

Parlamentarischer Abend zum Erhalt der Alleen in Deutschland

Droht den Alleen bald das Aus?

Mit der Modernisierung und Motorisierung ist der Platz nicht nur auf, sondern auch an der Straße knapp geworden. Wenn es um das Thema Verkehrssicherheit geht, sehen viele in den Alleebäumen ein tödliches Hindernis. Viele Verbände und Interessengemeinschaften fürchten um die alte Bestände und auch Neupflanzungen werden durch neue Richtlinien fast unmöglich. Sind Alleen in Deutschland bald Geschichte?



Alleen können als selbsterklärende Straße

Aufklärung und Lösungsansätze suchen daher verschiedene Interessensgemeinschaften, die sich für den Schutz und den Ausbau von Alleen in Deutschland stark machen. Auf einem Parlamentarischen Abend, zu dem der Bundestagsabgeordnete Josef Göppel am 24. Februar geladen hatte, sollte in kleiner Runde neue Impulse für Lösungen gesucht werden. In der Parlamentarischen Gesellschaft in Berlin, einem Treffpunkt der Abgeordneten, um die persönlichen Beziehungen über Parlaments- und Parteigrenzen hinweg zu fördern, trafen sich bei der Veranstaltung, die auch von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) unterstützt wurde, Vertreter und Refe-

renten unterschiedlichster Richtungen wie vom Bund für Natur und Umweltschutz (BUND), dem ADAC, vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur und der Deutschen Alleenstraße.

Die Norm aller Dinge

In Europa und speziell in Deutschland gibt es nahezu für alle Dinge eine Norm, so auch bei der zweckdienlichen Definition einer Allee: als Allee gilt eine Straße, die auf einer Mindestlänge von 50 Metern auf beiden Seite mit Bäumen besäumt ist. Bäume, im Fachjargon auch wenig charmant als Straßenbegleitgrün bezeichnet, gelten in der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen (RPS) im Kapitel 3.3.1.1, als nicht verformbare Einzelhindernisse,

wenn der Stammumfang mehr als 25 Zentimeter beträgt. Das trifft so nahezu auf jeden Baum ab einem Durchmesser von 8 Zentimeter zu.

Das technische überarbeitete Regelwerk aus dem Jahr 2009 sorgt in den Kommunen und Straßenbaubehörden für allerlei Verwirrung und Aktionismus. Der Grund: Als Verkehrssicherungsmaßnahme wurde der Abstand der Bäume zum Straßenrand von 4,50 Meter auf 7,50 Meter erweitert, manche Straßenbaubehörde fordere sogar einen Mindestabstand von 8,50 Meter bis 12,50 Meter. Die RPS soll dabei in erster Linie auf Bundesstraßen angewendet werden, mit der Empfehlung an die Länder, auch Landstraßen mit einzubeziehen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.



Schutz bei gefährlichem Straßenverlauf könnten Leitplanken bieten.



Der Pflanzabstand ist laut RPS auf 7,50 Meter gewachsen.



am Fahrer bei der Orientierung helfen.



Neupflanzungen werden wegen der RPS immer schwieriger und führt zu lückigen Beständen.

Statt Lücken zu füllen

Rechts sind Bäume links sind Bäume und größer werden die Zwischenräume, weil aufgrund der RPS in manchen Kommunen begonnen wurde, auch alte Baumbestände abzuholzen, beziehungsweise wird bei Verlust eines Baumes keine Lückenbepflanzung mehr vorgenommen.

Und auch Neuanpflanzungen scheinen unter diesen Vorzeichen eher utopisch, da es fast unmöglich erscheint, die Vorgaben des Mindestabstandes zum Straßenrand zu erfüllen. In der Regel sind im ländlichen Bereich die Straßen von wertvollen Ackerflächen gesäumt. Deren Verkauf durch die Landwirte sei wegen wirtschaftlicher Interessen und einem Verlust an Produktionsfläche wohl kaum bezahlbar.

Dieter Stier, vom Agrarausschuss des Deutschen Bundestages betonte hingegen, dass auch die Landwirte die Bedeutung, die Schönheit und Notwendigkeit der Alleen erkannt hätten und viel mehr als Partner und nicht als Gegner für einen gemeinsamen Dialog gesehen werden sollten. Aber auch im urbanen oder pre-urbanen Raum dürfte es weder dieses Flächenangebot noch die finanziellen Mittel zum Erwerb der geforderten Fläche geben. Das macht es in der Praxis nicht einfacher, denn wie verfährt man im Alltag mit Bestandsbäumen, Neuanpflanzun-

gen oder beim Schließen von Lücken? Dr. Stefan Krause vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur befürwortet auf Behördenseite eine Einzelfallbetrachtung beim Umgang und Erhalt von Alleen und deren Neuanlage. Ziel sei es, eine *verzeihende Infrastruktur* mit möglichst wenig Unfallopfern zu schaffen.

RPS versus ABS und ESP

Schon die Römer haben die Vorteile einer schattigen Allee beim Bau der berühmten Via Appia zu schätzen gewusst. Und auch in Deutschland setzte sich Preußenkönig König Friedrich Wilhelm IV in seinem Alleen-Erlass von 1841 ein „...aufs Strengste darauf zu achten, dass Lichten und Aushauen prachtvoller Alleen, wie solches seine Majestät hier und da bemerkt habe, künftig durchaus unterbleibe“, um den Bestand von Alleen zu erhalten. Als ein nicht verformbares punktuell Einzelhindernis wurde das Straßenbegleitgrün erst mit der automobilen Revolution, die ein erhebliches Verkehrsaufkommen nach sich zog, wahrgenommen.

Selbst der ADAC, heute Kooperationspartner und großer Unterstützer der Deutschen Alleenstraße, führte in den 60er Jahren wegen der scheinbar erhöhten Unfallgefahr in den alten Bundesländern eine Kampagne gegen die grünen Kulturdenkmale. Obwohl in den

vergangenen Jahren die Sicherheit von Autos durch ABS, ESP, Airbags, aktiven und passiven Knautschzonen um ein Vielfaches verbessert wurde, scheint der Baum in vielen Köpfen immer noch der größte Feind des Autofahrers zu sein.

Baum als Staatsfeind Nr. 1?

Die Allee sei als Kulturgut und Tourismusmagnet unbestritten, äußerte sich Werner Pfeiffer vom ADAC. Aber auf der anderen Seite dürfe man nicht vergessen, dass von den 3290 Verkehrstoten im Jahr 2013, 507 Menschen ihr Leben an einem Baum gelassen hätten. Wie viele Alleebäume dabei Ursache waren, gehe aus der Statistik allerdings nicht hervor. Sind es tatsächlich die Alleebäume, die dem ▶

Anzeige

- preiswert
- zuverlässig
- schnell



H. von Hellms
Export-Baumschule

Haidkamp 97
25421 Pinneberg

Tel.: 0 41 01/80 01-0
Fax: 0 41 01/80 01-50
Mail: info@vonhellms.de

www.vonhellms.de

Ihr Partner
für Grün
in Deutschland
und Europa



Foto: Marc Vorwerk

Die Veranstaltung sorgte für viel Diskussionsbedarf.

Forderungen

Im Vorfeld der Veranstaltung wurden von den Verbänden und Interessensgemeinschaften gemeinsame Forderungen aufgestellt. Diese sollen auch Verkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegt werden.

- Alleenschutz muss zur Selbstverständlichkeit werden, auch für die Straßenbaulastträger.
- Neufassung der RPS unter Hinzuziehung der Naturschutzverbände
- Schutzmaßnahmen, wie Leitplanken und Geschwindigkeitsbeschränkungen, sollten erstes Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sein.
- Beim Straßenausbau muss der Erwerb von zusätzlichem Land für die Wiederanpflanzung gefälltter Alleen vorgesehen werden.
- Es bedarf einer flächendeckenden Kartierung von Alleen.
- Der Schutz von Straßenbäumen und Alleen muss in alle Naturschutzgesetze integriert werden.
- Programme zur Neuanpflanzung und zur Sanierung alter Alleen sind nötig.

mv

► Autofahrer auf einer schnurgeraden Strecke als Hindernis im Weg stehen oder könnte sich die Zahl der Verkehrstoten vielleicht eher durch menschliches Fehlverhalten, wie überhöhte Geschwindigkeit, Fahruntüchtigkeit durch Alkohol, Übermut oder fehlende Fahrpraxis bei jungen Autofahrern erklären?

Alleen bieten laut der Meinung einiger Referenten eine selbsterklärende Straßenführung und tragen so theoretisch mehr zur Sicherheit bei. Deshalb sieht Katharina Brückmann vom BUND auch die Eigenverantwortung der Autofahrer für mehr Sicherheit auf der Straße gefordert. Wie viel Mündigkeit ist den Bürgern zuzutrauen und in wie weit kann und muss man Autofahrer vor ihren eigenen Unzulänglichkeiten schützen? Durch Tempolimits und Geschwindigkeitskontrollen in Alleenbereichen sowie eine gezielte Schulung von Fahrteilnehmern könnte man die Verkehrssicherheit mehr erhöhen, als durch die Forderung nach passiven Rückhaltesystemen wie Leitplanken.

Alleen sind nicht nur schön anzuschauen und bieten Lebensräume für Tiere, sondern sind ein kla-

rer Faktor beim Klimaschutz und der Luftreinhaltung. Gut funktionierende Alleen könnten laut Helmut Selders vom Bund deutscher Baumschulen (BdB) zudem eine Schutzfunktion übernehmen. Klimaphänomene wie die Sandstürme mit katastrophalen Unfällen in den Jahren 2004, 2011 und 2014 auf den Autobahnen Mecklenburg-Vorpommerns hätten durch eine Randbepflanzung mit Bäumen vermieden werden können. Die deutsche Baumschulwirtschaft sei bestens aufgestellt, Bäume entsprechend ihrem späteren Verwendungszweck zu produzieren, so Selders.

Die anschließende Diskussionsrunde brachte zwar kein greifbares Ergebnis, manifestierte jedoch bei den Teilnehmern um so mehr den Wunsch, das Thema Alleenschutz lösungsorientiert und auf höchster Ebene in der Bundespolitik voranzutreiben. Angesichts vieler anderer Komplikationen der heutigen Zeit ein ziemliches Luxusproblem, welches eigentlich schon durch wenige Maßnahmen ohne langwierige Abstimmungsprozesse und neue Gesetze gelöst werden könnte.

Marc Vorwerk,
Berlin

Wie Watte im Winter

Wer an einem kalten, schneelosen Wintertag durch einen Buchen- oder Laubmischwald spaziert, trifft manchmal auf bizarre Gebilde an Totholz: An einzelnen Ästen hängen schneeweiße, dichte, wellig gebogene, haarfeine Fäden, die

ähnlich wie Zuckerwatte aussehen. Sie wachsen quer zur Achse des Astes an rindenfreien Stellen.

Der erste Eindruck lässt auf einen Pilz schließen – und tatsächlich gibt es einen Pilz, der ähnlich aussieht: Der Ästige Stachelbart (*Hericium coralloides*) kommt meist auf Buchen sowie Eichen, Ulmen, Eschen Pappeln und Birken vor, ist aber in Mitteleuropa selten. Eine Verwechslung ist nur aus weiterer Entfernung möglich.

Bei dieser „Zuckerwatte“ handelt sich um eine besondere Form des Eises: sogenanntes Haareis oder Eiswolle. Dabei bilden sich an abgestorbenen Laubholzästen Haare aus Eis, die 30–100 mm lang und zum Teil nur 0,02 mm dick, zusammen aber stark genug sind,

um sogar die Borke vom Ast abzusprengen.

Das Besondere dieser Eisform ist, dass sie nicht wie ein Eiszapfen an den Enden, sondern von ihrer Basis her wächst. Die Eishaare bilden erstaunlich schnell (5–10 mm/h), solange genügend Wasser aus dem Holz nachgeliefert wird. Eine Nacht genügt somit für eine ausgeprägte Haarbildung, wobei das lokale Mikroklima eine wesentliche Rolle spielt.

Zwar sind die genauen Prozesse der Eishaarbildung weiterhin unklar, doch Forscher vermuten aufgrund von Ligninresten in den geschmolzenen Eishaaren, dass Lignin oder ein ähnlicher Stoff das Eis in dieser Form hält. Haareis könnte dem Baumpilz als „Frostschutzmittel“ dienen, denn so gefriert das Wasser nicht dort, wo der Pilz wohnt. F. Angermüller/ db

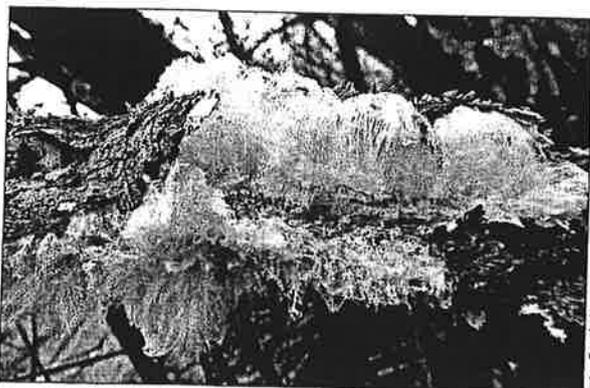


Foto: Frank Angermüller

Seltenes Naturphänomen: Haareis an Totholz