

## Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg

### - Konzeption und Umsetzung -

Monika Engels, Katja Glante

Alleenstraßen prägen das Erscheinungsbild der offenen Brandenburger Landschaften zwischen den großräumigen Wald- und Seengebieten. Sie sind in ihrer Dimension, Geschlossenheit und ästhetischen Schönheit etwas Einzigartiges in Deutschland und in Europa. Sie weisen ein hohes Identifikationspotential auf und bestimmen als touristisches und landschaftliches Leitmotiv eindrucksvoll die Brandenburger Region.

Es ist erklärtes politisches und gesetzlich verankertes Ziel in Brandenburg, diese landeskulturellen Werte zu erhalten, die einer langen historischen Tradition entspringen. Dazu bedarf es vielfältiger gemeinsamer Anstrengungen und Überlegungen. Die Funktionen der Alleen haben sich in den vergangenen 50 Jahren mit der Zunahme des Verkehrs gewandelt. Daher wurde in Brandenburg ein nachhaltiges Alleenkonzept für Verkehr und Landschaften für die Zukunft entwickelt, welches Ästhetik und Ökologie - Mobilität und Infrastruktur gleichermaßen berücksichtigt. Die Umsetzung ist jedoch eine anspruchsvolle landesweite Aufgabe.



Abb. 1: Allee mit Kronenschluss in Brandenburg

### **Alleen an Bundes- und Landesstraßen**

Brandenburg ist das alleenreichste Bundesland. Nach der Gesamterfassung des Straßenbegleitgrüns an Bundes- und Landesstraßen im Jahr 2014 stehen an dem insgesamt rund 8.500 Kilometer langen Straßennetz außerorts ca. 2.050 Kilometer Alleen. Diese genießen besonderen gesetzlichen Schutz und werden in einer Alleenkarte dargestellt (siehe Abb. 2). Die Alleelänge entspricht ca. 4.100 Kilometer Baumreihen in Alleen, für die ein Bestand von ca. 340.000 Bäumen hochgerechnet wurde. Hinzu kommen ca. 905 Kilometer Straßen außerorts mit einseitigen Baumreihen, 1.166 Kilometer Straßen mit sonstigen Straßenbäume und 386 Kilometer Straßen mit Feldgehölzstrukturen. 431 Kilometer Alleen verlaufen in Waldgebieten.

Die landesweiten Erhebungen an Bundes- und Landesstraßen werden seit 1992 kontinuierlich vorgenommen und stetig verbessert. Die Ergebnisse der Kartierungen werden in das Fachinformationssystem „Straßenbäume“ (FIS) eingegeben, welches in die allgemeine

Straßendatenbank der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg integriert ist. Die Straßenbauverwaltung verfügt damit über einen Datenfundus, der aktuelle Bestandsanalysen nach zeitlichen und regionalen Ansätzen und die Modellierung von Entwicklungskonzepten ermöglicht. Das System wird genutzt, um Potentialanalysen für Pflanzstandorte und konkrete mehrjährige Vorplanungen zu erstellen. Die jährlich aktualisierte Alleenkarte und statistische Erhebungen werden regelmäßig auf der Homepage des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg veröffentlicht: <http://www.lsb.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.258774.de>

Die Landkreise und Kommunen in Brandenburg erfassen die Alleen an den Straßen ihrer Zuständigkeit bislang nicht vollständig. Es wird eingeschätzt, dass hier ca. weitere 4.500 Kilometer Alleen vorhanden sind. Nimmt man noch die rund 500 Kilometer Alleen an Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Ortschaften hinzu, weist das Land Brandenburg eine stattliche Gesamtlänge von ca. 7.000 Kilometern Alleen auf.

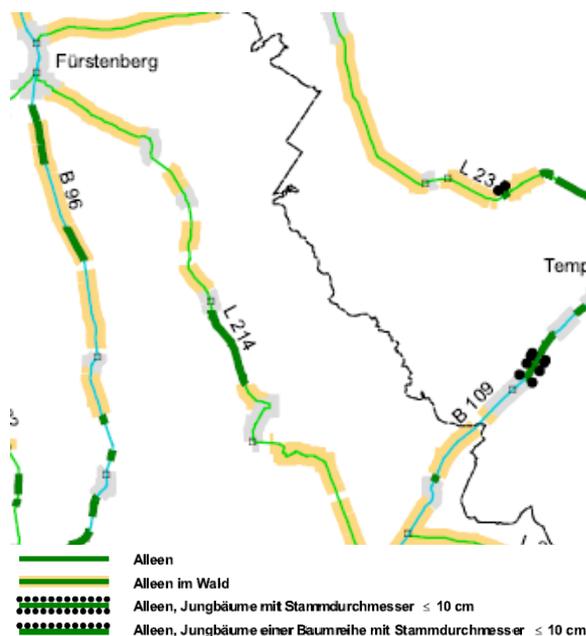


Abb. 2: Auszug aus Alleenkarte

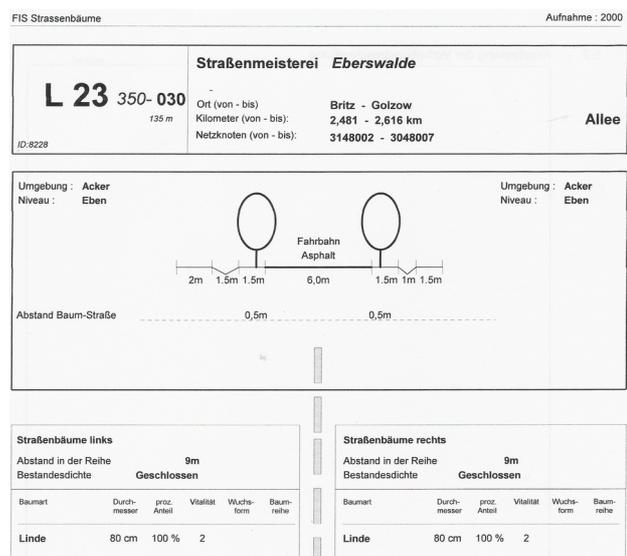


Abb. 3: Ausschnitt aus einem Datenblatt für einen Alleeabschnitt aus dem FIS "Straßenbäume" mit Querprofilaten

### Alleen im Bedeutungs- und Funktionswandel

Die historische Bedeutung der Alleen in Brandenburg lässt sich bis heute an verschiedenen Alleen vor Ort nachvollziehen und beinhaltet denkmalpflegerische, technische und wirtschaftliche Aspekte wie z.B. den Schutz militärischer Einheiten vor Witterungsunbilden im grünen Tunnel baumbestander Heerstraßen oder die Erschließung neuer Erwerbsquellen entlang der Verkehrswege (u.a. Maulbeerbäume). Die Alleen dienten auch als Schutz und Versorgung des Bauern und seines Gespanns bei der Feldarbeit wie auch des Händlers auf seinem Weg zum Markt. So wie August der Starke die Handelswege nach Dresden mit Obstbäumen bepflanzen ließ, waren es auch in Brandenburg häufig „Dekrete von Oben“, die zur Anlage neuer Alleen führten. Dabei hatten die Landesfürsten nicht nur wirtschaftliche Gründe im Sinn, sondern sie legten natürlich auch Wert auf Kunst und Repräsentation.

Auch heutzutage haben Alleen vielfältige, zum Teil andere Funktionen: sie schützen den Verkehrsteilnehmer vor Sonnenlicht, Schnee und Wind. Sie bewahren die Straße vor Erosionen und sie binden Emissionen des Verkehrs. Aus der Sicht des Naturschutzes bilden Alleen in ausgeräumter Landschaft ein wesentliches Element der Vernetzung der Lebensräume. Und sie bieten aus der Sicht des Kulturschutzes zu allen Jahreszeiten ein ästhetisches Erlebnis. Dieser Bedeutungs- und

Funktionswandel und die neuen Anforderungen des Verkehrs und der Verkehrssicherheit zeigen auf, dass Alleen heute einem Spannungsfeld von unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden müssen.

### **Altersstrukturwandel**

Die gegenwärtigen Alleen in Brandenburg weisen historisch bedingt eine unausgeglichene Altersstruktur auf. Ein Teil der Alleen stammt aus der Zeit um 1914 (vereinzelt Bestände sind noch aus dem 19. Jahrhundert), ist also etwa 90 bis 100 Jahre alt. Der größte Anteil (ca. 70 %) wurde in den 30-iger Jahren des letzten Jahrhunderts gepflanzt. Während der Kriege und Rezessionen gab es kaum Neupflanzungen. Wesentliche Neupflanzungen aus der Zeit nach 1945 betreffen vor allem Obstbaumalleen im ländlichen Raum mit einem Versorgungsanspruch. Erst ab 1990 gab es wieder nennenswerte Neupflanzungen. Diese unterschiedlichen Pflanzperioden führen dazu, dass heute ein großer Anteil der Alleeebäume das Lebensende als Straßenbaum erreicht hat. Die Folgen sind nicht leicht zu bewältigen.

### **Alleenkonzeption mit Paradigmenwechsel**

Die Alleen sind nach § 17 des Brandenburgischen Naturschutzausführungsgesetzes (BbgNatSchAG) geschützt. Sie dürfen nicht beseitigt, zerstört, beschädigt oder sonst erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden. Der Alleenreichtum Brandenburgs soll entsprechend seiner landesgestalterischen, landeskulturellen und kulturhistorischen Bedeutung erhalten werden. Dabei wird langfristig eine homogene Altersstruktur angestrebt, das heißt, es soll ein ausgewogenes Verhältnis alter und junger Alleenbestände erreicht werden. Diesem Gedanken folgend hat der Landtag Brandenburg im Juni 2006 einen Beschluss zum Erhalt der Alleen an Bundes- und Landesstraßen gefasst. Daraufhin wurde die „Konzeption zur Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg“ entwickelt und per Kabinettsbeschluss verabschiedet. Aufgrund einer Volksinitiative nach Artikel 76 der Verfassung des Landes Brandenburg „Rettet Brandenburgs Alleen!“ wurde die Alleenkonzeption 2007 evaluiert und 2014 bestätigt. Weiterführende Informationen können auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg unter folgender Adresse abgerufen werden: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.174117.de>. Der Alleenerhalt wurde auch in den Koalitionsvertrag für die 6. Wahlperiode des Brandenburger Landtags aufgenommen.

Kernpunkt der Konzeption ist der Paradigmenwechsel „Weg vom Einzelbaum – hin zum Alleenabschnitt“. Der neue strategische Ansatz hat eine ausgeglichene Altersstruktur der Alleen zum Ziel. Der Ansatz besagte, dass, losgelöst von der für die jährlich gefälltten Alleeebäume erforderlichen Stückzahl der zu pflanzenden Bäume, die Länge der jährlich neu anzulegenden Alleeabschnitte auf eine Zielgröße von ca. 30 Kilometer/ Jahr festgelegt wird (ca. 5.000 Bäume). Ausgangspunkt waren im Jahr 2006 2.344 Kilometer Alleen außerorts. Mit zunehmender Anzahl von aus Altersgründen zu fällenden Alleeebäumen und bei gleich bleibender Anzahl von neu zu pflanzenden Bäumen nimmt die Konzeption bewusst einen Rückgang des Alleenbestandes in Kauf. Dann stabilisiert sich der Alleenbestand allmählich, bis nach ca. 50 Jahren die Zielgröße von ca. **2.500 Kilometer** erreicht ist.

Allerdings ist es insbesondere aufgrund der Flächenkonkurrenz im ländlichen Raum zunehmend schwieriger, Pflanzflächen für Alleeebäume zu erlangen. Hinzu kommt, dass lediglich an ca. 750 Kilometer der Bundes- und Landesstraßen außerorts, d.h. an nur 12 % der Außerortsstraßenlänge weder Wald noch Straßenbäume oder Flurgehölze zu finden sind. Nach der Alleenkonzeption werden Alleen an Straßen, die durch den Wald führen, nicht mehr nachgepflanzt, da sie keine landschaftsprägende Wirkung entfalten. Diese Alleen (ca. 430 Kilometer im Jahr 2014) müssen nach der Konzeption langfristig daher ebenfalls in der freien Landschaft ersetzt werden. Dies wäre bei einer Fortschreibung der Konzeption zu diskutieren.

Während in den ersten beiden Jahren nach Verabschiedung der Konzeption noch über 30 Kilometer Alleen jährlich außerorts gepflanzt werden konnten, gelang dies in den Folgejahren nicht mehr. Im Schnitt wurden von 2008 bis 2015 ca. 20 Kilometer Alleen jährlich gepflanzt. Gleichzeitig ist jedoch der in der Alleenkonzeption 2007 prognostizierte starke Rückgang der Alleen nicht in diesem Maße

eingetreten. Der Rückgang ist zudem nicht nur auf Fällungen von Bäumen aus Altersgründen zurückzuführen, sondern auch durch Abstufung von Bundes- und Landesstraßen sowie die Veränderung von Ortsdurchfahrten. Wenn man im Übrigen die Pflanzungen und Fällungen der einzelnen Alleebäume von 2008 bis 2015 gegenüberstellt, so ergibt sich mit ca. 28.700 Fällungen und 29.100 Pflanzungen eine positive Bilanz.

### **Instrumente zur Umsetzung der Alleenkonzepion**

#### Konsequente Nutzung der Eingriffsregelung

Nach § 17 (3) des BbgNatSchAG sollen für die nachhaltige Sicherung des Alleenbestandes insbesondere im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtzeitig und in ausreichendem Umfang Alleenneupflanzungen festgesetzt werden. Daher werden im Rahmen von Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Straßenbauvorhaben konsequent Alleeneupflanzungen an Bundes- und Landesstraßen festgelegt.

Im Jahr 2011 wurde der „Gemeinsame Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bei der Errichtung von Radwegen“ (Radwegeerlass, <https://bravors.brandenburg.de/de/verwaltungsvorschriften-220813>) veröffentlicht. Danach erfolgen beim Bau von Radwegen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig in Form von Pflanzungen von Alleen und einseitigen Baumreihen an Verkehrswegen.

#### Stiftung Naturschutzfonds Brandenburg

Die Stiftung Naturschutzfonds Brandenburg hat nach § 33 (1) BbgNatSchAG hauptsächlich den Zweck, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft durchzuführen und zu fördern. Die Stiftung soll explizit auch die modellhafte Neuanpflanzung von Alleen fördern. Sie verwaltet gemäß § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 7 BbgNatSchAG im Wesentlichen die Gelder der Ersatzzahlungen für nicht ausgleichbare oder in sonstiger Weise kompensierbare Eingriffe. Die finanziellen Mittel kommen vorwiegend aus Infrastrukturmaßnahmen. Der Fonds hat nunmehr die dritte Alleepflanzung an einer Landesstraße gefördert.

#### Nutzung von Bodenordnungs-/Flurbereinigungsverfahren

Das Instrument wird genutzt, um Belange der Alleen einzubringen; allerdings ist die Verfahrensdauer oft sehr lange. Insgesamt laufen in Brandenburg zurzeit ca. 130 Verfahren, bei denen rund 230.000 ha neu geordnet werden, das entspricht ca. 8 % der Landesfläche Brandenburgs. Die Straßenbauverwaltung ist seit 2007 bei rund einem Drittel Beteiligte; hier soll der Aspekt Alleen in Zukunft noch stärker Berücksichtigung finden.

#### Nutzung des „Greening“

Direktzahlungen sind ein Kernelement der EU-Agrarförderung (1. Säule). Mit diesem Instrument wird die Einkommens- und Risikoabsicherung landwirtschaftlicher Betriebe in Form einer von der Produktion unabhängigen Zahlung unterstützt. Mit der Fortführung der EU-Agrarreform (GAP) 2014 – 2020 soll die Landwirtschaft in Europa ökologischer und nachhaltiger werden. Ab dem 1.01.2015 wurde die Vergabe der Direktzahlungen noch stärker an die Erbringung von Umweltleistungen geknüpft: Für die Zahlung zur Einhaltung Klima- und Umweltschutz förderlicher Landbewirtschaftungsmethoden, der sog. „Greeningprämie“, werden ca. 30 % des Direktzahlungsvolumens ausgegeben. Landwirte, die die Basisprämie beantragen, beantragen damit auch die Teilnahme am „Greening“.

Als Voraussetzung zum Erhalt der „Greeningprämie“ sind die Vorgaben zur Anbaudiversifizierung, Erhaltung des bestehenden Dauergrünlandes und Ausweisung einer Flächennutzung im Umweltinteresse (Bereitstellung von ökologischen Vorrangflächen auf 5 % des Ackerlandes) zu erbringen. Der Landwirt (ab 15 Hektar Ackerland) erhält nur dann die 100 % Direktzahlung, wenn er auf seinen Flächen 5 % ökologische Vorrangflächen bereitstellt. Zu den ökologischen Vorrangflächen zählen auch die sogenannten Landschaftselemente, unter die wiederum auch Baumreihen fallen.

Hier liegt eine große Chance, mit den Landwirten zu kooperieren und gleichzeitig die Alleen zu fördern und die schwierige Flächengewinnung zu erleichtern. Mit einer gemeinsamen Vereinbarung könnte die landwirtschaftliche Fläche bestehen bleiben und die Alleebäume könnten gepflanzt werden. In Brandenburg finden dazu zurzeit konstruktive Gespräche zwischen dem Infrastruktur- und dem Landwirtschaftsministerium statt.

### **Baumarten und regionale Besonderheiten**

Die Hauptbaumarten der Alleen stellen in Brandenburg mit einem Anteil von über 60 % Spitzahorn, Linde und Eiche dar. Obstbaumalleen machen einen Anteil von 6 % aus, da Nutzungsaspekte kaum noch eine Rolle spielen. Andere Baumarten wie z.B. Ulme, Hainbuche, Feldahorn, Bergahorn oder Birke sind nur mit sehr geringen Anteilen vertreten.

Die Alleen in Brandenburg zeigen regionale Besonderheiten. Typisch für die Uckermark einschließlich Schwedt sind Rosskastanienalleen, zum Teil als Naturdenkmale, die Lausitz ist gekennzeichnet von Roteichen- und Mehlbeerenalleen, in der Elsteraue finden sich viele Birkenalleen, um Beeskow gibt es vor allem Äpfel in den Obstbaumalleen und um Kyritz eher Birnen, um Nauen dominiert die Pflaume. Diese landschaftlichen Besonderheiten bestimmter Orte oder Landkreise sollen in Zukunft erhalten und gefördert werden, um die regionalen Eigenarten der verschiedenen Bereiche Brandenburgs hervorzuheben, ihnen einen unverwechselbaren Charakter zu verleihen und somit den Tourismus zu fördern.

### **Verkehrssicherheit**

Der Abstand der Baumpflanzungen innerhalb der Alleen wie auch zu den Straßen hin spielt eine wichtige Rolle in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Alte Alleenstraßen sind gekennzeichnet durch sehr geringe Abstandsmaße vom Baum zur Straßenkante. Der Regelquerschnitt für Alleenstraßen in Preußen um 1900 sah einen Baumabstand zur Straßenkante von 75 Zentimetern vor. In Brandenburg stehen derzeit auf einer Länge von ca. 1.220 Kilometern Alleen die Straßenbäume näher als einen Meter zur Straße (= ca. 30 % der Alleen). Bei weiteren ca. 1.900 Kilometer Alleen stehen die Bäume zwischen einem Meter und zwei Metern von dem Straßenrand entfernt (= ca. 46 % der Alleen).

Dies stellt ein erhebliches Konfliktpotenzial dar. Zum Schutz des Verkehrs und der Bäume werden an Brandenburger Bundes- und Landesstraßen in unfallauffälligen Bereichen Schutzplanken errichtet. Mit dem „Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums des Innern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichten Baumbestand ohne vorgelagerte Fahrzeug- Rückhaltesysteme außerhalb geschlossener Ortschaften im Land Brandenburg“, dem sogenannten „Landstraßen-Erlass“ vom 8.07.2011, konnte durch die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 Kilometer pro Stunde ebenfalls die Verkehrssicherheit in Alleen erhöht werden. Neupflanzungen werden i.d.R. mit einem Mindestabstand von 4,50 Metern zur Straße gepflanzt und mit Schutzplanken versehen.

Die Verkehrsminister der Länder haben auf ihrer Herbstkonferenz im Oktober 2016 festgestellt, dass die Entwicklung automatisierter und autonomer (fahrerlos) fahrender Fahrzeuge ein hohes Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besitzt. Dies ist auch für die Verkehrssicherheit in Alleen ein wichtiger Schritt in die Zukunft.

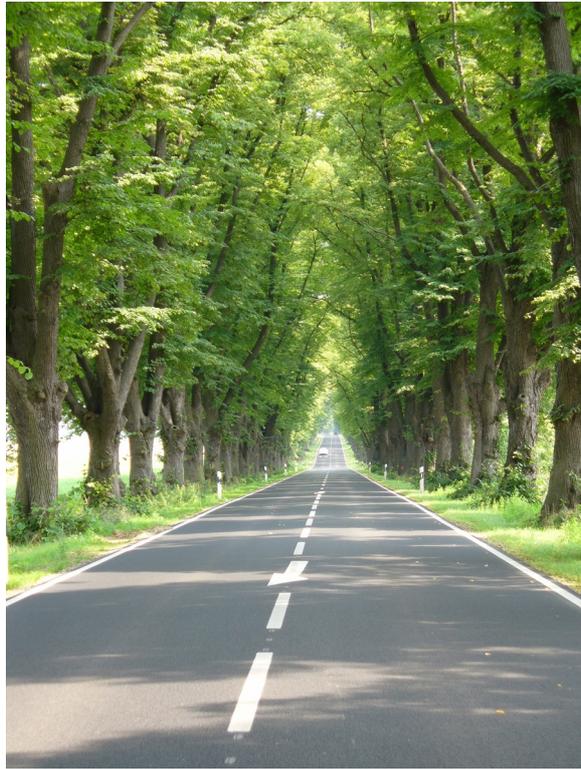


Abb. 4: Alte Lindenallee an der L 15

### **Fazit**

Die gesellschaftliche Verpflichtung zum Alleenerhalt in Brandenburg bietet Chancen einer verkehrlich erforderlichen und landschaftsökologisch bereicherten Neuordnung für die nächsten Jahrzehnte. Die Umsetzung der Alleenkonzption stellt jedoch eine große Herausforderung für Brandenburg dar. Die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg unternimmt weiterhin viele Anstrengungen, die Alleen dauerhaft auch für die kommenden Generationen zu bewahren.

### **Autorinnen**

#### **Dipl.-Biologin Monika Engels**

Referentin für Umweltschutz im Straßenbau

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg  
Referat 45  
Henning-von-Tresckow-Str. 2 – 8  
14467 Potsdam



#### **Dipl.-Wasserbauingenieurin Katja Glante**

Sachgebietsleiterin für Umweltschutz und Landschaftspflege,  
seit 1991 beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg,  
Dienststätte Eberswalde,  
u.a. für die Umsetzung der Alleenkonzption verantwortlich

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg  
Tramper Chaussee 3  
Haus 8  
16225 Eberswalde

