

Konzeption zur Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg



Inhaltsverzeichnis

Seite

	Vorwort	
1.	Analyse	4
1.1	Bestand.....	4
1.2	Zustand.....	4
1.3	Rechtlicher Rahmen.....	5
1.4	Kosten.....	7
2.	Konzept.....	9
2.1.	Neuer strategischer Ansatz.....	9
2.2.	Grundsätze.....	11
2.3	Finanzierung.....	12
2.4.	Umsetzung.....	15
2.4.1.	Fachliche Methodik.....	15
2.4.2.	Rechtliche Methodik.....	16
3.	Dokumentation.....	17
	Anlagen.....	18

Vorwort

Alleen prägen das Erscheinungsbild der offenen Brandenburger Landschaften zwischen den großräumigen Wald- und Seengebieten. Sie sind in ihrer Dimension Geschlossenheit und ästhetischen Schönheit etwas Einzigartiges in Deutschland und in Europa. Sie weisen ein hohes Identifikationspotential auf und bestimmen als touristisches und landschaftliches Leitmotiv eindrucksvoll die Brandenburger Region.

Brandenburg ist von allen deutschen Bundesländern mit Abstand das alleenreichste Land. An den insgesamt 8.600 km langen Bundes- und Landesstraßen stehen gegenwärtig außerorts 2344 km Alleen. Nur Mecklenburg-Vorpommern weist ansonsten noch einen nennenswerten vergleichbaren Alleenbestand auf; bei allen anderen Ländern spielen Alleen keine oder nur eine untergeordnete Rolle (siehe Anlage 1).

Die gegenwärtigen Alleen in Brandenburg weisen historisch bedingt jedoch eine unausgeglichene Altersstruktur auf. Ein Teil der Alleen stammt aus der Zeit vor 1914 (vereinzelte Bestände sind noch aus dem 19. Jhd.), ist also etwa 90 – 100 Jahre alt. Der größte Anteil (ca. 70 %) wurde in den 30-iger Jahren des letzten Jahrhunderts gepflanzt. Danach gibt es erst wieder seit 1990 nennenswerte Neupflanzungen. Diese unterschiedlichen Pflanzperioden führen dazu, dass heute ein großer Anteil der Alleebäume das Lebensende als Straßenbaum erreicht hat.

Es ist erklärtes politisch und gesetzlich verankertes Ziel, den Alleenreichtum entsprechend seiner landesgestalterischen, landeskulturellen und kulturhistorischen Bedeutung in Brandenburg zu erhalten. Ziel muss es sein, den folgenden Generationen funktionierende Alleen mit dem ganz eigenen Rhythmus dieser Gehölzbestände so zu schaffen wie wir heute die derzeitigen Altbestände erleben können. Gleichzeitig ist eine Anpassung an die gegenwärtigen Anforderungen moderner Infrastrukturen herzustellen.

Infolgedessen hat der Landtag Brandenburg am 22. Juni 2006 einen Beschluss zur Erhaltung der Brandenburger Alleen als kulturhistorisches Landschaftselement gefasst. Die Landesregierung wurde aufgefordert eine Konzeption zur Entwicklung der Alleen an Bundes- und Landesstraßen mit entsprechenden Handlungsempfehlungen für die nächsten 10 Jahre zu erstellen.

Die vorliegende Alleenkonzeption des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung beinhaltet die fachlichen und finanziellen Grundlagen für eine zielgerichtete Entwicklung des Alleenbestandes und wurde mit dem Ministerium für ländliche Entwicklung, Umweltschutz und Verbraucherschutz abgestimmt. Darin wird unter Berücksichtigung der straßenplanerischen, finanziellen und rechtlichen Gegebenheiten einschließlich der Verkehrssicherheit eine nachhaltige Alleenentwicklung mit konkreten Umsetzungskriterien dargestellt. Die Entwicklung des Alleenbestandes für die nächsten Jahrzehnte wird prognostiziert.

Der rechtliche Handlungsbedarf zur Absicherung der Konzeption wird aufgezeigt. Die darauf aufbauenden Änderungen der entsprechenden Gesetze und Erlasse werden dargelegt. Die Konzeption beinhaltet die finanziellen Voraussetzungen für den Erhalt und die Entwicklung der Alleen.

Als Grundlage für die Erarbeitung wurde ein „Konzeptionelles Gutachten zur Erarbeitung einer Alleenkonzeption für die Bundes- und Landesstraßen des Landes Brandenburg“ (Dezember 2006, Jochen Brehm, Sachverständigenbüro für Garten und Landschaft) und Auswertungen und Analysen des Landesbetriebes Straßenwesen herangezogen.

Die nachfolgende Alleenkonzeption für Bundes- und Landesstraßen soll die Landkreise und Gemeinden anregen, für die Straßen in ihrer Baulast ähnliche Konzepte für die Entwicklung und den Erhalt des Alleenbestandes zu erstellen.

1. Analyse

1.1. Bestand

Der aktuelle **Alleen-** und Straßenbaumbestand an Bundes- und Landesstraßen (Stand 10/2006) stellt sich wie folgt dar:

Die Straßenlänge der Bundes- und Landesstraßen außerorts in Brandenburg beträgt ca. 6.400 km.

- ca. 2.344 km (ca. 36,7 %) sind mit **Alleen bestanden**
- ca. 883 km (ca. 13,8 %) weisen einseitige Baumreihen auf
- ca. 1.071 km (ca. 16,7 %) weisen sonstiges Straßenbegleitgrün/ Straßenbäume auf
- ca. 324 km (ca. 5,1 %) weisen sonstiges Straßenbegleitgrün/ Feldgehölze auf
- ca. 1.767 km (ca. 27,7 %) sind ohne Gehölzbestand.

Unterteilt nach Bundes- und Landesstraßen stellt sich der Bestand wie folgt dar:

Bundesstraßen

	gesamt		im Wald	kein Wald
Straßenlänge	2.207 km	100,0 %	840 km	1.367 km
Alleenlänge	758 km	34,3 %	178 km	580 km
Baumreihen	319 km	14,4 %	116 km	203 km
sonstiges Straßenbegleitgrün/ Straßenbäume	310 km	14,0 %	171 km	139 km
sonstiges Straßenbegleitgrün/ Feldgehölze	111 km	5,0 %	18 km	93 km
Ohne	709 km	32,1 %	357 km	352 km

Von den 2.207 km Bundesstraßen gehören ca. 900 km zu einem Netz von besonders leistungsfähigen Bundesstraßen (Blaues Netz).

Landesstraßen

	gesamt		im Wald	kein Wald
Straßenlänge	4.182 km	100,0 %	1.712 km	2.470 km
Alleenlänge	1.586 km	37,9 %	369 km	1.217 km
Baumreihen	564 km	13,5 %	206 km	358 km
sonstiges Straßenbegleitgrün/ Straßenbäume	761 km	18,2 %	378 km	383 km
sonstiges Straßenbegleitgrün/ Feldgehölze	213 km	5,1 %	38 km	175 km
Ohne	1.058 km	25,3 %	721 km	337 km

1.2 Zustand

Der Bestand der Brandenburger Alleeen ist aufgrund der inhomogenen Altersstruktur infolge starker Überalterung der Bäume gefährdet. Vitalitätsverluste ergeben sich aus standörtlichen Einflüssen, wie Witterungsextremen oder Grundwasseränderungen. Weitere Schädigungen sind

durch das Verkehrsaufkommen mit hohen Achslasten, durch Baumaßnahmen im Wurzelraum, Tausalzeinsatz, Schaderregeraufkommen, Baumschnitte zur Herstellung des Lichtraumprofils.

Viele Alleebäume sind in ihrer Vitalität stark geschädigt. In den Abschnitten sind große Lücken. Der größte Teil der Bäume steht weniger als 1 m vom Fahrbahnrand entfernt.

Insgesamt gibt es mehr als 30 Baumarten in den Brandenburger Alleen, jedoch dominieren die Ahorne (ca. 37 %) den Bestand, gefolgt von Linden (ca. 16 %) und Eichen (ca. 11 %).

Der Alleenzustand des heutigen Bestandes wird in folgendem statistischen Vergleich von Geschlossenheit (Dichte) und Vitalität deutlich:

<i>Dichte*</i>	<i>Vitalität*</i>		
	<u>Stufe 0</u>	<u>Stufe 1</u>	<u>Stufe 2</u>
Stufe 0	65 km	9 km	3 km
Stufe 1	282 km	331 km	180 km
Stufe 2	223 km	590 km	661 km

**Dichte* 0-geschlossen;
1-einzelne Lücken
2-große Lücken

**Vitalität* 0-vital
1-beeinträchtigt
2-geschädigt

Der Kreuzvergleich von Vitalität und Geschlossenheit (Dichte) zeigt, dass sich 661 km Alleen den Stufen 2 zuordnen lassen ("geschädigt" mit "großen Lücken"). Für diese ist nur noch von einer kurzen Lebenserwartung auszugehen. Vor jeder Fällung wird im Einzelfall eine Vitalitätsprüfung vorgenommen.

1.3 Rechtlicher Rahmen

Schutz im Brandenburgischen Naturschutzgesetz (BbgNatSchG)

Alleen sind gemäß § 31 des BbgNatSchG gesetzlich geschützt. Sie „dürfen nicht beseitigt, zerstört, beschädigt oder sonst erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden“.

Mit der Verabschiedung des § 31 im Brandenburgischen Naturschutzgesetz wurden alle zu diesem Zeitpunkt bestehenden Alleen (an Bundes- und Landesstraßen wie auch an allen anderen Straßen im Land) unter Schutz gestellt.

Dieser Schutzstatus hat gegenwärtig unverändert Bestand.

Gesetzliche Ersatzpflanzverpflichtung (BbgNatSchG)

Das Brandenburgische Naturschutzgesetz enthält in § 72 Abs. 2 und in § 72 a in Verbindung mit § 72 Abs. 10 Ersatzpflanzverpflichtungen.

Diese erlangen dann Bedeutung, wenn ausnahmsweise Beschränkungen des Alleenschutzes zugelassen werden.

Gemäß §§ 72 und 72 a BbgNatSchG sind grundsätzlich auch Ausnahmen von den Verboten zu Gunsten des Alleenschutzes (§ 31 BbgNatSchG) möglich.

Gemäß § 72 Abs. 4 BbgNatSchG ist die untere Naturschutzbehörde für die Ausnahmeentscheidung zuständig.

Auf der Grundlage von § 72 Abs. 2 BbgNatSchG dürfen Straßenbaulastträger ausnahmsweise Alleebäume fällen wenn dies „aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit“ erforderlich ist.

Für diesen Fall ist folgender Grundsatz in § 72 Abs. 2 Satz 2 BbgNatSchG festgeschrieben:
„Kommt es aufgrund der durchgeführten Maßnahmen zu einer Bestandsminderung, ist der Eigentümer zu verpflichten, in angemessenem und zumutbarem Umfang Ersatzpflanzungen vorzunehmen.“

Alle Baumfällungen aus Gründen der Verkehrssicherheit sind auf der Grundlage dieser Vorschriften dahingehend zu prüfen, ob sie eine Alleebestandsminderung mit sich bringen. Wenn ja, hat die untere Naturschutzbehörde das Recht, Ersatzpflanzungen in angemessenem und zumutbarem Umfang einzufordern. Hier trifft die untere Naturschutzbehörde eine Ermessensentscheidung.

Gleiches gilt für die Fälle, wenn die Straßenbaubehörde eine Gefahrenlage beseitigt.
Gemäß § 72 a BbgNatSchG bedarf der Straßenbaustatsträger keiner behördlichen Zulassung für eine Maßnahme, die entgegen den Verboten des § 31 BbgNatSchG vorgenommen wird, wenn diese „aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit“ erforderlich ist und zugleich „Gefahr im Verzug“ ist.

Der Straßenbaustatsträger hat allerdings die Gefahrenlage zu dokumentieren und unverzüglich der zuständigen Naturschutzbehörde anzuzeigen.

Gemäß § 72 a letzter Satz in Verbindung mit § 72 Abs. 10 BbgNatSchG kann die zuständige Naturschutzbehörde eine Ersatzpflanzung anordnen.

Alleenerlass 2000

Im November 2000 haben die für die Fachbereiche Verkehr und Umwelt zuständigen Minister des Landes Brandenburg einen Gemeinsamen Runderlass mit dem Titel „Nachhaltige und verkehrsgerechte Sicherung der Alleen in Brandenburg“ verabschiedet.

„Ziel des Erlasses ist die nachhaltige Sicherung der Alleen in Brandenburg unter Berücksichtigung der Anforderungen der Verkehrssicherheit. Die Erhaltung und Erneuerung der Brandenburgischen Alleen wird verbindlich festgelegt und konkretisiert.“

Dieser Erlass dokumentiert die Absicht, jeden aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällten Alleebaum im Verhältnis 1 : 1 zu ersetzen.

Baumschutzverordnung – Baumschutzsatzungen

Gemäß § 77 BbgNatSchG können Bäume auch durch Baumschutzverordnungen unter Schutz gestellt werden. „Zuständig für die Durchführung der Baumschutzverordnung ist die untere Naturschutzbehörde. Sie kann dieses Befugnis auf Antrag der Ämter oder der amtsfreien Gemeinden durch Rechtsverordnung auf diese übertragen.“, § 77 Abs. 1 BbgNatSchG.

Auch Handlungen gegen den Schutzzweck einer Baumschutzverordnung oder einer Baumschutzsatzung (bei erfolgter Übertragung auf eine kommunale Stelle) können Ersatzpflanzverpflichtungen mit sich bringen.

§ 72 a verweist dazu auf die Rechte der unteren Naturschutzbehörde gemäß § 72 Abs. 10 BbgNatSchG: Recht auf Ermessensentscheidung der Behörde.

Im Falle der Übertragung bestehen entsprechende Rechte oder ggfs. auch Festlegungen auf der Basis von Baumschutzsatzungen.

Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG)

Alleen können gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 1 BbgDSchG als „von Menschen gestaltete Teile von Landschaften mit ihren Pflanzen“ selbst Denkmale sein oder zum Bestandteil eines mehrgliedrigen Denkmals gehören. Sie stehen bereits ohne die nachrichtliche Eintragung in die Denkmallis-

te unter Denkmalschutz, wenn ihnen Denkmaleigenschaft gemäß § 2 Abs. 1 BbgDSchG zukommt. § 3 Abs. 1 BbgDSchG legt ausdrücklich fest, dass der Schutzstatus nicht von der Aufnahme der Denkmale in die Denkmalliste abhängig ist.

Im Land Brandenburg ist für einige Alleeanabschnitte die Denkmaleigenschaft gegeben. Nach §§ 1 und 7 BbgDSchG sind denkmalgeschützte Alleean zu erhalten, zu schützen, zu pflegen und zu erforschen. Im Einzelfall resultiert daraus eine Nachpflanzungsverpflichtung für den Verfügungsberechtigten.

Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) 2006

Im September 2006 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Verwaltungsvorschrift u. a. für Baumpflanzungen erlassen. Die Regelungen tragen den Titel: Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume – kurz: ESAB. Die Obersten Straßenbaubehörden der Länder sind aufgefordert, diese zu beachten.

Zugleich mit der Bitte um Beachtung der ESAB für Pflanzungen an Bundesfernstraßen hat das BMVBS die Empfehlung ausgesprochen, sie auch für Straßen im Zuständigkeitsbereich der Länder zu beachten.

Die Empfehlungen beinhalten Hinweise zur Pflanzung von Bäumen an bestehenden Straßen.

1.4 Kosten

Für die Neupflanzung, die Unterhaltungspflege und die Fällung von Alleebäumen fallen folgende Kosten je Baum an:

- | | |
|---|----------|
| • Neupflanzung Einzelbaum (inkl. Planung, Grunderwerb, Baumlieferung, Baumpflanzung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege) | 470,00 € |
| • Unterhaltungspflege (Schnittarbeiten), jährlich je Baum | 13,00 € |
| • Fällung, Stubben fräsen und Entsorgung Einzelbaum | 400,00 € |

Die Kostenansätze (brutto) beruhen auf Mittlung von Kosten der vergangenen Jahre (Schätzung des Landesbetriebes Straßenwesen; Stand 2005).

Nachfolgend sind die Kosten für einen Baum während seines Lebenszyklus an der Straße aufgelistet. Hier handelt es sich überwiegend um Fremdleistungen. Folgende Kriterien sind dabei berücksichtigt:

- nur dem Baum direkt zuzuordnende Kosten (ohne Kapitalisierung, ohne Preissteigerung)
- Kosten der Unterhaltung ohne Berücksichtigung der vorzeitigen Auflösung von Alleeanabschnitten (evtl. Minderaufwand).

Folgende Kosten sind nicht berücksichtigt und derzeit nicht abschätzbar:

- Verwaltungskosten / Personalkosten
- anfallende Gebühren
- Schutzeinrichtungen.

Unter diesen Prämissen ergibt sich folgende Kostenschätzung für eine Linde (Tilia sp.) als langlebiger Alleebaum (Lebensdauer ca. 80 Jahre):

Entwicklungsphasen des Baumes	Erforderliche Leistungen	Zeiträume	Kosten/Baum Jahr	Kosten je Baum
	Planungsleistungen, Standortvorbereitung, (inkl. Grunderwerb)	ca. 3 Jahre		90,00 €
Jungbaum aus der Baumschule	Lieferung			130,00 €
Jungbaum am Standort angewachsen	Pflanzung, inkl. Fertigstellungspflege	mehrere Monate		150,00 €
Jungbaum am Standort hergestellt	Entwicklungspflege	ca. 2-4 Jahre	ca. 25,00 €	100,00 €
	Summe:			470,00 €
Jungbaum am Standort etabliert	Baumpflege	ca. 75 Jahre	ca. 13,00 €	975,00 €
Altbaum	Fällung/ Stubben fräsen/ Entsorgung			400,00 €
	Summe Kostenschätzung			1.845,00 € in ca. 80 Jahren

Der Brandenburgische Straßenbaumbestand an Bundes- und Landesstraßen wird auf insgesamt ca. 580.000 Bäume (davon ca. 174.000 an Bundesstraßen und 406.000 an Landesstraßen) geschätzt. Davon sind ca. 340.000 Alleebäume (davon ca. 102.000 an Bundesstraßen und ca. 238.000 an Landesstraßen).

Pflege

Folgende Kosten entstehen jährlich für die Pflege

für alle Straßenbäume:

- 580.000 Bäume á 13,00 € ca. 7,5 Mio €/ a

und davon für Alleebäume:

- 340.000 Alleebäume á 13,00 € ca. 4,4 Mio €/ a

Fällungen

Im Mittel der letzten 5 Jahre wurden jährlich ca. 8.980 Straßenbäume gefällt. Somit sind im Durchschnitt folgende jährliche Kosten für die Fällungen entstanden:

für alle Straßenbäume:

- 8.980 Straßenbäume á 400,00 € ca. 3,6 Mio €/ a

und davon für Alleebäume:

- 4.760 Alleebäume á 400,00 € ca. 1,9 Mio €/a

Neupflanzung

In den letzten 5 Jahren wurden durchschnittlich ca. 6.530 Straßenbäume und davon ca. 3.924 Alleebäume gepflanzt.

Folgende Kosten sind im Durchschnitt jährlich entstanden:

für alle Straßenbäume:

- 6.530 Bäume a 470,00 € ca. 3,1 Mio €/a

und davon für Alleebäume:

- 3.924 Alleebäume a 470,00 € ca. 1,8 Mio €/a

Auf der Grundlage der o. g. Ausführungen und den Erfahrungen der letzten Jahre wurden insgesamt mit jährlich ca. 14,2 Mio € Kosten für den Altbestand an Bäumen (incl. Neupflanzung) und mit ca. 8,1 Mio. € Kosten (incl. Neupflanzung) für den Alleenerhalt pro Jahr aufgewendet.

Grundsätzlich gibt es gegenwärtig zwei Wege zur Finanzierung der Alleebäume:

- aus Mitteln der Unterhaltung
- aus Mitteln der Straßenbauvorhaben.

Finanzierung aus Mitteln der Unterhaltung:

Die erforderlichen Mittel für die Pflanzung, Pflege und Unterhaltung der Alleebäume werden für Alleebäume an Bundesstraßen aus dem Titel Erhaltung für Bundesfernstraßen des Bundeshaushalts und für Alleebäume an Landesstraßen aus dem Landeshaushalt bzw. dem Zuschuss an den Landesbetrieb für betriebliche Tätigkeit aufgebracht.

Diese Mittel stehen damit in Konkurrenz zu den weiteren Aufwendungen der betrieblichen Unterhaltung, wie z.B. Reparaturen (Sofortmaßnahmen) am Straßenkörper, Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung, Reinigung und Winterdienst.

Finanzierung aus Mitteln der Straßenbauvorhaben:

Alleebäume, die im Zuge von Straßenbaumaßnahmen gefällt werden unterliegen der Eingriffsregelung.

Die bei Straßen Um-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen gepflanzten Alleebäume werden aus den einzelnen Baumaßnahmen finanziert.

2. Konzept

2.1 Neuer strategischer Ansatz

Die Alleebäume können nicht isoliert betrachtet werden, sondern bilden als Ensemble eine funktionale Einheit mit der Straße. Die Allee ist ein kulturhistorisches und kein natürliches Element der Landschaft. Daher kann ein rein konservierendes „unter Schutz stellen“ nicht das alleinige Mittel zum Erhalt sein.

Das Ziel besteht darin, an Bundes- und Landesstraßen **außerorts** die Erhaltung eines dauerhaften und nachhaltigen Alleenbestandes durch ein langfristiges Pflege- und Entwicklungskonzept zu sichern.

Da eine Allee aus Abschnitten und nicht aus der Summe zusammenhangloser Einzelbäume besteht, wird die zukünftige Betrachtung auf die Ebene von Alleeabschnitten verlagert.

Die Pflanzverpflichtung (siehe Pkt. 1.3) in Gestalt des Straßenbaumersatzes im Verhältnis 1:1 wird zugunsten einer festgesetzten Länge von jährlich zu pflanzenden Alleeabschnitten reformiert.

Die Länge dieser neu anzulegenden Abschnitte wird auf eine Zielgröße von ca. 30 km/Jahr ausgerichtet, losgelöst von der jährlichen Anzahl der zu fällenden Alleeebäume. Von diesem Prinzip werden dann Ausnahmen erforderlich, wenn aus Gründen des Denkmalschutzes eine Nachpflanzverpflichtung für zu fällende Alleeebäume besteht.

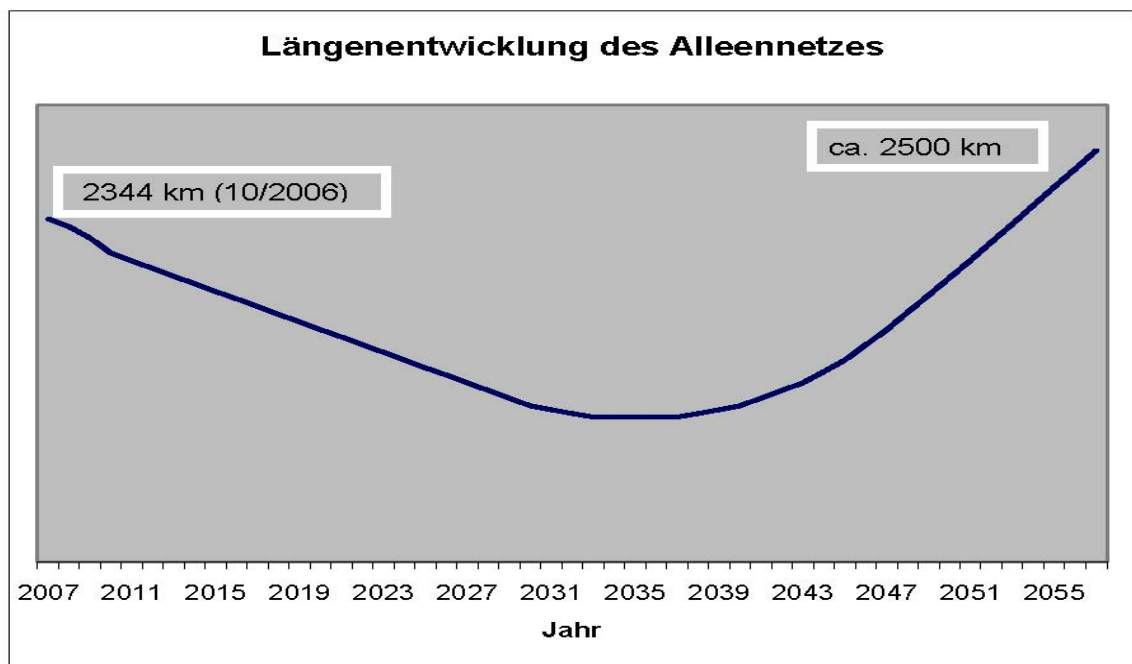
Ziel ist es, den heutigen Bestand für zukünftige Generationen mit einer ausgeglichenen Altersstruktur zu erhalten.

Das soll erreicht werden, in dem jährlich ca. 30 km Alleen neu angelegt werden. Dabei würde sich zunächst der Bestand verringern, da aufgrund der Überalterung die Anzahl der Fällungen die der Pflanzungen übersteigt. Danach baut sich der Bestand kontinuierlich wieder auf. Es handelt sich um einen generationenübergreifenden Ansatz.

Ziel ist die Verstetigung des Alleenbestandes zur Erreichung einer langfristig ausgeglichenen Altersstruktur der Alleeebäume, zur Planung konstanter Kosten für Pflanzung, Unterhalt, Pflege und Fällung, zur Verstetigung des Alleenerlebnisses und zur Sicherung des touristischen Markenzeichens.

Durch die Überwindung der bisher stark zyklischen Neupflanzungen ist eine Reaktion auf Klimaänderung, Krankheiten und Schädlinge, eine stete Anpassung an die Anforderungen des Verkehrs sowie eine stetige Anpassung an Sortimentsentwicklungen besser möglich.

Die verbleibenden Einzelbäume gehen nach Auflösung des Alleenstatus in den Bestand der Straßenbäume ein.



Entwicklung des Alleenbestandes bei jährlicher Neupflanzung von ca. 30 km unter Berücksichtigung einer veränderten Lückigkeit

2.2 Grundsätze für die Auswahl der Pflanzabschnitte und Pflanzkriterien

Anhand der folgenden Grundsätze zu Auswahlkriterien für Pflanzstandorte, Baumarten und Regionen unter Beachtung der Aspekte der Verkehrssicherheit soll der mit der Umsetzung der Konzeption beauftragte Landesbetrieb Straßenwesen konkrete fachliche Handlungsanleitungen für die Erstellung von Pflanzprogrammen erhalten, deren finanzielle Untersetzung gesichert wird und die rechtlichen Grundlagen für die Durchsetzbarkeit der Pflanzstandorte geschaffen werden.

Die verwaltungsmäßige Steuerung der Einhaltung der Alleenkonzepion soll über eine Zielvereinbarung zwischen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung und Landesbetrieb Straßenwesen erfolgen.

- **Fachliche Anforderungen:**

Auswahlkriterien für Pflanzstandorte:

Neupflanzungen von Alleebäumen sollen in geschlossenen Abschnitten (≥ 200 m) unter Berücksichtigung von vorhandenen Leitungen und Grunderwerb an Bundesstraßen (außer am Blauen Netz) und Landesstraßen unter Beachtung der Verkehrssicherheit erfolgen.

Um das Konfliktpotenzial zwischen Straßenverkehr und Straßenbaum zu mindern wird gemäß der Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall an Bäumen (ESAB) i.d.R. ein Pflanzabstand von 4,5 m vom Fahrbahnrand vorgesehen.

Es werden überwiegend neue Alleenabschnitte gepflanzt. Lückenbepflanzungen kommen nur im Ausnahmefall in Frage, wenn es pflanzenbaulich sinnvoll ist, d. h. wenn der Altersabstand zwischen Altbestand und Lückenbepflanzung (Altbestand bis zu einem Stammumfang von 60 cm) nicht zu groß ist.

In Waldlagen sind grundsätzlich keine Alleen zu pflanzen.

Baumreihen können zu Alleen ergänzt werden. Dies bietet sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen an.

Auswahlkriterien für Baumarten und Berücksichtigung von regionalen Besonderheiten:

Bei der Baumartenwahl werden die standörtlichen Gegebenheiten und die regionalen Besonderheiten berücksichtigt. So kann aus Verkehrssicherheitsgründen der Verzicht auf masttragende Bäume wie Eichen und Rosskastanien erforderlich werden.

Auch die aktuellen Kenntnisse zur Krankheits- und Schädlingsanfälligkeit wie z. B. bei Rosskastanien und Ulmen sowie wirtschaftliche Aspekte wie Lebensdauer und besondere Pflegeansprüche werden bei der Sortenwahl berücksichtigt.

Für denkmalgeschützte Alleen wird das Arbeitspapier „Allees, Gegenstand der Denkmalpflege“ der Vereinigung der Denkmalpfleger der Bundesrepublik Deutschland angewendet.

Mit hoher Priorität sollen regionale Schwerpunkte wie Strecken in Biosphärenreservaten, Landschaftsschutzgebieten und Naturparks (landschaftlich ausgewählte Gebiete mit hohem Wert für den Tourismus) geprüft und bepflanzt werden. Dazu ist vorgesehen mit regionalen Partnern vor Ort Vereinbarungen zu schließen.

Für denkmalgeschützte Allees ist das Arbeitspapier „Allees – Gegenstand der Denkmalpflege“ der Arbeitsgruppe Gartendenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland“ zu berücksichtigen.

Gleichfalls unterstützt die Konzeption Landesprogramme wie die Landestourismuskonzeption 2006 bis 2010 (2. Säule, Thementourismus), das Landschaftsprogramm Brandenburg (1998) im Hinblick auf Aussagen zum Erhalt des kulturhistorischen Landschaftselementes der Alleen oder die Radwegekonzeption für Bundes- und Landesstraßen. Dadurch werden die Landeskonzepte vernetzt und in ihrer Wirkung positiv verstärkt.

- **Aspekte der Verkehrssicherheit:**

Ogleich die Alleen eine große Bedeutung für die Landeskultur und Landschaftsgestaltung haben, muss auf das Konfliktpotenzial zwischen schnellem Straßenverkehr und straßenbegleitenden Baumbestand hingewiesen werden.

Aus verkehrlicher Sicht bilden Bäume an Straßen feste Hindernisse, die im Fall von Fahrfehlern beim Abkommen von der Fahrbahn in der Regel zu besonders schweren Unfällen führen.

Deshalb bedarf es neben der Systematik zur Erhaltung und Entwicklung der Gesamtanlage Alleen einer Sicherheitsvorsorge, um Einfluss auf die nur in Alleen bzw. an Straßen mit dichtem Baumbestand zu erwartende besondere Unfallschwere zu nehmen.

Grundlage hierfür bilden u. a. die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB), 2006 (ARS Nr. 15/2006 des Bundes).

2.3 Finanzierung

Das Ziel, in den nächsten 10 Jahren jährlich ca. 30 Kilometer Alleen neu zu pflanzen, bedarf der finanziellen Absicherung.

Dieses Vorhaben, steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden kontinuierlichen Finanzausstattung. Eine regressive Budgetentwicklung wirkt sich nachteilig auf das Vorhaben aus.

Kosten Alleebäume für den Zeitraum 2008 – 2017 für Bestand und 30 km Neupflanzung:

Folgende Kostenansätze werden zu Grunde gelegt.

- Neupflanzungen 470 €/ Baum
- Fällung; Stubben fräsen; Entsorgung 400 €/ Baum
- Pflege 13 €/ Baum und Jahr abzüglich der 3-jährigen Entwicklungspflege (d. h. 3 Jahre x 13 € Pflege beinhaltet bei Neupflanzung)
- ohne Preissteigerung

Auf dieser Grundlage wurden die Kosten der Alleen für den Zeitraum ab 2008 und Folgejahre errechnet. Wobei eine Trennung nach Bundes – und Landesstraßen sowie eine Berücksichtigung des jeweiligen Baumbestandes bzw. – alters und Pflegeaufwandes berücksichtigt wurde.

Folgende weitere Annahmen wurden zu Grunde gelegt.

340.000 Alleebäume Bestand (100 %)

- davon sind 102.000 Alleebäume an Bundesstraßen (ca. 30 %; aus Längen ermittelt)
- Neupflanzung von jährlich 1.500 Alleebäumen an Bundesstraßen (ca. 30 %)
- davon sind 238.000 Alleebäume an Landesstraßen (ca. 70 %; aus Längen ermittelt)
- Neupflanzung von jährlich 3.500 Alleebäumen an Landesstraßen (ca. 70 %)

Der Großteil der Straßenbäume erreicht in den nächsten Jahrzehnten das natürliche Ende ihres Lebensalters, so müssen vorerst immer mehr Alleebäume gefällt werden. Die Kosten für Fällungen werden deshalb zunächst steigen.

Die Kosten bezogen auf den Gesamtbestand der Alleebäume betragen für die nächsten 10 Jahre ca. 95 Mio €. Wobei die Pflanzkosten ca. 29 %, die Kosten für Fällung ca. 23 % und die Kosten für die Pflege ca. 48 % betragen.

Kosten* Alleebäume	Pflanzung Mio €	Fällung Mio €	Pflege Mio €	gesamt Mio €
B- und L-Straßen	23,500	29,200	42,500	95,150
Bundesstraßen	7,00	8,00	12,700	28,500
Landesstraßen	16,500	20,400	29,800	66,650

* Zahlen gerundet, ohne Verwaltungskosten / Personalkosten, anfallende Gebühren und Schutzeinrichtungen

Angemerkt wird, dass die Kosten für Fällung und Pflege für die sonstigen Straßenbäume außerhalb der Alleen in der Kostenaufstellung nicht enthalten sind.

Betriebliche Straßenunterhaltung

Nach § 4 Fernstraßengesetz und § 10 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten, dazu zählen auch die Straßenbäume, allen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügen.

Die Finanzierung gemäß Pflanzverpflichtung (s. 1.4) stellt zunehmend im Rahmen der dem Straßenbau zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel ein Problem dar.

Während die Bereitstellung im Bundeshaushalt sowohl die Absicherung der Pflege/Fällung des Altbestandes als auch die Neupflanzung noch zulässt, ist im Landesbereich in den nächsten Jahren eine zeitgleiche 1:1 Alleebaumfällung/-pflanzung aus dem Titel der Betrieblichen Straßenunterhaltung nicht mehr leistbar.

Für den Bereich der Landesstraßen stehen im Rahmen des Budgets des Straßenbauhaushaltes ca. 30 Mio €/a für die Straßenunterhaltung zur Verfügung. Die Aufwendungen für Pflege, einschließlich Nachpflanzverpflichtung für Bestandsminderungen, und Fällung aus Verkehrssicherheitsgründen nehmen heute 1/3 des Gesamtvolumens in Anspruch, dabei sind Leistungen für Schutzeinrichtungen inklusive deren Wartung für unfallauffällige Alleeabschnitte nicht zugeordnet. Auch ist die Bankettpflege regelmäßig an baumbestandenem Straßenabschnitten um ca. 1/3 aufwendiger als an freien Abschnitten.

Darüber hinaus erforderte die bisherige Ausstattung an Baumitteln im Landeshaushalt bereits die Einteilung des Netzes der Landesstraßen in ein Grundnetz in dem neben der Betrieblichen Straßenunterhaltung noch Investitionen in Form von Erhaltungs- und sehr eingeschränkt auch Neubaumaßnahmen ausgeführt werden und in ein „Grünes Netz“ in dem vordergründig nur noch Betriebliche Unterhaltung zur Sicherung der Befahrbarkeit stattfindet. Damit sind zunehmend steigende Aufwendungen für die Straßenunterhaltung in den nächsten Jahren zu erwarten.

Es wurde im Rahmen der Erarbeitung dieser Konzeption zur Gesamtabsicherung der Finanzierung der zukünftigen Alleepflanzung von 30 km/a nach weiteren Finanzquellen gesucht:

Eingriffsregelung

Eine mögliche Finanzquelle für den Erhalt der Alleen ist die sogenannte Eingriffsregelung.

§ 12 BbgNatSchG befasst sich mit Eingriffen in Natur und Landschaft und deren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Danach treffen grundsätzlich diejenigen Ersatzpflanzverpflichtungen gemäß § 12 Abs. 2 BbgNatSchG, der Verursacher von Eingriffen in Natur und Landschaft ist.

Der Begriff des Eingriffs in Natur und Landschaft ist im Gesetz definiert.

Gemäß § 10 Abs. 1 BbgNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen“, die „die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.“

Weiter heißt es in § 10 Abs. 2 BbgNatSchG.

„Als Eingriffe gelten insbesondere:

die Errichtung oder wesentliche Änderung von Anlagen, die einem Planfeststellungsverfahren unterliegen, ...“

Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist, § 17 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Ebenso dürfen auf der Basis des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) Landesstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist, § 38 BbgStrG.

Somit unterfallen der Neu-, Um oder Ausbau von Bundes- und Landesstraßen grundsätzlich der Eingriffsregelung des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes.

Für diese Projekte legt § 12 Abs. 2 BbgNatSchG in Satz 2 fest:

„Nicht nur vorübergehende unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).“

Nach alledem steht für den Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen fest, dass er für die auf Dauer angelegte Beeinträchtigung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes den Kompensationsanordnungen der Planfeststellungsbehörde unterworfen ist. Im Planfeststellungsbeschluss (in der Plangenehmigung) festgesetzte Ersatzpflanzungen sind von ihm zu beachten bzw. auszuführen.

Diese Pflanzungen werden nicht aus den Unterhaltungsmitteln des Straßenbaulastträgers, sondern aus Neu-, Um- oder Ausbaumitteln bezahlt. Die sogenannten Baumittel stehen dem unterhaltungspflichtigen Straßenbaulastträger unterstützend zur Verfügung.

Straßenbaumaßnahmen bestehen in der Regel aus Versiegelungsmaßnahmen. Hier legen die „Vorläufigen Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung“ (HVE, Stand: 2003) der Umweltverwaltung fest, dass vorrangig Entsiegelungsmaßnahmen und andere bodenzustandsverbessernde Maßnahmen, wie z. B. die Extensivierung von Grünland, durchzuführen sind. Die Pflanzung von Bäumen für Bodenversiegelung ist gemäß HVE als begründeter Ausnahmefall vorgesehen. Die Bezugnahme auf den gesetzlich fixierten Alleenschutz, der eine nachhaltige Alleenneubildung mit einschließt, ist als ein solcher Ausnahmefall anzusehen.

Naturschutzfonds

Die Stiftung „Naturschutzfonds Brandenburg“ hat nach § 59, Abs. 2, S. 1, den Zweck, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft durchzuführen und zu fördern. Sie verwaltet gemäß § 15 BbgNatSchG im wesentlichen Gelder der Ersatzzahlungen für nicht ausgleichbare oder in sonstiger Weise kompensierbare Eingriffe. Die finanziellen Mittel kommen vorwiegend aus Infrastrukturmaßnahmen. Ein Teil dieser Gelder soll zukünftig verstärkt für Alleebaumpflanzungen verwendet werden. Diesbezügliche Anträge der Straßenbauverwaltung auf Förderung von Alleebaumpflanzungen sind vorgesehen.

Für die L 27 zwischen Casekow und Wartin im Landkreis Uckermark wurde ein derartiger Antrag bereits im April 2007 gestellt, für Abschnitte entlang der L 36 Landkreis Märkisch Oderland und L 285 im Landkreis Uckermark befinden sich die Anträge in Vorbereitung.

Zuwendungen Dritter

Dritte wie z. B. Verbände wie auch Einzelpersonen können zweckgebunden Mittel an den Naturschutzfonds oder auch an den Landesbetrieb Straßenwesen direkt leisten, um Alleebaumpflanzungen zu fördern und zu unterstützen.

Einsatz Forstverwaltung

Die Landesregierung beauftragt die Minister für Infrastruktur und Raumordnung und für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz bis zum Ende des Jahres 2007 ein Konzept für die Einbeziehung der Forstverwaltung in die Aufgaben zur Umsetzung der Alleekonzeption vorzulegen.

2.4. Umsetzung

2.4.1. Fachliche Methodik zur Erstellung der Pflanzprogramme

Auf der Grundlage der Zustandsparameter des Baumbestandes an den Bundes- und Landesstraßen Brandenburgs im Fachinformationssystem Straßenbäume (FIS) und unter Beachtung der Grundsätze aus Punkt 2.2 werden die potentiellen Pflanzstandorte getrennt nach Bundes- und Landesstraßen ermittelt.

Die Auswahlkriterien sind:

- Straßen: Bundesstraßen (ohne Blaues Netz); Landesstraßen
- Freie Landschaft,
- Dichte in 3 Varianten:
 - beidseitig leer
 - einseitig leer/ einseitig in Auflösung
 - beidseitig in Auflösung
- Abschnittslänge in 2 Varianten:
 - ≥ 200 m - 500 m
 - ≥ 500 m
- Breite des verfügbaren Straßenseitenraums in 2 Varianten:
 - $> 4,5$ m
 - $\leq 4,5$ m

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

Die Überprüfung der grundsätzlich in Frage kommenden potentiellen Pflanzstandorte erfolgt im Landesbetrieb Straßenwesen, Pflanzvorschläge der UNB oder weiterer Vorhabensbeteiligter werden berücksichtigt.

Unberücksichtigt bleiben bei dieser schematischen Betrachtung zunächst Verkehrssicherheitsaspekte (z. B. Schutzplanken, Geschwindigkeit, Kurven, Unfallgeschehen etc.) sowie vorhandene Leitungen und notwendiger Grunderwerb.

Die ermittelten Pflanzstandorte werden einer Rangfolge der Eignung unterworfen. Eine hohe Priorität wird dabei Abschnitten ohne jeden Gehölzbestand zugeordnet. Weiterhin sind zuerst lange Abschnitte mit einem breiten Bankett zu prüfen. Bei dieser Priorität (1) kann mit einer schnelleren Umsetzung der Pflanzungen gerechnet werden.

Die auf der Grundlage des FIS abgeleiteten potentiellen Standorte und Rangfolgen werden im Landesbetrieb Straßenwesen in ein Planungsprogramm Alleien aufgenommen. Darin erfolgt abschnittsbezogen die Prüfung von Randbedingungen wie Verkehrssicherheit/ Unfallgeschehen, Ausbauplanungen/ Radwegvorhaben sowie Ortsbesichtigungen zur Klärung örtlicher Gegebenheiten (Freileitungen; landwirtschaftliche oder bauliche Einrichtungen, Lagerflächen etc.).

Die geeigneten Standorte werden entsprechend ihrer Priorität in jährliche Pflanzprogramme eingeordnet um die Ausführungsplanungen inklusive Grunderwerb zeitgerecht durchführen zu können. Eine Berücksichtigung von Schwerpunkträumen, Konzentration auf einen Landschaftsraum/ Straßenzug, aber auch eine möglichst gleichmäßige Verteilung auf die Regionen im Land soll erfolgen.

Ein Planungsvorlauf zur Absicherung der Pflanzungen ist zwingend notwendig und schrittweise aufzubauen. Die Abfrage der Medienträger und insbesondere die Klärung und Tötung des Grunderwerbs ggf. verbunden mit einer Grenzfeststellung oder Vermessung sind zeitaufwändig und benötigen einen entsprechenden Vorlauf. Angestrebt wird insgesamt ein Planungsvorlauf einschließlich des Grunderwerbes von 2 bis 3 Jahren.

2.4.2 Rechtliche Methodik zur Absicherung der Pflanzprogramme

Für die erfolgreiche Umsetzung des Konzeptes ist eine gesetzliche Normierung der neuen Ansätze erforderlich.

Die Neupflanzung von Alleien in Abschnitten und zu einem Zeitpunkt, der dem Ziel eines Bestandes mit ausgewogenem Alter gerecht wird, bedarf einer gesetzlichen Grundlage.

Ohne diese Grundlage könnte sich die Umsetzung des Konzeptes erheblich verzögern, oder in Teilen sogar unmöglich werden.

Das Interesse des Landes, das durch Alleien geprägte Landschaftsbild für die Zukunft zu erhalten, könnte auf der Basis von förmlichen straßenrechtlichen Zulassungsverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung) durchgesetzt werden. Die regelmäßige Durchführung dieser Verfahren für jede Neupflanzung ist allerdings mit den Zielen zur Deregulierung bzw. zum Bürokratieabbau nicht vereinbar.

Aus diesen Gründen ist § 31 BbgNatSchG zu ändern:

Ein neuer Absatz zwei könnte lauten:

„Um den Alleienbestand nachhaltig zu sichern, hat die jeweils zuständige Behörde, insbesondere im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, rechtzeitig und in ausreichendem Umfang Neuanpflanzungen festzusetzen oder für deren Durchführung zu sorgen.“

(Diese Regelung entspricht § 27 Abs. 3 Satz 1 des Naturschutzgesetzes von Mecklenburg-Vorpommern.)

Parallel dazu ist der **Alleenerlass 2000** an die neuen strategischen Ansätze anzupassen.

Es sind insbesondere folgende Ergänzungen aufzunehmen:

„Anpflanzung von Alleien sollen auf der Grundlage einer Alleienkonzeption erfolgen.

Ersatzpflanzungen von Bäumen sollen in Gestalt von Alleien ausgeführt werden.

Jährlich sollen an Bundes- und Landesstraßen etwa 30 Kilometer Alleien neu gepflanzt werden.“

In Abstimmung zwischen MIR und MLUV soll als Voraussetzung zur Umsetzung der Konzeption die Änderung des Alleenerlasses zeitgleich zum Gesetzgebungsverfahren vorgenommen werden.

Schließlich kommt der Überarbeitung der HVE durch das Umweltressort Bedeutung zu. Eine Flexibilisierung der strengen Prüfkaskade bei Eingriffen und deren angemessenem Ausgleich bzw. deren geeigneter Ersatzmaßnahme erweitert die Möglichkeiten, Alleebäume zu pflanzen. Die HVE werden zurzeit redigiert. Eine entsprechende Anpassung ist durch das MLUV vorgesehen.

3. Dokumentation/ Evaluation

Die Umsetzung der Alleenkonzeption wird mit der jährlichen Aktualisierung der Alleen- und Straßenbaumdaten sowie der Alleenkarte (Auszug s. Anlage, Seite 5) auf der Homepage des MIR/LS dokumentiert.

Der Konzeptansatz ist auf einen Zeitraum von 10 Jahren ausgerichtet mit dem Ausblick, bei jährlicher Weiterführung auf die Bestandsentwicklung für die nächsten Jahrzehnte.

Es ist vorgesehen nach 3 – 5 Jahren nach Einführung eine Evaluation der Wirkungen vorzunehmen und ggf. entsprechende Handlungsschwerpunkte anzupassen.

Vorgehen anderer Bundesländer

Die im Rahmen des Alleengutachtens erstellte Analyse zeigt, dass nur in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und bereits mit Abstand in Sachsen-Anhalt, die Alleenproblematik mit Brandenburg vergleichbar ist.

Bundesland	Straßenlänge B- + L-Straßen außerorts	davon Alleenlänge B- + L-Straßen außerorts	Anteil in Prozent
Bayern	20.698 km	320 km	1,5%
Brandenburg	6.389 km	2.344 km	39,1%
Hessen	10.318 km	190 km	1,8%
Mecklenburg-Vorpommern	5.320 km	1.482,6 km	27,9%
Sachsen	7.163 km	185,6 km	2,6%
Sachsen-Anhalt	6.239 km	ca. 850 km	13,6%
Thüringen	7.177 km	231,7 km	3,2%

Darüber hinaus ergab eine schriftliche Umfrage bei allen Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland, dass konzeptionelle Überlegungen zu Alleen bislang nur in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen getätigt wurden.

Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern besteht der ausdrückliche politische Wille zum Erhalt und zur Vermehrung der vorhandenen Alleen. Mecklenburg-Vorpommern hat 2005 im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr ein „Alleenentwicklungsprogramm für die Landes- und Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern“ durch die Universität Rostock erstellen lassen. In Mecklenburg-Vorpommern ist der Alleenschutz in der Landesverfassung Artikel 12, Abs. 2, und im Landesnaturschutzgesetz, § 27, verankert. Darauf basieren der gemeinsame Erlass des Wirtschafts- und Umweltministeriums vom 20. Oktober 1992 zum „Schutz, Erhalt und Pflege der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern“ mit der Ergänzung vom 19.04.2002 zur „Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern“. Im Unterschied zu Brandenburg sind in Mecklenburg-Vorpommern auch Baumreihen gesetzlich geschützt. In Mecklenburg-Vorpommern ist gleichfalls eine starke Überalterung der gegenwärtigen Baumbestände und das Fehlen eines mittelalten Alleebaumbestandes festzustellen. Aufgrund des Erlasses aus dem Jahr 2002 werden abgängige Bäume, die aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt werden müssen, im Verhältnis 1:1 ersetzt oder es wird eine Ausgleichszahlung in den sogenannten „Alleenfonds“ geleistet. Alleebäume, die im Rahmen von Baumaßnahmen gefällt werden müssen, werden im Verhältnis 1:1 bis 1: 3,5 ersetzt. Dabei wird an

hand eines Schemas ermittelt, wie viel Alleebäume real gepflanzt werden und für wieviel Bäume eine Zahlung in den Fonds erfolgt. Dabei muss der Ersatz in der Landschaft jedoch mindestens im Verhältnis 1 : 1 erfolgen.

Die Ausgleichszahlung ist vor der Fällung eines Baumes an das jeweils zuständige Staatliche Amt für Umwelt und Natur (StAUN) zu entrichten bzw. an das jeweils zuständige Nationalparkamt. Dies sind die Behörden, die den „Alleenfonds“ umsetzen. Der Ausgleichsbetrag ist zweckgebunden für Schutz- und Pflegemaßnahmen besonders wertvoller Alleen und Baumreihen an Bundes- und Landesstraßen oder andere dem Alleenschutz dienende Maßnahmen zu verwenden.

Das Alleenenwicklungsprogramm stellt eine Grobplanung für die Alleenenwicklung der nächsten 20 Jahre dar. Es wurden insgesamt rund 1.092 km Straßenlänge als potentielle Entwicklungsbereiche für Alleen und Baumreihen ausgewiesen; dazu zählen 455 km Bundesstraßen und 638 km Landesstraßen. Die Gesamtstraßenlänge beträgt ca. 5.320 km, bestehende Alleen weisen eine Länge von ca. 1.480 km auf. Durch Detailplanungen muss die Grobplanung überprüft werden.

Sachsen

Sachsen hat 2003 eine „Konzeption zur Erhaltung und Erweiterung des Alleenbestandes an Straßen des klassifizierten Straßennetzes des Freistaates Sachsen“ im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit, Abteilung Verkehr, durch die LIST Gesellschaft für Straßenwesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH erarbeiten lassen. Die Konzeption bezieht sich auf alle Straßenabschnitte an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen des Freistaates Sachsen, welche sich in der Verwaltung bzw. Auftragsverwaltung der sächsischen Straßenbauämter befinden.

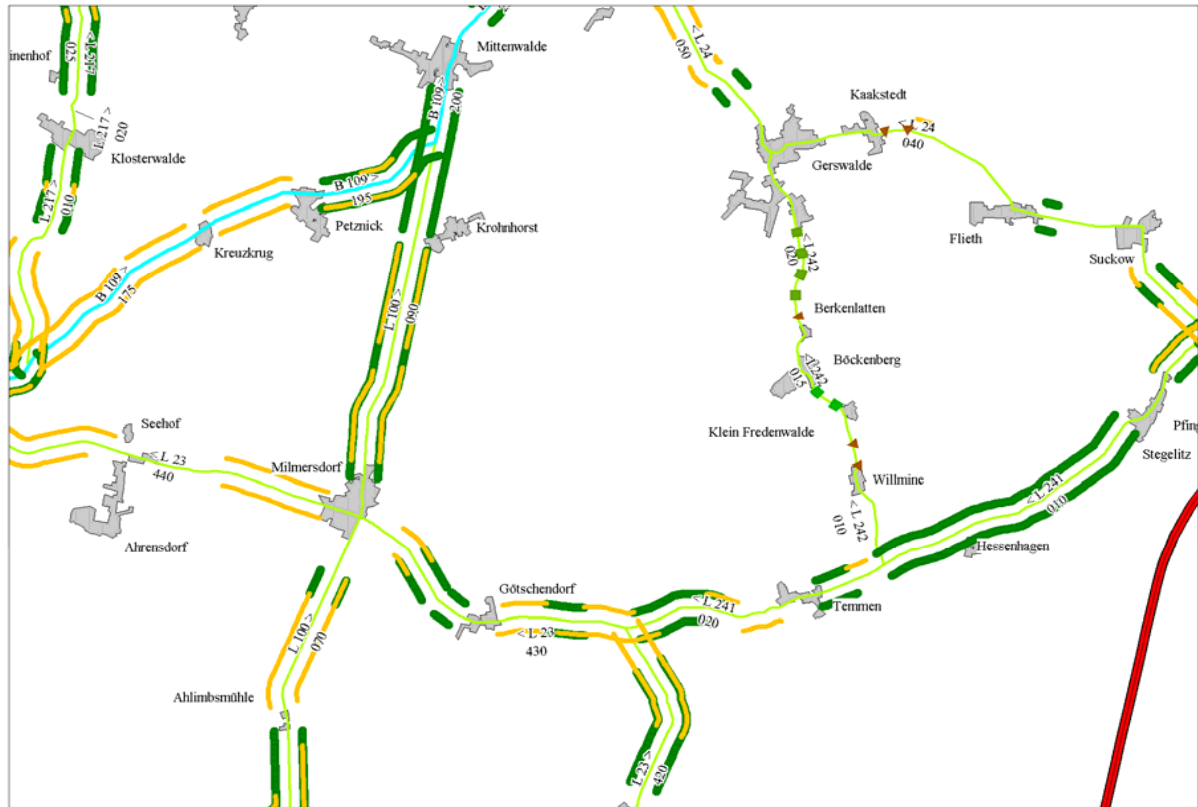
In Sachsen sind mit ca. 185 km nur noch wenige Straßenabschnitte an Bundes- und Staatsstraßen mit Alleen bestanden, dabei beträgt die Gesamtstraßenlänge der genannten Kategorien ca. 7.160 km. Die Alleenkonzepion enthält Kriterien für den Erhalt, die Entwicklung und die Neugründung von Alleen. Es ergeben sich insgesamt ca. 1.780 km geeignete Streckenabschnitte zur Neugründung von Alleen, davon an Bundesstraßen ca. 425 km und an Staatsstraßen ca. 585 km. Auch hier muss eine Detailplanung die potentiellen Standorte prüfen und bei gegebener Realisierbarkeit untersetzen.

Vergleich - Vorgehensweise anderer Bundesländer

Bestandsdaten	Maßnahmen	Kosten	Ersatzzahlung	Fonds	Konzept	Straßenlänge	Alleenlänge
Brandenburg							
aktuell, jährliche Bestandsdatenaktualisierung auf 1/5 der Fläche Bbg.	gemäß Erlass BbgNatSchG - Eingriffsregelung	Schätzkosten Fällung, Pflege, Neupflanzung	möglich, Ersatzzahlung	kein zweckgebundener Fonds	in Arbeit	6.389 km	2.344 km
MV							
Daten 1993-1996	gemäß Erlass	nur Pflanzkosten gemäß Erlass	Gemäß Erlass	Alleenfonds vorhanden	vorhanden	5.320 km	1.482,6 km
NRW							
Keine Daten	Regelung vorhanden	keine Daten	möglich; aber nicht praktiziert	kein zweckgebundener Fonds	nicht vorhanden; „100-Alléen-Initiative“	keine Angabe	880 km
Sachsen-Anhalt							
nur ca. Längen	NatSchG LSA+ Bewertungsmodell	Grobkosten	soll als letztes Mittel zukünftig möglich werden	kein zweckgebundener Fonds	keine Aussage	6.239 km	ca. 850 km
Bayern							
Daten von 1997	BayNatSchG	keine Daten	möglich; aber nicht praktiziert	NF	nicht vorgesehen	20.698 km	320 km
Thüringen							
Längen von 2000	ThürNatG	Schätzkosten gesamt und Pflanzkosten	möglich	zweckgebundenes Ersatzgeld über Ausgleichsabgabe (ThürNatAVO)	Handlungskonzept zw. Oberster Umweltbehörde und Ministerium f. Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur	7.177 km	231,7 km
Hessen							
Daten vorhanden Kataster in Vorbereitung	HeNatG	keine Daten	möglich in NF	NF nicht zweckgebunden	keine Aussage	10.318 km	190 km

Bestandsdaten	Maßnahmen	Kosten	Ersatzzahlung	Fonds	Konzept	Straßenlänge	Alleenlänge
Sachsen							
Baumkataster von 2003	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage	vorhanden	7.163 km	185,6 km
Saarland							
nur ca. Längen	Eingriffsregelung + Leitfaden Eingriffsbewertung	keine Daten	nicht möglich	kein zweckgebundener Fonds	nicht vorhanden; Programm „50 Alleen für das Saarland“ in Planung	keine Angabe	50 km
Baden-Württemberg							
keine Daten	keine spezielle Regelung	keine Daten	nicht vorgesehen	NF	nicht vorhanden	keine Angabe	keine Angabe
Niedersachsen							
Keine Daten	NNatG	keine Daten	möglich; aber nicht praktiziert	kein zweckgebundener Fonds	nicht vorgesehen	keine Angabe	keine Angabe
Rheinland-Pfalz							
Keine Daten	Landesnaturschutzgesetz	keine Daten	möglich; aber nicht praktiziert	kein zweckgebundener Fonds	nicht vorhanden	keine Angabe	keine Angabe
S-H							
Keine Daten	LNatSchG + „Kompensationsermittlung Straßenbau“		möglich; aber nicht praktiziert	kein zweckgebundener Fonds	Entwicklungskonzept für 6 repräsentative Alleen in Arbeit	keine Angabe	keine Angabe

Ausschnitt aus der Alleenkarte des Landes Brandenburg (neu)



Legende:

-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Wald
-  Allee
-  Neupflanzung Allee
-  Neupflanzung Baumreihe