

Peter Engert, 5. Oktober 2000

## "Alleebäume und sonstiges Straßenbegleitgrün schützen und gestalten"

Straßenbäume sind in den Mittelpunkt öffentlichen Interesses gerückt. Als Alleen stehen sie in Brandenburg unter dem Schutz des Naturschutzgesetzes. Dass die Alleebäume neben der Prägung des Landschaftsbildes auch wichtige ökologische Funktionen haben, ist unumstritten. Die Sorge um ihren Erhalt ist jedoch begründet. Sie resultiert daraus, dass Verkehrsplaner in den Alleebäumen ein erhebliches Gefahrenpotential sehen, das vor allem die Schwere von Unfällen erhöht, und dass ein großer Teil der brandenburgischen Alleebäume bereits ein hohes Alter erreicht haben (Pflanzperioden waren vor allem nach 1880 und 1920). Durch Baumaßnahmen im Wurzelbereich, Abgase, Tausalze und andere Einflüsse sind viele Bäume bereits schwer geschädigt. Hinzu kommt, dass über viele Jahre kaum eine Baumpflege betrieben wurde, was nach 1990 durch verstärkte Schnittmaßnahmen ausgeglichen werden sollte. Dabei wurden (und werden) den Bäumen schwere und schwerste Wunden beigelegt, die das Absterben beschleunigen. Die meisten unserer Alleen werden dadurch in den nächsten 20 bis 30 Jahren abgängig sein.

Trotz der Arbeit an einem neuen Alleen-Erlass ist die Landesregierung auf diese Situation noch nicht eingestellt. Es fehlt ein Programm zur planmäßigen Erhaltung und Erneuerung der Alleen, das möglichst schnell unter maßgeblicher Mitwirkung brandenburgischer Fachleute erarbeitet werden sollte. **In seinen Eckpunkten könnte es etwa so aussehen:**

Bei Beseitigung von Alleen durch Baumaßnahmen ist unabhängig von der Straßenkategorie eine neue Allee zu pflanzen. Dies trifft auch auf Straßen innerhalb von Wäldern zu. Alleebäume verhindern, dass Bäume aus dem Waldbestand dem Lichte zustrebend schräg über die Fahrbahn wachsen und zur Gefahr für den Verkehr werden. Der Abstand von der Fahrbahnkante sollte dabei so gewählt werden, dass einerseits der alleentypische Kronenschluss möglichst zustande kommt, andererseits aber auch den Erfordernissen der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird.

An aus der Sicht der Verkehrssicherheit besonders brisanten Stellen sind Alleebäume und Verkehrsteilnehmer durch Leitplanken voreinander zu schützen.

Beim Abgang einzelner Bäume ist nachzupflanzen, solange der Größen- und Altersunterschied der bestehenden Alleebäume und der Nachpflanzungen unerheblich ist.

Bei der Pflanzung sollten vorrangig einheimischen Baumarten regionaler Herkunft zum Einsatz kommen.

Bei älteren Alleen lohnt ein Nachpflanzen in einzelnen Baumrücken nicht mehr. Durch notwendige Fällungen oder natürlichen Abgang reduziert sich der Bestand immer mehr. Wenn dieser schließlich weniger als 40% des ursprünglichen Bestandes beträgt, sollte die gesamte Allee erneuert werden.

Bei der Erneuerung lässt man einzelne Altbäume als Überhälter stehen und pflanzt daneben die neue Allee. Erst wenn die neuen Bäume einen größeren Kronendurchmesser erreicht haben (10 bis 15 Jahre nach der Pflanzung), werden auch die Überhälter gefällt. So wird gewährleistet, dass die Kronen bewohnende Tierarten auf die neuen Bäume übersiedeln können.

Beim Neubau von Straßen auf neuen Trassen sind diese nach ökologischen Kriterien zu begrünen. Dies beinhaltet sowohl die Pflanzung von Alleen, Baumreihen, Baumgruppen, Einzelbäumen, Strauchgruppen und Strauchflächen, als auch die gezielte Duldung und Förderung von Spontanvegetation.

Aus ökologischer und landschaftsästhetischer Sicht reicht es jedoch nicht aus, Erhaltung und Pflege des Straßenbegleitgrüns auf die Bäume zu beschränken. Der vollständige Streifen zwischen dem Fahrbahnrand und der benachbarten Nutzfläche (Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, Entwässerungsanlagen und Böschungen), der in seiner Flächenausdehnung nicht selten die eigentliche Fahrbahn übertrifft, ist einzubeziehen. Für seine Pflege ist der Straßenbaulastträger zuständig. Zum Straßenbegleitgrün gehört neben den Bäumen der gesamte Bestand an Sträuchern und krautigen Pflanzen. Seine Pflege wird bisher zumeist nur durch ökonomische Kriterien bestimmt.

Da das Straßenbegleitgrün nahezu vollständig im Besitz der öffentlichen Hand (z. B. Gebietskörperschaften) ist, bietet es sich geradezu an zur Schaffung ökologischer Beispielflächen. Es besitzt eine große Bedeutung für den Biotopverbund. Für viele Pflanzen- und Tierarten stellt das Straßenbegleitgrün in strukturarmer Landschaft das letzte Rückzugsgebiet dar. Es bereichert die Landschaft und führt den Straßennutzern die Schönheit des Wildwuchses vor Augen. Somit trägt es zur touristischen Attraktivität Brandenburgs bei.

**Damit das Straßenbegleitgrün diese Funktionen erfüllen kann, sind folgende Regeln zu beachten:**

Vermeidung von Eintönigkeit und Einheitsgestaltung bereits bei der Anlage von Böschungen und Geländeprofilen (z. B. Neigungswinkel)

Duldung von spontaner Vegetation. Natürlich angesamte Bäume und Sträucher gedeihen nicht nur besser als die angepflanzten, sie werden vor allem auch völlig kostenlos von der Natur "geliefert".

Zonierung in einen Intensivbereich (Bankett) mit jährlich dreimaliger Mahd vorrangig nach Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit, eine Wiesenzone mit ein- oder zweimaliger Mahd nach vorrangig ökologischen Gesichtspunkten und eine Zone der Ruderal- und Hochstaudenfluren und Gehölze mit nur herbstlicher Pflege im Abstand mehrerer Jahre. Das schafft die Voraussetzung für die Entwicklung zahlreicher Insekten- und anderer Tierarten.

Entfernung des Mähgutes zur Aushagerung der Wiesenflächen. Dadurch werden schwachwüchsige, aber artenreiche Pflanzengesellschaften gefördert und auf lange Sicht der Mähaufwand und damit die Pflegekosten verringert. Das häufig praktizierte Mulchen führt dagegen zur Nährstoffanreicherung und zur Vergrößerung des Mähaufwandes bei gleichzeitiger Verringerung der Artenvielfalt.

Mähgut möglichst ein bis drei Tage nach dem Mähen entfernen, um Kleintieren die Flucht aus dem plötzlich unwirtlich gewordenen Lebensraum zu ermöglichen

Kein Schreddern von Gehölzschnitt, sondern dessen Ablage zum Verrotten in der Gehölzzone.

Kontinuierliche Baumpflege (Pflanzschnitt, regelmäßiger Erziehungschnitt), um spätere gravierende Eingriffe in die Baumstruktur zu vermeiden.

Insgesamt ermöglicht das Straßenbegleitgrün, Beispielflächen für den Naturschutz "vor der Haustür" zu schaffen. Dazu bedarf es aber einer Ökologischen Wende der Verantwortlichen und einer Abkehr von der rein ökonomischen Sicht. Dies hat auch personelle Konsequenzen. Anstelle der Vergeudung von Steuergeldern durch hochtechnisierte Pflegefirmen ergeben sich im Straßenwesen Einsatzmöglichkeiten für gut ausgebildete Natur- und Landschaftspfleger / -pflegerinnen, die z. B. als Beschäftigte der Straßenämter eigenverantwortlich die optimale Pflege zum richtigen Zeitpunkt und der Strukturvielfalt entsprechend auch kleinräumig gewährleisten. Entsprechend seiner ökologischen Bedeutung sollte das Grün beiderseits der Straßen wenigstens die gleiche Aufmerksamkeit erfahren, wie die Fahrbahn.