

Begründung zum Fällantrag Otto-Stomps-Straße

05.12.11

Veranlassung

Aufgrund der in der Bauausführung aufgetretenen Schäden am Wurzelwerk beim Aushub eines Leitungsgrabens auf der Ostseite der Otto-Stomps-Straße wurde die weitere Lebenserwartung und Standsicherheit der vorhandenen Straßenbäume gutachterlich geprüft. In dem bisher vorliegenden Zwischenbericht des Gutachters, Büro Dengler, vom 21.09.11, wird dazu folgendes festgestellt:

Aus den Untersuchungen an repräsentativen Bäumen in der Otto-Stomps-Str.(Ostseite) wird ersichtlich, dass sich die Wurzeln der Linden an der Zugseite (Westseite) bis an/ unter den alten Bordstein ausgebreitet haben und dort bis in eine Tiefe von ca. 60 cm vorgedrungen sind. Auch im Gehwegbereich haben die Wurzeln nur eine geringe Tiefe erreicht und vor allem den eigentlichen Gehweghorizont durchwurzelt.

Laut Fazit des Gutachters fehlt somit den Bäumen ein wichtiger Teil des statisch wirksamen Fundamentes.

Für die bereits geschädigten Bäume, deren Wurzelraum frei gelegt ist, wurde eine Standsicherheitsberechnung erstellt. Der Wurzelverlust führt nach dieser Berechnung zu einer Verminderung der Standsicherheit auf 20- 30 % des Ausgangswertes. Um die notwendige Standsicherheit des Baumes wieder herzustellen, müsste die Krone um 75- 80 % eingekürzt werden. Dieser starke Verlust an Blattmasse in Verbindung mit dem enormen Wurzelverlust ist nicht zu verkraften. Es wird empfohlen die, bereits geschädigten Bäume zu fällen.

An Hand der ermittelten Daten aus der VTA- Methode und nach Taxation des aktuellen Versorgungszustandes (Verzweigungsstruktur nach Roloff) ließ sich zudem ein mäßiger bis schwacher Versorgungszustand der Altbäume ableiten. Dies schränkt die Regenerationsfähigkeit der Bäume nach den Eingriffen zusätzlich ein.

Die Standsicherheitsberechnung kann nach Einschätzung des Gutachters auf den gesamten Altbestand der Ostseite übertragen werden. Wegen der atypisch flachen Wurzelraum- ausbildung der Linden wird davon ausgegangen, dass sie durch den Ausbau der Gehwege alle in ihrer Standsicherheit gefährdet werden und die weitere Lebensdauer erheblich verkürzt würde

Chronologie der Planung und Alternativenprüfung

Ursprünglicher Planungsansatz

Der ursprüngliche Planungsansatz zielt auf der Grundlage der nachfolgend dargestellten Erkenntnisse auf einen weitgehenden Erhalt der Bestandsbäume. Nur bereits ganz erheblich geschädigte Bäume, sowie Bäume, die unmittelbar als Hindernis im öffentlichen Verkehrsraum wirken, sollten beseitigt werden. In den überwiegenden Anteil des Baumbestandes sollte durch die Baumaßnahme zwar eingegriffen werden, jedoch ohne die Bäume zu fällen.

Dabei wurde von den folgenden Erkenntnissen ausgegangen:

- Die Neuverlegung von Leitungen im Wurzelbereich kann nicht vermieden werden. Es ist jedoch möglich, diese Arbeiten mit relativ schonenden Verfahren unter Handschachtung und Einsatz eines Saugbaggers durchzuführen, so dass hierfür keine großen Wurzeln gekappt werden müssen.
- Der Ausbau der Gehwege erfolgt mit einem jeweils möglichst großen Abstand von den Bäumen, die Gehwege werden entlang der Grundstücksgrenzen mit verringerter Regelbreite (1,50 m) ausgebaut. Dabei sind dennoch Eingriffe in den oberen Wurzelhorizont nicht zu vermeiden. Der Ausbau von Gehwegen ist in den letzten 20 Jahren an zwei Stellen der Allee ausgeführt worden, ohne dass der davon betroffene Baumbestand einen ersichtlich schlechteren Zustand aufweist als die angrenzenden Bestände. Dies weist darauf hin, dass die Eingriffe in den oberen Wurzelhorizont von den Bäumen verkraftet werden.
- Die Wurzeln haben sich deutlich erkennbar unter den vorhandenen Fahrbahnborden hindurch ausgebreitet und die Borde überwiegend angehoben. Dies weist auf eine Wurzelraumbildung unter der Fahrbahn hin. Beim Oberflächenaufbruch ist ggfs. auf den Ausbau der Borde zu verzichten, wenn dies das Wurzelwerk schädigt.
- Der durchwurzelbare Grünstreifen wird durch den schmaleren Fahrbahnausbau verbreitert und hat künftig eine Breite von ca. 2,8 m statt bisher ca. 2,0 m. Durch Mulchen und Wässern in den durchwurzelten Bereichen des vorhandenen Grünstreifens und den Einbau von Substrat im Ergänzungsbereich wird die Ausbildung neuer Wurzeln gefördert. Die Linden haben grundsätzlich eine hohe Regenerationsfähigkeit, die Wirkung entsprechender Maßnahmen ist nach der einschlägigen Fachliteratur und nach Erfahrungen aus anderen Straßenbaumaßnahmen zumeist recht gut.

Veränderter Erkenntnisstand

Gegenüber dem o.a. Planungsansatz ergeben sich heute aufgrund der bisher vorliegenden Angaben des Fachgutachters veränderte Erkenntnisse bezüglich der Wirkung der erforderlichen Eingriffe in den Wurzelraum auf den Baumbestand und somit bezüglich der Prognose für dessen nachfolgende Lebensdauer:

- Die Ausbildung des Wurzelraums ist stärker als es nach dem vorherigen Kenntnisstand anzunehmen war auf den Gehwegbereich konzentriert. Die vorgenommenen Schachtungen haben kaum Wurzelbildung unter der Fahrbahn ergeben, obwohl die sichtbare Unterwurzelung der Borde etwas anderes erkennen ließ. Daraus folgt, dass sich Eingriffe in den Wurzelraum unter dem Gehweg stark auf die Standsicherheit der Bäume auswirken, so dass Rückschnitte der Baumkronen aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich werden. Diese schränken die zu erwartende Lebensdauer der Bäume zusätzlich zu den Eingriffen in den Wurzelraum ein. Eine Vermeidung dieser Problematik ist nur bei einem Verzicht auf den grundhaften Ausbau der Gehwege möglich.
- Die Umverlegung von Leitungen aus dem Gehweg in die Fahrbahn ist aus zwei Gründen nur in Ausnahmefällen möglich. Zum Einen sollen Versorgungsleitungen in der Regel in den Randbereichen des Straßenraumes, also im Gehweg angeordnet werden. Dies gewährleistet kurze Streckenlängen für die Haus- und Grundstücksanschlüsse und vermeidet den Aufbruch im Fahrbahnbereich für die Schaffung der Anschlüsse. Der Aufbruch im Fahrbahnbereich ist häufig der Grund von späteren Schäden und soll weitestgehend vermieden werden. Zum Anderen stehen aufgrund der Tiefenlage des Kanals und der erforderlichen Abstände nur geringe Trassenbreiten überhaupt zur Verfügung. Auf der Ostseite kann max. eine Trassenbreite von 60 cm in einzelnen Abschnitten definiert werden, auf der

Westseite ca. 0,60 – 1,20 m. Beide Trassenräume reichen nicht aus, um eine Leitungsverlegung im Gehwegbereich durch entsprechende Umtrassierung vollständig zu vermeiden. Bei den erforderlichen Umverlegungen entstehen insgesamt breitere Trassenräume als im Bestand, weil die vorhandenen Leitungen bis zur Inbetriebnahme der neuen Leitungen jeweils im Betrieb bleiben müssen. Bei regelkonformer Verlegung müssen somit die neuen Leitungstrassen neben den Altbestand gelegt werden. Außerdem würde auch eine dennoch erfolgende Umverlegung als Maßnahme allein nicht ausreichen, um eine Gefährdung der Standsicherheit der Bäume, damit das Erfordernis eines erheblichen Rückschnittes mit seiner negativen Wirkung für die Lebensdauer zu vermeiden, da diese ja maßgeblich durch den grundhaften Ausbau der Gehwege verursacht werden.

- Insgesamt wird der Erhaltungszustand der Bäume als schlecht bis sehr schlecht und somit die noch zu erwartende Lebensdauer als gering eingeschätzt. Die bisher vorliegenden gutachterlichen Aussagen gehen insbesondere für die Westseite der Otto-Stomps-Straße von nur noch 3 bis 5 Jahren Lebensdauer der Bäume aus. Dies legt aus stadtgestalterischen und auch wirtschaftlichen Aspekten eine vollständige Neupflanzung der Allee nahe.

Der nach dem Regelwerk für den Schutz von Bäumen, RAST LP 4 zu gewährleistende Mindestabstand der Baumaßnahme vom Baumstamm von 2,50 m ist nicht möglich, weil der zur Verfügung stehende Seitenraum nur eine Breite von 2,60 m – 2,70 m insgesamt hat.

Die RAST 06 als Regelwerk für die Straßenplanung fordert für den hier vorliegenden Planungsfall mit einem straßenseitigen Grünstreifen eine Mindestbreite des Gehweges von 1,80 m zuzüglich 0,25 m Abstand zu Einbauten an der Grundstücksgrenze. Hier wurde mit der Beschränkung auf eine vom Regelwerk abweichende Breite von 1,50 m bereits der Abwägungsspielraum zugunsten des Baumschutzes ausgeschöpft.

Der Einsatz von Wurzelbrücken an den Bäumen würde zu einer Anhebung der Oberkante Gehweg in diesen Abschnitten führen. Da die Gehwege dennoch ohne Stufen an die Grundstückszugänge und Gebäude angeschlossen werden müssen, entstünde ein Gehweg mit ständigem Gefällewechsel im Längsgefälle. Dies stellt eine nicht dem Regelwerk entsprechende Lösung und eine Behinderung für Menschen mit Mobilitätseinschränkung dar. Zugleich müsste bei den angehobenen Abschnitten eine erhöhte Querneigung vorgesehen werden, um die Entwässerung in den straßenseitigen Grünstreifen zu gewährleisten. Der Gehweg darf nicht in die angrenzenden Grundstücke entwässern. Auch dies bedeutet eine nicht regelkonforme und für Menschen mit Mobilitätseinschränkung hinderliche Lösung.

Die Befreiungsvoraussetzungen nach § 67 BNatSchG sind insbesondere aus folgenden Gründen erfüllt:

Baumaßnahme im öffentlichen Interesse

Der grundhafte Ausbau der Verkehrsanlagen im Gewerbebestandsgebiet Halle-Ost erfolgt im öffentlichen Interesse.

Nach § 123 BauGB ist die Erschließung der Baugebiete Aufgabe der Kommune im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge. Sie ist somit eine öffentliche Aufgabe.

Der Begriff der Erschließung umfasst auch die Unterhaltung und regelmäßige Erneuerung der Erschließungsanlagen. Für die Verkehrsanlagen wird dies durch die Definition der Bau- und Unterhaltungslast in den jeweiligen Straßengesetzen der Länder bestimmt.

Für die Maßnahmen im Gewerbebestandsgebiet Halle-Ost ist zudem durch das Land Sachsen-Anhalt mit dem Fördermittelbescheid vom Juni 2010 dem Grunde nach bestätigt

worden, dass ein vorrangiges öffentliches Interesse an den Ausbaumaßnahmen besteht. Die Maßnahme wird daher mit einer besonders hohen Förderung von 90 % umgesetzt, die nur für Maßnahmen im besonderen öffentlichen Interesse möglich ist.

Die Ausbaumaßnahmen in der Otto-Stomps-Straße erfolgen somit im überwiegenden öffentlichen Interesse. Sie sind sachlich erforderlich, weil derzeit

- die Fahrbahnen schadhaft sind, was die Sicherheit und Leitigkeit des Verkehrs einschränkt,
- und der Fahrbahnbelag eine übermäßig hohe Schallbelastung erzeugt
- die Gehwege überwiegend schadhaft bzw. unbefestigt sind, was die Bewegungsfreiheit von Fußgängern erheblich einschränkt.

Die Verkehrssicherheit der Gehwege kann nur durch den grundhaften Ausbau sicher gestellt werden. Gerade wegen der jetzigen Durchwurzlung des Gehweghorizontes würde ein Provisorium, beispielsweise mit einer wassergebundenen Decke, nach kurzer Zeit wieder Stolperfallen für Fußgänger aufweisen. Der Ausbau der Gehwege ist hier der Projektbestandteil, der im Wesentlichen zu der Notwendigkeit der Baumfällungen führt.

Soziale Gesichtspunkte

Der grundhafte Ausbau der Gehwege ist maßgeblich für die Nutzbarkeit der Erschließungsanlagen durch Menschen mit Mobilitätseinschränkung. Eine entsprechend geeignete Ausführung wird nach heutigem Regelwerk für alle Baumaßnahmen der öffentlichen Hand gefordert.

Durch den grundhaften Ausbau der Gehwege wird aber, wie oben ausgeführt, so stark in den Baumbestand eingegriffen, dass die Standsicherheit nicht mehr gegeben ist und die dadurch notwendigen Rückschnitte wiederum die Lebensdauer sehr stark verkürzen.

Wirtschaftliche Gesichtspunkte

Aus Sicht der Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme ist es sinnvoll, die Allee im Zuge des grundhaften Ausbaus neu zu pflanzen, wenn nachfolgend bereits wenige Jahre später das Absterben der Bestandsbäume zu erwarten ist und somit nach und nach über mehrere Jahre Neupflanzungen vorgenommen werden müssten. Dies ist in jedem Fall kostenintensiver als die Neupflanzung in einem Zuge. Zudem sind die zu erwartenden Kosten für den Rückschnitt der Baumkronen nicht wirtschaftlich vertretbar, wenn dennoch wenige Jahre später die Bäume gefällt werden müssen.

Nach den hier vorliegenden Erkenntnissen haben die Umplanungen keinen negativen Einfluss auf die Förderfähigkeit des Vorhabens. Anpflanzungen sind im Rahmen der GRW-Richtlinien nur förderfähig, wenn sie als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschrieben sind. Dies ist für die Ersatzpflanzungen der Fall.