

Alleen als Natur- und Kulturgut erhalten

Forderungen zum Schutz und Erhalt der Baumreihen und Alleen

Stand: 22. März 2017

Alleenliebhaber sind meistens auch Autofahrer und haben natürlich ein großes Interesse an größtmöglicher Verkehrssicherheit. Aber wir alle wissen: Freiheit und Individualismus haben ihren Preis, absolute Sicherheit gibt es im Leben nicht. „Vision Zero“ verlangt perfekte Menschen. Auch die „Idee einer fehlerverzeihenden Straße“ scheint von einem abstrakten Perfektionswillen geprägt, die das Gegenteil von Lebensqualität zur Folge haben könnte. Deshalb gilt, dass trotz notwendiger Sicherheitsvorkehrungen bei der Anwendung des geltenden bundesweiten Regelwerkes RPS in Bezug auf Alleen und Baumreihen dringend Änderungen notwendig sind. Verhältnismäßigkeit muss gewahrt und Vernunft darf nicht ausgeschaltet werden.

Dieser Meinung sind inzwischen sehr viele Verbände. 2016 gründete sich die Parlamentsgruppe „Kulturgut Alleen“, der derzeit 32 Mitglieder des Bundestages aus allen Fraktionen angehören. Mit der folgenden Regelung könnten viele Alleen für immer ohne Fahrzeug-Rückhaltesysteme auskommen und Neuanpflanzungen könnten in Abständen bis 4m erfolgen:

Die unterzeichnenden Organisationen fordern, dass die Richtlinien mit dem Erhalt und der Entwicklung der Alleen in unserer Kulturlandschaft abgestimmt werden. Wir arbeiten hierin gemeinsam mit anderen Organisationen wie dem Deutschen Naturschutzring (DNR) sowie Mitgliedern des Deutschen Bundestages.

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 Alleen auch noch in 9 weiteren Bundesländern unter gesetzlichem Schutz.

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

1. Die Vorschriften der RPS sollen in baumbestandenem Straßen grundsätzlich nicht von der zulässigen Geschwindigkeit abhängig gemacht werden, sondern insbesondere bei einer hohen Verkehrsbelastung ≥ 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 gegeben 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 Alleen auf die Verkehrssicherheit untersucht werden.
6. Eine angepasste Fahrweise ist durch Geschwindigkeitsbegrenzungen außer Orts herbeizuführen (Beispiel Brandenburger Landstraßenerlass).
7. An Gefahrenstellen sind stationäre Radarstationen anzubringen. Sie senken die Abkommenswahrscheinlichkeit von Fahrzeugen signifikant.
8. Um den Erhalt der Alleen zu sichern, sind Alleenmanagement- 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. 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.
10. Zusätzlich sollen Initiativen zur Ergänzung von Alleen 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 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 Baumrücken (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).

Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
Bundesgeschäftsstelle
Reinhild Benning
Referat Landnutzung
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. (0 30) 2 75 86-481
reinhild.benning@bund.net

www.bund.net

www.bund-mecklenburg-vorpommern.de Thema:Alleenschutz

Rückfragen unter: Katharina Brückmann, Leiterin Alleenprojek BUND M-V,
0385 5213390 oder 0172 3848542

V.i.S.d.P : Katharina Brückmann, BUND Mecklenburg-Vorpommern
Rückfragen über BUND Mecklenburg-Vorpommern
Katharina Brückmann, Landesgeschäftsstelle Schwerin Tel.: 0385 52133914, oder 0172 3848542