

Erhalt der Linden — nicht sinnvoll und nicht umsetzbar



Tim Stüttgen

*Mitglied der Fraktion
grün – alternativ – links (GAL)
stellv. bürgerliches Mitglied im
Bauausschuss und
Wirtschaftsausschuss*

In den Jahrhunderten seit der Gründung Lübecks war der westliche Altstadtrand zwischen Holstenstraße und Mengstraße, später weiter bis zur Engelsgrube und darüber hinaus, Hafengebiet. Es handelt sich also um den historischen Hafen der Hansestadt Lübeck. Demzufolge dürften schon seit Jahrhunderten Bäume hier eher eine Ausnahme gewesen sein.

Vor etwa 50 Jahren wurde die Hafennutzung hier aufgegeben und dem Geist der Zeit entsprechend eine vierspurige Ausfallstraße mit jeder Menge Parkplätzen zu beiden Seiten angelegt. Zwischen die Parkplätze und den Weg entlang der Kaikante wurde auch noch eine Baumreihe gequetscht. Im ausgehenden 20. Jahrhundert kam man dann zu der Erkenntnis, dass man zu viel Fläche dem Autoverkehr überlassen und insbesondere die Fußgänger an den Rand gedrängt hatte, was natürlich nicht ohne Folgen geblieben war. Man beschloss, das zu ändern, und — soweit möglich — wieder große Teile des Straßenraumes den Fußgängern zurückzugeben.

Historisch gehören an diese Stelle der Altstadt also bestenfalls vereinzelt Bäume, wie etwa das Exemplar auf dem Drehbrückenplatz, das in allen Planungen erhalten wird. Wenn darüber hinaus als Zugeständnis an heutige Nutzungen durch Bewohner und Besucher Lübecks Baumpflanzungen erfolgen, die sich der eigentlichen Attraktion an dieser Stelle, der west-

lichen Stadtsilhouette der Hansestadt Lübeck, unterordnen, so ist dies in der Abwägung sicher eine gute und richtige Entscheidung, mit der allen gedient ist.

Wann ist der Baum ein Baum?

„Der Flächennutzungsplan für das Gebiet der Hansestadt Lübeck“ stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung dar¹ und unterscheidet nicht ohne Grund verschiedene Arten von Flächen: Bauflächen, Verkehrsflächen, Grünflächen, sonstige Freiflächen und so weiter.

Zur Letzteren gehört auch die Darstellung als Wald², der in Lübeck in einem für eine kreisfreie Stadt mehr als reichlichen Maß vorhanden sind. Auf so gekennzeichneten Flächen steht der Erhalt des Waldes in Vordergrund, Wege für Personen oder gar Fahrzeuge spielen eine untergeordnete Rolle. Hier stehende Pflanzen sind in ein Ökosystem mit einem geschlossenen Nährstoffkreislauf eingebunden, der Boden hat einen natürlichen Aufbau, der Wasserhaushalt unterliegt einem natürlichen Zyklus, der Gasaustausch ist ungestört und das Klima ausgeglichen.

Grundlegend anders verhält es sich bei Verkehrsflächen³ sowie Straßen in Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten⁴. Hier wachsendes Grün ist ein Teil des Straßenraumes und wird daher nicht umsonst wie beispielsweise auch Straßenlaternen vom städtischen Bereich 'Stadtgrün und Verkehr' mit betreut. Es hat sich den Bedürfnissen von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen unterzuordnen und hat zunächst einmal im Wesentlichen dekorative Funktion. Im Vordergrund steht

1 BauGB § 5 (1)

2 BauGB § 5 (2), 9. b)

3 BauGB § 5 (2), 3.

4 BauNVO § 1 (1)

die Verkehrssicherheit von Straßen und Wegen. Die Straßenbäume stehen hier als Einzelbäume oder in Alleen, ihr Nährstoffkreislauf ist unterbrochen, der Boden besteht aus Kunstsubstrat, eine Infiltration in den Wasserhaushalt wird verhindert, der Gasaustausch ist stark beeinträchtigt und klimatisch müssen sie mit Temperaturerhöhungen und Reduktion der Luftfeuchte zurecht kommen. Die Bedingungen, unter denen Stadtgrün gedeiht, sind also völlig unnatürlich, folglich hat es im Grunde nichts mit Natur zu tun und demnach sein Erhalt auch nichts mit Naturschutz. Parallelen zu ziehen zwischen dem Umgang mit Bäumen in Wäldern und dem Umgang mit Straßenbegleitgrün ist also völlig abwegig. Auch die Kriterien für das Fällen von Bäumen sind schon wegen der Verkehrssicherungspflicht der Kommune andere.

Karten haben 2 Dimensionen, die Wirklichkeit jedoch 3

Die unüberwindbaren Schwierigkeiten, aufgrund derer eine Erhaltung der Linden nicht möglich sein wird, ergeben sich aus ihrer Lage im Raum. Entscheidend ist es also, sich von der Zweidimensionalität von Zeichnungen und Karten zu lösen und sich klar zu machen, dass der Raum, in dem wir leben, aus drei Dimensionen besteht. Es geht also nicht nur um die Lage eines Objektes in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, sondern unter Umständen auch um das, was üblicherweise in Höhe über dem Meeresspiegel gemessen wird.

Die Lage der betroffenen Linden an der Untertrave erstens in Nord-Süd-Richtung dürfte in vielen Fällen völlig unproblematisch sein. Ganz anders sieht das schon in Bezug auf ihre Lage zweitens in Ost-West-Richtung aus: Hier zeigt sich bei näherer Betrachtung schnell, dass die allermeisten Bäume zu nah an die Kaimauer gepflanzt wurden. Damit könnte man notfalls in einigen Fällen noch leben, wenn nicht drittens ihre Wurzelansätze zu hoch liegen würden.

Dies führt dazu, dass es nicht möglich ist, eine ebenengleiche Pflasterung bis an den Stamm heran zu realisieren, sondern dass man im Bereich der Baumscheibe mit einem Höhenversprung wird umgehen müssen. Der Durchmesser einer Baumscheibe, die um den Stamm herum zum Erhalt der Bäume bleiben muss, entspricht dem Durchmesser der Baumkrone zuzüglich 1,50 Meter. Damit verbleibt in den allermeisten Fällen zu wenig Platz zwischen der Kaimauer und der Baumscheibe, um dort noch einen Weg anzulegen, geschweige denn, einen barrierefreien gepflasterten.

Worauf könnte das also hinauslaufen?

Die Baumscheiben könnten eine Art flache Beeteinfassung bekommen. Allerdings wären sie bereits dann nicht mehr problemlos mit Rollstühlen, Kinderwagen und Rollatoren überfahrbar. Auch wenn das für die Bäume möglicherweise nicht so gut ist, könnte man natürlich über die Baumscheiben hinweg gehen. Da flache Beeteinfassungen jedoch eine Stolperfalle und damit eine Gefahr darstellen, wäre die Verkehrssicherheit möglicherweise nicht mehr gegeben, zumal die verbleibende Wegbreite an dieser Stelle zu gering wäre.

Möglich wäre auch eine Art Hochbeet-Lösung: Die Baumscheiben erhalten eine höhere Einfassung. In dem entstehenden Trog wären auch hoch liegende Wurzeln geschützt. Eine Stolpergefahr besteht so nicht mehr, allerdings wäre die verbleibende nutzbare Wegbreite bis zur Kaikante in vielen Fällen zu gering, um hier noch einen Weg von angemessener Breite unterzubringen. Dieser müsste dann stattdessen in einigen Metern Entfernung von der Kaimauer zwischen der Baumreihe und der Straße geführt werden. Das ist sicherlich nicht das, was die Leute, die hier spazieren gehen wollen, sich wünschen.⁵

Demnach ist es also nicht möglich, eine ebene, sich auch unter die Baumkronen erstreckende, gepflasterte Fläche bei Erhalt der Bestandsbäume herzustellen.

⁵ Unschöne Hochbeet- und Kübellösungen gibt es in der Stadt außerdem leider schon zur Genüge. Anstatt sich um eine Verbesserung an den vorhandenen Standorten zu kümmern, kämen so also künftig 48 weitere Problemfälle hinzu.

Der „Sandweg“ — nur eine Scheinlösung

Weiterhin steht noch der Vorschlag im Raum, auf eine Pflasterung ganz zu verzichten und die Flächen samt ihrer Höhenunterschiede mit Sand auszumodellieren. Allerdings hat auch ein „Sandweg“ einen Aufbau, der in diesem Fall mindestens 30 cm dick ist. Das Gefälle solcher Oberflächen darf wegen Erosionsgefahr jedoch nicht größer als 8% sein — und für Barrierefreiheit wäre selbst das immer noch zu viel. Das bedeutet, dass der Abstand zwischen dem Kantenstein der Kaimauer und dem Baumstamm mindestens 3,75 Meter betragen muss — im Idealfall! Da die Bäume in einem Abstand zwischen 2 und 3,50 Metern von dem Kantenstein der Kaimauer entfernt stehen, funktioniert das in keinem Fall. Auch befinden sich in vielen Fällen die Wurzelansätze bereits jetzt deutlich oberhalb des Bodenniveaus. Hinzu kommt, dass der nötige Unterbau der Wege gerade dort, wo er unbedingt noch nötig weil nicht vorhanden ist, nämlich im Bereich der bodennahen Wurzeln, diese und damit die Bäume besonders schädigen würde.

Derartige Wege sind außerdem wegen Auswaschungen anfällig für die Bildung von Rinnen und Schlaglöchern. Die unterhalb des Weges verlaufenden Wurzeln dürften ebenfalls ihren Beitrag leisten. Daher ist eine laufende Instandhaltung erforderlich. Insbesondere an dieser stark frequentierten Stelle am westlichen Rand der Altstadt muss die Stadt ihrer Verkehrssicherungspflicht laufend nachkommen.

Weiterhin sind Sandwege nur bedingt für Rollatoren geeignet, für Rollstühle und auch Kinderwagen sind sie wegen ihres höheren Reibungswiderstandes ebenfalls eher ungünstig. In einigen Bundesländern ist der Einsatz derartiger Decken als Radweg nur im Ausnahmefall zulässig.

So stellt sich immer mehr die Frage, ob das Ergebnis der „Sand“-Lösung das sein wird, was die Nutzer sich auf Dauer wünschen: Ein unebener, in seiner Höhe variierender Sandboden, bei dem man immer aufpassen sollte, dass man nicht stolpert, auf dem nach Regengüssen Pfützen stehen und der von einigen ohnehin bereits benachteiligten Bevölkerungsgruppen nur bedingt nutzbar sein wird. Dass der Boden im Bereich der Bäume zur Kaimauer hin abschüssig sein wird, wird manche auch nicht gerade beruhigen und könnte bei Eisglätte zu Sperrungen führen, ebenso wie nach Wurzel- oder Frostaufbrüchen.

Sandwege sind gut bei wenig frequentierten Wald- oder Wanderwegen. Angesichts der zu erwartenden starken Nutzung der Flächen an der Untertrave jedoch dürfte hier eine Ausbildung als Sandflächen dauerhaft ungünstig sein. Das gilt schon deshalb, weil man auf Flächen, die derartig stark genutzt werden, auf eine regelmäßige und damit automatisierte Straßenreinigung nicht verzichten können und wollen. Besser ist an dieser Stelle also eine Pflasterung zu wählen.

Wurzelbrücken — auch keine Lösung

Schließlich bleiben noch Wurzelbrücken, Gittersysteme und dergleichen. Damit werden durch Abfangen und Verteilen der Lasten die Baumscheiben geschützt. Eins haben sie aber alle gemeinsam: Auch wenn sie keinen so tiefen Unterbau brauchen, wie bei einer herkömmlichen Pflasterung, sie brauchen ebenfalls einen. Und selbst diese 15 oder 20 Zentimeter haben wir an der Untertrave nicht, denn die Wurzelansätze befinden sich bereits jetzt über den Niveau der Pflasterung, das durch die Kaimauer vorgegeben ist.

Auch man sollte sich noch einmal vergegenwärtigen, wo wir uns befinden: Die Umgestaltung, um die es geht, findet am westlichen Altstadtrand zwischen Holstenstraße und Engelgrube statt. Von dieser Seite kommen die meisten Besucher und Touristen nach Lübeck und demzufolge hat man das ganze Jahr über von einer starken Nutzung nicht zuletzt auch durch verschiedenste Veranstaltungen zu rechnen. Wir brauchen also eine hochwertige, langlebige und belastbare Oberfläche.

Was ist an diesem Ort nachhaltig?

Gerade bei diesem Thema wäre langfristiges, nachhaltiges Denken sehr wichtig: Natürlich wird es ein trauriges Bild abgeben, wenn die Linden alle abgeholzt sind. Natürlich wird es sicher 10 Jahre dauern, bis die neu gepflanzten Bäume so groß und kräftig sind, dass es wieder schön aussieht. Aber damit muss man leben. Und wie es in 10 Jahren einmal aussehen wird, kann man bereits jetzt an der Obertrave sehen.

Ist das nicht eine wesentlich bessere Perspektive, als wenn über 20 Jahre hinweg jedes Jahr ein paar Bäume absterben? Dann wird die Baumreihe an der Untertrave nämlich immer wie ein Gebiss mit Zahnlücken aussehen — ein wenig deutet sich das an der einen oder anderen Stelle ja schon an — und das ist gerade hier sicher nicht schön. An diesem Eindruck würden auch Neupflanzungen als Ersatz nichts ändern.

Wir befinden uns, um diese Tatsache zum Abschluß noch einmal zu betonen, nämlich nicht in der Natur, sondern am Rand unserer historischen Altstadt — und diese hat besseres verdient! Über 50 Jahre ist die Untertrave schon in dem Zustand, wie sie jetzt ist. Das ist in dieser Form schon lange nicht mehr notwendig, nicht mehr zeitgemäß und außerdem eine Zumutung nicht zuletzt für die zahlreichen Besucher unserer Stadt. Jetzt gibt es endlich die Chance das zu ändern. Es gibt keinen sinnvollen Grund, diese Gelegenheit jetzt nicht zu nutzen!

Tim Stüttgen