

Alleenenentwicklung in Norddeutschland

-Tagungsband-



**Bestand
Gefährdungen
Potenziale**

12. April 2007



Universität Rostock
Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät



Alleenschutzgemeinschaft e.V.

Alleenenwicklung in Norddeutschland

Sehr geehrte Damen und Herren,

Alleen sind ein sehr wertvolles Kultur- und Naturgut in Landschaft, Stadt und Garten. Über Jahrhunderte hinweg wurde sowohl ihr ästhetischer, landeskultureller als auch wirtschaftlicher Wert geschätzt. Weil vielerorts die Allee als prägendes Landschaftselement verschwunden ist, wird den verbliebenen Alleeen und ihrer Zukunft jetzt wieder wesentlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Das verdeutlicht auch ihre Beachtung im aktuellen Natur- und Denkmalschutzrecht.

Alleen in Norddeutschland sind noch heute wichtiges Element der regionalen Identität. Nicht der Einzelbaum an sich, sondern das Ensemble Allee-Straße beeindruckt dabei besonders. Alleeen sind aber aufgrund vielfältiger negativer Standortveränderungen und Eingriffe in ihren Kronen- und Wurzelbereich ein stark gefährdetes und daher schutz- und pflegebedürftiges Kultur- und Naturgut von gesamtgesellschaftlichem Interesse. Sowohl aus Sicht der aktuell zunehmenden Gefährdung des Alleeenbestandes als auch um dem gesellschaftlich und juristisch fixierten Auftrag zur Alleenenwicklung zu entsprechen, ist ein strategischer Handlungsrahmen zur Sicherung bzw. zum langfristigen Ausbau des Alleeenetzes zu erarbeiten. Dabei ist der Abgleich zwischen den Erfordernissen der Infrastrukturentwicklung einschließlich der Raum- bzw. Flächennutzung/-planung und den Möglichkeiten zur Alleenenwicklung erforderlich. Um die Potenziale einer nachhaltigen Alleenenwicklung aufzuzeigen und den politischen Entscheidungsträgern nahe zu bringen, wird durch die Universität Rostock gemeinsam mit der Alleenschutzgemeinschaft e.V. (ASG) diese Tagung durchgeführt. Dabei sollen die schon vorhandenen vielfältigen Erfahrungen und konzeptionelle Ansätze zur Alleenenwicklung in Brandenburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ausgetauscht und Aspekte zum künftigen Vorgehen diskutiert werden. Im Mittelpunkt stehen dabei die Alleeen an Straßen in der freien Landschaft.



Dr. agr. Michael Henneberg

Universität Rostock

Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät

Lehrstuhl Landschaftsplanung und -gestaltung



Ingo Lehmann

Alleenschutzgemeinschaft e.V.

Inhaltsverzeichnis

Tagungsprogramm.....	5
Referentenliste.....	6
Alleen in der Kulturlandschaft - Einführung in die Veranstaltung <i>Prof. Dr. Wolfgang Riedel</i>	9
Alleen in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich <i>Ingo Lehmann</i>	15
Alleen in Schleswig-Holstein und ihre naturschutzfachliche Bedeutung <i>Christine Düwel</i>	27
Alleenprogramm Mecklenburg-Vorpommern - Perspektiven <i>Dr. Michael Henneberg, Dr. Sven Reiter</i>	33
Perspektiven der Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg <i>Uta Skrabania</i>	43
Die deutsche Alleestraße in Mecklenburg-Vorpommern und Branden- burg <i>Erwin Pfeiffer</i>	51
Alleenerhaltung im Sinne der Biodiversität von Landschaften <i>Matthias Herbert</i>	55
Rechtsfragen zum Verhältnis Verkehrssicherungspflicht und Alleen- schutz an öffentlichen Straßen <i>Dr. Carl-August Agena</i>	59
Wachstumsbedingungen von Alleen an Straßen außerorts, Schwerpunkt Entwicklungspflege junger Alleen <i>Prof. Dr. Hartmut Balder</i>	65
Teilnehmerliste (Stand 02.04.2007).....	71

Tagungsprogramm

09.15	Begrüßung durch den Rektor der Universität Rostock, <i>Prof. Dr. Thomas Strothotte</i>
09.30	Grußwort des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz M-V, <i>Minister Dr. Till Backhaus</i>
Bestand und Gefährdung Leitung und Moderation: Dr. Michael Henneberg, Universität Rostock	
09.50	Alleen in der Kulturlandschaft - Einführung in die Veranstaltung, <i>Prof. Dr. Wolfgang Riedel, Universität Rostock</i>
10.20	Alleen in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich, <i>Ingo Lehmann Alleenschutzgemeinschaft e.V.</i>
10.50	Alleen in Schleswig-Holstein und ihre naturschutzfachliche Bedeutung, <i>Christine Düwel, Landesamt für Natur und Umwelt Schleswig-Holstein</i>
11.20	Diskussion
11.30 Mittagspause	
Potenziale für eine nachhaltige Alleenenwicklung Leitung und Moderation: Ingo Lehmann, Dr. Heidemarie Apel, ASG	
12.30	Alleenprogramm Mecklenburg-Vorpommern - Perspektiven, <i>Dr. Michael Henneberg, Universität Rostock</i> <i>Dr. Sven Reiter, Straßenbauamt Güstrow</i>
13.00	Perspektiven der Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg, <i>Uta Skrabania, Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten</i>
13.20	Die deutsche Alleinstraße in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, <i>Erwin Pfeiffer, ADAC e.V. München</i>
13.40	Diskussion
14.00 Kaffeepause	
14.30	Alleenerhaltung im Sinne der Biodiversität von Landschaften, <i>Matthias Herbert, Direktor und Professor Bundesamt für Naturschutz, Leipzig</i>
14.50	Rechtsfragen zum Verhältnis Verkehrssicherungspflicht und Alleenschutz an öffentlichen Straßen, <i>Dr. Carl-August Agena, Hannover</i>
15.10	Wachstumsbedingungen von Alleen an Straßen außerorts, Schwerpunkt Ent- wicklungspflege junger Alleen, <i>Prof. Dr. Hartmut Balder, Technische Fachhochschule Berlin</i>
15.30	Diskussion und Schlusswort
16.00	Ende der Veranstaltung

Referentenliste

Dr. Carl-August Agena (V-Nr. 8, S. 59)

Offenbachstr. 7
30629 Hannover
Tel.: 0511/581291

Prof. Dr. Hartmut Balder (V-Nr. 9, S. 65)

Technische Fachhochschule Berlin
FB V, Live Sciences and Technology, Urbanes Pflanzen- und Freiraum-
Management
Luxemburger Str. 10
13353 Berlin
Tel.: 030/45042081
Fax 030/45042055
E-Mail: balder@tfh-berlin.de

Christine Düwel (V-Nr. 3, S. 27)

Landesamt für Natur und Umwelt Schleswig-Holstein, Flintbek
Hamburger Chaussee 25
24220 Flintbek
Tel.: 04347/704338
Fax 04347/704-112
E-Mail: cduewel@lanu.landsh.de

Dr. Michael Henneberg (V-Nr. 4, S. 33)

Universität Rostock
Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl Landschaftsplanung und -gestaltung
Justus-von-Liebig Weg 6
18051 Rostock
Tel.: 0381/4983246
Fax 0381/4983242
E-Mail: michael.henneberg@uni-rostock.de

Matthias Herbert (V-Nr. 7, S. 55)

Bundesamt für Naturschutz
Außenstelle Leipzig
Karl-Liebknecht-Str. 143
04277 Leipzig
Tel.: 0341/3097711
Fax 0341/3097740
E-Mail: matthias.herbert@bfn.de

Ingo Lehmann (V-Nr. 2, S. 15)
Alleenschutzgemeinschaft e.V.
Turnerweg 09
23970 Wismar
Tel.: 0385/5886643
E-Mail: ingo.lehmann@freenet.de

Erwin Pfeiffer (V-Nr. 6, S. 51)
ADAC e.V. München
Am Westpark 8
81373 München
Tel.: 089/7676 2154
Fax 089/7676 5286
E-Mail: erwin.pfeiffer@adac.de

Dr. Sven Reiter (V-Nr. 4, S. 33)
Straßenbauamt Güstrow
Krakower Chaussee 2a
18273 Güstrow
Tel.: 03843/275207
Fax 03843/275050
E-Mail: sven.reiter@sbv.mv-regierung.de

Prof. Dr. Wolfgang Riedel (V-Nr. 1, S.9)
Universität Rostock
Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl Landschaftsplanung und -gestaltung
Justus-von-Liebig Weg 6
18051 Rostock
Tel.: 0381/4983240
Fax 0381/4983242
E-Mail: wolfgang.riedel@uni-rostock.de

Uta Skrabania (V-Nr. 5, S. 43)
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Tel.: 03342/355314
Fax: 03342/355666
E-Mail Uta.Skrabania@LS.Brandenburg.de

V-Nr. 1

Prof. Dr. Riedel, Wolfgang (Universität Rostock)**Elke Peters-Ostenberg** (Universität Rostock)

Alleen in der Kulturlandschaft – Einführung in die Veranstaltung

Aus Sicht von Denkmalpflege, Landschaftsplanung und Landschaftsgestaltung definiert HÖNES (2002) Wesen und Bedeutung von Alleen zutreffend: „Alleen gehören von Alters her zu den klassischen Gestaltungs- und Ausstattungsmomenten kulturhistorischer Freiräume, sowohl der Kulturlandschaft, als auch des städtischen Bereichs. Sie sind gepflanzte Architektur, manchmal sogar ein gartenkulturelles Zeugnis von hohem Rang“. Viele regionale und überregionale Veröffentlichungen widmen sich Pflege und Entwicklung von Allee und einseitigen Baumreihen und erstmals gibt es seit 2006 ein gleichermaßen umfangreiches wie interdisziplinäres Handbuch „Alleen in Deutschland“ (LEHMANN u. ROHDE, 2006).

In der historischen wie der rezenten Kulturlandschaft Mecklenburg-Vorpommerns und Brandenburgs sind Alleen ein wesentliches, unverwechselbares landschaftliches Kulturelement. Eigenart, Schönheit und Vielfalt der Landschaft sind heute im Naturschutzgesetz festgelegte Schutzgüter, die in der Darstellung des „Landschaftsbildes“ münden. Diese Kategorie der Landschaftsanalyse und Landschaftsbewertung, die bei aller methodischen Schwierigkeit heute unverzichtbar geworden ist, räumt der Landschaftsplanung neben dem Messen und Rechnen auch eine subjektive Bewertungschance ein und ist durch die Einbeziehung von betroffenen Bürgern ein wichtiges Element der Partizipation. Es gibt kaum ein Landschaftselement, das auf eine solch hohe Akzeptanz in der heutigen Gesellschaft stößt, wie die Alleen, hier wird gleichermaßen die historisch-denkmalpflegerische Dimension akzeptiert, wie die ästhetisch-ökologische Seite. Die „Alleen runter“ Mentalität früherer Jahrzehnte in den westdeutschen Bundesländern ist nicht mehr recht vorstellbar. Nur noch wenigen bedingt vergleichbaren Elementen der historischen Kulturlandschaft kommt in deutschen Landen eine derartig ähnlich hohe Bedeutung und Akzeptanz zu wie den Alleen, dies gilt z.B. für die Knicks in nordwestdeutschen Heckenlandschaften oder für die süddeutsche Weinberglandschaft.

Nach Brandenburg (8.200 km) verfügt Mecklenburg-Vorpommern mit 4.374 km Alleen und einseitigen Baumreihen an allen Straßen und Wegen außerhalb geschlossener Ortschaften über den größten entsprechenden Bestand in der Bundesrepublik Deutschland (LEHMANN und SCHREIBER, 1997). Damit sind sie unverzichtbares Element der regionalen Identität des Landes und nicht mehr nur Bestandteil einer histori-

schen Kulturlandschaft die schwindet, sondern weiterhin unübersehbarer und essentieller, wiewohl gefährdeter Bestandteil der aktuellen Kulturlandschaft. Die Alleen sind unbestritten „touristisches“ Aushängeschild, das landauf, landab beworben wird und das aus keinem Fremdenverkehrsprospekt von Ministerien und Tourismusorganisationen mehr wegzudenken ist. Gerade in der Kombination mit Großschutzgebieten, die einen Anteil von fast 20 % der Landesfläche in Mecklenburg-Vorpommern in drei Nationalparks, drei Biosphärenreservaten und acht großräumigen ökologisch hervorragend ausgestatteten Naturparks einnehmen, spielen Alleen eine hervorragende Rolle und verstärken das Erlebnis naturnaher, wenig gestörter, eindrucksvoller, da selten gewordener Kulturlandschaften. Das Spektrum reicht von eindrucksvollen Dorfbildern über durch die Alleen von der Wirkung her noch gesteigerten Offenlandschaften bis zur Naturnähe von Nationalparkkernzonen mit ihren Seeadlern.

In Mecklenburg-Vorpommern sind Alleen zudem immer noch und unverzichtbar prägende Elemente der Gutslandschaften mit ihren Herrenhäusern und Parks.

Alleen sind auch oft das letzte Strukturelement in der stark ausgeräumten Agrarlandschaft. Besonderer Beachtung bedürfen die immer seltener werdenden und gefährdeten Obstbaumalleen.

Nach der Wende hat für die Alleen in den neuen Bundesländern eine katastrophale Entwicklung eingesetzt. Die Umsetzung moderner Ansprüche des Straßenverkehrs schafft häufig unlösbar scheinende Konfliktsituationen (PETERS, 2004). Während in den alten Bundesländern der Alleenbestand durch die Verkehrsentwicklung seit den 1950er Jahren stark dezimiert worden war, hatte der fehlende Verkehrsdruck an den Straßen in der DDR, obwohl Nach- und Neuanpflanzungen weitestgehend ausblieben, ein Netz von Alleen erhalten, das noch in Teilen einmalig, aber gegenwärtig durch starke Überalterung der Bäume und das Fehlen mittelalter Alleen geprägt ist. Aus Verkehrssicherheitsgründen sowie im Rahmen des Neu- und Ausbaus von Verkehrswegen werden jedes Jahr in erheblichem Umfang und in letzter Zeit beängstigend zunehmend Allee- und Seitenbereiche gefällt. Zudem beeinträchtigen Bautätigkeiten im Bankett- und Seitenbereich oft erheblich die Vitalität der Bäume. Sowohl die umfangreichen Baumverluste, als auch die sinkende Vitalität der Bäume gefährden damit die Alleen in ihrem Bestand erheblich. Unter zusätzlicher Beachtung der Baumartenverteilung ist zu befürchten, dass 60 % des Alleenbestandes (2.200 km) in den nächsten 50 Jahren abgängig sein werden (LEHMANN, 2002) und somit mittelfristig das für weite Teile Mecklenburg-Vorpommerns landschaftsprägende Alleennetz verloren geht.

Man muss wissen was das bedeutet: Wenn auch die Geschichte der Alleen gartenbauhistorisch weit zurück zu verfolgen ist (HENNEBO, 1970), sind Alleen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg und in weiten Teilen Deutschlands vielfach Kulturlandschaftselemente vor allem des 18. und 19. Jahrhunderts. Sie können nur durch zielführende nachhaltige Strategien erhalten und entwickelt werden. Und dazu drängt die Zeit. Die Umsetzung dieses Erfordernisses stellt sich aber in der Praxis immer wieder als schwierig heraus. Ein wirkungsvoller Naturschutz verbunden mit effektiver Landschaftsplanung baut immer auch auf die Akzeptanz der Bevölkerung und das Engagement der Bewohner einer Kommune oder einer Region. Im Bereich des kommunalen Umweltschutzes kommt es so zu beeindruckenden Leistungen der Bürger, der Stadtverwaltungen, der Naturschutzverbände bei der Sicherung von Biotopen, ihrer Wiederherstellung, bei der Vermehrung des ökologischen Wertes der Landschaft und bei gesunden Kompromissen zwischen Naherholungsentwicklung und Naturschutz. Naturschutzmaßnahmen sind auch deshalb heute vielfältig effektvolle Instrumente der Regionalentwicklung. Aber bei den Alleen ist ein großes Problem, dass sie, wenn sie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen begleiten, nicht in die kommunale Zuständigkeit gehören und die Einwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Bürger einer Region gering bleiben.

Erst durch den Verlust wird deutlich, welcher ein Natur- und Kulturwert hier zu schwinden droht. Neben ihrem unschätzbarem Wert als eindrucksvolle Elemente der Kulturlandschaft, ist die mikro- und mesoklimatische Wohlfahrtswirkung der Alleen ein Beitrag zum Klimaschutz und ihre Bedeutung im Biotopverbund ist unbestritten, obwohl oft schwer abzuschätzen.

Die drängende Notwendigkeit für eine nachhaltige Alleenentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern ist unübersehbar. Glücklicherweise sind Schutz und Pflege der Alleen - beides beinhaltet auch die Bestandsentwicklung - in der Landesverfassung Art. 12 Abs. 2 und im Landesnaturschutzgesetz § 27 verankert. Darauf basiert der 1992 als gemeinsamer Erlass von Umwelt- und Wirtschaftsministerium eingeführte und mehrfach novellierte Alleenerlass Mecklenburg-Vorpommern (Wirtschafts- und Umweltministerium, 2002). Neupflanzungen als Ausgleich und Ersatz für Baumfällungen erfolgen gemäß Alleenerlass Mecklenburg-Vorpommern im Verhältnis 1 : 1 bis 1 : 3,5. Um den sich daraus ergebenden großen Pflanzbedarf umzusetzen, war die Landesstraßenbauverwaltung an einer Ausweisung potenzieller Pflanzstrecken in ihrem Zuständigkeitsbereich interessiert. Diese Überlegungen und planerischen Umsetzungen werden in der Folge von Michael Henneberg und Sven Reiter bei der Darstellung des Alleenprogramms Mecklenburg-Vorpommern dargestellt werden. Notwendigerweise wird vorab Ingo Lehmann als Vorsitzender

der Alleenschutzgemeinschaft e.V. die Spezifik der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich darstellen, reizvoll wird der Vortrag von Christine Düwel zur naturschutzfachlichen Bedeutung der Alleen im Nachbarland Schleswig-Holstein sein, auch wenn es hier nur um einige 100 km Alleen geht. Somit führt der rote Faden dieser Tagung sinnvollerweise von Bestand und Gefährdung zu Strategien für Potenziale einer nachhaltigen Alleentwicklung. Hierzu wird uns Uta Skrabania über die Perspektiven der Alleentwicklung an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg berichten und wir sind gespannt auf die Erfahrungen von Erwin Pfeiffer vom ADAC mit der deutschen Alleestraße in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Eine solche Strategie wäre nicht zielführend, wenn nicht die Ziele der Biodiversität von Landschaften mit integriert würden, was Matthias Herbert darstellen wird, und ohne die Diskussion der schwierigen Rechtsfragen im Verhältnis Verkehrssicherungspflicht und Alleenschutz durch Carl-August Agena bleibt die Darstellung unvollkommen und wir erfahren durch den Vortrag von Hartmut Balder vieles zur Entwicklungspflege junger Alleen anhand ihrer Wachstumsbedingungen.

Der Leitsatz der Info-Broschüre des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit „Deutsche Alleen - durch nichts zu ersetzen“ (BMU, 2006) sollte im Rahmen dieser Fachtagung unbestritten sein. Wir müssen uns aber noch nachhaltiger zurüsten für Argumentationsarbeit in allen gesellschaftlichen Ebenen, denn angesichts härter werdender Kämpfe um zu vergebende Steuermittel und angesichts möglicher neuer Zielsetzungen durch heutige Paradigmenwechsel (neue Schwerpunktbildungen durch Anpassungsplanung infolge von Klimafolgen) könnte das Ziel gefährdet werden.

Literatur

BMU - BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (HRSG.) (2006): Deutsche Alleen – durch nichts zu ersetzen. Faltblatt. 3. Auflage.

HENNEBO, D. (1970): Geschichte des Stadtgrüns I. Von der Antike bis zum Absolutismus. Patzer Verlag, Hannover, Berlin.

HÖNES, E.-R. (2002): Historische Alleen – ein Teil unserer Umwelt, Opfer unserer Umwelt. Denkmalschutz-Information Jg. 26 H. 1: 63-73.

LEHMANN, I. & ROHDE, M. (2006) (HRSG.): Allein in Deutschland - Bedeutung, Pflege und Entwicklung. Edition Leipzig.

LEHMANN, I. (2002): Allein und einseitige Baumreihen. Regelung der Neuanpflanzung in Mecklenburg-Vorpommern. Stadt und Grün Jg. 51 H. 9: 7-10.

LEHMANN, I. & SCHREIBER, E. (1997): Die landesweite Alleenkartierung in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 1: Zielsetzung und Methodik, Teil 2: Ergebnisse. Stadt und Grün Jg. 46 H.4: 263-268 und H. 6: 426-433.

PETERS, JÜRGEN (2004): Alleen und Pflastersteine als kulturelles Erbe. UVP-report 18 (2+3): 105-109.

WIRTSCHAFTS- UND UMWELTMINISTERIUM M-V [HRSG.] (2002): Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern. Gemeinsamer Erlass vom 19.04.2002. – AmtsBl. M-V S. 510.

V-Nr.2

Lehmann, Ingo (Alleenschutzgemeinschaft e.V.)**Alleen in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich****Einleitung**

Die folgenden Ausführungen knüpfen zum Teil an das Projekt „*Alleen in Deutschland – Bedeutung, Pflege, Entwicklung*“ an, das die Alleenschutzgemeinschaft e.V. (ASG) mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg (SPSG) und mit Förderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) im Rahmen einer Fachtagung am 16. und 17. November 2006 der Öffentlichkeit in Osnabrück vorstellte. Die Tagung als auch das gleichnamige Fachbuch „*Alleen in Deutschland*“¹ sollen, über dieses wichtige Thema informieren und sensibilisieren, aber eben auch Anregungen bieten, sich für die Erhaltung alter und die Anpflanzung neuer Alleen als öffentliches und privates Anliegen einzusetzen.

Mit der aktuellen Tagung, die in Zusammenarbeit mit der Uni Rostock durchgeführt wird, setzt die ASG ihre Bemühungen um den Schutz und die Pflege der deutschen Alleen fort. Damit ist die Hoffnung verbunden, dass die breite Öffentlichkeit auch zukünftig das Anliegen des Alleenschutzes unterstützt, denn Alleen sind identitätsstiftend und haben einen sehr hohen kulturellen und ökologischen Wert für Menschen, Umwelt und Gesellschaft. Sie sind dennoch durch Überalterung, Standortveränderungen sowie Eingriffe in den Wurzel- und Kronenbereich stark gefährdet. Der Justiziar des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, *Wolfgang Karl Göhner*, zitierte kürzlich den Vater der Bayerischen Verfassung von 1946, *Dr. Wilhelm Hoegner*, mit einer Aussage die ich in bezug auf den Alleenschutz nur unterstreichen kann. Sie lautet: „*Wann wird dieses unser Volk, soweit es nicht dem Mammon verfallen ist, endlich aufstehen und schützen und schirmen, was ihm gehört, was die Alvorderen für uns treu bewahrt haben und was die kommenden Geschlechter von uns als Vermächtnis fordern können? Mit Tausenden der Besten unseres Volkes werde ich weiterkämpfen für die Rettung unserer Heimat, so lange ich lebe*“.²

¹ Lehmann, Ingo & Rohde, Michael (Hrsg.) (2006). *Alleen in Deutschland – Bedeutung, Pflege, Entwicklung*. Edition Leipzig, 248 S.

² Göhner, Wolfgang Karl (2007). *Alleen in Deutschland – Bedeutung, Pflege, Entwicklung*. Landes- und Kommunalverwaltung 17 (2): 73-75.

Zur Entwicklung der Alleen in Mecklenburg und Vorpommern bis 1990³

Das Wort „allée“ taucht zum ersten Mal bei *Charles Estienne* 1536 auf⁴; wurde in Deutschland aber erst während des Dreißigjährigen Krieges eingeführt. Dies erklärt, warum in früheren Schutzvorschriften zu Gehölzen der Begriff „allée“ nicht zu finden ist. Die vermutlich erste Zeichnung einer mitteleuropäischen Allee findet sich auf einem Gemälde von *Isaak van dem Blocke* und bezieht sich auf Danzig im Jahre 1608. Dies ist ein Nachweis, dass Alleen in dieser Zeit im südlichen Ostseeraum bereits vorhanden waren. Die erste Allee über Land ist für Mitteleuropa für die Jahre 1612-1618 nachgewiesen, sie befand sich in Salzburg.

Wie in anderen waldarmen Teilen Deutschlands, so spielte auch in Mecklenburg und Vorpommern der Schutz von Bäumen – vermutlich auch der Alleen – frühzeitig eine Rolle. Bereits 1572 enthielt die Polizei- und Landordnung die Anweisung „...nach Gelegenheit, Weiden, Mast, Obst und andere fruchtbare und nützliche Beume“ zu setzen und zu pflanzen bei gleichzeitiger Bestimmung von Maßregeln zum Schutz von Gehölzen. Nach dem Dreißigjährigen Krieg erschienen in relativ kurzen Zeitabständen fünf Schutzvorschriften beginnend mit der Amtsordnung von 1660, wonach es für die Fällung eines jeden Baumes in Wäldern und Gehölzen einer Genehmigung bedurfte, weil jene Strukturen „...das vornehmste Kleinot und Schatz in diesem Fürstenthumb ist, ...“. Der bislang früheste Nachweis einer Allee in Mecklenburg ist auf einer Ansicht um 1680 erkennbar, wonach die Gartenanlage am Schloss von Schwerin mit Alleen gestaltet wurde. Allees können ebenfalls im schwedisch besetzten Vorpommern in Parks des 16. und 17. Jahrhunderts angenommen werden.

Um 1750 bildeten sich lokale Alleelandschaften. Dies ist z.B. durch Kartenmaterial aus dem Jahr 1756 für den Schlosspark Remplin und dessen Umgebung belegt, aus denen erkennbar ist, dass drei Allees und vier einseitige Baumreihen entlang von Wegen gepflanzt waren und vom Park weit in die Landschaft führten. Im Gegensatz zur offenen Landschaft kommt es innerhalb von Städten zunächst in Schwerin im Jahr 1777 und danach in Güstrow 1788 zur Abschaffung innerstädtischer Baumpflanzungen und damit zur Beseitigung von Allees sowie zum Verbot neue Allees in zu engen Strassen zu pflanzen.

³ vgl. Lehmann, Ingo (2006). Mecklenburg-Vorpommern – Land der Allees. In: wie Anm. 3, 124-131.

⁴ Wimmer, Clemens Alexander (2006). Allees – Begriffsbestimmung, Entwicklung, Typen, Baumarten. In: wie Anm. 3, 14-23.

Die Entstehung einer flächigen Alleenlandschaft begann in Mecklenburg und in Vorpommern nach 1840. Aus den Karten der „*Königlich-Preussischen Landes-Aufnahme*“ aus den Jahren 1835/36 ist nachweisbar, dass ein großer Teil der Straßen unbepflanzt war, lokal aber durchaus lange Alleen z.B. in der Umgebung von Putbus vorhanden waren. Karten für Teile des südwestlichen Mecklenburg – das zur Zeit das alleenreichste Gebiet in Mecklenburg-Vorpommern ist – zeigen bis in die 1850er Jahre vergleichsweise wenig Alleen. Ein grundsätzlicher Zusammenhang zwischen dem Neubau von Chausseen und einer gleichzeitigen Bepflanzung derselben mit Alleen ist nicht erkennbar. Dafür gab es sowohl administrative wie auch finanzielle Gründe. Auch der hohe mittlere Stammdurchmesser von 56 cm des gegenwärtigen Alleen-Gesamtbestandes zeigt, dass der überwiegende Teil der Alleen Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts gesplänzt wurde.

Das Alleen und nicht Feldhecken an Straßen landschaftsprägend wurden ist auch Oberbaurat Bartning zu verdanken, der die für Mecklenburg-Schwerin im Jahre 1840 erlassene „*Circular-Verordnung an sämtliche Wege Besichtigungs-Behörden*“ mit verfasste. Nach dieser richtungsweisenden Verordnung entwickelte sich mit der Gründung eines deutschen Bundes Heimatschutz im Januar 1906 für Mecklenburg erstmals ein von einer breiten Öffentlichkeit getragenes Engagement zum Schutz der Alleen. Im Ergebnis kommt es am 29. Mai 1908 zu einem Rundschreiben des Großherzoglichen Ministeriums des Innern an die Chaussee-Verwaltungskommission und Wegebesichtigungsbehörden mit der Anweisung, schöne Alleen an den Landeschausseen zu erhalten und herzustellen. Gleichzeitig wurden die Domanalämter angewiesen, die Gemeindevorstände und Privateigentümer von diesem Schreiben zu unterrichten, verbunden mit der Bitte, an ihren Straßen und Wegen sowie auf den Feldern im Interesse des Landschaftsschutzes alte Alleen zu schützen und neue anzupflanzen. Von Bedeutung ist, dass hier erstmals versucht wurde Alleen flächendeckend zu schützen. Insbesondere sollten lange Alleenabschnitte entstehen. Diese Bemühungen waren erfolgreich. Noch im Jahr 1996 konnten landesweit 558 km Alleen mit einer Abschnittslänge von mehr als 1 km nachgewiesen werden.

Seit Mitte der 1930er Jahre kommt es zur Brennholznutzung von Alleen. Auffällig ist insgesamt, dass der Anteil gefällter Ulmen, Eschen und Birken in Mecklenburg und Vorpommern hoch ist. Dies zeigt, dass diese Baumartengruppen einen deutlich höheren Anteil am Gesamtbestand hatten, als dies heute der Fall ist. Sehr bemerkenswert ist, dass der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bereits 1940 den Schutz von Waldalleen per Erlass für ganz Deutschland anordnete und mit Erlass vom Juni 1944 bekräftigt, dass „...*ein gänzlich Beseitigen guter Alleen unter allen Umständen vermiede...*“ werden muss. Erstaunlich ist,

dass sogar während des Krieges Neuanpflanzungen in ganz Deutschland erfolgten wie z.B. im Raum Neustrelitz.

Obwohl in den 1960er Jahren in der DDR die landeskulturelle Bedeutung von Alleen an den Landstraßen diskutiert wurde und sich im Ergebnis eines Forschungsprojektes herausstellte, dass Ertragsminderungen durch Alleen auf landwirtschaftlichen Flächen grundsätzlich vernachlässigt werden können, erfolgten keine nennenswerten Neuanpflanzungen von Alleen mit Ausnahme von Obstbäumen und Pappelhybriden⁵.

Der Alleenbestand heute im bundesweiten Vergleich

Länge des Gesamtbestandes

Etwa 12 % der überörtlichen Straßen sind in Deutschland noch mit Alleen oder einseitigen Baumreihen bestanden. Dies sind 23.200 km. Auffallend sind zwei Aspekte: Erstens, etwa 18.000 km des deutschen Bestandes befinden sich in den neuen Bundesländern; zweitens, der südwestdeutsche Raum insbesondere Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und das Saarland weisen den geringsten Alleenbestand an Straßen auf, wobei ein deutlicher Rückgang nachweislich erst seit Ende der 1950er Jahre eintrat.

Nach Brandenburg verfügt Mecklenburg-Vorpommern mit 4.374 km an allen Straßen und Wegen außerorts über den höchsten Bestand. Ich schätze, dass dazu noch etwa 700 km innerorts kommen, insbesondere Alleen in Parkanlagen und auf Friedhöfen. Nach Mecklenburg-Vorpommern folgen Nordrhein-Westfalen mit 2.650 km, Bayern mit mindestens 1.148 km, Niedersachsen mit vermutlich 2.000 km, Thüringen mit ca. 880 km und Sachsen-Anhalt mit ca. 850 km⁶.

Baumartengruppen

In Mecklenburg-Vorpommern sind die Baumartengruppen Linde (27,8%), Ahorn (23,4%) und Rosskastanie (11,2%) bestandsbildend. Der Anteil an Rosskastanienalleen ist bundesweit am größten, während im Nachbarland Brandenburg Spitzahorn- und Robinienalleen von besonderer Bedeutung sind (Robinie vermutlich ca. 9 % des Gesamtbestandes) und der Anteil von Eichenalleen deutlich höher ist als in Mecklenburg-Vorpommern. Lediglich im Landkreis Ludwigslust ist der Eichenanteil mit 25,3 % ähnlich hoch wie in Brandenburg.

⁵ Lehmann, Ingo (2006). Wie Anm. 5.

⁶ vgl. Lehmann, Ingo & Mühle, Alexander (2006). Außerorts verlaufende Straßenalleen und ihre Entwicklung im 20. Jahrhundert. In: wie Anm. 3, 110-117

In unserem nordwestlichen Nachbarbundesland Schleswig-Holstein fällt dagegen das weitgehende Fehlen von Ahornalleen auf. Der ehemals hohe Anteil von Kastanien- und Ulmenalleen – möglicherweise auch ein gewisser Anteil an Schwarzpappelalleen aus der Zeit des Barock (vgl. Dezallier 1747⁷) – sowie der noch hohe Anteil an Lindenalleen⁸ lässt insgesamt größere Ähnlichkeiten zu den Mecklenburger Alleen erkennen und weniger zum Brandenburger Bestand. Alleen in Thüringen und Sachsen unterscheiden sich von den Beständen weiter im Norden durch den hohen Anteil an Obstbaumalleen (> 38 %).

Eine sehr seltene und bundesweit herausragende Alleebaumart ist für Mecklenburg-Vorpommern die Blutbuche, wobei der seit 1994 vorbildlich geschützte Bestand bei Pokrent im Landkreis Nordwestmecklenburg zu den ältesten Blutbuchenalleen in Deutschland zählt⁹. Der Bestand alter Blutbuchen an der B 5 zwischen Boizenburg und Ludwigslust ist nach meinem Geschmack einer der schönsten Straßenbaumbestände an einer Bundesstraße in Norddeutschland. Die Blutbuche wurde z.B. bei Kartierungen in den Bundesländern Brandenburg und Thüringen nicht gefunden; existiert aber als Allee auf dem Ohlsdorfer Friedhof bei Hamburg. Darüber hinaus sind Alleen mit Hainbuche und Rotbuche (Insel Rügen, Landkreis Ostvorpommern), mit Walnuss, Schwarznuss, Schwarzerle und Flatterulme (Landkreise Güstrow, Müritz, Mecklenburg-Strelitz, Nordvorpommern), die Lärchenalleen in Schwerin-Friedrichsthal und im Hakeisen, die Feston-Allee in Klütz, die gemischte ca. 160 Jahre alte Robinien-Silberpappelallee¹⁰ bei Gessin (Landkreis Demmin) auch im bundesweiten Kontext selten. Imposant sind Platanenalleen an Straßen außerorts. Erwähnenswert sind die malerischen, teilweise knorrigen Obstbaumalleen in den Landkreisen Güstrow und Parchim.

Vitalität und Schädigung

Bundesweit liegen zum genauen Zustand der Alleen kaum Daten vor. Sofern „Vitalität und Schädigung“ in einigen neuen Bundesländern erfasst und bewertet worden sind, erfolgte dies oft nach unterschiedlichen Methodiken. Lediglich die Methodik der Bewertung der Vitalität der Bestände in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ist vergleichbar. Danach waren im Jahr 1996 23 % bzw. 23,9 % der Alleen in Branden-

⁷ vgl. Anm. 6

⁸ Meyer, Margita Marion (2006). Historische Alleen in Schleswig-Holstein – ein topografischer Überblick. In: wie Anm. 3, 118-123.

⁹ vgl. Anm. 6

¹⁰ Es handelt sich um einen Hybrid der Silber- und Graupappel. Mündliche Mitteilung von Stefan Pulkenat an I.L. im März 2007.

burg bzw. Mecklenburg-Vorpommern „*deutlich geschädigt*“, allerdings konnte ein schlechterer Vitalitätszustand von Mischalleen im Verhältnis zu Alleen mit einer Baumart in Mecklenburg-Vorpommern nicht festgestellt werden¹¹. Seitdem hat sich die Vitalität vieler Ahorn-, Linden-, Rosskastanien und Buchenalleen z.B. durch Streusalz in beiden Bundesländern deutlich verschlechtert. Eine aktuelle Kartierung aus den Jahren 2004/2005 aus dem brandenburgischen Naturpark Märkische Schweiz zeigt unter Anwendung derselben Methodik zu den Vergleichsjahren 1992/1993, dass sich der Anteil „*stark geschädigter*“ Alleen an Bundes- und Landesstraßen von 31,3 % auf 66,5 % mehr als verdoppelt hat!¹² Mit einer ähnlichen Größenordnung ist nach meiner Einschätzung bei Alleen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Mecklenburg-Vorpommern zu rechnen. Das Streusalz eine der wesentlichen Ursachen für die erheblichen Vitalitätseinbußen ist, belegen z.B. auch aktuelle – allerdings unverständlicherweise vertraulich behandelte - Untersuchungsergebnisse aus dem Straßenbauamt Stralsund. Von landesweiter Bedeutung ist dabei, dass die streusalzempfindlichen Baumartengruppen 62,4 % des Gesamtbestandes ausmachen und daher vorzeitig absterben werden. Diese Tendenz bestätigt sich auch in Baumfällungen. Waren es von 1994 bis 2000 durchschnittlich etwa 1.800 Baumfällungen pro Jahr (durchschnittlicher Ausgleich 1992-2000: 1:2,7) an Bundes- und Landesstraßen, so ist der Wert in den Jahren 2001 bis 2005 auf durchschnittlich 3.612 Baumfällungen pro Jahr angestiegen (durchschnittlicher Ausgleich 2001-2005: 1:1,7). Zu den Vitalitätseinbußen kommen hohe Schädigungsgrade im Stammbereich bei 40 % des Bestandes sowie das Fehlen einer mittelalten Alleengeneration hinzu. Im Rahmen der landesweiten Alleenkartierung wurde zudem festgestellt, dass ein Abstand von über 2 m zum befestigten Fahrbahnrand tendenziell nicht zur weiteren Abnahme der Stammschäden führte¹³.

¹¹ Lehmann, Ingo & Schreiber, Erna (1997). Die landesweite Alleenkartierung in Mecklenburg-Vorpommern. T.1: Zielsetzung und Methodik, T.2: Ergebnisse. Stadt und Grün 46: 263-268, 426-433.

Zur angeblich schlechteren Vitalität von Mischalleen vgl. Ahner, Wolf & Brehm, Jochen (2000). Unterhaltungs- und Entwicklungskonzeption von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern. Unveröffentlicht.

¹² Peters, Jürgen, Fischer, Andreas & Ott, Meinhard (2006). Regionales Alleenumanagement in Brandenburg – Modellregion Naturpark Märkische Schweiz. In: wie Anm. 3: 106-107.

¹³ wie Anm. 13

Rechtsgrundlagen und Verwaltungsvorschriften

Eine erstmalige Aufnahme der „*Alleen und einseitigen Baumreihen*“ erfolgte bei den geschützten Landschaftsbestandteilen in § 29 Abs. 1 des neuen Bundesnaturschutzgesetzes von 2002 mit der Begründung, dass diese „*in besonderem Maße gefährdet sind*“. Ausnahmen von dem Verbot der Beseitigung, Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung einer Allee/einseitigen Baumreihe „*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 Aufnahme der Alleen in das Bundesnaturschutzgesetz ist maßgeblich auf die Initiative der ASG zurückzuführen¹⁴. Inzwischen werden Alleen bei den geschützten Landschaftsbestandteilen auch in einigen Landesnaturschutzgesetzen der alten Bundesländer ausdrücklich genannt¹⁵. Erwähnenswert sind diesbezüglich die gesetzlichen Regelungen zum Schutz der Alleen in Nordrhein-Westfalen. Die Aufnahme der Alleen als gesetzlich geschützte Biotope in § 25 Landesnaturschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein, das am 16. April 2007 in Kraft tritt¹⁶, ist besonders erfreulich. In Brandenburg sind Alleen spezialgesetzlich geschützt, die Regelungen bleiben aber insoweit unbefriedigend, weil einseitige Baumreihen nicht geschützt sind und die Verpflichtung zur Neuanpflanzung von Alleen nicht gesetzlich festgeschrieben ist.

Mecklenburg-Vorpommern verfügt bundesweit über die umfangreichsten und auch vorbildlichsten Regelungen zum Alleenschutz. Dazu zählt die Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 23. Mai 1993 die in Artikel 12 das Land, die Kreise und Gemeinden verpflichtet, die Alleen zu schützen und zu pflegen. Mit der Novellierung des Landesnaturschutzgesetzes vom 21. Juli 1998 wurde der seit 1992 bestehende gesetzliche Schutz von Alleen konkretisiert indem z.B. das Verschlechterungs- und Beeinträchtungsverbot nunmehr auf die einseitigen Baumreihen erweitert und die Verpflichtung zur Neuanpflanzung festgeschrieben wurden¹⁷. Mit dem gemeinsamen Erlass des Umweltministeriums und des Wirtschaftsministeriums vom 25. Juli 1994 wurde ein entscheidender Schritt zum Alleenschutz an Bundes- und Landesstraßen einge-

¹⁴ Lehmann, Ingo, Behm, Cornelia & Apel, Heidemarie (2007). Schutz ist notwendig – Die Alleenschutzgemeinschaft – Anwältin der Alleen in Deutschland. Stadt und Grün 56 (3): 29-33.

¹⁵ Vgl. Hönes, Ernst-Rainer (2006). In: wie Anm. 3: 164-171.

¹⁶ Gesetz zum Schutz der Natur und zur Änderung anderer Vorschriften vom 06. März 2007. GVOBl. S.-H. S. 136

¹⁷ Bugiel, Karsten & Lehmann, Ingo (1996). Der Alleenschutz in Mecklenburg-Vorpommern – Gesetzlich und administrativ wahr- und ernstgenommen. Stadt und Grün 45: 276-282.

leitet, weil nicht nur eine fachgerechte Neuanpflanzung, sondern auch Regelungen zur Berechnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Bildung eines „Alleenfonds“ getroffen wurden¹⁸. Eine Konkretisierung erfolgte zugunsten der Alleen mit Erlass vom 19. April 2002. Ein wesentlicher Punkt war die Reduzierung des Pflanzabstandes von 4,50 m zum befestigten Fahrbahnrand für stark frequentierte Landesstraßen auf 3,50 m, um Neuanpflanzungen ohne teuren Grunderwerb zu ermöglichen. Einen vergleichbaren Erlass gibt es bundesweit nicht. Der für Bundes- und Landesstraßen geltende gemeinsame Erlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr und des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung für eine „Nachhaltige und verkehrsgerechte Sicherung der Alleen in Brandenburg“ vom 24. November 2000 sieht primär die Lückenbepflanzung vor und lässt eine Neuanpflanzung nur aufgrund von Straßenbaumaßnahmen zu. Einen „Alleenfonds“ gibt es in Brandenburg nicht, wodurch sich teilweise die hohen Pflanzdefizite für Bundes- und Landesstraßen erklären lassen. Eine Alleenkonzepktion soll daher bis Mitte 2007 für Bundes- und Landesstraßen erarbeitet werden. Diese Konzeption liegt seit Dezember 2006 vor und beabsichtigt allein durch Neuanpflanzung von 4.688 Bäumen jährlich den Bestand an Bundes- und Landesstraßen zu sichern; Nachanpflanzungen werden nicht mehr vorgesehen¹⁹.

Durch die Bildung eines „Alleenfonds“ in Mecklenburg-Vorpommern gewann der o.g. Erlass aus dem Jahr 1994 eine große Bedeutung für den Schutz und die Pflege des Gesamtbestandes, weil seitdem die Gelder auch Alleen an Kreis- und Gemeindestraßen sowie an ländlichen Wegen und zum Teil auch in denkmalgeschützten Parkanlagen zu Gute kamen und kommen. Dazu beigetragen haben ganz maßgeblich die in den Alleenfonds eingezahlten Gelder der Straßenbauämter des Landes. Mehr Pflichtbewusstsein ist in diesem Zusammenhang jedoch zukünftig von den Straßenbauämtern der meisten Landkreise einzufordern. Im Jahr 2005 befanden sich im Alleenfonds 1,78 Millionen Euro; im Januar 2007 waren es fast 910.000 Euro. Dieses Geld wird überwiegend für Neuan-

¹⁸ Gemeinsamer Erlass des Umweltministeriums und des Wirtschaftsministeriums zu „Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern“ vom 25. Juli 1994 (Amtsbl. M-V S. 871), zuletzt geändert durch Erlass vom 19. April 2002 (Amtsbl. M-V S. 510); siehe auch Lehmann, Ingo (1995). Neue Regelungen zum Alleenschutz in Mecklenburg-Vorpommern. Das Gartenamt 44: 187-197; Lehmann, Ingo (2002). Alleen und einseitige Baumreihen. Regelung der Neuanpflanzung in Mecklenburg-Vorpommern. Stadt und Grün 51: 7-10.

¹⁹ Brehm, Jochen & Plietzsch, Andreas (2006). Konzeptionelles Gutachten. Erarbeitung einer Alleenkonzepktion für die Bundes- und Landesstraßen des Landes Brandenburg (Stand: Dezember 2006). Unveröffentlicht.

pflanzungen oder Pflegemaßnahmen eingesetzt, letzteres insbesondere in besonders schutzwürdigen Alleen. Da sich der Alleenfonds in Mecklenburg-Vorpommern bewährt hat, wird eine vergleichbare Regelung seit fast fünf Jahren von den anerkannten Umwelt- und Naturschutzverbänden für das Bundesland Brandenburg gefordert. Ziel dieser Forderung ist es, den Schutz und die Pflege des brandenburgischen bzw. bundesweit größten Alleenbestandes sicherzustellen²⁰.

Ausblick

Mit dem Entwurf der „*Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)*“ für Bundesstraßen vom 17. Juli 2001 bestand eine der größten Bedrohungen für die deutschen Alleen. Gegen diesen Entwurf haben sich das Bundesumweltministerium, die ASG, die anerkannten Umwelt- und Naturschutzverbände sowie die Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (FLL) mit Erfolg durchgesetzt. Dennoch schränkt die im September 2006 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)²¹ eingeführte ESAB den Umfang zukünftiger Nach- und Neuanpflanzungen an Bundesstraßen weiter ein. Vor dem Hintergrund, dass Schutz und Pflege der Alleen ein Verfassungsgebot im Rahmen des Staatsziels Umweltschutz sind, wurden die ESAB für Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern nicht eingeführt²². Für andere Bundesländer besteht jedoch die Gefahr, dass eine Einführung für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen erfolgen könnte. Besonders problematisch ist im Zusammenhang mit den ESAB die teilweise Rücknahme des Merkblatts „Alleen“ wobei der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Ulrich Kasparick*, im März 2007 als Antwort auf eine mündliche Anfrage der Abgeordneten *Cornelia Behm* (MdB) erklärte: „... das Papier (Merkblatt „Alleen“) ... ist in den Grundsätzen und Zielen richtig, man muss aber eine feine Neusteuerung vornehmen ... die Bäume etwas weiter von der Straße weg pflanzen ... mindestens 4,50 Metern Abstand. Das ist der einzige Unterschied“²³. Ein Pflanzabstand von 4,50 m zum befestigten Fahrbahnrand ist aber eben nicht der einzige Unterschied zum Merkblatt „Alleen“, sondern Regelungen zu Nachpflanzungen, die Anpflanzung sogenannter „Radalleen“ oder die Baumartenwahl

²⁰ vgl. Mädlow, Wolfgang (2003). Bilanz negativ. In: Biotunnel. Berlin-Brandenburger naturmagazin 4: 14.

²¹ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2006 vom 18. September 2006.

²² Erlass des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 20. Dezember 2006.

²³ Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll 16/87 vom 21. März 2007.

erschweren eine Nach- und Neuanpflanzung erheblich und gehen einseitig zu Lasten der Straßenbäume²⁴. Nicht akzeptabel ist, dass „Empfehlungen“ versuchen, ein seit 1992 bestehendes Regelwerk des Bundesverkehrsministers, nämlich das Merkblatt „Alleen“, teilweise auszuhebeln. Dies ist nach meiner Rechtsauffassung nicht möglich. Ich erinnere in diesem Zusammenhang auch an die gemeinsame Resolution von ASG, SPSG und der FLL im November 2006 in Osnabrück, die sich an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder richtet, mit der Bitte, für den Zuständigkeitsbereich der Landesstraßen die empfohlenen Abstandswerte nicht zu übernehmen.²⁵ Die Pflanzung einer „Radallee“ in Verbindung mit einer Baumpflanzung in 6 bis 10 m Abstand von der befestigten Fahrbahnkante erfolgte durchgehend auf einer Länge von ca. 9 km in den Monaten November 2006 bis März 2007 an der Landesstraße 13 im Landkreis Bad Doberan in eigener Zuständigkeit durch das Straßenbauamt Güstrow. Aufgrund der in Mecklenburg-Vorpommern geltenden Gesetze und Verwaltungsvorschriften zum Alleenschutz wurde jedoch mit Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz vom 20. März 2007 an die zuständige Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Bad Doberan festgelegt, dass es sich an der L 13 um keine „Allee“ handelt.

Bei der Diskussion aller zukünftigen Schutz- und Pflegemaßnahmen von Alleen in Deutschland sind drei Punkte von grundsätzlicher Bedeutung:

Erstens: Die hohe Verantwortung der sieben alleenreichsten Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Bayern, Niedersachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt zur Erhaltung eines maßgeblichen Alleenbestandes in Deutschland und für Europa insgesamt. Ich denke dabei auch an die Aussage von Frau Dr. Elsa Nickel, Ministerialdirigentin im Bundesumweltministerium (BMU), die im November 2006 bei der Pflanzaktion im Rahmen der BMU-ASG Kampagne „*Deutsche Alleen – durch nichts zu ersetzen*“ sowie der „*Initiative zur Pflanzung von 100 Alleen in ganz Nordrhein-Westfalen*“ bei Hörstel betonte, dass Alleen zu Europa gehören wie zu keinem anderen Kontinent. Auch vor diesem Hintergrund sind Alleen konsequenter zu schützen und zu pflegen.

Zweitens: Alle zukünftigen Neuanpflanzungen müssen so ausgerichtet sein, dass sie dem Klimawandel möglichst gut standhalten, denn was wir heute pflanzen, das soll schließlich je nach Baumartenwahl noch in 100 bis 300 Jahren erhalten sein. Bei der Baumartenwahl sind fremdländi-

²⁴ Lehmann, Ingo (2007). „ESAB“ eingeführt: Gefahr für Alleen? AFZ-Der Wald. Im Druck.

²⁵ vgl. Steinfath, Martin (2006). Tagung: „Alleen in Deutschland“. AFZ-Der Wald 24:1324-1325.

sche Baumarten – sofern sie bereits in alten Alleeen vorkommen – unbedingt zu berücksichtigen. Dies erfordert die zukünftige Änderung z.B. der Temperaturen und Niederschläge. In Mecklenburg-Vorpommern sollte daher regional die Baumartenvielfalt auf Kosten von Ahorn und Linde erhöht werden. Derzeit seltene Alleebaumarten wie z.B. Platane, Robinie und Traubeneiche – die auch Trockenheiten vertragen und weniger salzempfindlich sind - würden sich für eine Neuanpflanzung an Straßen anbieten. Die Baumartenwahl ausschließlich nach der Höhe der erforderlichen Unterhaltungsleistungen auszurichten, geht nach meiner Auffassung in die falsche Richtung. Es verwundert deshalb sehr, dass unter den aufgelisteten und für eine Bepflanzung als Alleebaum im Land Brandenburg „*grundsätzlich*“ in Frage kommenden Baumarten, Arten wie Rosskastanie, Walnuss, Apfel, Kirsche, Pflaume, Birne, Robinie und Flatterulme als „*nicht geeignet*“ eingestuft wurden²⁶. Einige dieser Arten sind landestypisch, wie etwa die Robinie. Die Erhaltung der einheimischen Ulmen sollte trotz des „Ulmensterbens“ nicht aufgegeben werden. Insbesondere die Berg- und Flatterulme waren bis in die 1930er Jahre typische Alleebäume in Deutschland.

Drittens, die Betrachtung des Gesamtbestandes ist bei allen konzeptionellen Ansätzen für Bundes- und Landesstraßen stets zu berücksichtigen. Es ist daher Vorsicht geboten, wenn für die höher frequentierten Bundes- und Landesstraßen der Begriff „Allee“ definiert werden soll, mit dem Ziel, diese Definition später gesetzlich zu verankern. Eine Mindestlänge ist keinesfalls zielführend. Bei der für Brandenburg derzeit vorgeschlagenen Länge von mindestens 200 m besteht die Gefahr, dass ein Großteil kürzerer Alleeen z.B. an Gemeindewegen und auf Gutshöfen später gesetzlich nicht geschützt wären, obwohl gerade diese Alleeen des gesetzlichen Schutzes bedürfen. Hinzu kommt, dass sich der Gesamtbestand an Alleeen – allein aufgrund dieser Definition – deutlich reduziert. Es besteht in Brandenburg ohnehin schon die Gefahr, dass nach Fällung einseitig der Bestand aus der Statistik fällt. Zur Definitionsfrage sei noch angemerkt: Die Betrachtung einer Allee in Abschnitten, und zwar losgelöst von Einzelbäumen, ist nicht korrekt. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an den bedeutenden Gartenarchitekten Leberecht Migge, der 1913 die Allee sogar als einen „*Organismus*“ verstand. Ein Organismus ist bekanntlich komplexer Natur, ebenso wie eine Allee, deren Einzelbäume vielfältige Funktionen erfüllen können. Eine Betrachtung und ein Ersatz von Alleeeabschnitten dient weder der Transparenz durchgeführter Baumfällungen noch wird sie der Individualität einer jeden Allee gerecht.

²⁶ Brehm, Jochen & Plietzsch, Andreas (2006). Wie Anm. 21.

Bezogen auf den Altbestand müssen in den kommenden Jahren in Deutschland vorrangig folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Öffentlichkeit muss weiterhin über die Bedeutungsvielfalt der Alleen informiert werden (vgl. www.alleen-fan.de);
- Alleebestandsdaten sind überhaupt erst einmal zu erfassen;
- Konsequenter Schutz herausragender Alleen z.B. durch Verzicht auf Streusalzeinsatz (Hainbuche, Rotbuche, Blutbuche, Lärche);
- verstärkte touristische Nutzung von Alleen;
- Verbesserung des ackerseitigen Schutzes durch Sensibilisierung der Landwirte für den Alleenschutz (Pflügen im Traufbereich; unsachgemäße Schnittmaßnahmen);
- Konsequenter Schutz der letzten Kopfsteinpflasterstraßen mit Sommerweg und Allee.

Bezogen auf Neu- und Nachanpflanzungen sind folgende Maßnahmen in Deutschland vorrangig:

- Neu- und Nachanpflanzungen an allen Straßenkategorien zulassen, und zwar in Abhängigkeit von Lückengröße, Baumalter sowie Vitalität;
- Verbesserung der Qualität junger Alleen indem die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege in entsprechende Ausschreibungsverfahren zur Neuanpflanzung integriert wird sowie durch jährliche Schulungen des zuständigen Personals in den Straßenbauämtern der Länder und der Landkreise;
- Fortsetzung von Nach- und Neuanpflanzungen an der Deutschen Alleenstraße;
- Neuanpflanzungen im ehemaligen Grenzbereich zu den alten Bundesländern, um bestehende Alleen in westlicher Richtung weiter zu entwickeln;
- und auf Mecklenburg-Vorpommern bezogen: Die Durchführung eines permanenten Grunderwerbs zur Neuanpflanzung im Rahmen des Alleeenentwicklungsprogramms M-V durch die Straßenbauämter des Landes sowie der Beginn der Umsetzung des Programms überhaupt erst einmal.

V-Nr. 3

Düwel, Christine (Landesamt für Natur und Umwelt Schleswig-Holstein)

Alleen in Schleswig-Holstein und ihre naturschutzfachliche Bedeutung

Zusammenfassung des DBU- Förderprojektes „Schutz- und Pflege historischer Alleen in Schleswig-Holstein“

Anlass und Zielsetzung:

Das Landesamt für Denkmalschutz und das Landesamt für Natur- und Umwelt Schleswig-Holstein arbeiten seit Anfang März 2005 an einem gemeinsamen Projekt zum Schutz und zur Pflege historischer Alleen in Schleswig-Holstein. Bisher praktizierte Erhaltungsmaßnahmen an Alleen werden dominiert von dem Erfordernis der Verkehrssicherheit. Belange des Naturschutzes und der Denkmalpflege werden in der Praxis der Baumpflege bisher kaum berücksichtigt.

Das Landschaftsbild des Landes wird in bedeutendem Maße auch geprägt von historischen Alleen. Leider kommt man nicht um die Tatsache herum, dass heute die größte Zahl der Alleen über hundert Jahre alt geworden ist. Neben einigen noch sehr alten Lindenalleen aus dem Siebzehnten Jahrhundert entstammt doch die Mehrzahl der Alleen aus dem Chausseebau zwischen 1800 und 1860. Sie bewegen sich daher auch zunehmend ihrem biologischen Ende entgegen. Gerade diese Alleen benötigen sorgfältig vorbereitete Pflege zu denen bisher fundierte interdisziplinäre Erkenntnisse fehlten. Sie sind einer Vielzahl von Belastungen ausgesetzt und neben einer meist einseitig verstandenen Verkehrssicherungspflicht, die zu einer Fällung oder zumindest zum radikalen Absetzen von Kronen vieler Alleebäume führt, ist der Erhalt und die Wiederherstellung dieses biologischen Kulturerbes erheblich erschwert.

In Zusammenarbeit der beiden Landesämter wurde ein entsprechender Projektantrag an die Deutsche Bundesumweltstiftung (DBU) gestellt und Fördergelder eingeworben.

Ziele des Projektes waren:

- Erkenntnisgewinn durch Forschung zur Geschichte und Ökologie ausgesuchter Alleen unterschiedlicher Zeitepochen und Baumarten
- Initiierung eines interdisziplinären Diskurses über historische Alleen in dem baumbiologische, ökologische und kulturhistorische Sichtweisen gemeinsam reflektiert wurden und gleichermaßen Eingang finden in baumerhaltende Schutz- und Erhaltungsstrategien

- Schaffung eines öffentlichen Bewusstseins für die Konflikte zwischen den Anforderungen des wachsenden Verkehrs und den Überlebensbedingungen alter Alleen, Versicherungspflicht versus Naturdenkmal, kommuniziert mit Eigentümern, zuständigen Fachbehörden (Natur- u. Denkmalschutz, Straßenbau) sowie kommunaler Verwaltungen.
- Aufzeigen von optimalen Pflege- und Schutzmaßnahmen im Umgang mit alten Alleen. Die verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungsmethoden sollten modellhaft zusammengeführt werden, um die historischen Alleen möglichst vollständig zu erhalten.

Sechs Alleen wurden ausgewählt:

- 1. Kastanienallee Kletkamp:** Typ Gutsallee, ca. 100 Jahre alt, 700m lang, 7m breit; in Ackerland gelegen.
- 2. Platanenallee Kiel-Holtenau:** Typ Straßenallee, ca. 120 Jahre alt, ca.1.300m lang, ca. 8m breit; in städtischem Siedlungsgebiet gelegen, entlang des Nord-Ostsee-Kanals.
- 3. Lindendoppelallee Farve:** Typ Gartenalle, ca. 150 Jahre alt, ca. 100m lang, 5m/10m/5m breit; im Park eines Schlossgutes gelegen.
- 4. Schwarzpappelallee Bliestorf:** Typ Gutsallee, ca. 180 Jahre alt, ca 400m lang, ca. 7m breit; in Agrarland gelegen, wahrscheinlich der Standort der ältesten Schwarzpappeln Deutschlands.
- 5. Lindendoppelallee Ascheberg:** Typ Gartenallee, ca. 280 Jahre alt, ca. 200m lang, 4,5m/9m/4,5m breit; im Park eines Schlossgutes am Großen Plöner See (genannt „Wasserallee“).
- 6. Eichendoppelallee Gudow:** Typ Gutsallee, ca. 340 Jahre alt, ca. 360m lang, 5m/8m/5m breit; Zufahrt zum Schlossgut Gudow, älteste Eichenallee in Schleswig-Holstein, gepflanzt um 1660.

Diese verschiedenen Alleentypen wurden nach den drei vorgenannten Aspekten gutachterlich untersucht:

- Historischer Hintergrund der Entstehung: z. B. aus barocken Parkelementen, Parkgeschichte, historische Bildnachweise, Alter; aufgearbeitet durch das Landesamt für Denkmalpflege Frau Dipl. Ing. Henrike Schwarz und Herrn Dipl. Ing. Mathias Hopp
- Ökologische Situation der Alleen: Flora, Vegetation, Fauna (Vögel, Fledermäuse, Käfer, Hautflügler / Stechimmen, Nachtfalter) Verbundfunktion u.a. durch die biologisch landschaftsökologische Arbeitsgemeinschaft Hamburg (biola), Dr. Vilmut Brock
- Baumbiologie: Zustand der Einzelbäume, Vitalität (Totholzanteil, Pilzbefall), Pflegebedarf, Pflegeaufwand u.a. untersucht durch das Institut für Baumpflege Hamburg, Prof. Dr. Dujesiefken

Jede Allee im Projekt wurde durch ein Vermessungsbüro exakt eingemessen und unverwechselbar durchnummeriert. Es liegen damit digitale Kartenwerke vor, in denen sich z.B. die baumbiologischen Erkenntnisse genau zuordnen lassen.

Aus der Fülle der ökologischen Daten sind folgend die wichtigsten und z. T. auch überraschenden Ergebnisse zusammengetragen.

Als Linienelement eignen sich Alleeen in ihrer Funktionalität für den Biotopverbund. Die Untersuchungen nehmen darauf Bezug neben dem Einfluss auf Wind, Temperatur und Kleinklima sowie auf ihre floristische Artenzusammensetzung in der Baum- und Strauchschicht. Im Allgemeinen finden sich in der Krautschicht auch die Pflanzen der unmittelbaren Umgebung wieder. In der Platanenallee Kiel-Holtenau dominierten gärtnerisch direkt oder indirekte Pflanzenarten und ruderale Vegetation fanden sich in der Kastanienallee Kletkamp und der Pappelallee Bliesdorf wieder, beide in engem Kontakt zu Ackerrändern.

Eine große Naturnähe und lange Bodenkontinuität ließ sich bei historischen Alleeen und den Standorten sehr alter Bäume ermitteln. Frühlingsgeophyten der angrenzenden Waldvegetation finden sich z. B. in der Eichenallee Gudow und den Lindenalleen Farve und Ascheberg. Bei der Straßeenallee in Kletkamp mit der „nicht heimischen“ Rosskastanie gab es auf dem sehr schmalen Streifen zwischen Straße und Acker doch auch überraschenderweise walddtypische Vegetation, so dass auch hier eine gute ökologische Wertigkeit zu verzeichnen war.

Faunistische Daten wurden schwerpunktmäßig für Vögel, Fledermäuse und Wirbellose (speziell holz- und mulmbewohnende Arten), Hautflügler (vor allem holzbewohnende Stechimmen) und nachtaktive Großfalter (Nachtfalter) erhoben. Diese Auswahl ließen für eine faunistisch-ökologische Bewertung genügend Aussagekraft vermuten um mit Hilfe geeigneter Kartierungs- und Fangmethoden die gewünschte Wissenschaftlichkeit zu garantieren. Der spät einsetzende Frühling 2006 und der auch daraus resultierende spät einsetzende Lebenszyklus der zu untersuchenden Nachtfalter ergab zunächst Probleme, hier wurde der Untersuchungszeitraum jedoch so verlängert, dass auch hier eine Aussage getroffen werden konnte.

Bei der Untersuchung der Vogelwelt stellte sich heraus, dass die linienhaften Landschaftselemente keine Präferenz für bestimmte Arten ergeben. Bei den unterschiedlichen historischen Alleeen lässt sich jedoch ein durchaus logischer Trend ablesen. Je älter die Bäume und damit der Lebensraum struktureicher, desto höher erweist sich der nachweisbare Anteil der Höhlenbrüter an den Revierpaaren der ermittelten Brutvogelarten. Die älteste untersuchte Allee, die Eichendoppelallee in Gudow beherbergt 14 Brutvogelarten in 53 Revierpaaren, davon 73,6 % Höhlen-

brüter. Auf 100 Meter Allee ergeben sich somit 26,5 % Revierpaare. Im Vergleich zu allen anderen untersuchten Alleeen handelt es sich hier um überdurchschnittliche Werte. Hervorzuheben ist hier das Vorkommen des landesweit gefährdeten Mittelspechts. Der Gegensatz zeigt sich in der Platanenallee Kiel-Holtenuau mit 10 Brutvogelarten, 39 Revierpaaren und einer ermittelten Dichte von 2,6 Revierpaaren pro 100m Allee.

Die Untersuchungsergebnisse der Fledermausvorkommen hoben wiederum die besonders alten und strukturreichen Alleeen hervor. Die Funktion der Allee als Jagdhabitat, als Flugstraße, Sommerquartier u. Wochenstube, Jungtieraufzucht wurden standartmäßig untersucht. Zusätzlich kamen Horschboxen, Bat-Dedektoren mit Aufnahmegegeräten zum Einsatz. Die Funktion und Wertigkeit der Alleeen ist für die Fledermauspopulation in hohem Maße von ihrer Umgebung abhängig. Die Ascheberger Lindendoppelallee, unmittelbar am Großen Plöner See gelegen, profitierte durch den günstigen großen Insektenlebensraum. Diese Allee wird fast ausschließlich als Jagdhabitat genutzt. Die Bat-Dedektoren und das Aufnahmegegerät konnte die hohe Aktivität und Individuendichte nicht erfassen. Die Klettkammer Kastanienallee mitten in der Feldflur gelegen, wurde dagegen fast ausschließlich als Flugstraße genutzt. Sie dient hier eher als Orientierungslinie zwischen Schlaf- und Jagdhabitaten, zwischen Dorf und Gutsпарк. Diese relativ junge Allee als reine Straßenallee durchbricht gewissermaßen die Altersregen, da mindestens 6 Arten nachgewiesen wurden. Auch hier gab es enorm hohe Flugaktivitäten und nach 163 Aufnahmesequenzen war auch hier das Aufnahmegegerät erschöpft. Hier ist noch einmal auf die hervorragende Biotopverbundfunktion zwischen unterschiedlichen Lebensraumtypen hinzuweisen. Ein Vorteil der Alleeen als Flugstraße ist, dass sie eine kontinuierliche Breite durch entsprechende Pflege aufweisen und nicht zuwachsen. Dieser Aspekt hat nach neuesten Forschungen aus 2005, 2006 über Jagdlebensräumen in Wäldern (Aschoff, Tobias u.a.: in: afz-Der Wald, Heft 4 2007 S.172-175) für bestimmte Fledermausarten eine besondere Bedeutung. Auch die Abschirmung von Winden innerhalb einer Allee spielt eine Rolle. In der alten mächtigen Gudower Eichenallee konnten aufgrund des Höhlenreichtums mehr als sieben Fledermausarten mit ihren Wochenstuben nachgewiesen werden: Große und kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügel-, Zwerg- und Mückenfledermaus sowie der Große Abendsegler. Fransen- und Rauhhautfledermaus kommen noch aus alten Erfassungen hinzu. Der hohe Anteil an waldbewohnenden Arten verdeutlicht wiederum den geschlossenen Baumbestand des dicht angrenzenden Waldes. Fledermäuse sind alle gesetzlich geschützt und daraus wird auch deutlich, dass der Höhlenreichtum bei anstehenden Pflegemaßnahmen weitestgehend geschont werden muss.

Alleen sind wichtige Funktionsräume im Lebensraumgefüge einer artenreichen Fledermauszönose und eine naturschutzfachliche Bewertung scheint hervorragend mit dieser Artengruppe zu gelingen.

Bei den Käferarten wurden die Untersuchungen mit hoch in den Bäumen aufgehängten Luftklektoren, Handaufsammlungen und Gesiebebproben von Mulm durchgeführt. In allen Alleen wurden seltene, gefährdete oder gar verschollen geglaubte Arten nachgewiesen. Auch die Käferarten eignen sich für eine naturschutzfachliche Bewertung, hier besonders die holzbewohnenden Arten. Die Bedingungen sind besonders günstig bei einem hohen Alter der Bäume, großen mulmhaltigen Hohlkörpern, weiterem Struktureichtum, heimischen Baumarten; wobei sich unsere heimische Eiche hervortut, günstigem Klima und Kontakt zu historisch alten Waldstandorten.

Der Gudower Eichenallee ist hier eine „sehr hohe“ naturschutzfachliche Bedeutung zuzusprechen. Bei der gefundenen Artenzahl von 257 gab es 94 holzbewohnende (*xylobionte*) Käferarten, 60 davon befinden sich auf der Roten-Liste- der bedrohten Arten SH. Ein seltener bis 1995 noch unbekannter Laufkäfer (*Harpatus xanthopus winkleri*), seltene Arten aus der Familie der Palpenkäfer (*Euconnus claviger*), ein Milbenjäger in Ameisennestern an Bäumen, ein bis 1994 als verschollen gegoltener Kurzflügler (*Aleochara villosa*) und der Eremit (*Osmoderma eremita*) Anhang II der FFH-Richtlinie und somit streng geschützt, gehören dazu. In Gudow befindet sich die derzeit größte bekannte Population Schleswig-Holsteins.

In der Schwarzpappelallee Bliedorf gab es einen weiteren erstaunlichen Fund. Es wurde das landesweit einzige Vorkommen des 1- 1,5mm Kleinen Ameisenkäfers (*Euthiconus conicicollis*) nachgewiesen. Er galt seit 30 Jahren als verschollen. Ein weiterer beachtenswerter Fund ist der flugunfähige Rüsselkäfer *Acalles commutatus*. Insgesamt wurden in allen Alleen Rote-Liste-Arten nachgewiesen, Ascheberg 34, Bliedorf 42, Farve 23, Kiel-Holtenu 5 und überraschenderweise an der nicht heimischen Rosskastanienallee Kletkamp 29.

In den alten Alleen kommen teilweise hochspezialisierte Arten mit geringem Ausbreitungspotential vor. Begünstigt wird dies durch die Standortkontinuität und durch Anbindung an alte Waldstandorte. Daher ist auch hier die Biotopfunktion noch einmal hervorzuheben.

Eine Bewertung anhand der untersuchten Hautflügler (Gold-, Falten-Wegwespen, Bienen usw.) ist nur eingeschränkt möglich. Der lang anhaltende Winter und ein sehr kurzer Untersuchungszeitraum gab zu wenig interpretierbares Material her. Insgesamt konnten 353 Stechimmen aus 50 Arten nachgewiesen werden. Für die meisten blütenbesuchenden Tiere ist die hohe Beschattung unter den Bäumen als limitierender Faktor anzusehen.

Für die zu untersuchenden Gruppe der nachtaktiven Großschmetterlinge gilt ein ähnliches. Es konnten durchschnittlich 30 Arten pro Allee ermittelt werden. Die Lindendoppelallee Ascheberg als Jagdhabitat deklariert in unmittelbarer Seenähe mit 73 Arten hatte hier die höchste Fangzahl und die urbane Platanenallee Kiel-Holtenau unmittelbar am Nord-Ostsee-Kanal gelegen nur 17 Arten. Drei Funde lassen sich bei dieser Untersuchung noch unterstreichen und auch für diese Arten die Alleen als weitreichende verbindende Elemente hervortreten. An der heimischen Eiche wurde der Spezialist Eichen-Zahnspinner (*Perdea anceps*) nachgewiesen, an der Schwarzpappel der Pappel-Eulenspinner (*Tethea or*) und an der Linde das Schwarze L (*Arctornis l-nigrum*)

Die herausragenden ökologischen Ergebnisse begründen sich demnach ohne Zweifel vor allem in zwei alleenspezifischen Voraussetzungen. Einerseits mit dem im Gegensatz zum Baumbestand der umliegenden oder angrenzenden Wälder bzw. ehemaligen Gartenbereiche sehr hohe Alter der Bäume. So sind entsprechend viele Brut- und Aufenthaltshöhlen und der mit dem Alter zunehmende Mulm- und Totholzanteil vorhanden. Auch ist eine Standort- und Bodenkontinuität gegeben. Andererseits liegt die Bedeutung in der Linienhaftigkeit des Landschaftselementes mit einer erheblichen Biotopverbundfunktion. Abhängig ist die ökologische Wertigkeit und Funktion einer historischen Allee im großen Maße von ihrer Umgebung.

Für diese Zusammenfassung konnte ich auf die Inhalte des Endberichtes von Herrn Mathias Hopp Landesamt für Denkmalpflege und Projektleiter und eines Artikels von Herrn Ulrich Mehl bis Ende 2006 Mitarbeiter in der Projektgruppe für das Landesamt für Natur und Umwelt zum DBU-Förderprojekt erschienen in Stadt+ Grün 2/2007 S.52-54 zurückgreifen.

V-Nr. 4

Dr. Henneberg, Michael (Universität Rostock),
Dr. Reiter, Sven (Straßenbauamt Güstrow)

Alleinprogramm Mecklenburg-Vorpommern – Perspektiven

1 Einleitung und Zielstellung

Aufgrund der zunehmenden Gefährdung des Alleebestandes und um dem gesellschaftlich und rechtlich fixierten Auftrag zur Alleeenentwicklung zu entsprechen, beauftragte das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V (LS) 2004 die Universität Rostock mit der Erarbeitung eines Alleeenentwicklungsprogramms, das einen strategischen Handlungsrahmen zur nachhaltigen Sicherung bzw. zum planmäßigen Aus- und Umbau des Alleennetzes an den Landes- (L-) und Bundes- (B-) straßen in M-V vorgibt. Primäres Ziel aller Planungen zu Erhalt und Entwicklung von Alleen ist, den besonderen Charakter der Allee als gestaltendes Landschaftselement sowie Natur- und Baudenkmal zu bewahren. Nicht der Einzelbaum an sich, sondern das Ensemble (enger Verbund Straße und Baumreihe) mit seiner Wirkung in der umgebenden Landschaft, unter Beachtung des Arten- und Biotopschutzes sowie des Denkmalschutzes, muss im Mittelpunkt aller Betrachtungen stehen. Zudem soll das Programm zu einem effizienteren, nachhaltigeren und komplexeren Planungsansatz sowohl bei Bau- wie auch Kompensationsvorhaben [Reiter 2005] führen.

2 Methodische Schritte

Nachhaltige Alleeenentwicklung bedarf gerade heute eines umfassenden und interdisziplinären Abwägungsprozesses, da Alleen im Konfliktfeld divergierender Ansprüche bzw. Schutzvorschriften stehen. Basis muss eine komplexe Ausgangsdatenerhebung und -bewertung sein, die alle Konfliktfelder einschließt (Abb.1).



Abb. 1: Aspekte des Abwägungsprozesses

Weiterhin wurde davon ausgegangen, dass der Begriff Allee als eine besondere Kategorie der Verkehrswegeanlage (s. Kap. 1) durch historisch gewachsene Merkmale gekennzeichnet und somit aus vielerlei Hinsicht positiv belegt ist (z. B. Naturschutz, Landschafts- und Regionalcharakteristik, Tourismus). Deshalb sind hohe Maßstäbe an die Vergabe der Bezeichnung Allee zu legen, um den hohen Wertstand der Allee im gesellschaftlichen Kontext zu bewahren.

Jede Planung einer Neuanlage wird eine Einzelfallentscheidung darstellen, die alle betreffenden Aspekte einer potenziellen Alleenanlage auf lokaler, regionaler aber auch überregionaler Ebene berücksichtigen muss.

Da das Programm eine effizientere Zusammenarbeit mit den zu beteiligenden Behörden und Betroffenen ermöglichen sollte, war eine frühzeitig Abstimmung zwischen Straßenbauverwaltung und Umweltbehörden notwendig. In der Bearbeitungsphase erfolgte deshalb auch eine Zusammenfassung, Neuordnung bzw. Integration bisher verstreut existierender Daten der Straßenbauämter (SBÄ).

Als Pilotprojekt wurde zuerst 2003 ein regionales Alleenenwicklungskonzept im Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamtes (SBA) Güstrow erstellt, das eine auf andere Bereiche übertragbare, praktikable und effiziente Methodik lieferte. In Auswertung der dabei gewonnenen Ergebnisse erfolgte die Erhebung und Beurteilung der Ausgangsdaten in den anderen drei SBÄ. Die Auswertung der erhobenen Daten erfolgte mit MapInfo. Dabei ermöglichte die Nutzung des Straßeninformationssystems über das Knotennetz und die Kilometrierung eine Visualisierung und genaue Wiederfindung von zu entwickelnden Alleenenbereichen. Ihre Charakterisierung umfasst Kennzeichnung und Lage der Abschnitte im Straßennetz, die Priorität der Maßnahme, Informationen zum aktuellen Baumbestand, das Entwicklungsziel (Baumart, Pflanzstandort), eine Kostenschätzung und zu berücksichtigende Begleitumstände (Notwendigkeit Grunderwerb, Leitungstrassen).

Straßenabschnittsbezogen erfolgte ein Abgleich zwischen den Erfordernissen der Infrastrukturentwicklung, der Raum- bzw. Flächennutzungsplanung, den Anforderungen des Naturschutzes und den Möglichkeiten zur Alleenenwicklung.

Grundlage zur Kennzeichnung der im Ergebnis des Abwägungsprozesses ausgewiesenen Entwicklungsbereiche sind die vom Wirtschaftsministerium und vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr bearbeiteten Erfassungsbögen in tabellarischer Form. Dabei wird in 5 Pflanzungskategorien unterteilt:

Pflanzungskategorie 1 = Neuanpflanzung von Alleen/Baumreihen bei baumlosen Straßenabschnitten (Krautsäume)

Pflanzungskategorie 2 = Neuanpflanzung bei kurz- und mittelfristig abgängigen Alleen/ Baumreihen (geschätzte Reststandzeit bis zu 20 Jahre)

Pflanzungskategorie 3 = Zwischenpflanzung bei jungen lückigen/ aufgelassenen Alleen/ Baumreihen in vorhandener Flucht (Alter bis 20 Jahre)

Pflanzungskategorie 4 = Neuanpflanzung im Rahmen von Umbau bruchgefährdeter Pappelalleen

Pflanzungskategorie 5 = Neuanpflanzung von Alleen/Baumreihen in zweiter Reihe (zumeist Radwege begleitend)

Die tabellarischen Darstellungen zu den Entwicklungsabschnitten umfassen:

- Daten zur Kennzeichnung des Straßenabschnittes,
- die Priorität der Maßnahme,
- die Lokalität des zu beplanenden Abschnittes,
- Informationen zum gegenwärtigen Baumbestand,
- das Entwicklungsziel (Baumart, Pflanzstandort, Grunderwerb, Leitungstrassen),
- einen geschätzten Kostenrahmen und zu berücksichtigende Begleitumstände.

Die Umsetzung der Vorschläge zur Alleenenwicklung soll innerhalb von 20 Jahren erfolgen. Für die praktische Realisierung gewährleistet eine Maßnahmenpriorisierung in drei Kategorien anhand von sechs Kriterien ein abgestuftes Vorgehen.

Da bei Alleen das geschlossene Erscheinungsbild, das aber erst bei größeren Streckenlängen zur Wirkung kommt, zentrale Bedeutung hat und um eine hohe Effizienz bei Planung und Umsetzung der Maßnahmen zu sichern, wurden nur potenziell geeignete Abschnitte von mindestens 500 m Länge berücksichtigt. Idealerweise sind große zusammenhängende Bereiche von mehreren Kilometern Länge zu beplanen, mit zum Teil unterschiedlichen Planzielen (z. B. Neu- und/oder Nachpflanzung). Unabhängig davon sind auch auf kürzeren Abschnitten Baumpflanzungen möglich.

3 Grundsätze der Alleenenwicklung in Mecklenburg-Vorpommern

Unter Beachtung der Aspekte des Abwägungsprozesses und in Umsetzung der Forderungen der Alleenerlasse in M-V wurden Prämissen zur Neupflanzung von Bäumen definiert (Tab. 1).

Tabelle 1: Grundsätze der Alleenenwicklung

	Grundsatz
1.	Neuanlage von Alleen, vorrangig auf ausreichend breiten Krautsäumen an gering frequentierten L- Straßen. Der Pflanzabstand zum Fahrbahnrand orientiert sich an den im Alleenerlass M-V geforderten Mindestabständen, gestaffelt nach Straßenkategorie und Verkehrsbelegung (L-Straßen 1,5 bis 3,5 m, B-Straßen 4,5 m) bei Beachtung der Aspekte Nachhaltigkeit des Baumstandortes und Gewährleistung der ökonomischen Umsetzbarkeit (z. B. Grunderwerb, Unterhaltung, s. Kap. 6). Da Alleen wesentlicher Faktor der regionalen Identität sowohl für Einheimische als auch für Urlauber sind, sollten neben den zu favorisierenden gering frequentierten L-Straßen auch stärker frequentierte L- und B- Straßen bei Beachtung der Verkehrssicherheit einbezogen werden.
2.	Ersatz lückiger bzw. aufgelassener Altbestände (Reststandzeit < 20 Jahre), um schnell vitale und geschlossene Bereiche bei deutlich höherer Vitalität und Verkehrssicherheit zu erhalten. Frühzeitige Pflanzung in zweiter Reihe nur wenn Altbestände bald abgängig sind.
3.	Schnelle Nachpflanzung in lückigen bzw. aufgelassenen jungen Beständen (Reststandzeit > 20 Jahre) zur Wahrung des einheitlichen Gesamtbildes.
4.	Umbau älterer Pappelhybridbestände wegen zunehmender Bruchgefahr => Erhöhung der Verkehrssicherheit.
5.	Gleichzeitige Anlage von Alleen beim Bau straßenbegleitender Wege.
6.	Pflanzung an ausgebauten Straßen bzw. im Zusammenhang mit dem Ausbau.
7.	Wahl der Baumart nach den Gesichtspunkten: - geeignet als Alleebaum und Passfähigkeit im Alleennetz, - Standortansprüche und Platzverhältnisse am Pflanzstandort, - widerstandsfähig gegen Einflüsse des Standortes Straßenrand sowie - charakteristisch für den Landschaft (einheimisch, kulturhistor. wichtig).
8.	Keine Auffüllung von Lücken (unabhängig von ihrer Länge) in vitalen Baumbeständen mit einer Lebenserwartung > 20 Jahre, würde geschlossenes Erscheinungsbild und Gleichartigkeit der Pflanzanlage verhindern.

Das Alleenenwicklungsprogramm, als strategische Planung für die Alleenenwicklung der nächsten 20 Jahre, kann aber nicht Detailplanungen für den konkreten Einzelfall ersetzen.

4 Ergebnisse

Das B- und L- Straßennetz in M-V hat eine Gesamtlänge von 5.320 km und unterteilt sich in 2.075 km B-Straßen und 3.245 km L-Straßen (Stand Juli 2004). Unter Beachtung der aufgezeigten Grundsätze für die Neuanlage von Alleen wurden für insgesamt **1.092 km Straßlänge** an B- (455 km) und L-Straßen (638 km) potenzielle Entwicklungsbereiche

für Alleen ausgewiesen. So könnten in einem Planungszeitraum von 20 Jahren an etwa 20 % des gesamten B- und L-Straßennetzes neue Allees entstehen. Interessant für die weiteren Betrachtungen ist aber nicht die Straßenlänge sondern die potenzielle Pflanzlänge, denn bei einer Allee (Pflanzung beidseitig der Straße) beträgt die Pflanzlänge die doppelte Straßenlänge. Bei Beachtung, dass zum Teil nur einseitige Baumreihen angelegt werden, ergibt sich eine **potenzielle Pflanzlänge** von **1.795 km**.

Unter Berücksichtigung von Zwischenpflanzungen (Pflanzkategorie 3), ermöglicht die ausgewiesene potenzielle Pflanzlänge in den nächsten 20 Jahren die Pflanzung von ca. **140.000 Bäume** (7.050 Bäume pro Jahr in M-V, ca. 1.800 Bäume für ein SBA pro Jahr, Tab. 2). Dabei wird ein mittlerer Pflanzabstand von 12 m angenommen. Normal sind zwar 10 m, aber wegen Leitungstrassen, Einzelbäumen, Flächenzufahrten, kürzeren Hecken- und Gebüschabschnitten treten Pflanzlücken auf.

Tabelle 2: Potenzieller Pflanzbedarf nach Prioritäten

	hoch ¹	mittel ²	niedrig ³
Pot. Pflanzlänge [km]	506	624	660
Bäume	39.855	48.495	52.941

¹ innerhalb der nächsten 5 Jahre; ² in 5 – 10 Jahren; ³ in 10 – 20 Jahren

Neupflanzungen sind vorrangig sowohl bei B- als auch bei L-Straßen an baumlosen Straßenabschnitten (Pflanzungskategorie 1) sowie bei kurz- und mittelfristig abgängigen Baumbeständen (Pflanzungskategorie 2) möglich. Ein relativ hohe Pflanzbedarf in der Kategorie 5 (Neupflanzungen in zweiter Reihe in den nächsten 5 Jahren) ergibt sich aus dem zur Zeit verstärkten Radwegebau, der häufig mit Neuanspflanzungen kombiniert wird. Die potenziellen Entwicklungsbereiche werden grafisch als Übersichtskarte für M-V (M 1:250.000) mit zusätzlichen Detailkarten der einzelnen SBÄ (M 1:100.000) und tabellarisch in Maßnahmebögen für jeden Entwicklungsbereich ausgewiesen.

5 Aspekte und erste Erfahrungen bei der Umsetzung der Planung der Alleententwicklung

Aus dem im September 2003 für das SBA Güstrow abgeschlossenen Alleententwicklungskonzept wurden bereits im selben Jahr von der Universität Rostock empfohlene Alleestrecken in die Planungen zur Umsetzung des Konzeptes aufgenommen. Für die meisten der ausgewiesenen Alleententwicklungstrecken sind vertiefende Planungsunterlagen auf Objektplanungsebene (s.u.) erforderlich. Zusammengenommen mit den zumeist erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen erfordert jede Alleententwicklungstrecke einen Planungszeitraum von 1 bis 2 Jahren (wenn der erforderliche Grunderwerb möglich ist, ansonsten sind Plan-

feststellungen durchzuführen). Auf einigen Strecken konnte die Alleentwicklung mit aktuellen Bauvorhaben verknüpft werden.

An zusammenhängenden Alleenabschnitten mit Längen von über 1 km wurden im Jahr 2003 fünf Strecken mit 11 km Länge (964 Bäume), im Jahr 2004 fünf Strecken mit 13 km Länge (1.038 Bäume), im Jahr 2005 sechs Strecken mit 13,5 km Länge (1.074 Bäume) und im Jahr 2006 drei Strecken mit insgesamt 23 km Länge (2.824 Bäume) realisiert. Der Schwerpunkt der Alleepflanzungen lag entsprechend der Priorisierung des Alleekonzeptes an wenig und schwach befahrenen L-Straßen. Zum Ausgleich von Verlusten aus Baumschauen und punktuellen Bauvorhaben wurde daneben auch kleinere Abschnitte am Haupt- und Nebennetz bepflanzt, die seitens der UNB in der Alleebilanz anerkannt wurden (im Berichtszeitraum 2003 bis 2006 = 2.348 Bäume). Im Zeitraum von 2003 bis 2006 wurden somit insgesamt 8.248 Bäume gepflanzt. Abb. 2 zeigt die vorgenommenen Pflanzungen mit dem Bezug zur Zielvorgabe des Alleentwicklungsprogramms des Landes M-V.

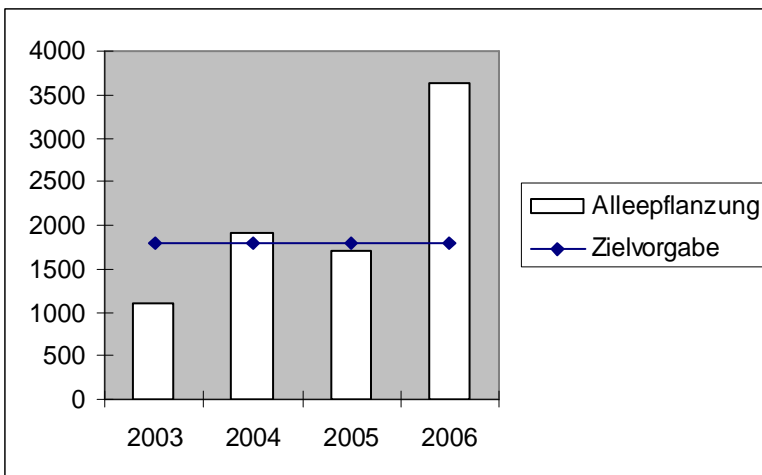


Abb. 2: Alleepflanzung im SBA Güstrow in Bezug zur Zielvorgabe des Alleenprogramms

Statistische Auswertung der Alleebaumfällungen und -pflanzungen

Abbildung 3 stellt die Bilanz der Alleebaumfällungen und Pflanzungen im SBA Güstrow über den Zeitraum von 1996 bis 2006 dar. Insgesamt resultiert hieraus ein Verhältnis von Fällung zu Pflanzung von 1:2,2.

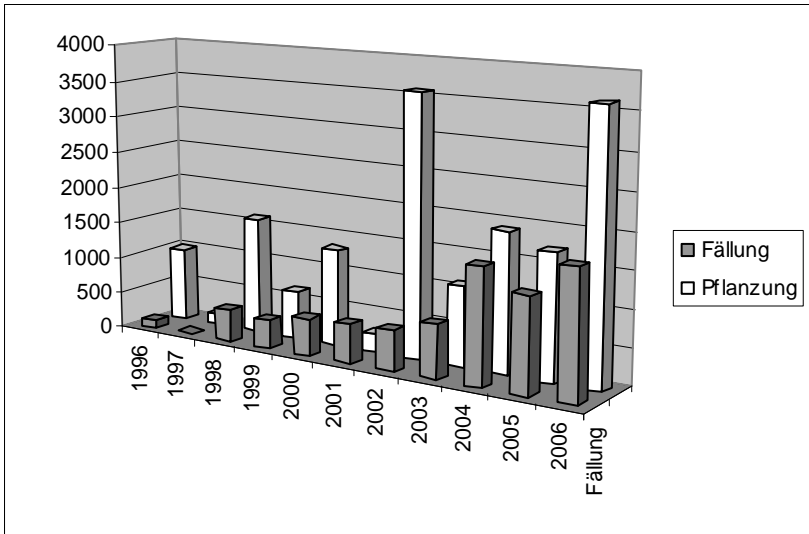


Abb. 3: Alleebaumfällungen und -pflanzungen von 1996 bis 2006

Für den Zeitraum der bisherigen Umsetzung des Alleenenwicklungs-konzeptes wurden die Fällungen durch Um- und Ausbau und durch Verkehrssicherungsmaßnahmen ermittelt (Abb. 4).

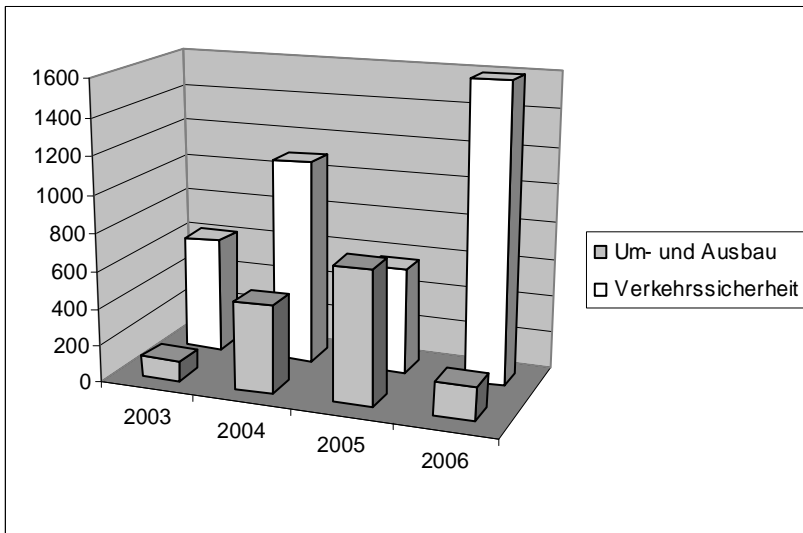


Abb 4: Fällungen und Fällursachen zwischen 2003 und 2006

Wie das Verhältnis von 1.483 Bäumen aus Baumaßnahmen zu 3.889 Bäumen aus der Verkehrssicherungspflicht (1:2,6) zeigt, sind schleichende Vitalitätsverluste des Alleebestandes und die daraus resultierenden Abnahmen in erster Linie für den Rückgang des Alleebaumbestandes verantwortlich. Hauptursachen hierfür stellen nach Ansicht des Verfassers insbesondere die erhöhte Schadstoffexposition und die mechanischen Schädigungen des Altbaumbestandes auf Standorten im Bankettbereich dar (vgl. REITER 2006).

Probleme in der Planungspraxis

Jede Planung und landschaftsbauliche Umsetzung einer Alleenspflanzung ist eine Einzelfallentscheidung, die alle (straßenbau)technischen und eigentumsrechtlichen sowie die Aspekte einer Alleenneuanlage auf lokaler, regionaler aber auch überregionaler Ebene berücksichtigen muss. In der Regel sind Detailplanungen unter Berücksichtigung der vorhandenen oder geplanten Verkehrsanlage (Ausbildung der Entwässerungseinrichtung, Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Radwegenanlagen), der vorhandenen und geplanten Leitungen, der Exposition durch Schadstoffe und mechanische Belastungen (vgl. REITER 2006), evtl. vorhandenem Bewuchs und Einpassung der Liegenschaftsverhältnisse zu erstellen. Planungsmethodisch sind hierzu Vermessungspläne, Leitungspläne, Grunderwerbspläne nach RE 85 sowie Landschaftspflegerische Ausführungspläne (LAP) und Leistungsverzeichnisse nach § 15 HOAI unter Beachtung der RAS LP 2 erforderlich. Von besonderer Bedeutung ist auch die Übergabe der Pflanzungen an den langfristigen Unterhalter der Alleenspflanzungen (v. a. Straßenmeistereien, aber auch Bundesforstämter). Gegebenfalls sind in diesem Zusammenhang Unterhaltungs- und Pflegepläne zu erstellen.

Während die Probleme mit Leitungstrassen bei sorgfältiger Planung lösbar sind, können bei Grunderwerbsbelangen Schwierigkeiten auftreten, die die Umsetzung substanziell erschweren. Nicht alle Eigentümer und Pächter unterstützen Alleenenwicklungsprojekte, was zu Zeitverzögerung, lückenhafter Realisierung und im Extremfall zum Abbruch von Planungen führen kann. Eine Bewusstseinsbildung unter den Betroffenen ist daher unter Verwendung kooperativer Planungsinstrumente verstärkt anzustreben (Reiter, 2005). Bei verschiedenen in der aktuellen Planung befindlichen Strecken ergeben sich erhebliche Probleme mit Pächtern und Eigentümern im Hinblick auf den erforderlichen Grunderwerb, da für eine nachhaltige Alleenenwicklung ein ausreichender Pflanzstreifen eigentumsrechtlich gesichert werden muss. Dies betrifft insbesondere die Strecken L 131 Bützow – Selow, L 20 Neukalen-Warsow, L 261 Kletzin – Wüstenfelde und L 122 Westhof – Hohen Niendorf.

Alleensteckbriefe

Zur effizienten planerischen Umsetzung des Pilotvorhabens „Alleenentwicklungskonzept SBA Güstrow“ wurden sog. Alleensteckbriefe erarbeitet. Diese enthalten streckenspezifisch eine kartographische und verbalargumentative Darstellung des Ist-Zustandes und des Planungsziels einzelner Alleenentwicklungsstrecken. Die Steckbriefe unterstützen die projektorientierte Landschaftsplanung des SBA und finden Eingang in die Landschaftspflegerischen Begleitpläne zur Begründung und räumlichen Anordnung von Alleenpflanzungen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

6 Resumee

Das von der Straßenbauverwaltung M-V initiierte und durch das Umweltministerium M-V unterstützte Alleenentwicklungsprogramm ist ein wichtiger Schritt für eine flächendeckende, komplexe und nachhaltige Alleenentwicklung. Es kann bei konsequenter Umsetzung einen wichtigen Beitrag zur Landschaftsentwicklung leisten und ist somit eine weitsichtige Zukunftsinvestition.

Als informelle Planung ermöglicht es eine effektive Bündelung von Planungsaktivitäten und Finanzmitteln sowie die planungsstrategische Wende weg von Stückwerk und Einzelpflanzungen hin zu großen zusammenhängenden Pflanzbereichen. Damit wird die aktuelle Tendenz der Umweltplanung, Vorhaben mittels Ökokontoansatz und Poolbildung zu bündeln, umgesetzt [RIEDEL & LANGE 2002, SPANG & REITER 2005].

Um eine wirklich flächendeckende Alleenentwicklung für M-V zu erreichen, sollte dem Vorgehen für L- und B-Straßen auch die Ausweitung auf Kreis- und Kommunalstraßen folgen. Sowohl das Programm als auch die ersten Umsetzungserfolge bieten dazu mit den dafür zuständigen Behörden (Landkreise, Kommunen) eine gute Diskussionsgrundlage. Erste Projekte laufen in einzelnen Kreisen (z.B. Ostvorpommern) bereits an.

Literatur

REITER, S. (2005): Interkommunales Kompensationsmanagement und Planungsregelkreisvernetzung in der Straßenplanung unter besonderer Berücksichtigung der fachplanerischen Ökokontoregelung und kooperativer Verfahrensansätze. Materialien für Landschaftsplanung und Raumentwicklung 8, Diss., Rostock.

REITER, S. (2006): Standortbedingungen von Baumpflanzungen im Rahmen der Umsetzung des Alleenentwicklungskonzeptes des SBA Güstrow. Vortrag am 7.11.06 im Rahmen des Seminars „Alleenfreundlicher Winterdienst in M-V“ des BUND Mecklenburg-Vorpommern (http://vorort.bund.net/mv/alleen/tausalz/vortrag_dr_reiter.pdf).

RIEDEL, W. & LANGE, H./HRSG. (2002): Landschaftsplanung. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg, 2. Aufl.

SPANG, W. D. & S. REITER (2005): Ökokonten und Kompensationsflächenpools in der Bauleitplanung und der Fachplanung – Anforderungen, Erfahrungen, Handlungsempfehlungen. Beiträge zur Umweltgestaltung A160, Erich Schmidt Verlag, Berlin.

UNIVERSITÄT ROSTOCK (2003): Alleentwicklungskonzept für den Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamtes Güstrow – Konzeptphase I. Forschungsauftrag des Straßenbauamtes Güstrow. unveröffentlicht.

UNIVERSITÄT ROSTOCK (2004): Koordinierung der Erarbeitung des Alleentwicklungsprogramms für die Landes- und Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern. Forschungsauftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V. unveröffentlicht.

UMWELTMINISTERIUM UND WIRTSCHAFTSMINISTERIUM (1992): Schutz, Erhalt und Pflege der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern. Gemeinsamer Erlass vom 20.10.1992. – AmtsBl. M-V S. 1447.

WIRTSCHAFTS- UND UMWELTMINISTERIUM (2002): Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern. Gemeinsamer Erlass vom 19.04.2002. – V 540/556-07 – X 200c/5323.1 - AmtsBl. M-V S. 510.

V-Nr. 5

Skrabania, Uta (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg)

Perspektiven der Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg

1. Ausgangssituation der Brandenburger Alleen

Bestand

Das Land Brandenburg verfügt bundesweit über den in seiner Dimension und Ausprägung wertvollsten Alleenbestand an öffentlichen Straßen, insbesondere an Bundes- und Landesstraßen.

Die Straßenlänge der Bundes- und Landesstraßen außerorts in Brandenburg beträgt ca. 6.390 km (Stand 10/ 2006). Davon sind:

- ca. 2.344 km (ca. 36,7 %) Alleen,
- ca. 883 km (ca. 13,8 %) einseitige Baumreihen,
- ca. 1.071 km (ca. 16,7 %) sonstiges Straßenbegleitgrün/ -bäume,
- ca. 324 km (ca. 5,1%) sonstiges Straßenbegleitgrün/ Feldgehölze.

Aufgrund der inhomogenen Altersstruktur mit einer starken Überalterung der Bestände sind die Brandenburger Alleen gefährdet.

Es sind ca. 661 km Alleen (ca. 28,2 %) erfasst, für die von einer stark eingeschränkten Lebenserwartung („stark lückig“ und „geschädigt“) auszugehen ist.

Rechtliche Grundlagen

Der Erhalt der brandenburgischen Alleen ist gesetzlich verankert und in Richtlinien und Empfehlungen geregelt.

Alleen sind nach § 31 des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes (BbgNatSchG) geschützt.

Wenn im Rahmen von Straßenbauvorhaben Straßenbäume zu fällen sind, handelt es sich dabei gemäß § 10 BbgNatSchG um einen Eingriff in Natur und Landschaft, der gemäß § 12 BbgNatSchG ausgeglichen werden muss.

Nach § 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und § 10 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügen. Dies gilt gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 des FStrG und § 2 Abs. 2 Nr. 3 BbgStrG auch in Bezug auf die Straßenbäume, die zur Straße gehören.

Es besteht die Verpflichtung zur Ersatzpflanzung für Fällungen aus Verkehrssicherheit im Verhältnis 1:1 sowie für die Pflanzung von Bäumen aus der Eingriffsregelung (im Durchschnitt ca. 1:3).

Im Jahr 2000 wurde von den Ressorts Umwelt und Verkehr ein gemeinsamer Runderlass zur „Nachhaltigen und verkehrsgerechten Sicherung der Alleeen in Brandenburg“ verabschiedet.

Die Alleeen im Sinne des § 31 BbgNatSchG wurden verbindlich in der Alleenkarte, Stand Mai 2001 dargestellt.

Entwicklungstendenzen

Obwohl jedes Jahr eine Vielzahl von Neupflanzungen von Alleebäumen realisiert wird und in den letzten Jahren die Anzahl der Pflanzungen die der Fällungen überstieg, resultiert aus der Vergangenheit eine Negativbilanz. Diese Bilanz schlägt sich auch in der rückläufigen Tendenz der Alleeenlänge nieder.

Es wurde deutlich, dass die Nachpflanzung in Lücken kein Lösungsansatz für den nachhaltigen Erhalt der Alleeen an Bundes- und Landesstraßen ist.

Kosten/ Finanzierung

Die Finanzierung des Alleenerhaltes erfolgt aus Bau- und Unterhaltungsmitteln der Brandenburgischen Straßenbauverwaltung.

Die Kosten, die ein Alleebaum verursacht, beruhen auf Mittlung von Kosten der vergangenen Jahre. Derzeit können folgenden Kosten angegeben werden (Schätzung; Stand 2005):

- Fällung und Entsorgung Einzelbaum 350,00 €
- Neupflanzung Einzelbaum (inkl. Planung, Grunderwerb, Baumlieferung, -pflanzung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege) 470,00 €
- Unterhaltungspflege (Schnittarbeiten), jährlich je Baum 13,00 €

2. Zielstellung

Unter Beachtung der Erfahrungen bei der Umsetzung des gemeinsamen Alleeeerlasses seit 2001 gibt es seitens der Straßenbauverwaltung verstärkte Bemühungen zum Alleenerhalt, insbesondere der Neupflanzungen von Alleebäumen.

Seit dem Jahr 2005 wird eine Vereinbarung zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) und dem Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (LS) geschlossen, mit dem Ziel jährlich 5.000 Alleebäume an Bundes- und Landesstraßen zu pflanzen. Diese Vereinbarung konnte in den Jahren 2005 und 2006 erfüllt werden.

Der Landtag hat am 22. Juni 2006 einen Beschluss „Zukunft der Brandenburger Alleeen“ gefasst. Dieser enthält die Forderung, eine Konzeption zur Entwicklung von Alleeen an Bundes- und Landesstraßen mit ent-

sprechenden Handlungsempfehlungen für die nächsten 10 Jahre vorzulegen.

Die Konzeption wird derzeit vom MIR erarbeitet. Es fließen die verschiedenen Untersuchungen und Erhebungen von Gutachtern sowie Auswertungen und Analysen für ein Pflanzprogramm des Landesbetriebes Straßenwesen ein.

Ziel ist der planmäßige Aufbau eines Alleenbestandes über Jahrzehnte, der eine ausgeglichene Altersstruktur gewährleistet und zukünftig Arbeitsspitzen (Kosten, Personal etc.) reduziert.

Ausgehend von der festgelegten Alleenlänge in der Alleenkarte, Stand Mai 2001 soll im Land Brandenburg ein Bestand von ca. 2.500 km mit einer ausgeglichenen Altersstruktur aufgebaut werden.

Dafür muss ein temporärer Rückgang der Alleenlänge in Kauf genommen werden.

Bei einem rechnerischen Ansatz von:

- Bestand 2.500 km
- mittlere Lebenserwartung 80 Jahre

ergibt sich ein jährlicher Erneuerungsbedarf:

- von Alleenlänge ca. 30 km
- bei einem Abstand der Bäume in der Reihe von ca. 12 m
- sind Bäume pro Jahr zu pflanzen ca. 5.000

3. Bestandserfassung

Grundlage der konzeptionellen Überlegungen sind u. a. die Daten zu Zustandsparametern der Alleen und des Straßenbegleitgrüns an den Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg.

Diese Parameter werden seit 1991 periodisch und flächendeckend erhoben, so dass Aussagen zum landesweiten Allgemeinzustand der Alleen, aber auch zu regionalen Besonderheiten und zu zeitlichen Trends möglich sind.

Es wird jährlich etwa 1 Fünftel des Straßennetzes befahren und bezüglich des Straßenbaumbestandes einschließlich der Veränderungen eingeschätzt.

Die Daten werden in der Datenbank Fachinformationssystem Straßenbäume (FIS) dokumentiert und ausgewertet sowie jeweils für den untersuchten Raum aktualisiert. Entsprechend dem gemeinsamen Alleenerlass erfolgt seit 2001 eine Differenzierung bei der Erfassung von Fällungen und Pflanzungen zwischen Allee- und sonstigen Straßenbäumen. Diese statistische Erfassung und Dokumentation geht in die jährliche Aktualisierung der Alleen- und Straßenbaumdaten ein.

Das FIS folgt in seinem Aufbau der Struktur der Gliederung der Straßen in der Straßendatenbank (Abschnitte mit Netzknoten).

Zustandsparameter zum Baumbestand (Datensatzstruktur)

Die Zustandsparameter zum Baumbestand werden für beide Straßenseiten separat erfasst, so dass straßenseitige Unterschiede dokumentiert werden können:

1. Angaben zum Bestand; Klassifizierung der Struktur; Geschlossenheit in 5 Stufen; Umgebung; Abstandsmaße insbesondere zur Straße und in der Reihe.
2. Angaben zur Baumart/ den Baumarten
3. Angabe der mittleren Stammdurchmesser in Stufen von 5 cm nach visueller Schätzung
4. Vitalität, baumartenweise in 5 Stufen

Das FIS bildet die Datengrundlage für die Alleenkarte gemäß gemeinsamen Alleenerlass und ermöglicht eine Reihe von thematischen Abfragen zu o. g. Parametern (z. B. Vitalität, Abstände, Baumarten), die auch kartografisch ausgewiesen werden können.

4. Kriterien zur Sicherung des Alleenbestandes

Pflanzstandorte

Neupflanzungen von Alleebäumen sollen in alleenwirksamen geschlossenen Abschnitten (≥ 200 m) an folgenden Standorten (unter Berücksichtigung von Medien und Grunderwerb) erfolgen:

- Bundesstraßen (außer Blaues Netz) und Landesstraßen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit,
- Entfernung der Restbäume (bei wenigen geschädigten Exemplaren) aus in Auflösung begriffenen ehemaligen Alleen und Neupflanzung einer neuen Allee an diesem Standort.

Die Bepflanzung von Abschnitten mit einseitigen Baumreihen mit einer Ergänzungspflanzung der 2. Seite ist zu prüfen.

In Waldlagen, außer bei Aufforstungen, sind keine Alleebäume zu pflanzen.

Abstandsmaße

Folgende Abstandsmaße sind insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit einzuhalten:

- Pflanzungen an Bundesstraßen (außer Blaues Netz) und Landesstraßen im Abstand von 4,5 m,
- Abstand der Bäume untereinander gemäß Baumart im Mittel 12 m (großkronige Bäume bis 15 m; Obstbäume 8 – 10 m)

Lückerbepflanzung

Es sind keine Nachpflanzungen in Baumreihen/ Alleen in geschlossenen Abschnitten durchzuführen. Folgende Ausnahmen sind zu zulassen:

- in vorhandene junge Baumreihen/ Alleen bis zu einem Stammumfang von 60 cm.

Baumartenwahl

Bei der Baumartenwahl sind folgende Kriterien zu beachten:

- Baumartenwahl nach der Straßenbaumliste der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK 2006),
- Berücksichtigung von standörtlichen Gegebenheiten,
- Berücksichtigung von regionalen Besonderheiten unter Beachtung der Verkehrssicherheit (masttragende Bäume wie Eichen, Kastanien, Obstgehölze) sowie dem Kenntnisstand zu auftretenden Krankheiten/ Schädlingen (Rosskastanie, Obstbäume, Ulmen),
- Berücksichtigung von wirtschaftlichen Aspekten wie Lebensdauer und Pflegeansprüche.

Weiterhin zu beachten sind:

- die Verwendung einheimischer Arten,
- die Verwendung gebietsheimischer Arten bei einem ausreichenden Angebot.

Schwerpunkträume

Mit hoher Priorität sollen Strecken in Naturparken; Biosphärenreservaten und Landschaftsschutzgebieten (landschaftlich ausgewählte Gebiete mit hohem Wert für den Tourismus) geprüft und bearbeitet werden.

5. Pflanzprogramm

Methodik

Um den langfristigen Alleenerhalt von 2.500 km zu sichern, ist eine abgestufte Vorgehensweise notwendig. In einem ersten Schritt ist das Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen auf Bepflanzbarkeit zu prüfen. Dazu wird eine Selektion aus den vorhandenen Daten im FIS vorgenommen. Dieser Arbeitsschritt wird 2007 abgeschlossen.

Die mit dem FIS ermittelten potentiellen Pflanzstandorte sind theoretisch abgeleitet und geben eine maximal mögliche bepflanzbare Länge an. Diese herausgefilterten potentiellen Pflanzstandorte müssen einer weiteren Prüfung zur Geeignetheit unterzogen werden.

Folgende Arbeitsschritte schließen sich an:

- Prüfung von Randbedingungen wie Verkehrssicherheit/ Unfallgeschehen, Planungen/ Bauvorhaben etc.),

- Ortsbesichtigung zur Klärung örtlicher Gegebenheiten (Freileitungen; landwirtschaftliche oder bauliche Einrichtungen, Lagerflächen etc.),
- Prüfung auf unterirdische Medien,
- Prüfung und ggf. Veranlassung des Grunderwerbes (GE).

Auf der Grundlage der Überprüfung der potentiellen Pflanzstandorte vor Ort wird das konkrete Programm zur jährlichen Pflanzung von Alleen nach Rangfolgen aufgestellt.

Potentielle Pflanzstandorte

Im FIS sind die Zustandsparameter des Baumbestandes (auch leere oder in Auflösung befindliche Abschnitte) an den Bundes- und Landesstraßen Brandenburgs erfasst.

Aus dem FIS können Selektionen von potentiellen Pflanzstandorten nach verschiedenen Kriterien (z. B. Niederlassung, Straßenkategorie, Abschnitte mit vergleichbaren Merkmalen oder Einzelabschnitte) vorgenommen werden.

Auswahl-/ Ausschlusskriterien

In einem ersten Arbeitsschritt werden getrennt nach Bundes- und Landesstraßen auf der Grundlage der vorhandenen Daten potentielle Pflanzstandorte aus dem FIS ermittelt.

Die Auswahlkriterien sind:

- Straßen: Bundesstraßen ohne „Blaues Netz“; Landesstraßen,
- Umgebung: freie Landschaft, d. h. keine Bebauung, keine Ortslagen und kein Wald,
- Dichte in 3 Varianten (beidseitig leer; beidseitig leer + einseitig leer/ einseitig in Auflösung; beidseitig leer; beidseitig leer + einseitig leer/ einseitig + beidseitig in Auflösung),
- Abschnittslänge in 2 Varianten (≥ 200 m - 500 m; ≥ 500 m),
- Breite des Banketts in 2 Varianten ($\geq 4,5$ m; $< 4,5$ m).

Als Ausschlusskriterium wird gewertet:

- Flurgehölze > 50 % einseitig oder beidseitig im Abstand < 5 m zur Straße.

Für die ermittelten potentiellen Pflanzstandorte wird bezogen auf die Niederlassungen eine Rangfolge ermittelt.

Eine hohe Priorität wird dabei Abschnitten ohne jeden Gehölzbestand zugeordnet. Weiterhin sind zuerst Abschnitte mit einem breiten Bankett ($\geq 4,5$ m) zu prüfen. Bei dieser Priorität kann mit einer schnelleren Umsetzung der Pflanzungen gerechnet werden. Aus der Wichtung der o. g. Faktoren werden 3 Prioritäten mit jeweils 2 Rangstufen herausgefiltert.

Folgende weitere Kriterien zur Rangfolge sind dann bei der Planung zu berücksichtigen:

- vorrangige Berücksichtigung von Schutzgebieten,
- Konzentration auf einen Landschaftsraum/ Straßenzug,
- Verteilung auf die Straßenmeistereien (SM),
- Verteilung auf die Landkreise.

6. Qualitätssicherung bei Baumpflanzungen und Baumpflege

Zur Qualitätssicherung der Neupflanzungen und der Pflege von heranwachsenden und Altbäumen gelten Fachnormen und Richtlinien, die den Umgang mit den Gehölzen und Stoffen für Pflanzarbeiten sowie die notwendigen Leistungen regeln.

Eine konsequente Umsetzung dieser Fachnormen und Richtlinien ist Voraussetzung für gesunde Alleebaumbestände.

Um die Umsetzung vor Ort zu gewährleisten, erfolgt eine gezielte und kontinuierliche Fortbildung im Landesbetrieb Straßenwesen in den Bereichen Planung, Bau und Unterhaltung.

7. Ausblick/ Perspektiven

Es ist erklärtes politisches und gesetzlich verankertes Ziel in Brandenburg, die Alleen als landeskulturelle Werte zu erhalten.

Die Straßenbauverwaltung hat sich die Pflanzung von jährlich 5.000 Alleebäumen (d. h. ca. 30 km Alleen) zum Ziel gesetzt, um den Alleenbestand an Bundes- und Landesstraßen dauerhaft bei 2.500 km Länge mit einer ausgeglichenen Altersstruktur zu erhalten. Vorrang hat dabei die Neupflanzung geschlossener Abschnitte anstelle von Einzelbaumpflanzungen in Lücken.

In einem ersten Schritt wird das Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen auf grundsätzlich geeignete Pflanzstandorte geprüft. Insbesondere die Medien sowie ggf. notwendiger Grunderwerb infolge des erforderlichen Abstandsmaßes der Bäume zur Straße von 4,5 m schränken die real bepflanzbaren Standorte ein und erfordern noch größere Anstrengungen als bisher.

Es ist nach 5 Jahren auf der Grundlage der erzielten Ergebnisse eine Überprüfung und ggf. eine Anpassung der konzeptionellen Ansätze notwendig.

Der Schutz und Erhalt der Alleen ist eine übergreifende Landesaufgabe und erfordert für die Umsetzung nachhaltiger Maßnahmen eine enge Zusammenarbeit zwischen der Straßenbauverwaltung, der Naturschutzverwaltung sowie mit den Kreisen und Kommunen.



V-Nr. 6

Pfeiffer, Erwin (ADAC e.V., München)

Die deutsche Alleenstraße in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg

Wann sind Sie zum letzten Mal auf einer beschaulichen Allee durch deutsche Landschaften gereist, fernab von der Hektik der Autobahnen?

Deutschland auf dem Nebengleis entdecken. Landschaft, Kultur, Alleen, all das bieten die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg par excellence.

Willkommen auf der Deutschen Alleenstraße.

Mit über 2.500 Kilometer Länge führt sie von Rügen im Nordosten Deutschlands bis zur Insel Reichenau im Südwesten. Ein grünes Band, das Deutschland verbindet. Der schönste Teil dieser Route liegt zweifellos im Norden Deutschlands.

Die Deutsche Alleenstraße wurde 1992 gegründet, nachdem bereits 1990 die ersten Aktivitäten zur Rettung der Alleen gestartet wurden. Über mehr als 10 Jahre wurde Teilstück für Teilstück sorgsam ausgewählt, ausgeschildert und beschrieben. Die medienträchtigen Eröffnungen neuer Abschnitte sensibilisierten die ADAC Mitglieder für die Themen Alleenschutz und Tourismus in Deutschland.

Um die Interessenten zu informieren, wurden Faltblätter gedruckt und 100.000-fach verteilt, Reiseführer geschrieben und Bildbände gedruckt.

Lag die ursprüngliche Motivation im Schutz vor Abholzung und Zerstörung, sowie dem Engagement für die Natur, so wurde in den letzten Jahren das touristische Anliegen immer größer.

In der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße veränderten sich die Kommunikationsschwerpunkte. Der Internet-Auftritt folgte den touristischen Anforderungen, mehr und mehr Streckenbeschreibungen mit Karten zum Download anzubieten. Ebenso dazu gehören die Verhaltensmaßregeln bei Alleenstraßen.

Wer Alleen schützen will, muss sie kennenlernen, muss sie schätzen lernen, muss erkennen, welch einmaliges Kulturgut sie darstellen. Die Deutsche Alleenstraße möchte Deutschland-Urlauber dafür gewinnen, die Heimat auf dieser Route zu entdecken und so auch das kulturelle Erbe besser zu verstehen.

Der ADAC ist hierbei ein wichtiger Partner: 15,8 Mio. Mitglieder, die gerne reisen und dies auch kräftig im eigenen Land tun, bilden ein Potenzial, das es zu erschließen gilt.

Die Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT), das Hauptmarketinginstrument im Deutschland-Tourismus, listet bei Deutschlands Ferienstraßen die Deutsche Alleinstraße gleich an Nr. 2!

Welch Kompliment und Herausforderung, denn der Urlauber von heute ist heiß umkämpft, Geld und Zeit der Urlauber sind meist knapp. Andererseits bietet gerade der Tourismus in strukturschwachen Gebieten, die Chance zur Entwicklung. Hier hat Mecklenburg-Vorpommern tolle Voraussetzungen. Bei den ADAC Routenplanungszielen immer auf Spitzenplätzen, muss es nun das Ziel sein, nicht immer nur auf der Autobahn an sein Ziel zu rasen. Entschleunigung – ein Zauberwort für die Zukunft? Und nicht zu vergessen: Arbeitsplätze im Tourismus sind nicht exportierbar! Investieren lohnt sich.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleinstraße wird sich auch weiterhin engagieren:

- ⇒ der Internet-Auftritt wird ausgebaut
- ⇒ neue Mitglieder werden geworben
- ⇒ Fördermitgliedschaften werden möglich gemacht
- ⇒ durch Alleinstraßen-Rundmails wird aktuell informiert
- ⇒ Tourismusverbände, Hotels und Gastronomie sind aufgefordert und eingeladen, aktiv dabei zu sein
- ⇒ die Deutsche Alleinstraße muss erlebbar werden
- ⇒ Events müssen die Bewerber in die Orte locken
- ⇒ die Besonderheiten müssen deutlich herausgestellt werden
- ⇒ ein Reiseführer-Projekt ist gestartet
- ⇒ die Einmaligkeit gilt es zu entdecken

Die Deutsche Alleinstraße – Der Weg ist das Ziel!

Begleiten Sie uns durch Mecklenburg Vorpommern (Routenverlauf unter www.deutsche-alleenstrasse.de).

Kontaktadresse Geschäftsstelle:

AG Deutsche Alleinstraße e.V.
Meckenheimer Allee 79
53115 Bonn
Tel. 0228 - 94 59 830
Fax 0228 - 94 59 833

www.deutsche-alleenstrasse.de
neu ab Mai 2007: www.deutsche-alleenstrasse.com

Kontakt beim ADAC:

ADAC e.V.

Erwin Pfeiffer

2. Vorstand Deutsche Alleenstraße

Ressortleiter Touristische Services und Marketing (TSM)

Am Westpark 8

81373 München

Tel: (089) 7676 - 2154

Fax (089) 7676 - 5286

Mail: erwin.pfeiffer@adac.de



V/P-Nr. 7

Herbert, Matthias (Bundesamt für Naturschutz, Leipzig)

Alleenerhaltung im Sinne der Biodiversität von Landschaften

1. Sachstand im bundesweiten Überblick

Vor allem seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wurden Straßenränder durch Bepflanzen mit Bäumen aktiv gestaltet. Sie zeigen heute ein prägnantes Erscheinungsbild und tragen gerade in ausgeräumten Regionen zur Strukturierung der Mindestausstattung mit Biotopen bei. Aber auch die Beiträge von Alleen und Baumreihen zum Landschaftserleben sind im Sinne des Erhalts und der Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Landschaften wichtige Elemente innerhalb des modernen, umfassenden Naturschutzgedankens. Wenn auch durch den Straßenaus- und -neubau viele Straßenbäume verloren gingen, sind in einigen Bundesländern eine Vielzahl und eine Vielfalt von Alleen und Baumreihen an Straßen erhalten. Alleen und Baumreihen genießen innerhalb der Kulturlandschaftspflege und -entwicklung eine gesellschaftliche Wertschätzung, die sich auch in der gesetzlichen Verankerung widerspiegelt (vgl. § 1 Nr. 4 und § 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG).

2. Ausgewählte fachliche Aspekte des Alleenerhalts

Unter diesem Gliederungspunkt soll auf die Funktionen, auf Gefährdungsursachen und auf Verantwortlichkeiten beim Erhalt von Alleen übersichtsartig eingegangen werden.

Zu den wichtigsten Funktionen gehören: die Erholungsfunktion, die klimatische Ausgleichsfunktion vor allem in ausgeräumten Agrarlandschaften und in Städten, die Luftreinigungsfunktion (Feinstaub, saurer Regen), die Verkehrslenkungsfunktion, Beiträge zum Erosionsschutz, Beiträge Biodiversitätsschutz (insbesondere für z.B. Flechten, aber auch viele Holz bewohnende Arten, deren Lebensraum erst von älteren Bäumen gebildet wird) sowie eine indirekt Indikatorfunktion (bspw. im Zusammenhang mit Zerschneidung/Zersiedlung).

Auf ausgewählte Gefährdungsursachen kann nur überblicksartig eingegangen werden. Unter anderem zählen dazu: Verkehrszunahme, Geschwindigkeitszunahme, Baumalterung und Klimaänderung (Zunahme von extremen Wetterereignissen).

Auch auf entsprechende Verantwortlichkeiten kann nur kurz eingegangen werden. Dazu zählen Tätigkeiten zur Pflege, zur Erhaltung und zur Instandsetzung von Alleen und Baumreihen. Aber auch die dauerhafte Sicherung von zugehörigen/angrenzenden Flächen bildet einen wichtigen Aktionsblock.

3. Fachstrategische Überlegungen

Für den Alleenerhalt tragen Bund, Länder und Kommunen gleichermaßen Verantwortung. Ausgehend von dem gesetzlichen Auftrag des § 2 Abs. 1 Nr. 13 und 14 BNatSchG, ist es notwendig, nachhaltig tragfähige Lösungen zu entwickeln, die der biologische und der landschaftlichen Vielfalt dienen. Die Diskussion wird derzeit bundesweit allerdings unter unterschiedlichen Schwerpunkten geführt. Deshalb wird die Ausrichtung von nachhaltigen Sicherungs- und Entwicklungsstrategien je nach fachlicher Ausrichtung (Neuetablierung, Erhaltung, Entwicklung) noch weiter zu führen sein.

4. Mögliche Lösungsstrategien

Die Erhaltung, die Pflege und die Entwicklung von Alleen und Baumreihen an Straßen ist zwar in erster Linie Pflicht der Straßenbauverwaltung des Bundes und der Länder. Angesichts des immerhin auch vorhandenen Baumanteils an Kreis- und Kommunalstraßen sowie weiterreichender Interessen bspw. der Wirtschafts- und Tourismusbranche („weiche Standortfaktoren“) kommt einer Vielzahl von Körperschaften eine besondere Verantwortung für den Erhalt und die Entwicklung von Baumreihen und Alleen zu. Erste Beispiele zeigen, dass die Aktivierung unterschiedlicher Interessensbereiche und Akteure hilfreich sein kann. Damit könnten Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht mit denen der Biodiversitätserhaltung, der Kulturlandschaftspflege und der Entwicklung einer attraktiven Erholungsumgebung verknüpft werden. Der Überalterung von Alleenbeständen sollte innerhalb einer Gemeinschaftsaufgabe verschiedener Fachpolitiken entgegengewirkt werden. Dazu gilt es aber, rechtliche, finanzielle und akzeptanzorientierte Fragen in bundesweitem Maßstab zu klären.

5. Zusammenfassung

Die Erhaltung von Alleen und Baumreihen an Straßen muss Bestandteil einer nachhaltigen und an den Bedürfnissen der Menschen in der Region orientierten Verkehrswegeplanung sein. Im Umgang mit Alleen dürfte die Bundesrepublik Deutschland auch im Vergleich mit dem Ausland eine Vorbildfunktion haben. Dies gilt vor allem für neu hinzugekommene EU-Mitglieder, die über ein großes Potenzial an alten Alleen verfügen (vgl. z. B. Nordpolen/Masuren).

Alléen sind aus verschiedenen Gründen verstärkt in die öffentliche Diskussion gekommen. Auf diese soll nicht im Einzelnen eingegangen werden. Für den Naturschutz und die Landschaftspflege kommt es aber darauf an, diese Aufmerksamkeit ins Positive zu wenden. Alleen und

Baumreihen besitzen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung im Naturhaushalt. Sie tragen wesentlich zum Landschaftserleben, zur Identität von Landschaften und damit zur Identifizierung mit Heimat bei. Deshalb sollten bestehende Konzepte zum Alleenschutz in Deutschland gründlich diskutiert und vor allem im Hinblick auf nachhaltige Sicherungs- und Entwicklungsstrategien weiterentwickelt werden. Dazu ist eine Vielzahl von Bündnispartnern notwendig, die sich alle diesem jahrhundertealten Kulturgut verpflichten sollten.

V-Nr. 8

Agena, Carl-August, Dr.

Rechtsfragen zum Verhältnis Verkehrssicherungspflicht und Alleenschutz an öffentlichen Straßen

1. Die aus §§ 823 ff BGB (allgemeine Delikthaftung) abgeleitete, durch Richterrecht konkretisierte Verkehrssicherungspflicht (VSP) verlangt, öffentliche Verkehrsflächen so zu gestalten, dass den Verkehrsteilnehmern eine möglichst gefahrlose Benutzung ermöglicht wird. Sie erstreckt sich auch auf die dem Straßenkörper „zugeordneten“ Bäume. Dieser Baumbestand muss so angelegt sein, dass er „nach der Einsicht eines besonnenen, verständigen und gewissenhaften Menschen im Rahmen des Zumutbaren und nach forstwirtschaftlichen Erkenntnissen Möglichen gegen Umstürzen aufgrund fehlender Standfestigkeit sowie Windbruch und –wurf gesichert ist (grundlegend BGH, NJW 1964, 814; ständige Rspr.).
2. Art und Umfang der VSP für Straßenbäume (Gefahrenkontrolle, -feststellung und –beurteilung sowie Durchführung der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen) richten sich nach: Standort (wichtig insbes. Verkehrsbedeutung und –belastung sowie Ausbauzustand der Straße), Zustand (Vitalität, Alter, Baumart, Schädigungen usw.), vernünftige Sicherheitserwartungen des gefährdeten Personenkreises (Erkennbarkeit der Gefahrenlage; Möglichkeit des Selbstschutzes) und Zumutbarkeit (welche Beobachtungs-, Untersuchungs- und Sicherungsmaßnahmen sind dem Straßenbaulastträger nach Maßgabe des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zuzumuten?).
 - 2.1. Hinsichtlich der Kriterien „Standort“, „Zustand“ und „Sicherheitserwartungen“ (i.d.R. können die Verkehrsteilnehmer das von Straßenbäumen ausgehende natürliche Risiko ohne weiteres erkennen und sich deshalb entsprechend vorsichtig verhalten) gelten für Alleen grundsätzlich die gleichen Maßstäbe bzw. Anforderungen wie für normale Straßenbäume. Deshalb ist zur Durchführung der Baumschau (Sichtprüfung vom Boden aus; Häufigkeit; Beurteilung etwaiger Defekthinweise; Entscheidung, ob und in welchem Umfang spezielle Untersuchungen nötig sind) die FLL-Baumkontrollrichtlinie anwendbar.
 - 2.2. Besonderheiten zum Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Alleen ergeben sich hauptsächlich aus dem Kriterium der Zumutbarkeit bzw. Verhältnismäßigkeit: Es besteht ein Spannungs- bzw.

Abwägungsverhältnis zwischen dem Schutzbedürfnis der Verkehrsteilnehmer, dem – hauptsächlich ökologischen – Interesse der Allgemeinheit am Vorhandensein von Alleen (Landschaftsbild; Biotopvernetzung; historische Kulturbestandteile; Erlebniselement; Beitrag zur Tourismusförderung) und der Leistungsfähigkeit des verkehrssicherungspflichtigen Straßenbaulastträgers.

- 2.3 Rechtsgrundlagen für die Interessen des Allgemeinwohls sind Art. 20a GG (Schutz der „natürlichen Lebensgrundlagen“, wozu auch die von Menschen kultivierten Landschaftsteile gehören) und die Ausgestaltung dieses Staatsziels durch: Straßenrechtliche Normen, insbesondere § 3 Abs. 1 Satz 2 FernStrG (sowie ggf. entsprechende landesrechtliche Bestimmungen), wonach beim Bau und der Unterhaltung von Straßen u. a. die „Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen“ sind (Verhinderung der Ausbreitung von Immissionen; ästhetische Einbindung der Straße in Landschaftsbild und –struktur) und Regelungen zur Bepflanzung zwecks Verbesserung der Verkehrssicherheit (Wind- und Blendschutz; Stabilisierung des Straßenkörpers; bessere optische Erkennbarkeit des Straßenverlaufs); denkmalschutzrechtliche Bestimmungen (vgl. dazu Hönes, ZUR 2006, 304) und naturschutzrechtliche Vorgaben (Einzelheiten s. u.). Bei Interessenkollisionen ist anhand des Zumutbarkeitskriteriums eine einzelfallbezogene Abwägung erforderlich.

3. Zur Erhaltung bestehender Alleen hat der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber bereits selbst eine grundsätzliche Abwägungsentscheidung zugunsten der Alleen getroffen und zwar entweder durch unmittelbar kraft Gesetzes geltende Schutzbestimmungen (§ 27 NatSchG MV; §§ 31 und 72 Abs. 2 NatSchG BB) oder durch Unterschutzstellung als Naturdenkmal bzw. Einbeziehung in Schutzgebiete (Rechtswirkung wie beim gesetzlichen Schutz) oder durch Ausweisung als sog. Geschützte Landschaftsbestandteile (Regelfall, vgl. die rahmenrechtliche Vorgabe in § 29 Abs. 2 BNatSchG sowie die entsprechenden Landesregelungen z. B. § 20 NatSchG SH). Ausnahmen von diesen naturschutzrechtlichen Erhaltungsgeboten sind nur aus „zwingenden Gründen“ der Verkehrssicherheit zulässig, also wenn bei erhöhten Baumgefahren keine anderen Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Warnschilder; Geschwindigkeitsbegrenzung und –kontrolle; passive Schutzeinrichtungen wie z.B. Schutzplanken; Kurvenausbau; Fahrbahnbelag usw.) ergriffen werden können (vgl. § 27 MV; § 31 BB; § 20 Abs. 2 Satz 2 SH; die Regelungen in anderen Bundesländern entspre-

chend weitgehend den rahmenrechtlichen Vorgaben in § 29 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). Müssen Alleebäume infolge natürlichen Abgangs oder wegen mangelnder Stand- bzw. Bruchfestigkeit, die sich nicht auf andere sinnvolle Weise (z. B. durch Schnitte, Kronensicherung, Abstützungen, Wundbehandlung) beheben lässt oder zur Durchführung notwendiger straßenbaulicher Maßnahmen (z. B. Ausbau einer Kurve) entfernt werden, ist die Erteilung einer Ausnahme bzw. Befreiung erforderlich, wobei i. a. R. als Nebenbestimmung (Bedingung oder Auflage) Ersatzpflanzungen anzuordnen sind (vgl. § 27 Abs. 2 Satz 3 NV; § 72 Abs. 2 BB; § 20 Abs. 2 Satz 3 SH; die Regelungen in anderen Bundesländern entsprechend weitgehend den rahmenrechtlichen Vorgaben in § 29 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Fraglich ist, ob auch bei den auf natürliche Weise (Absterben; Windwurf usw.) teilweise zerstörten oder sogar aufgelösten (mehr als 80 % Verluste) Alleebäumen Nachpflanzungen zwecks Wiederherstellung bzw. Totalerneuerung geboten sind. In MV gemäß § 27 Abs. 3 eindeutig ja (vgl. Erl. Vom 19.04.2002, Amtsblatt MV 2002, S. 510). M. E. ist dies auch in anderen Bundesländern grundsätzlich zu bejahen, denn Schutzgegenstand kann der „gesamte Bestand“ an Alleebäumen sein (so § 29 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) und Ersatzpflanzungen sind für den „Fall der Bestandsminderung“ vorgesehen (vgl. § 20 Abs. 2 Satz 3 SH). Außerdem umfasst der Schutzzweck bei Geschützten Landschaftsbestandteilen auch die Entwicklung oder Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (vgl. § 29 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

4. Problemfälle

- 4.1. Behauptung: Inhalt der VSP könne bereits das Nichtanpflanzen von Straßenbäumen sein (vgl. Manssen, NZV 2001, 149). Begründung: Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG (Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit) verpflichte die Hoheitsträger, einer Gefährdung dieser Rechtsgüter vorbeugend entgegenzuwirken, also Gefahren erhöhende Maßnahmen grundsätzlich zu unterlassen (potentielle Grundrechtsbeeinträchtigungen präventiv zu minimieren). Wegen des erhöhten Risikos sogen. Baumunfälle sei das Anpflanzen von Straßenbäumen als „unnötige Gefahrenerhöhung“ anzusehen und deshalb nur ausnahmsweise zulässig. Gegenargumente (vgl. dazu Otto, NuR 2001, 427 und UPR 2001, 429): Alleebäume sind kein „unnötiges“ Risiko, sondern dienen dem Allgemeinwohl (insbesondere dem Umwelt- und Naturschutz, s. o.). Erhaltungs- bzw. Anpflanzungsentscheidungen ergehen aufgrund einer Abwägung, so dass die zuständigen Behörden einen weiten Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum haben. Des-

halb kann eine Pflichtverletzung nur dann vorliegen, wenn die getroffenen Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das Schutzziel des Art. 2 Abs. 2 GG zu erreichen (ständige Rspr.). Dies ist beim Alleenschutz nicht der Fall, weil es die o. a. naturschutzrechtlichen Ausnahme- bzw. Befreiungsregelungen ermöglichen, besonderen Gefahrensituationen angemessen Rechnung zu tragen. Außerdem muss sich der Straßenbenutzer grundsätzlich den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und „gewisse Gefahren, die auf Gegebenheiten der Natur beruhen, als unvermeidbar und daher als eigenes Risiko hinnehmen“ (OLG Hamm, VersR 1998, 188). Im Übrigen ist bei Aufprallunfällen die unmittelbare (eigentliche) Unfallursache nicht etwa der Baum, sondern das Fahrverhalten. Und schließlich ist oft fraglich, ob bei einem hypothetischen Kausalverlauf die Unfallfolgen geringer gewesen wären (z. B. Überschlagen im Straßengraben).

- 4.2. Pflanzabstände: Nach ESAB 2006, Nr. 4 sollen Alleebäume im Regelfall nur „im Abstand von mindestens 4,50 m vom Rand der befestigten Flächen“ gepflanzt werden. Begründung: So würde die Entwicklung der Bäume begünstigt, der Straßenunterhaltungsdienst erleichtert und Raum für passive Schutzeinrichtungen bzw. Sicherheitszonen für Fußgänger geschaffen. Gegenargumente: Begriff der Allee („an“ Verkehrsflächen; landschaftsgerechte Bepflanzung des Straßenkörpers); Abwägung mit den in § 26 sowie in § 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG enthaltenen Forderungen, die „Gliederung des Landschaftsbildes“, die „Eigenart“ und „Schönheit“ der Landschaft als „Erlebnisraum“, die „charakteristischen Strukturen und Elemente“ und die „historischen Kulturlandschaftsteile“ zu erhalten (vgl. dazu die differenzierten Regelungen in MV, Erl. Vom 19.04.2002, Amtsblatt 2002, 510). Zum Argument „finanzielle Schwierigkeiten des Grunderwerbs“ ist zu sagen, dass sich derartige Probleme oft durch vertragliche Vereinbarungen mit den Grundstückseigentümern (z. B. Grunddienstbarkeit; Ausgleichszahlungen im Rahmen von landwirtschaftlich geförderten Flächenstilllegungen bzw. –umwandlungsmaßnahmen; Förderprogramme zum Flächenerwerb) sowie – notfalls – durch Enteignung lösen lassen.
- 4.3. Neu(Erst)anpflanzung von Alleen: Politische Entscheidung, bei der die umweltrechtlichen Zielsetzungen des Art. 20a GG (Verantwortung für künftige Generationen), das Nachhaltigkeitsgebot in § 1, die Entwicklungsgebote in § 2 Nrn. 1, 10 und 13 sowie der Auftrag zur Schaffung eines Biotopverbundes gemäß § 3 Abs. 2 und

Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG zu berücksichtigen sind. Zu Einzelheiten vgl. die Erlasse MV vom 19.04.2002, Amtsblatt S. 510; BB vom 24.11.2000, Amtsblatt S. 1026 und LSA vom 21.03.2001, MBl. S. 404.

- 4.4. Zuständigkeit: Wer entscheidet über die Erteilung von Beseitigungsgenehmigungen und die Verpflichtung von Ersatzpflanzungen? § 4 Satz 1 FernStrG bestimmt, dass es beim Bau und der Unterhaltung von Straßen „behördliche Genehmigungen durch andere als die Straßenbaubehörde nicht bedarf“. In der straßenrechtlichen Literatur wird die Auffassung vertreten, diese Freistellungsklausel (die in ähnlicher Form auch in einigen Straßengesetzen der Länder enthalten ist), habe zur Folge, dass die Straßenbaubehörden die für andere Rechtsbereiche erlassenen Normen lediglich „eigenverantwortlich“ beachten und sich deshalb z. B. über naturschutzrechtliche Ge- und Verbote „nach entsprechender Abwägung wegen überwiegender Belange des Straßenbaues hinwegsetzen“, also selbst entscheiden dürften, ob Baumfällungen aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit geboten sind und ob dann eine Nach- oder Neuanpflanzung erforderlich ist (so wohl auch Nr. 2.1 des Erlasses MV vom 20.10.1992, Amtsblatt S. 1447). Die naturschutzrechtliche Literatur ist anderer Auffassung (vgl. Fischer-Hüftle, NuR 1998, 347). Einschlägige höchstgerichtliche Urteile liegen m. W. noch nicht vor. Auf jeden Fall sind die Straßenbaubehörden aber verpflichtet, sich bei Entscheidungen über die Beseitigung bzw. Nach- und Neupflanzung von Alleebäumen mit den Naturschutzbehörden ins Benehmen zu setzen, vgl. § 6 Abs. 2 (Unterstützungspflicht der Bundesbehörden) sowie § 20 Abs. 3 (Benehmensherstellung bei Eingriffsmaßnahmen) BNatSchG und ESAB Nr. 3.9. Die Landesgesetzgeber könnten durch den Erlass von Einvernehmensregelungen Klarheit schaffen und die Position der Naturschutzbehörden verbessern.
- 4.5. Besteht bei sog. Risikobaumarten (z. B. Pappeln oder fruchttragenden Bäumen) eine strengere VSP (häufigere Kontrollen; Spezialuntersuchungen auch bei augenscheinlich gesunden Bäumen; Sanierungsmaßnahmen bereits bei an sich harmlosen Defekthinweisen)? Auf das Herabfallen von Früchten müssen sich die Verkehrsteilnehmer in aller Regel einstellen, Probleme können sich aber bezüglich der Vermeidung von Wildunfällen, auf Radwegen und auf Parkplätzen ergeben. Ansonsten ist zu prüfen, ob ein gesteigertes Interesse an der Anpflanzung von „risikoreichen“ Baumarten besteht, wobei die Erhaltungs- und Entwicklungsgebo-

te in § 2 Abs. 1 Nr. 8 (biologische bzw. genetische Vielfalt bestimmter Arten), Nr. 13 (charakteristische Strukturen und Elemente der Landschaft) und Nr. 14 (historische Kulturlandschaften bzw. –landschaftsteile von besonderer Eigenart) BNatSchG zu beachten sind.

- 4.6. Wegen des Erhaltungsgebotes können bei Alleebäumen ggf. auch vorbeugende Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich sein, z. B. fachgerechte Pflegeschnitte, Kronensicherung, Abstützungen, Wundbehandlung.

V-Nr. 9

Balder, Hartmut, Prof. Dr. (Technische Fachhochschule Berlin)

Wachstumsbedingungen von Alleen an Straßen außerorts, Schwerpunkt Entwicklungspflege junger Alleen

Einleitung

Eine außerörtliche Baumallee mit gestalterischem und verkehrssicherem Anspruch kann nur dann entstehen, wenn das geeignete Pflanzenmaterial für den konkreten Ort ausgewählt wurde und über lange Zeit eine homogene Gehölzentwicklung gesichert ist. Daher bedarf es schon zahlreicher Mühen und Fachkenntnisse

- in der Baumschule zunächst eine Jungpflanze zum qualitativ hochwertigen Gehölz zu erziehen,
- ein den jeweiligen Standortbedingungen entsprechendes geeignetes Gehölz zu wählen,
- es fachgerecht zu pflanzen und
- es über lange Jahre durch gezielte Pflege bis ins hohe Alter gesund zu erhalten.

Fachleute aller grünen Disziplinen sind hieran beteiligt, jedoch meist zeitlich versetzt und doch im Erfolg ihres Wirkens häufig voneinander abhängig. Einmal von Menschenhand an seinen Standort gesetzt, ist ein Gehölz in seiner weiteren Entwicklung für lange Zeit allen positiven und negativen Einflüssen ausgesetzt. Planungs-, Pflanz- und Pflegemängel sowie die standortspezifischen Stressfaktoren wirken sich bezüglich Pflanzenwachstum, optischem Erscheinungsbild, Baumvitalität und -gesundheit sowie Verkehrssicherheit oft erst nach Jahren aus und lassen sich dann nur bedingt korrigieren.

Daher erfüllen Gehölze in öffentlichen und privaten Arealen ihren angestrebten gestalterischen Zweck nur dann, wenn zunächst eine qualitativ hochwertige Ausgangsware verwendet wird. Qualität und damit Schönheit und Gesundheit der Gehölze können jedoch nur erhalten werden, wenn gleichzeitig durch weitsichtiges Handeln in Planung, Anlage und Pflege ihrer Standorte für eine optimale Weiterkultur der Gehölze gesorgt ist (Balder u.a., 1997; 2000; FLL, 2005).

Wachstumsbeeinträchtigungen von Alleebäumen

Bäume in außerörtlichen Alleen unterliegen zunächst den gleichen straßenbedingten Belastungen wie auch an sonstigen Straßenstandorten. Hierzu zählen der straßenseitig unattraktive Wurzelraum bedingt durch

die Fahrbahnversiegelung und die Vibration des rollenden Verkehrs. Die verkehrsbedingten höheren Windbelastungen und die Reflexionen der Verkehrsflächen erhöhen die Transpirationsrate der Gehölze, Staubbelastungen verstopfen die Stomata der Blattorgane. Hinzu kommen Schadstoffbelastungen und phytotoxische Schäden durch Verkehrsemissionen und Natriumchlorid durch einen chemischen Winterdienst (Balder u.a. 1997).

Außerorts kommen jedoch noch weitere spezielle Belastungen hinzu, die sich zum einen aus der Nutzung der Straße zum anderen aus dem Umfeld ergeben. So bewirken Anfahrtschäden bei Verkehrsunfällen als Folge der hohen Geschwindigkeiten bei Jungbäumen meist Totalausfälle, mit steigendem Stammumfang der Alleebäume umfangreiche Rinden- und Holzschäden. Die maschinellen landwirtschaftlichen Arbeiten auf den benachbarten Feldern führen immer wieder zu Bodenbeeinträchtigungen und Eingriffen in die Wurzelsysteme. Speziell an Waldstandorten kommen Schäden durch Wild in Form von Wildverbiss oder Fegeschäden hinzu.

Grundlegende Voraussetzungen im Wurzelbereich schaffen

Ein Garant für eine vitale Allee-Entwicklung liegt in der gesicherten Wurzelentwicklung, da diesem bei der Gehölzentwicklung vielfältige Aufgaben zukommen. Hierzu zählen insbesondere die Verankerung der Pflanze im Boden, die Aufnahme für Wasser und Nährstoffe, die Speicherung für Reservestoffe, die Synthese für Wachstumsstoffe und die Verbindung mit essentiellen Symbionten. Aus diesen vielschichtigen Funktionen wird bereits deutlich, dass eine Störung im Wurzelsystem negative Folgen für das Baumwachstum, seine Standsicherheit oder seine Widerstandskraft gegenüber parasitären und nichtparasitären Schadfaktoren haben muss. Die Wurzel kann daher als Achillesverse der Pflanze bezeichnet werden (BALDER, 1998). Für eine vitale und homogene Pflanzenentwicklung sind die standortgerechte Baumartenwahl, die weitsichtige Standortvorbereitung in Planung und Ausführung, die Vermeidung von Belastungen in der langen Standzeit, eine kontinuierliche Pflege sowie effektive Maßnahmen im Schadensfall essentielle Voraussetzungen für eine gute Wurzelentwicklung und damit für die Gesundheit, Vitalität und Erscheinung einer Baumallee. Nur bei Beachtung aller Erfordernisse und Sicherung der Wachstumsbedingungen lässt sich das Gestaltungsziel erreichen (FLL, 2005).

Am Beginn einer Alleegründung steht zwangsläufig die Pflanzung von Jungbäumen, die üblicherweise mit homogenen hochwertigen Gehölzen vorgenommen wird, um ein einheitliches Bild zu erzielen. Gute und gleichmäßige Bodenbedingungen bewirken, dass sich zunächst die Wurzeln

artgerecht als Pfahl-, Herz- oder Senkerwurzel am seitlichen Straßenrand ausbilden. Erlauben die Straßenbeläge das Eindringen von Niederschlagswasser durch Fugen in den Untergrund und sichern sie gleichzeitig auch den Bodenluftaustausch, so ist es den wachsenden Wurzeln möglich, seitlich auch unter die Beläge vorzudringen und weitreichende Wurzelsysteme zu entwickeln. Sandwege oder Kopfsteinpflaster, so wie sie häufig in ländlichen bzw. wenig entwickelten Gegenden noch heute angetroffen werden, sind daher von alten Baumbeständen und großflächigen Ausbreitungsbildern geprägt.

Nach alter gärtnerischer Erfahrung sollten Bäume nur dort gepflanzt werden, wo ausreichend Raum zur Entwicklung vorhanden ist, das betrifft auch das unterirdische Wurzelwachstum zur Sicherung von Wasser- und Nährstoffaufnahme sowie der Standsicherheit der Bäume. In der Planungsphase von Alleen müssen daher zunächst alle Einschränkungen eines Standortes erkannt, die Möglichkeiten der Standortverbesserung geprüft sowie die Auswirkungen der verkehrsbedingten Belastungen auf die Wurzelentwicklung und damit auf Gesundheit und Vitalität der Bäume insgesamt bedacht werden. Primär ist demzufolge eine Baumart auszuwählen, die am Standort für einen langen Zeitraum ein gesundes Baumwachstum erwarten lässt. Gleichzeitig sind durch eine weitsichtige Standortgestaltung die Wuchsbedingungen der Alleebäume langfristig zu sichern und in der Pflege durch sachgerechte Maßnahmen kontinuierlich zu erhalten.

Zur Pflanzung von Baumalleen sollte nur qualitativ hochwertige Baumschulware verwendet und während des Transportes sowie der Lagerung keine Schädigung, insbesondere auch des Wurzelsystems der Gehölze, hervorgerufen werden. In der Praxis werden hier die meisten Mängel offenkundig, indem nicht akklimatisierte Gehölze und unzureichende Pflanzqualitäten verwendet werden. Beim Bezug der Baumschulware ist als vorbeugende Maßnahme auch eine Abstimmung der Balleneigenschaften auf die zu bepflanzenden Standorte zu empfehlen, um die Auswirkungen des Verpflanzschockes zu vermindern. Bei Kapillarbruch zwischen Ballensubstrat und umgebenden Erdreich treten häufig Probleme in der Wasserversorgung auf, da z. B. ein sandiges Umfeld einen lehmigen Ballen nur schwer befeuchten lässt. Die Pflanzgrube ist im Normalfall so vorzubereiten, dass die flächenhafte Wurzel ausbreitung gefördert wird. Daher sind Beeinträchtigungen zu erkennen und zu beseitigen, z. B. Bodenverdichtungen durch Auflockerungsmaßnahmen und stauende Nässe durch den Einbau von Drainagesets (BALDER u.a. 2000).

Beim Setzen der Gehölze in den Boden muss je nach Pflanzenbeschaffenheit unterschiedlich vorgegangen werden: wurzelnackte Bäume sind

so zu pflanzen, dass die Wurzeln ihrer individuellen Entwicklung entsprechend gleichmäßig verteilt werden und die Zwischenräume des Wurzelsystems mit Substrat gefüllt sind. Ballenpflanzen sind von Ballentüchern und Verdraltungen möglichst zu befreien, zumindest sind diese zu lösen und auf den Grubenboden zu drücken, um späteren Einschnürungen an Wurzel und Stamm vorzubeugen. Dies empfiehlt sich auch für verrottende und schnellrostende Materialien, da auf diese Weise von Beginn an ein ungestörter Kontakt zwischen Ballen und Substrat gegeben ist. Ferner ist der Baum im Pflanzloch auszurichten, d. h. der Baum muss mit Weitblick so gesetzt werden, dass insbesondere die tieferen Äste nicht unmittelbar ins Lichtprofil ragen bzw. wachsen, wo sie schon bald Schnitтарbeiten erfordern. Von besonderer Bedeutung ist die Einhaltung der optimalen Pflanztiefe, da ein zu tiefes Pflanzen eine dauerhafte Wachstumsbeeinträchtigung oder ein Absterben des Baumes bewirken kann. Die Pflanzung eines Baumes muss daher so erfolgen, dass nach Setzung des Bodens von meist 10 bis 15 cm die Wurzeln sich in natürlicher Lage befinden, was der ursprünglichen Standhöhe aus der fachgerechten Anzuchtphase entspricht. Demnach genügt es, wenn die oberen Wurzeln 2 bis 3 cm mit Substrat bedeckt sind. Zum Ausgleich der durch den Pflanzvorgang bedingten Wurzelverluste muss ein Pflanzschnitt durch Rückschnitt oder Auslichten vorgenommen werden, um nachfolgendem Wasserstress und einer erhöhten Prädisposition gegenüber Schaderregern vorzubeugen.

Kronenerziehung

Trotz fachgerechter Anzucht in der Baumschule müssen Jungbäume nach der Pflanzung in der Kronenentwicklung kontinuierlich weiter betreut werden. Ziel muss sein möglichst schnell den gewünschten Kronenansatz durch Aufastungen zu erreichen, wobei keine unverträglichen Schnitтарbeiten ausgeführt werden dürfen, um nicht nachhaltige Schäden durch unzureichende Abschottungsreaktionen und damit Pilzbefall auszulösen. Konkurrenztriebe und scheuernde Äste müssen rechtzeitig entfernt, die Terminale gefördert werden.

Immer wieder werden Jungbäume dem Schattendruck von Altbäumen ausgesetzt, z. B. bei Nachpflanzungen in alten Alleen oder bei benachbartem Altbaubestand. Die Altbäume müssen daher rechtzeitig zurückgenommen werden, um die Jungbäume für die nächste Baumgeneration zu fördern. Ansonsten folgen schwache Kronen und räumliche Fehlentwicklungen, die schon bald den Verlust der Jungbäume nach sich ziehen.

Zum Schutz vor Witterungsschäden (Frost, Sonnenbrand) und zur Verminderung der Verdunstung kann der Stamm von Junggehölzen mit Jute

umwickelt oder mit Rohrmatten umgeben werden. Erstere scheinen den Stamm aufzuheizen und lösen sich mit dem Dickenwachstum langsam ab, letztere werden durch Vandalismus häufig zerstört. Auch bekommen sie beide mit der Zeit ein unansehnliches Aussehen. Dennoch gibt es derzeit keine wahre Alternative. Ein Lehmanstrich sollte wegen des Luftabschlusses nicht verwendet werden.

Werden Schäden durch Wildverbiß befürchtet, so ist ein zusätzlicher Stammschutz mit Manschetten zu empfehlen. Auch Wildvergällungsmittel können dies mit verhindern. Als Anprallschutz durch Anfahren dienen Baumschutzbügel, Poller, Findlinge u. ä..

Erste Hilfe im Schadensfall

Sollten trotz guter fachlicher Praxis dennoch Wachstumsstörungen oder sogar Schäden an neu gepflanzten Alleeen eintreten, so muss konsequent nach den Ursachen geforscht werden. Die ersten auffälligen Symptome wie Kleinblättrigkeit, partieller Austrieb, Astabsterben, Blattverfärbungen und -nekrosen sind Warnsignale, dass entweder mit den Gehölzen selbst etwas nicht in Ordnung ist oder insgesamt die Wachstumsbedingungen unzureichend sind. Ein gezieltes und schrittweises Vorgehen von Auftragnehmer, Lieferbaumschule und hinzugezogenen Experten ist zu empfehlen:

1. Analyse der Situation

- Gehölz
 - Kranheits- oder Schädlingsbefall
 - mechanische Verletzungen
 - Absterbeerscheinungen
 - Kronenaufbau

Bei Auftreten von Schaderregern müssen diese diagnostisch differenziert und bei Massenaufreten Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um die Gesundheit und die Vitalität der Gehölze zu erhalten. Dies gilt insbesondere bei blattfressenden und rindenbesiedelnden Schädlingen.

- Umfeld
 - physikalische Bodeneigenschaften (Bodenverdichtung, Stauhori-zont)
 - chemische Bodeneigenschaften (Nährstoffe, pH-Wert, Schadstoffe)
 - Bodenlufthaushalt
 - Bodenwasserhaushalt
 - Raumverhältnisse
 - Mikroklima

2. Abwägung der Sanierungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von

- dem Schädigungsgrad
- dem Regenerationsvermögen des Gehölzes
- von den Erfolgsaussichten der jeweiligen Maßnahme
- von den Kosten

3. Beseitigung von Schadfaktoren

- Optimierung des Standortverhältnisse ohne Herausnahme des Gehölzes, u.a. Düngung, Korrektur des pH-Wertes, Behebung der Staunässe
- Beseitigung von Wachstumsbeeinträchtigungen bei Herausnahme des Gehölzes, u.a. Korrektur der Pflanzhöhe, Öffnung der Ballierung, Behebung der Staunässe, Beseitigung von Bodenverdichtungen, Schutt oder Schadstoffen

4. Optimierung der Pflege

- Düngung
- Wasserversorgung
- Pflanzenschutz

Zusammenfassung

Eine Baumallee kann sich nur dann zum gewünschten Landschaftsbild entwickeln, wenn alles getan wird, um den Gehölzen am neuen Standort eine optimale Pflanzung und Pflege als Grundlage für ein gutes Wachstum zu sichern. In der Praxis werden häufig große Defizite festgestellt, die neben hohen Folgekosten das Ziel nicht erreichen lassen. Ein effizientes Qualitätsmanagement ist unabdingbar.

Literatur

BALDER, H., 1998: Die Wurzeln der Stadtbäume. Ein Handbuch zum vorbeugenden und nachsorgenden Wurzelschutz. 180 S., Ulmer Verlag, Stuttgart

BALDER, H.; EHLEBRACHT, K.; MAHLER, E., 1997: Straßenbäume – Planen, Pflanzen, Pflegen – am Beispiel Berlin. 240 S.. Patzer Verlag, Berlin

BALDER, H.; SCHWARZ, H., 2000: Erhalten Sie Qualität. BdB-Broschüre, Pinneberg

BALDER, H.; BARTEN, R., 2005: Fachgerechte Behandlung von Baumwunden. Frunol delicia GmbH, Unna (Eigenvertrieb)

FLL, 2005: Handlungsempfehlungen zur Pflanzung von Bäumen. Teil 1 und 2

Teilnehmerliste (Stand 02.04.2007)

Name	Vorname	Firma	email	Tel	Straße	PLZ	Ort
Adam	Franko	Amt für das Biosphärenreservat Südost-Rügen	f.adam@suedostrueegen.mvnet.de	038393-5340	Blieschow 7a	18586	Lancken-Granitz
Adler	Uwe	Baustoff- und Umweltlabor GmbH	baustofflabor-friemo@t-online.de	038757-22541	Schlossallee 2	19306	Friedrichsmoor
Agena, Dr.	C.-August			0511-581291	Offenbachstr. 7	30629	Hannover
Ahrent	Christina	Stadt Neubrandenburg, Untere Naturschutzbehörde	christina.ahrent@gmx.de	0395-5551859	Friedrich-Engels-Ring 53	17033	Neubrandenburg
Apel, Dr.	Heidemarie	Alleenschutzgemeinschaft e.V.	heidemarie.apel@gmx.de		Ebereschenweg 2	16766	Kremmen
Balder, Prof. Dr.	Hartmut	Technische Fachhochschule Berlin	balder@tfh-berlin.de	030-45042081	Luxemburger Str. 10	13353	Berlin
Barthel	Rolf	Landkreis Müritz	-	03991-780	Postfach 1145	17181	Waren
Behr, Dr.	Hauke	UNB Schwerin	hbehr@schwerin.de	0385-5452451	Am Packhof 2-6	19010	Schwerin
Behrens	Ilka	Landkreis Bad Doberan	llka.Behrens@lk-dbr.de	038203-60558	A.-Bebel-Str. 3	18209	Bad Doberan
Beitz	Annett	BUND e.V.	annett.beitz@web.de	0395-5666512	Friedländer Str. 12	17033	Neubrandenburg
Bergmann	Marie	Universität Rostock	marie.bergmann@uni-rostock.de	0160-5859472	Hof 5	18209	Glashagen
Blankenburg	Peter	Landkreis Barnim	naturschutzbehoerde@kvbarnim.de	03334-214530	Heegermühlerstr. 75	16225	Eberswalde
Bohlmann	Ole	NABU Rostock e. V.	nabu-bibo@t-online.de	0381-40314996	Hermannstraße 36	18055	Rostock
Brehm	Jochen	Sachverständigenbüro Brehm	info@baumwert.de	033763-21037	Bachstraße 14	15741	Bestensee
Brück	Katrin	Amt für Stadtgrün Rostock	stadtgruen@rostock.de	0381-3818501	Westfriedhof 2	18050	Rostock
Brückmann	Katharina	BUND M-V	bund.mv@bund.net	0385-565470	Zum Bahnhof 20	19053	Schwerin
Bunge	Gabriele	Sachverständigenbüro für Baumsanierung u. Bewertung	g.bunge@gmx.net	03883-724785	An der Senfkuhle 1	19230	Hagenow
Butschkau	Roland	Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V	roland.butschkau@sbv.mv-regierung.de	0381-1223203	E.-Schlesinger-Str. 35	18059	Rostock
Büttner	Christine	Landratsamt Mecklenburg-Strelitz	cbuettner@lra-mst.de	03981-481233	Woldegker Chaussee 35	17235	Neustrelitz
Cortés Sack	Sonia	Universität Rostock	sonia.cortes-sack@uni-rostock.de	0381-4983249	J.-v.-Liebig-weg 6	18059	Rostock
Cwielag	Corinna	BUND M-V	bund.mv@bund.net	0385-565470	Zum Bahnhof 20	19053	Schwerin

Teilnehmerliste

Name	Vorname	Firma	email	Tel	Straße	PLZ	Ort
Dobler	Guido	Landesbetrieb Straßenwesen, NL West Kyritz	-	033971-83205	Holzhausener Straße 58	16866	Kyritz
Düwel	Christine	LANU S-H	cduewel@lanu.landsh.de	04347-704338	Hamburger Chaussee 25	24220	Flintbek/Kiel
Erenpreiss	Ingrīda	Alleenschutzverein Lettland		00371-7627385	Kuldigasiela 21-2	LV1007	Riga
Erwin	Pfeiffer	ADAC e.V. München	erwin.pfeiffer@adac.de	089-76762154	Am Westpark 8	81373	München
Fauché	Chantal	Arbres et Routes		33 3 89 06 78 50	4 rue Morée	F88350	Tramptot
Fentens	Liane	Straßenbauamt Güstrow	liane.fentens@sbv.mv-regierung.de	03843-2755	Krakower Chaussee 2a	18273	Güstrow
Fischer	Susan	Schüßler-Plan Ingenieurgesell- schaft	sfischer@schuessler-plan.de	0331-8886128	Greifswalder Str. 80A	10405	Berlin
Fritsche	Maren	Landkreis Güstrow			Am Wall 3 - 5	18273	Güstrow
Frommer	Manfred	Baumberatung Frommer	baumberatung_frommer@t-online.de	03342-300435	Am Berge 76	15366	Hönow
Garduhn	Helga	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Brandenburg	-	030-4063121	Invalidensiedlung 22	13465	Berlin
Glante	Katja	Landesbetrieb Straßenwesen, NL Ost, NS Eberswalde	dietlinde.hanke@bsbaew.brandenburg.de	03334-661120	Tramper Chaussee 3	16225	Eberswalde
Gülzow	Steffen	--	--	--	--	--	--
Gustke, Dr.	Bernd	I.Ge.L Dr. Gustke GmbH	bernd.gustke@t-online.de	033451-6255	Unter den Eichen	16225	Neu Gersdorf
Hamann	Grit	Landkreis Nordwestmecklen- burg	G.Hamann@nordwestmecklenburg	03881-722193	Börzower Weg 3	23936	Grevesmühlen
Helbig	Jürgen	Garten- und Landschaftsplan- ung Jürgen Hellbig	galaplan-jh@t-online.de	03329-61191	Reihersteg 2	14532	Stahnsdorf
Hellweg	Oliver	STADT LAND FLUSS	hellweg@slf-plan.de	038203-733990	Dorfstraße 6	18211	Rabenhorst
Hengefeld	Markus	plan4 GmbH	mhengefeld@plan4-gmbh.de	0395-4520323	Warliner Straße 5	17034	Neubrandenburg
Henneberg Dr.	Michael	Universität Rostock	michael.henneberg@uni-rostock.de	0381-4982177	J.-von-Liebig-Weg 6	18059	Rostock
Herbert	Matthias	Bundesamt für Naturschutz, Leipzig	Matthias.Herbert@BfN.de	0341-3097711	Karl-Liebknecht-Str. 143	04277	Leipzig
Herzig	Helmut	Straßenbauamt Stralsund	Helmut.Herzig@sbv.mv-regierung.de	03831-274280	PF 2543	18412	Stralsund
Hirschmüller	Christine	Gemeinde Ahrensfelde	c.hirschmueller@gemeinde-ahrensfelde.de	030-93690034	Dorfstraße 49	16356	Ahrensfelde

Teilnehmerliste

Name	Vorname	Firma	email	Tel	Straße	PLZ	Ort
Höpel	Ralf	Landkreis Nordwestmecklenburg	R.Hoepel@nordwestmecklenburg	03881-722193	Börzower Weg 3	23936	Grevesmühlen
Hopp	Mathias	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein	mathias.hopp@ld.landsh.de	0431-6967776	Wall 47/51	24103	Kiel
Hund	Dagmar	plan4 GmbH	-	0395-4520323	Warliner Straße 5	17034	Neubrandenburg
Hundt	Matthias	Schüler-Plan Ing.-gesellschaft	-	0331-8886128	Greifswalder Str. 80A	10405	Berlin
Hunger, Dr.	Ditmar	Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt-Verkehr-Umwelt	ditmar.hunger@t-online.de	0351-4221196	Gottfried-Keller-Str. 24	01157	Dresden
Ihde	Heike	Pöyry ibs GmbH	heike.ihde@poyry.com	0385-63820	Ellerried 7	19061	Schwerin
Jäkel	Karsten	UmweltPlan GmbH Stralsund	kj@umweltplan.de	03831-61080	Tribseer Damm 2	18437	Stralsund
Janzen Prof. Dr.	Klaus		kdjanzen@web.de	0381-710967	Usedomer Str. 41	18107	Rostock
Jennewein	Jana	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Jana.Jennewein@ls.brandenburg.de	03342-355 817	Lindenallee 51	15366	Hoppegarten
Jenßen	Wolfgang	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung	Wolfgnag.Jenssen@vm.mv-regierung.de	0385-5888540	Stelling-Straße 14	19053	Schwerin
Jeschke	Roland	Flügel-GmbH	r.jeschke@fluegel-gmbh.de	0170-1877172	Westerhöfer Str. 45	37524	Osterode/Harz
Karg	Änne	Landkreis Bad Doberan	aenne.karg@lk-dbr.de	038203-60563	A.-Bebel-Str. 3	18209	Bad Doberan
Kibbel	Eva-Maria		eva-m.kibbel@web.de		Drosselweg 11	18057	Rostock
Kibbel	H.-Ulrich				Drosselweg 11	18057	Rostock
Kiel	Sylvia	ARCADIS Consult GmbH	s.kiel@arcadis.de	0381-377910	R.-Luxemburg-Str. 25/26	18055	Rostock
Klingenberg	Uta	GEO Projekt Schwerin GbR	kontakt@geoprojekt.de	0385-6171312	Eckdrift 41	19061	Schwerin
Klößner, Dr.	Jürgen	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung	Juergen.Kloeckner@vm.mv-regierung.de	0385-5888540	Stelling-Straße 14	19053	Schwerin
Koch	Birgit	Straßenbauamt Stralsund	Birgit.Koch@sbv.mv-regierung.de	03831-274224	Greifswalder Chaussee 63b	18439	Stralsund
Kramer	Helge	Schüler-Plan Ing.-gesellschaft	-	0331-8886128	Greifswalder Str. 80A	10405	Berlin
Krause	Burkhard	Landkreis Güstrow, Amt für Straßenbau u. Verkehr	burkhard.krause@kreis-gue.de	0172-3039676	Am Wall 3-5	18273	Güstrow
Krauß, Dr.	Neidhardt	Sachverständigenbüro	Dr.N.Krauss@gmx.de	0395-4211841	Stavener Strr, 37	17034	Neubrandenburg

Teilnehmerliste

Name	Vorname	Firma	email	Tel	Straße	PLZ	Ort
Krauter	Uwe	Landschaftsarchitekt	Uwe.Krauter@t-online.de	033602-58001	Siedlerweg 2	15236	Treplin
Kuhr	Jana	LFP Landschafts- und Freiraumplanung GmbH	Planung@LFP-NB.de	0395-570800	Robert-Blum-Str. 2	17033	Neubrandenburg
Kuler	Hartmut			033200-81546	L.-Herrmann-Str. 21	14558	Nuthetal
Laack	Bettina	Universität Rostock	bettina.laack@uni-rostock.de	0381-498 2026	J.-von-Liebig-Weg 6	18059	Rostock
Lehmann	Ingo	Alleenschutzgemeinschaft e.V.	ingo.lehmann@freenet.de	03841-252785	Turnerweg 9	23970	Wismar
Leonhardt	Heidrun	Landkreis Müritz	-	03991-780	Postfach 1145	17181	Waren
Loboda	Stephan	Redaktion AFZ-Der Wald	stephan.loboda@dlv.de	030-29397425	Berliner Str. 112A	13189	Berlin
Lüders	Jan	LFP Landschafts- und Freiraumplanung GmbH	Planung@LFP-NB.de	0395-570800	Robert-Blum-Str. 2	17033	Neubrandenburg
Medau-Heine	Melanie	BUND Sachsen-Anhalt e.V.	allee@bund-sachsen-anhalt.de	0391-73628064	Olvenstedter Str. 10	39108	Magdeburg
Merting	Brigitte	Landkreis Güstrow			Am Wall 3 - 5	18273	Güstrow
Mohns	Christian	Universität Rostock	mohnsi@arcor.de	0171-9301844	Ulmenstr. 33	18057	Rostock
Möller	Uta	Landkreis Ludwigslust	U.Moeller@ludwigslust.de	03874-6242751	Garnisonstr. 1	19288	Ludwigslust
Möser	Grit	StAUN Stralsund	grit.moeser@staunhst.mv-regierung.de	03831-696212	Badenstr. 18	18439	Stralsund
Musialczyk	Edith	Straßenbauamt Schwerin	edith.musialczyk@sbv.mv-regierung.de	0385-5114246	Postfach 16 01 42	19091	Schwerin
Neumann	Ricarda	Universität Rostock	ricarda.neumann@gmx.de		Bremer Str. 10	18057	Rostock
Nickel	Ralph-Michael	Straßenbauamt Neustrelitz	ralph-michael.nickel@sbv.mv-regierung.de	03981-460212	An der Fasanerie 47	17235	Neustrelitz
Noack, Dr.	Bodo	Landratsamt Rügen	bodo.noack@landkreis-ruegen.de	03838-813296	Störtebeker Str. 30	18528	Bergen
Normann	Ronald	Straßenbauamt Güstrow	ronald.normann@sbv.mv-regierung.de	03843-275002	Krakower Chaussee 2a	18273	Güstrow
Oltmann	Steffen	Straßenbauamt Güstrow	steffen.oltmann@sbv.mv-regierung.de		Krakower Chaussee 2a	18273	Güstrow
Ott	Ralf	Pfarramt Beggerow /Pommersche Ev. Kirche	kirche-beggerow@t-online.de	039996-70217	Dorfstr. 29	17111	Beggerow
Pawlak	Sebastian	Straßenbauamt Schwerin	sebastian.pawlak@sbv.mv-regierung.de	0385-5114245	Postfach 16 01 42	19091	Schwerin
Peitz	Hubert	Asphalt-Mischwerke Mecklenburg GmbH&CoKG	Hubert.Peitz@amm-mv.de	0385-208020	Am Consrader Berg 8	19086	Consrade
Petasch	Kerstin	Umweltamt Stadt Frankfurt/O.	Kerstin.Petasch@frankfurt-oder.de	0335-5523932	Goepelstraße 38	15234	Frankfurt (Oder)

Teilnehmerliste

Name	Vorname	Firma	email	Tel	Straße	PLZ	Ort
Peters-Ostenberg	Elke	Universität Rostock	elke.ostenberg@uni-rostock.de	0381-4982177	J.-v.-Liebig-Weg 6	18059	Rostock
Polzin	Wolf-Peter	Kreisverwaltung Bad Doberan	wolf-peter.polzin@lk-dbr.de	038203-60559	A.-Bebel-Str. 3	18209	Bad Doberan
Pradines	Chantal	Arbres et Routes	chantal.pradines@wanadoo.fr	33 3 89 06 78 50	4 rue Morée	F88350	Tramptot
Rahden	Katrin	Straßenbauamt Stralsund	Katrin.Rahden@sbv.mv-regierung.de	03831-274236	Greifswalder Chaussee 63b	18439	Stralsund
Reiter, Dr.	Sven	Straßenbauamt Güstrow	sven.reiter@sbv.mv-regierung.de	03843-275207	Krakower Chaussee 2a	18273	Güstrow
Riedel	Annerose		annerose_riedel@t-online.de	03987-209202	Annenwalde 14	17268	Templin
Riedel, Prof. Dr.	Wolfgang	Universität Rostock	wolfgang.riedel@uni-rostock.de	0381-4982176	J.-v.-Liebig-Weg 6	18051	Rostock
Rieger	Rüdiger	Straßenbauamt Stralsund	Ruediger.Rieger@sbv.mv-regierung.de	03831-274286	Greifswalder Chaussee 63b	18439	Stralsund
Ringel	Elke	PLAN AKZENT Rostock GbR	mail@plan-akzent.de	0381-865128-	Dehmelstr. 4	18055	Rostock
Sadlowski	Jana	Forstservice & Gutachterbüro Sadlowski	info@gutachterbuero-sadlowski.de	039971-31565	Schillerstr. 4	17179	Gnoien
Schimanski	Verena	Universität Rostock	vs052@uni-rostock.de	0163-7764071	Joliot-Curie-Allee 62	18147	Rostock
Schmidt	Andrea	STAUN Rostock	andrea.schmidt@staunhro.mv-regierung.de	0381-1222211	E.-Schlesinger-Str. 35	18059	Rostock
Schmidt	Manfred	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein	manfred.schmidt@mlur.landsh.de	0431-9887285	Mercatorstr. 3	24106	Kiel
Schneider	Gudrun	UNB, Landkreis Prignitz	gudrun.schneider@lkprignitz.de	03876-713682	Berliner Str. 49	19348	Perleberg
Schölzig	Antje	STAUN Schwerin			Bleicherufer 13	19053	Schwerin
Schulz	Manfred	Bezirksregierung Detmold - Dezernat 51	manfred.schulz@brdt.nrw.de		Leopoldstr. 15	32754	Detmold
Schwebs	Birgit	Fraktion LP.PDS im Landtag MV	b.schwebs@linkspartei.pds.landtag-mv.de	0385-5252500	Lennestr. 1	19053	Schwerin
Semmler	Michael	LBV-SH, Niederfassung Itzehoe	michael.semmler@sba-iz.landsh.de	04821-662648	Breitenburger Str. 37	25524	Itzehoe
Siggelkow	Katja	NABU Rostock e. V.	nabu-bibo@t-online.de	0381-40314996	Hermannstr. 36	18055	Rostock

Teilnehmerliste

Name	Vorname	Firma	email	Tel	Straße	PLZ	Ort
Skrabania	Uta	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Uta.Skrabania@LS.Brandenburg.de	03342-355314	Lindenallee 51	15366	Hoppegarten
Soldan	Steffie	Amt für Stadtgrün Rostock	stadtgruen@rostock.de	0381-3818501	Am Westfriedhof 2	18050	Rostock
Sommermeier	Peter	Universität Rostock	PeterSommermeier@web.de	0381-4583942	Hansastr.6	18057	Rostock
Strehlau	Margarete	Landesbetrieb Straßenwesen	Martina.Haupt@BABA.Brandenburg.de	03302-8041611	An der Autobahn A111	16540	Hohen Neuen- dorf
Tack, Prof. Dr.	Fritz	Universität Rostock	fritz.tack@uni-rostock.de	0381-4983340	J.-v.-Liebig-Weg 6	18059	Rostock
Taufmann	Gerd	Landkreis Güstrow	gerd.taufmann@kreis-gue.de	03843-7557100	Am Wall 3 - 5	18273	Güstrow
Teichmann	Günther	Kreis Herzogtum Lauenburg	C.Rudolph@KreisRZ.de	04541-888213	Postfach 1140	23901	Ratzeburg
Twoke	Gebhard	Stadtverwaltung Potsdam FB Grün- und Verkehrsflächen	beatrice.roskoden@rathaus.potsdam.de	0331-2892719	Friedrich-Ebert-Str. 79/81	14469	Potsdam
Weier	Dietmar	Landkreis Ostvorpommern	d.weier@landkreis-ostvorpommern.net	03971-261245	Demminer Str. 71-74	17389	Anklam
Wettig-Homm	Ingrid	Landschaftsarchitektin	i.wettig-homm@t-online.de	0431-7890522	Tiroler Ring 396	24147	Kiel
Wilke	Ines	NABU Kreisverband Rügen	nabu.ruegen.kv@t-online.de	03838-209710	Rugardstr. 9c	18528	Bergen
Zeiler	Catherine	StaUN Schwerin	Catherine.Zeiler@staunsn.mv- regierung.de	0385-59586204	Bleicherufer 13	19053	Schwerin