

ULAN-Sitzung am 20.02.2014**TOP 10.2 – Baumfällungen im Neandertal – Informationen der Verwaltung und Anfrage der UWG-Fraktion des Kreistages****I. Informationen der Verwaltung:**

Bereits in den vergangenen Jahren ist es bei ungünstigen Wetterverhältnissen (Wind, Schneefall) immer wieder zu Behinderungen auf der Bahnstrecke und der Verkehrsfläche der L 357 durch umstürzende Bäume oder Windbruch gekommen, was nicht nur Sach-, sondern leider auch Personenschäden zur Folge hatte. Aus diesem Grund sind bereits im Jahr 2011 selektiv Bäume entfernt worden.

Eingehende Untersuchungen führten nun zu dem Ergebnis, dass zahlreiche in dem Bereich wachsende Bäume teilweise erhebliche Fäulnisschäden aufwiesen. Hinzu kommt, dass die Wurzeln der Bäume in dem überwiegend aufgeschütteten Gelände nicht genügend Halt finden und die Bäume schon deshalb kein hohes Lebensalter erreichen können. Des Weiteren weisen die zu den Lichtraumprofilen der beiden Verkehrsflächen (Regio-Bahn und L 357) ausgerichteten Baumkronen naturgemäß durch den größeren Lichteinfall ein dichter belaubtes Astwerk auf. Die Baumkronen sind also einseitig schwerer, so dass sich die Bäume zu den Verkehrsflächen hin neigen. Erschwerend kommt hinzu, dass viele Bäume bis in den Kronenbereich stark mit Efeu bewachsen sind bzw. waren, mit weiteren negativen Effekten für die Standsicherheit bei Sturm oder Schneefall.

Die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen sind dann von den Eigentümern (Kreis Mettmann, Regio-Bahn, Landesbetrieb Straßen) im Februar 2014 gemeinsam ergriffen und unter Federführung des Landesbetriebes Wald und Holz durchgeführt worden. Dabei sind zunächst alle Beteiligten davon ausgegangen, dass es ausreichend sei, nur diejenigen Bäume zu entfernen, die krank oder aus den vorgenannten Gründen eine starke Neigung zu den Verkehrsflächen hin aufwiesen. Junge gesunde Bäume sollten geschont werden.

Während der Fällarbeiten hat sich dann aber herausgestellt, dass wesentlich mehr Bäume, als bislang erkannt, erkrankt waren und es aufgrund der instabilen Bodenverhältnisse unverantwortbar gewesen wäre, im Einwirkungsbereich der Verkehrsflächen von Straße und Schiene Einzelexemplare oder einzelne Baumgruppen stehen zu lassen.

Aufgrund des im Vergleich zu einem gewachsenen Boden lockeren Untergrundes finden die Wurzeln der Gehölze wesentlich weniger Halt. Werden dann die durch Fäul-

nis und Krankheiten geschädigten Bäume entfernt, sind die verbliebenen jungen, aber doch schon recht hohen Bäume ungeschützt den Witterungseinflüssen ausgesetzt, mit der Folge, dass sie schon unter normalen Bedingungen in ihrer Standsicherheit eingeschränkt sind. Kommt dann noch, wie im konkreten Fall hinzu, dass die Wurzeln geländebedingt (loses Material, steil abfallende Abbruchkanten, felsiger Untergrund) wenig Halt finden, ist zu befürchten, dass sie ebenfalls in absehbarer Zeit umstürzen und eine Gefahr für Verkehrsteilnehmer und Bahnutzer darstellen.

Eine entsprechende Gefahr ging dabei nicht nur von denjenigen Bäumen aus, die in einer in etwa der Höhe der Bäume entsprechenden Entfernung zur Verkehrsfläche standen. Zu berücksichtigen war auch, dass umstürzende Bäume geländebedingt den teilweise sehr steilen Hang hinabrutschen, andere mitreißen (Dominoeffekt), abgebrochene Äste weggeschleudert werden, und die Bäume so auch aus größerer Entfernung die Verkehrsflächen erreichen und dort die Ursache für Unfälle bilden können.

Der aus Sicht eines unbefangenen Betrachters verständliche Einwand, junge oder weiter entfernt stehende Bäume hätten geschont werden können, greift aufgrund der Besonderheit des Geländes nicht. Die vorgefundenen Strukturen des Untergrundes waren vor den Fällarbeiten nicht in allen Einzelheiten bekannt und konnten demzufolge auch nicht in die Gefährdungseinschätzung einfließen.

Es sei noch einmal betont, dass es sich bei der Baumfällung (keine Rodung) ausschließlich um eine Verkehrssicherungsmaßnahme handelte, deren Umfang, um das Sicherungsziel zu erreichen, nicht kleinflächiger hätte ausfallen können. Es handelte sich nicht um eine forstwirtschaftliche Maßnahme, auch wenn gesunde Teilstücke der gefällten Bäume oder Häckselgut verwertet werden, um die Kosten zu dämpfen.

II. Anfrage der UWG-Fraktion

Ad. 1. Warum konnte hier nicht vor der Verkehrsgefährdung erkannt werden, dass Baumfällungen als Maßnahme der Verkehrssicherungspflicht unumgänglich sind?

Ende November 2013 trat der Landesbetrieb Straßen NRW an den Kreis Mettmann als verkehrssicherungspflichtigen Eigentümer heran und machte auf die Gefahr sowie die Dringlichkeit einer Baumfällung aufmerksam. Baumschauen von Kreisseite und seitens des Landesbetriebes Wald und Holz kamen zum gleichen Ergebnis. Der Landesbetrieb Wald und Holz erklärte sich bereit, die Federführung bei der als unabdingbar erkannten Baumfällung zu übernehmen. Die Aktion wurde fachlich von der Unteren Landschaftsbehörde begleitet sowie in Bezug auf den Artenschutz im Vorfeld von der Biologischen Station Haus Bürgel geprüft.

Der schwere PKW-Unfall Ende Dezember 2013 durch einen umgestürzten Baum an der Talstraße (L 357) im Neandertal, ereignete sich nicht an einem Kreisgrundstück, sondern ging von an einer privaten Fläche aus. Der Unfall zeigte noch einmal deutlich

die Dringlichkeit der Verkehrssicherungsmaßnahme, die in der Folge mit Nachdruck vorangetrieben mit inzwischen zum Abschluss gebracht wurde.

Ad 2. In welchem Turnus und von wem wird die Verkehrsgefährdung von Bäumen im Kreisbesitz kontrolliert?

Bei öffentlich-rechtlich gewidmeten Verkehrsflächen ist die regelmäßige Baumschau zur Abwendung von Gefahren eine Aufgabe des Straßenbaulasträgers. Die Frage nach dem Turnus der Kontrolle kann nicht allgemein beantwortet werden, sondern hängt u.a. vom Verkehrsaufkommen, den Geländeverhältnissen und dem Alter der Bäume ab. Wird eine Gefahr festgestellt, trifft die Verkehrssicherungspflicht in erster Linie den Eigentümer der an die Straße angrenzenden Fläche, von der die Gefahr ausgeht.

Bei einer Landesstraße führt der Landesbetrieb Straßen NRW regelmäßig eine Baumschau durch, wie im vorliegenden Fall. Der Landesbetrieb hat den Kreis aufgefordert, wegen der bestehenden Gefahr tätig zu werden. Dem ist der Kreis unverzüglich nachgekommen und bevollmächtigte aber wegen des erforderlichen Sachverständnisses den Landesbetrieb Wald und Holz mit der Durchführung der Maßnahme. Der Verkehrssicherungsmaßnahme haben sich dann – schon wegen der gemeinsamen Nutzung der Straßensperrung – die Regio-Bahn und der Landesbetrieb Straßen selbst mit ihren Flächen sowie ein privater Grundstückseigentümer angeschlossen.

Bei Kreisstraßen erfolgt die Baumschau durch den Kreis Mettmann als Straßenbaulasträger, mit den gleichen Folgewirkungen für die Verkehrssicherungspflichtigen. Tätig werden entweder Fachkräfte des Kreisbauhofs oder externe Auftragnehmer.

Ad 3. Welche Überlegungen liegen vor, wie die freigestellten Hänge künftig gestaltet werden und vor Erosion geschützt werden.

Im Hinblick auf die Erosion sind keine besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich. Es ist zu berücksichtigen, dass die Anschüttungen durch Wurzelwerk gehalten werden. Schließlich fand eine Baumfällung statt, keine Rodung. Die freigestellten Felsen wurden von einem Geologen und Industriekletterern auf ihre Standfestigkeit hin geprüft und für hinreichend sicher befunden.

Bei den freigestellten Flächen ist – auch wenn dies nicht leicht zu vermitteln ist – zunächst festzustellen, dass ein „ökologischer Schaden“ nicht vorliegt. Vielmehr werden sich mit den künftig sonnenbeschienenen Südhängen und Felsen neue, interessante Biotop entwickeln, an denen es im Neandertal gerade ermangelt. Wärmeliebende Arten wie Reptilien oder auch Schmetterlinge finden neue Refugien.

Das Landschaftsbild hat sich fraglos verändert, aber nicht unbedingt zum Schlechten hin. Die Ursprünglichkeit des Neandertals tritt wieder stärker hervor, und die Natur holt sich die Flächen ohnehin mit hoher Geschwindigkeit zurück. Es wird gemeinsam mit dem Forst erwogen, der Naturverjüngung des Waldes Raum zu geben und bestimmte Areale (bspw. die Felsen) zur dauerhaften Erhaltung der Biotop auch frei zu halten.

Hinsichtlich der Frage, wie die Auswirkungen der Verkehrssicherungsmaßnahme ökologisch zu bewerten ist und wie die Flächen künftig gestaltet und ggf. gepflegt werden sollten, ist eine Diskussion unter Ökologen entbrannt. Damit dies für das Neandertal fruchtbar gemacht werden kann, wird die Verwaltung bzw. die ULB noch vor Ostern 2014 alle Fachkundigen und Interessierten (u.a. ehrenamtlicher Naturschutz, Biologische Station, Ökologen, Landesbetrieb Wald und Holz) zu einem moderierten Runden Tisch einladen, um die erfolgte Verkehrssicherungsmaßnahme zu reflektieren und ökologische Konzepte für die Zukunft des Neandertals zu diskutieren.