



Bund deutscher  
Baumschulen e.V.



Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland



**EUROPARC**  
DEUTSCHLAND

Nationale  
Naturlandschaften



## **Gemeinsame Forderungen nach ergänzenden Regelungen im Umgang mit der „Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme“ (RPS 2009) für Alleen und Baumreihen**

- Alleenschutzgemeinschaft e.V. (ASG)
- Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V.
- Bund Deutscher Landschaftsarchitekten
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. (BUND M-V)
- Deutsche Alleenstraße e.V.
- Deutschen Imkerbund e.V.
- Deutsche Umweltstiftung
- Deutscher Verband für Landschaftspflege e.V. (DVL)
- EUROPARK Deutschland
- Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (FLL)
- Landesbund für Vogelschutz (LBV)
- Mundraub
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- TEMA-Stiftung für den Naturschutz
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Landesverband Brandenburg

Durch Straßenbaumaßnahmen und aufgrund des natürlichen Alterungsprozesses kommt es zu Fällungen von Straßenbäumen. Um die Alleenlandschaft zu erhalten, **müssen** deshalb nicht nur Lücken geschlossen, sondern auch **kontinuierlich** neue Alleen angepflanzt werden. Bei Umsetzung der „Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme“ (RPS 2009) in der jetzigen Form ist dies jedoch nicht möglich.

Bäume und Alleen wurden bei der Erarbeitung der RPS 2009 bewusst nicht genannt; das entscheidende Kriterium, warum Umweltbehörden, Umwelt- und Landschaftsverbände nicht an der Erarbeitung der RPS 2009 beteiligt wurden. Da die RPS 2009 aber den Umgang mit Straßenbäumen zum Inhalt hat, **müssen** bei der weiteren Überarbeitung der RPS die für diese Bäume zuständigen Behörden, Verbände und Organisationen beteiligt werden.

**Die unterzeichnenden Organisationen fordern, dass die Richtlinien mit dem Erhalt und der Entwicklung der Alleen in unserer Kulturlandschaft abgestimmt werden.**

### **Forderungen zum Schutz und Erhalt der Baumreihen und Alleen an Landstraßen:**

Die RPS (2009) ist in Bezug auf den Umgang mit Straßenbäumen zu überarbeiten. Bei der weiteren Überarbeitung der RPS müssen die für Umwelt- und Naturschutz zuständigen Behörden, Verbände und Organisationen beteiligt werden. Das Bundesamt für Naturschutz sollte die Koordinierung eines ersten Vorgesprächs mit den Ländern zeitnah übernehmen.

Die Begriffspaare "(Einzel-)Baum am Straßenrand" und "Allee/einseitige Baumreihe" sind in die zukünftige RPS mit aufzunehmen. Entsprechend der dann entstehenden "Zuständigkeit" sind die für den Alleenschutz zuständigen Landesnaturschutzbehörden zu beteiligen. In 11 von 16 Bundesländern gibt es einen gesetzlichen Alleenschutz.

In gleicher Weise sind die Landesbehörden in denen der Alleenschutz bisher nicht förmlich per Gesetz geregelt ist, zu beteiligen, denn "einzelne" Straßenbäume, die z.B. über Baumschutzverordnungen geschützt sind, wären gleichermaßen betroffen, da es einzelne Bäume am Straßenrand bundesweit gibt. Ein Beteiligungsgebot ergibt sich aus

den Landesnaturschutzgesetzen mehrerer Bundesländer. Außer in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg stehen Alleeen auch noch in 9 weiteren Bundesländern unter gesetzlichem Schutz.

**Forderungen, die unverzüglich zum Schutz und Erhalt der Baumreihen und Alleeen an Landstraßen umgesetzt werden sollen:**

1. Die Vorschriften der RPS sollen in baumbestandenen Straßen grundsätzlich nicht von der zulässigen Geschwindigkeit abhängig gemacht werden, sondern insbesondere bei einer hohen Verkehrsbelastung  $\geq 2000$  DTV und bei gefährlichen Streckenabschnitten (z.B. im Bereich von Kreuzungen, Kurven, Böschungen) Anwendung finden.
2. Der Seitenabstand von Neupflanzungen muss flexibel nach den örtlichen Verhältnissen festgelegt werden. Was als absoluter Schutzraum anzusehen ist, hängt auch von der Gestaltung des Straßenbanketts ab. Zum Beispiel kann der Aufprall von der Fahrbahn abkommender Fahrzeuge durch einen Graben oder die Böschung abgefangen werden.
3. Lücken- und Nachbepflanzungen sind in der Flucht der Altbäume zu setzen. Sie gelten grundsätzlich nicht als Neupflanzungen. Für Fällungen von Straßenbäumen sind Ersatzpflanzungen generell einzuplanen. Für alle Pflanzungen ist eine verbindliche fünfjährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege einzuführen.
4. Das Anbringen von Schutzeinrichtungen muss generell Vorrang vor Baumfällungen bekommen. Das Entfernen von Gehölzen darf nur als letztes Mittel zulässig sein, wenn die Verkehrssicherheit nicht auf andere Weise gewährleistet werden kann. Sind Leitplanken vorhanden, sollen die Baumreihen flächensparend so entlang der Straße gepflanzt werden, dass sie diese beschatten und gegen Verwehungen wirken.
5. Forschungen zu Unfallursachen müssen in Auftrag geben werden, um gezielter Maßnahmen für eine höhere Verkehrssicherheit ergreifen zu können. Untersuchungen deuten an, dass die Alleendichte nicht ausschlaggebend ist. Unbedingt müssen auch die positiven Wirkungen von Alleeen auf die Verkehrssicherheit untersucht werden.
6. Eine angepasste Fahrweise ist durch Geschwindigkeitsbegrenzungen außerorts herbeizuführen (Beispiel Brandenburger Landstraßenerlass).
7. An Gefahrenstellen sind stationäre Radarstationen anzubringen. Sie senken die Abkommenswahrscheinlichkeit von Fahrzeugen signifikant.
8. Um den Erhalt der Alleeen zu sichern, sind Alleeenmanagement- und entwicklungs-konzepte zu erstellen, an denen Umweltverbände, Straßenbau- und Landwirtschaftsverwaltung mitarbeiten. Zu diesem Zweck bitten wir die Straßenbauverwaltungen, eine bundesweite Kartierung von Alleebäumen zu unterstützen.
9. Bundesländer sind bei der Einführung von Qualitätssicherungssystemen für die Pflanzung und Pflege von Straßenbäumen zu unterstützen.
10. Für die Pflege von Straßengehölzen sind ausreichende Mittel in die Haushalte einzuplanen. Die Mittelzuweisungen an die Straßenbauämter für die Unterhaltung von Bundesstraßen müssen dem Umfang des jeweiligen Baumbestandes entsprechen.
11. Zusätzlich sollen Initiativen zur Ergänzung von Alleeen bundesweit auch mit Drittmitteln gefördert werden (z.B. Naturschutzfonds der Länder, Deutsche Bundesstiftung Umwelt).

## Erläuterungen zu den Forderungen

1. Derzeit sollen gemäß RPS an Bundes- und Landesstraßen bei Neuanpflanzungen Pflanzabstände zum Straßenrand von mehr als 7,50 m eingehalten werden, wenn auf *Fahrzeug-Rückhaltesystemen* verzichtet wird. Ungeachtet der Verkehrsbelastung würde diese Regelung auch auf untergeordneten Straßen umgesetzt werden. Mit der folgenden Regelung könnten viele Alleen für immer ohne *Fahrzeug-Rückhaltesystemen* auskommen:

*„Bäume an Bundes- und Landesstraßen sollen bereits bei ihrer Anpflanzung mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen gesichert werden. Dies gilt nicht für Landesstraßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von kleiner gleich 2.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Für diese Straßen ist drei Jahre nach der Anpflanzung zu prüfen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit die nachträgliche Installation von Fahrzeug-Rückhaltesystemen erforderlich ist oder verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen sind.“ (Runderlass Land Brandenburg vom 25.7.2011 (ABl./11, [Nr. 35], S.1427)*

Dieses Beispiel setzt die RPS 2009 nicht außer Kraft, zeigt jedoch, dass kosteneffiziente angepasste landesspezifische Lösungen nicht weniger Verkehrssicherheit bedeuten müssen. Hierzu bedarf es dringend einer Klarstellung des BMVI gegenüber den zuständigen Landesbehörden.

2. Der Begriff „Lücke“ ist zu definieren. Dabei ist die Definition lt. ESAB 2006: „Zur Bestandssicherung von Alleen und einseitigen Baumreihen ... besteht die Möglichkeit, in kleineren Baum-lücken (ca. 100 m) eine Nachpflanzung unter Beibehaltung der bisherigen Baumflucht vorzunehmen.“ zu übernehmen.

Begründung:

Der Ersatz von Einzelbäumen in bestehenden Alleen gilt nicht als Neuanpflanzung (gemäß ARS 28/2010 (Bezug 1)). Eine Lückenbepflanzung im Altbestand von Alleen ist grundsätzlich in der vorhandenen Flucht möglich. Die Lücken müssen bis zu 100 m groß sein können, das heißt, dass in eine Lücke bis zu 10 Bäume gepflanzt werden können.

Diese Forderung ergibt sich aus der Tatsache, dass es oft nicht sinnvoll ist, in kleinere Lücken zu pflanzen, weil dann der Konkurrenzdruck der Nachbarbäume zu groß ist. Verschiedentlich wird unter „Lücke“ nur die Lücke für eine Pflanzung von max. zwei Bäumen verstanden. Deshalb ist hier eine Klarstellung notwendig.

3. Der Begriff „Neuanpflanzung“ ist zu definieren. Unter Neuanpflanzung darf keine Ersatzpflanzung oder Lückenbepflanzung verstanden werden.

Die RPS 2009 ist nur bei Neubau von Bundesfernstraßen **nicht** jedoch bei einer grundhaften Erneuerung von Bundesfernstraßen anzuwenden.

Definition: Unter einer grundhaften Erneuerung einer Straße ist nicht die Erneuerung des Belags gemeint, sondern eine Straßenverbreiterung mit komplett neuem Straßenaufbau.

Begründung:

Alleebäume stehen unter gesetzlichem Schutz. Die „Alleenstraße“ hat auch im Falle eines Neubaus Bestandsschutz, deshalb muss hier die ESAB zur Anwendung kommen. Baumfällungen im Zusammenhang mit einem grundhaften Straßenausbau sind am Standort zu ersetzen.

4. Grundsätzlich sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Alleen von 80 km/h oder weniger verbindlich vorgeschrieben werden.

Begründung:

Das Beispiel Brandenburg hat gezeigt, dass durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in Alleen verbunden mit einer konsequenten Kontrolle die Verkehrssicherheit in Alleen signifikant erhöht werden kann.

5. In die Mittelzuweisungen für die Unterhaltung der Bundesstraßen an die Straßenbauämter der Länder sind die Alleen und Baumreihen zu berücksichtigen, um so eine qualitätsgerechte Pflanzung und Pflege von Straßenbäumen zu unterstützen. Initiativen zur Ergänzung von Baumreihen zu Alleen sollen bundesweit gefördert werden (z.B. über einen Naturschutzfonds).