

Berlin, 25. Februar 2004



## Stellungnahme

zu den „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit  
(Stand: September 2002)

---

### 1. Stellungnahme zu den ESAB

Die von der FGSV vorgelegten ESAB zielen auf die Verminderung von Verletzungs- und Tötungsrisiken in Folge des unfallbedingten Aufpralls auf Bäume im Straßenbereich. Dabei erkennt die FGSV an, dass durch verkehrliche und bauliche Maßnahmen (Verkehrsüberwachung, Tempolimit, passive Schutzeinrichtungen etc., vgl. Abschnitt 3.1. bis 3.7.) die Unfallrisiken und -folgen deutlich gesenkt werden können. Baumfällungen sollen formal nur das letzte Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an bestehenden Alleen sein (Abschnitt 3). Darüber hinaus wird empfohlen, dass Neu- und Nachpflanzungen von Bäumen (auch als Ausgleichsmaßnahmen) nur in solchen Bereichen erfolgen, wo sie von Fahrzeugen, die von der Fahrbahn abkommen, nicht erreicht werden können. Vorgeschlagen werden zudem Pflanzungen an anderen Stellen (z.B. entlang von eigenständigen Geh- und Radwegen) oder als Heckenpflanzungen (vgl. Abschnitt 4).

Im ihrem Grundtenor betrachten die ESAB Alleen und Baumreihen entlang von Straßen als vermeidbares Verkehrsrisiko. Leitbild bleibt auch im überarbeiteten Entwurf offensichtlich eine sichere Straße mit hindernisfreien Seitenräumen. Ursache für die Unfälle sind aber nicht die Bäume, sondern das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer (überhöhte Geschwindigkeit, Drogenmissbrauch etc.). Erforderlich zur Absenkung des Unfallrisikos sind daher insbesondere verkehrliche Maßnahmen. Diese sollten allerdings nicht nur an einzelnen Streckenabschnitten erfolgen, vielmehr bedarf es einer bundesweiten Strategie für die Erhöhung der Verkehrssicherheit („Vision Zero“). Deren zielorientierte Entwicklung und Umsetzung wird vom BMVBW jedoch bisher abgelehnt (vgl. die jüngste Diskussion um Tempolimits auf Autobahnen).

Bei der konkreten Anwendung der ESAB durch die Straßenbaubehörden befürchtet der BUND aufgrund der bisherigen praktischen Erfahrungen, dass

- alte Alleenbestände dezimiert werden, auch wenn andere in den ESAB beschriebenen (allerdings kostenintensivere oder mit Verkehrsbeschränkungen einhergehende) Maßnahmen zur Senkung der Unfall- und Aufprallrisiken zur Verfügung stehen (vgl. II.2).
- die aufgrund des Alters und Schädigungen von Bäumen z.T. erforderlichen Nachpflanzungen mit Verweis auf die Verkehrssicherheit an Straßen ausbleiben, neue Alleen de facto nicht angelegt werden können (vg. II.3).

Die vorgeschlagene Pflanzung von neuen Baumreihen außerhalb der Reichweite von Straßen ist mit dem charakteristischen Landschaftsbild und den ökologischen Funktionen nicht vereinbar. Mittelfristig droht durch die Umsetzung der ESAB, dass die heute in einigen Regionen noch landschaftsprägenden Alleen sukzessive zerstört werden.

Der BUND lehnt die ESAB aufgrund ihrer einseitigen Zielsetzung und mangelnden Berücksichtigung von Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes grundsätzlich ab (insbesondere Abschnitt 4). Sie ist auch deshalb nicht erforderlich, weil der Umgang mit Bäumen im Straßenraum bereits ausreichend in den vorhandenen Gesetzen, Regelwerken und Richtlinien geregelt ist. Die Landesnaturschutzgesetze der Bundesländer, die den im Bundesnaturschutzgesetz ausgewiesenen Status der Alleen als „Geschützte Landschaftsbestandteile“ (§29 BNatSchG vom 25.03.02, BGBl.I S.1193) präzisieren, enthalten z.T. klare Aussagen zum Schutz der Alleen und zum Verfahren für Ausnahmegenehmigungen zum Fällen von Bäumen aus Gründen der Verkehrssicherheit. Zusätzlich legen die „Alleenerlasse“ einiger Bundesländer Regelungen für den Schutz, die Pflege und die Neuanpflanzung von Straßenbäumen an Bundes- und Landesstraßen fest.

Erforderlich ist nach Ansicht des BUND dagegen eine Strategie für die Sicherung und Weiterentwicklung der Alleen in Deutschland, in die auch die Erfordernisse der Verkehrssicherheit einbezogen werden (Ermittlung von Unfallschwerpunkten, verkehrsteuernde Maßnahmen zur Senkung der Unfallraten). Ein derartiger Ansatz würde – im Gegensatz zu den ESAB – eine breite Zustimmung in Politik, Verbänden und Öffentlichkeit finden.

## II. Begründung der BUND-Stellungnahme

### 1. Anforderungen an den Alleenschutz

Alleen und Baumreihen an Straßen sind ein wichtiger, jedoch stark bedrohter Bestandteil unserer Kulturlandschaft. In der ausgeräumten Agrarlandschaft sind sie für die Vernetzung von Biotopen von zentraler Bedeutung. Sie spenden Schatten, dämmen den Straßenlärm ein, binden Staub und Abgase und haben eine überaus positive Wirkung auf das Mikroklima im Straßenraum. Als prägendes Element des Landschaftsbildes ist ihre Bedeutung für Tourismus und Erholung unbestritten.

Darüber hinaus tragen Alleen nachweislich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Sie leiten den Verkehr auf eine unaufdringliche Art, wirken geschwindigkeitsmindernd und bieten Schutz vor Wind und Schneeverwehungen.

In den letzten Jahrzehnten wurden tausende Kilometer von Alleen dem Ausbau von Straßen geopfert – häufig ohne Rücksicht auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung und ohne Prüfung alternativer Maßnahmen zur Verkehrslenkung und den Einbau von passiven Schutzeinrichtungen.

Noch bestehende Alleen sind durch Belastungen durch Streusalzeinsatz im Winter, Eingriffe in den Wurzelbereich und unsachgemäße Pflegeschritte bedroht. Mangels der erforderlichen Pflege in den letzten Jahrzehnten fehlt zudem eine mittelalte Alleengeneration fast vollständig. In Bereichen, in denen der Bestand überaltert ist oder aufgrund der Eingriffe stirbt, wird oft nicht nachgepflanzt. Fast unbemerkt verschwinden so immer mehr wertvolle Alleen und Baumreihen aus unserer Landschaft.

Um ein durch Alleen geprägtes Landschaftsbild zu erhalten, sind aus Naturschutzsicht Nachpflanzungen zum Erhalt des Landschaftsbildes dringend erforderlich. Die ESAB zielt jedoch genau in die entgegengesetzte Richtung. Sie ist alleine auf die Belange der Verkehrssicherheit fokussiert und steht der Erhaltung und Neugestaltung von Alleen und Baumreihen an Straßen zum Teil diametral entgegen. Statt die Empfehlungen in Kraft zu setzen, fordert der BUND das BMVBW daher auf, endlich eine zielorientierte Strategie für die Zukunft der Alleen unter Berücksichtigung aller Belange zu entwickeln (unbenommen bleibt davon die Erforderlichkeit einer Gesamtstrategie „Vision Zero“ für den Straßenverkehr in Deutschland).

## **2. Stellungnahme zu Abschnitt 3 der ESAB: Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäume**

Die in der ESAB beschriebenen verkehrslenkenden und baulichen Maßnahmen zur Verminderung der Unfallrisiken und der Abmilderung von Unfallfolgen (vgl. 3.1. bis 3.7.) werden vom BUND grundsätzlich unterstützt (Ausnahme: Entwurfstechnische Maßnahmen und Herausnahme von Straßen aus Alleen). Die konsequente Einführung und Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Umsetzung verkehrstechnischer Maßnahmen führt zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Erhaltung und Entwicklung unserer Alleen. Unverständlich bleibt allerdings, warum in den ESAB konkrete Empfehlungen zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fehlen. Diese sollte in Alleen generell auf 80 km/h gesenkt werden, bei Unfallschwerpunkten in Abhängigkeit vom Einzelfall auf 40 bis 60 km/h und bei Anwendung in geschlossenen Ortschaften 30 km/h. Durch verstärkte Kontrolle lassen sich damit schwerwiegende Unfallfolgen ohne weitere Eingriffe auf ein Minimum reduzieren.

Erst wenn sich die verkehrstechnischen Maßnahmen als nicht geeignet erweisen, soll laut ESAB über das Entfernen der Bäume unter Einbeziehung der zuständigen Unfallkommissionen entschieden werden (vgl. 3.8). Da Alleebäume in verschiedenen Landesnaturschutzgesetzen gesetzlich geschützt sind, ist für die Fällung eine Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Naturschutzbehörde notwendig. Das Vorgehen ist bei zusätzlicher

Einbeziehung der anerkannten Naturschutzverbände zwar grundsätzlich akzeptabel und entspricht dem geltenden Recht. Aufgrund von praktischen Erfahrungen im Umgang mit Straßenbauverwaltungen befürchtet der BUND jedoch, dass Baumfällungen mit Verweis auf die ESAB nicht ultima ratio, sondern der Regelfall werden (Vorrang für eine „angemessene Höchstgeschwindigkeit“, Kosten für verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen).

Problematisch sind zudem die Empfehlungen hinsichtlich der bei Fällungen notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese sollen laut ESAB nach Möglichkeit nicht wieder im Bereich der Straße, sondern besser eingriffsfern in ausreichendem Abstand, entlang von eigenständigen Geh- und Radwegen oder in anderer Art (z.B. Heckenpflanzungen) erfolgen. Dies ist nicht im Sinne der Eingriffsregelung des Naturschutzgesetzes und des Verständnisses des straßenbegleitenden Charakters einer Allee und führt zum Ende der Alleinlandschaft (vgl. auch die Ausführungen zu Abschnitt 4).

### **3. Stellungnahme zu Abschnitt 4 der ESAB: Pflanzungen an bestehenden Straßen (einschl. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).**

Insgesamt legen die ESAB den Schwerpunkt der Ursachenbekämpfung langfristig auf die Schaffung und Erhaltung hindernisfreier Seitenräume, da nur dann die Verletzungs- und Tötungsrisiken in Folge eines Unfalls gering seien. Laut ESAB sollen Bäume nur noch dort gepflanzt werden, wo sie von Fahrzeugen, die von der Fahrbahn abkommen, nicht erreicht werden können (hinter passiven Schutzeinrichtungen, die aus anderen Gründen erforderlich sind; auf Einschnittsböschungen in einer Pflanzhöhe von mind. 3,0 m gemessen ab Fahrbahnoberfläche oder hinter Gräben, die von abkommenden Fahrzeugen nicht überwunden werden können).

Vorrang vor den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes, der Erholung und des Tourismus hat nach der ESAB damit die Verkehrssicherheit. Nach den Ausführungen soll es sogar unvertretbar sein, die zulässige Höchstgeschwindigkeit abzusenken, um dadurch Bäume ohne passive Schutzeinrichtungen in geringem Abstand zur Straße zu pflanzen. Hiermit wird sogar dem vermeintlichen „Recht auf freie Fahrt“ absoluter Vorrang vor den Belangen des Naturschutzes eingeräumt.

Als Konsequenz dieses vermeintlichen „Rechts auf freie Fahrt“ können laut ESAB nur Neupflanzungen in einem weit vergrößerten Abstand vom Fahrbahnrand erfolgen.

Aus Sicht des BUND ist die Vergrößerung des Baumabstandes auf 5,0 m oder sogar 8,0 m zum Fahrbahnrand nicht akzeptabel. Größere Abstände gehen zu Lasten des typischen Charakters und des Erlebniswertes einer Allee. Der größere Abstand zwischen den Baumkronen entwertet zudem die ökologische Funktion der Alleen für die Vernetzung von Biotopen. Darüber hinaus hat die Praxis in den letzten Jahren gezeigt, dass bereits Pflanzabstände von 4,50 m beim Grunderwerb eines straßenbegleitenden Grünstreifens Probleme und enorme Kosten bereiten, die dann als Argument für den Verzicht auf Nachpflanzungen und Neugestaltung von Alleen dienen. Aus Kostengründen unterbleibt zudem häufig auch die Neugestaltung von Alleen mit passiven Schutzeinrichtungen.

Die in der ESAB als Alternative zu Anpflanzungen von Bäumen vorgeschlagenen Heckenpflanzungen sind aus natur- bzw. artenschutzfachlicher Sicht abzulehnen. Pflanzungen solcher Art können populationsbiologische Senken oder Tierfallen sein.

Die von den ESAB empfohlenen Beschränkungen hinsichtlich Baumpflanzungen an Straßen sind nicht vereinbar mit den Zielen zum Schutz, Erhalt, zur Pflege und Entwicklung unserer Alleen, die im Bundesnaturschutzgesetz, in entsprechenden Landesnaturschutzgesetzen, in Alleen-Erlassen und verschiedenen Regelwerken, wie die „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (RAS-LP 1, RAS-LP 4) festgehalten sind. Die ESAB werden daher vom BUND abgelehnt.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Bundesgeschäftsstelle

Am Kölnischen Park 1

10179 Berlin

Fon: (030) 275 86-0

Fax: (030) 275 86-40

Mail: [bund@bund.net](mailto:bund@bund.net)

Internet: [www.bund.net](http://www.bund.net)