

# **Erste Ergebnisse des Alleensicherungsprogramms Deutsche Alleenstraße in Mecklenburg-Vorpommern**

Dr. Sven Reiter, Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Michael Henneberg, STZ Angewandte Landschaftsplanung Rostock

## **Einleitung**

Im Alleenbericht der Landesregierung M-V wurde 2015 die Zielstellung eines Alleensicherungsprogramms für Mecklenburg-Vorpommern beschrieben. Darin heißt es:

„Die Straßenbauverwaltung beabsichtigt (...), ein Konzept zur Sicherung des Alleenbestandes (Alleensicherungsprogramm) zu erarbeiten, welches als Bestandteil der Alleenstrategie sowohl Maßnahmen zum Schutz des vorhandenen Baumbestandes wie auch zur Gewährleistung von Nach- und Neupflanzungen in Alleenstrecken beinhalten soll. Mit dem Alleensicherungsprogramm soll der Bedarf an Schutzstreifen für für Alt- und Neualleen ermittelt werden, der sich aus dem Konflikt des Alleenschutzes mit der ackerseitig angrenzenden Flächennutzung ergibt, um diesen Bedarf gezielt in laufende oder zu beantragende Bodenordnungsverfahren einzubringen bzw. Grunderwerbsverhandlungen gezielt für den Alleenschutz zu tätigen oder ackerseitige Schutzmaßnahmen für Alleebäume zu ergreifen. (...) Darüber hinaus sollen Strecken ermittelt werden, die für Nachpflanzungen in bestehenden Alleen geeignet sind. Das Programm soll mit allen Akteuren im Alleenschutz abgestimmt werden.“

Das Alleensicherungsprogramm Deutsche Alleenstraße greift diese fachlichen und politischen Zielstellungen als Pilotvorhaben auf. Entlang der Deutschen Alleenstraße, die 295 km von Nord nach Süd durch Mecklenburg-Vorpommern verläuft, und ein wichtiges touristisches Aushängeschild des Landes ist, werden alle Aspekte der Alleensicherung und der Alleenneuanlage exemplarisch betrachtet.

Das Pilotvorhaben startete 2016 und wird 2019 fertiggestellt sein.

## **Methodisches Vorgehen**

Das Alleensicherungsprogramm Deutsche Alleenstraße wurde in drei Schwerpunkte, Bestandserfassung, Landschaftsplanung und Flächenmanagement gegliedert.

Die Bestandserfassung erfolgte durch das Büro Kriedemann aus Schwerin über eine Befahrung zwischen Dezember 2016 und April 2017. Es erfasste die baumbestandenen Bereiche an den Bundes- und Landesstraßen hinsichtlich Baumart, Abstand zur Fahrbahnkante, Abstand zur angrenzenden Nutzung, inkl. Art dieser Nutzung sowie Alter und Vitalität der Bäume. Baumfreie Bereiche wurden nicht betrachtet. Die Bestandserfassung an der Straße erfolgte einseitig auf die begleitende Baumreihe ausgerichtet und nicht beidseitig. D.h. der Alleecharakter der Straße ergibt sich erst über eine Verschneidung beider Straßenseiten.

Die Landschaftsplanung führte die erfassten Daten mit Hilfe von Q-GIS zusammen und wertete die Daten hinsichtlich der Aspekte Alleensicherung und Alleenneuentwicklung aus. Baumfreie Abschnitte wurden gesondert erhoben und bewertet, um Strecken für eine Neupflanzung von Bäumen zu ermitteln.

Die Aufgabe des Flächenmanagement ist die Erfassung der Flurstücke und die Betrachtung von Möglichkeiten zum Grunderwerb, um Bäumen entlang der Straße nicht nur im Regelabstand zu pflanzen, sondern auch um zur angrenzenden Nutzung ausreichend Platz zum Schutz der Bäume zu erlangen.

Eine wichtige Grundlage für die Bearbeitung des Vorhabens war die Erarbeitung eines fachlichen Leitbildes für die Deutsche Alleenstraße der Zukunft. Das Leitbild ist durch folgende Aspekte geprägt:

- Einzigartigkeit der Allee als besondere historische Form der Verkehrsweegeanlage auch künftig unter Beachtung der Anforderungen der heutigen, modernen Mobilität gewährleisten
- Schutz und Erhalt des wertvollen Alleebestandes
- lange und geschlossene Alleenabschnitte entwickeln
- Gleichartigkeit des Alleenbildes wahren
- wichtiges Strukturelement, Verbindungsachse in der offenen Landschaft von M-V
- Verbindung von Natur- und Kulturroute => Förderung sanften Tourismus

Eine nachhaltige Alleenentwicklung ist ein komplexer Abwägungsprozess im Konfliktfeld divergierender Ansprüche. Einerseits gilt es die traditionellen Funktionen und Wertepotentiale einer Allee zu erhalten. Andererseits besteht die Notwendigkeit zur Berücksichtigung der stark gestiegenen Anforderungen an moderne Verkehrswege, die gleichzeitig auch ein Gefährdungspotential für den Alleenbestand darstellen.



*Historische Allee, Foto: Michael Henneberg*



*Neupflanzung unter Beachtung der geltenden Regelungen, Foto: Sven Reiter*

Wesentliche Aspekte in diesem Abwägungsprozess sind:

- Verkehrssicherheit
- Straßenausbauzustand
- ausreichender Pflanzraum
- prägenden Eigenschaften und Funktionen von Alleen sowie ihre regionale Bedeutung

### **Grundsätze der Alleensicherung und Alleenentwicklung**

Aufbauend auf dem erarbeiteten fachlichen Leitbild für die Deutsche Alleenstraße und den Aspekten des komplexen Abwägungsprozesses bei der Alleenplanung wurden Grundsätze für Alleensicherung und für Alleenentwicklung herausgearbeitet.

#### Grundsätze der Alleensicherung

- Schaffung von Schutz- und Pufferstreifen bei vitalen Jung- und Altbeständen insbes. bei Gefährdung durch Nachbarschaftsnutzung
- bei Altbeständen die fachgerechte Pflege und Unterhaltung, zur langfristigen Sicherung der Vitalität und somit der Verkehrssicherheit
- bei Jungbeständen die fachgerechte Pflege und Unterhaltung, zur Entwicklung einer vitalen Allee

## Grundsätze der Alleenentwicklung

Eine Neupflanzung muss immer prioritär und nachhaltig nach folgenden Grundsätzen erfolgen:

- Pflanzung nur an langen baumfreien Straßenabschnitten und geeigneter Topografie
- Pflanzung nur an ausgebauten Straßenabschnitten bzw. Kopplung der Maßnahme mit dem Ausbau
- Pflanzung nur bei ausreichendem Abstand zur Straße und zur Nachbarschaftsnutzung unter Beachtung gesetzlicher Grundlagen
- Gleichzeitige Pflanzung bei der Anlage straßenbegleitender Radwege, wenn möglich Pflanzung zwischen Radweg und Straße
- Auffüllen von Lücken <100 m nur in Jungbeständen zur Wahrung des einheitlichen Gesamtbildes
- Berücksichtigung regionaler Alleenkonzepte

Standorte zur Neu- und Nachpflanzung von Straßenbäumen sind dann geeignet wenn sie,

- verkehrssicher,
- nachhaltig und
- langfristig gesicherter sind!

Verkehrssicher ist ein Standort nur, wenn die bundeseinheitlichen Regelungen durch ESAB und RPS (Umsetzung im Alleenerlass des Landes M-V) erfüllt sind. Zudem erfolgt keine Bepflanzung von Kurven mit engen Radien, von Haltesichtweiten und von Unfallhäufungsschwerpunkten.

Nachhaltig ist ein Standort nur bei ausreichend großen Pflanzbereichen hinter dem Graben mit günstigen Standortbedingungen für die Bäume. Dabei sind sowohl die rechtlich vorgeschriebenen Mindestabstände zur Straße einzuhalten (B Straße 4,5 m und L-Straße 3,0 m) als auch notwendige Abstände zur angrenzenden Nutzung zu wahren (MV strebt hier 2,5 m an).

Langfristig gesichert ist ein Pflanzstandort nur, wenn es sich um ein Grundstück der Straßenbauverwaltung des Landes M-V bzw. des Bundes handelt.

Ausschluss bzw. Einschränkungen von Neu- und Nachpflanzungen ergeben sich durch:

- direkt angrenzende Bebauung
- parallel zur Straße verlaufende nicht überbaubare Leitungstrassen
- geschützte Biotope nach § 20 NatSchAG M-V
- Wald, weil Alleen vorrangig als strukturierendes Element in der freien Landschaft wirken sollen. Ausnahme nur, wenn im Wald der Waldrand bei einer Neupflanzung ausreichend zurück rücken kann

- ungünstige Topografie im Straßennebenraum (z.B. steile Böschungen, abfallend wie steigend)
- planerische Nutzungsbeschränkungen aus Sicht der Raumordnung (z.B. Vorranggebiete für andere Nutzungen)
- ungünstige Standortbedingungen wie z.B. Vernässungen

## **Erste Ergebnisse**

### **Allgemeine Angaben zum Baumbestand**

Die Deutsche Alleenstraße ist ohne die Kreis- und Kommunalstraßen 256 km lang. D.h., die im Rahmen des Projektes betrachtete Straßenlänge beidseitig beträgt ohne Kreis- und Kommunalstraßen 512 km. Alle nachfolgenden Angaben beziehen sich nicht auf km-Straße sondern immer auf die Summe aus rechter und linker Straßenseite, also auf 512 km. Rund 250 km sind mit Bäumen bestanden (B-Str., L-Str. ohne OD). Davon wurden 171 km vor 1990 bepflanzt, 56 km nach 1990 und für 23 km war keine Pflanzepoche zuordenbar. Baumfreie Abschnitte konnten insgesamt (B-Str., L-Str. ohne OD) an 182 km ermittelt werden. Die Länge der baumfreien Abschnitte  $\geq 100$  m (B-Str., L-Str. ohne OD) beträgt 174 km. Radwege mit Baumbestand gibt es an 11 km.

Laut Alleenerlass M-V muss an B-Straßen der Abstand zwischen Fahrbahnkante (FbK) und Baum 4,5 m betragen. An der Deutschen Alleenstraße wird dieser Abstand im Bestand nur an 4,4 km erreicht.

An L-Straßen muss lt. Alleenerlass M-V der Abstand zw. FbK und Baum bei mindestens 3 m liegen. Nur an 26,8 km wird dieser Abstand erreicht.

Der Abstand der Bäume zur angrenzenden Nutzung ist sehr differenziert.

Baumarten die in ihrem Bestand aufgrund von Krankheiten (Esche und Kastanie) gefährdet sind bzw. die als Alleebaum (Pappel) ungeeignet sind, machen ca. 90 km Streckenlänge an der Deutschen Alleenstraße in M-V aus. Davon sind:

Reinbestand Esche: 18 km

Reinbestand Kastanie: 12 km

Reinbestand Pappel/Hybridpappel: 4 km

Mischbestand (mit anderen Baumarten): 64 km

36 km dieser Bestände befinden sich an B-Straßen und 54 km an L-Straßen. An ca. 14 km Eschenbeständen wurde Eschentriebsterben und an ca. 9 km Kastanienbeständen Pseudomonasbefall festgestellt.

Bei den gefährdeten Baumbeständen handelt es sich überwiegend um Altbaumbestände, denn ca. 62 km der 90 km Streckenlänge sind der Pflanzepoche vor 1990 zuzuordnen. Nur 16 km wurden nach 1990 gepflanzt und 12 km sind vom Alter her Mischbestände.

## **Abschnitte mit dem Ziel Alleensicherung**

An der Deutschen Alleenstraße in M-V wurden ca. 100 km Straßenlänge mit Alt- bzw. Jungbaumbeständen auf ausreichend breiten Straßennebenraumgrundstücken ausgewiesen. Hier ist aktuell nur eine fachgerechte Pflege erforderlich.



*Altbestand, nur fachgerechte Pflege notwendig, Foto: M. Henneberg*

Auf ca. 70 km Straßenlänge stehen Altbaumbestände mit ausreichendem Abstand zur Nachbarschaftsnutzung. Hier ist aktuell nur eine fachgerechte Pflege erforderlich. Bei Abgang und beabsichtigter Neupflanzung reicht das Straßennebenraumgrundstück nicht aus, um den erforderlichen Abstand sowohl zwischen Fahrbahnkante und Baum, als auch zwischen Baum und Nachbarschaftsnutzung zu gewährleisten. Dazu ist Grunderwerb erforderlich.

Auf ca. 30 km Straßenlänge stehen Altbaumbestände, wo aufgrund der Nachbarschaftsnutzung keine Neupflanzung von Straßenbäumen angestrebt werden kann. Hier steht die fachgerechte Pflege der Altbaumbestände im Vordergrund.

Auf 2 km Straßenlänge stehen lückige Jungbaumstände, bei denen umgehend die Lücken wieder mit neuen Bäumen gefüllt werden sollten. Nur so ist ein geschlossener und gleichartiger Baumbestand langfristig zu sichern.

Auf knapp 90 km Straßenlänge wurden durch angrenzende Nutzungen Schädigungen von Bäumen festgestellt bzw. es besteht akute Gefahr dazu wegen der sehr geringen Abstände zur angrenzenden Nutzung. Deshalb sind kurz- und mittelfristig Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um vitale Bestände lange zu erhalten. Das kann auf der Hälfte der Streckenlänge auf „eigenem“ Straßennebenraumgrundstück bzw. müsste auf der anderen Hälfte der Streckenlänge auf noch zu erwerbendem Grundstück erfolgen.



*Baumschaden durch angrenzende Nutzung,  
Foto: K. Kriedemann*



*Sicherung Neupflanzung zur angrenzenden  
Nutzung um Schäden zu vermeiden  
Foto: H. Münch*

### **Abschnitte mit dem Ziel Alleenenwicklung**

Von den 512 km Straßenlänge an der Deutschen Alleenstraße in M-V sind 178 km Straßenabschnitte > 100 m ohne Baumbestand. Davon besteht an ca. 30 km Streckenlänge ein kurzfristiges Pflanzpotenzial, da an diesen Abschnitten für eine Neupflanzung kein Grunderwerb erforderlich ist. Hier weist das Straßengrundstück eine ausreichende Breite auf. An weiteren 68 km Streckenlänge wäre eine Neupflanzung nur nach zusätzlichem Grunderwerb möglich. Hier ist das Straßengrundstück zu schmal, um regelkonform neue Bäume zu pflanzen.



*Baumfreier Abschnitt für Neupflanzung geeignet, Foto: M. Henneberg*

Eine Möglichkeit zum Grunderwerb wäre die Teilnahme an Bodenordnungsverfahren (BOV). Eine Prüfung entlang der Deutschen Alleenstraße ergab, dass zwar 7 BOV den Streckenverlauf berühren, aber nur 2 Verfahren sich in einer Phase der Bearbeitung befinden, wo noch Flächentausch im Interesse der Straßenbauverwaltung möglich wäre.

An 78 km Straßenlänge wird künftig, wenn überhaupt nur eingeschränkt, eine Neupflanzung möglich sein, da sich diese Abschnitte überwiegend im Wald bzw. in Kreuzungsbereichen, Böschungen oder engen Kurven befinden.

## **Zusammenfassung, Ausblick**

Die Auswertungen der Bestandserhebung und der planerischen Umsetzung zeigen, dass sowohl Alleensicherungs-, als auch Alleenenentwicklungsmaßnahmen in allen Teilzielstellungen möglich sind. Neben einigen Abschnitten, in denen kurzfristig Maßnahmen mit hoher Priorität umgesetzt werden können, gibt es eine Vielzahl von Abschnitten in denen Grunderwerb erforderlich ist, um die Ziele umzusetzen.

Für die praktische Umsetzung wurde zu jedem Einzelvorhaben ein Steckbrief erarbeitet, der alle notwendigen Angaben zum Vorhaben und eine Priorisierung des Vorhabens enthält. Aus hochrangig priorisierten Vorhaben werden zwei Pilotprojekte für die Alleensicherung und zwei für die Alleenenentwicklung erarbeitet. Für diese vertiefenden Untersuchungen sind bisher mit der Zielstellung Alleensicherung ein Abschnitt an der L20 (060) südwestlich Malchin sowie zwei Abschnitte an der L24 (070 u. 080) bei Sietow und mit der Zielstellung Alleenenentwicklung zwei Abschnitte an der L30 (255 u. 260) auf Rügen bei Altenkirchen vorgesehen.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen werden in GIS-gestützten thematischen Planungskarten für die praktische Umsetzung dargestellt.

Im März 2019 wird zum Abschluss der Projektbearbeitung ein Workshop zur Ergebnispräsentation durchgeführt.

## **Kontakt**

Dr. Sven Reiter, Landesamt Für Straßenbau und Verkehr M-V

Erich-Schlesinger-Str. 35

18059 Rostock

Tel.: 0381 122-3204

sven.Reiter@sbv.mv-regierung.de

Dr. Michael Henneberg, STZ Angewandte Landschaftsplanung,

c/o Universität Rostock, AUF

Justus-von-Liebig-Weg 6

18059 Rostock

Tel. 0381 498 3246

michael.henneberg@uni-rostock.de