

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Naturschutzbeirat bei der Unteren Naturschutzbehörde	17.02.2020

Mitteilung zur Anfrage des Beiratsmitgliedes Frau Schwab vom 3.10.2019; Kontrollzählungen zu Baumfällungen im Rahmen des Neubaus einer Fußwegeverbindung entlang der Belvedere Straße, Bezirk 3, LSG L11

Die vom Beiratsmitglied Frau Schwab mit Mail vom 03.10.2019 gestellte Anfrage wird als offizielle Beiratsanfrage interpretiert und somit als Mitteilung beantwortet.

Frau Schwab beschreibt in der Anfrage, dass für den Ausbau der Wegeverbindung Belvedere Straße zwischen Förderschule und Freiluga in der Beiratssitzung am 15.02.2016 eine Zustimmung des Beirates erfolgt sei. Die damalige Begründung sei die Schaffung eines Fußweges sowie der Ausbau der Straße zum Einsatz von Gelenkbussen gewesen.

In diesem Zusammenhang seien bisher umfangreiche, vorbereitende Maßnahmen zum anstehenden Umbau ausgeführt worden, so dass Kontrollzählungen durchgeführt worden wären.

Sie beschreibt, dass

1. der genehmigte Umfang der Fällungen bereits weit überschritten worden sei, obwohl augenscheinlich noch gar nicht alle notwendigen Fällungen umgesetzt worden wären;
2. obwohl der Weiterbau eigentlich ja schon für diese Sommerferien (2019) festgelegt worden wäre, keine Neubeantragung zur Freigabe von weiteren Fällungen erfolgt sei, die zusätzlich über die bisher genehmigte Zahl hinausgehen werden.

Zu den o.g. Aussagen hat Frau Schwab folgende Fragen formuliert:

Frage 1

Entspricht die damalige politische Entscheidung für den Einsatz eines größeren Gelenkbusses für die wenig besetzte Linie 144 dem tatsächlichen Bedarfsfall? Unsere Interviews (Schuldirektion LVR - Schule, diverse Busfahrer der Linie 144) sagen das Gegenteil aus. Die Interessengemeinschaft wird bei der Bezirkspolitik diesen Winter die notwendige Bedarfsprüfung anfragen. Die Verwendung eines größeren Busses wurde damals mithin als maßgeblicher Grund für die straßenverbreiternde Nischenbauweise angegeben, aufgrund derer schon viele Bäume - aber noch nicht alle Bäume - bereits gefällt wurden.

Frage 2

Ist der Arbeitsstreifen tatsächlich notwendig? Entgegen damaliger Angaben, unter denen der Beirat ja abstimmte, erfuhren wir nun im Sommer aus der Presse die Neuigkeit, dass der Straßenumbau unter einer Vollsperrung ausgeführt werden soll. Bei Vollsperrung könnte die Baustelle ggf. direkt von der Straße aus bedient werden, ein Arbeitsstreifen wäre unter dieser neuen Voraussetzung vielleicht überflüssig. Die Interessengemeinschaft wird dies bei der Bezirkspolitik diesen Winter nachfragen: Notwendige Bedarfsprüfung für den Arbeitsraum auf der künftigen Baustelle.

Neben den gezielt formulierten Fragen beinhaltet die der Mail angehängte Darlegung der Kontrollzählung zu den Baumfällungen die Bitte um Prüfung der nachfolgenden Punkte:

Prüfauftrag 1

Überprüfung und Klärung der weit überschrittenen Fällungszahl.

Prüfauftrag 2

Um die Beurteilung der fehlenden Befragung für den Rest der noch anstehenden Baumfällungen und Entfernung des Nachwuchses nebst Sämlingen vor Baubeginn (ca. 21 – 25? kleine bis große Bäume plus ca. 574 Stück junger Aufwuchs ab 1m Höhe gezählt, plus zahlenmäßig nicht bestimmter kleinere Aufwuchs und Sämlinge).

Prüfauftrag 3

Bewertung zur Anpassung der Ausgleichsmaßnahmen an die überhöhte Fällungszahl.

Prüfauftrag 4

Überprüfung, ob der sogenannte Arbeitsbereich, mit 1m x 300m Fläche nicht (schonend für den Restbaumbestand) eingespart werden kann. Die Baustelle soll nun bei einer Straßenvollsperrung betrieben werden. Dies war damals, bei Abstimmung zum Beschluss, noch nicht bekannt gewesen! Es wäre noch zu prüfen, ob die Baustelle bei Vollsperrung nicht ohne den Arbeitsstreifen direkt von der Straße aus bedient werden kann.

Prüfauftrag 5

Benachrichtigung der UNB an das Grünflächenamt und den Forstbetrieb der Stadt Köln mit der Bitte, dass bis zum Abschluss der Überprüfung der Sachlage im gesamten Bauplanungsgebiet keine weiteren Baumfällungen und Grünschnittarbeiten (Aufwuchs etc.) vorgenommen werden, um die notwendige Überprüfung zu gewährleisten! Und mit der Bitte um eine vorherige Benachrichtigung an die UNB vor Baumfällungs- Durchführungen und Grünschnitt im Rahmen einer Verkehrssicherheit.

Die von uns diese Woche (Woche 40 beobachteten neuen Baummarkierungen in Straßennähe bitten wir zu erklären.

Prüfauftrag 6

Der Bedarfsfall für den Einsatz eines größeren Gelenkbusses ist neu zu klären und nachzuweisen. Weder die LVR- Schule (unlängst Telefonat mit Direktor Herr Bünk, er darf zitiert werden) noch befragte Busfahrer der Linie 144 sehen die Notwendigkeit für den Einsatz eines größeren Bus Typs in Zukunft für gegeben. Im Gegenteil fährt diese Linie bisher fast immer leer und könnte daher eigentlich mit noch kleineren Bussen auskommen, lauteten die Aussagen. Mit der Argumentation des angeblich benötigten größeren Bus Typs wurden damals jedoch die Verbreiterung der Straße und der Bau der Verbreiterung durch Ausweichbuchten maßgeblich mitbegründet. Die bereits dazu befragten Personen sehen auch den Ausbau der beiden Schulen (Gesamtschule Wasseramselweg und eine Schule in Widdersdorf) für die Füllung der 144er Busstrecke nicht als relevant an. Diese Schüler, so wurde uns beschrieben, werden mit anderen Buslinien fahren.

Antwort des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes:

Frage Nr. 1

Der politische Beschluss wünschte einen Lückenschluss des Gehweges, da dieser aktuell lediglich bis zum Eingang der Förderschule verläuft und die Bushaltestelle der Linie 144 derzeit nur über die Fahrbahn zu erreichen ist, was ein Gefahrenpotential für alle Fußgänger – besonders für Schüler

birgt.

Generell werden bei Um- und Neuplanungen sämtliche Fahrbeziehungen durch Schleppkurven überprüft. Schleppkurven modellieren dabei den Fahrverlauf von Fahrzeugen – insbesondere den benötigten Platz in Kurvenfahrten.

Bei einer Straße, auf der Linienverkehr herrscht, muss dabei stets davon ausgegangen werden, dass zukünftig diese Linie von Gelenkbussen befahren werden kann, da es sich bei Linienbussen des Typ „Gelenkbus“ um ein sogenanntes Bemessungsfahrzeug handelt.

Im speziellen Fall der Belvederestraße hatte dies allerdings keinen Einfluss auf die benötigte Breite der Fahrbahn, weil es bei nahezu geradlinigen Straßenverläufen unerheblich ist, ob es sich um einen normalen oder um einen Gelenkbus handelt. Die benötigte Breite beider Fahrzeuge ist identisch. Die eigentliche Fahrbahn der umzubauenden Belvedere Str. (der Teil, welcher von Pkw, Lkw und Bussen genutzt wird – also ohne den Gehweg) ist in Abschnitten sogar verschmälert, um Teile des vorhandenen Baumbestands des Landschaftsschutzgebietes zu erhalten. Eine Erweiterung der vorgezogenen Seitenräume ist aufgrund der benötigten Sichtbeziehungen des fließenden Verkehrs nicht möglich.

Frage Nr. 2

Der in den Querschnitten und Lageplänen eingezeichnete „Arbeitsbereich“ wird auch bei Arbeiten unter einer Vollsperrung zwingend benötigt. Vereinfacht lässt sich dies damit erklären, dass a) der Unterbau einer Straße stets breiter ist, als die spätere sichtbare Fahrbahn (Asphalt) und b) die Maschinen zur Herstellung der Fahrbahn gezwungenermaßen breiter sind als die spätere Fahrbahn. Darüber hinaus dient der 1m breite „Arbeitsraum“ nach Fertigstellung der Baumaßnahme als sog. Bankett. „Bankette“ dienen zur Unterbringung von Ausstattungselementen (Verkehrszeichen, Leiteinrichtungen und Fahrzeug-Rückhaltesysteme) sowie als Arbeitsraum für den Straßenbetriebsdienst. Aus Gründen der Verkehrssicherheit für ankommende Fahrzeuge und zur Nutzung für den Betriebsdienst sind Bankette standfest auszubilden. Bankette sind 1,50m breit.“ (s. Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – RAL, Ausgabe 2012, Seite 24, Abschnitt Bankett) . Der Kompromiss besteht daher bereits durch die Reduzierung der Regelbreite von 1,50m auf 1,00m. Eine weitere Verringerung der Bankettbreite ist nicht möglich.

Zum Prüfauftrag Nr. 1

Zu diesem Punkt ist anzumerken, dass in der Beschlussvorlage zur Sitzung am 7.12.15 von einem fachlich nicht richtigen Bewertungsansatz der Eingriffsregelung ausgegangen wurde. Eingriffe in den Biotoptyp Wald werden nicht nach der Anzahl betroffener Einzelbäume, sondern nach der Größe der in Anspruch zu nehmenden Waldfläche berechnet. In der Sitzung am 15.02.2016 wurde der Fehler korrigiert und der Eingriff über qm- Angaben bilanziert. Der Eingriffsumfang wurde jedoch durch den zum damaligen Zeitpunkt vorhandenen Einzelbaumbestand konkretisiert, dessen Anzahl an größeren Bäumen darüber hinaus fälschlicherweise auch noch mit dem Schutzstaus der nur für den städtischen Innenbereich geltenden Baumschutzsatzung verglichen.

Dieser falsche Ansatz führt heute zu den Missverständnissen in der Anzahl der gefälltten Bäume. Die vor fünf Jahren gelisteten Sämlinge haben sich heute zu jungen Bäumen entwickelt und neue Sämlinge haben sich angesiedelt, wodurch ein Vergleich zumindest der Sämlings- und Jungbaumzahlen nicht möglich ist.

Der Eingriff in den Waldbestand war anlagebedingt mit 420 qm und baubedingt mit 290 qm angesetzt worden.

Das vom Beirat freigegebene Baufeld wurde zur vogelbrutfreien Zeit im Winter 2018 / 2019 eingemessen, von Kollegen der Forstverwaltung der Stadt Köln als auch vom Amt für Straßen- und Verkehrstechnik begangen und die größeren Bäume in diesem Baufeld von einem Fachunternehmen gefällt.

Darüber hinaus wurden und werden aus Gründen der Verkehrssicherheit zweimal jährlich auf den Flächen entlang der Straße die Gefahren beseitigt. Da im angesprochenen Bestand die Rußrindkrankheit an Ahorn auftritt, sind dort regelmäßig weitere Einzelbäume aus Verkehrssicherheitsgründen gefällt worden.

Zum Prüfauftrag Nr. 2

Zur gewünschten Beurteilung der fehlenden Beantragung für die noch anstehenden Baumfällungen sowie der noch anstehenden Entfernung von Aufwuchs ist folgendes anzumerken:

Die Fällung im Winter 2018 / 2019 wurde von einem Fachunternehmen für Forstarbeiten durchgeführt, die sich nur auf größere Bäume beschränkt hat.

Die endgültige Freistellung des vom Beirat freigegebenen Baufeldes erfolgt mit Beginn der Baumaßnahme. Hierbei handelt es sich nicht um Gehölzentfernungen, die über die freigegebene Maßnahme hinaus erfolgen, sondern um die Freistellung, die im Rahmen des bewilligten Baufeldes erfolgt. Wie zum Prüfauftrag Nr. 1 bereits dargestellt, hat die Eingriffsbewertung in den Biotoptyp Wald über die Fläche und nicht über Anzahl Bäume zu erfolgen.

Zum Prüfauftrag Nr. 3

Wie zum Prüfauftrag Nr. 1 und Nr. 2 dargelegt, handelt es sich nicht um eine überhöhte Fällungszahl auf dem freigegebenen Baufeld, so dass eine Anpassung der Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich wird.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Verkehrssicherungsmaßnahmen rechtlich keinen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen und somit nicht kompensationspflichtig sind.

Zum Prüfauftrag Nr. 4

Der Prüfauftrag Nr. 4 ist vergleichbar mit der Frage Nr. 2, so dass hier auf die Antwort zur Frage Nr. 2 verwiesen wird.

Zum Prüfauftrag Nr. 5

Hinsichtlich der Klärung der gestellten Frage als auch der Prüfaufträge wurde das Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung als auch der städtische Forst beteiligt. Die Sachstandsermittlung hat ergeben, dass die Rodungen für die geplante Baumaßnahme im freigegebenen Baufeld erfolgten und darüber hinaus Verkehrssicherungsmaßnahmen auf Grund der Rußrindenkrankheit (Cryptostroma-Rindenkrankheit) durchgeführt wurden und ggf. durchgeführt werden müssen, da befallene Ahorne auf Grund des Sporenbefalls gesundheitsgefährdend für Menschen sind.

Zum Prüfauftrag Nr. 6

Da der Prüfauftrag Nr. 6 mit der Frage 1 vergleichbar ist, wird hier auf die Antwort zur Frage Nr. 1 verwiesen.