

Landschaftspflegerischer Begleitplan

für die

Stadtbahnlinie 1

Umbau der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede

zwischen nördl. Gaswerkstraße und Jenaer Straße

Aufgestellt:

Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr
Verkehrswegeplanung
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld

Erstellt durch:

Gasse | Schumacher | Schramm Landschaftsarchitekten
Partnerschaftsgesellschaft Paderborn mbB
Vogelsang 5 D-33104 Paderborn
Tel 05252/52125
info@gss-paderborn.

Im Dezember 2017

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Einführung | 1 |
| 2 | Massnahmenbeschreibung | 2 |
| 3 | Konflikte | 3 |
| 4 | Eingriffsvermeidung und –Minderung..... | 4 |
| 5 | Kompensation..... | 4 |
| 6 | Artenschutz..... | 4 |
| 7 | Literatur | 5 |

Anlage: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Blätter 1 - 4

1 EINFÜHRUNG

Die Stadt Bielefeld plant die Neustrukturierung der Stadtbahnlinie 1 und in dem Zusammenhang den erforderlichen Umbau der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede. Die Maßnahme erfolgt zwischen nördl. Gaswerkstraße und Jenaer Straße. Der Umbau ist im Wesentlichen verbunden mit einer Sanierung des Straßenbelags, der Neuordnung von fließendem und ruhendem Verkehr sowie der Neugestaltung der Straßenbahnfahrwege und Haltestellen (Barrierefreiheit).

Die Umbaulänge beträgt etwa 1,1 km.



Abb. 1: Lage des Vorhabens (Luftbild mit Trassendarstellung) Quelle: TIM-Online.de 2017

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde Seitens der Bezirksregierung Detmold (Stellungnahme vom 16.11.2017) auf eine detailliertere Beschreibung von Eingriff, Eingriffsminderung, Kompensation und Belangen des gesetzlichen Artenschutzes hingewiesen.

Mit dem vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wird dem Rechnung getragen. Dabei bezieht sich der LBP auf die bereits vorliegende UVP-Vorprüfung. (GSS 2017)



Abb. 2: Situation



Abb. 3: Situation



Abb. 4: Situation



Abb. 5: Situation (alle Abb. GSS)

2 MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Die Arbeiten im Straßenraum umfassen eine Länge von etwa 1,1 km der Hauptstraße in Bielefeld Brackwede.

In diesem Bereich wird der gesamte Straßenkörper sowie der Parkplätze und Grünanlagen erneuert. Die im Straßenbereich verlaufende Stadtbahntrasse wird ebenfalls vollständig erneuert. Für diese Trasse erfolgen Gleisbauarbeiten und insbesondere der Neubau von Hochbahnsteigen an den Stadtbahnhaltestellen zur Erreichung der Barrierefreiheit.

Der motorisierte Straßenverkehr wird in der Bauphase über Nebenstraßen umgeleitet und für die Stadtbahn ein Busersatzverkehr eingerichtet. Im Straßenraum entfallen in der Bauphase Parkplätze, hier ist ein Ausweichen in die umliegenden Straßen möglich.

Wegen der Neugestaltung des Straßenraums können die im Straßenraum vorhandenen Bäume nicht erhalten werden. Die Neuplanung des Straßenraums sieht die Neupflanzung

von Straßenbäumen vor. Ziel ist es wieder einen durch Bäume begleiteten Straßenzug herzustellen.

3 KONFLIKTE



Abb. 6 - 8: Situationen (alle Abb. GSS 2017)

Der betroffene Straßenraum ist durch den bereits vorhandenen Straßenkörper (versiegelt) vollständig vorbelastet. Unbeeinträchtigte Böden oder naturnahe Lebensräume sind durch die Baumaßnahmen nicht betroffen.

In dem vollständig von Verkehrsfläche überformten Umbaubereich stocken, bis auf einzelne Ausnahmen, lediglich schmale Straßenbäume (dominant: Ginko) in Baumscheiben in den Verkehrsflächen. In den Baumscheiben sind Bodendecker (Efeu) oder Grasfluren vorhanden. Ganz vereinzelt stehen kleinere Ziergehölze innerhalb von Pflanzscheiben vor den Häusern.

Es werden vorhandene Bäume im Straßenzug für den Umbau entfallen müssen. Dabei handelt es sich um 99 Stck. Ginko biloba (zu gut 1/3 weiblich) Stammdurchmesser ca. 15-20 cm, Höhe etwa 6-7 m. Die Wirkung der Bäume im Straßenbild ist artbedingt recht gering. Die Bäume stehen in sehr beengter Situation und weisen häufig (Anfahr-) Schäden auf. Die weiblichen Ginko werden von Anwohnern wg. der Früchte (Geruch) als sehr belästigend empfunden.

Weiterhin sind 8 Winterlinden (*Tilia cordata*), Stammdurchmesser bis ca. 15 cm, Höhe etwa 5-6 m sowie eine mehrstämmige Ulme, Stammdurchmesser bis ca. 20 cm, Höhe etwa 8 m im Zuge der Bautätigkeit zu entfernen.

Es entfallen nur Bäume im unmittelbaren Baubereich. Alle anderen Bestandsbäume bleiben erhalten und werden entsprechend geschützt. Dies wird in der Bauausführung berücksichtigt.

Das Landschafts- und Ortsbild wird durch den Umbau der Straßen- und Schienenwege zwar umgestaltet, im Sinne des Landschaftsbildes jedoch kaum verändert. Ein urban ge-

staltetes Umfeld wird hier durch ein anderes ersetzt.

Weitere, als erheblich einzustufende Konflikte werden durch das Vorhaben nicht ausgelöst.

Schutzgebiete sind nicht betroffen. Vergl. dazu UVP-Vorprüfung (GSS 2017)

4 EINGRIFFSVERMEIDUNG UND –MINDERUNG

Die Bautätigkeit bezieht sich ausschließlich auf den Straßenraum, im angrenzenden Umfeld stockende Bäume (tlw. größere Laubbäume) sollen durch entsprechendes Baustellenmanagement erhalten bleiben. Weitere Möglichkeiten der Eingriffsvermeidung bzw. Minderung bestehen in diesem urbanen Umfeld nicht.

5 KOMPENSATION

Planungsgrundsatz des Umbaus ist es, trotz der beengten Verhältnisse wieder einen Baumbestand in den Straßenzug zu integrieren. Diesmal jedoch mit besseren Voraussetzungen was die Pflanzgruben, das Substrat und insbesondere die Baumartwahl betrifft. Dabei sind die einschlägigen Normen und Richtlinien zur Baumpflanzung im innerstädtischen Bereich zu berücksichtigen.

Für die Neupflanzung sind hochstämmige Laubbäume vorgesehen. Die Artenauswahl erfolgt im weiteren Planverfahren. Die entfallenden Bäume werden in etwa 1:1 durch Laubbäume ersetzt. Die Pflanzstandorte sind jedoch noch nicht auf den Meter genau festzulegen, dies ist abhängig von der Bausituation und den Verhältnissen im Untergrund. Die dargestellten Neupflanzungen entsprechen jedoch in der Anordnung im gesamten Straßenverlauf sowie von der Anzahl her der grundsätzlichen Planung.

Vorgesehen ist in Abhängigkeit des Leitungsbestandes die Neupflanzung von ca. 100 Laubbäumen, um die Kompensation der entfallenden Bäume zu gewährleisten. Die künftige Baumstruktur wird eine deutlich höhere optische Wirkung (Landschaftsbild) wie auch eine höhere ökologisch, klimatische Wirkung erzielen.

6 ARTENSCHUTZ

Als relevante betroffene Lebensräume, bzw. Ruhe- und Fortpflanzungsstätten kommen lediglich die entfallenden Bäume (Ginko) in Frage. Die entfallenden Bäume sind noch in einem frühen Wachstumsstadium, weisen keine nutzbaren Höhlungen und Spalten auf. Es konnten keine Nester festgestellt werden.

An Tierarten sind nur urbane Vogelarten anzunehmen die den Vorhabenraum als Bewegungskorridor nutzen. Bezüglich Fledermäusen ist eine Betroffenheit auszuschließen, da die Gesamtsituation für diese Artengruppe sehr unattraktiv ist.

Aus artenschutzrechtliche Sicht bestehen hier keine Bedenken wenn der § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Fällzeitraum November bis Februar, berücksichtigt wird.

Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG werden bei der vorgesehenen Baumaßnahme nicht relevant.

7 LITERATUR

GESETZ ZUR DURCHFÜHRUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT (UVPG) in der aktuellen Fassung,

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE, (Bundesnaturschutzgesetz-BNatSchG) in der aktuellen Fassung,

GESETZ ZUR SICHERUNG DES NATURHAUSHALTS UND ZUR ENTWICKLUNG DER LANDSCHAFT Nordrhein-Westfalen (Naturschutzgesetz-NRW) in der aktuellen Fassung

LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ IN NRW, Planungsrelevante Arten

HSV, VORENTWURF DER AUSBAUPLANUNG, STAND APRIL 2017

WWW.GEOPORTAL.NRW / WWW.TIM-ONLINE.NRW.DE



Raimund Schumacher-Dümmler
Landschaftsarchitekt bdla

Im Dezember 2017

Anlage: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Blätter 1 - 4