

Hintergrundpapier „Alleen in Deutschland“ Zur Pressekonferenz von BUND e.V. und ASG e.V. am 13.08.2008

Einleitung

Deutschland macht Urlaub und sehr viele Menschen sind unterwegs in den Alleen, die oft auf sehr schöne Weise ganz unterschiedliche Landschaften unseres Landes verknüpfen. Noch zu wenigen Menschen ist der kulturelle und ökologische Wert dieser auch oft artenreichen Biotop klar.

Alleen sind biotopverbindende Elemente, Lebensraum für viele Tierarten, Erosions- und Windschutz, (Fein-) Staubfilter und Schattenspender. Sie sind einzigartige Kulturlandschaftselemente und gliedern gerade ausgeräumte Agrarlandschaften auf unaufdringliche Weise. Für den Tourismus sind sie Aushängeschilder von Regionen, denn schon die Fahrt zum Urlaubsort wird zur Erholung. Einige Gegenden Deutschlands sind über die Landesgrenzen hinaus berühmt für ihre Alleen, wie z.B. Rügen.

Geschichte

Der heutige Alleenbestand reicht vielerorts bis ins 18. Jahrhundert zurück. Der Großteil aber ist seit Mitte des 19. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Neupflasterung vieler Landverkehrswege angelegt worden. Ein weiterer Höhepunkt war zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Hier wurden die Verkehrsanforderungen und die Erholungsfunktion der Bäume kombiniert: „Nicht minder wertvoll ist die Allee auf den Landstraßen. Abgesehen von der Annehmlichkeit des Schattens, soll die Allee in ihrem Aufbau das Auge des Wanderers beruhigen und den Geist beschäftigen, so wird auch der Straßenkörper durch die Beschattung und die Erhaltung einer gewissen Feuchtigkeit vorteilhaft beeinflusst.“ Und: „Auch die Zierde und Schönheit einer Landschaft wird nicht vergessen. Bäume (...) dienen zur Erfrischung und Ergötzung der Reisenden“ (Peters, zitiert aus Haeckel 1932, S. 312).

Dienten Alleen zunächst als optische Verbindung zwischen Reisezielen und als Gliederung der weiträumigen Landschaften, wurde bald erkannt, dass sich das Ästhetische mit dem Nützlichen verbinden ließ - Obstbaumalleen waren schön und trugen gleichzeitig zur besseren Versorgung der Bevölkerung mit Obst bei.

Weitere Gründe für Alleenpflanzungen waren beispielsweise militärischer Art. Feldherren wie Napoleon ließen Alleen anlegen, um dem marschierenden Heer bessere Bedingungen zu gewährleisten (Schutz vor Regen, Schnee, Sonne, Wind). Auch allgemein war Beschattung, Schutz vor Schneesverwehungen und Wind und Sonne ein wichtiger Grund zur Alleenanlage. Die Bäume markierten die oft unbefestigten Wege bei Schnee oder Dunkelheit und sie boten Feuerholz, Obst, Eicheln oder Kastanien.

Im Westen Deutschlands wurden die Alleen im Zuge des massiven Straßenausbaus der 50er/60er Jahre regelrecht ausgelöscht. Grund war die Umsetzung des Leitbildes der „autogerechten Stadt“ mit der Trennung der Funktionen Arbeiten, Wohnen, Versorgen und Freizeit. Die Entfernungen stiegen, das Auto wurde unentbehrlich und die Zunahme des Autoverkehrs produzierte neue Straßen und erforderte den Ausbau der alten. Dieser massive Straßenbau der vergangenen Jahrzehnte hat nicht nur eine Vielzahl natürlicher Lebensräume zerstört und zerschnitten - an rund 50.000 km Straßen fielen ihm auch die Straßenbäume zum Opfer.

In Ostdeutschland erfolgte bis zur Wende der Straßenaus- und Neubau in kaum nennenswerter Weise. Das geringe Verkehrsaufkommen und die niedrige Anzahl der PKW und LKW machten dies überflüssig. Daher sind heute in den Ost-Bundesländern noch viele

Alleen und Kopfsteinpflasterstraßen vorhanden. Doch auch hier war nicht alles „eitel Sonnenschein“: Die Bäume wurden in den vergangenen Jahrzehnten schlecht gepflegt, wenige wurden neu gepflanzt. In Kombination mit dem hohen Alter ergibt sich der schlechte Zustand der Alleebäume, der den Alleenschutz heute vor große Herausforderungen stellt.

Probleme: Verkehrspolitik und Tausalz

Obwohl der überwiegende Teil der Autofahrer die Alleen schätzt, und auf Befragen auch für den Erhalt stimmt, werden Fahrstil und Geschwindigkeit oft nicht entsprechend angepasst. Die Folge sind Unfälle, bei denen Bäume oft eine Rolle spielen. Die Versicherungsgesellschaften fordern deshalb Alleebäume nur noch in Abständen zu pflanzen, die von den Unglückswagen kaum erreicht werden können. Vorgeschlagen wurden 8 bis 10 Meter (Aktueller Stand: siehe unten „ESAB“). Für die Verkehrssicherheit deutlich wirksamere Tempolimits werden von Verkehrspolitikern abgelehnt. Auf wachsenden Schwerlastverkehr auf der Straße reagiert die Straßenbauverwaltung mit der Verbreiterung von Straßen. Dabei sind die Alleebäume dann im Weg. Für mehr als 4 Meter hohe Schwerlastfahrzeuge müssen alte Alleebäume stark beschnitten werden. Der Winterdienst gibt den dadurch bereits beschädigten Alleebäumen „den Rest“: Das Tausalz schädigt Alleebäume schwer im Stoffwechsel. Aus solchen oder ähnlichen Standortveränderungen und Verletzungen an den Bäumen resultiert, dass Alleen jährlich kilometerweise verschwinden. Die Alleenlandschaft muß als „stark gefährdet“ eingestuft werden und droht im Sinne der Roten Liste bald in die Kategorie „vom Aussterben bedroht“ abzudriften.

Aktueller bundesweiter Alleenbestand und rechtliche Situation

Bundesweiter Alleenbestand in Zahlen

Bundesland	Bestand
Baden-Württemberg	Unbekannt; geschätzt ca. 700 km
Bayern	1148 km, davon 452 km Alleen und 696 km einseitige Baumreihen
Berlin	Unbekannt; geschätzt ca. 500 km, ca. 400.000 Straßenbäume
Brandenburg	Ca. 8000 km an allen Straßen
Bremen	Unbekannt; geschätzt ca. 50 km, ca. 55.000 Straßenbäume
Hamburg	Unbekannt; geschätzt ca. 250 km, ca. 224.000 Straßenbäume
Hessen	Ca. 190 km
Mecklenburg-Vorpommern	4374 km, davon 2589 km Alleen, 1012 km einseitige Baumreihen, 773 km Neupflanzungen
Niedersachsen	Unbekannt; geschätzt ca. 2000 km
Nordrhein-Westfalen	Unbekannt; geschätzt ca. 2650 km
Rheinland-Pfalz	Unbekannt; geschätzt ca. 700 km
Saarland	Unbekannt; geschätzt ca. 50 km
Sachsen	Ca. 262 km
Sachsen-Anhalt	Ca. 850 km
Schleswig-Holstein	Unbekannt; geschätzt ca. 300 km
Thüringen	Ca. 880 km

Quelle: Eigene Erhebung von Ingo Lehmann 2006; nachzulesen in
Lehmann, Ingo und Mühle, Alexander (2006): Zur aktuellen Situation der Alleen in Deutschland. In:
Lehmann/Rohde (Hg.), Alleen in Deutschland. Leipzig, S. 110-117

ASG-Strategiepapierforderung: „Der bundesweite Alleenbestand muss erfasst und bewertet werden um die potenzielle Entwicklung in den kommenden Jahrzehnten einschätzen zu können und Schutz- und Pflegemaßnahmen ergreifen zu können.“

Gesetzlicher Schutz von Alleen in Deutschland

BNatSchG - Bundesnaturschutzgesetz (Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege) vom 25. März 2002

§ 29 Geschützte Landschaftsbestandteile

(1) Geschützte Landschaftsbestandteile sind rechtsverbindlich festgesetzte Teile von Natur und Landschaft, deren besonderer Schutz

1. zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts,
2. zur Belebung, Gliederung oder Pflege des Orts- oder Landschaftsbildes,
3. zur Abwehr schädlicher Einwirkungen oder
4. wegen ihrer Bedeutung als Lebensstätten bestimmter wild lebender Tier- und Pflanzenarten

erforderlich ist. Der Schutz kann sich in bestimmten Gebieten auf den gesamten Bestand an **Alleen, einseitigen Baumreihen, Bäumen, Hecken** oder anderen Landschaftsbestandteilen erstrecken.

(2) Die Beseitigung des geschützten Landschaftsbestandteils sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können, sind nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten. Ausnahmen von diesem Verbot sind nur zulässig, wenn sie aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit durchgeführt werden und keine anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgreich durchgeführt werden konnten. Die Länder können für den Fall der Bestandsminderung die Verpflichtung zu angemessenen und zumutbaren Ersatzpflanzungen festlegen.

Gesetzlicher Alleenschutz in den Ländern

Bundesland	Eigener Paragraph	Als Landschaftsbestandteil	Als Naturdenkmal
Baden-Württemberg		X	
Bayern		X	
Berlin		X	X
Brandenburg	X		
Bremen			
Hamburg			
Hessen			X
Mecklenburg-Vorpommern	X		
Niedersachsen			
Nordrhein-Westfalen			X
Rheinland-Pfalz			
Saarland			X
Sachsen		X	X
Sachsen-Anhalt		X	
Schleswig-Holstein		X	
Thüringen		X	X

Quelle: Eigene Erhebung von Ernst Rainer Hönes 2006; nachzulesen in Hönes, Ernst Rainer (2006): Allgemeiner Überblick zum gesetzlichen Schutz von Alleeen. In: Lehmann/Rohde (Hg.), Alleeen in Deutschland. Leipzig, S. 164-171

ASG-Strategiepapierforderung: „Verankerung des Schutzes von Alleeen und einseitigen Baumreihen im Naturschutzteil des angekündigten Umweltgesetzbuches. Die Nachpflanzverpflichtung, ausdrücklich auch für aus Verkehrssicherungsgründen gefällte Bäume, muss gesetzlich festgeschrieben werden.“

Anforderungen an Verkehrsverwaltungen und Entscheidungsträger

Unzureichende gesetzliche Regelungen und mangelnde Umsetzung

In den meisten Bundesländern sind Alleeen nicht oder nur unzureichend geschützt. Manchmal sind die Probleme erst auf den zweiten Blick sichtbar, wie z.B. in NRW. Dort bekamen bei der letzten Novelle des Landschaftsgesetzes die Alleeen zwar einen eigenen Paragraphen, wurden dafür aber aus dem gesetzlichen Biotopschutz gestrichen und damit auch der Kontrolle durch die anerkannten Naturschutzverbände entzogen. Die Landräte und der Landesbetrieb Straßenwesen handeln nun oft ganz pragmatisch: Die nicht mehr gesetzlich geschützten Alleeen, besonders die alten und damit ökologisch wertvollen, werden gefällt und es werden presserwirksam aus Ausgleichs- und Ersatzmitteln neue Bäume gepflanzt. Damit werden zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Teure Pflegemaßnahmen entfallen, die neuen, kleinen Bäume machen erst mal viele Jahre wenig Kosten und diese Zerstörung des alten Baumbestands kann darüber hinaus noch als Erfolg verkauft werden.

In Brandenburg sind Alleeen eigentlich ausreichend gesetzlich geschützt, durch einen eigenen Paragraphen im Landesnaturschutzgesetz. 2006 entschied zudem das Oberverwaltungsgericht, dass auch für Alleebäume, die aus Verkehrssicherungsgründen gefällt werden müssen, Ersatzpflanzungen erfolgen müssen. Die Gesetzeslage ist klar - und dennoch passiert in den meisten Fällen nichts. Die Regelungen werden schlicht nicht umgesetzt, d.h. es finden kaum Nachpflanzungen statt.

Straßenausbau

Der Ausbau des Straßennetzes durch neue Fernverkehrsstraßen wie die neue Ostseeautobahn A20 mit einer neuen Rügenzubringer und der neuen Rügenbrücke induziert eine Zunahme der Verkehrsbelastung auch im anschließenden untergeordneten Straßennetz. Das bedeutet mehr Verkehr für die Alleen - auch und besonders in Tourismusgebieten. Die Prognosen für die Zufahrt zur Ferieninsel Rügen liegen beispielsweise bei einer Steigerung auf 29.000 Fahrzeuge pro Tag von jetzt 16.000 Fahrzeugen pro Tag. Allein für die anschließende Deutsche Alleenstraße auf Rügen werden 10.000 Fahrzeuge anstatt der jetzt knapp 6.000 in Spitzenzeiten erwartet. Die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs auf der Insel sind dagegen nicht wahrnehmbar. Ein integriertes Verkehrskonzept liegt 18 Jahre nach der Wende und ein Jahr nach Fertigstellung der neuen Rügenbrücke bislang nur im Entwurf vor.

Weil Alleen zu Zubringern neuer Autobahnen werden, drängt die Straßenbauverwaltung auf eine bundesnormgerechte Straßenverbreiterung. Einige Alleen sind deshalb bereits gefallen. Aktuell sollen sogar Zubringer zu Bundesstraßen verbreitert werden (Beispiele aus Mecklenburg-Vorpommern: L 03 -Schwerin-Klütz, L 07 Bresegard, L 23 Bad Sülze -Barth).

Durch den Ausbau von Straßen auf Bundesnormenbreiten (sogenannte „Regelquerschnitte“), auch bei Landes- oder Kreisstraßen, sind Alleen oft im Weg. Besonders der alte Alleenbestand in den ostdeutschen Bundesländern steht an Straßen, welche die Regelquerschnitte von 10 Zentimetern bis bis zu vier Metern unterschreiten. Diese Alleen werden durch Straßenverbreiterungen schwer beschädigt oder gleich gefällt. Ersatzpflanzungen können jedoch weder das Landschaftsbild noch die Funktion der Alleebäume im Biotopverbund wieder herstellen. Weil neue Abstandsregelungen häufig Landerwerb nötig machen, werden sie oft auch gar nicht erst umgesetzt. Nötig wäre ein flexibler Umgang mit den Bundesnormen, der an die örtlichen Gegebenheiten angepasst wird statt der jetzt umgekehrten Praxis.

Die Alleen an Bundesstraßen haben inzwischen zahlreiche große Lücken von mehr als 100 Metern. Diese Lücken sollten im Sinne des langfristigen und langsamen Umbaus bereits wieder bepflanzt werden. Dafür sind bei den besonders sehenswerten und schützenswerten Alleen Ausnahmen vom Regelwerk der genormten Straßenbreiten und festgelegten Abstände notwendig. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es dafür erste erfolgreiche Beispiele. Zum Beispiel entlang der Deutschen Alleenstraße auf Rügen.

Ein besonderes Problem stellen bei Neuanpflanzungen auch die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB) von 2006 dar, die Neupflanzungen an Bundesstraßen grundsätzlich erst ab mindestens 4,50 m Abstand zur Fahrbahn empfehlen. Obwohl es sich tatsächlich nur um eine Empfehlung handelt wird die ESAB vielerorts eins zu eins umgesetzt und - wie beispielsweise in Brandenburg - auch zur Umsetzung an Landesstraßen angeordnet werden. Dadurch gehen viele potenzielle Alleenpflanzstandorte verloren.

ASG-Strategiepapierforderung: „Straßenverkehrsbehörden, -planer und -betriebe sind mit Informationen und Weiterbildungen zum Alleenschutz zu sensibilisieren.“

Winterdienst

Bis zu 1.500 Tonnen Tausalz werden in strengen Wintern pro Landkreis auf den Straßen ausgebracht. Die Bäume am Straßenrand werden durch das Salzgemisch im Wurzelraum in ihrem Wasserhaushalt und der Nährstoffaufnahme derart behindert, dass ihre Vitalität ständig abnimmt. Die Folgen sind in der Landschaft kaum zu übersehen: Nach strengen, d.h. „salzreichen“ Wintern, zeigen empfindliche Alleebäume wie Linden und Ahorne bereits im frühen Sommer zu viel kleine Blätter mit trockenen, braunen Rändern bis hin zu absterbenden Baumkronen.

ASG-Strategiepapierforderung: „Damit der alte wertvolle Alleeenbestand noch so lange wie möglich erhalten werden kann sind bundesweit Strategien zum Schutz der wertvollen Altbäume bei Baumaßnahmen, vor falscher Pflege sowie vor Tausalz erforderlich.“

Lösungswege

Allgemein

Im Zusammenspiel von Verwaltungen, Straßenbaulasträgern und Bürgern können alleenenfreundliche Lösungen gefunden werden, beispielsweise durch Alleenenentwicklungskonzepte auf regionaler Ebene. Für solche Entwicklungen und Projekte müssen bundesweit die Rahmenbedingungen gesteckt werden und positive Entwicklungen belohnt werden (auch finanziell, z.B. durch Erhöhung der Mittel für Bundesstraßen mit Alleeen in alleenenengagierten Ländern).

Alleenenentwicklungskonzepte

Die wachsende öffentliche Aufmerksamkeit gegenüber Alleeen hat bereits erste Erfolge zu verzeichnen: Die Fällung von 1.000 geschädigten Alleebäumen im Winter 2007 /2008 auf der Insel Rügen konnte wegen zunehmender Proteste der Bewohner, der Tourismuswirtschaft und der Umweltverbände nicht durchgeführt werden. In der Folge begann ein produktiver Diskussionsprozess für den Erhalt des wichtigen Landschaftsmerkmals. Vor einem Monat beschloss der Landkreis ein Alleeenentwicklungskonzept. Die Maßnahmen darin reichen von Verzicht auf normgerechten Ausbau bis zum alleenenfreundlichen Winterdienst. Pro Jahr sollen dazu noch 53.000 € für die Neuanpflanzung von Alleeen an Kreisstraßen ausgegeben werden.

Vorreiter für regionales Handeln war der Landkreis Ostvorpommern, in dem auch die Ostseeinsel Usedom liegt. Bereits im Jahr 2006 wurden die Alleeen systematisch erfasst und in einem Entwicklungskonzept Maßnahmen zu Schutz und Entwicklung festgelegt.

Auch in Brandenburg werden in einigen Landkreisen Alleenenentwicklungskonzepte erarbeitet. Beispiel hierfür ist der Landkreis Barnim, der ein solches in Zusammenarbeit mit der FH Eberswalde erarbeitet. Auffällig an diesem Konzept ist die Erfassung aller Alleeen im Landkreis und ihre Einordnung in Schutzkategorien, des Weiteren die Erstellung einer Prioritätenliste derjenigen Alleeen, bei denen es den größten Handlungsbedarf gibt. Auf diese Weise verteilen sich auch die Kosten über einen langen Zeitraum.

Alleenfreundlicher Winterdienst

BUND-Vorschläge sehen „weißen Winterdienst“ in weniger befahrenen Alleeen des untergeordneten Straßennetzes vor. Besonders wertvolle Alleeen an Bundes- und Landesstraßen sollen mit Splitt oder Kies abgestumpft werden. Die dafür notwendige Umrüstung in den Straßenmeistereien sollte im Interesse der Alleeen dringend vorgenommen werden. Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern hat dazu aufgefordert, in fünf ausgewählten Alleeen an Bundes- und Landesstraßen dazu Pilotprojektedurchzuführen.

Finanzen

ASG-Strategiepapierforderung: „Bundesweit einheitliche Vergütung der Pflege von Alleebäumen.“ Darüber hinaus sollen die Bundesländer mit nennenswertem Alleeenbestand (oder solchen, die einen nennenswerten Bestand anstreben) auffordern, ein Finanzierungsinstrument wie einen Alleeenfonds nach dem Vorbild Mecklenburg-Vorpommerns einzurichten.

Das BUND-Alleeenprojekt

Dass Alleeen mehr als ein Hindernis am Straßenrand sind und dass jeder sich für sie einsetzen kann vermittelt der BUND mit seinem Alleeenprojekt: Bürger vor Ort werden fit gemacht in Sachen Baumschutz. Als Alleeenpaten organisieren sie dann selber oder gemeinsam mit dem BUND Veranstaltungen mit Lokalpolitikern, Straßenbauverwaltung, mit Touristen, Schulen, Kindergärten und vieles mehr. Die Erfolge können sich sehen lassen: Historische Alleeen werden wieder gepflanzt, so manches Straßenbauprojekt wurde zugunsten der Alleebäume verändert (und nicht umgekehrt). Hunderte Alleebäume werden persönlich beobachtet, gewässert und gepflegt. Wer keine Zeit und Gelegenheit für eigenes Handeln hat, unterstützt mit einer Alleeenpatenschaft die Aktiven und wird mit einem Newsletter über die Fortschritte informiert. Mehr als 400 Menschen im ganzen Bundesgebiet sind bereits Alleeenpaten des BUND und werden vom Verband durch das Drei-Länder-Alleeenprojekt in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt unterstützt. Weitere Infos gibt es unter www.bund.net/alleen.

Alleenschutzgemeinschaft (ASG) e.V.

Erklärtes Ziel der bundesweiten Alleenschutzgemeinschaft ist es, sich fachübergreifend für den Schutz und die Erhaltung von Alleeen zu engagieren, ohne Aspekte der Verkehrssicherheit außer Acht zu lassen. Deshalb arbeitet die Alleenschutzgemeinschaft mit Vertretern aus den Bereichen Politik, Wirtschaft, Tourismus, Umwelt- und Naturschutz, Landwirtschaft, Landschaftspflege und Verkehr sowie mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern eng zusammen. Weitere Infos unter www.alleenschutzgemeinschaft.de

Alleen-Fan-Kampagne

Das Bundesumweltministerium hat vor einigen Jahren gemeinsam mit der Alleenschutzgemeinschaft e. V. eine Kampagne zum Schutz und Erhalt der Alleeen in Deutschland gestartet. Diese Kampagne soll nicht nur die ökologische, historische und kulturelle Bedeutung von Alleeen bewusst machen, sondern auch aktiven Alleenschutz betreiben. Weitere Infos unter www.alleen-fan.de

Tipp zur Alleenbesichtigung

BB, Landkreis Barnim: Ahornallee zwischen Rüdnitz und Danewitz (K6005)

BB, Stadt Brandenburg an der Havel: Sumpfyypressenallee am Grillendamm (von 1840)

BB, Landkreis Uckermark, 100jährige Lindenallee zwischen Densow und Annenwalde (K 7329)

Kontakt

Katrin Riegger, BUND- Pressestelle, Tel. 030-27586 464, katrin.riegger@bund.net

Silke Friemel, Leiterin BUND- Alleenprojekt, Tel. 0331-237 00 142, silke.friemel@bund.net