

Vortrag bei den Arnsberger Umweltgesprächen der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt Nordrhein-Westfalen e.V. 26. April 2006-04-27
Allein im Spannungsfeld von Verkehrssicherheit und Landschafts- und Umweltschutz

Warum protestiert die FLL gegen die Entwicklungen der ESAB und RPS ?

Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.

Die FLL besteht seit 1975 und ist der Zusammenschluss der grünen Berufsverbände, um die Forschung und die Richtlinienarbeit in einer Stelle zusammen zu führen und zu koordinieren. Von Anfang an hat sich die FLL mit Bäumen beschäftigt. Der Straßenbaum ist ein wichtiger Teil des Arbeitsspektrums. So hat die FLL z.B. Anfang des Jahres die seit den 80iger Jahren bestehende Richtlinie über die Pflege der Bäume novelliert, im letzten Jahr eine Richtlinie über die Kontrolle der Bäume im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, sowie Empfehlungen über das Pflanzen der Bäume und ihre Standortverbesserung heraus gegeben.

Kein Wunder also, dass sich die FLL seit 1999 mit der Richtlinie zum Schutz vor Baumunfällen (RSB), den Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) und der Fortschreibung der Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) beschäftigt hat und die Stellungnahmen und Aktivitäten mehrere Aktenordner füllen.

Baumfällungen der 60iger und 70iger Jahre

Die Berufsverbände und die Arbeitsgemeinschaft Straßenbäume der ständigen Konferenz der Gartenamtsleiter im Deutschen Städtetag haben sich bereits in der ersten Welle der Diskussion zur Fällung von Straßenbäumen in den 60iger und 70iger Jahren zur Wehr gesetzt. Viele Bäume sind seinerzeit meist nutzlos gefällt worden, wie sich im Nachhinein herausstellte. Da die Zahlen der Verkehrstoten auf diesen Strecken z.T. zunahmen, denn es wurde schneller gefahren, da man z. B. die Geschwindigkeit nicht mehr so gut abschätzen konnte, die optische Verkehrsführung durch die Alleen fehlte und die Strecken langweiliger wurden.

Bisherige Richtlinien für Straßenbepflanzungen

Die frühere Diskussion über das Für und Wider von Bepflanzungen der Straßenseitenräume hat jedoch als positiven Nebeneffekt eine gewisse Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Landschafts- und den Straßenplanern ergeben. So ist bei der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein Arbeitskreis Landschaftsgestaltung eingerichtet worden, der zur Abstimmung einbezogen wurde und entsprechende Richtlinien miterarbeitete. Es entstanden die zur Zeit gültigen Richtlinien für den Ausbau der Straßen und 1992 das Merkblatt Alleen. Das vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Merkblatt Alleen betont in den Grundsätzen den Erhalt und die Neupflanzung von Alleen als vordringliche Aufgabe der Straßenverwaltungen. Auf Seite 8 des Merkblattes werden auch Hinweise zur Beherrschung des Verkehrsrisikos gegeben, so z.B. wenn die seitlichen Sicherheitsräume kleiner als 1,25 m sind, wird empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 80 km/h zu beschränken. Sind Leitplanken erforderlich, wird ein Abstand zwischen Baum und Fahrbahnrand von 1,5 m empfohlen.

Die zur Zeit gültige Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) fordert einen Mindestabstand zwischen Baum und Fahrbahnrand von 4,5 m seit 1989. Dass dieser Wert nicht realistisch und durchsetzbar ist, zeigt, dass er 1992 nur für Neupflanzungen als Sollfestlegung in das Merkblatt Alleen übernommen wurde, aber in der Zwischenzeit auch auf Forderungen aus der

Bevölkerung und durch Einsicht auf die Notwendigkeit durch die Planer nach Abwägung aller Belange eine ganze Reihe von Alleenspflanzungen unter 4,5 m Abstand durchgeführt wurden. Außerdem haben Ländererlasse Abstandswerte unter 4,5 m festgelegt.

Der ADAC, der in den 70iger Jahren die Baumfällaktionen an Straßen noch sehr unterstützte, erhielt nach der Wiedervereinigung viele Schreiben und Telefonanrufe, die befürchteten, dass die Alleen in den neuen Bundesländern dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weichen müssten. Er setzte sich nun vehement für den Erhalt der Alleen ein. Dies macht auch der erste Artikel der ADAC-Motorwelt in 1990 mit dem Titel : „ADAC: Rettet die Alleen“, deutlich. In der Folge gründete er mit dem Deutschen Tourismusverband die Arbeitsgemeinschaft „Deutsche Alleestraßen“, unterstützte und initiierte den Erhalt der vorhandenen Alleen, ihre Ergänzung und die Neupflanzung.

Symposium „Technische Maßnahmen gegen Baumunfälle

Anlässlich des Symposiums „Technische Maßnahmen gegen Baumunfälle“ am 27.10.1999 erfuhren wir, dass die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Richtlinie zum Schutz gegen Baumunfälle (RSB) erarbeitet hatte. Eine der Forderungen war, dass ein von Bäumen freier Sicherheitsstreifen von min. 10 m Breite neben den Straßen geschaffen werden müsse. Mit Interesse wurde registriert, dass neben der FGSV und der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BAST) die Versicherungswirtschaft (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) als treibende Kraft mit ihrem Institut für Straßenverkehr (ISK) als Veranstalter des Symposiums auftrat.

Richtlinien zum Schutz vor Baumunfällen

Uns wurde schnell klar, dass mit dieser Richtlinie eine große Gefahr für die bestehenden Alleen gegeben war und neue Baumpflanzungen entlang von Straßen verhindert werden sollten. Zu gigantisch war einfach die Forderung auf beiden Seiten der Straßen 10 m frei zu lassen und dann noch jeweils 3-4m als Baumstreifen hinzu zu erwerben, laufend zu unterhalten und zu pflegen. Geradezu abenteuerlich war die Forderung auch bei Ersatzpflanzungen in vorhandenen Alleen diese neuen Abstände einzuhalten. Man stelle sich allein einmal die Vielzahl von Prozessen vor, wenn man nachträglich in diesem Maße in vorhandene Nutzungen eingreifen wollte! Hinzu kommt als wichtiges Argument, dass die optische Verkehrsführung, die der Fahrer durch die Straßenbepflanzung gewöhnt ist, durch die enorme Aufweitung z.B. in den Kurven bis über 20 m, zur Desorientierung führen würde.

Diese von den Versicherern vorgeschlagenen theoretischen Überlegungen sind nicht nur absurd, sie sind auch nicht konsequent zu Ende gedacht. Denn wenn man schon utopisch vorschlägt, zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten durch Unfälle mit Aufprall auf Bäume (2003 22,5% der Gesamtzahl der Verkehrstoten) Sicherheitsstreifen von mindestens 10m Breite auf beiden der Straßen zu fordern, dann ist es nicht zu erklären, warum dann nicht konsequenterweise auch ein Mittelstreifen von mindestens 10 m Breite gefordert wurde, da durch den Gegenverkehr 35 % der Verkehrstoten verursacht werden.

Noch in 1999 protestierten die Ständige Konferenz der Gartenamtsleiter im Deutschen Städtetag und das „Kuratorium Baum des Jahres“ gegen diese Richtlinie. Auch der damalige Vorsitzende der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt Nordrheinwestfalen e.V. Herr Prof. Wilfried Stichmann protestierte gegen die Richtlinie und führte aus: „Nicht Bäume stünden plötzlich auf der Straße, sondern die Unfälle seien auf überhöhte Geschwindigkeit und Alkoholeinfluss zurückzuführen, also auf unangepasstes Fahrverhalten.“ Großes Aufsehen erregte die Protestpostkartenaktion an das Bundesverkehrsministerium von Robin Wood mit dem Titel „Bäume stehen mit einer Wahnsinnsgeschwindigkeit am Straßenrand.“

Im April 2000 intervenierte ich als Leiter des Gartenbauamtes Karlsruhe bei der FGSV und forderte die bisher gute Abstimmung mit uns als betroffenem Berufstand auch bei dieser Richtlinie. Unser Mitglied die öffentlich bestellte Baumsachverständige Frau Helge Breloer schrieb im Februar 2000 einen offenen Brief an die FGSV, das Verkehrsministerium und die Presse, in dem sie die

unrealistischen Forderungen der Richtlinie verwarf und FGSV und Minister aufforderte, sich nicht vor den Karren der Versicherungswirtschaft spannen zu lassen.

Was waren die strittigen Hauptpunkte der RSB ?

Der Sicherheitsabstand zwischen Baum und Fahrbahnrand auf Außerortsstraßen sollte auf mindestens 10 m erhöht werden. Dieser Mindestabstand sollte gelten für Geschwindigkeiten bis 100 km/h. Er sollte sich vergrößern in Abhängigkeit der Neigung des Seitenraumes und in Kurven auf über 20 –25 m. Der Mindestabstand sollte sich auf 4,5 m verringern können, wenn die Höchstgeschwindigkeit aus anderen Gründen auf maximal 70 km/h beschränkt worden sei.

Als Maßnahmen gegen Baumunfälle wurden genannt: Bäume entfernen, dann erst folgten Geschwindigkeit senken oder passive Schutzrichtungen und andere bauliche Maßnahmen. Auch die anderen Aussagen im Hinblick auf die Bäume richteten sich nach der in der Präambel enthaltenen Maxime: „ Das muss dazu führen, dass zum Schutz von Menschenleben auf Bäume am Straßenrand weitgehend verzichtet wird.“

Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume

Der Protest gegen die RSB war so eindeutig, dass das Bundesverkehrsministerium sich entschloss, die Arbeit an der Richtlinie zum Schutz gegen Baumunfälle (RSB) einzustellen und deren Überarbeitung als Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) bei der FGSV zu veranlassen.

Nach Vorlage des neuen Entwurfes zeigte es sich jedoch, dass die Empfehlungen (ESAB) sich leider nicht positiv für die Bäume gegenüber der Richtlinie (RSB) verändert hatten.

Bei einem Präsidentengespräch der FLL und der FGSV wurde der FLL zugesichert, sie an der Abstimmung zu beteiligen und ein Exemplar des Entwurfes der ESAB übergeben. Nach eingehender Beratung mit den Mitgliedsverbänden wurde der FGSV eine detaillierte Stellungnahme übersandt, in der die FLL die einzelnen Kritikpunkte begründete.

Im März 2001 wurde nach einer Erläuterung der ESAB die Ablehnung und folgende Resolution von den 350 Teilnehmern der Augsburger Baumpflege tagung unterschrieben:

- stärkere Einbindung der grünen Fachverbände in die Abstimmung
- umfassendere Untersuchung der Unfallsituationen und der Gefährdungspotentiale
- stärkere Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen (z.B. Leitplanken) und Geschwindigkeitsbeschränkungen
- mehr Nachpflanzungen zur optischen Verkehrslenkung, zur Landschaftseinbindung und zum ökologischen Ausgleich.

Die ständige Konferenz der Gartenamtsleiter im Deutschen Städtetag, die am 9. Mai 2001 in Potsdam tagte, forderte die Ablehnung und folgende Punkte in ihrer Resolution:

- Die Landschafts- und Landeskultur erfordern eine Einbindung der baulich immer aufwendiger werdenden technischen Straßenbauwerke durch Höhenmodellierungen, Baum- und Gehölzpflanzungen.
- Die optische Verkehrsführung durch klar erkennbare Straßenräume ist landschaftsverträglich nur durch sinnvolle Baum- und Strauchpflanzungen erreichbar.
- Durch Baum- und Strauchpflanzungen ist der ökologisch notwendige Ausgleich an Ort und Stelle wenigstens zum Teil zu erreichen.
- Zur weiteren Reduzierung der hohen Unfallfolgen sind kurzfristig die Schutzmaßnahmen an Straßen (z.B. Leitplanken) und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie deren Kontrollen verstärkt zu realisieren und kurz- bis mittelfristig umfassendere Untersuchungen der Unfallsituationen und Gefährdungspotentiale zu veranlassen.
- Bei der Erstellung von Richtlinien für den Bau und den Betrieb von Straßen sind die grünen Fachverbände verstärkt zu berücksichtigen.

Die deutsche Alleenschutzgemeinschaft hatte sich zwischenzeitlich als Reaktion der Ablehnung der ESAB gegründet, um den Protest auf möglichst vielen Ebenen deutlich zu machen und auf Änderung zu drängen.

Landschaftstagung der FGSV 2001

Am 6. Juni 2001 führte die FGSV in Potsdam mit 400 Teilnehmern ihre Landschaftstagung durch. Dabei wurde die Bedeutung der Alleen für Natur- und Landschaftsschutz, für das Landschaftsbild, die Landschaftskultur, Umwelt und Klima und für die Identifizierung der Menschen mit ihrer Landschaft von vielen Rednern herausgestellt. Baudirektor Küster vom Bundesverkehrsministerium berichtete in seinem Vortrag, dass das Ministerium viele Briefe erhalten habe, die die Erhaltung der Alleen fordern. Alleen gäben vielen Regionen ihr landschaftliches Gepräge. Auf den Straßen gäbe es ein gewisses Gefahrenpotential durch Lampen, Bauwerke, Gräben, Bäume und den Gegenverkehr. Doch dieses Gefahrenpotential wird nur wirksam zum kleinen Teil durch technisches Versagen der Fahrzeuge, aber hauptsächlich durch Übertretungen der Verkehrsrichtlinien. So werden z.B. auf den Straßen private Rennen mit Wahnsinnsgeschwindigkeiten und leichtsinnigen Überholvorgängen durchgeführt, hier werde kriminelle Energie sichtbar, und die Übertretungen nehmen laufend zu. Prof. Steinauer, der Leiter der ESAB-Arbeitsgruppe, vertrat, dass Bäume nur dort gepflanzt werden dürften, wo abirrende Fahrzeuge die Bäume nicht erreichen, worauf sich heftige Diskussionen entwickelten.

Podiumsdiskussion: Alleen und Straßenbäume ein Sicherheitsrisiko ?

Da nicht zu erkennen war, dass die FGSV die Empfehlung ändern würde und die Änderung des Namens nur ein formaler Schachzug gewesen war, entschloss sich die FLL mit ihren Verbänden zur Grünen Woche in Berlin am 15. Januar 2002 eine öffentliche Podiumsdiskussion durchzuführen mit dem Thema: Alleen und Straßenbäume- ein Sicherheitsrisiko? Folgende Teilnehmer wurden dazu eingeladen:

Dieter Klaus Franke, Geschäftsführer der AG Deutsche Alleenstraße und Umweltreferent des ADAC, München.

Staatssekretär Dietmar Glitz, Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin.

Parl. Staatssekretär Stephan Hilsberg MdB, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Berlin.

Dr. Volker Meewes, Gesamtverband der Versicherungswirtschaft / Institut für Straßenverkehr, Köln.

Prof. Dr. Klaus Neumann, FLL –Vizepräsident und Hochschullehrer TFH Berlin

Prof. a.D. Dr. Robert Schnüll, Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, TU Hannover.

Prof. Dr. Bernhard Steinauer, Leiter des ESAB-Arbeitskreises der FGSV, RWTH Aachen.

Moderator: Leiter der ZDF-Redaktion „Umwelt“ Volker Angres, Berlin.

Die 34 grünen Fach- und Naturschutzverbände, die diese Protestaktion unterstützten, wollten mit dieser Diskussion die Öffentlichkeit informieren und das Ziel der FGSV, die ESAB ohne Abstimmung mit der Öffentlichkeit, Umwelt- und Naturschutz- sowie Fachverbänden in der ersten Hälfte 2002 einzuführen, unmöglich machen.

Durch die mit vielen einsichtigen Argumenten geführte Diskussion änderte laut Bericht der Zeitschrift Landschaft, Bauen und Gestalten 3/2002 Staatssekretär Hilsberg seinen Standpunkt und hielt einen Kompromiss zwischen den Ansichten für erforderlich und möglich. Prof. Schnüll hatte z.B. erläutert, dass durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit die Zahl der Verkehrstoten um bis zu 50 % verringert werden könne. Staatssekretär Glitz bestätigte, dass in Mecklenburg-Vorpommern durch die Einführung von Tempo 80 , verstärkte Verkehrsüberwachung und durch den Bau von Leitplanken die Anzahl der Verkehrstoten um 40% gesenkt werden konnte.

Der ADAC, so erläuterte sein Umweltreferent Franke, engagiere sich auf Drängen seiner Mitglieder seit Jahren für den Erhalt der Alleen. Er forderte, dass mehr für eine angepasste Fahrweise getan werde. Dies unterstützte Prof. Schnüll nachdrücklich durch die Ergebnisse seiner Forschung. Danach wäre eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit, wie sie in vielen anderen Ländern auch üblich ist, ein wirksames Mittel, das leider keiner bereit wäre, wirksam umzusetzen. 31 % der Verkehrstoten (2000 –2003 23%) sterben aus den verschiedenen Gründen an Bäumen, aber 35% durch Überholvorgänge. Raserei und jugendlicher Leichtsin sind die Todesursache Nummer 1.

Abstimmungsgespräche bei der FGSV 2002

Das Ergebnis der Diskussion war ein Kompromiss. Das Wunschziel, die unnötige und überflüssige ESAB aufzugeben, wurde nicht erreicht, aber sie sollte bei Abstimmungsgesprächen bei der FGSV überarbeitet werden. Ich war als Vizepräsident der FLL als einziger Vertreter der grünen Verbände dazu eingeladen. Am 15. Februar und am 20. Juni saß ich mit wenigen Vertretern des staatlichen Naturschutzes einer Vielzahl von Straßen- und Verkehrsplanern und Juristen aus den Ministerien, der FGSV, der Bundesanstalt für das Straßenwesen, der Arbeitsgruppe ESAB und dem Institut für Straßenverkehr des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft gegenüber.

Wir hatten mit den anderen Verbänden und der Alleenschutzgemeinschaft die gesamte Richtlinie nach unseren Vorstellungen umgearbeitet, ich musste aber schnell feststellen, dass man in der Arbeitsgruppe der ESAB nicht bereit war, an den wesentlichen Punkten etwas zu ändern.

Was wurde nach unseren Vorstellungen geändert ?

- Der Begriff „Baumunfall“ wurde in „Unfall mit Aufprall auf Bäume“ geändert, da der Baum ja nur ein unbeteiligtes Opfer ist.
- Die positive Funktion der Bäume an den Straßen wurde aufgenommen.
- Es erfolgte ein Hinweis auf verbesserte Fahrerausbildung und Verkehrserziehung.
- Als Ziel wurde herausgestellt, dass primär das Abkommen von der Straße verhindert werden soll, denn dann gibt es keine Probleme mit den Bäumen.
- Die Aufzählung der tatsächlichen Ursachen der Unfälle wurde aufgenommen.
- Der Text wurde so geändert, dass deutlich wird, dass das Fällen von Bäumen erst als allerletzte Möglichkeit in Erwägung gezogen wird, wenn alle anderen Maßnahmen nicht wirken.
- Es erfolgte ein Hinweis auf die Reduzierung der Schwere der Unfälle durch den Einbau von Leitplanken.

Was wurde nicht erreicht?

- Der generelle Verzicht auf die überflüssige neue Richtlinie oder der Empfehlung im Zeichen der überall geforderten Deregulierung. Vielmehr wurde jetzt auf Hinweis der Juristen aus Haftungsüberlegungen überprüft, ob die Festlegung der Abstandswerte in die Novellierung der Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen aufgenommen werden sollte und in der ESAB nur ein Hinweis auf die RPS erscheint.
- Eine Beteiligung bei der Novellierung der RPS durch uns erfolgt nicht. Ein Entwurf der RPS mit den Werten der ESAB liegt seit 2001 bereits vor.
- Eine Aufnahme der Abstandswerte wie im Erlass Mecklenburg-Vorpommern konnte nicht erreicht werden.
- Die restriktiven Festlegungen zu Neu- und Ersatzpflanzungen wurden nur marginal, aber nicht in den grundsätzlichen Festlegungen verändert, so dass auch weiterhin zu erwarten ist, dass die alten Alleen nicht erhalten werden können und neue nicht mehr gepflanzt werden. Bäume sollen nur dort noch gepflanzt werden dürfen, wo abirrende Fahrzeuge sie nicht erreichen können.
- Detailliertere Auswertungen des Unfallgeschehens wurden nicht für notwendig erachtet. Es reicht aber nicht aus, festzustellen, dass ein Baum betroffen war. Die tatsächliche Unfallursache wie zu hohe Geschwindigkeit oder Alkoholeinfluss muss aufgenommen werden.
- Die Streichung der Anlagen der ESAB, da sie nur einseitig die überhöhten Abstandsmaße belegen sollen.

Als wesentlichstes Argument wurde immer wieder die zu hohe Zahl der Verkehrstoten angeführt. Die FLL hat von Beginn der Diskussion an deutlich gemacht, dass sie es auch als unumgänglich ansieht, dass diese Zahl verringert werden muss. Die FLL mit ihren Mitgliedsverbänden, die Natur- und Umweltschutzverbände und die Alleenschutzgemeinschaft sind sich aber mit einer Reihe von Wissenschaftlern einig, dass die „Baum-ab Theorie“ der Versicherer und der ESAB-Unterstützer verkehrt ist. Dies wird deutlich, wenn selbst nach den Zahlen der Versicherer 60% der Verkehrstoten durch zu hohe Geschwindigkeit, 31% durch den Gegenverkehr und 15% durch Alkohol verursacht werden. Diese Ursachen gilt es zu bekämpfen. Bundesumweltminister Trittin hat dies in einem

Schreiben an seinen Kollegen Verkehrsminister Bodewig auch nachdrücklich gefordert. Hierzu ist auch eine Aussage des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Februar 2003 in Goslar hilfreich: „ Es ist eine besondere Pflicht des motorisierten Verkehrsteilnehmers, durch vorsichtiges Fahren und vorausschauendes Verhalten ,Gefahren von sich selbst und anderen Verkehrsteilnehmern abzuwenden. Dem besonderen Gefährdungspotential von Alleen ist durch angepasste Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsbegrenzung) zu begegnen. Bei Unfallschwerpunkten sind zusätzlich passive Schutzeinrichtungen (z.B. Leitplanken) anzubringen“.

Viele Protestaktionen wurden von einer ganzen Reihe von Verbänden und der Alleenschutzgemeinschaft zur Aufklärung der Öffentlichkeit durchgeführt, Änderungsvorschläge eingebracht und zahlreiche weitere positive Aktivitäten wie Baumpflanzungen, Alleenvorstellungen schlossen sich an. Die Umweltministerkonferenz intervenierte gegen die ESAB und das Bundesamt für Naturschutz verurteilte sie. Bundes- und Landtagsabgeordnete beteiligten sich an Aktivitäten und informierten die Presse.

Letzte Stellungnahme August 2005

Es folgten weitere Diskussionen und Stellungnahmen z.B. 2003 sowie 2004 in der Vorbereitung der Anhörung im Bundesverkehrsministerium. Dort wurden unsere Forderungen wiederholt diskutiert, begründet und von verschiedenen weiteren Verbänden unterstützt. Nach der Überarbeitung im Anschluss an die Anhörung wurden wir Anfang August 2005 wieder um eine kurzfristige Stellungnahme bis 27. August gebeten. Wir haben uns schon in unserer Ankündigung der Stellungnahme dagegen verwahrt, dass die Versicherungswirtschaft Seminare über die ESAB durchführt, ohne dass das Verfahren abgeschlossen ist und sie in zahlreichen Veröffentlichungen ihre überhöhten Forderungen nach wie vor publiziert, anstatt ihre Anstrengungen zu nutzen, um Vorschläge mit zu erarbeiten, wie die tatsächlichen Ursachen bekämpft werden können.

---In unserer vorerst letzten Stellungnahme haben wir positiv angemerkt, dass der Begriff Baumunfall und die weit überzogenen Abstandswerte von 8 – 25 m der Versicherer durch den Hinweis auf die Werte der Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Strassen (4,5m) verschwunden sind, dass wir aber die ESAB nach wie vor für völlig überflüssig und in einigen Punkten für weiterhin unakzeptabel halten und sie so nicht mittragen können. Im vorgesehenen Einführungsschreiben des Bundesverkehrsministeriums wird ausgeführt, dass in ihr keine Regelungen getroffen wurden, die über vorhandene Richtlinien hinausgehen. Dies zeigt sehr deutlich, wie überflüssig die ESAB ist.

---Der jetzt in ihr vorgesehene Abstand der RPS von 4,5m ließ sich schon seit seiner Festsetzung 1989 nicht generell durchsetzen und wurde in vielen Fällen nach Abwägung aller Belange unterschritten. Wir halten es deshalb für unbedingt erforderlich, dass der Mindestabstand in definierten Fällen wie z.B. im Erlass von Mecklenburg-Vorpommern auf 1,5 bis 2,0m reduziert wird, wenn die 4,5m aus triftigen Gründen nicht eingehalten werden können. Ein Ansatz dazu wurde im Einführungsschreiben des Ministeriums bereits eingeräumt und muss nun im Sinne von Klarheit bei der Definition wie vorgeschlagen in die ESAB selbst übernommen werden.

---Für die Reduzierung der tatsächlichen Ursachen der Verkehrsunfälle sind auch Gesamtkonzepte zu entwickeln und durchzuführen.

---Der Aspekt der Verkehrslenkung und -führung durch Baum- und Gehölzpflanzungen wird wieder nicht ausreichend in den geänderten Entwurf der ESAB aufgenommen.

---In die Unfallaufnahmekarten, die die gefährdeten Bereiche ausweisen sollen, müssen zwingend die eigentlichen Ursachen der Unfälle (z.B. überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen, Selbstmord, usw.) aufgenommen werden.

Die Tatsache, dass ein eigentlich unbeteiligter Baum zum Tod geführt hat, reicht nicht aus, um entsprechend sinnvolle Maßnahmen zu veranlassen.

---Die tatsächlichen Ursachen der Unfälle durch Fahrfehler infolge überhöhter Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit, Ermüdung, Alkohol, Drogen, usw. sind deutlich in der ESAB zu nennen.

---Es ist auch aufzunehmen, dass primär erreicht werden muss, dass die Fahrzeuge erst gar nicht von der Strasse abkommen.

---Es muss deutlich in der ESAB selbst zu lesen sein, dass das Fällen von Bäumen das letzte Mittel ist, wenn die anderen Maßnahmen nicht zum Erfolg geführt haben. Dies kann nicht nur im Einführungsschreiben des Ministeriums stehen.

---Die Aussagen über die Ersatzpflanzungen bei vorhandenen Alleen sind nun mit die schwerwiegendsten Fehler der ESAB. Sie werden dazu führen, dass viele Alleen verschwinden, da die Lücken, die nicht nachgepflanzt werden können, weil die 4,5m nicht zur Verfügung stehen, die Alleen nach und nach „auffressen“ werden. Um die Systematik der ESAB zu erhalten, sollte festgelegt werden, dass kleine Lücken unter Beibehaltung der bisherigen Baumflucht nachgepflanzt werden können. Bei größeren Lücken soll die Nachpflanzung möglichst wie bei den Abstandsmaßen ausgeführt reduziert bis auf 1,5m versetzt durchgeführt werden. Die Voraussetzung ist, dass die Flächen zur Verfügung gestellt werden können und die Möglichkeit besteht und abgesichert wird, eine neue Baumreihe später insgesamt auf dieser neuen Flucht nach Abgang aller Bäume sukzessiv zu erstellen, sonst ist auf der vorhandenen Flucht nachzupflanzen. An kritischen Stellen sind Schutzeinrichtungen zu errichten.

---Eine Nachpflanzung an anderer Stelle (Wander- oder Radweg) ist nur möglich, wenn die Straße weiterhin ökologisch wirksam in die Landschaft eingebunden wird.

---In den letzten Entwurf wurde undiskutiert neu aufgenommen, dass keine fruchttragenden Bäume und keine für das Wild attraktiven Büsche verwendet werden sollen. Dieser Absatz ist zu streichen, da alle Bäume Früchte tragen und die Aussage „ keine für das Wild attraktiven Büsche“ nicht klar und praktikabel ist.

Man sieht, dass selbst nach über 7 Jahren Diskussion keine vernünftige Abstimmung erfolgt ist. Ein Grund mehr, diese überflüssige Empfehlung vom Ministerium aufzugeben und die viele Arbeit in vernünftige Überlegungen zur Reduzierung der tatsächlichen Ursachen zu stecken. Aus volkswirtschaftlichen Überlegungen würde es die FLL schon interessieren, was die bisherige Erarbeitung der überflüssigen RSB und ESAB an Kosten einschließlich der vielen Stellungnahmen verursacht hat.

Zum Abschluss einige Zahlen der Verkehrstoten auf bundesdeutschen Straßen.

Jahr	Getötete	
1936	8 388	945 000 zugelassene Fahrzeuge
1970	21 332	15,1 Mio zugelassene Fahrzeuge
1980	15 050	
1990	11 046	
1995	9 454	
2000	7 503	
2003	6 606	
2000	1 688	Getötete nach Aufprall auf Bäume (23% der Verkehrstoten)
2002	1 577	Getötete nach Aufprall auf Bäume (23% der Verkehrstoten)
2003	1 482	Getötete nach Aufprall auf Bäume (22,5% der Verkehrstoten)

Forderungen der FLL :

Diese Zahlen müssen weiter reduziert werden, aber nicht durch ein generelles „Baum Ab“ und die Verhinderung von Nachpflanzungen in vorhandenen Alleen, sondern durch ein Bündel von Maßnahmen, die das Abkommen von der Straße primär verhindern, wie z.B.:

- Angepasste Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsbegrenzung)
- Wirksame Kontrolle der Geschwindigkeit (Starenkästen und mobil), des Alkohol- und Drogengenusses, der Fahrtauglichkeit, der Anschnallpflicht (von 20 Verkehrstoten 2001 in Karlsruhe waren 8 nicht angeschnallt), usw.
- Einwirkung auf angepasste Fahrweise durch Fahrerausbildung und permanente Verkehrserziehung
- Bauliche Maßnahmen: Leitplanken, Kurvenausbau, Griffigkeit der Beläge, usw.
- Optische Verkehrsführung durch konsequente Bepflanzung
- Bei Unfallschwerpunkten prüfen, ob als letzte Maßnahme, wenn die anderen keinen Erfolg gebracht haben, Bäume gefällt werden müssen
- Erforschung der tatsächlichen Ursachen und deren Behebung

- Detaillierte Aufnahmen der tatsächlichen Ursachen bei Unfällen, da die Aussage, ein Baum war beteiligt, keine sinnvollen Rückschlüsse zulässt
- Technische Verbesserungen an Fahrzeugen (automatische Abstandshaltung vom Vorderfahrzeug und von Hindernissen schon heute möglich!) und an Schutzeinrichtung
- usw.

Literatur:

Anhäuser, Gerhard, 1987: Verkehrssicherheitsgrün. Neue Landschaft 32

Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße e.V.: Deutsche Alleenstraße von Rügen bis zum Bodensee. WPK-Verlag Freilassing.

BGL Bonn, Landschaft bauen und gestalten, 3/ 2002 : Proteste für den Alleen-Erhalt erfolgreich.

Der Bundesminister für Verkehr, 1992: MA-StB 92: Merkblatt Alleen
Verkehrsblatt-Verlag, Dortmund.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Köln 1999:
Richtlinien zum Schutz vor Baumunfällen (RSB) Ausgabe 1999

FGSV : Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB), diverse Ausgaben

FGSV-BAST-ISK, 1999: Symposium Technische Maßnahmen gegen Baumunfälle. 27. Oktober 1999, Bergisch-Gladbach. Kurzfassung der Vorträge.

Gemeinsamer Erlass des Wirtschafts- und des Umweltministeriums Mecklenburg-Vorpommern
19.4.2002: Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in M-V, Amtsblatt S. 510 ff.

Meewes, Volker, Abstand von Bäumen zum Fahrbahnrand, Aufprallgeschwindigkeiten, Unfälle und Unfallfolgen von Baumunfällen,
Mitteilung Nr. 39 des Institutes für Straßenverkehr, Köln.

Schmidt, Horst: Baumabstand zum Straßenrand, Neue Richtlinien RSB – ESAB
in: Stadt und Grün 6/2001

Statistisches Bundesamt: Zahlen Verkehrstote

Tauchnitz, Hartmut: Wird es bald keine Bäume mehr an Straßen geben?
In: Stadt und Grün 3/2000

Wiesemann, Sibylle: Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in Alleen?
Die Visualisierung des ESAB-Entwürfe, in: Stadt + Grün 3/2002