécifique de la planification routière au même titre que tout élément des considérations générales sur ce qu'on appelle les apports d'experts en matière de sauvegarde du paysage.

Ces apports d'experts s'exploitent en cinq phases au maximum. (L'ordre des phases n'est pas impératif. Selon les problèmes, on peut renoncer à certains de ces apports d'experts, ou en grouper plusieurs.)

1. Examen préalable concernant la sauvegarde du paysage:

Il sert à exploiter les données écologiques de base, à fixer l'importance de l'atteinte à l'environnement et à fournir des critères d'appréciation pour une étude de compatibilité écologique, nécessaire lorsque le projet de construction routière porte une grave atteinte à la nature et au paysage.

2. Etude de compatibilité écologique:

Elle fournit les critères d'appréciation servant de norme pour la procédure de détermination du tracé et sert à établir un tracé qui ne cause pas de préjudices évitables à l'équilibre naturel et à la physiologie du paysage et ne laisse prévoir que des préjudices relativement légers dus aux interventions inévitables.

3. Plan de sauvegarde du paysage parallèle à l'avant-projet:

Il est nécessaire lorsqu'il est prévisible que le projet de construction va porter une atteinte importante à la nature et au paysage. Il sert à illustrer la planification et à motiver les mesures de sauvegarde du paysage nécessaires pour compenser les atteintes inévitables dues à la construction routière, ainsi qu'à calculer les surfaces et les coûts qu'exigera l'application de ces mesures compensatrices.

4. Plan de sauvegarde du paysage parallèle au projet de construction:

Il comprend le relevé précis par parcelle des surfaces de compensation nécessaires à la sauvegarde du paysage, ainsi que la présentation et la motivation des mesures compensatrices ou de protection, d'aménagement et de sauvegarde. Il est intégré à la procédure servant à décider des plans définitifs en même temps que le projet d'exécution de la route.

5. Plan d'exécution de sauvegarde du paysage:

Il présente les conclusions définitives tirées des précédents apports d'experts en matière de sauvegarde du paysage.

Dans la plupart des «länder», les prescriptions ou conventions administratives réglementent déjà dans ce sens la collaboration entre les autorités responsables de la construction routière et celles compétentes en matière de protection du paysage et des ressources naturelles.

Il est important que les apports d'experts en matière de sauvegarde du paysage soient à disposition assez tôt pour pouvoir réellement influencer le résultat de la planification. Mais il est au moins aussi important de garantir la poursuite de l'influence exercée par la protection de la nature, la sauvegarde du paysage et la protection de l'environnement sur la procédure de planification, afin que leurs impératifs puissent être à nouveau et dans la même mesure pris en considération lors d'éventuelles modifications des projets.

by specialists.

Such contributions are applied in a maximum of five stages, whereby their sequence is not binding. Individual landscape management contributions can thus be dismissed or several of them fused, depending on the appropriate problem.

1. Preliminary landscape management study:

This serves the purpose of assessing basic ecological data, deciding the degree of environmental relevance of the intervention and supplying evaluation criteria for an environmental compatibility study in the event of a serious encroachment on natural resources and the landscape by a highway construction project.

2. Environmental compatibility study:

This provides the decisive evaluation criteria for the line-ascertaining procedure and helps to determine the course which causes no avoidable damage to natural resources and the appearance of the landscape. Following the application of this procedure, it can be expected that inevitable encroachments will cause only relatively slight impairment.

3. Landscape management plan accompanying the preliminary draft:

A plan of this kind becomes necessary when considerable interference in nature and the landscape is expected as a result of the construction project. It contributes towards the planning presentation and to the justification of necessary landscape management offsetting measures to counteract inevitable encroachment following highway construction as well as helping to ascertain the surface area and expenditure required to implement these compensatory measures.

4. Landscape management plan accompanying the construction draft:

This plan contains the precise delineation by plots of the landscape management offsetting areas as well as presenting and tifying compensatory and other conservation layout and husbandry measures. It is included along with the specialized highway plan in the plan determination procedure.

5. Landscape management execution plan:

This plan shows the fully-developed elaboration of the contents of the preceding landscape management contributions by specialists.

In most West German administrative regions ("Länder"), government prescriptions or agreements regulate cooperation between the highway construction authorities and those responsible for landscape and resources protection along these lines.

It is important that the preparation of the landscape management contributions by specialists is started at the right time so that the planning "product" can really be influenced. However, it is equally important to ensure the continuous influence of nature protection, landscape management and environmental preservation in the planning process in order to be able to take just as much account of interests of the environment once more, in the event of changes in plans.