

Alleen: Kulturgut versus Verkehrshindernis

Parlamentarischer Abend zum Erhalt der Alleen in Deutschland und den Abstandvorgaben der RPS. Von Marc Vorwerk

Asien, heißt es im Liedtext der ostdeutschen Band Puhdys. Kein erstrebenswertes Ziel, wenn man an Straßenbäume in der Stadt denkt. Und auch auf dem Land kann das Schicksal für Bäume am Straßenrand eine Herausforderung sein. Warum Alleen in Deutschland vielleicht bald vom Aussterben bedroht sind, ist nicht immer leicht zu verstehen.

Des Rätsels Lösung?

Lösungsansätze suchen daher diverse 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, sollten in Kleiner Runde neue Impulse für Lösungen gesucht werden. In der Parlamentarischen Gesellschaft in Berlin trafen sich bei der Veranstaltung, die auch von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) unterstützt wurde, hochrangige Vertreter unterschiedlichster Richtungen – wie vom Bund für Natur und Umweltschutz (BUND), dem ADAC und vom Bundesverkehrsministerium.

Die Norm aller Dinge

In Europa, speziell in Deutschland, gibt es nahezu für alle Dinge eine Norm, so auch für die zweckdienliche Definition einer Allee: Als Allee gilt eine Straße, die auf einer Mindestlänge von 50 Metern auf beiden Seiten mit Bäumen besät ist. Bäume, im Fachjargon auch als Straßenbegleitgrün bezeichnet, gelten nach einer Information des Bundesverkehrsministeriums zur Richtlinie für passiven Schutz an Straßen (RPS) an die Straßenbaubehörden der Länder vom 20. Dezember 2010 „nach Kapitel 3.3.1.1 dieser Richtlinie als ‚nicht verformbare punktuelle Einzelhindernisse‘, wenn ihr Stammumfang mehr als 25 Zentimeter beträgt. Das ist bereits bei einem Stammdurchmesser von acht Zentimetern der Fall.“

Das technisch überarbeitete Regelwerk von 2009 sorgt in Kommunen und Straßenbaubehörden für Verwirrung und Akronymismus, da als Verkehrssicherungsmaßnahme der Abstand der Bäume zum Straßenrand von 4,5 auf 7,5 Meter erweitert wurde – manche Straßenbaubehörde fordert sogar einen Mindestabstand von 8,5 bis 12,5 Metern. Die RPS soll dabei in erster Linie auf Bundesstraßen angewendet werden, mit der Empfehlung an die Länder, auch Landstraßen für eine bessere Verkehrssicherheit einzubeziehen.

Rechts Bäume, links Bäume ...

... und größer werden die Zwischenräume, weil aufgrund der RPS in manchen Kommunen begonnen wurde, auch alte Baumbestände abzuholzen, oder es wird bei Verlust eines Baumes keine Lückenbepflanzung mehr vorgenommen. Und auch Neuanpflanzungen scheinen 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



Kastanienallee mit Nachpflanzungen in Sachsen.

Foto: E. Pfeifer



„Gut funktionierende Alleen können eine Schutzfunktion übernehmen.“

Helmut Selders, BdD-Präsident

Verlust an Produktionsfläche wohl kaum bezahlbar. Dieter Stier vom Agrararschuss des Deutschen Bundestages betonte dagegen, dass auch die Landwirte Bedeutung, Schönheit und Notwendigkeit der Alleen erkannt hätten und mehr als Partner statt 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. Dr. Stefan Krause vom Bundesverkehrsministerium befürwortet auf Behördenseite eine Einzelfallbetrachtung beim Erhalt von Alleen und deren Neuanlage. Ziel sei es, eine verzehnde Infrastruktur mit möglichst wenig Unfallopfern zu schaffen.

RPS versus ABS und ESP

In Deutschland setzte sich Preußenkönig König Friedrich Wilhelm IV in seinem Alleen-Erlass (1841) ein, „aufs Strengste darauf zu achten, dass Lichten und Aussehen prachtvoller Alleen, wie solches seine Majestät hier und da bemerkt habe, künftig durchaus unterbleibe“. Als ein nicht verformbares punktelles Einzelhindernis wurde das Straßenbegleitgrün erst mit der automatischen Revolution wahrgenommen. Selbst der ADAC, heute Kooperationspartner und großer Un-

Gemeinsame Forderungen

Schon im Vorfeld der Veranstaltung wurde von Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Bund deutscher Baumschulen (BdB) und Deutschem Naturschutzring (DNR) ein gemeinsamer Katalog mit Forderungen aufgestellt. Dieser soll unter anderem auch Verkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegt werden:

- Alleenschutz muss zur Selbstverständlichkeit werden, auch für Straßenbau-lastträger;
- der Schutz von Straßenbäumen und Alleen muss in alle Naturschutzgesetze integriert werden;

- 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 gefälliger Alleen vor-gesehen werden;
- es bedarf einer flächendeckenden Kartierung von Alleen;
- Programme zur Neuanpflanzung und Sanierung alter Alleen sind nötig. (mw)

terstützer der Deutschen Alleenstraße, führte in den 60er-Jahren wegen der scheinbar erhöhten Unfallgefahr in den alten Bundesländern eine Kampagne gegen die grünen Kulturdenkmale. Obwohl sich in den vergangenen Jahren die Sicherheit von Autos durch ABS, ESP, Airbags und Knautschzonen um ein Vielfaches verbessert wurde, scheint der Baum in vielen Köpfen immer noch der größte Feind des Autofahrers zu sein.

Der Baum, Staatsfeind Nr. 1?

Die Allee sei als Kulturgut und Tourismusmagnet unbestritten, äußerte sich Werner Pfeiffer vom ADAC. Aber man dürfe nicht vergessen, dass von den 3,290 Verkehrstoten im Jahr 2013 507 Menschen ihr Leben an einem Baum gelassen hätten. Wie viele Alleebäume darunter waren, gehe aus der Statistik nicht hervor. Sind es tatsächlich die Alleebäume, die dem Autofahrer auf einer schnurgeraden Strecke als Hindernis im Weg stehen oder könnte sich die Zahl der Verkehrstoten eher durch menschliches Fehlverhalten – wie überhöhte Geschwindigkeit, Fahruntüchtigkeit durch Alkohol oder fehlende Fahrpraxis erklären?

Alleen bieten laut Meinung einiger Referenten eine selbsterklärende Straßenführung und trügen so theoretisch mehr zur Sicherheit bei. Deshalb sieht Katha-

rina Brückmann vom BUND auch die Eigenverantwortung der Autofahrer für mehr Sicherheit auf der Straße gefordert. Wie viel Mündigkeit ist den Bürgern zutrauen, und in wie weit kann und muss man Autofahrer vor ihrer eigenen Unzulänglichkeit schützen? Durch Tempolimits und Geschwindigkeitskontrollen sowie gezielte Schulung von Fahrteilnehmern könnte man die Verkehrssicherheit mehr erhöhen als durch passivere Rückhaltesystemen wie Leitplanken.

Alleen sind nicht nur schön anzusehen und bieten Lebensräume für Tiere, sondern sind ein klarer Faktor bei Klimaschutz und Luftreinhaltung. Gut funktionierende Alleen könnten laut BdD-Präsident Helmut Selders 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 entsprekend ihrem späteren Verwendungszweck zu produzieren, so Selders. Die anschließende Diskussion brachte zwar kein greifbares Ergebnis, weckte jedoch bei den Teilnehmern umso mehr den Wunsch, das Thema Alleenschutz in der Bundespolitik voranzutreiben. ■