



Foto: Heidrun Heinze

Alleen in Deutschland

Die Erhaltung der Alleen erfordert ein Umdenken bei den Verkehrssicherheitsprogrammen. Vorsicht und Verantwortung des Einzelnen müssen mehr in den Vordergrund rücken. Das bedeutet, sich von der „fehlertoleranten Straße“, die die Fahrer aus der Verantwortlichkeit entlässt, zu einem Konzept des „ruhigen und rücksichtsvollen Fahrens“ zu bewegen.

Die „fehlertolerante Straße“ ist das Ziel des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR): niemand soll durch einen Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt werden. Die RPS (2009) sieht dafür als Möglichkeiten die Beseitigung von Hindernissen (nach RPS sind Bäume ein „unverformbares Einzelhindernis“), die Einhaltung größerer Abstände von mindestens 7,50 Meter zum Straßenrand und/oder Schutzeinrichtungen vor. Das Pflanzen von Straßenbäumen wird somit fast unmöglich.

Demgegenüber stehen in vielen Bundesländern Gesetze, die einen Schutz der Alleen und damit auch ein Neuanpflanzen vorsehen. Für ganz Deutschland ist der Schutz für Alleen als geschützte Landschaftsbestandteile mit §29 Absatz (1) und (2) ins Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) aufgenommen worden.

Der Schutz der Alleen ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Für die Anpassung der Rahmenbedingungen ist politischer Wille notwendig, der von Politikern, Verbänden sowie von den Straßenbau- und Umweltbehörden eingefordert werden muss. Dazu gehört auch eine groß angelegte gut organisierte Öffentlichkeitsarbeit.

Erforderliche Maßnahmen:

Spezialgesetzlicher Schutz für die Alleen und Baumreihen in den Landesnaturschutzgesetzen.

Ersatz- und Neuanpflanzungen so auswählen, dass sie einerseits dem Klimawandel möglichst gut standhalten und andererseits auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Kompensationserfordernis von drei Bäumen für jeden gefälltten Straßenbaum mit der Verpflichtung zur Pflanzung von mindestens zwei Bäumen und der Möglichkeit des finanziellen Ausgleichs für den dritten Baum. Das bietet die Chance zur Schaffung eines Alleenfonds.

Erarbeitung von regionalen Alleenentwicklungskonzepten.

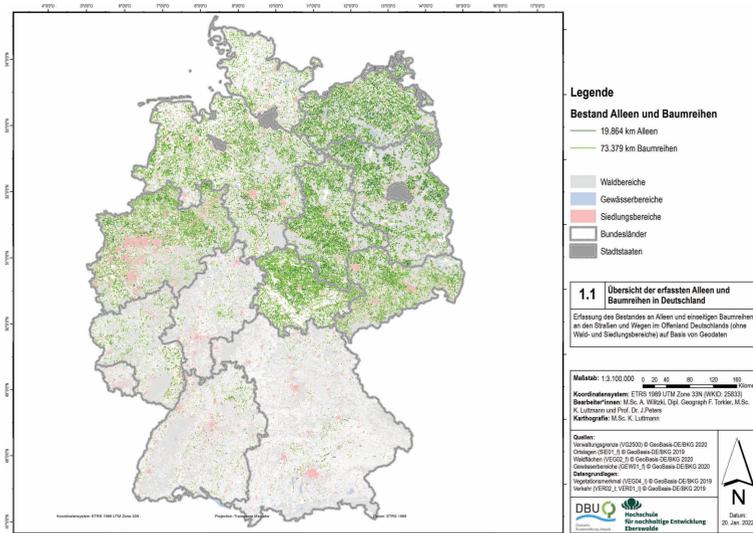
Unterstützung der Kommunen bei der Planung, Umsetzung und Finanzierung.

Kontinuierliche Aus- und Weiterbildung aller Mitarbeiter in Baumschutz und Baumpflege.

Einbindung der Bevölkerung, um die Akzeptanz und die Fürsorge für Alleen zu erhöhen.



Besonders wirksam, um Unfälle am Baum zu verhindern, sind Reduzierung der Geschwindigkeit und deren Kontrolle. Das hat ein Pilotprojekt in Niedersachsen 2016 eindrucksvoll bewiesen. Trotzdem wird diese Maßnahme in den meisten Bundesländern kaum in Betracht gezogen. Mitte 2016 zog der damalige Verkehrsminister Olaf Lies Zwischenbilanz: Auf den insgesamt 308 Untersuchungsstrecken mit Tempo 70 km/h oder 80 km/h ist die Zahl der Unfälle mit Toten um durchschnittlich 8,4 % gesunken und die Zahl folgeschwerer Unfälle ging um ein Drittel zurück. Trotzdem beendete das Land diesen Modellversuch. Seit Juli 2018 darf in Alleen wieder 100 km/h gefahren werden.



Kartografische Darstellung der Verteilung der Alleen- und Baumreihenkilometer in Deutschland entsprechend einzelner Bundesländer.

Diese aktuelle Erfassung von Alleen und Baumreihen in Deutschland ergibt eine Gesamtlänge von 19.864 km Alleen und 73.379 km Baumreihen (ohne Wald- und Siedlungsbereiche, keine Stadtstaaten). Das sind 3.000 km Alleen weniger als bisher geschätzt (Lehmann und Rohde 2006). Es wurden aber auch wesentlich mehr Baumreihen kartiert. Viele Baumreihen waren ursprünglich Alleen, bei denen inzwischen eine Baumreihe vermutlich beim Ausbau der Straßen gefällt wurde. In dieser Auswertung wird der Verlust von Alleen deutlich.

Quelle: Peters, J.; Luttmann, K.; Wilnzi, A.; Torkler, F. 2022: Alleen und Baumreihen an Straßen und Wegen - Eine Anleitung zur Kartierung, zur Pflanzung und zum Schutz. Erstellt im Rahmen eines FuE-Vorhabens der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU), Osnabrück und Eberswalde



Landschaft
bewahren

Alleen schützen