

Anfragen im UWA am 15.05.2019 durch Bernhard Kerlin, Rembrandtweg 42, 22846 Norderstedt

Die folgenden Anfragen betreffen Tätigkeiten und Ereignisse die in Verantwortung des Betriebsamtes der Stadt Norderstedt liegen.

Anlage 1 zu TOP 42

Zu **Frage 1**: Zurzeit werden im gesamten Stadtgebiet die meisten Flächen im Straßenbegleitgrün bis auf ca. 3 cm über dem Erdboden abgemäht. Dabei sind auch häufig Blühflächen betroffen. Einige Bürger haben sich schockiert bei mir gemeldet und gebeten der Sache nachzugehen, da sie der Meinung sind, dass das Abmähen der blühenden Flächen negative Auswirkungen auf die Natur haben und dem Ziel der Förderung der Artenvielfalt widersprechen.

Fragen:

Warum wurden die Flächen zu Unzeiten jetzt im Frühling gemäht ?

Werden diese Arbeiten vom Betriebsamt in Eigenverantwortung gesteuert oder wird auch die Stabstelle Nachhaltiges Norderstedt mit Zuständigkeit für die Förderung der Artenvielfalt mit einbezogen?

Warum werden die Vorgaben aus dem Straßen- und Wegegesetz § 18a und dem Erlass des Landesamtes für Straßenbau und Straßenverkehr von S.-H. vom März 1995 und dem Rundschreiben der Unteren Naturschutzbehörde vom April 2004 nicht beachtet?

Ist dem Betriebsamt nicht bewusst, dass das Mähen von Knickwällen in dieser Jahreszeit, wie jetzt geschehen, ein Vergehen gegen die Knickschutzverordnung bedeutet ?

Zu **Frage 2**: Randflächen im unmittelbaren Bereich des Naturgartens am Ossenmoorpark wurden vom Betriebsamt Mitte April kurz abgemäht. Diese Flächen sind im Verbund mit den Flächen im Naturgarten zusehen, da sich in ihrer Vegetation z.B. wichtige Nahrungspflanzen für seltene Falter befinden. So wurden Brennesseln, in denen in den vergangene Jahren Anfang Mai Raupen vom Kleinen Fuchs aufwuchsen, abgemäht. (Flächennachweis s. Anlage)

Fragen:

Warum wurden die Flächen gemäht, trotzdem es keine erkennbare Notwendigkeit gibt?

Warum gibt es für die Flächen keinen Pflegeplan?

Zu **Frage 3**: Bei Lärmschutzwänden längs der Oadby-and-Wigston Straße wurden die Gehölze zum Teil massiv bis an die Konstruktion mit Maschinen zurück geschnitten.

Besonders die Pflanzen in der Lärmschutzwand zwischen Abzweigung Friedrichsgaber Weg und Rantzauer Forstweg haben deutliche Schäden davon getragen. Die in der Zusammensetzung harmonisierende Pflanzengemeinschaft ist durch den Radikalschnitt empfindlich gestört. Auch für die Heckenbrüter wie Rotkehlchen, Zaunkönig, Heckenbraunelle oder Rotkehlchen sind zumindest für 2019 potentielle Brutplätzen weggefallen. Die sonst blühenden Gehölze fallen für 2019 als Nektarpflanzen für Insekten und Vogelährgehölze aus.

An der Begrünung der Betonwand zwischen Rantzauer Forstweg und Grasweg wurden besonders an der blühenden Altersform der Efeupflanzen erhebliche Rückschnitte vorgenommen. Da dieser Efeu wegen



seines Nektarangebotes und der späten Blüte eine herausragende Bedeutung für Wildbienen, Schwebfliegen oder Wespen hat, ist diese Maßnahme nicht tolerierbar.

Fragen:

Welche Notwendigkeiten hat das Betriebsamt gesehen, um solche naturschädigenden Maßnahmen durchzuführen?

Hätte man nicht selektive, weniger schädliche Rückschnitte zum Schutz der Natur und zum Erhalt der Harmonie der Pflanzengemeinschaft vornehmen können?

Anmerkung:

Aus den Erkenntnissen und Erfahrungen mit dem Umgang der Natur in der Stadt Norderstedt, der Auswertung der Antworten auf Anfragen in den Ausschusssitzungen der letzten Jahre einschließlich der Stellung der Politik zu diesem Thema werde ich eine Dokumentation erstellen. Der Schutz der vorhandenen Natur, die Förderung der Artenvielfalt und die Sicherung eines gesunden Wohnungsumfeldes stehen für alle auf der Tagesordnung und müssen auch oder gerade in der Stadt Norderstedt auf breiter Basis mit den Bürgern diskutiert werden. Ich verstehe die geplante Dokumentation als Teil dieser Diskussion und würde es sehr begrüßen, wenn viele an diesem Vorhaben mitwirken.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Barthel' followed by a stylized monogram.

## **Natur am Straßenrand Eine unendlich traurige Geschichte**

„Natur am Straßenrand“ – ein derartiges Stichwort mag vielleicht auf den ersten Blick eher Ratlosigkeit hervorrufen: Am „Rand“ zu leben bedeutet in der menschlichen Gesellschaft, oft ein Schattendasein zu fristen und kaum beachtet zu werden. Gleiches galt lange Zeit auch für den Straßenrand. Allerdings wurde aus Naturschutzsicht in den letzten Jahren immer deutlicher erkennbar, dass die Bereiche links und rechts unserer Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen keineswegs einer nur randständigen, sondern einer doch sehr intensiven Beobachtung seitens der Öffentlichkeit unterliegen. Es wurden vermehrt berechnete Beschwerden hinsichtlich unsachgemäßer, wenig sensibler oder gar vermeintlich überflüssiger Eingriffe in Straßenrandbereiche an den NABU herangetragen bzw. von uns selbst festgestellt.

Heute erfolgt die Gehölzentnahme vielfach flächig – sicher mehr begründet durch die Einnahmen aus dem Verkauf von Holzhackschnitzeln, denn auf Gründe der Verkehrssicherheit zurückzuführen. Während Randbereiche von Wegen und Straßen früher wie selbstverständlich als wichtige Biotope angesehen und sogar menschlich genutzt wurden (u.a. Sammeln von Kräutern und Früchten, Hüten von Vieh), gelten Straßenrandflächen heute angesichts des größer und schneller gewordenen Verkehrs eher als vernachlässigbar oder ihre Pflege als „Last“.

Obwohl es sich meistens nur um relativ schmale Streifen handelt, machen Straßenbegleitflächen fast 4% der Gesamtfläche Schleswig-Holsteins aus, die natürlich auch heute noch aus vielen Gründen von großer Bedeutung für den Naturhaushalt sind.

Sie haben als Saumbiotope eine wertvolle ökologische Funktion, u.a. als Rückzugsgebiete und Nahrungslieferanten für viele Tierarten, sie werden als Wohn-, Nist- oder Überwinterungsplätze genutzt, sind Leitlinien für die Ausbreitung von Tier- oder Pflanzenarten, werden als Artenreservoir benötigt, bereichern das Landschaftsbild und steigern das Naturerlebnis. Gerade Letzteres ist sicherlich eine wesentliche Ursache für die Kritik und die vielen Beschwerden über den Umgang mit der Natur an unseren Straßenrändern, die immer wieder an NABU-Verantwortliche herangetragen werden. Da geht es um Zeitpunkt, Art oder Umfang der Mahd, um das Fällen landschaftsprägender Bäume, die noch keine Altersspuren zeigen, um massives Auf-den-Stock-Setzen auch von größeren Bäumen, deren Ausschlagvermögen danach nicht mehr vorhanden ist oder um auffallende Verletzungen von Gehölzen, die mit Schleglern behandelt wurden.

Kritische Anfragen an Straßenbauämter oder Ministerien oder Gespräche mit den vor Ort verantwortlichen Mitarbeitern der Straßenbauverwaltungen zeigen in aller Regel wenig Erfolge und manchmal nicht einmal Verständnis oder Einsicht.

Die kritisierten Maßnahmen werden mit der Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Wiederherstellung des Lichtraumprofils oder einfach dem Aufholen-müssen eines „Pflegerückstandes“ begründet, auch wenn inzwischen „die Spatzen von den Dächern pfeifen“, dass in vielen Fällen offensichtlich rein finanzielle Aspekte den Ausschlag für so manche aus Naturschutzsicht nicht zu akzeptierende Maßnahmen an Straßenrändern geben. Das wird insbesondere beim Umgang mit den die Straßen begleitenden Gehölzen deutlich: Hatten früher Straßenmeistereien

oder Bauhöfe der Gemeinden ihre eigenen Kolonnen, die sich um die Pflege der Straßenränder kümmerten, werden diese Aufträge heute häufig an Fremdfirmen vergeben. Eigene Mitarbeiter ließen sich schulen und insofern im Laufe der Zeit zu einem behutsamen und bewussten Umgang mit dem Straßenbegleitgrün fortbilden. Fremdfirmen brauchen bisher keinerlei fachliche Kompetenzen nachzuweisen – der billigste Bieter, der sich Straßenrandpflege zutraut, bekommt das Angebot und kann erst dann aus weiteren Verfahren ausgeschlossen werden, wenn er seine Inkompetenz in der Praxis „unter Beweis gestellt“ hat. Das stellt sich bekanntlich aber erst heraus, wenn das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist.

### **Lukratives Geschäft**

Im Übrigen lohnt sich eine Abnahme der Gehölze an den Straßen für eine Fremdfirma vor allem dann, wenn ein wesentlicher Anteil stärkerer Gehölze mit abgenommen werden kann. Erst das macht die Weiterverwendung des gewonnenen Schreddergutes und dessen Vermarktung (bis hin zu Holzhackschnitzelwerken in Dänemark) rentabel. Aus diesem Grund blieben in den letzten Jahren eben auch viele größere Bäume an den Straßenrändern von massiven Eingriffen nicht verschont.

### **Technisch optimierte Ausrüstung**

Ein weiterer Grund für die zunehmend geringere Berücksichtigung ökologischer Belange ist sicher die verbesserte technische Ausrüstung der Straßenmeistereien und die damit einhergehende Möglichkeit zur kostensparenden Personalreduktion. Intensiv unterhaltene Straßenränder lassen sich heute bequem mit einer Person von einem großen Fahrzeug mit langer Reichweite des Schlegel- oder Mulchwerkzeuges „pflegen“. Zudem sind Mulch- und Mähwerke heutzutage breiter als früher und erzielen auch dadurch einen höheren Wirkungsgrad. So ist heute zu beobachten, dass zwischen Straßenrand und angrenzenden Ackerflächen häufig nicht mal mehr ein Krautstreifen als Biotopverbündelement stehen bleibt, weil die breiten Geräte diese gleich mit erfassen.

Zunehmend wird das früher verwendete Mähwerk durch Mulchmäher ersetzt, die das Mähgut gleich arbeitssparend zerhäckseln. Dies erspart den Abtransport des Mähgutes. Dies ist jedoch mit einem enormen Verlust an Kleintieren verbunden. Konnten sich diese vorher aus dem Mähgut entfernen, werden sie jetzt gleich mit gehäckselt. Auch ist zu befürchten, dass gerade im Herbst eine Vielzahl von Larven abgetötet wird, die in den überständigen Gräsern und Kräutern eigentlich heranwachsen sollten.

Gab es in früheren Bundes- oder Landesnaturschutzgesetzen wenigstens ansatzweise einigermaßen deutliche oder gar detaillierte Hinweise, was bei der Straßenrandpflege zu berücksichtigen sei, sind diese Aspekte in den derzeit gültigen Bestimmungen auf ein Minimum reduziert worden.

Eine der wenigen auch auf Straßenränder zu beziehende, aber sehr allgemein gehaltene Formulierung findet man im Bundesnaturschutzgesetz in §2 (4): „Bei der Bewirtschaftung von Grundflächen im Eigentum oder im Besitz der öffentlichen Hand sollen die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege in besonderer Weise berücksichtigt werden.“ Daraus lässt sich eindeutig interpretieren, dass man von der öffentlichen Hand also auch in Bezug auf die Straßenrandpflege eine Vorbildfunktion erwarten können müsste – derzeit ist das jedoch, zumindest in Schleswig-Holstein, leider nicht der Fall.

Zu Beginn der 90er Jahre wurde seitens des Landesamtes für Straßenbau und Straßenverkehr für das Land Schleswig-Holstein eine Verfügung erlassen, die eine naturnahe Behandlung von Straßennebenflächen, speziell was das Mähen betrifft, verpflichtend vorschrieb. Diese damaligen Vorgaben scheinen heute leider völlig in Vergessenheit geraten zu sein. Das ist sehr bedauerlich, entsprechen sie doch weitestgehend den aus Naturschutzsicht wünschenswerten Erfordernissen.

## Bedeutsam für Stauden und Gräser

Die Verfügung weist einleitend auf die Bedeutung der Straßennebenflächen für viele Stauden- und Gräserarten und infolgedessen auch für viele Insekten- und Kleintierarten hin. Aus diesem Grunde sollte sich die Unterhaltung von Straßenbegleitflächen, so die Verfügung, „grundsätzlich an der Zielsetzung „Lebensraum“ dieser Gebiete orientieren.“ Weiter heißt es im einleitenden Text: „Das bedeutet, durch Pflegemaßnahmen möglichst wenig in diesen Lebensraum einzugreifen. Nur wenn die dort lebenden Pflanzenarten blühen, ausreifen und Samen entwickeln können, ist ein naturnaher Bestand möglich. Aus diesem Grunde sind bei der Pflege der Straßennebenflächen ökologische und landschaftsgestalterische Gesichtspunkte neben bau-, verkehrs- und betriebstechnischen Anforderungen gleichwertig zu berücksichtigen. Das Ziel ist, die Straßennebenflächen im Sinne des Naturschutzes sich naturnah entwickeln zu lassen.“ Die Pflege ist ... „so durchzuführen, dass die Straßenränder ihre Funktion als Teil der Biotopverbundsysteme erfüllen können. Voraussetzung hierfür ist, dass das Mähen der Straßennebenflächen auf das unabdingbare Maß reduziert wird.“

### Was ist notwendig?

In der Hoffnung, dass einige dieser damaligen, speziell die Mahd betreffenden Aspekte in Zukunft wieder in die Tat umgesetzt werden mögen, seien sie im folgenden noch einmal zusammen gefasst:

- Seiten- und Seitentrennstreifen sind möglichst spät erst dann zu mähen, wenn der Bewuchs die Höhe der Leitpfostenreflektoren nahezu erreicht hat. Es ist nur so breit zu mähen, dass die Leitpfosten freigestellt sind und die Reflektoren der Leitpfosten nicht durch den Bewuchs verdeckt werden. Ist erkennbar, dass der Bewuchs die Leitpfosten nicht beeinträchtigen wird, so hat die Mahd zu unterbleiben. An Radwegen ist erst dann zu mähen, wenn zu befürchten ist, dass der Bewuchs den Radverkehr behindert.
- Mittelstreifen sind nur zu mähen, um zu verhindern, dass der Bewuchs in den Verkehrsraum hineinragt. Hierbei sind Einflüsse von Wind und Regen zu berücksichtigen.
- Sichtfelder sind erst zu mähen, wenn zu erwarten ist, dass die erforderliche Sichtweite durch den Bewuchs eingeschränkt wird. Abfallende Böschungen sind von der Mahd zu verschonen, da sie keine Sichthindernisse bilden.
- Straßenmulden und -gräben: Aus Verkehrssicherheitsgründen (Fahrbahntwässerung ist ein Mähen der Straßenmulden und Straßengräben notwendig. Die Häufigkeit der Mahd ist abhängig von der Wuchsentensität und von den örtlichen Entwässerungsverhältnissen. Ständig wasserführende Straßengräben werden in der Regel jährlich einmal gemäht, Straßenmulden und nicht ständig wasserführende Straßengräben werden im mehrjährigen Turnus (alle 3–4 Jahre) gemäht (wünschenswerte Ergänzung: ... und zwar ausschließlich an der zur Fahrbahnseite hin gelegenen Böschung)
- Sonstige Straßennebenflächen, z.B. Böschungen, sollen nicht oder nur alle 4–5 Jahre einmal abschnittsweise gemäht werden. Hierbei sind aufeinander folgende Abschnitte in zeitlichen Abständen von mindesten einem Jahr zu mähen. ... Die Mahd soll in der Zeit von Ende September bis Ende November durchgeführt werden. Die Mindestschnittshöhe soll nicht unter 10 cm über dem Boden liegen, um die Streu- und Humussschicht nicht zu stören.

Diese Verfügung betraf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Sie musste sinngemäß auch als Maßstab für die Unterhaltung von Kreis- und Gemeindestraßen und -wegen angewendet werden, wobei