

„Alleen – Straßen mit Zukunft ... ?“

Zusammenfassung der Ergebnisse der 2. Fachtagung

Alleenschutz in Deutschland

Am 03. November 2003 fand in Potsdam die 2. Fachtagung der Alleenschutzgemeinschaft e.V. (ASG) statt. Die Veranstaltung wurde gemeinsam mit der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Brandenburg durchgeführt, für deren großzügige Unterstützung und perfekte Organisation wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken. Diesen Dank möchten wir in Person v.a. Herrn Werner (FES) gegenüber aussprechen, der mit der ganzen Organisation betraut war und die Konferenz mit einem Kurzstatement eröffnete.

Hintergrund der Fachtagung war, herauszustellen, dass Alleen und einseitige Baumreihen an Straßen durch verschiedenste Planungen und Standorts-veränderungen sowie durch Maßnahmen der Verkehrssicherungspflicht in ihrem Bestand bundesweit stark gefährdet sind. Andererseits sind aber gerade Alleen und einseitige Baumreihen charakteristische Landschaftselemente insbesondere Nordostdeutschlands und hier indirekt auch ein Wirtschaftsgut, weil sie tourismusfördernd wirken. Sie sind darüber hinaus wertvolle Lebensräume und bedeuten für viele Menschen ein Stück Heimat.

I. Zum Grußwort von Herrn Minister Wolfgang Birthler

Der Minister für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg, Herr Wolfgang Birthler (MdL) ging in seinem Grußwort auf das Spannungsfeld zwischen Alleenschutz und Verkehrssicherheit ein. Er betonte, dass *„für Brandenburgs Bevölkerung und ihre Gäste die Alleen zugleich Heimat und Aushängeschild“* seien. Damit verbunden war seine Forderung *„Nachpflanzungen an Brandenburgs Alleen auch in Zeiten knapper Kassen“* durchzuführen. Alle Alleen (also nicht nur die Alleen an Straßen) sind zwar nach dem Brandenburger Landesnaturschutzgesetz gesetzlich geschützt, dennoch wurden in den Jahren 2001 und 2002 mehr Alleebäume in Brandenburg gefällt als nachgepflanzt. Vor diesem Hintergrund bemerkte Minister Birthler: *„das Landesverkehrsministerium hat uns jedoch signalisiert, dass bereits 7.000 Baumpflanzungen ausführungsfähig geplant sind und je nach Verfügbarkeit der Haushaltsmittel umgesetzt werden können.“* Nachpflanzungen in bereits bestehenden Alleen sind nach Auffassung des Ministers ausreichend, um Brandenburgs Alleenbestand langfristig zu sichern. Nachpflanzungen können entsprechend eines Erlasses vom 24. November 2000 (Amtsbl. für Brandenburg S. 1026) jedoch nur in vitalen und lückigen Alleen an Bundes- und Landesstraßen, die nicht dem Hauptverkehr

dienen, erfolgen. Darüber hinaus betonte der Minister, dass *„die aktuellen Unfallstatistiken für den Zeitraum 1995–2002 sowohl bei den Getöteten als auch bei den Schwerverletzten bei Unfällen in Verbindung mit Bäumen deutliche Rückgänge ausweisen“* und *„die bisher erreichten Ergebnisse in Brandenburg bewiesen haben, dass es möglich ist, sowohl die Verkehrssicherheit in Alleen zu erhöhen als auch den Alleenbestand zu erhalten ...“*

II. Zu den Vorträgen

1. „Alleenschutz in Deutschland – ein aktueller Überblick“ von Ingo Lehmann

Ingo Lehmann, der Vorsitzende der ASG und im Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern seit Juli 1991 für den Alleenschutz zuständig, geht von einem bundesweiten Alleenbestand von *„mindestens 19.405 km“* aus. Dieser Wert ergibt sich aus den – nach unterschiedlichen Methodiken - erfassten Beständen in Bayern, Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Fest steht, dass **Brandenburg** den größten Alleenbestand Deutschlands hat. Die Gesamtlänge ist strittig. Herr Lehmann geht jedoch davon aus, dass an Straßen und ländlichen Wegen ca. 12.000 km Alleen vorkommen. Die bundesweit umfangreichste Alleenkartierung erfolgte in **Mecklenburg-Vorpommern**, wo 4.374 km Alleen und einseitige Baumreihen an allen Straßen und ländlichen Wegen außerhalb geschlossener Ortschaften von 1993–1996 erfasst und bewertet wurden. Der drittgrößte Bestand Deutschlands befindet sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand in **Bayern**, wo 1.147,7 km Alleen an allen Straßen erfasst wurden.

Herr Lehmann betonte, dass ein mittelbarer, gesetzlicher Schutz aller Alleen und einseitigen Baumreihen in den Bundesländern über die gesetzliche Eingriffsregelung in den jeweiligen Landesnaturschutzgesetzen gewährleistet ist. In diesem Zusammenhang besteht aber das Defizit darin, dass ein zweckgebundener Ausgleich gesetzlich nicht vorgeschrieben wird. Einen *„gesetzlichen Alleenschutz“* gibt es darüber hinaus nur in den Landesnaturschutzgesetzen von Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Hessen. Aber auch hier ist kritisch anzumerken, dass die Neuanpflanzung von Alleebäumen als Ausgleich für gefällte Alleebäume nur in Mecklenburg-Vorpommern gesetzlich festgeschrieben ist. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass bundesweit nur in Mecklenburg-Vorpommern Verwaltungsvorschriften existieren, die bei Neuanpflanzungen Abstände zum befestigten Fahrbahnrand von weniger als 4,50 m vorsehen. Neben den unzureichenden gesetzlichen Regelungen in den meisten Bundesländern gibt es aber noch rein fachliche Probleme: Weil der Gesamtbestand der Alleen in Deutschland ein hohes Durchschnittsalter aufweist, werden in den nächsten 20 bis 30 Jahren mindestens 30 % des Gesamtbestandes allein aufgrund ihrer natürlichen Altersgrenze absterben. Dies betrifft insbesondere die alleenreichen

Bundesländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie die Obstbaumalleen Thüringens. Erschwerend kommt hinzu, dass eine nennenswerte mittelalte Alleengeneration bundesweit fehlt und das Neuanpflanzungen an Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften kontinuierlich nur in Mecklenburg-Vorpommern erfolgen. Ein Grund dafür ist, dass die Entwürfe des Bundesverkehrsministeriums zu den zwei Regelwerken „*Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)*“, und „*Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)*“ bereits in mehreren Bundesländern angewendet werden wie z.B. in Bayern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Thüringen und Sachsen. Diese Entwürfe sehen Regelungen vor, wonach Neuanpflanzungen an allen Straßenkategorien in Deutschland weitgehend nicht mehr möglich sein werden.

Folgende Lösungsansätze bieten sich nach Auffassung von Herrn Lehmann an: **1.** Ein zweckgebundener Ausgleich und Ersatz im Rahmen der Eingriffsregelung oder im Rahmen der in den Bundesländern Brandenburg und Hessen geltenden spezialgesetzlichen Regelungen zu den Alleen. **2.** Erweiterung des gesetzlichen Alleenschutzes in allen übrigen Bundesländern durch die Aufnahme der Alleen und einseitigen Baumreihen als „*Gesetzlich geschützte Biotope*“. **3.** Neuanpflanzungen entlang von Straßen in Abhängigkeit von der Frequentierung der Straße in einem seitlichen Abstand zum Fahrbahnrand von *bis zu 4,50 m.* sowie Neuanpflanzungen an der „*Deutschen Alleenstraße*“, insbesondere im westlichen und fast alleenfremen Streckenverlauf wie z.B. in Rheinland-Pfalz. **4.** Nachpflanzungen in lückigen jungen und mittelalten Alleen im bereits bestehenden Pflanzabstand zum befestigten Fahrbahnrand; allerdings keine punktuellen Nachpflanzungen in alten Alleen, weil diese nicht zum Erhalt der „*grünen Tunnel*“ beitragen. **5.** Erarbeitung eines landesweiten Konzeptes zur Neuanpflanzung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen für die kommenden 20 Jahre.

2. „Baumpflege und Alleenschutz“ von Philipp Funck

Herr Funck ist Vorsitzender der „*Arbeitsgemeinschaft Neue Baumpflege e.V.*“ (Schwalmstadt), die sich bundesweit für eine fachgerechte Baumpflege mit Hilfe der Klettertechnik einsetzt. In seinem Vortrag wurde deutlich, dass in mehreren Fällen Straßenbäume an Bundes- und Landesstraßen in Hessen falsch gepflegt wurden und werden. So kam es z.B. im Oktober 2003 zu einer Baumkappung in einer Allee. Die Kappung ist nach der ZTV-Baumpflege (Ausgabe 2001) „*keine fachgerechte Maßnahme*“ bei der ein „*umfangreiches, baumzerstörendes Absetzen der Krone ohne Rücksicht auf Habitus und physiologische Erfordernisse*“ erfolgt. Ursache für derartig falsche letztlich baumzerstörende „*Pflegemaßnahmen*“ ist einerseits der hohe Anspruch an die Verkehrssicherheit. Nach Meinung von Herrn Funck diene Baumpflege fast ausschließlich der Verkehrssicherheit. Andererseits wurde von ihm aber am o.g. Beispiel festgestellt, dass sogenannte Fachfirmen zunehmend auch Personen bei baumpflegerischen Maßnahmen beschäftigen, die im

Extremfall sogar eine völlig fachfremde Ausbildung haben. So betonte Herr Funck: *„ein Problem sei es, dass die Baumpflege in den hessischen Alleen oft von Elektrikern gemacht wird“*. In Konsequenz entstehen durch nicht fachgerechte Schnitte große Wunden an den Stämmen von Straßenbäumen die nur sehr langsam überwallen und dadurch Fäulnis begünstigen. Eine mangelhafte Bruch- und Standsicherheit ist die Folge. Derartige Bäume werden - wieder aus Gründen der Verkehrssicherheit - frühzeitig gefällt. Im Ergebnis entstehen Alleen, die immer lückiger werden.

3. „Schäden im Wurzelbereich von Alleebäumen durch Bautätigkeit“ von Gerd Bollmann

Gerd Bollmann aus Ellerau (Schleswig-Holstein) ist öbv Sachverständiger für Baumpflege und Mitglied des Regelwerkausschusses „ZTV-Baumpflege“ der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (Bonn). Der Baumpfleger Bollmann verfügt über jahrzehntelange praktische Erfahrungen im Umgang mit Bäumen in Deutschland. Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich, dass er in seinem Vortrag vor allem zum Ausdruck brachte, dass Schäden im Wurzelbereich von Alleebäumen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen in den letzten Jahren zugenommen haben obwohl einschlägige Schutzvorschriften schon länger existieren. Eine der Ursachen sei der *„verkehrlich oft sinnlose Straßenausbau mit folgenschwerer Auswirkung auf die Alleen“*. In diesem Rahmen hätten Wurzelschäden aber auch vermieden werden können. So seien die Bauarbeiter vor Ort vielfach schlecht oder gar nicht über bestehende und einzuhaltende Vorschriften zum Baumschutz informiert. Selbst die gängigsten Schutzvorschriften wie die DIN 18920 sind oft unbekannt. Durch den Vortrag wurde deutlich, wie wichtig es ist, die mit Bauaufsicht und Bauarbeiten befassten Personen regelmäßig zu Fragen des Baumschutzes zu schulen und vor Ort zu kontrollieren. Hier gibt es regional erheblichen Nachholbedarf – und zwar nicht nur für Mitarbeiter kommunaler Straßenbaubehörden - wie an den Beispielen aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hessen deutlich wurde. Gerd Bollmann dazu: *„Ein realistisches Alleenmanagement bedeutet z.B. das rechtzeitige Schneiden von Lichtraumprofil, um große Schnittwunden zu vermeiden und die Pflegevergabe an Fachfirmen ... „*

4. „Der nächste Winter kommt bestimmt ... „ von Frieder Monzer

Frieder Monzer beschäftigt sich als Naturwissenschaftler seit mehreren Jahren mit der Umwelt- und Sozialverträglichkeit von Verkehr und Tourismus im Bundesland Brandenburg. In seinem Vortrag stellte er die schädlichen Wirkungen von Tausalz dar. Obwohl Länder wie Österreich und Schweden nur sehr eingeschränkt Tausalz anwenden, seien im Bundesland Brandenburg allein für den Winter 2000/2001 2800kg Tausalz pro Straßenkilometer bereitgehalten worden! Tausalzanwendung sei auf brandenburgischen (Allee-)Straßen im Winter der Regelfall und dies obwohl zahlreiche negative Nebenwirkungen seit Jahrzehnten bekannt sind. Dazu zählt vor allem, dass jahrelanger Tausalzeinsatz Alleebäume stark in

ihrer Vitalität schädigt und sogar zum vorzeitigen Absterben bringen kann. Tausalzeinfluss macht sich z.B. bemerkbar, in dem bereits im Sommer die Blätter von den Alleebäumen fallen oder sich die Blätter am Blattrand verfärben. Aber auch Grundwasser, Böden und Fahrzeuge leiden unter dem Salzeinsatz. So schätzen Gutachter, dass etwa 50 % der Korrosionsschäden an tragenden Karosserieteilen auf Tausalz zurückzuführen sind und das Salzbeläge das Bremssystem beeinträchtigen. Salze begünstigen auch die Feuchtigkeit im Mauerwerk und die Korrosion von Stahlbeton in Straßenbrücken insbesondere an Autobahnen. Vor allem aufgrund der sichtbar zunehmenden Vitalitätsverluste vieler Alleen durch Tausalzanwendung auf brandenburgischen (Allee-)Straßen, verbreiteten der Umweltverband Robin Wood und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. für den Winter 2001/2002 ein sogenanntes „Anti-Tausalz-Faltblatt“, mit dem Ziel die Öffentlichkeit auf dieses Problem aufmerksam zu machen bzw. zu sensibilisieren. Das Falblatt wurde auch dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg zugesandt. Kritisch bemerkte Frieder Monzer dazu, dass „... bis heute keine offizielle Reaktion dieses Ministeriums auf das Falblatt bzw. die darin beschriebene Problematik erfolgt sei“ und in der Praxis kommt es nach wie vor zu einem viel zu hohen Tausalzeinsatz in Alleen.

Die Podiumsdiskussion baute auf die Vorträge auf, setzte aber an einer übergeordneten Ebene an. Zwei Regelwerke stehen nämlich kurz vor der Inkraftsetzung: die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)“ und eine Überarbeitung der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)“. Die Podiumsdiskussion führten Vertreter die dem Alleenschutz (einschließlich der Neuanpflanzung von Alleen an Straßen) befürworten (Wolfgang Mädlow, NABU Brandenburg, Frieder Monzer, VCD Brandenburg, Thomas Hessling, ADAC) oder dem Alleenschutz mit Abstand gegenüberstehen (Michael Rohloff, Bundesverkehrsministerium; Prof. Ing. Volker Meewes, Leiter des Verkehrstechnischen Instituts im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.). Klargestellt wurde, dass beide Regelwerke sowohl den Alleenschutz als auch die Verkehrssicherungspflicht berühren und daher eine Abwägung erfolgen müsse. Herr Rohloff räumte ein, dass diese Abwägung aber nicht erfolgt ist. Daher werde das Bundesverkehrsministerium im Dezember 2003 eine Ressortabstimmung zur ESAB mit den Bundesministerien einleiten. Aus dem Publikum kamen dazu die Forderungen, auch die Landesumweltsressorts sowie die Umweltverbände zu beteiligen. Hierzu äußerte sich Herr Rohloff nicht und bekräftigte, dass „die ESAB alles enthalten, was die Straßenmeister über Bäume wissen sollen“. Herr Prof. Meewes betonte, dass die Regelwerke dazu beitragen sollen, dass die Straßen noch sicherer werden. Er betonte, dass es in der ESAB nicht darum gehe, Alleenlandschaften zu erhalten. Auch sei er „dagegen,

dass neue Alleen an bisher baumfreien Straßen angepflanzt werden“. Wolfgang Mädlow setzte dem entgegen, dass es den Bürgern in Brandenburg darum gehe die Alleen langfristig zu erhalten und dies *„den Bürgern eine gewisse Risikosteigerung wert sei“.* Prof Meewes bemerkte dazu, dass es um den Schutz der Fahrzeuginsassen und unbeteiligter Personen gehe und dies durch technische Installationen wie mit *„weichen Schutzplanken“* umgesetzt werden müsse. Aber, die ESAB geht über derartige technische Installationen hinaus und gibt für Anpflanzungen große Abstände zum Fahrbahnrand vor. Und dies sorgt für Unruhe, denn *„Bäume haben an Straßen nichts zu suchen, das ist der Tenor der ESAB“* so Wolfgang Mädlow. Ingo Lehmann fasste die Ergebnisse der Tagung zusammen und äußerte die Hoffnung, dass nicht der Eindruck entstehen dürfe, dass man sich wieder nur gestritten hat, sondern forderte alle Beteiligten auf, den wichtigen Diskurs fortzusetzen. Er betonte, *„die hohe Beteiligung an dieser Tagung und Podiumsdiskussion sowie das große Medieninteresse zeigen die wichtige Abwägung zwischen Verkehrssicherheit und Alleenschutz!“*