



NABU-Kreisverband Greifswald · Lange str. 60 · 17489 Greifswald

Amt für Bau und Naturschutz
Naturschutz
Frau Saathoff
Ellenbogenstr.2
Standort Anklam

Kreisverband Greifswald

Vorstand
Dr. Cosima Tegetmeyer

Tel. +49 0 38 34 – 77 37 883
greifswald@nabu-mv.de

Beteiligung beim Alleenschutz im Zuge des Radwegbaus (Ostseeküstenradweg) an der VG 5, 1. Bauabschnitt

Greifswald, 12. September 2017

Sehr geehrte Frau Saathoff,

die Erwidernng des Planungsbüros Planungsunterlagen zum oben genannten Verfahren sind am 16.08. 2017 eingegangen.

Der NABU lehnt eine Befreiung vom Alleenschutz an der geplanten Stelle weiterhin ab.

In den weiteren Ausführungen sind Texte aus der ersten Stellungnahme des NABU kursiv dargestellt.

- 1. Die Baumreihe ist gesetzlich geschützt hat einen hohen Wert als Landschaftselement in der Ortschaft. Die Bäume sind auf in jedem Falle erhaltenswert. Bei einer fachgerechten Pflege und sachgemäßen Rückschnitten, die die Verkehrssicherheit der Bäume gewährleisten können die Bäume nach unserer Auffassung noch mindestens 20 Jahre bestehen.*

Die Aussage, dass Bäume durch eine fachgerechte Pflege und sachgemäße Rückschnitte auch für den Verkehrsraum über einen gewissen Zeitraum erhalten werden können ist richtig. Eine regelmäßige Pflege und Kontrolle wird durchgeführt.

Die Einschätzung des Baumgutachters spiegelt die Lebenserwartung der Bäume unter diesen Verhältnissen wieder.

Das Baumgutachten wurde durch einen erfahrenen und anerkannten Gutachter erstellt, so dass die Aussagen, die hier getroffen wurden, nicht in Frage gestellt werden. Die ausgewiesene Reststandzeit ist immer ein Schätzwert. Es ist jedoch zu beobachten, dass der Baumbestand in den letzten Jahren stark an Totholz zunimmt und die Abgängigkeit erhöht ist. Der Zustand der Bäume ist überwiegend stark geschädigt bis sehr stark geschädigt. 8 Bäume werden als absterbend eingestuft. An der Berücksichtigung der Reststandzeiten bei der Abwägung des weiteren Vorgehens wird festgehalten.

Daher ist die prognostizierte relativ geringe Reststandzeit durchaus relevant für die Entscheidung, vorhandene Wegebeziehungen zu nutzen und auszubauen, anstatt landwirtschaftliche Flächen und Fremdeigentum in Anspruch zu nehmen.

Stellungnahme:

Die Kompetenz des Baumgutachters wird durch den NABU nicht in Frage gestellt. Eine sachliche Diskussion der angewandten Methoden und Ergebnisse ist jedoch aus unserer Sicht nicht illegitim.

Zur Vitalität / Schadstufe:

Im vorliegenden Baumgutachten wird die Vitalität mit der Schadstufe gleichgesetzt. Dieses Kombinierte System ist nachteilig, da die Vitalität der Bäume über die Feststellung von Schadsymptomen mitunter schlechter bewertet wird, als sie eigentlich ist.

1. Bsp: eine mehrere hundert Jahre alte Linde oder Eiche kann einen völlig hohlen Stamm und eine altersbedingte Sekundärkrone aufweisen (strenggenommen also deutliche Defektsymptome) und müsste demnach eine hohe Schadstufe bekommen. Gleichzeitig kann dieser Baum von Belaubung, Verzweigung und Gesundheitszustand eine sehr gute Vitalität aufweisen und bei entsprechender Baumpflege noch viele Jahre(-zehnte) stehen.

2. Bsp: mittelalte Linden in einem günstigen Baumumfeld werden (gesetzeswidrig) gekappt, so dass nur noch Stamm und kahle Stämmlinge übrig bleiben. Frage: Wie soll man diese Bäume nun beurteilen? Höchste Schadstufe + fehlende Vitalität (also beides Stufe 3-4)? Aber diese Bäume werden vermutlich neu ausschlagen und mit entsprechender Baumpflege können sie über die Jahre eine fast normale Sekundärkrone ausbilden.

Bei Bäumen stimmen in vielen Fällen Schadens- und Vitalitätsbestimmungen nicht überein. Schadstufen sagen eher etwas über die Konsequenzen für die Verkehrssicherheit bzw. geben Hinweise für notwendige Baumpflegemaßnahmen um eine möglicherweise eingeschränkte Verkehrssicherheit wieder herzustellen. Vitalitätsstufen sagen eher etwas über das Wuchs- und/oder Regenerationspotenzial von Bäumen aus, u.a. auch darüber, wie die Reststandzeit ("Lebenserwartung") eines Baumes ausgehend vom derzeitigen Zustand und der Entwicklung der

Umfeldbedingungen zu bewerten ist. Erkennbare Schäden im Wurzel-, Stamm- oder Kronenbereich sind in angemessener Weise bei der Schadensbewertung zu berücksichtigen. Diese müssen aber nicht die Vitalität des Baumes negativ beeinflussen. Zur Beurteilung der Schäden muss vom gegenwärtigen Zustand des Baumes ausgegangen werden. Die Vitalitätsbeurteilung geht dagegen von den Entwicklungsmöglichkeiten des Baumes aus. Ein hohler Baum, der vital erscheint, kann zum Beispiel die höchste Schadstufe erreichen (Fornaçon 2009).

Reststandzeit:

Die Reststandzeit ist in der Fachliteratur nicht konkret definiert. Dr. Krauss definiert sie wie folgt:

"Zeit, in der alle sicherheitsrelevanten Mängel und Schäden durch Baumsicherungs- und Pflegemaßnahmen abgestellt werden können, ohne dass der betreffende Baum danach weniger als 30 % des möglichen Kronenvolumens aufweist, verstümmelt wird oder in wesentlichen Teilen abstirbt."

Das heißt also, dass alle Bäume derzeit in einem verkehrssicheren Zustand sind oder durch baumpflegerische Maßnahmen in einen versetzt werden können und dass über einen Zeitraum für alle Bäume von wenigstens noch 10 Jahren. Von den Bäumen geht derzeit keine Gefahr aus, es gibt Alternativen. Unser Vorschlag ist den Radweg nach Einmündung der Thedor-Körner-Straße durch das Dorf zu führen.

Daher liegt aus unserer Sicht **keine Begründung für eine Befreiung vom gesetzlichen Alleenschutz** vor. Darüber hinaus gilt neben dem gesetzlichen Alleenschutz auch „Vermeidungsgebot für Eingriffe in geschützte Landschaftsbestandteile“, welches hier zu beachten ist.

- 2. Der NABU begrüßt den Bau von Radwegen, nicht jedoch, wenn dieser mit der gesetzlich verbotenen Zerstörung von geschützten Landschaftsbestandteilen einhergeht. Mit Variante 2 ist eine Variante in Betracht gezogen worden, die mit dem gesetzlichen Alleenschutz nicht vereinbar ist. Eine Begründung für eine Befreiung vom gesetzlichen Alleenschutz ist aus Sicht des NABU nicht gegeben.*

Bei der vorliegenden Variante wurde das Minimierungsgebot eingehalten. Berücksichtigt werden müssen aber auch die Verkehrssicherheit von Radfahrern und damit die erforderlichen Radwegbreiten.

Das öffentliche Interesse betrifft sowohl die Anlage von

Radwegen zur Sicherung von schwächeren Verkehrsteilnehmern, wobei diese Strecke insbesondere auch von Schülern und Studenten genutzt wird, also auch den schonenden Umgang mit Grund und Boden. Eine Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen mit einem hohen Ertragspotential ist zu vermeiden. Unvermeidbare Eingriffe werden ausgeglichen.

Stellungnahme:

Nach derzeitiger Planung soll der Ostseeküstenradweg (OKR) die Einmündungen der Theodor-Körner-Str. kreuzen. Dies ist aus der Sicht der Verkehrssicherheit nicht besser als eine Streckenführung durch den Ort, auch hier wird die Einmündung gekreuzt. An diesem Knotenpunkt erhöht die jetzige Planung die Verkehrssicherheit nicht.

Für fahrradfahrende Schüler ist es sicherer und gesünder (Schadstoffe, Lärm) durch den Ortskern zu fahren als entlang einer Hauptverkehrsstraße mit Tempo 70 h/km.

Die Behauptung, dass die Strecke Chausseestraße insbesondere durch Schüler und Studenten genutzt werden würde ist nicht durch Fakten belegt und dient lediglich dazu, die Behauptung eines angeblichen öffentlichen Interesses zu schützen. Der hier diskutierte Streckenabschnitt hat keine Beziehung zu irgendeiner örtlichen Schule oder Kindertagesstätte. Der gesamte relevante Einzugsbereich wird hier über die Körnerstraße gesammelt und von dort zur örtlichen Schule/KiTa in Neuenkirchen oder den bestehenden Radweg nach Greifswald geleitet. Das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses für eine alternativlose Streckenführung entlang der Chausseestraße wird daher bestritten (siehe hierzu auch folgender Punkt). Vielmehr scheint es, der öffentlichen Berichterstattung folgend, ein starkes öffentliches Interesse am Erhalt der Kastanien zu geben.

3. *Der NABU fordert vor diesem Hintergrund eine Prüfung der vorgeschlagenen Variante 3 oder die Beibehaltung des bisherigen Radwegverlaufs.*

Die Wahl der Radwegroute beruht auf der Machbarkeitsstudie, deren Ergebnis auf Untersuchungen der Wegebeziehungen und auf Abstimmungen mit Betroffenen, Ämtern und Gemeinden beruht und einem Variantenvergleich, der alle zu berücksichtigenden Planungsparameter berücksichtigt. Eine Beibehaltung des bisherigen Radwegverlaufs würde die Bedürfnisse der alltäglichen Nutzer (z.B. Schulkinder, Werktätige) nicht ausreichend berücksichtigen.

Stellungnahme:

Ist der Verlauf des OKR an einer Hauptverkehrsstr. wirklich die optimale touristische Lösung? Sie ist ästhetisch weniger ansprechend als die derzeitige Route und gesundheitlich nachteiliger (Lärm, Abgase, Stress).

Radtouristen konsumieren in erster Linie Dienstleistungen. Sie haben durch eine Streckenführung entlang des Einkaufszentrums keine Vorteile. Ihr Weg verlängert sich im Gegensatz zur jetzigen Routenführung bei Realisierung der Variante 2 (Machbarkeitsstudie, Regionaler Planungsverband Vorpommern, 2013) jedoch um einen Kilometer weitgehend unattraktiver Strecke bei Auslassung touristisch attraktiver Angebote wie Cafe, Hotel, Restaurant, Backsteinkirche und Grab Thomas Thorild als Teil der Tourismusroute „Schwedenstraße“

(<https://www.17498neuenkirchen.de/vereine/alle-beittraege/glockenverein/1175-schwedenstrasse-fuehrt-durch-neuenkirchen>). Einheimische können ohne Einbußen an Komfort und Sicherheit weiterhin die attraktive und viel genutzte Streckenführung über

Körner-Straße-Gartenweg-Weg entlang der Wiese am Kohlgraben-Marktflecken zum Einkaufszentrum nehmen. Ein Ausbau ist in diesem Bereich nicht notwendig, allenfalls eine Verbesserung der Deckschicht im Bereich des Weges entlang der Wiese am Kohlgraben. Gleichzeitig sammelt dieser Weg ein viel größeres Potential an Radfahrern (Bewohner) als eine randständige Wegführung an der Chausseestraße. Damit werden nach Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie: für „bituminöse Radwegbefestigung mit Verbreiterung der VG5“ auf 990 Meter Länge 243.690€ Baukosten und jährlicher Unterhalt 1.951,49 € vollständig eingespart. Die Aussage, dass die Beibehaltung des jetzigen Radwegeverlaufs die Bedürfnisse der alltäglichen Nutzer (vorwiegend Bevölkerung Neuenkirchen) insgesamt nicht ausreichend berücksichtigt wird bestritten.

Die in der Machbarkeitsstudie aufgestellten Bestimmung für den Trassenverlauf werden somit in mehrfacher Hinsicht erfüllt: „Der Radweg soll:

- an die vorhandenen Streckenabschnitte des Ostseeküsten-Radweges anschließen,
- touristisch attraktiv und sicher für die Radfahrer sein,
- die vorhandenen Schutzgüter so wenig wie möglich beeinträchtigen,
- eigentumsrechtlich und technisch möglich sein,
- minimale Folgekosten für alle Beteiligten (insbesondere die Kommunen) ergeben“.

Keine in der angesprochenen Machbarkeitsstudie auf Seite 10 genannten touristischen Zielpunkte/Potentiale für Neuenkirchen wird durch den diskutierten Streckenabschnitt erreicht, jedoch alle bei Beibehaltung des jetzigen Streckenverlaufs über die Körnerstraße.

4. *Bei Variante 3 kommt es zu keinem Baumverlust und auch die Fauna wird nicht beeinträchtigt. Im Gegenzug kommt es dabei zu einer größeren Neuversiegelung von Flächen, dies betrifft jedoch vor allem Acker und Brachflächen mit geringem ökologischen Wert. Es ist für den NABU des Weiteren nicht nachvollziehbar warum in der Tabelle zum Variantenvergleich auf Seite 41 (Erläuterungsbericht) die Auswirkungen auf Klima und Luft in allen 3 Varianten gleich bewertet werden. Es ist allgemein bekannt, dass vor allem alte etablierte Bäume eine positive Auswirkung auf Luft und Klima haben. Wichtige Ökosystemfunktionen sind dabei: Beschattung, Luftfiltration und Kühleffekt. Diese Aspekte müssen bei einem Variantenvergleich mit dem Wegfall von Bäumen berücksichtigt werden.*

Die Funktionen der Bäume in Bezug auf Klima und Luft werden durch die geplanten Ersatzpflanzungen wieder

hergestellt.

Stellungnahme:

Bei einem Vergleich von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt ist es nicht relevant, welche Ausgleichsmaßnahmen geplant sind. Diese ergeben sich erst nach dem Variantenvergleich bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs von Verlusten von geschützten Landschaftsbestandteilen. Der NABU akzeptiert diesen Hinweis nicht als Klärung der auf Seite 41 (Erläuterungsbericht) beanstandeten Prüfung und Aufführung von Auswirkungen der verschiedenen geprüften Varianten.

5. *Bei den Ausgleichpflanzungen für ggf. wegfallende Alleebäume sollten keine langsam und niedrigwachsenden Züchtungen und Hybride verwendet werden. Züchtungen wie beispielsweise Tilia cordata 'Rancho' wachsen sehr langsam, bilden nur kleine Kronen aus und entwickeln kaum Blüten bzw. Früchte. Somit können wichtige Ökosystemfunktionen, wie:*

- *die Beschattung von Gehwegen, Radwegen und Fahrbahnen,*
- *Kühlung im Sommer,*
- *Luftfiltration durch die Belaubung,*
- *Lärmschutz und nicht zuletzt*
- *Lebensraum und Nahrungshabitat für zahlreiche Insekten und folglich*
- *Jagdgebiet für Fledermäuse*

der Bäume nicht erbracht werden und nicht als Ausgleich für die wegfallenden Bäume dienen.

Auch die als Ausgleichspflanzung vorgeschlagene Ulmen-Hybride Ulmus 'Regal' ist nicht als Ausgleich für die wegfallenden Ökosystemfunktionen geeignet. Die Züchtung stammt aus den USA und vereint darüber hinaus auch noch asiatische Ulmen in der Züchtung. Sie kann somit nicht als heimische Baumart angesehen werden. Sie bildet nur eine schmal-kegelförmige Krone aus kann somit die wichtige Funktion von Beschattung und Kühlung von Verkehrswegen nicht leisten, was gerade auf Radwanderwegen eine wichtige Ökosystemdienstleistung darstellt. Als Komplexhybride bietet sie auch der heimischen Fauna kein Nahrungshabitat.

Auch im Falle einer Ausgleichspflanzung mit Stieleiche (Quercus robur) ist von Züchtungen wie z.B. Quercus robur 'Fastigiata Koster' abzusehen, welche nur 15 m Höhe erreicht und dabei nur eine säulenförmige Krone ausbildet. Eine Beschattung des geplanten Radwegs mit der entsprechenden Erholungsfunktion für die Nutzer und die Bereitstellung der genannten Ökosystemdienstleistungen ist mit dieser Züchtung nicht möglich.

Der Hinweis bezüglich der Baumartenwahl wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Stellungnahme:

Vor dem Hintergrund, dass sind die Pflanzschulden des Landkreis Vorpommern-Greifswald nach Informationen des BUND auf derzeit 3525 Bäume belaufen sind verbindliche Vereinbarungen bezüglich der Ausgleichspflanzungen dringend nötig und im Falle eines positiven Bescheids in diesem festzusetzen. Allein für den Zeitraum ab 2014 stellt sich das nach Auskunft ihrer Behörde wie folgt dar: Baumfällungen sind ab 2014 ausschließlich auf die Herstellung der Verkehrssicherheit zurückzuführen und ab 2016 auch nur noch im Verhältnis 1:1 auszugleichen gewesen. In der Zeit von 2014 – 2017 wurden 759 Gehölze zur Fällung freigegeben mit der Auflage der Neupflanzung von 1429 Jungbäumen. Gepflanzt wurden 55 Gehölze.

Der NABU fordert daher verbindliche Vereinbarungen bezüglich der Art und Sorte von Ersatzbäumen mit dem Vorhabenträger zu treffen. Darüber hinaus muss eine verbindliche Frist, bis wann die Bäume gepflanzt sein sollen schon im Bescheid festgesetzt werden. Weiter sollten Termine zur Abnahme der Neupflanzungen und der Kontrolle der gepflanzten Sorten sowie der Kontrolle der Gewährleistung der Pflege der Neupflanzungen (Bewässerung, Anwackskontrolle, Schutz vor Sonnenbrand, ggf. Nachpflanzungen) festgelegt werden.

Durch den Vorhabenträger wird an der Ausbauvariante festgehalten. Die Kompensation der Baumreihe wird im Zuge der Maßnahme entlang der Strecke als Anlage einer Baumreihe erbracht, so dass der Allee- und Baumreihencharakter erhalten bleibt.

Stellungnahme:

Laut Planungsunterlagen sollen die Ausgleichspflanzungen vis à vis zur Baumreihe entlang des Parkplatzes am Einkaufspark Marktkauf gepflanzt werden. Die dort bereits vorhandene Baumreihe hat dort schon Alleen bzw. Baumreihencharakter. An der Stelle der zur Fällung beantragten Bäume werden keine Gehölze nachgepflanzt. Es ist von daher irreführend von einem „Erhalt“ des Baumreihencharakters entlang der Strecke zu sprechen. Entlang der geplanten Strecke wird der Baumreihencharakter durch den geplanten Neubau de facto verschwinden.

Der NABU Greifswald ist entschieden gegen die in dieser Form geplanten Baumaßnahme. Die DIN 18920 und die RAS LP 4 können nicht eingehalten werden.

Wir bitten Sie, uns weiterhin gemäß § 30 NatSchAG M-V (zu den §§ 63 und 64 BNatSchG) zu beteiligen und uns über die Entscheidung der Behörde sowie die Umsetzung ggf. erfolgter Ersatzleistungen zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Cosima Tegetmeyer
Vorstand NABU Greifswald

Quellen:

Fornaçon (2009) Zur Bewertung von 86 Pyramiden-Pappeln (*Populus nigra* ‚Italica‘) an der Siemensstraße, in 10551 Berlin- Mitte auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Moabit.
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&ved=0ahUKEwic_5X4m53WAhVPY1AKHaRmD1IQFgg5MAc&url=



https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/bezirksamt/beschluesse-des-bezirksamts/2015/1185_2015_anlage_14_4_baumgutachten.pdf&usg=AFQjCNEfmNw2gBWZduCOIHis8LHY-w4qkQ

Regionaler Planungsverband Vorpommern (2013) Machbarkeitsstudie zu einem veränderten Streckenverlauf für den Neubau des Ostseeküsten-Radweges zwischen Stralsund und Greifswald als Voraussetzung für den Radwegbau. Ingenieurplanung – Ost GmbH.
<http://www.rpv-vorpommern.de/projekte/einzelprojekte/machbarkeitsstudie-okr.html>