

Straßenausbau in der Stadt versus Erhalt von Alleen?

Alleenforum Sachsen stellt sich vor.

Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Vorsitzender Alleenforum Sachsen e. V.

1. Von der Parkallee über die Chausseeallee zur städtischen Straßenallee

Wenn wir uns aktuell mit dem Zustand der städtischen Alleen und deren Verbesserung befassen ist es sinnvoll, deren Entwicklung zu analysieren und aufzudecken, wie sich seit Erstpflanzung die Lebensbedingungen der Bäume durch bauliche Umgestaltung der Straßenräume, insbesondere im Zuge der Motorisierungsentwicklung zwecks Platzschaffung für den fließenden und ruhenden Autoverkehr verändert haben. Die unter Pkt. 3 dargestellten Ergebnisse sind Grundlagen zu Erhalt und Erweiterung städtische Alleen beim Um- und Ausbau der Straßenräume.

Unter Pkt. 2 werden gemäß der Zielstellungen und Aktivitäten des Alleenforums Sachsen e. V. neben einem kurzen Blick auf die Entwicklung der Außerorts-Alleen die Ursachen des Alleenverlustes erörtert und Vorschläge für modifizierte Regelungen zu Erhalt und Weiterentwicklung der Alleen unterbreitet.

2. Alleestraßen außerorts - Erhalt und Weiterentwicklung

Geht es um Alleen, wird zunächst an die historischen Alleen entlang unserer Landstraßen und Wege gedacht, die einst die mitteleuropäische Landschaft wie ein dichtes Netz bedeckten. Nach Abholzung der ehemaligen Urwälder - was wir für unsere landwirtschaftliche, später industrielle Entwicklung und letztlich unseren heutigen Lebensstandard getan haben¹ – war das eine Art Ausgleichsmaßnahme. Spendeten doch die Alleebäume mit ihrem Schatten und ihrer Frischluft wahrnehmbare Wohlfahrt für zu Fuß verkehrende Menschen und die Kutschen ziehenden Pferde. Aber auch wirtschaftliche Aspekte wie z. B. Obstanbau spielten eine nicht unbedeutende Rolle und letztendlich auch die Holzgewinnung. Nicht zu vergessen ist, dass die Baumreihen auch der Verkehrssicherheit dienten, sollten sie doch bei Hochlage der Wege bzw. späteren Straßen das Abrutschen der Kutschen und Fuhrwerke verhindern und deshalb zugleich den vorgespannten Pferden Führung geben, um das Abkommen von der Fahrbahn auszuschließen. Interessant bei Vergleich mit der heutigen Herangehensweise bezüglich Verkehrssicherheit. Müssen die Bäume wegen der höheren Geschwindigkeiten doch weg, um damit das menschengemachte Abkommen von der Fahrbahn weniger Materialschaden verursachend und folgenreich für Fahrer*in und Fahrzeug machen zu wollen.

Wichtige Nebeneffekte waren Vorteile für die Natur selbst, durch Grünvernetzung und Begünstigung der Artenvielfalt, begonnen bei Insekten über Kleinstlebewesen bis hin zu den Tieren des Waldes. Dass das auch für uns Menschen von großem Nutzen war, befand sich damals noch nicht so im Bewusstsein. Und an Klimabeeinflussung dachten wohl nur Wenige. Leider ist das trotz der allgegenwärtig fühl- und sichtbaren Klimaveränderungen auch heute nicht viel besser. Eine ähnlich unverständliche Maßnahme der Alleevernichtung findet mancherorts im Rahmen der Hochwassersicherheit statt, indem alte Uferalleen an Wasserläufen und vor allem alten Hochwasserschutzdämmen mit der Begründung entfernt werden, dass deren Wurzeln die Dämme beschädigen oder die Bäume den schnellen Hochwasserabfluss behindern. Dabei haben unsere Altvorderen, basiert auf langjährigen Naturbeobachtungen, die Bäume extra zum Schutz der Dämme, u. a. vor Treibeis gepflanzt. Aber sie hatten eben noch nicht das Wissen heutiger Experten aus Hydrologie und Bauwesen, die gewohnt und überzeugt sind, die Natur mit technischen Lösungen beherrschen zu können.

Der Verlust von rund 90 % aller ehemaligen Alleebäume an Deutschlands Außerortstraßen ist in Vergessenheit geraten. Leider klingeln dabei auch den Spezialisten, die sich mit Straßenbäumen dienstlich befassen, viel zu wenig die Ohren. Für den Autor ist der derzeitige Zustand mit permanentem Alleebaumverlusts wie z. B. in Sachsen² ein Teil der ökologischen Katastrophe, die auch dazu beiträgt, das Erreichen der deutschen Klimaziele in Frage zu stellen.

2.1 Unkorrektes Anwenden neuer Regelwerke befördern den Alleeverlust

Der Alleenverlust ist in Ostdeutschland infolge Übernahme noch umfangreich sichtbarer Alleebestände aus DDR-Zeiten wesentlich geringer als in Westdeutschland, wo durch frühere Motorisierung gemäß der Parole „Freie Fahrt für freie Bürger“ und umfangreichen Straßenausbau mit großzügiger Trassierung

¹ Gleiches geschieht heute in tropischen Ländern, was wir kritisieren, aber vorgemacht haben.

² Obgleich die amtierende Regierung aus CDU, Bündnis 90/Die Grünen und SPD im Koalitionsvertrag 2019 eine Trendwende zum Erhalt des Baumbestands beschlossen hatte, ist aktuell ein weiterhin drastischer Baumverlust zu verzeichnen. So wurden allein von 2018 bis 2022 12.462 Bäume an B-Straßen, 21.068 an S-Straßen und 24.626 an Kreisstraßen entfernt, aber nur 10.739 neu gepflanzt. Ein Nettoverlust von 47.417 Bäumen. Der Bestand lag somit Anfang 2023 bei nur noch 368.000 Bäumen.

zwecks Gewährlebens hoher Fahrgeschwindigkeiten die angeblich Unfälle verursachenden alten Allee-bäume geopfert und meist keine neuen mehr angepflanzt wurden. Eine wichtige Rolle spielten dabei der größte deutsche (auch europäische) Automobilclub sowie Verbände der Autoversicherer und letztlich die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV), deren Richtlinien Generationen von Verkehrs- und Straßenplaner*innen auf alleebaumlose Straßenquerschnitte orientiert haben. Krönung dabei sind die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) und die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS). Dazu ist anzumerken, dass die RPS nur eine *Richtlinie* ist, die definitionsgemäß eine Handlungs- oder Ausführungsvorschrift, jedoch kein förmliches Gesetz darstellt und die ESAB nur eine *Empfehlung* ist und vom Bundesverkehrsministerium (BMV) eigentlich nur zur Anwendung bei Bundesstraßen vorgegeben wurden, weil an diesen in der Vergangenheit - i. d. R. hochbelasteten Straßen - sogenannte Baumunfälle³ besonders häufig waren, die mit Hilfe der 2 Regelwerke richtigerweise bekämpft werden sollten. Für die übrigen untergeordneten Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich der Länder – in Mecklenburg-Vorpommern sind das Landes- und in Sachsen Staatsstraßen - wurde vom BMV lediglich empfohlen, die RPS und ESAB im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise bzw. Straßengestaltung und eines einheitlichen Sicherheitsniveaus anzuwenden. Damit ist vom BMV keine Anwendung für die untergeordneten und zumeist relativ gering belegten Straßen, wie Kreis-, Ortsverbindungs- oder Gemeindestraßen vorgegeben. Leider wird das aber z. B. in Sachsen anders praktiziert und daher bei Straßenbaumaßnahmen der Alleebestand gelegentlich vorsorglich⁴ gefällt und wegen den geforderten zu großen Mindestabständen zur Straße gemäß RPS/ESAB nicht neu gepflanzt. Letzteres, weil der erforderliche Grunderwerb wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen verständlicherweise meist nicht realisierbar ist.

Bei beiden geht es um technische Regelwerke, die mehr oder weniger zu beachten, aber nicht zwangsläufig wie Gesetze anzuwenden sind. Vielmehr ist damit ein ingenieurmäßig kreativer Umgang zwecks Baumerhalt bzw. Nachpflanzung erforderlich, was aber nur selten erfolgt⁵. Bei Anwendung der RPS für die untergeordneten Straßen wird oft sogar gegen die RPS selbst verstoßen, weil dabei auf die darin vorgegebenen Unfallanalysen mit dem Feststellen von Unfallhäufigkeiten durch vorhandene Bäumen über Schutzmaßnahmen und somit Baumabstände zur Fahrbahn zu entscheiden ist, verzichtet wird. Fänden diese Analysen statt, würde sich zumeist herausstellen, dass entsprechende Unfallhäufungen nicht vorliegen und somit geringere Baumabstände für Nachpflanzungen möglich sind und vor allem, dass vorhandene Bäume nicht „vorsorglich“ gefällt werden müssen. Vielmehr ergäbe sich dabei, dass ein Alleeerhalt durch Nachpflanzen in Lücken im Sinne des Alleeerlasses des Bundesverkehrsministeriums (BMV) von 2017 erfolgen könnte und eigentlich sollte. Leider ist festzustellen, dass diese vom BMV gebaute Brücke - um Altalleen erhalten zu können - fast nicht genutzt wird. So werden wir noch viele Jahre die nach und nach weniger werdenden Relikte ehemals schöner Alleestraßen ertragen müssen und der notwendige Klimaschutz durch mehr Bäume ausbleibt. Sicher ist dabei aber leider auch, dass eine spätere Neupflanzung kaum mehr erfolgen wird, weil das, was einmal weg ist, nicht mehr gesehen, also auch nicht mehr vermisst werden wird.

In diesem Zusammenhang unverständlich ist auch, dass auf noch relativ dicht vorhandenen Alleeabschnitten, die gemäß RPS mit Schutzplanken vor dem Abkommen von der Fahrbahn gesichert sind, meist auch keine Bäume nachgepflanzt werden, obwohl hier die seitlichen Mindestabstände gemäß RPS bzw. ESAB keine Rolle mehr spielen.

2.2 Neue Entwicklungen ermöglichen baumfreundlicheres Anwenden der Regelwerke

Hinsichtlich der Bedeutung der beiden Regelwerke für die Unfallprävention ist zu vermerken, dass seit Einführung der Baumunfallstatistik 1995 die Anzahl der Unfälle mit Aufprall auf Bäume im gesamtdeutschen Landstraßennetz und der dabei Verunglückten bis 2018 kontinuierlich zurückgegangen ist (GDV FB 74/2021)⁶. Während dabei in Sachsen von 1995 bis 2018 die Gesamtunfälle mit Personenschäden

³ Die z. T. immer noch übliche Verwendung des Begriffs „Baumunfall“ ist politisch nicht korrekt, bringt doch diese Begriffsverkürzung die Bäume an sich in das Licht von Schuldigen bzw. Verursachern von Unfällen. Unfallursache ist aber menschliches Versagen, wie z. B. das Abkommen von der Fahrbahn mit der Folge des Aufpralls auf Boden-, Grün- oder Ackerflächen, Bauwerke, Verkehrsleiteinrichtungen etc. oder eben auch Bäume. Keiner spricht aber von Acker-, Haus- oder Straßenlaternenunfall. Unabhängig davon, dass im Titel der ESAB der richtig Begriff verwendet wird, wird hier als Begriffsverkürzung vorgeschlagen, die Bezeichnung **Baumaufprallunfall** zu verwenden. Als bedauerlich einzuschätzen ist, dass die GDV in ihrem Forschungsbericht 74/2012 den nicht korrekten Begriff verwendet.

⁴ Oder aus z. T. übertriebener Herstellung der sogenannten Verkehrssicherheit.

⁵ Angebracht aber ist das unbedingt wegen den inzwischen deutlicher vorkommenden negativen Folgen der Klimaveränderung, hier das Baum- und Waldsterben durch wiederkehrende Hitze- und Trockenperioden sowie fast regelmäßigen Waldbränden, von den notwendigen Maßnahmen zur CO²-Minderung abgesehen.

⁶ GDV FB 74/2012: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, Forschungsbericht Nr. 74, 2021 „Evaluation von Maßnahmenprogrammen ausgewählter Bundesländer gegen Baumunfälle“

um 25 % zurückgegangen sind (von 5.168 auf 2.847) haben die Unfälle mit Aufprall auf Bäume wesentlich stärker, nämlich um 66 % abgenommen (von 1.189 auf 422). Dabei sind die Schwerverletzten um 69 % (von 845 auf 267) und die Getöteten sogar um 78 % (von 128 auf 31) zurück gegangen (GDV FB 74/2021).

Selbstverständlich ist beim Straßenausbau weiterhin auf die Senkung der Unfallzahlen hinzuwirken, jedoch gilt es, auch stärker abzuwägen, ob das durch einseitiges Orientieren auf RPS und ESAB zu Lasten des noch vorhandenen Alleenbestands vertretbar ist und wesentlich differenzierter erfolgen sollte. Hier ist ein Abwägungsprozess zwischen Belangen der Verkehrssicherheit und denen der Landeskultur und des Klimaschutzes von Nöten. Ein fehlerverzeihender Straßenbau - und um nichts anderes handelt es sich, wenn Bäume nicht mehr oder wenn, weit weg von der Straße gepflanzt und aufwendige Schutzsysteme errichtet werden, um die Auswirkungen des Abkommens von der Fahrbahn zu mildern - sollte keinen Vorrang vor dem Erhalt bzw. der Schaffung von Alleen haben, welche die Kulturlandschaft prägen, die Artenvielfalt fördern, Frischluft produzieren sowie Schatten spenden und dabei kostenlose Klimaanlage sind. Nicht zu vergessen ist dabei, dass die Baumaufprallunfälle von Menschen verursacht werden, die zumeist die Verkehrsregeln missachten und nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen etc. eine Rolle spielen. Zudem erfolgen rund die Hälfte der Abkommensunfälle in Kurven. Allein das sollte zum Überdenken der einheitlichen Mindestabstandsvorgaben und somit ggf. zu streckenbezogenen bzw. differenzierten Abstandsfestlegungen führen.

So könnte z. B. in Geraden bzw. großen Krümmen mit geringeren und in engen Kurven mit größeren Abständen zur Straße geplant werden. Damit wäre überwiegend ein echter Alleencharakter mit möglichst geringen Baumabständen und einem geschlossenen Kronendachs gesichert. Größere Abstände in engen Kurven wären verkräftbar, weil durch die vorausschauende Sichtbeziehung die räumliche Führung bei Wahrung des Alleecharakters gegeben ist. Konkret wurde u. a. vorgeschlagen:

1. RPS und ESAB nur noch für die Bundes- und Staats- bzw. Landesstraßen anwenden.
2. Für nachrangige Außerortsstraßen beide Regelwerke nur anwenden, wenn Häufigkeiten mit Aufprall auf Bäume bekannt sind und eine Unfallanalyse gemäß RPS diese nachweist.
3. Für Außerortstraßen der Entwurfsklasse 4 (DTV < 3.000 Kfz/Tag) entfällt die Anwendung.
4. Für Entwurfsklasse 3 (DTV 3.000 – 13.000 Kfz/Tag) in Abhängigkeit von Belegung und Unfallrelevanz differenzierte Mindestabstände ermitteln, die unter denen der RPS liegen sollten.
5. Konsequentes Anwenden des BMV-Alleenerlasses von 2017 zur Lückennachpflanzung.

Die vorherigen Darlegungen zu den zwei Regelwerken sind Bestandteile von diversen Schreiben des Alleenforums Sachsen⁷ e. V. an die zuständigen sächsischen Staatsministerien sowie die Konferenzen der Umwelt- bzw. Verkehrsminister der Bundesländer, die Initiative des sächsischen Staatsministers für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft und des Landes Thüringen, die Überarbeitung der RPS begleitend. Die diversen Schriftstücke können unter www.alleenforum.de eingesehen werden. Leider gab es keinerlei Bestätigungen des Erhalts, geschweige denn die Möglichkeit eines Dialogs über die erörterten Fragen und gemachten Vorschläge.

Ob das im Ergebnis der Umwelt- und Verkehrsministerkonferenzen festgelegte Zusammenfassen von ESAB und Merkblatt Alleen 1992 zu einem neuen Merkblatt Bäume an Straßen (M BaS)⁸ wesentlich günstigere Möglichkeiten für alleegerechtes Pflanzen, d. h. mit geringeren Abständen zu Straßen bringen wird, bleibt abzuwarten. Dies u. a., weil die RPS⁹ bestehen bleibt und bei einer Überarbeitung Alleen-schutz lediglich stärker als bisher berücksichtigen soll.

3. Gründerzeit schafft stadtbildprägende Alleen und Straßenbäumen in Städten und Dörfern

Mittelalterlich geprägte Städte und Dörfer waren dicht bebaut. Enge Gassen prägten die öffentlichen Räume und die wenigen Plätze mit Kirche und Rathaus. Sie hatten keinen Platz für Bäume. Davon abgesehen war aufgrund der räumlichen Enge die Beschattung durch Bäume kaum notwendig. Hinzu kam, dass wegen der brandgefährdeten Holzbauweise ohnehin versucht wurde, weitere brennbare Gegenstände, wie eben Bäume, vom öffentlichen Raum möglichst fernzuhalten. Bäume blieben der freien Landschaft und Alleen den Gärten und Parks von Schlössern, Gutshäusern etc. vorbehalten.

Mit zunehmenden Verkehr infolge wachsenden Handels und Kommunikation zwischen den Ortschaften, aber auch dem Schaffen von Wegen für schnelle Ortsveränderungen von Militär zwecks Kriegsführung, entstanden Außerortsstraßen, zumeist mit Alleebepflanzung. Die klassische Chausseeallee ward

⁷ www.alleenforum.de

⁸ Siehe Beschluss Verkehrsministerkonferenz 22./23. 03.2023, Tagesordnung Pkt. 6.4, Nr. 4.

⁹ Wie vor, Pkt. 6.5, Nr. 6.

geboren. War der Platz vorhanden, wie z. B. in den Siedlungen Brandenburgs, wurden die Alleen auch durch die kleineren Orte bzw. Dörfer geführt.

Die engen Gassen der Städte kamen mit zunehmendem Einsatz von Kutschen und Fuhrwerken an Belastungsgrenzen. Der vorherrschende Mischverkehr mit starkem Fußverkehr in den unseparierten Gassen bzw. schmalen Straßen stand zur Disposition. Mit der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert, verbunden mit einem starken Bevölkerungswachstum, Flächenbedarf für Fabriken, Wohnungen usw. platzten die historischen Städte regelrecht aus den Nähten. Die sogenannte Gründerzeit, bau- und stadtgestalterische geprägt durch den Historismus¹⁰, schaffte nicht nur bedeutende öffentliche Gebäude, sondern auch neue Wohngebiete bzw. Stadtteile mit breiteren öffentlichen Straßenräumen mit meist alleeartig gestalteter Begrünung und Baumpflanzungen.

Entlang der Fortführung der Radialen, den sogenannten Ein- und Ausfallstraßen wuchsen Umlandgemeinden zu Vorstädten mit oft eigenen Stadtteilzentren und begrünten Plätzen als Ausgleich für die meist beengten Wohnverhältnisse zusammen. Die sogenannten Gründerzeitviertel sind dafür ein Synonym. Im Zuge von Radialvernetzungen bzw. Ringen entwickelten sich neue Hauptverkehrsachsen. Während außerhalb der Stadtkerne diese Straßen wegen eher verfügbaren Flächen meist breiter angelegt werden konnten, wurden im Zuge der historisch engen Radialen regelrechte Schneisen in die vorhandenen Bauungsstrukturen geschlagen. Diese Eingriffe wurden natürlich hinsichtlich Eigentums- und Denkmalschutz kritisch begleitet, aber durch umfassende stadtplanerische Konzepte konsensfähig gemacht.

Verschiedene Stadtbaumeister*innen, wie z. B. Stübben¹¹, befassten sich mit der Modernisierung der nicht mehr zeitgemäßen Versorgungssysteme und Straßenzüge. In diesem Sinne, als allgemeiner Trend von Bebauungsplaner*innen übernommen, fand mehr oder weniger Stadt- und Straßenplanung statt, die von typisierten Straßenraumquerschnitten geprägt war. Im Mittelpunkt stand dabei stets das Schaffen von Straßenbegleitgrün, wobei je nach Raumfunktion bzw. Bebauungsnutzung beidseitige Baumreihen angeordnet wurden. Die Alleebäume sollten „Wohlfahrt stiften“ und wurden als prinzipielle Gestaltungselemente zur Raumgliederung zwischen mittigem Fahrweg und den Seitenräumen sowie aus ästhetischen und hygienisch-sozialen Aspekten, d. h. zur Beschattung und Schaffung frischer Luft und zur Staubbindung gepflanzt. Da Mobilität mit der Kraft von Menschen und Tieren erfolgte und der Fußverkehr dominierte, dienten die Bäume auch als Klimaanlage ohne Energieeinsatz.

Die klassische städtische Allee als einfache Wohnstraße oder Sammelstraße und vor allem Hauptstraße wurde stadtbildprägend. Die Seitenräume mit Fußwegen bzw. Aufenthaltsflächen, waren untergliedert in Ober-, Mittel- und Unterstreifen waren. Je nach Lagecharakter im Stadtgebiet wurden auch Vorgärten bzw. begrünte Hausvorflächen angeordnet. Im Unterstreifen wurden neben den Bäumen die Beleuchtungsmaste untergebracht, weshalb er auch Kandelaberstreifen hieß. Der Oberstreifen schaffte eine Distanz zu den Fassaden bzw. ggf. Vorgärten. Somit waren das Gehen bzw. der Aufenthalt räumlich privilegiert, was sich auch auf die Raumerlebnisqualität positiv auswirkte. Das Ganze wurde zudem durch unterschiedliche Befestigungsarten sowie Pflastermaterialien unterstützt. Daneben wurden in Großstädten ausgewählte Straßenachsen boulevardartig und mit zwei Fahrbahnen und begrünten Mittelstreifen, meist als Flanierweg gestaltet, gebaut. Zugleich wurde im Rahmen dieser grundsätzlichen Straßenraumregelquerschnitte die Lage der nunmehr üblichen stadtechnischen Versorgungsleitungen, festgelegt.

3.1 Kanalisierte Regenwasserableitung wird zum ersten Nachteil für die Alleebäume

Mit dem Einführen moderner Abwasserkanalisation und somit auch einer kanalisierten Regenwasserableitung, wurde auch die bis dahin übliche weiche Separierung der Straßenränder mit Regenwasseraufnehmenden Grün- und Grabenflächen aufgehoben und durch Hochborde ersetzt. Das war auch ein erster Schritt, den querenden Fußverkehr zu behindern und somit innerhalb der Hauptstraßen Trennwirkungen zu erzeugen, die jedoch infolge des noch langsamen Fahrverkehrs verkräftbar waren. Zudem standen noch die Lebens- und Aufenthaltsfunktion und nicht die des Verkehrs im Mittelpunkt. So wurden den Fahrbahnflächen nur ca. 30 – 40 % der Raumbreiten zugeordnet. Dadurch waren nicht nur die Funktionen in den Seitenräumen privilegiert, sondern es wurden Raumproportionen erzeugt, die den Nutzern der Seitenräume, aber auch der Fahrflächen angenehme Raumerlebnisse und einen somit schönen Straßenraum schafften. Dabei war auch der Hauptaspekt hinsichtlich der Alleebäume, nämlich deren Tunnelbildung mit zudem wirksamer Beschattung gesichert, was heute bei zunehmender Hitzebelastung als hochwertig und anzustreben gilt. Diese Aufteilung vermittelte zudem eine, mit der Gestaltung erzeugte Identität mit der Straße und dem Stadt- bzw. Wohngebiet. Daher ist es auch angebracht, bei solchen Haupt- und Wohnstraßen von der „Guten Stube“ einer Stadt bzw. eines Stadtteils zu sprechen.

¹⁰ Zeitlich eingeordnet wird das ab ca. 1850 bis zum 1. Weltkrieg.

¹¹ Stübben, Hermann Joseph, 10.02.1845-08.12.1936, Stadtbaumeister in Aachen u. Köln. Seit seiner Kölner Zeit hat er für rund 125 Städte in ganz Europa Erweiterungen entworfen und Bebauungspläne vorgelegt.

Bemerkenswert ist dabei, dass neben den zum Flanieren unter schattigen Bäumen und den einladenden attraktiven Geschäften, Kaffeehäusern usw. insbesondere die Wohnungen als hochwertig galten und daher auch bevorzugt von den Wohlhabenden genutzt wurden, denn es fehlte noch der störende starke Autoverkehr. Als für diesen dann mit wachsender Motorisierung in den 1960er Jahren Fahrbahnverbesserungen durch Bitumisierung für flüssigeren Verkehr sowie Straßenverbreiterungen stattfanden, wurden die funktionellen und gestalterischen Raumqualitäten aufgegeben und für Lärm- und Abgasbelastung, Trennwirkung, Verkehrsunsicherheit (Unfälle) und die oft genannte Unwirtlichkeit bzw. fehlende Schönheit eingetauscht. Belebende Nutzungen durch Handel und Gastronomie sowie das hochwertige Wohnen wanderten teilweise ab. Die Immobilien verloren an Wert. Verlustig ging dabei auch die Identität der Bewohner mit ihrem Stadtraum bzw. Wohnumfeld. Viele der früheren Hausbesitzer und gut bezahlende Mieter siedelten in grüne Viertel oder an den Stadtrand um. Das Bürgertum verließ das einst selbst Geschaffene, den grünen Boulevard.

Dennoch war aus heutiger Sicht die gründerzeitliche Typisierung der Straßenräume von hoher straßenraumgestalterischer Qualität und sollte, aus stadtkulturellen und denkmalpflegerischen Gründen erhalten bzw. revitalisiert werden. Das vor allem auch im Sinne der Anpassung bzw. Beeinflussung des Klimas.

Anzumerken sei dabei, dass die alten Bäume mit ihren z. T. gewaltigen Kronen über eine hohe Beschattungs- und somit ökologische Leistung verfügen und daher innerhalb des Straßenraumes bzw. des Umfelds der anliegenden Wohngebäude die Temperatur um 5 bis 10 Grad absenken können und in den immer mehr werdenden tropischen Hitzenächten das Schlafen erleichtern. Fehlen die Bäume – selbst, wenn diese durch neue ersetzt werden, die jedoch langjährig keine wirksame Beschattung erbringen – wird der bereits stark laufende Trend zum Einbau von Klimageräten weiter zunehmen und die Außenluft weiter erhitzt und der Stromverbrauch gesteigert. Dass die zunehmende Zahl der Hitzetoten – im Sommer 2022 waren das etwa 4.500 – auch mit dem Erhalt der alten Alleen zu tun hat, muss wohl nicht besonders erwähnt werden.

3.2 Anforderungen zu Erhalt und Revitalisierung historischer Alleen an Straßenstraßen

Ein wesentlichen Nachteil für Erhalt und Revitalisierung der Alleen ergab sich aus dem Abschaffen der offenen muldenartigen Entwässerung¹² hin zu einer geschlossenen mit Hochborden. Den Bäumen wurde dadurch anfallendes Regenwasser entzogen. Unter den damaligen Klimaverhältnissen mit eher ausreichenden und regelmäßigeren Regenfällen sowie insgesamt niedrigeren Umgebungstemperaturen und zudem geringer Flächenversiegelung spielte das kaum eine Rolle. Die Seitenräume bzw. Fußverkehrsflächen waren oft unbefestigt bzw. mit wassergebundener Schotterdecke belegt. Wenn es einen Gehstreifen gab, war dessen Klein- oder Plattenpflaster, wie das der Fahrbahn in Sand verlegt, also offenporig, sodass sich darunter liegende Wurzeln mit Luft versorgen und gut leben konnten. Zudem konnte sich die Wurzelbildung der neu gepflanzten Bäume darauf einstellen.

Das trifft auch auf das unmittelbar neben dem Fahrbahnrand praktizierte Pflanzen in relativ kleine Baumscheiben bzw. -streifen¹³ zu, weil nicht bedacht wurde, dass sich die Baumstämme mal stark verdicken werden. Aber auch damit wurden und werden die meisten Bäume über die Jahrzehnte fertig, wie das Einwachsen von Straßenborden bei alten Bäumen zeigt. Nur deren gewaltsames Entfernen schadet dem Baum sehr.

Der nächste, die Bäume stressende Akt kam, wie bereits oben erwähnt ab der 1960er Jahre mit dem autogerechten Straßenum- bzw. -ausbau. Viele ehemals attraktive alleeartige Einfallstraßen verloren ihren Baumbestand. Und das damals meist ohne Ausgleichsmaßnahmen. Nur selten wurden neue Bäume gepflanzt und wenn, dann nicht in der historischen Geschlossenheit mit geringen Abständen zwischen den Bäumen. Zudem auch mit manchmal mit zu kleinen Bäumen, um den zukünftigen Pflegeaufwand zu verringern.

Breitere Grundstückszufahrten, Platz für Fahrbahnbeleuchtungsmasten, für die „Verkehrssicherheit“ einzuhaltende Sichtdreiecke an Einmündungen etc. sorgten für Fehlstellen. Gleiches, wenn auch geringfügiger, geschah bei Erhalt des Alleenbestands. Die geschlossenen Baumpflanzungen, gerade auch an stadtbildprägenden Straßenkreuzungen und vor allem Plätzen wurden dezimiert, um Platz für Abbiegespuren, größere Kurvenradien etc. zu schaffen. Wie bereits bei den zuvor angeführten

¹² Notwendig war dies u. a., um Flächen für Gehwege entlang der neu entstehenden Straßenrandbebauung zu schaffen. Auch an Außerortsstraßen, vorrangig in Entwicklungsgebieten der Industrie, gab es das Zuschütten der Entwässerungsgräben bei gleichzeitiger Verrohrung darunter, um Rad/Gehwege für den Arbeiterberufsverkehr zu schaffen. Das nicht mögliche weitere Abrücken von der Fahrbahn ist vergleichbar mit dem aktuell kaum möglichen Grunderwerb für Alleepflanzungen wegen der zu großen RPS-Abstände. Auch diese, die Wurzelkörper schädigenden Maßnahmen, wurden mehr oder weniger von den Straßenbäumen verkraftet, waren doch die Fahrbahnen bis weit in die 1960er Jahre hinein noch mit luftdurchlässigem Granitsteinpflaster belegt.

¹³ Auch der Unterstreifen des Seitenraumes, der zugleich als Kandelaberstreifen diente, aber meist durchgängig unbefestigt und gut wasser- und luftdurchlässig war. Gleiches traf auf den unbefestigten Oberstreifen zu.

Straßenraumänderungen ist das alles verbunden mit der Zunahme einer erheblichen Versiegelung sowie der Hochwasser begünstigenden Ableitung des Regenwassers aus den Städten bzw. Siedlungen und natürlich der Reduktion der Wohlfahrt der Straßenbäume hinsichtlich Frischluftproduktion, Luftabkühlung durch Beschattung usw. Da dieser Prozess der Verschlechterung des Stadt- und auch Landschaftsklimas¹⁴ schleichend war - und leider immer noch stattfindet - wurde und wird er kaum wahrgenommen, geschweige denn als ein sehr ernst zu nehmendes Problem betrachtet. Auch wenn inzwischen nun endlich unter dem Modebegriff Schwammstadt Umdenkungsprozesse in Gang kommen, fehlen immer noch klare Konzepte und Strategien. Vor allem mangelt es an Tempo zur Klimaanpassung durch konsequente Förderung und Verdichtung des Stadtgrüns, insbesondere durch die Revitalisierung der Straßenalleen.

Neben Fahrbahnausbau, meist mit Verbreiterung, kam das Anordnen von Parkstellplätzen hinzu. Manchmal wurden dabei für durchgängige Parkstreifen gleich mehrere Bäume gefällt oder nicht mehr neu angepflanzt. Zwar besser, aber die Wurzelbereiche der Bestandsbäume schädlich, war das Einordnen zwischen den Bäumen Ebenso das Zulassen des Parkens über dem Bord auf den Grünstreifen. Wurzelstress durch Bodenverdichtung ist die Folge. Der Entzug von Regenwasser, vor allem aber die Beeinträchtigung des Luftaustausches im ehemaligen Grünstreifen wurde auch nicht, wie inzwischen gelegentlich üblich, durch offenporiges Pflaster oder Rasengitterzellen etwas kompensiert. Selbst wenn es vorgesehen wird, gibt es dabei weiterhin baumschädliche Planungsfehler, weil die Parkbuchten meist mit relativ hohem Quergefälle zur Fahrbahn hin in das mit Gullys versehene Schnittgerinne entwässert werden. Vom ohnehin zwischen den parkenden Autos kaum durchkommenden Regenwasser kommt fast nichts mehr den Bäumen zugute. Dabei kommt gerade bei zunehmenden Starkregenereignissen hinzu, dass durch den Regenschirmeffekt der Baumkronen ohnehin wenig Regenwasser auf die Bodenfläche bzw. Baumscheibe gelangt. Zudem gibt es nicht selten alte Baumscheiben, die in Hochborde eingefasst sind und einen Wasserzufluss ausschließen.

Ein weiterer Aspekt, die Lebensbedingungen der Bäume betreffend, war die auch mit der autoorientierten Modernisierung des Straßennetzes ab der 1960er Jahre verbundene Umgestaltung der Seitenräume. Diese waren, außer in den Hauptstraßen der Großstädte i. d. R. in einen befestigten Gehstreifen, damals Gehbahn genannt, sowie unbefestigte Ober- bzw., Unterstreifen aufgegliedert. Diese mussten mit Besen und Schaufel sowie ggf. Harken und Sichel gepflegt werden. Gemäß dem Trend, manuelle Tätigkeiten durch moderne Haushaltsgeräte und Maschinen zu ersetzen, kamen auch Kehrmaschinen, wie auch motorbetriebene Rasenmäher zunehmend zum Einsatz. Dabei störten die unbefestigten Ober- und Unterstreifen, wie auch begrünte Baumstreifen bzw. Versickerungsmulden. Wenn auch an einigen Stellen der nunmehr pflegeleichtere Seitenraum als Nebeneffekt zu breiteren Gehwegen und möglichen Radwegen führten, war ein weiterer Schritt der Versiegelung und damit Benachteiligung des Baumwuchses entstanden.

Leider gab es in diesen und folgenden Jahren unter Stadt- und Landschaftsplaner*innen beim Schaffen neuer Wohngebiete auch eine gewisse Abneigung gegen Alleestraßen gemäß der gründerzeitlichen Planungen. Das resultierte einerseits aus der Ablehnung der geschlossenen Blockrandbebauung zu Gunsten aufgelockerter, jedoch einer stark in Wohnumfeldgrün eingebetteten Bebauung und andererseits aus der damit verbundenen verkehrsberuhigenden Straßenplanung, wobei auf die Erschließung über Stichstraßen, Wohnwege etc. mit gut separierter Durchwegung für den Fußverkehr orientiert wurde. Dabei gab es eben das vormalige Straßenrastersystem kaum noch und somit auch weniger Möglichkeiten für Alleewohnstraßen. Das ging so weit, dass die alleearartige Straße gelegentlich als langweilig und unmodern, hingegen die analog den Hochbauten, gruppenartig vorgesehenen Baumstandorte, als modern galten. Gewisse Einflüsse ergaben sich dabei auch noch aus den städtebaulichen Leitlinien der Nachkriegszeit mit Licht, Luft und Sonne gemäß Charta von Athen. Anzunehmen ist aber auch, dass die, in diesen Jahren stattfindende Verunglimpfung der Außerortsalleen, wie bereits unter 2.1 beschrieben, einen gewissen Einfluss hatte.

Leider führt der Trend zum Einsparen bei der Straßenunterhaltung auch aktuell noch dazu, dass Versickerungsgräben durch geschlossene Entwässerung und ebene Rasenflächen sowie breitere Gehwegbereiche ersetzt werden. Dass sich damit auch die Investitionskosten erhöhen, wird kaum hinterfragt. Leider nehmen manche Planenden, durch höheres Honorar daran beteiligt, ihre Rolle als „beratende Ingenieure“ nur selten wahr.

Hinsichtlich der größeren Gehwegbreiten kommt leider auch hinzu, dass dies durch an sich richtige Dimensionierungsrichtlinien pro Förderung des Fußverkehrs begünstigt wird, ist doch eine Mindestbreite

¹⁴ Auch die Wohlfahrt der Außerortsalleen durch Beschattung, Wind- und Erosionsschutz, Biodiversität, Grünraumvernetzung etc. wird unterschätzt. Zudem brauchen die auf Fahrt befindlichen Menschen, außer den Radfahrenden ja keinen kühlenden Schatten mehr, haben sie doch eine Klimaanlage im Fahrzeug.

von 2,5 m anzustreben. Vergessen wird dabei jedoch, dass dies durch ingenieurmäßiges Arbeiten und somit Abgleichens einer realistischen Höhe des Fußverkehrsaufkommens bezüglich von z. B. Begegnungswahrscheinlichkeiten etc. modifiziert werden sollte. Ähnlich verhält es sich bei Ausbau bzw. Umgestaltung einer Wohnstraße, wenn z. B. der Begegnungsfall Lkw/Lkw angesetzt wird und daher die Fahrbahn verbreitert werden soll und daher die anliegenden Alleebäume gefällt werden müssen.

Eine aktuell zunehmende bauliche Unsitte ist das Versiegeln von Pflasterflächen mit Fugenmörtel. Das erhöht, von den Kosten abgesehen, nicht nur die Abflussgeschwindigkeit, sondern reduziert den über die Fugen möglichen Luftaustausch und teilweise Wassereinleitung, s. d. im Endeffekt unter diesen Flächen toter Boden ohne Bewurzelungsmöglichkeit entsteht. Da ist es wie Hohn, wenn Fugenmörtel¹⁵ als wasserundurchlässig beworben werden. Wir müssen lernen, der Natur mehr Selbsthilfe zuzugestehen, indem sich das in unversiegelten Fugen bildende Ritzengrün als kleine Begrünungsmaßnahme mit Atmungs-/Bewässerungseffekt für den darunter liegenden Boden, Raum für Artenvielfalt und zugleich Klimaanlage zur Absenkung der Oberflächentemperatur, toleriert wird.

3.3 Alternative Straßenraumgestaltung pro Erhalt und Revitalisierung städtische Alleen

Hauptproblem der vorhandenen Straßenbäume, insbesondere in den Städten, ist die klimabedingt schlechter gewordene Wasserversorgung in Verbindung mit eingeschränktem vertikalen Luftaustausch für die Wurzeln.

Ursachen dafür sind u. a. der hohe Versiegelungsgrad in Verbindung mit zu kleinen Baumscheiben sowie die immer noch vorherrschende perfekte Regenentwässerung über Kanäle mit dementsprechender Profilierung des Straßenraumes, um möglichst alles Wasser rasch ableiten zu können. Leider hat sich diese Strategie wegen falsch verstandener „Starkregenvorsorge“ sogar verfestigt. Dabei zeigt sich, wie leider auch betreffs „Schwammstadt“, dass kampagnenhaft und dabei eben nicht ganzheitlich agiert wird. Vielmehr sollte das Augenmerk auf einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel bei der Behandlung von Regenwasser und eine konsequente Versickerung vor Ort orientiert werden. Dass dabei 100-jähriges Ingenieurwissen hinterfragt und modifiziert werden muss, ist notwendig. Ebenso ist erforderlich, ggf. die Abwassersatzungen zu ändern und auf flächenhafte Versickerung zu orientieren. Natürlich reduziert das die Einnahmen der Abwasserunternehmen und die Honorare der Ingenieurbüros, senkt aber die Investitions- und Unterhaltungskosten. Vor allem aber ist es ein wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz und Basis für bessere Lebensbedingungen für unsere Stadtbäume und das übrige Grün. Letztlich sichern wir damit die städtische Lebens- und Aufenthaltsqualität. Da braucht es kaum noch eines besonderen Hitzeschutzplanes.

Zur Entwässerung über Straßengräben, die freilich bei Stadtstraßen selten, aber gerade bei Ein- bzw. Ausfallstraßen mit Alleebepflanzung vorkommt muss angemerkt werden, dass diese oft nicht als Sickergräben, sondern als Abflussgräben interpretiert und entsprechend planerisch behandelt werden. Daher fehlt meist die zum Wasserrückhalt erforderliche Abtreppung durch Kaskaden. Dagegen kommt es immer noch vor, dass sogar abflussbeschleunigende und letztlich Hochwasser fördernde Beläge eingebracht werden. Weil im klassischen Straßenregelquerschnitten nicht vorkommend und unter Baumfachleuten früher wegen Staunässe abgelehnt, gibt es kaum Beispiele für bewusste Alleepflanzungen im Grabenverlauf, wo die höhere Baumscheibe quasi als Staumauer zum kurzzeitigen Regenwasserrückhalt dient. Diese nachhaltige Lösung reagiert auf die klimabedingt veränderten Regenereignisse und trägt neben der besseren Baumversorgung zur Grundwasseranreicherung bei und ist eine effektive Maßnahme zur Starkregenvorsorge.

Die Baumscheiben sollten in jedem Fall, d. h. auch, wenn sonstige Entsiegelungen durch Flächenknappheit ausscheiden, vergrößert und dabei möglichst tiefer gelegt¹⁶ werden. Dabei sollten Verkehrsflächen, die begeh- bzw. befahrbar bleiben müssen, durch luftdurchlässige Beläge, wie Mineralboden, löchrige Betonplatten, Ökopflastersteine etc. ausgetauscht werden.

Zudem sollten in Abhängigkeit von der Verkehrsbelegung der Straße auch Baumscheibenvergrößerungen in diese hinein vorgenommen werden, was gerade bei vitalen dicken Altbäumen, die bereits in die Borde und sogar Fahrbahn hineingewachsen sind, zu empfehlen ist. Die damit geschaffenen

¹⁵ Der zunehmende Einsatz geschieht oft mit der Begründung, spätere Unterhaltungskosten zu sparen. Das hat jedoch einen schwerwiegenden Negativeffekt, indem durch das Anordnen sehr großer Fugen, die zum Einbringen des Mörtel notwendig sind, die Pflasternden die Kunst verlernen, dauerhafte, engfugige Pflasterverbände zu verlegen. Vom Verlust der optischen Gestaltungsqualität, die ein Natursteinpflaster schafft abgesehen, reißen die starren Flächen infolge thermischer Belastung. Damit erhöhen sich die gestalterischen Mängel, indem zu den bereits bei der Verlegung angelegten unschönen Dehnungsfugen neue hinzukommen.

¹⁶ Da das in Stammnähe ausscheidet, muss es im äußeren Randbereich, je nach Vorhandensein von Feinwurzeln erfolgen. Aber selbst, wenn einige Wurzel beschädigt werden, ist der Gewinn für den Baum am Ende größer und daher zu empfehlen.

Fahrbahnengstellen sind nicht nur gemäß Verkehrsmengen- und Begegnungshäufigkeitsbetrachtungen meist möglich. Sie dienen außerdem der anzustrebenden Beruhigung des Kfz-Verkehrs.

Als nachhaltige Hauptmaßnahme gilt, den Umfang der vorhandenen befestigten Flächen¹⁷ zu reduzieren und die entsiegelten Flächen aufnahmefähig für Regenwasser zu machen, wobei je nach Möglichkeit die Versickerungsfähigkeit¹⁸ maximiert und der Abfluss durch entsprechende Höhenprofilierung reduziert wird. Vereinfacht gesagt, soll das Wasser in Richtung der Baumscheiben fließen. Was gefällebedingt nicht dorthin fließen kann, ist weitestgehend zurückzuhalten und zum Versickern zu bringen. Reichen die Flächen dafür nicht aus oder der anstehende Boden ist nicht ausreichend versickerungsfähig, muss dieser z. B. durch Einbau von Sickerpackungen oder ggf. Rigolen, Sickerschächte entsprechend behandelt werden. Auch Fahrbahnwasser sollte möglichst vor Ort zur Versickerung kommen. Dabei ist in Abhängigkeit vom Verschmutzungsgrad das Wasser dem Boden und den Baumscheiben direkt oder indirekt zuzuführen. Bei letzterem bedeutet dies, dass das Wasser außerhalb der Baumscheiben über eine belebte Bodenschicht oder mit Zwischenschaltung einer Reinigung z. B. durch entsprechende Schutzfilter in Sickerschächten dem Boden zugeführt wird.

Ein direktes Einleiten in die Baumscheibe muss davon abhängig gemacht werden, ob im Winter Tausalz gestreut wird, was i. d. R. inzwischen im Straßennebennetz ohnehin nicht mehr erfolgt und auch sonst infolge der Klimaveränderung mit weniger Schnee- bzw. Frosttagen seltener geworden ist. Ansonsten ist der Verschmutzungsgrad¹⁹ des Straßenregenwassers zu beachten. Dessen Höhe ergibt sich hauptsächlich aus der Kfz-Verkehrsbelastung in Verbindung mit dem Geschwindigkeitsniveau und entsprechendem Reifen- (Mikroplastik) und Bremscheibenabrieb.

Beim direkten Einleiten ist auch zu beachten, ob nur das daneben anfallende Fahrbahnwasser eingeleitet wird, was mengenmäßig unbedenklich ist oder, ob sich an der geöffneten Baumscheibe ein Tiefpunkt befindet, der natürlich größere Wassermengen aus dem Schnittgerinne aufnehmen muss, was auszuschließen ist. Prinzip sollte insgesamt sein, möglichst das Wasser überall entlang der Straße abzuleiten und nicht erst zu sammeln, s. d. die Schadstoffe gut verteilt und weniger konzentriert und somit besser abgebaut werden können. Dafür ist erforderlich, das Wasser auf beide Straßenseiten zu verteilen, weshalb das früher standartmäßig übliche Dachprofil wieder zur Regel werden muss. Damit bekommen auch die beidseitigen Alleebäume ähnliche Wachstumsbedingungen.

Unversiegelte Flächen und Baumscheiben sollten mit Stauden, Bodendeckern und wiesenartigen Grünflächen bepflanzt werden. Das frühere Vermeiden von Baumscheibenbepflanzungen wegen Nährstoffkonkurrenz tritt gegenüber dem heute notwendigen Locker- bzw. Wasseraufnahmefähig-Haltens infolge langer Trockenheitsphasen zurück. In diesem Sinne sollte auch vermieden werden, reine und kurzgehaltene Rasenflächen zu vermeiden, verbrennen diese doch zunehmend und erzeugen damit einen fast betonartig festen Oberboden, der bei Starkregen das meiste Wasser wegfließen lässt. Die Unterbepflanzung der Bäume ist ein wichtiger Beitrag zur Artenvielfalt, weil neben dem Grün des Baumes Lebensraum für Insekten, Kleinlebewesen und eben auch den Regenwürmern gegeben werden. Sorgen die doch als meist nicht sichtbare Helfer nicht nur zur, für die Regenwasseraufnahme und den Luftaustausch wichtigen Bodenlockerheit bei, sondern bilden Humus und Nährstoffe für die Bäume. Hierbei muss erwähnt werden, dass wir unseren Stadtbäumen durch ständigen Laubabtransport, die von der Natur geschaffene Selbstdüngung entziehen. Dagegen helfen wenigstens etwas die laubaufnahmefähigen Bodenbepflanzungen, wenn diese nicht durch „Ordnung Schaffen“ dezimiert werden, sondern eine gewisse Verwilderung zulassen.

Vorgeschobene Fällgründe ergeben sich aus Rindennekrosen infolge extremer Wetterbedingungen. Während der Stammschutz bei Jungbäumen eigentlich durch Anstriche gesichert sein sollte, ergibt sich bei älteren Bäumen ein ebenfalls naturgeschaffener Schutz, indem die Bäume auf der Sonnenseite

¹⁷ Dabei geht es nicht nur um die Seitenbereiche der Straßen, sondern um diese selbst. Viele, gerade auch gründerzeitlich dimensionierte Straßen haben Potentiale zur Verschmälerung.

¹⁸ Zu beachten ist dabei, dass z. B. sandgeschlämmte Schotterdecken nicht per se gut wasseraufnahmefähig sind, was leider oft angenommen wird. Vielmehr sind solch hochwertige Decken, Dachprofil zum schnellen Wasserabfluss sowieso vorausgesetzt, in der Deckschicht mit hohem Feinanteil versehen und daher kaum nennenswert versickerungsfähig, zumal bei Starkregen. Daher sollte dort wo ohnehin eine geringe Verkehrsbelastung (wie i. Ober- oder Unterstreifen eines Gehweges) besteht, eher mit einer Kies/Splitt-Decke gearbeitet werden, die z. B. 50 % des anfallenden Regenwassers aufnehmen kann.

¹⁹ Vom allgemeinen Dreck, der sich durch immer weiter auseinanderliegende Regenereignisse ansammelt abgesehen, sind die o. g. „schwarzen“ Bestandteile relevant. Leider sind die gegenwärtigen Planungsregelwerke für die Regenentwässerung nicht unbedingt sehr fördernd, eine nachhaltige auf konsequente Versickerung des Wassers von Verkehrsflächen zu konzipieren bzw. umzusetzen. Dabei ist die neue Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Entwässerung von 2021, die aber nur für Außerortsstraßen gilt, offenbar progressiver als die Unterlagen der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. DWA mit dem Arbeitsblatt 138 zur Versickerung von Niederschlagswasser. Letztere sind nach grober Einschätzung zu restriktiv hinsichtlich der Kriterien zur Versickerung von Verkehrsflächenwasser und orientieren zu stark auf die Verwendung von technischen Lösungen mit z. B. Rigolensystemen etc.

Asttriebe zur Eigenbeschattung bilden. Hier sollte ein angemessenes Belassen der Stammbegrünung, letztlich zu unseren Gunsten, erlaubt werden. Auch ein kostengünstiger Klimaschutz.

Nicht selten kommt es vor, dass alter Alleebestand im Zuge von Straßenum – bzw. Ausbaumaßnahmen vorsorglich gefällt²⁰ wird, weil dieser einem grundhaften Ausbau in Verbindung mit der Sanierung von Versorgungs-, insbesondere Abwasserleitungen, hindernd im Wege stehen soll. Dabei wird angenommen bzw. behauptet, dass gemäß der Kronenbreite der Wurzelkörper weit in die Fahrbahn hineinragt. Leider wird dieses Unwissen auch von an der Planung beteiligten Landschaftsplaner*innen und ggf. auch Baumgutachter*innen sowie Vertreter*innen der Naturschutzbehörden mitgetragen. Dabei zeigen Aufgrabungen immer wieder, dass dem nicht so ist, weil unter den langjährig mit Bitumen versiegelten Fahrbahnen keine nennenswerten Wurzeln mehr vorhanden sind. Das wird eindeutig in der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege²¹, RAS-LP 4 dargestellt. Oft wird auch nicht der Versuch unternommen, durch Aufgrabungen die Wurzellage zu klären, kostet das doch extra. Andererseits werden ggf. technische Verfahren, wie die Schall-Impuls-Tomographie beauftragt, deren Ergebnisse aber meist nicht eindeutig sind und Wurzelsuchschachtungen nicht ersetzen können.

Das Umsetzen der angeführten Vorschläge erfordert eine planerisch sehr komplexe Betrachtung des Straßenraums und ein demgemäßes integriertes Planen. Das zu realisieren, setzt ein interdisziplinäres Entwerfen voraus, welches in der aktuellen Planungspraxis durch sektorales Beauftragen und Planen kaum möglich ist, weil oft hintereinander, anstatt nebeneinander und gemeinsam an einem Tisch gearbeitet wird.

Wichtig ist dabei auch, dass die für diese Planungen zur Verfügung stehende Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen RASSt 06²² richtig angewendet wird und eine städtebauliche Bemessung erfolgt. Das bedeutet, von den zwei darin aufgezeigten Entwurfswegen den zweiten, nämlich den des „individuellen“ Vorgehens zu verwenden und den ersten bzw. den „geführten“ zu vermeiden.

Leider zeigt die Praxis, dass vom genannten Hintereinander-Planen abgesehen, oft Ingenieurbüros für Straßen- und Tiefbauplanung beauftragt werden, die eben die Möglichkeiten der RASSt 06 nicht anwenden bzw. ausschöpfen und den einfachen Weg des geführten Entwerfens bevorzugen, wo z. B. am Autoverkehr orientierte Straßenkategorien und Regelquerschnitte vorgegeben werden und dabei nicht immer die zur Baumerhaltung besseren bzw. möglich kleineren gewählt wird. Daher ist bei der anschließenden Bearbeitung des Straßenbegleitgrüns bzw. eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes oft nur schwer möglich, vorhandene Bäume zu erhalten. So wird sich auf das Planen von Ausgleichsmaßnahmen, ggf. von Bäumen konzentriert, die dann aber anderenorts gepflanzt werden und i. d. R. den ökologischen Wert der beseitigten Alleebäume nicht ersetzen können.

Im Übrigen befindet sich die RASSt aktuell in einer grundsätzlichen Überarbeitung, weil gemäß der neuen Empfehlung der FGSV E Klima 2022²³, die FGSV-Regelwerke im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen fortzuschreiben sind.

Daher kann erfreulicherweise davon ausgegangen werden, dass die neue RASSt umweltfreundlichere Lösungen enthalten wird, bei denen die Straßenraumbegrünung und insbesondere das Erhalten bzw. Einordnen von Bäumen und Alleen besser berücksichtigt werden wird.

Dresden, 15.10.2023

Dr.-Ing. Ditmar Hunger

²⁰ Festgestellt anhand diverser eigener Straßenplanungen sowie von Baumrettungsaktionen.

²¹ RAS-LP 4, Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., FGSV.

²² RASSt 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., FGSV.

²³ Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., FGSV.