

Pressemitteilung vom 29. Oktober 2020

CityBahn: Stadt Wiesbaden unterdrückt umweltrelevante Informationen zur technischen Vorplanung unterirdischer Arbeiten für die CityBahn

Und dafür hat man offenkundig gute Gründe ...

- Über einen Streckenabschnitt von acht (!) Kilometer müssen Kanäle neu verlegt werden
- Verheimlicht: Privatgrundstücke werden mutmaßlich in Mitleidenschaft gezogen werden.
- Durch Tiefbauarbeiten in bis zu 10 Meter Tiefe erzeugte Grundwasserabsenkungen drohen den ökologisch hochwertigen, nicht ad hoc ersetzbaren denkmalgeschützten Alleen-Altäumen die Versorgung abzuschneiden => Weitere „Baumopfer“ neben der ohnehin schon großen Anzahl angekündigter Baumfällungen!
- Ein vereidigter Baumsachverständiger hatte Dezernent Kowol bereits vor zwei Jahren darauf hingewiesen, dass durch Baumaßnahmen für die CityBahn herbeigeführte Wurzelschädigungen zum langsamen Absterben vieler weiterer Bäume in den Folgejahren führen könnten. Doch für sein CityBahn-Projekt scheint dem Umweltdezernenten offenbar kein Opfer zu groß zu sein.
- „Sachinformationsblatt“ der Stadt Wiesbaden zum Bürgerentscheid täuscht Wiesbadens BürgerInnen im Hinblick auf den Wert von Ersatzpflanzungen für alte denkmalgeschützte Straßenbaum-Alleen:
Der Altmeister der deutschen Baumkunde, Aloys Bernatzky, zum Funktionswert einer 100-jährigen freistehenden Buche bei besten ökologischen Voraussetzungen: *Um die Blattmassenwirkung einer 100-jährigen Buche ad hoc zu ersetzen, müssten 5.400 Jung-Buchen am gleichen Ort nachgepflanzt werden.*
... und hierbei ist noch nicht einmal die hohe Bedeutung von Altbäumen als Lebens- und Fortpflanzungsstätte für eine Vielzahl innerstädtisch lebender Arten berücksichtigt! Die Welt spricht von Artensterben, was tun wir dagegen?

Baumschutzinitiative Wiesbaden startet nach Anfrage bei Hessischer Kommunalaufsicht zur Zulässigkeit kommunaler Petitionen in Hessen eine Petition für die Abwahl von Stadtrat Kowol als Dezernent für Umwelt und Verkehr!

Der fragwürdige Umgang des politisch verantwortlichen Dezernenten mit umweltinformationsrechtlichen Auskunftsansprüchen ist leider nicht neu: Die Baumschutzinitiative ist im Besitz mehrerer Einlassungen von Aufsichtsbehörden, die eine klare Sprache sprechen. Aus der Sicht von Ornithologen wertvolle Biotope sind mit Kenntnis von Wiesbadens Umwelt-Dezernenten von der Landkarte „verschwunden“, ohne dass u. E. angemessen reagiert wurde. Der umweltpolitische Umgang mit Themen wie „Ostfeld“ und „Bebauung Osthafen Schierstein“ ist nach unserem Dafürhalten für einen „grünen“ Dezernenten ein Armutszeugnis!

Unterdrückung umweltrelevanter Informationen zur technischen Vorplanung unterirdischer Arbeiten für die CityBahn

Die Baumschutzinitiative Wiesbaden hat am 1. Oktober 2020 auf der Rechtsgrundlage des Hess. Umweltinformationsgesetzes bei der Stadt Wiesbaden einen Antrag auf Akteneinsicht eingereicht, der sich auf die technische Vorplanung unterirdischer Arbeiten im Hinblick auf die geplante CityBahn bezieht:

„Betr.: Unterirdische Vorarbeiten für die geplante Citybahn und die Auswirkungen dieser Vorarbeiten und/oder sich daraus ergebende Änderungen am Abwassermanagement, an der Wasserversorgung, Stromversorgung, Gasversorgung, Regenrückhaltebecken, Kanaleinstiegsschächten sowie Telekommunikationseinrichtungen und sonstige unterirdisch befindliche Objekte.“

Bis heute wurden die gewünschten Informationen nicht antragsgemäß zugänglich gemacht. Rein vorsorglich sei erwähnt, dass Umwelt- und Verkehrsdezernent Kowol nachweislich seit seinem Amtsantritt mehrfach - auch anwaltlich - ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht worden ist, dass bei der Geltendmachung umweltinformationsrechtlicher Auskunftsansprüche vom Antragsteller gesetzte Fristen seitens der auskunftspflichtigen Behörde (Stadt Wiesbaden vertreten durch den Magistrat) zu beachten sind.

Das Hess. Umweltministerium hatte dies – die Lokalpresse berichtete im September 2011 darüber¹ – einer von der Baumschutzinitiative Wiesbaden mandatierten Rechtsanwaltskanzlei schriftlich bestätigt. Arbeitsüberlastungen, Krankheits- und Urlaubsfälle sind nach einheitlicher Rechtsprechung keine zulässigen jur. Rechtfertigungsgründe für Verzögerungen bei der Bearbeitung von Anträgen nach dem HUIG.

Eigentlich sollte daher ein „grüner“ Dezernent umweltinformationsrechtliche Auskunftsansprüche von Bürgern nicht konterkarieren und verschleppen. Schon gar nicht, wenn diese im Zusammenhang mit einem Projekt stehen, das aktuell im Fokus des öffentlichen Interesses steht: Die geplante CityBahn!

Immerhin wurde Stadtrat Kowol auf Wunsch von B90/Die GRÜNEN für das Amt eines hauptamtlichen Dezernenten vorgeschlagen. Von einer politischen Partei, die sich ausweislich ihres Wahlprogramms damit schmückt, für Bürgerbeteiligung und Transparenz im Verwaltungshandeln einzutreten.

¹ Wiesbadener Kurier vom 7.9.2011: Recht auf schnelle Information – Akteneinsicht: Ministerium bestätigt Rechtsanspruch der Baumschützer, ebenso am 6.9.2011 Wiesbadener Tagblatt und Allg. Zeitung.

Wie sieht der von hauptamtlichen kommunalen Wahlbeamten geleistete Dienst aus?

§ 47 Dienst (Hessisches Beamtengesetz)

§ 72 Eidesformel HBG-alt

(1) Der Dienst nach § 38 Abs. 1 des Beamtenstatusgesetzes hat folgenden Wortlaut:

*"Ich schwöre, daß ich das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland und die Verfassung des Landes Hessen **sowie alle in Hessen geltenden Gesetze wahren und meine Pflichten gewissenhaft und unparteiisch** erfüllen werde, so wahr mir Gott helfe".*

Die Bürgerverdummung in Bezug auf den Verlust und Ersatz von unwiderbringlichen Alt-Straßenbäumen!

Ganze drei Sätze (!) ist dem sog. „Sachinformationsblatt zum Bürgerentscheid am 1. November 2020“ die Frage möglicher Auswirkungen der Realisierung einer Citybahn auf Wiesbadens prächtigen Altbäume wert, die ihr einst den Ruf der grünen Stadt am Rhein bescherten:

*„Das Fällen von Bäumen lässt sich nicht ausschließen, sie werden aber nur gefällt, wenn es **absolut notwendig** ist. Für diese Bäume wird es aber Ersatzpflanzungen geben. Der Alleecharakter der Rheinstraße und der Biebricher Allee bleibt erhalten.“*

Viele BürgerInnen werden in derartige „Versprechungen“ arglos hineininterpretieren, dass es sich nur um wenige, eben „absolut notwendige“ Baumfällungen handelt. Die inzwischen kursierenden Zahlen belegen, dass die Stadt Wiesbaden unter „absolut notwendig“ ganz andere Größenordnungen versteht.

Auf Citybahn-Werbeplakaten in der Rheinstraße sieht man, wie nah die geplante Stadtbahn unter den Kronentraufen der alten Platanen-Allee vorbeifahren soll. Die Oberleitungen sind auch im Hochglanzprospekt nur mit einer Lupe zu sehen, was vermutlich auch beabsichtigt ist.

Man kann sich vorstellen, dass die Oberleitungen für eine CityBahn eine Herausforderung für die Pflege der entlang der Strecke befindlichen Bäume sein werden, es sei denn, die BaumpflegerInnen stünden auf Stromschlägen. Die Stromversorgung der Oberleitungen müsste folglich während der Baumpflege abgeschaltet werden. Dass dies tagsüber geschieht, ist eher unwahrscheinlich. Und auf die Oberleitungen hin- und wieder fallende Zweige und Äste könnten schon bald einmal mehr das in Wiesbaden bekannte Phänomen des „Sudden Death“ denkmalgeschützter Alleenbäume herbeiführen. Dass zusätzlich ein zunächst von der Öffentlichkeit unbemerktes, allmähliches Absterben vieler weiterer Straßenbäume im Zusammenhang mit der aktuellen Planung einer CityBahn zu befürchten ist, wird in einem der folgenden Textabschnitte noch genauer thematisiert.

Was viele BürgerInnen nicht wissen oder zunächst nicht bedenken: Ein alter Baum lässt sich nicht einfach ad hoc durch eine Nachpflanzung kompensieren. Im Idealfall könnte dies eine Nachpflanzung womöglich, wenn sie genauso alt würde wie der gefällte Altbaum. Dies bedeutet aber wiederum, dass bspw. ein 100 Jahre alter Straßenbaum eben erst in 100 Jahren als vollwertiger ökologischer Ersatz (inkl. Fortpflanzungs- und Lebensstättenfunktion für verschiedene Arten) dienen kann. Anschaulich lässt sich dies auch 15 Jahre nach der Fällung der alten Platanen am Bowling-Green nachvollziehen: Die Baumhöhlen der alten, teilweise 180 Jahre alten und schließlich für eine Tiefgarage vor ca. 15 Jahren gefällten Platanen hatten zuvor jahrzehntlang u. a. Dohlen, Eulen und Fledermäusen als Fortpflanzungs- und Lebensstätten sowie Überwinterungsquartiere gedient. Jeder Wiesbadener Bürger kann sich davon überzeugen, dass auch 15 Jahre nach der Fällung der mächtigen Platanen die Nachpflanzungen am Bowling-Green den o. a. Arten keine Lebensgrundlage bieten. Nur wenige Jahre später erfuhr die Öffentlichkeit durch die Lokalpresse, dass die Nachpflanzungen durch Events auf dem Bowling-Green bereits erhebliche Schäden davongetragen haben.²

Allerdings müssen wir uns diese Gedanken inzwischen erst gar nicht mehr machen: Denn Experten sind sich einig darüber, dass neu gepflanzte Straßenbäume max. nur noch ca. 60 – 70 Jahre alt werden. Während Wiesbadens Alt-Straßenbäume sich zum Zeitpunkt ihrer Einpflanzung in einer ganz anderen Situation (weniger Umweltbelastung, Kopfsteinpflaster (Sickerwasser), kein Streusalz usw.) befanden, sind heutzutage Jungbäume sofort weitaus stärkeren Umweltbelastungen ausgesetzt, die sich mit der Änderungen der klimatischen Bedingungen noch verschärfen. Die Jungbäume werden mit Ballensubstrat in kleine Gruben eingepflanzt, in der Hoffnung, sie mögen aus ihrem beschränkten Pflanzloch in der Umgebung Wurzeln ausprägen. Doch diese ist durch hohe Bodenverdichtungen für Wurzeln kaum noch erschließbar.

Derartige Straßenbaumnachpflanzungen bilden in der heutigen Zeit daher weniger Zuwächse, vergeisen (verholzen) schneller und bilden im Vergleich zu gleichaltrigen Bäumen gleichen Alters, die in freier Landschaft aufwachsen, weitaus kleinere Stamm- und Astdurchmesser heraus. In diesen können sich keine Baumhöhlen mehr bilden, zumal die erforderlichen Fäulnisprozesse i. d. R. ein gewisses Alter des Baums voraussetzen. Aus diesem Grund und weil Ersatzpflanzungen nach Expertenmeinungen eben nicht mehr so alt werden wie unsere noch stehenden Altbäume, ist jeder noch an Wiesbadens Straßen stehende Altbaum als Lebens- und Fortpflanzungsstätte für eine Vielzahl von Arten wie Vögel (Nest- und Höhlenbrüter), Kleinsäuger (z. B. Bilche), Insekten (bspw. Hornissen) sowie Fledermäuse und somit die innerstädtische Artenvielfalt unverzichtbar und erhaltenswert.

² Mehr Schäden als bislang bekannt - BOWLING GREEN Gutachter stellt an Platanen 157 Verletzungen fest / ...



Ältere Bäume bilden für viele Arten eine wichtige Lebensgrundlage / Foto: Marko Wäldchen

Der Altmeister der deutschen Baumkunde, Aloys Bernatzky, hat 1978 in seinem Buch "Baumchirurgie und Baumpflege" den Funktionswert einer 100-jährigen freistehenden Buche bei besten ökologischen Voraussetzungen beschrieben. Um die **Wirkung einer 100-jährigen Buche** ad hoc zu ersetzen, müssten **5.400 Jung-Buchen** mit einem Kronenvolumen von jeweils 0,5 qm gepflanzt werden. Dies wäre erst einmal nur die Betrachtung der Blattmasse. Nicht berücksichtigt sind bei dieser Überlegung die mit jedem verschwindenden Altbaum jahrzehntelang verlorenen Lebens- und Fortpflanzungsstätten für diverse Arten, die eben mit Jungbäumen unmöglich zeitnah ausgleichbar sind.

Je mehr Biomasse ein Baum produziert, umso mehr Kohlenstoffdioxid (CO₂) entzieht er der Atmosphäre. Hierdurch kommt es zu einer Verringerung dieses klimaschädlichen Gases. Die Wegführung einer u. a. mit CO₂-Einsparung beworbenen Stadtbahn so zu planen, dass dabei viele ältere und Altbäume gefährdet werden bzw. gefällt werden müssen, ist daher sehr fragwürdig und offenbar mehr der Einhaltung des für eine finanzielle Förderung erforderliche Einhaltung des NKU-Wertes geschuldet als dem Umgang mit Wiesbadens alten Baumschätzen.

Bedauerlicherweise entspricht es inzwischen wohl generell dem Zeitgeist von B90/Die Grünen, das Abholzen von Bäumen und Wäldern mit angeblich übergeordneten Zielen schönzureden und dabei den konkreten Natur- und Umweltschutz „vor Ort“ zu vernachlässigen.

Es ist u. E. völlig realitätsfremd, davon auszugehen, dass für jeden wg. der CityBahn gefällten oder durch Wurzelschäden (Bauarbeiten) langsam absterbenden Altbaum 5.400 Nachpflanzungen erfolgen werden. Schon gar nicht, wenn man von ca. 200,-- bis 300,-- Euro für einen Jungbaum ausgeht. Hinzu kommt, dass dieser Ausgleich ganz gewiss nicht dort vorgenommen würde, wo die Altbäume entfallen. In einer Zeit des weltweit beklagten Artensterbens nicht nur für unsere Singvögel in der Innenstadt ein erheblicher Verlust, sondern für uns alle, die sich gemeinhin an deren Gesang und Anblick erfreuen.

Über einen Streckenabschnitt von acht (!) Kilometer müssen Kanäle neu verlegt werden / Verheimlicht: Privatgrundstücke werden mutmaßlich in Mitleidenschaft gezogen werden

Ebenfalls einen genaueren Blick wert ist die im „Sachinformationsblatt zum Bürgerentscheid am 1. November 2020“ aufgeworfene Frage „Bleiben Anlieger während der Bauphase erreichbar?“

*„Die Stadt wird gemeinsam mit den Projektpartnern dafür sorgen, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Ein abgestimmtes Baustellenmanagement stellt sicher, dass Anlieger weiterhin erreichbar bleiben. Für den Einzelhandel entlang der Strecke wird eine entsprechende Baulogistik entwickelt. Koordinatoren werden als persönliche Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Im Zuge der Baumaßnahmen für die CityBahn werden die Straßen im Streckenverlauf modernisiert **und Leitungen erneuert**, sodass es dort in den nächsten Jahren zu keinen weiteren neuen Beeinträchtigungen kommen wird.“*

Das klingt beim „Überfliegen“ des mit Steuermitteln auf Hochglanz polierten Empfehlungsschreibens für die CityBahn zunächst unspektakulär. In Wahrheit handelt es sich um eine folgenreichere Aussage, sollte die CityBahn in Wiesbaden Realität werden. Denn **acht Kilometer neue Versorgungsleitungen** nebst erforderlichen neuen Einstiegsschächten müssten entlang der CityBahn-Strecke in Wiesbaden verlegt werden.

Die Tiefenlagen der unterirdischen Arbeiten orientieren sich dabei weitgehend an den vorhandenen Kanaltiefen. Diese sind im Plangebiet sehr unterschiedlich und liegen zwischen 2,50 m und bis zu 10 m tief. Hierfür sind nicht nur zahlreiche Baumfällungen geplant. Die betreffenden Bauarbeiten vollziehen sich teilweise auch unter den Kronentraufen und somit mit hoher Wahrscheinlichkeit im Wurzelbereich auch von bislang nicht zur Fällung vorgesehener Bäume. Es hat durchaus einen Grund, warum unterhalb einer

Kronentraufe zzgl. 1,5 Meter Puffer gem. mehreren anerkannte Regelwerken (Bspw. RAS-LP4, ZTV-Baumpflege u. a.) keine Tiefbaumassnahmen vorgenommen werden dürfen.

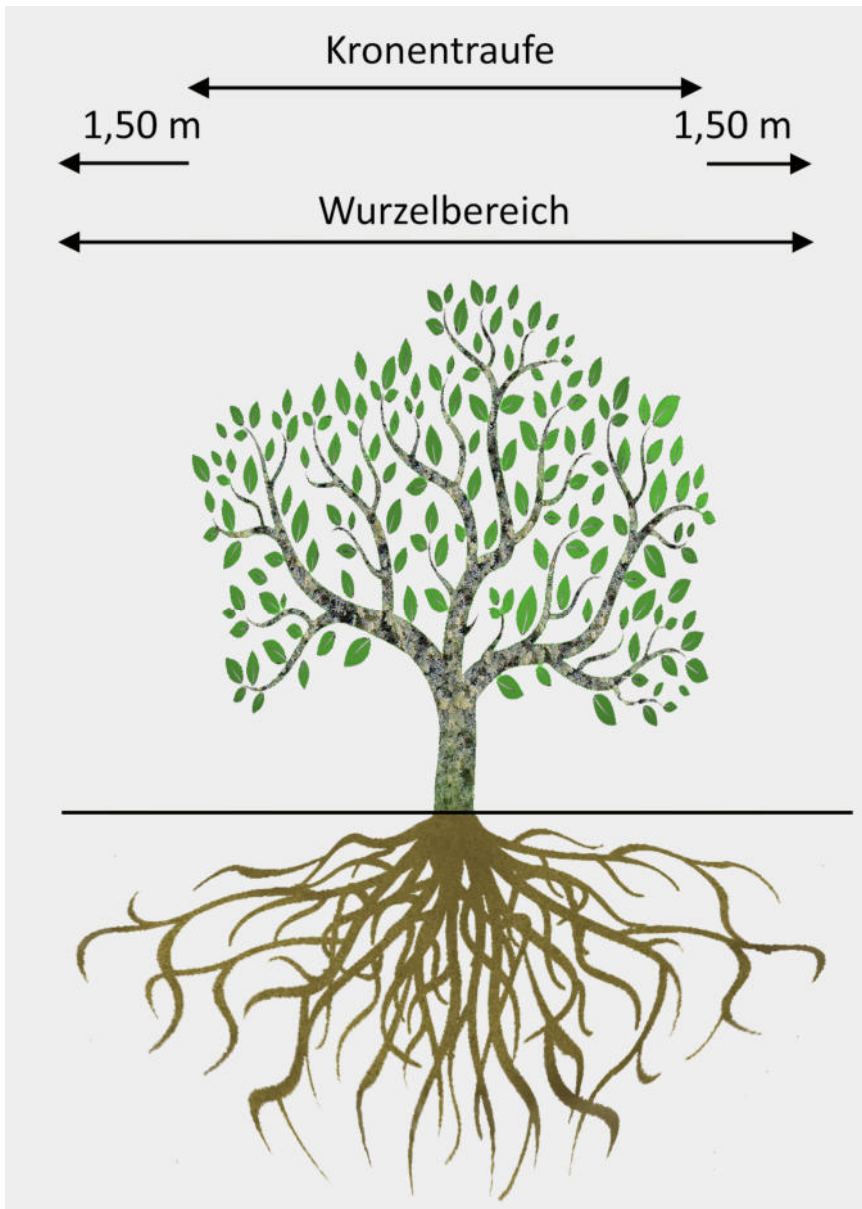


Abb.: Spiegelt man die Kronentraufe eines Baums vertikal und fügt beidseitig 1,5 Meter Puffer hinzu, erhält man eine Vorstellung davon, warum bspw. die **RAS-LP 4. Richtlinien für die Anlage von Straßen** vorsieht, in diesem sensiblen Bereich keine Tiefbauarbeiten vorzunehmen. Die Grundregel lautet, dass der Wurzelausdehnungsbereich eines Baumes mit dem Durchmesser seiner Kronentraufe zzgl. 1,5 Meter Zusatzpuffer links und rechts korreliert.

Und nun ein Foto vom unteren Bereich der Wiesbadener Allee: Na, dämmert es?



Abb. Biebricher Allee mit Linden, ca. 60-70 Jahre alt.

Die Alleebäume werden nicht nur durch die eigentlichen Bauarbeiten für die CityBahn bedroht (Wurzelschäden und Absterben der Bäume), sondern auch durch rechts und links entlang der Häuser neu zu verlegende Versorgungskanäle und einzurichtende Einstiegsschächte nebst mit diesen einhergehenden Grundwasserabsenkungen.

Insbesondere Altbäume können häufig Wurzelschäden nicht mehr kompensieren und gehen in den Folgejahren langsam ein. Ein Absterben auf Raten, das bislang nicht öffentlich thematisiert wird. In Münster müssen aktuell 16 Eichen gefällt werden, deren Wurzeln bei Bauarbeiten (Glasfaserausba) beschädigt wurden. Beim Einsatz von Baggern werden die Baumwurzeln durch Zerquetschung und Zerfaserung zerstört, was den Einlass von Schadorganismen begünstigt.



Abb. Wurzelschaden durch Bauarbeiten / Foto: Marko Wäldchen



Abb. Wurzelschaden durch Bauarbeiten / Foto: Marko Wäldchen
„Schön“ zu sehen, wie flach die Wurzeln unter der Erde verlaufen können.



Abb. Wurzelschaden durch Bauarbeiten / Foto: Marko Wäldchen

Nach Recherchen der Baumschutzinitiative werden die o. a. Kanalbaumaßnahmen auch Privatgrundstücke tangieren. Falls notwendig, werden auch auf diesen Privatgrundstücken stehende Bäume und Sträucher beseitigt werden müssen. Dies kann sogar dann notwendig sein, wenn die eigentliche Kanalbaumaßnahme im öffentlichen Verkehrsraum stattfindet. Führt man sich vor Augen, wieviele Monate solche Arbeiten teilweise in Anspruch nehmen, möchte man nicht zu den betroffenen Grundstückseigentümern gehören.

Hinzu kommt, dass die tiefen Grabungen für Versorgungsleitungen (Abwasser, Strom, Gas, Telekommunikation etc.) auch auf den Wasserhaushalt (Grundwasserabsenkungen) im Boden Auswirkungen haben. Insbesondere für die Kanalarbeiten sind künstliche Bodenwasserabsenkungen nötig, die sich auch auf die Umgebung auswirken! Auf Anfrage der Baumschutzinitiative bestätigen Experten, dass sich derartige Grundwasserabsenkungen in einem weiteren Umfeld auswirken, als dies der Laie vermuten würde. Hier lauert daher die nächste Gefahr für die nicht offiziell zur Fällung eingeplanten Bäume: Sie könnten den Anschluss an den Grundwasserspiegel verlieren. Vor allem unsere prächtigen, besonders schutzwürdigen denkmalgeschützten Alleenbäume sind zu alt, um neue Wurzeln auszubilden und sich an die neue Situation anzupassen.

Im Oktober 2018 wurden in der Rheinstraße und in der Biebricher Allee Untersuchungen zum Wurzelverlauf von Bäumen vorgenommen. Entgegen der presseöffentlichen Ankündigung wurden die Untersuchungsergebnisse übrigens nicht veröffentlicht. Seinerzeit wurde behauptet, die Linden in der Biebricher Allee und die Platanen in der Rheinstraße seien zw. 50 bis 60 Jahre alt. Eine Anfrage bei den Denkmalschutzbehörden führt diesbezüglich allerdings zu anderen Ergebnissen. Die Platanen in der Rheinstraße seien teilweise ca. 120 Jahre alt. Jene am Kaiser-Friedrich-Ring sollen sogar noch etwas älter und vor der Jahrhundertwende 1984 oder 1994 gepflanzt worden sein. Beim Wiesbadener Stadtarchiv einsehbare Ansichtskarten aus diesem Zeitraum bestätigen dies.

Wiesbadens Bürger sollten den Anblick dieser alten Alleenbäume und „Zeitzeugen“ genießen, solange es noch geht. Denn neuzeitliche Straßenbaum-Nachpflanzungen werden künftig das Lebensalter unserer jetzigen alten Straßenbäume nicht einmal mehr annähernd erreichen. Es sollte folglich jedem vernünftigen Kommunalpolitiker einleuchten, dass die alten Bestandsbäume der Hess. Landeshauptstadt möglichst lange erhalten werden müssen. Sie sind eben nicht einfach durch Nachpflanzungen ersetzbar.

Die Baumschutzinitiative Wiesbaden teilt die Auffassung, dass es viele gute Gründe dafür gibt, den Verkehr im innerstädtischen Bereich zu reduzieren. Wir sind allerdings nicht der Meinung, dass ausschließlich eine Stadtbahn, schon gar nicht unter Berücksichtigung der aktuell geplanten Streckenführung, die ökologisch

und ökonomisch verträglichste Alternative ist. Schon gar nicht, wenn dadurch einer Vielzahl innerstädtisch lebenden Arten die Lebensgrundlagen entzogen würde.

Abschließend noch eine Anmerkung zu dem häufig zu vernehmenden Argument, dass in anderen Städten doch auch Straßenbäume die Strecke einer Stadtbahn zierten und offenbar überlebten:

Sehr alte Straßenbäume, und um diese geht es bei vorliegender Betrachtung, besitzen einen überaus hohen ökologischen Wert. Sie können sich aber, wie weiter oben beschrieben, an plötzlich veränderte Standortbedingungen nicht gleichermaßen gut anpassen wie jüngere Bäume. Seit etwa den 70er Jahren führen neuere Straßenbaumethoden bspw. dazu, dass Straßenbäume weitaus seltener ihre Wurzeln in Richtung eines womöglich hochverdichteten, sauerstoffarmen Untergrunds Richtung Straße entwickeln. Altbäume wurden dagegen meist unter völlig anderen Standortbedingungen, bspw. entlang Straßen mit Kopfsteinpflaster ohne Versiegelung, eingepflanzt, unter denen sie ihre Wurzeln entwickeln konnten. Aus diesem Grund ist der angeführte Vergleich mit Stadtbahnen in anderen Städten häufig nicht tragfähig.